EUROPA CAUTĂ CU DISPERARE 502.000 DE ȘOFERI DE CAMION PAG.37

INVESTIGATORUL'S TIR
23 ANI

UNTRR: ÎNSCRIEREA TRANSPORTATORILOR ÎN SMARTNIS? PG.04

AUGUST 2026
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro

ANDREI GAGEA, DIRECTOR GENERAL IVECO ROMÂNIA PG.17

4 TITANI AI TRANSPORTURILOR RUTIERE ROMÂNEȘTI SE ÎNFRUNTĂ ÎN CEL MAI NOU SERIAL TIRMAGAZIN.RO

7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28 RĂSPUNSURI

DIN 30 OCTOMBRIE 2018, PE TIRMAGAZIN.RO
ȘI FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN

INVESTIGATORUL'S TIR 23 ANI

Adresa redacţiei:
Str. 11 Iunie nr. 7
etaj 1, apt. 2, sector 4
București

Director general :
Emil POP
mobil: 0722.554.472
e-mail: director@tirmagazin.ro

Director Marketing & PR:
Alina JOHNSON-POP

Secretar General de Redacție:
Petre ARDELEAN

Redactori:
Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:
Lucian MORAR

Corectură:
Liana NICHIFOR

DTP:
Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564
tiraj: 10.000 exemplare
www.tirmagazin.ro
office@tirmagazin.ro
ISSN 1584-6202

Revista TIR Magazin poate fi găsită la punctele de difuzare a presei din toate benzinăriile PETROM şi în reţeaua INMEDIO din cele mai importante mall-uri. De asemenea, publicaţia noastră poate fi găsită non-stop şi la chioşcul de la poarta G a Ministerului Transporturilor. Revista TIR este expediată gratuit tuturor membrilor UNTRR şi membrilor Asociaţiei Profesionale de Drumuri şi Poduri Bucureşti. Pentru abonamente vă puteţi adresa oricărui oficiu poştal din România. Toate textele care apar în rubrica "Let The Party Begin!" reprezintă pamflet şi vor fi tratate ca atare. Toate materialele publicate în această revistă reprezintă proprietatea grupului de presă Investigatorul şi sunt protejate de legile dreptului de autor. Reproducerea lor se poate face doar în baza unui accept în scris al companiei care editează revista.

Revista TIR Magazin este semnatara Cartei Europene a Siguranţei Rutiere

Sumar

08 DRIVING. PEOPLE. PARTNER.

MAN LA IAA TRANSPORTATION 2026

21 VOLVO PREZINTĂ UN CAMION ÎN EDIȚIE SPECIALĂ PENTRU A CELEBRA ANIVERSAREA A 100 DE ANI

24 SCANIA. CAMIOANELE ELECTRICE CU BATERII: ÎNTREBĂRI ȘI RĂSPUNSURI

35 FORD OTOSAN LANSEAZĂ UN PROGRAM DE INVESTIȚII ÎN VALOARE DE 460.000.000 EURO ÎN EUROPA

UNTRR A OBȚINUT SUSPENDAREA ÎNSCRIERII TRANSPORTATORILOR ÎN SMARTNIS PÂNĂ LA CLARIFICAREA APLICĂRII NIS2

La solicitarea Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR, Directoratul Național de Securitate Cibernetică – DNSC a suspendat temporar înscrierea firmelor de transport rutier în portalul SmartNIS, până la clarificarea modului în care legislația NIS2 se aplică acestui sector.

"Măsura a fost convenită în cadrul întâlnirii desfășurate la sediul DNSC, în urma discuțiilor dintre Dan Niculescu, președintele UNTRR, și Gabriel Dinu, director adjunct al DNSC. La întâlnire au participat reprezentanți ai UNTRR, ai companiilor membre și ai autorității. DNSC va solicita clarificări la nivelul Uniunii Europene și va consulta instituțiile omoloage din alte state membre cu privire la includerea operatorilor de transport rutier în domeniul de aplicare al Directivei (UE) 2022/2555 – NIS2.

UNTRR a arătat că încadrarea unei companii nu trebuie realizată automat, exclusiv în funcție de codul CAEN, numărul de angajați sau cifra de afaceri. Analiza trebuie să țină seama de activitatea efectiv desfășurată, de rolul companiei în operarea sistemelor informatice și de impactul real al unui eventual incident cibernetic.

În firmele de transport, conducătorii auto reprezintă, de regulă, peste 80% din totalul angajaților, fără să aibă atribuții privind administrarea sau securizarea sistemelor informatice. Aplicarea strictă a criteriului numeric privind personalul poate conduce, astfel, la încadrări care nu reflectă profilul real de risc cibernetic al companiei.

UNTRR a subliniat, de asemenea, că transportatorii sunt utilizatori ai soluțiilor GPS și telematice, ai tahografelor digitale și ai programelor de management al flotei, fără să opereze infrastructura tehnică sau platformele furnizorilor. Simpla utilizare a acestor soluții nu poate transforma o firmă de transport într-un operator de sisteme inteligente de transport.

Anexa I la Directiva NIS2 menționează, în cadrul subsectorului rutier, autoritățile rutiere și operatorii de sisteme inteligente de transport, nu operatorii de transport rutier de mărfuri sau de persoane, ca atare.

Informațiile obținute de UNTRR din Germania indică, de asemenea, că o firmă obișnuită de transport nu intră automat sub incidența NIS2 doar pentru că depășește anumite praguri privind numărul de angajați sau cifra de afaceri.

DNSC a informat că șase companii

care desfășoară și activități de transport sunt deja înregistrate în SmartNIS, însă în baza altor categorii eligibile, nu în calitate de operatori de transport rutier. Dacă analiza va confirma că firmele de transport rutier, ca atare, nu au obligația înscrierii, DNSC va identifica soluția juridică necesară pentru dezînregistrarea entităților care nu îndeplinesc condițiile legale.
UNTRR a atras atenția și asupra costurilor semnificative pe care le-ar presupune inițierea prematură a procesului de conformare. Membri ai organizației au primit deja oferte de consultanță pentru evaluări inițiale, cu valori cuprinse între aproximativ 8.000 și 15.000 de euro, într-o perioadă în care sectorul se confruntă cu majorarea prețului motorinei, deficitul de conducători auto și costurile retroechipării vehiculelor cu tahografe inteligente G2V2.
Dan Niculescu, președintele UNTRR, a declarat: „În urma dialogului cu DNSC, a fost convenită suspendarea temporară a înscrierii firmelor de transport rutier în SmartNIS, până la clarificarea aplicabilității cadrului NIS2 în acest sector. Considerăm că orice obligație de conformare trebuie să aibă un temei juridic clar, să fie proporțională cu riscul real și să reflecte activitatea efectiv desfășurată de fiecare companie. UNTRR va continua dialogul instituțional cu DNSC și va informa transportatorii imediat ce vor fi disponibile clarificările oficiale.”
Întâlnirea continuă demersurile UNTRR pentru clarificarea aplicării OUG nr. 155/2024 operatorilor de transport rutier de mărfuri, inclusiv în ceea ce privește codurile CAEN, criteriile de dimensiune, transporturile ADR și caracterul principal, accesoriu sau ocazional al activităților analizate.", se spune în comunicatul UNTRR din 20 august 2026.

Ce sunt NIS2 și SmartNIS?

NIS2 este Directiva (UE) 2022/2555 privind securitatea cibernetică, adoptată pentru a ridica nivelul de protecție a rețelelor și sistemelor informatice din Uniunea Europeană. Directiva extinde considerabil domeniul de aplicare al vechii legislații NIS și stabilește obligații pentru așa-numitele „entități esențiale” și „entități importante” din sectoare considerate critice pentru funcționarea economiei și societății: energie, transporturi, sănătate, sector bancar, infrastructură digitală, administrație publică, apă, servicii poștale și alte domenii.
În România, cerințele NIS2 au fost transpuse în principal prin OUG nr. 155/2024 privind instituirea unui cadru pentru securitatea cibernetică a rețelelor și sistemelor informatice din spațiul cibernetic național civil. Pentru companiile care intră efectiv sub incidența acestei legislații, obligațiile nu se limitează la instalarea unui antivirus. Ele presupun măsuri tehnice, operaționale și organizatorice pentru gestionarea riscurilor cibernetice, politici privind securitatea sistemelor și a lanțului de furnizori, managementul incidentelor, continuitatea activității, copii de siguranță, controlul accesului și instruirea personalului. Conducerea companiei are, la rândul ei, responsabilități directe în aprobarea și supravegherea acestor măsuri.
SmartNIS nu este o altă lege și nici un sistem informatic pe care firmele trebuie să îl instaleze. Este portalul utilizat de Directoratul Național de Securitate Cibernetică – DNSC pentru aplicarea administrativă a cadrului NIS2. Prin SmartNIS, o companie își poate verifica încadrarea și poate parcurge procedurile de notificare, înregistrare și clasificare ca entitate esențială sau importantă.
Aici apare problema transportatorilor rutieri. În Anexa I a Directivei NIS2, la subsectorul „transport rutier”, sunt menționate expres autoritățile rutiere responsabile de controlul gestionării traficului și operatorii de sisteme inteligente de transport. Operatorii obișnuiți de transport rutier de mărfuri sau persoane nu sunt enumerați explicit ca atare.
De aici și disputa ridicată de UNTRR: faptul că o companie de transport are zeci sau sute de șoferi, folosește GPS, telematică, tahografe inteligente ori programe de management al flotei nu înseamnă automat că firma operează un sistem inteligent de transport în sensul legislației NIS2.
Prin urmare, decizia anunțată după discuțiile UNTRR–DNSC nu suspendă aplicarea NIS2 în România și nici obligațiile companiilor care se încadrează fără echivoc în legislație. Este suspendată temporar înscrierea operatorilor de transport rutier în SmartNIS, până când va fi lămurit dacă și în ce condiții o firmă de transport propriu-zisă poate fi considerată entitate supusă NIS2. Exact această delimitare poate face diferența dintre simpla utilizare a unor tehnologii digitale și obligația de a suporta un întreg proces de conformare în domeniul securității cibernetice.

Publicitate

LIPSA ȘOFERILOR DE CAMIOANE A DEVENIT O „AMENINȚARE STRUCTURALĂ” PENTRU COMPANII

Lipsa globală de șoferi de camioane a devenit o amenințare structurală pentru transportul de marfă, potrivit unui recent Raport privind lipsa șoferilor al Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere (IRU).

Prezentând concluziile în cadrul unui webinar de lansare a raportului, Marianne Kervyn, directoarea IRU pentru certificare și standarde, a avertizat că, având în vedere cele aproape 3 milioane de posturi vacante la nivel mondial și o forță de muncă îmbătrânită care va agrava criza în următorii cinci ani, criza forței de muncă din industrie nu mai este legată de ciclurile pieței.
„Când volumele de marfă din UE au înregistrat o încetinire în perioada 2022-2023, mulți se așteptau ca deficitul să se atenueze. Nu s-a întâmplat așa”, a spus ea. „Acesta este un semn clar că nu este vorba de o situație ciclică, ci de una structurală.”
Raportul, bazat pe răspunsurile a peste 1.000 de operatori din 18 piețe, a constatat că deficitul de șoferi de camioane a atins o medie de 11% la nivel global în 2025, echivalentul a aproximativ 3 milioane de posturi neocupate.
În Europa, deficitul a crescut de la 12% la 13% în ultimul an, în timp ce unele piețe, inclusiv Uzbekistanul, au raportat deficite de până la 15%.
Florence Le Guade, specialistă în cercetare în domeniul transportului rutier la IRU, a afirmat că cifrele generale identice ascund cauze regionale foarte diferite.
„Europa și Australia se confruntă cu o problemă de «îmbătrânire». Forța de muncă din aceste țări se pensionează mai repede decât apar șoferi tineri, în timp ce în Uzbekistan… deficitul este determinat de cererea în plină expansiune de transport de mărfuri”, a explicat ea.
La nivel european, 63% dintre operatori au afirmat că deficitul le limitează capacitatea de a-și extinde afacerile, deoarece pur și simplu nu dispun de șoferi pentru a deservi clienți noi.
Romain Mouton, manager senior de cercetare la IRU, a explicat: „Capacitatea actuală acoperă deja o nevoie de transport, ambele crescând lent. Însă deficitul de șoferi limitează flexibilitatea capacității. „Operatorii refuză contracte, deoarece sunt mai bine poziționați să le aleagă pe cele mai profitabile. De asemenea, pot rata oportunități atunci când capacitatea este insuficientă. Așadar, într-adevăr, pierderea unui operator poate fi câștigul altuia. Dar acest lucru poate împinge piața către un plafon al fluxului, deoarece capacitatea lipsește, iar tarifele mai mari de transport pentru expeditori limitează în mod organic dimensiunea pieței.”

Femeile, o soluție

Doamna Le Guade a adăugat: „Concluzia este foarte clară în acest caz. Lipsa șoferilor nu este doar o problemă legată de forța de muncă; este o constrângere directă asupra capacității sectorului de a crește.”
Ea a subliniat că perspectivele demografice sunt și mai îngrijorătoare. IRU estimează că 3,86 milioane de șoferi de camioane se vor pensiona până în 2030, ceea ce reprezintă 12% din forța de muncă globală. Se estimează că numai Europa va pierde aproximativ 660.000 de șoferi până la sfârșitul deceniului, pe lângă cele

peste 500.000 de posturi vacante existente.
Între timp, femeile reprezintă doar 4% din șoferii de camioane din Europa, în ciuda faptului că constituie 23% din forța de muncă din sectorul transporturilor în ansamblu, deși programele de recrutare țintite din țări precum Olanda și Turcia au demonstrat că progresul este posibil.
Operatorul olandez Jan de Rijk Logistics a declarat în cadrul webinarului că păstrarea șoferilor devine la fel de importantă ca și recrutarea.
„În cele din urmă, lipsa șoferilor este, în opinia mea, nu doar o problemă de recrutare, ci și o chestiune de a asculta angajații și de a crea un mediu în care oamenii să dorească să rămână”, a afirmat Nadia van de Rijk, manager de resurse umane.

Nu este soluția definitivă

Domnul Mouton a sugerat că expeditorii ar putea contribui, de exemplu, prin „îmbunătățirea experienței șoferilor” la zona de încărcare și descărcare, reducând timpii de așteptare și oferind facilități de așteptare.
El a remarcat că și conducerea autonomă ar „atenua criza de șoferi”, dar a adăugat: „Operatorii de transport se confruntă deja cu creșteri de costuri pe toate fronturile, iar decarbonizarea va necesita noi investiții din partea lor. Industria se va confrunta cu o penurie majoră de șoferi înainte ca (,) conducerea autonomă să devină o practică obișnuită, cel puțin la ritmul actual.”
El a subliniat, de asemenea, că transportul multimodal, cum ar fi cel feroviar, ar putea atenua penuria de șoferi, dar se confruntă și acesta cu o problemă similară legată de capacitatea de transport.
„Nu este soluția definitivă, nu pe termen scurt, dar este una care merită cu siguranță analizată”, a spus el.
IRU a sugerat, de asemenea, o colaborare mai strânsă între guverne, operatori și expeditori pentru a îmbunătăți condițiile de muncă, a atrage tineri în domeniu și a elimina barierele la intrare.
„Lipsa șoferilor este reală, iar următorii patru ani necesită o coordonare aprofundată între toate părțile interesate”, a subliniat doamna Kervyn.

Publicitate

100% Electrică. Zero emisii.
Semiremorca 100% electrică S.KOe COOL cu unitate de răcire electrică, cu baterie și axa generatoare. Suprastructura izotermă din panouri FERROPLAST®, împreună cu unitatea de răcire S.CU și sistemul Telematic TrailerConnect® asigură condițiile optime de funcționare, cu emisii zero. Mai multe informații:
Schmitz Cargobull România SRL: info.romania@cargobull.com, www.cargobull.com/ro
Birouri: București 0723 266 287; 0721 250 751 - Iași 0727.770.326 Cluj - tel. 0726.678.316; 0726.678.315 - Timișoara - tel. 0735.212.052

SCHMITZ CARGOBULL
The TrailerCompany.

DRIVING. PEOPLE. PARTNER.

MAN LA IAA TRANSPORTATION 2026

•MAN prezintă portofoliul de autoutilitare și camioane de la 3,5 la 250 de tone, cu propulsie electrică și convențională – posibilitate de test-drive direct de la standul expozițional din Hala 11

•Tehnologiile îmbunătățite pentru creșterea eficienței reduc consumul de combustibil cu până la nouă procente – indiferent de tehnologia de propulsie

•Întreaga familie MAN eTruck, de la 12 la 50 de tone, este prezentată pentru prima dată la IAA

•Serviciile digitale și infrastructura inteligentă de încărcare sporesc disponibilitatea operațională

•Noile sisteme de asistență sporesc siguranța șoferilor și a celorlalți participanți la trafic

•MAN TGE își sărbătorește cea de-a zecea aniversare cu noi oferte de personalizare și servicii digitale

Sub motto-ul „Driving. People. Partner.”, MAN își va prezenta la IAA Transportation 2026 portofoliul deosebit de eficient de camioane și autoutilitare, de la 3,5 la 250 de tone, echipate cu sisteme de propulsie convenționale și electrice, servicii digitale menite să asigure un grad ridicat de disponibilitate a vehiculelor, precum și sisteme moderne de siguranță și asistență. Oferta este completată de un ecosistem cuprinzător dedicat electromobilității, încărcării și alimentării cu energie. În acest fel, MAN demonstrează cum transformarea sectorului transporturilor poate fi realizată cu succes și în mod profitabil. În premieră la IAA: posibilitatea efectuării de test-drive-uri cu plecare direct de la standul MAN din Hala 11.

Electric sau convențional: eficiența, un factor decisiv pentru succes

Cu seriile MAN eTGL, eTGM, eTGS și eTGX, MAN va dispune în viitor de un portofoliu complet

de camioane electrice, cu mase cuprinse între 12 și 50 de tone, care va fi prezentat în integralitate, pentru prima dată, la IAA Transportation 2026.

Acesta acoperă aproape întreaga gamă de aplicații, de la logistica de distribuție urbană, aplicațiile municipale și transportul pe șantiere până la transportul pe distanțe lungi. În cazul unui MAN eTGX utilizat într-o configurație tipică de transport pe distanțe lungi cu semiremorcă, autonomia de până la 570 de kilometri fără încărcare intermediară permite deja exploatarea economică a acestuia în numeroase aplicații clasice de transport.

Toate seriile de modele beneficiază de o tehnologie comună a bateriilor, deosebit de eficientă și modulară, care permite alegerea configurației potrivite pentru fiecare tip de misiune de transport.

Accentul pus pe rentabilitate se regăsește și în cazul sistemelor de propulsie convenționale. Noul lanț cinematic D30 PowerLion permite economii de combustibil de până la cinci procente comparativ cu predecesorul său, ceea ce îl transformă într-una dintre cele mai eficiente soluții de pe piață.

„Driving. People. Partner. exprimă în esență ceea ce reprezintă MAN: prin vehicule deosebit de eficiente, fiabile și sigure, impulsionăm transformarea transporturilor. Prin angajații noștri și rețeaua noastră de service, suntem aproape de clienți și vom consolida această apropiere prin investiții de 300 de milioane de euro la nivel mondial în următorii ani. Iar în calitate de partener de încredere, îi sprijinim prin soluții integrate în drumul lor către o activitate de transport sustenabilă și de succes din punct de vedere economic”, declară Alexander Vlaskamp, CEO al MAN Truck & Bus.

Noile tehnologii reduc consumul de combustibil și de energie

Unul dintre principalele puncte de interes ale inovațiilor din acest an îl

Publicitate

reprezintă dezvoltarea în continuare a sistemului MAN EfficientCruise cu PredictiveDrive, asistat prin GPS. Prin luarea în calcul, în mod inteligent, a profilului traseului, a infrastructurii rutiere și a limitelor de viteză, utilizarea consecventă a sistemului poate permite economii de combustibil și energie de până la 5,5%, în funcție de tipul vehiculului și de profilul de utilizare.
În cazul traseelor cu topografie dificilă, economiile pot ajunge chiar până la nouă procente.
Sistemul contribuie astfel în mod direct la reducerea costurilor de exploatare și la diminuarea volumului de muncă al șoferului.
În același timp, MAN îmbunătățește disponibilitatea operațională a vehiculelor sale. Actualizările automate ale hărților, efectuate over-the-air, mențin sistemele la zi fără a mai fi necesare vizite la atelier.

Siguranța, o componentă importantă

Pe lângă eficiență și disponibilitate, MAN pune accentul, la IAA Transportation 2026, și pe siguranța rutieră.

Sistemele moderne de asistență pentru șofer îl sprijină pe acesta în situațiile dificile din trafic și contribuie la prevenirea accidentelor sau la reducerea consecințelor acestora.
În același timp, ele îi ajută pe operatorii de flote să reducă la minimum perioadele neplanificate de indisponibilitate. Siguranța devine astfel o componentă importantă a exploatării economice a unei flote.
Printre noile dotări se numără următoarea generație a sistemului de frânare de urgență MAN Emergency Brake Assist EBA Advanced, un nou sistem de monitorizare a șoferului pentru detectarea distragerii atenției și a oboselii, precum și funcții extinse pentru protecția pietonilor, bicicliștilor și a altor participanți la trafic aflați în imediata apropiere a vehiculului sau în zona de virare.
În plus, MAN prezintă noi soluții pentru monitorizarea unghiului mort și extinde oferta sistemului său digital de înlocuire a oglinzilor MAN OptiView cu o versiune de bază atractivă.

Soluții integrate pentru o electromobilitate rentabilă

Pentru MAN, rentabilitatea tranziției

către propulsia electrică nu se limitează la vehicul.
De aceea, la IAA, MAN Transport Solutions își concentrează atenția asupra întregului ecosistem al electromobilității, cu soluții inteligente pentru infrastructura de încărcare, încărcarea inteligentă și managementul energiei.
Obiectivul este optimizarea timpilor de încărcare, reducerea costurilor cu energia și asigurarea unei exploatări rentabile a flotelor electrice.
În acest context, oferta MAN Charge&Go se extinde cu încă 50 de stații de încărcare în Europa, inclusiv în Republica Cehă, Slovacia, Ungaria și Portugalia.
Serviciul de încărcare le oferă clienților de flote acces la o rețea de încărcare a cărei compatibilitate cu utilizarea de către camioane electrice a fost verificată de MAN,

Publicitate

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu

rețea aflată într-o continuă extindere și care poate fi utilizată în mai multe țări.
În plus, MAN va prezenta o perspectivă asupra unor noi aplicații, precum încărcarea bidirecțională, iar prin intermediul Smart Charging Cube va demonstra soluții destinate locațiilor în care nu sunt încă disponibile racorduri de mare putere la rețeaua electrică. Împreună cu serviciile proprii și cu partenerii din domeniul energiei și al infrastructurii de încărcare, aceste soluții vor crea o ofertă cuprinzătoare de servicii pentru realizarea cu succes a tranziției către mobilitatea electrică.

MAN TGE, cu noul serviciu gratuit „Lifetime Connectivity”

La ediția din acest an a IAA, și în cazul MAN TGE accentul va fi pus pe eficiență, productivitate și confortul șoferului.
La zece ani după premiera sa mondială de la Hanovra, MAN prezintă noi posibilități de personalizare oferite de MAN Individual, precum și noile servicii MAN TGE Connect.
Gama MAN Individual va fi extinsă cu linia de echipare MAN TGE Individual Lion X și cu pachetul de bază Individual Black.
Punctul central al ofertei de servicii digitale pentru autoutilitara MAN este noul serviciu „Lifetime Connectivity”, care va fi disponibil din luna septembrie, fără costuri

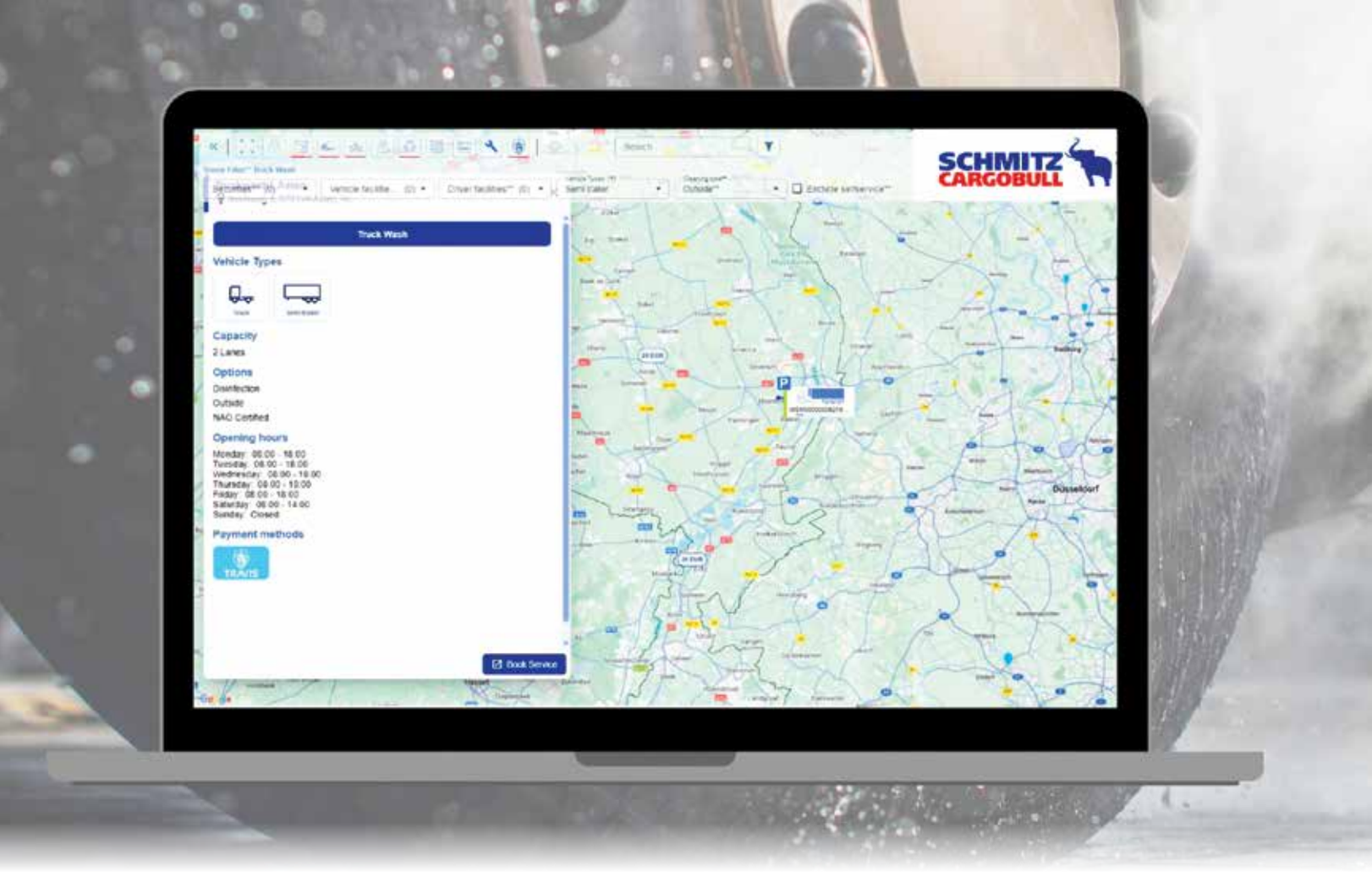
suplimentare pentru client. Aceasta înseamnă că toate serviciile digitale ale MAN TGE, inclusiv funcțiile online și actualizările hărților, vor fi oferite fără costuri suplimentare.

O altă noutate este aplicația MAN TGE Connect, care le permite șoferilor să își desfășoare activitatea zilnică într-un mod mai confortabil, mai eficient și mai transparent. Aplicația conectează în timp real șoferul și vehiculul, creând o interfață centrală pentru control și informare.

Publicitate

GESTIONEAZĂ RAPID ȘI PROFESIONIST
NOILE **CERTIFICATE DE DETAȘARE IMI**
PE PLATFORMA

detasaretransport.ro



SCHMITZ CARGOBULL EXTINDE TRAILERCONNECT® CU SERVICII INTEGRATE DE SPĂLARE ȘI PARCARE

Începând cu august 2026, prin conectarea la TRAVIS, partener de servicii cu acoperire paneuropeană, operatorii de flote au acces centralizat, direct din portalul TrailerConnect® al Schmitz Cargobull, la servicii digitale pentru curățarea trailerelor și planificarea opririlor.

O interfață cu aplicația TRAVIS, unul dintre principalele instrumente digitale destinate șoferilor de camion din Europa, le permite utilizatorilor să identifice și să rezerve spălătorii și locuri de parcare în întreaga Europă. Dispecerii beneficiază, în portalul TrailerConnect, de o hartă centralizată care afișează atât poziția actuală a trailerelor, cât și punctele de spălare și parcările disponibile în zonă – într-un mod similar aplicațiilor de hărți cunoscute.

Toate punctele de servicii conectate sunt înregistrate în sistem, împreună cu informații detaliate și serviciile disponibile, precum spălarea interioară și exterioară, opțiuni suplimentare de curățare, precum și informații privind găsirea unui loc de parcare și posibilitățile de monitorizare a acestuia. Acest aspect este deosebit de important în cazul mărfurilor cu cerințe ridicate de securitate.

Prin această integrare, opririle necesare pentru curățare pot fi incluse direct în planificarea traseului. Operațiunile de curățare – de exemplu, în cazul schimbării tipului de marfă, în conformitate cu cerințele GDP sau HACCP – pot fi planificate, rezervate și documentate. Astfel, nu mai sunt necesare căutările manuale consumatoare de timp și procesele separate de rezervare. Serviciile externe, precum WashOperations, sunt coordonate central prin TrailerConnect® și afișate într-o interfață comună.

În special în transportul produselor alimentare, curățarea completă și verificabilă a trailerelor este esențială. Un exemplu tipic din logistica produselor refrigerate și proaspete este trecerea de la transportul de carne la cel de fructe. Într-o asemenea situație, legislația aplicabilă impune efectuarea și documentarea curățării interioare. Conexiunea integrată cu TRAVIS permite identificarea și rezervarea, de-a lungul traseului, a unor stații de curățare adecvate și furnizarea dovezilor corespunzătoare într-o formă verificabilă în cadrul unui audit. Nu mai sunt necesare căutările manuale și etapele separate de înregistrare.

În prezent, rezervările sunt efectuate prin sistemul TrailerConnect®, iar procesarea plăților se realizează prin intermediul platformei TRAVIS, către care utilizatorii sunt redirecționați direct din TrailerConnect®. Gestionarea certificatelor de curățare este, de asemenea, realizată deja prin portalul TrailerConnect®. Serviciile și locațiile disponibile sunt deja complet vizibile în portalul TrailerConnect®.

VARTA AUTOMOTIVE ÎȘI CONSOLIDEAZĂ ANGAJAMENTUL FAȚĂ DE SERVICE-UL VEHICULELOR COMERCIALE GRELE PRIN NOILE MANUALE DE INSTALARE A BATERIILOR

Clarios, lider global în soluții avansate de stocare a energiei la joasă tensiune, prezintă în cadrul Automechanika Frankfurt 2026 o nouă ofertă de servicii pentru piața Independent Aftermarket (IAM) sub marca VARTA Automotive: manuale de instalare a bateriilor specifice fiecărui model de vehicul comercial greu, disponibile imediat în VARTA Partner Portal.

Această lansare subliniază investițiile continue ale Clarios în marca VARTA Automotive, rețeaua sa aftermarket și serviciile dedicate clienților din regiunea EMEA. Pe măsură ce electrificarea vehiculelor și cerințele energetice continuă să crească, Clarios își extinde atât portofoliul de produse, cât și oferta de servicii digitale pentru a ajuta atelierele și operatorii de flote să lucreze mai eficient și mai fiabil.

O ofertă extinsă pentru aftermarket

La înlocuirea bateriilor din vehiculele comerciale grele, atelierele și operatorii de flote se confruntă frecvent cu o provocare majoră: configurațiile

vehiculelor și poziționarea bateriilor sunt complexe și foarte variate, iar instrucțiunile generale nu mai sunt suficiente. Rezultatul poate fi apariția erorilor de instalare, a intervențiilor suplimentare și a perioadelor neplanificate de indisponibilitate a vehiculului.
VARTA Automotive răspunde acestei nevoi din piață devenind una dintre primele mărci din IAM care oferă manuale profesionale de instalare a bateriilor, specifice fiecărui model de vehicul comercial greu, extinzând astfel conceptul deja consacrat al ghidurilor de instalare pentru autoturisme. Instrucțiunile pas cu pas iau în considerare diferitele configurații și variante constructive ale vehiculelor și sunt completate de imagini și diagrame detaliate, clare și ușor de înțeles.
„Introducerea manualelor de instalare specifice fiecărui vehicul este încă un exemplu al modului în care investim continuu în soluții care îi ajută pe clienții noștri să aibă succes”, explică Theres Gosztonyi, Vice President Aftermarket EMEA la Clarios. „În calitate de lider tehnologic global în domeniul stocării energiei la joasă tensiune, ne sprijinim partenerii, atelierele, distribuitorii și operatorii de flote prin baterii premium, expertiză tehnică și servicii digitale care îi ajută să performeze în activitatea lor de zi cu zi.”
În completarea acestei inițiative, VARTA Automotive finalizează, înainte de târg, și portofoliul său de baterii pentru vehicule comerciale grele prin introducerea noului tip A-Type, oferind acum toate tipurile și dimensiunile uzuale disponibile în tehnologia AGM.

Calitate OEM prin parteneriatul tehnologic cu Jaltest by Cojali S.L.

Manualele de instalare VARTA Automotive au fost dezvoltate în strânsă colaborare cu Jaltest by Cojali S.L., unul dintre cei mai importanți parteneri tehnologici orientați către standardele OEM pentru sistemele de diagnosticare din sectorul vehiculelor comerciale grele. Acest parteneriat contribuie la asigurarea conformității manualelor cu standardele producătorilor de vehicule, ținând cont de sistemele electronice moderne și de actualizările periodice necesare. În prezent, manualele acoperă o parte semnificativă a parcului de vehicule comerciale, pe baza mapărilor disponibile între vehicule și baterii, iar extinderea continuă este deja planificată.

Beneficii concrete pentru flote și ateliere

Manualele de instalare VARTA Automotive pentru vehicule comerciale grele oferă beneficii măsurabile pe întregul proces de înlocuire a bateriei:
-Mai puțini „timpi de morți”, disponibilitate mai mare instrucțiunile clare și specifice vehiculului permit înlocuirea rapidă și corectă a bateriei, menținând camioanele în funcțiune pentru mai mult timp.
-Reducerea riscului de erori de instalare spre deosebire de instrucțiunile generice, manualele iau în calcul diferitele configurații și variante de montaj, reducând necesitatea refacerii lucrărilor și riscul de daune ulterioare.
-Creșterea eficienței atelierului structura vizuală și ușor de urmărit susține o execuție mai rapidă și mai eficientă a lucrărilor.
-Reducerea costului total de exploatare (TCO) instalarea corectă reduce defectările premature ale bateriilor, avariile și intervențiile neplanificate, diminuând costurile operaționale pe întreaga durată de viață a produsului.
Manualele de instalare VARTA Automotive pentru vehicule comerciale grele sunt disponibile imediat și vor fi extinse în mod continuu pentru a include modele și variante suplimentare de vehicule. Informații suplimentare pot fi obținute, în perioada 8-12 septembrie 2026, la standul VARTA Automotive din cadrul Automechanika Frankfurt 2026 (Hall 4.1, Stand E10) și prin intermediul VARTA Partner Portal.

Despre Clarios

Clarios este liderul global în tehnologii avansate de baterii la joasă tensiune pentru mobilitate și deține marca VARTA pentru sectorul auto. Bateriile și soluțiile sale inteligente echipează aproape toate tipurile de vehicule și se regăsesc în unul din trei autovehicule aflate astăzi în circulație. Cu aproximativ 18.000 de angajați în peste 100 de țări, Clarios oferă expertiză aprofundată partenerilor din aftermarket și OEM, precum și fiabilitate, siguranță și confort utilizatorilor finali. Compania promovează sustenabilitatea prin practici de referință în industrie și urmărește ca 100% din produsele comercializate să fie reciclabile. Astfel, Clarios reciclează aproximativ 8.000 de baterii în fiecare oră prin rețeaua sa globală.

EUROPEAN ROAD TOUR: IVECO ÎȘI PREZINTĂ GAMA MY26 PE TOT CONTINENTUL

• O călătorie de 5.000 km prin Europa pentru a aduce conceptul „Spirito in Movimento” al IVECO mai aproape de clienți, parteneri și distribuitori

• Prezentat în cadrul evenimentului IVECO Experience din Torino, alături de noua gamă MY26, turul transformă viziunea brandului într-o experiență tangibilă pe șosea

După evenimentul-cheie IVECO Experience de la Torino, „Spirito in Movimento” prinde acum viață în întreaga Europă prin intermediul European Road Tour. Aducând IVECO mai aproape de clienți, dealeri, parteneri și reprezentanți ai mass-media, inițiativa duce viziunea brandului direct în piețele și comunitățile pe care le deservește. European Road Tour întruchipează însăși esența Spirito in Movimento. Mai mult decât un roadshow, este o călătorie care reflectă angajamentul IVECO de a rămâne aproape de oamenii săi.
Începând cu primul eveniment, care s-a desfășurat la Praga, pe 28 august 2026, o flotă de opt vehicule va parcurge peste 5.000 de kilometri în toată Europa, vizitând cinci țări.
European Road Tour traversează continentul, cu cinci opriri strategice: Praga, Frankfurt, Le Mans, Amsterdam și Madrid, aducând ecosistemul de produse și servicii MY26 mai aproape de clienți.
Fiecare eveniment va funcționa ca un centru regional, reunind operatori de transport, dealeri, parteneri și jurnaliști din întreaga Europă. Praga – prima oprire, pe 28 august – a primit oaspeți din Republica Cehă și din piețele învecinate, inclusiv din Europa Centrală și de Est, Austria, România și Polonia. Frankfurt va reuni clienți din Germania și Elveția. Amsterdam va găzdui participanți din țările Benelux și din țările nordice. Iar ultima oprire, la Madrid, în octombrie, va atrage clienți din Spania și Portugalia. Împreună, se preconizează că aceste evenimente vor aduce în contact peste 1.200 de invitați cu cele mai recente inovații ale IVECO și cu noua viziune a brandului.
Pe lângă aceste evenimente dedicate clienților, turneul trece și prin unele dintre cele mai palpitante momente ale sezonului de motorsport, reflectând legătura de lungă durată a IVECO cu

lumea curselor prin parteneriatele sale de durată cu MotoGP și Campionatul European de Curse de Camioane Goodyear FIA (ETRC). Caravana însoțește etapele cheie ale MotoGP de la Misano și Valencia, precum și anumite curse ETRC, de la Most și Zolder până la Le Mans, înainte de a ajunge la Jarama pentru finala campionatului. Turul a fost conceput pentru a încuraja dialogul direct cu comunitatea IVECO, oferind ocazii unice de a experimenta în mod direct noul ecosistem de produse și servicii al IVECO MY26 și de a obține o înțelegere mai aprofundată a soluțiilor concepute pentru a sprijini productivitatea, eficiența și sustenabilitatea.

„Spirito in Movimento este energia care îi motivează pe angajații noștri, ne inspiră inovația și consolidează relațiile pe care le construim zi de zi cu clienții, dealerii și partenerii din întreaga Europă", a declarat Davide Dagri, Head of Marketing IVECO. „Turneul european aduce acest spirit la viață, ducându-l direct pe șosele, pe piețe și în comunitățile pe care le deservim. Întâlnindu-ne cu clienții acolo unde își desfășoară activitatea, ascultându-le nevoile și prezentându-le direct ecosistemul nostru MY26, creăm oportunități semnificative de a interacționa, de a împărtăși viziunea noastră asupra viitorului transporturilor și de a demonstra fiabilitatea, inovația și pasiunea care definesc IVECO."

Călătoria se va încheia la sediul central al IVECO din Madrid, cu o nouă ediție a evenimentului de succes „S-Way Experience", un eveniment captivant dedicat clienților, menit să le prezinte întreaga gamă de vehicule grele IVECO, care în ultimii ani a atras peste 1.500 de clienți din toată Europa.

Pornind din Torino, orașul natal al mărcii și locul unde se desfășoară evenimentul IVECO Experience 2025, turneul european marchează începutul unui nou capitol al colaborării cu comunitatea din domeniul transporturilor. Este o călătorie bazată pe ascultare, colaborare și ambiții comune, care consolidează rolul IVECO ca partener de încredere pentru întreprinderile din întreaga Europă.

Un concept nou

Cu prilejul acestui eveniment, l-am intervievat pe Andrei Gagea, director general IVECO România.

Alina Johnson-Pop, jurnalist TIR Magazin: Ce presupune turneul Iveco Road Tour Experience 2026?

Andrei Gagea, director general IVECO România: Ne propunem să evidențiem modul în care Iveco va combina inovația, conectivitatea și serviciile aduse clientului într-un concept nou denumit: "Spirito in movimento".

Alina Johnson-Pop, jurnalist TIR Magazin: Care sunt obiectivele Iveco Road Tour Experience?

Andrei Gagea, director general IVECO România: Punem accent pe o eficiență operațională, pe reducerea timpilor de imobilizare a vehiculului și pe confortul șoferului. Toți acești trei piloni contribuie la reducerea costurilor de exploatare pentru operatori și la creșterea productivității afacerilor lor.

Alina Johnson-Pop, jurnalist TIR Magazin: Ne aflăm în Cehia. În ce alte țări veți mai ajunge cu această caravană?

Andrei Gagea, director general IVECO România: Cehia este prima etapă a turneului European Iveco Road Tour Experience 2026. În următoarele săptămâni, această caravană va parcurge peste 5000 de kilometri, în 13 țări europene.

Noua direcție a IVECO

Dincolo de dimensiunea spectaculoasă a unui turneu care traversează Europa cu opt vehicule, European Road Tour oferă însă și o imagine destul de clară asupra direcției în care IVECO încearcă să ducă transportul rutier în următorii ani. Pentru constructorul italian, camionul nu mai poate fi privit separat de serviciile care îl însoțesc, de conectivitate, de timpul petrecut în service sau de costul total de exploatare.

Este o schimbare importantă mai ales pentru transportatorii din Europa Centrală și de Est, pentru care fiecare procent de consum, fiecare oră de imobilizare și fiecare kilometru neproductiv se transformă direct în cost. În centrul noii game MY26 rămâne IVECO S-Way, dar evoluția sa nu mai trebuie căutată doar sub cabină. Motorul, transmisia și aerodinamica sunt integrate acum cu sisteme digitale de management și asistență a șoferului, iar IVECO indică pentru actuala generație economii de carburant care pot ajunge până la 11%. Conectivitatea permite în același timp monitorizarea permanentă a vehiculului și intervenții preventive, înainte ca o problemă tehnică să transforme camionul într-un vehicul imobilizat în atelier.

Practic, miza începe să se mute de la simpla vânzare a camionului către ceea

ce se întâmplă cu el în următorii câțiva ani. Cât consumă, cât timp produce bani, cât timp stă, cât de repede poate fi diagnosticată o defecțiune și cât de bine poate transportatorul să anticipeze costurile.
Este poate cea mai puțin spectaculoasă parte a revoluției tehnologice din transporturi, dar una dintre cele mai importante pentru patronul unei firme care exploatează zeci sau sute de camioane.

Electricul intră în liga transportului greu

Cealaltă mare miză a noii game este electrificarea.
IVECO S-eWay mută camionul electric într-o zonă în care, până nu demult, motoarele diesel păreau aproape imposibil de înlocuit: transportul greu regional și chiar anumite operațiuni de lung parcurs.
Cele trei pachete de baterii LFP oferă o capacitate de 603 kWh, iar autonomia anunțată ajunge la 600 km. Puterea de încărcare poate ajunge la 350 kW, ceea ce permite trecerea de la 20% la 80% din capacitatea bateriei în aproximativ o oră. Sistemul electric de propulsie eAxle dezvoltă până la 480 kW și 1.800 Nm.
Cei 600 km sunt importanți nu doar ca cifră de catalog. Ei schimbă discuția despre camionul electric.
Dacă primele vehicule grele electrice puteau fi privite în principal ca soluții pentru distribuția urbană sau pentru trasee scurte și perfect previzibile, o autonomie de acest ordin începe să permită construirea unor operațiuni regionale reale în jurul infrastructurii de încărcare.
Nu înseamnă că motorul diesel dispare mâine de pe autostrăzile Europei.
Înseamnă însă că transportatorul începe să aibă o alegere pe care în urmă cu numai câțiva ani nu o avea.
Iar strategia IVECO continuă să fie una tehnologic neutră: diesel, gaz natural și biometan, alături de propulsia electrică.
Nu există o singură soluție pentru toate tipurile de transport, pentru simplul motiv că nici transporturile nu sunt toate la fel.
Un camion care face distribuție urbană, unul care parcurge zilnic un traseu regional fix și un ansamblu de 40 de tone care traversează Europa au nevoi complet diferite.
De aceea, adevărata schimbare pe care o arată gama MY26 nu este înlocuirea unei tehnologii cu alta, ci apariția unei game tot mai mari de soluții între care transportatorul poate alege.

De pe șosea, direct pe circuit

Prima etapă a European Road Tour a avut și un epilog care se potrivește aproape perfect cu numele ales de IVECO pentru noua sa filosofie.
După întâlnirea de la Praga, IVECO și-a invitat oaspeții, printre care și jurnaliștii TIR Magazin, la aproximativ 70 de kilometri de capitala Cehiei, pe Autodrom Most, pentru etapa cehă a Goodyear FIA European Truck Racing

Publicitate

Championship.
Pe 29 august 2026, camioanele au schimbat autostrada cu circuitul.
Most este unul dintre locurile tradiționale ale curselor europene de camioane, un circuit de 4,212 km pe care aceste mastodonturi de peste cinci tone demonstrează că expresia „vehicul greu” nu înseamnă neapărat și vehicul lent.

Pentru IVECO, prezența acolo nu este doar una de imagine. Constructorul are o legătură veche cu ETRC, iar în 2026 camioanele mărcii sunt prezente din nou în pluton prin „Die Bullen von IVECO” și prin mai mulți dintre piloții campionatului.
Iar sâmbătă, 29 august, spectacolul a avut chiar un final ideal pentru marcă.
După ce Norbert Kiss a câștigat prima cursă a zilei, Race 2 a adus un 1–2 pentru IVECO: Lukas Hahn a trecut primul linia de sosire, urmat de tatăl său, Jochen Hahn, sextuplu campion european.
O zi mai târziu, Steffi Halm avea să câștige și ultima cursă a weekendului la volanul unui camion propulsat de IVECO, în timp ce cehul Adam Lacko a urcat pe treapta a treia a podiumului.
Există, până la urmă, o anumită logică în alegerea acestui final pentru prima etapă a European Road Tour.
La Praga, IVECO și-a prezentat camioanele ca instrumente de lucru în care fiecare litru de carburant, fiecare kilometru și fiecare oră de disponibilitate contează.
La Most, aceleași patru litere de pe grilă au intrat într-o lume în care contează sutimile de secundă.
Două lumi aparent diferite, dar unite de aceeași idee pe care IVECO și-a ales-o pentru acest turneu european: **Spirito in Movimento**.

VOLVO PREZINTĂ UN CAMION ÎN EDIȚIE SPECIALĂ PENTRU A CELEBRA ANIVERSAREA A 100 DE ANI

Volvo și-a modernizat recent gama de camioane grele, făcând-o și mai sigură, mai puternică și mai eficientă din punct de vedere energetic. Pentru a celebra această realizare și ca o avanpremieră a festivităților dedicate aniversării din 2027, compania oferă acum modelele Volvo FH și Volvo FH16 într-o ediție aniversară unică.

În urma unei serii de îmbunătățiri recente aduse lanțurilor sale cinematice electrice, diesel și pe gaz, Volvo Trucks introduce o nouă ediție specială a modelelor sale emblematice FH Aero, FH, FH16 Aero și FH16, care beneficiază de actualizări exclusive atât în ceea ce privește designul exterior, cât și amenajarea interioară.

În cabina ediției Volvo 100 Year Edition, a fost introdusă o serie de îmbunătățiri pentru a oferi un nivel superior de confort și o atmosferă premium. Scaunele beneficiază de un nou design în două tonuri, cu șezut din piele premium și un motiv aniversar brodat pe materialul textil gri al părții superioare. Totodată, au fost integrate detalii din piele maro deschis, inclusiv un separator, a căror culoare se regăsește și în elementele grafice decorative de pe exteriorul camionului.

Directorul de design Jonathan Disley spune: „Camionul ediției aniversare de 100 de ani celebrează realizările noastre din ultimul secol și este un vehicul cu adevărat special din mai multe puncte de vedere. Interiorul său este modern și premium, reprezentând în același timp un omagiu adus istoriei Volvo. Designul a fost inspirat de moștenirea noastră suedeză și de profesionalismul construit de-a lungul anilor prin inovație și progres, precum și de încrederea și pasiunea clienților noștri.”

Publicitate

Trepte iluminate și lumină de întâmpinare

Camioanele din ediția specială sunt echipate și cu trepte iluminate unice, precum și cu benzi LED integrate în consola de bord, care pot fi setate pentru iluminare ambientală în nuanțe de roșu sau alb. O altă noutate este lumina de întâmpinare, care proiectează pe sol, în exteriorul camionului, motivul aniversar atunci când ușa este deschisă.

Același motiv aniversar se regăsește și pe noile grile ale

difuzoarelor, realizate prin imprimare 3D, iar perdelele din cabină ilustrează evoluția modelelor de camioane Volvo de-a lungul ultimilor 100 de ani. De asemenea, camionul este dotat cu un covoraș de podea mai gros și mai luxos, realizat într-o nuanță distinctivă de negru și gri melanj, completat de etichete din piele maro deschis.

„Această ediție specială întruchipează excelența Volvo în proiectarea și producția de camioane, fiind rezultatul unui secol de inovație și perfecționare continuă. Ea reflectă 100 de ani de progres în domenii esențiale precum siguranța, calitatea, confortul șoferului, productivitatea, eficiența consumului de combustibil și reducerea emisiilor", afirmă Jan Hjelmgren, Director pentru Managementul Produsului la Volvo Trucks.

Camioanele Volvo 100 Year Edition sunt disponibile într-o gamă extinsă de configurații de șasiu și lanț cinematic, similare celor oferite în prezent pentru modelele Volvo FH Aero, FH16 Aero, FH și FH16. Recent, modelul Volvo FH a beneficiat de actualizări importante ale lanțului cinematic pentru toate opțiunile de alimentare -electric, diesel și gaz- ceea ce a dus la îmbunătățirea performanțelor, creșterea autonomiei, sporirea eficienței energetice și a puterii. În plus, camionul s-a remarcat constant în testele de siguranță Euro NCAP, mai multe dintre configurațiile sale obținând cele mai bune punctaje din categoriile din care fac parte.

Volvo 100 Year Edition se alătură unei tradiții de modele în ediție specială lansate de companie de-a lungul anilor, printre care Volvo FH 25 Year Special Edition, Volvo FH Aero Euro NCAP Special Edition și Volvo Ocean Race Limited Edition.

Noua ediție aniversară va fi disponibilă pentru comandă începând cu luna septembrie 2026.

Acestea sunt modelele Volvo FH Aero și FH care au primit până acum 5 stele Euro NCAP:
Volvo FH 4x2 tractor
Volvo FH 6x2 rigid
Volvo FH Aero 4x2 tractor
Volvo FH Aero 6x2 rigid.

PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE
UTILAJE ȘI CAMIOANE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI MANAGEMENT

SCANIA. CAMIOANELE ELECTRICE CU BATERII: ÎNTREBĂRI ȘI RĂSPUNSURI

Trecerea la transportul electric ridică numeroase întrebări: Care este autonomia reală? Pot transporta aceeași încărcătură? Sunt la fel de fiabile ca modelele diesel? Și, mai ales, sunt o investiție rentabilă?

Pentru a clarifica cele mai comune nelămuriri, Lydia Liang, Global Product Manager Trucks în cadrul Scania, răspunde celor mai frecvente întrebări despre camioanele electrice cu baterii (BEV) și explică de ce electrificarea reprezintă deja o soluție viabilă pentru numeroase operațiuni de transport.

Cine este Lydia Liang?

Lydia Liang ocupă funcția de Global Product Manager Trucks la Scania și coordonează dezvoltarea ofertei de camioane electrice cu baterii. Activitatea sa se concentrează pe soluții de electrificare, tehnologii pentru baterii și dezvoltarea transportului sustenabil.

Greutatea bateriilor reduce capacitatea de încărcare?

Da, însă cheia nu este să alegi cea mai mare baterie disponibilă, ci configurația potrivită pentru activitatea ta.
Fiecare baterie suplimentară înseamnă autonomie mai mare, dar și o greutate mai ridicată, ceea ce poate reduce sarcina utilă. De aceea, la Scania, configurația camionului este adaptată fiecărei aplicații, astfel încât vehiculul să beneficieze de autonomia necesară fără a compromite productivitatea.
Obiectivul este simplu: mai multă marfă transportată, eficiență mai mare și profitabilitate crescută.

Ce autonomie poate avea un camion electric în transportul pe distanțe lungi?

Noua generație de camioane electrice Scania poate atinge până la 560 km autonomie în condiții optime.
În practică însă, autonomia depinde de mai mulți factori:
-masa încărcăturii;
-traseu și diferențele de nivel;
-stilul de condus;
-condițiile meteo;
-temperatura exterioară.
Din acest motiv, Scania utilizează simulări și date reale de exploatare pentru a recomanda configurația optimă fiecărui client.

Voi ajunge la destinație?

Da, dacă vehiculul este configurat corespunzător pentru activitatea desfășurată.
Autonomia unui camion electric nu este o valoare generică, ci rezultatul unei planificări corecte. Atunci când ruta, încărcătura, profilul traseului și infrastructura de încărcare sunt luate în calcul încă din faza de configurare, fiecare cursă poate fi realizată în condiții de siguranță și predictibilitate.
Electrificarea înseamnă planificare inteligentă, nu compromisuri.

Este un camion electric rentabil?

Da. Camioanele electrice recuperează energia în timpul frânării și decelerării prin sistemul de frânare regenerativă, energie care este stocată în baterii și reutilizată ulterior.
Acest avantaj este deosebit de important în distribuția urbană și în traficul cu opriri frecvente, unde contribuie la:
-reducerea consumului de energie;

-costuri mai mici pe kilometru;
-productivitate mai ridicată.
În plus, fiecare camion este configurat pentru aplicația în care va lucra, evitând utilizarea unei capacități de baterii mai mari decât este necesar.

Cum se comportă pe rampă, cu încărcătură mare?

Unul dintre cele mai mari avantaje ale unui camion electric este cuplul maxim disponibil instantaneu.
Spre deosebire de un motor diesel, care dezvoltă cuplul progresiv și necesită schimbări de trepte, motorul electric oferă puterea maximă încă din momentul plecării de pe loc.
Rezultatul este o urcare lină, constantă și eficientă, chiar și atunci când camionul transportă încărcături grele.

Este la fel de fiabil ca un camion diesel?

Da. Din punct de vedere constructiv, un camion electric este mult mai simplu decât unul diesel.
Nu există:
-motor termic;
-sistem complex de transmisie;
-numeroase componente mecanice aflate în mișcare.
Mai puține componente înseamnă mai puține elemente supuse uzurii și, implicit, un risc redus de defectare.
Datele din exploatare arată deja că vehiculele electrice înregistrează rate mai mici ale defecțiunilor și perioade de funcționare mai predictibile.

Va ajunge autonomia camioanelor electrice la nivelul celor diesel?

Nu neapărat, însă aceasta nu este direcția în care evoluează transportul.
Motorina are o densitate energetică foarte ridicată, iar obținerea aceleiași autonomii exclusiv din baterii ar presupune un pachet mult mai greu, care ar reduce sarcina utilă.
În schimb, transportul electric schimbă paradigma.
Cu ajutorul încărcării ultra-rapide, bateria poate fi reîncărcată în timpul pauzelor obligatorii ale șoferilor, fără a afecta semnificativ programul de transport.
Accentul nu mai este pus pe autonomia maximă într-o singură cursă, ci pe optimizarea întregii operațiuni.

Cum poate un camion electric să tracteze încărcături grele fără o cutie de viteze convențională?

Motorul electric dezvoltă cuplul maxim încă din momentul pornirii, ceea ce permite tractarea unor sarcini importante fără necesitatea unei transmisii complexe.
Camioanele electrice Scania utilizează o cutie de viteze mult simplificată, destinată optimizării eficienței și adaptării la diferite condiții de exploatare, nu generării forței de tracțiune.

Pe scurt

Camioanele electrice cu baterii reprezintă deja o soluție matură pentru numeroase tipuri de transport.
Principalele beneficii sunt:
-autonomie adaptată fiecărei aplicații;
-planificarea eficientă a încărcării;
-cuplu instantaneu și performanțe excelente la transportul de sarcini grele;
-costuri reduse de exploatare;
-fiabilitate ridicată datorită unui număr redus de componente mecanice.
Electrificarea nu înseamnă doar înlocuirea motorului diesel, ci o nouă abordare a transportului, bazată pe eficiență, predictibilitate și sustenabilitate.
Dacă aveți întrebări despre trecerea la transportul electric, echipa Scania vă poate ajuta să identificați configurația optimă pentru operațiunile dumneavoastră și să vă ofere consultanță pe întreg parcursul procesului de electrificare.

30 DE PRODUCĂTORII EUROPENI DE REMORCI AU SEMNAT O PETIȚIE PENTRU REVIZUIREA REGULAMENTULUI (UE) 2024/1610 PRIVIND CO2

Industria susține obiectivele climatice ale UE, dar avertizează că actuala metodologie VECTO ar putea crește emisiile, ar putea duce la pierderea de locuri de muncă și la continuarea dezindustrializării.

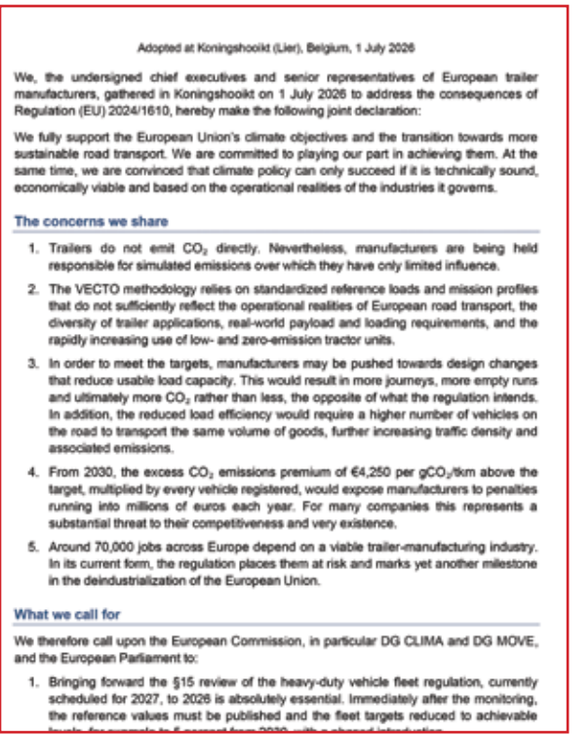
Directorii generali ai 30 dintre cei mai importanți producători europeni de remorci s-au întâlnit, în luna iulie 2026, la Koningshooikt, în apropiere de Lier, Belgia, și au semnat o declarație comună și o petiție, în prezența celor doi membri ai Parlamentului European Kris Van Dijck (Belgia) și Jens Gieseke (Germania). Aceștia solicită Comisiei Europene și Parlamentului European să revizuiască și să ajusteze Regulamentul (UE) 2024/1610. Companii care, în mod normal, concurează pentru aceiași clienți și aceleași contracte au vorbit cu o singură voce: susțin obiectivele climatice ale UE, dar avertizează că regulile, în forma în care au fost concepute, ar putea crește emisiile de CO2 în loc să le reducă.

Problema

Regulamentul (UE) 2024/1610 extinde standardele privind emisiile de CO2 și asupra remorcilor, deși remorcile nu emit CO2 în mod direct. Producătorii sunt considerați responsabili pentru emisiile simulate, calculate cu ajutorul instrumentului VECTO, care se bazează pe sarcini de referință și cicluri de operare standardizate. Semnatarii susțin că această metodologie nu reflectă realitățile operaționale ale transportului rutier european: diversitatea aplicațiilor remorcilor, sarcinile utile reale și cerințele de încărcare sau creșterea rapidă a numărului de capete tractor cu emisii zero.
Avertismentul lor principal este că, pentru a îndeplini obiectivele stabilite, producătorii ar putea fi împinși către modificări de proiectare care reduc capacitatea utilă de încărcare. Rezultatul ar fi mai multe curse, mai multe deplasări fără încărcătură și mai multe vehicule pe șosele pentru transportarea aceluiași volum de mărfuri — și, prin urmare, mai mult CO2, nu mai puțin.
Începând din 2030, o penalitate de 4.250 de euro pentru fiecare gCO2/tkm cu care este depășită ținta, multiplicată cu fiecare vehicul înmatriculat, i-ar expune pe producători unor penalități anuale de ordinul milioanelor de euro. Aproximativ 70.000 de locuri de muncă din întreaga Europă depind de existența unei industrii a remorcilor viabile din punct de vedere economic.

Ce solicită semnatarii

Petiția formulează cinci solicitări:
-Devansarea revizuirii prevăzute la articolul 15 din 2027 în 2026.
-Publicarea valorilor de referință imediat după monitorizare și reducerea țintelor pentru flote la niveluri realizabile, de exemplu la 5% începând din 2030, cu introducere



Adopted at Koningshooikt (Lier), Belgium, 1 July 2026

We, the undersigned chief executives and senior representatives of European trailer manufacturers, gathered in Koningshooikt on 1 July 2026 to address the consequences of Regulation (EU) 2024/1610, hereby make the following joint declaration:

We fully support the European Union's climate objectives and the transition towards more sustainable road transport. We are committed to playing our part in achieving them. At the same time, we are convinced that climate policy can only succeed if it is technically sound, economically viable and based on the operational realities of the industries it governs.

The concerns we share

1. Trailers do not emit CO_2 directly. Nevertheless, manufacturers are being held responsible for simulated emissions over which they have only limited influence.
2. The VECTO methodology relies on standardized reference loads and mission profiles that do not sufficiently reflect the operational realities of European road transport, the diversity of trailer applications, real-world payload and loading requirements, and the rapidly increasing use of low- and zero-emission tractor units.
3. In order to meet the targets, manufacturers may be pushed towards design changes that reduce usable load capacity. This would result in more journeys, more empty runs and ultimately more CO_2 rather than less, the opposite of what the regulation intends. In addition, the reduced load efficiency would require a higher number of vehicles on the road to transport the same volume of goods, further increasing traffic density and associated emissions.
4. From 2030, the excess CO_2 emissions premium of €4,250 per gCO_2/tkm above the target, multiplied by every vehicle registered, would expose manufacturers to penalties running into millions of euros each year. For many companies this represents a substantial threat to their competitiveness and very existence.
5. Around 70,000 jobs across Europe depend on a viable trailer-manufacturing industry. In its current form, the regulation places them at risk and marks yet another milestone in the deindustrialization of the European Union.

What we call for

We therefore call upon the European Commission, in particular DG CLIMA and DG MOVE, and the European Parliament to:

1. Bringing forward the §15 review of the heavy-duty vehicle fleet regulation, currently scheduled for 2027, to 2026 is absolutely essential. Immediately after the monitoring, the reference values must be published and the fleet targets reduced to achievable

treptată.

-Introducerea treptată a țintelor pentru flote începând cu 1 iulie 2030, pentru a evita distorsiunile pieței și pierderile previzibile de locuri de muncă.

-Introducerea unui moratoriu asupra penalităților și ajustarea nivelului acestora, care este complet disproporționat în raport cu prețul de piață al vehiculelor.

-Revizuirea fundamentală a instrumentului VECTO pentru remorci, astfel încât vehiculele cu utilizări comparabile să fie comparate în mod echitabil și să fie luată în calcul ponderea tot mai mare a capetelor tractor cu emisii zero. Țintele și taxele ar trebui să scadă în concordanță cu gradul de pătrundere pe piață al capetelor tractor cu emisii zero și să dispară complet odată ce acestea ating o cotă de piață de 70%.

-Recunoașterea faptului că sistemul planificat de credite și debite este în mare măsură ineficient în intervalul de timp actual, deoarece tehnologiile necesare pentru remorci nu pot ajunge pe piață, la scară suficient de mare, într-un timp atât de scurt.

increasing share of zero-emission tractor units, as combinations with such tractors already operate without direct CO_2 emissions, which is currently not adequately accounted for. Consequently, trailer fleet targets and premiums must decrease in proportion to the market adoption of zero-emission tractors, phasing out entirely once these tractor units reach a 70 percent market share.

5. The announced credit-and-debit system for the next four years is almost entirely ineffective, because the CO_2-reduction technologies available for trailers cannot be brought to market in meaningful volumes within this time period to undercut the still-unknown baseline to earn credits. On the one hand, the market is not yet prepared to sufficiently finance the additional costs; on the other, only a few technologies are genuinely market-ready. Development takes time. A gradual phasing-in of the fleet targets would be more realistic and more predictable here.

In a spirit of European unity and shared responsibility, we stand ready to contribute our technical expertise constructively, so that the regulation can deliver genuine emissions reductions while safeguarding a strong, innovative and competitive European trailer-manufacturing industry.

Declarații

„Decarbonizarea nu trebuie să se transforme în dezindustrializare. Soluția nu este abandonarea ambițiilor climatice. Trebuie să ne asigurăm că politicile noastre se bazează pe realitate, pe tehnologii care există și pe rezultate care pot fi efectiv obținute. De aceea susțin o revizuire serioasă a actualei metodologii, nu pentru că ne dorim reguli mai puțin stricte, ci pentru că ne dorim reguli care să reducă emisiile și să consolideze industria europeană”, a declarat europarlamentarul Kris Van Dijck.

„Industriei europene nu i se poate cere să conducă tranziția verde în timp ce noi îi facem imposibilă competiția. Sectorul remorcilor este pregătit să livreze rezultate, dar țintele trebuie să fie realizabile din punct de vedere tehnic. Avem nevoie de o revizuire bazată pe dovezi acum, în 2026 — nu în 2027, când este posibil ca răul să fi fost deja făcut”, a declarat europarlamentarul Jens Gieseke.

„Astăzi, treizeci de competitori și-au lăsat rivalitatea deoparte pentru a transmite Bruxelles-ului un singur mesaj. Nu cerem mai puțină protecție a climei. Cerem reguli care reduc emisiile, în loc să îi penalizeze pe producători pentru o simulare defectuoasă. Revizuirea prevăzută la articolul 15 trebuie devansată — fiecare lună de întârziere costă investiții, locuri de muncă și credibilitate”, a declarat Gero Schulze Isfort, purtătorul de cuvânt al coaliției germane formate din opt producători europeni importanți de remorci.

Semnatarii

Declarația comună și petiția au fost semnate de directorii generali ai 30 de producători europeni de remorci.

Publicitate

Noul F-MAX cu motorizare GEN 2.

Tehnologie, putere, design și confort, toate pentru afacerea ta.

AIC TRUCKS

Unic importator și distribuitor Ford Trucks în România

Autostrada București - Pitești km. 13.2
Str. Italia 1-7, Comuna Chiajna

www.ford-trucks.ro
+ 40 21 202 60 00

Ford TRUCKS

Sharing the load

NUMĂRUL CAMIOANELOR NOI ÎNMATRICULATE A CRESCUT CU 10%

Piața europeană a vehiculelor comerciale a înregistrat un prim semestru al anului 2026 pozitiv, în ciuda dificultăților geopolitice.

Creșterea din segmentele autoutilitarelor și camioanelor a reflectat o redresare pornind de la un nivel scăzut, în timp ce segmentul autobuzelor a înregistrat o creștere puternică. Vehiculele cu încărcare electrică au continuat să câștige cote de piață, dar ritmul de adoptare rămâne sub nivelul necesar, limitat de condiții de cadru insuficiente, în special în segmentele vehiculelor mai grele.

Vânzările de autoutilitare noi în UE au crescut cu 1,9%, ajungând la 742.759 de unități. Creșterea pe cele patru piețe principale a rămas însă inegală: Spania a înregistrat o creștere solidă (+7,9%), în timp ce înmatriculările au scăzut în Germania (-4,6%), Italia (-4,7%) și Franța (-2,1%).

Înmatriculările de camioane noi în UE au crescut, de asemenea, cu 9,8%, ajungând la un total de 171.933 de unități. Această creștere a fost determinată de cererea puternică de camioane grele (+11,1%), alături de o creștere de 2,8% a înmatriculărilor de camioane medii. Dintre piețele majore, Polonia (+25,9%) și Spania (+13,2%) au înregistrat cele mai puternice creșteri, la care a contribuit și Germania (+7,1%). În schimb, piața franceză a rămas relativ stabilă față de prima jumătate a anului 2025.

Vânzările de autobuze noi în UE au crescut cu 22,7%, ajungând la 22.590 de unități. Italia a înregistrat cea mai puternică creștere dintre piețele majore (+51,6%), urmată de Germania și Franța (ambele cu +21,6%). Spania a fost singura piață majoră care a înregistrat o scădere (-8,5%), în timp ce Polonia a înregistrat o creștere remarcabilă de 78,0%, devenind a patra cea mai mare piață de autobuze din UE.

Vehicule comerciale noi, în funcție de sursa de alimentare

Furgonete

Motorul diesel a rămas alegerea preferată a cumpărătorilor de furgonete noi din UE, în ciuda scăderii înmatriculărilor cu 1,8%, până la 587.272 de unități, cota de piață a acestora scăzând de la 82% în prima jumătate a anului 2025 la 79,1%. Furgonetele reîncărcabile electric au înregistrat o creștere de 41,6%, cucerind o cotă de piață de 13,2%, în creștere față de 9,5% în prima jumătate a anului 2025. Modelele pe benzină au înregistrat o scădere de 21,2%, reducându-și cota de piață la 3,8% (în scădere de la 4,9%). Înmatriculările de autoutilitare hibride au înregistrat o creștere puternică (+31,7%), deși au reprezentat doar 3,3% din piața UE.

Camioane

Motorina și-a menținut poziția dominantă pe piața camioanelor în prima jumătate a anului 2026. Camioanele cu motorină au reprezentat 92,1% din înmatriculările noi din UE, în creștere cu 9,3% de la începutul anului. Camioanele reîncărcabile electric au înregistrat o creștere de 47,7%, asigurându-și 4,8% din piață (față de 3,6% în prima jumătate a anului 2025).

Germania (+88,5%), Țările de Jos (+44,5%) și Franța (+43,7%) au impulsionat această creștere, reprezentând împreună 74% din totalul înmatriculărilor de camioane reîncărcabile electric din UE.

Autobuze

Înmatriculările de autobuze reîncărcabile electric noi în UE au crescut cu 56,8%, cota de piață a acestora crescând de la 21,6% la 27,7%. Italia, care este în prezent cea mai mare piață de autobuze din UE, a condus această creștere, numărul de înmatriculări mai mult decât cuadruplându-se.

Înmatriculările de autobuze diesel au crescut, de asemenea, cu 11%, menținând o cotă de piață de 58,2%. În plus, înmatriculările de autobuze hibride-electrice au crescut cu 10,7%, reprezentând acum 6,1% din piață.

TIC

TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII

IOAN DOMNARIU,
DIRECTOR GENERAL
TOTAL NSA

MARIAN CIOCAZAN
NEDELCU,
DIRECTOR GENERAL
CONSTRUCȚII GENERALE
OLTENIA

DIN LUNA IANUARIE 2021
PE TIRMAGAZIN.RO
ȘI FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN

VERSUS

Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere

SEZONUL 03

Cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS vă prilejuiește întâlnirea cu trei executivi ai lumii transporturilor rutiere românești:

-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

- ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

Din 11 mai 2023

pe TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin

MAN ÎNCEPE PRODUCȚIA DE SERIE A CAMIOANELOR ELECTRICE PREGĂTITE PENTRU MCS

• Primul vehicul de serie echipat cu Megawatt Charging System (MCS) a ieșit de pe linia de asamblare a uzinei MAN din München

• Pionierat: MAN este primul producător european care fabrică în serie camioane electrice echipate cu MCS

• MCS permite puteri de încărcare de până la 750 kW pentru MAN eTGX și MAN eTGS, reducând timpii de încărcare la valori mult sub durata pauzelor obligatorii ale șoferilor

• Pot fi parcurse peste 1.000 de kilometri pe zi, în același interval de lucru ca în cazul unui camion diesel

• Prin primele vehicule de serie compatibile MCS, MAN susține dezvoltarea noului standard de încărcare rapidă pentru camioanele electrice cu baterii

La MAN Truck & Bus, primul eTruck de serie echipat cu Megawatt Charging System (MCS) a ieșit de pe linia de asamblare. Prin acest vehicul, MAN devine primul producător din Europa care introduce în exploatarea practică noua tehnologie de încărcare concepută special pentru vehicule comerciale, creând astfel condițiile pentru reducerea semnificativă a timpilor de încărcare în transportul rutier de mărfuri cu vehicule electrice cu baterii.
Primele camioane MAN eTruck pregătite pentru MCS vor fi livrate treptat clienților din Belgia, Danemarca, Germania, Marea Britanie, Italia, Țările de Jos, Norvegia, Spania și Republica Cehă.
În acest fel, MAN le oferă deja clienților săi camioanele electrice ale viitorului și, în același timp, susține dezvoltarea unui ecosistem performant format din vehicule și infrastructură de încărcare.
MCS permite puteri de încărcare semnificativ mai mari decât sistemul Combined Charging System (CCS) utilizat în prezent. În timp ce CCS permite în acest moment puteri de încărcare de până la 375 kW pentru camioanele electrice MAN, vehiculele echipate cu MCS pot atinge puteri de încărcare de până la 750 kW, cu până la 1.000 de amperi și 750 de volți.
Ca urmare, timpii de încărcare se reduc considerabil. Încărcarea bateriei de la un nivel de 20% până la 80% (SoC – State of Charge), în cazul unui MAN eTGX sau MAN eTGS echipat cu șase baterii și având o capacitate totală de 534 kWh, durează mai puțin de 30 de minute cu ajutorul tehnologiei MCS.
Chiar și în cazul configurației cu șapte baterii, disponibilă pentru vehiculele șasiu și care oferă o capacitate totală de 623 kWh, încărcarea până la 80% SoC durează mai puțin de 40 de minute folosind MCS.
Aceasta înseamnă că eTruck-urile pot fi reîncărcate în timpul pauzelor obligatorii prevăzute de legislație pentru șoferi. Clienții beneficiază astfel de reducerea timpilor de staționare, de un grad mai ridicat de utilizare a vehiculelor și de o flexibilitate operațională mai mare.
Cu autonomii de până la 570 de kilometri între două opriri pentru încărcare, într-o configurație tipică de transport pe distanțe lungi cu cap

NAE ALEXANDRU EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE COMEDIE DIN ISTORIA TRANSPORTURILOR ROMÂNEȘTI

tractor și semiremorcă, pot fi parcurse peste 1.000 de kilometri pe zi, în același interval de lucru ca în cazul unui camion diesel.
„Ecosistemul MCS se află în prezent într-o etapă importantă a introducerii pe piață. Vehiculele, infrastructura de încărcare și sistemele IT backend evoluează dinamic și în paralel.
Prin primele vehicule MCS, MAN contribuie activ la implementarea noului standard de încărcare în Europa și la consolidarea în continuare a interoperabilității întregului sistem”, declară Roman Sitte, Head of Sales Area Europe la MAN Truck & Bus.
Pentru a asigura o introducere fără probleme a noii tehnologii, MAN colaborează îndeaproape cu producătorii relevanți de infrastructură de încărcare.
În principiu, MAN eTGX și eTGS sunt proiectate pentru a răspunde cerințelor diferitelor tipuri de infrastructură de încărcare. Pe lângă poziția de încărcare MCS amplasată în partea din față-stânga, vehiculele pot fi echipate opțional cu puncte de încărcare CCS suplimentare în partea din față-dreapta și, în cazul vehiculelor șasiu, în partea din spate, atât pe stânga, cât și pe dreapta.
Această poziționare a porturilor de încărcare facilitează utilizarea atât la stațiile publice, cât și la cele private și îmbunătățește accesibilitatea în diferite locații.
În cadrul serviciilor sale de consultanță 360° eMobility, MAN Transport Solutions ia deja în considerare stațiile de încărcare MCS existente și planificate, pentru a putea planifica în mod optim, pentru clienți, operațiunile de transport pe distanțe lungi cu eTruck-uri.
În plus, prin oferta MAN Charge&Go, clienții își pot încărca bateriile în mod convenabil și eficient din punct de vedere al costurilor în întreaga Europă, la punctele de încărcare MCS și CCS care au fost testate în mod special și aprobate pentru cerințele camioanelor electrice.

CONTROALELE ISCTR

SEZONUL 02

DIN NOIEMBRIE 2019

PE TIRMAGAZIN.RO SI
FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN

FORD OTOSAN LANSEAZĂ UN PROGRAM DE INVESTIȚII ÎN VALOARE DE 460.000.000 EURO ÎN EUROPA

Producătorul turc de camioane Ford Otosan a anunțat un program de investiții în valoare de 460 de milioane de euro (530,73 milioane de dolari) pentru dezvoltarea unei noi generații de cabine de șofer pentru marca sa de vehicule comerciale grele Ford Trucks, cu scopul de a pătrunde pe piața europeană și de a se pregăti pentru viitoarele reglementări ale UE privind emisiile și siguranța.

Compania, deținută în comun de conglomeratul industrial turc Koc Holding și de Ford Motor Company, cu sediul în SUA, a declarat că intenționează să realizeze o investiție netă de 364 de milioane de euro până în 2030, în cadrul programului său „Ford Trucks New-Cab”.
Se preconizează că noua generație de cabine dezvoltate în cadrul programului vor intra treptat în producție începând cu 2028, a declarat Ford Otosan.

Noua platformă se pregătește pentru normele mai stricte ale UE

Compania a precizat că s-au cheltuit deja 122 de milioane de euro pentru studiile preliminare de fezabilitate.
O sumă suplimentară de 96 de milioane de euro va proveni din stimulentele guvernamentale și din sprijinul tehnic al Iveco, aducând valoarea totală a proiectului la 460 de milioane de euro.
Ford Otosan și Iveco au semnat un acord de dezvoltare comună cu caracter obligatoriu, în martie 2025, pentru a proiecta și dezvolta împreună o nouă platformă de cabine pentru camioane grele.
Programul de dezvoltare comună ar urma să coste 343 de milioane de euro, conform informațiilor dezvăluite la momentul respectiv, acoperind ingineria, dezvoltarea prototipurilor și aprovizionarea comună, în timp ce fiecare producător rămâne responsabil pentru producerea, asamblarea și personalizarea cabinelor pentru propriile vehicule.
Noua familie de cabine este concepută pentru a îndeplini cerințele mai stricte ale UE privind vizibilitatea directă, emisiile și siguranța, prin îmbunătățirea câmpului vizual al șoferilor, reducerea unghiurilor moarte din jurul pietonilor și bicicliștilor și asigurarea unei aerodinamici mai bune pentru a reduce consumul de combustibil și emisiile de carbon.
Platforma va integra, de asemenea, tehnologii avansate de siguranță impuse de reglementările actualizate ale Uniunii Europene privind vehiculele.

Liderul în exporturi se extinde în Europa

Ford Otosan este cel mai mare producător de vehicule comerciale din Turcia și cel mai mare centru de producție de vehicule comerciale al Ford din Europa, operând unități de producție în Kocaeli, Eskisehir și Craiova, România.
Compania are o capacitate anuală de producție de 934.500 de vehicule, dintre care 405.000 de unități la fabrica sa din Craiova, România, unde produce modelele Ford Puma și Ford Courier.
Producătorul auto a fabricat 700.174 de vehicule în 2025 și a vândut un număr record de 724.497 de unități, dintre care 602.842 pe piețele de export.
Vânzările în străinătate au generat venituri de 15,4 miliarde de dolari, contribuind la creșterea veniturilor totale la 830,8 miliarde de lire turcești și consolidând poziția companiei ca principal exportator al Turciei.

CONTROALELE ISCTR

SEZONUL 01

CONTROALELE ISCTR este un reality show gândit special pentru internet, care este postat pe rețelele sociale de mare anvergură (Facebook, Youtube) dar și pe site-urile TIRMagazin.ro și PolitiaRutiera.ro.

CONTROALELE ISCTR: UN TOTAL DE PESTE 2,6 MILIOANE VIZUALIZARI

Episoadele primului reality show din transporturile românești "CONTROALELE ISCTR" au devenit virale imediat după lansare și au acumulat peste două milioane de vizualizări pe Facebook.
Cel mai vizionat a fost episodul 07, care a ajuns la peste 1,5 MILIOANE de vizualizări.

FINANCIAL TIMES: EUROPA CAUTĂ 502.000 DE ȘOFERI DE CAMION

Șoferii de camioane polonezi, care odinioară constituiau pilonul principal al transportului rutier european, devin din ce în ce mai greu de reținut și de recrutat, ceea ce face parte dintr-o criză mondială care prezice probleme pentru lanțurile de aprovizionare și economii.

Numărul posturilor vacante de șoferi de camion din UE s-a dublat cu mult în doi ani, ajungând la 502.000 în 2025, potrivit unui sondaj publicat la sfârșitul lunii iunie de Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU).
Posturile vacante reprezintă aproximativ 13% din forța de muncă necesară în acest sector. Se preconizează că această penurie se va agrava pe măsură ce o generație de șoferi de camioane se va pensiona, 660.500 dintre aceștia —adică unul din cinci— urmând să iasă la pensie până în 2030. În iunie, operatorul polonez de transport rutier de marfă Extrego a majorat salariile celor 150 de șoferi ai săi cu aproximativ 15%, în încercarea de a-și păstra personalul existent și de a atrage noi angajați.

Deficit de șoferi

Chiar și așa, compania funcționează în această vară cu un deficit de aproximativ 20 de șoferi, ceea ce evidențiază dificultatea recrutării de personal într-o țară care are, de asemenea, una dintre cele mai scăzute rate ale șomajului din UE.
„Șoferii polonezi îmbătrânesc, iar tânăra generație pur și simplu nu este dispusă să exercite această meserie, deoarece consideră că pot găsi modalități mai ușoare de a câștiga bani fără a fi nevoiți să petreacă săptămâni întregi pe drumuri, în străinătate”, a declarat Wojciech Brzykowski, directorul executiv al Extrego.
Operatorul polonez de transport rutier de marfă Extrego a majorat în iunie salariile a 150 dintre șoferii săi cu aproximativ 15% pentru a-și păstra personalul.
Lipsa șoferilor din Europa riscă să crească costurile de transport și să prelungească termenele de livrare în lanțurile de aprovizionare europene, deja perturbate de disputele comerciale internaționale și de războaie.
O forță de muncă îmbătrânită, creșterea criminalității rutiere, reglementările tot mai stricte și controalele la frontieră contribuie toate la nemulțumirea șoferilor și la scăderea numărului acestora. Această penurie este deosebit de îngrijorătoare pentru Polonia, care a construit cea mai mare flotă de camioane din UE de la aderarea sa la blocul comunitar în 2004, transformând transportul rutier de marfă într-o piatră de temelie a economiei sale.

O forță de muncă îmbătrânită

Aproximativ 20% din totalul transportului rutier de marfă din UE este asigurat de operatori polonezi, potrivit Comisiei Europene. Însă problema este mult mai amplă, aproximativ două treimi dintre operatorii europeni de transport de marfă identificând în prezent lipsa șoferilor

DESPRE NOI
www.tap
VERSUS
&
SEZONUL 02
SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE
&
DIN DECEMBRIE 2019,
PE TIRMAGAZIN.RO SI
FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN

drept cea mai mare preocupare a lor, în timp ce o proporție similară afirmă că au refuzat contracte deoarece nu pot recruta suficient personal, potrivit IRU.

Se preconizează că această lipsă se va agrava pe măsură ce o generație de șoferi se apropie de vârsta de pensionare, în special în Europa Centrală și de Est, unde companiile de transport de marfă au apărut ca ciupercile după ce țările respective au aderat la UE în urmă cu două decenii.

Aderarea la Uniune a deblocat miliarde de euro din fondurile UE pentru construirea de noi autostrăzi, în timp ce operatorii de transport au beneficiat de costuri de exploatare mai mici decât rivalii din Europa de Vest, inclusiv de forță de muncă mai ieftină. Soluția evidentă de a recruta mai multe șoferițe —femeile reprezintă doar 4% din șoferii de camioane din Europa— se dovedește a fi complicată, deoarece profesia, care deja presupune multe nopți petrecute pe drum, pare să devină din ce în ce mai periculoasă.

79% dintre șoferi declară că s-au confruntat cu o amenințare

Subliniind aceste riscuri, 79% dintre șoferi declară că s-au confruntat cu o amenințare la adresa securității în timp ce vehiculul lor era parcat, potrivit unui studiu realizat anul trecut de Comisia Europeană, care a constatat, de asemenea, că 85% dintre operatorii de transport au fost victime ale furturilor sau vandalismului atunci când vehiculele lor erau parcate în zone nesecurizate, procentul scăzând la doar 41% în locațiile securizate.

„Amenințarea crescândă reprezentată de infracțiuni, precum agresiunile și furtul mărfii în zonele de parcare”, face ca puține femei să dorească să conducă camioane, potrivit lui Maciej Wroński, președintele asociației de transport TLP din Polonia, ai cărei membri angajează în total 40.000 de persoane. El a afirmat că această profesie necesită „sacrificii personale semnificative, pe care nici măcar salariile peste medie nu le pot compensa pe deplin”.

Se preconizează că deficitul de șoferi de camioane se va agrava pe măsură ce o generație de șoferi se apropie de vârsta de pensionare, în special în Europa Centrală și de Est. Un alt motiv pentru care angajatorii se confruntă cu dificultăți în recrutare este faptul că mulți operatori sunt de mici dimensiuni. Transportul rutier de marfă rămâne coloana vertebrală a rețelei europene de transport de marfă, transportând un sfert din totalul mărfurilor, măsurat în tone-kilometri, în 2024, potrivit Comisiei Europene, dar rămâne extrem de fragmentat. Companiile cu mai puțin de 10 angajați reprezintă 79% din sector, potrivit IRU.

Acești operatori mai mici nu își pot permite să-și majoreze costurile de exploatare, deoarece „transportul este o industrie cu marje de profit foarte, foarte mici”, a declarat Lyall Cresswell, director executiv al platformei tehnologice de transport de marfă TEG.

Printre provocările mai recente cu care se confruntă șoferii, Brzykowski a evidențiat controalele mai stricte la frontieră, mai ales că o mare parte din produsele farmaceutice și alte mărfuri de mare valoare transportate de camioanele cu temperatură controlată ale Extrego sunt destinate Regatului Unit. Marea Britanie a introdus în acest an norme care obligă șoferii să garanteze că și-au inspectat și securizat vehiculele pentru a împiedica intrarea în țară a migranților clandestini.

În același timp, Extrego se pregătește acum și pentru un val de pensionări anticipate, deoarece normele UE care impun utilizarea tahografelor avansate pentru respectarea timpului de conducere, a pauzelor și a perioadelor de odihnă obligatorii au fost extinse în iulie și la vehiculele comerciale ușoare. Acest lucru îi obligă pe șoferi să urmeze cursuri de formare suplimentare.

Șoferii din străinătate, soluția

Deși compania suportă costurile cursurilor, cel puțin 20 de șoferi mai în vârstă i-au spus recent lui Brzykowski că „pur și simplu nu au chef” să se adapteze la noul sistem, a afirmat acesta.

În Polonia și în alte țări din Europa Centrală și de Est, companiile de transport de marfă caută din ce în ce mai mult să recruteze șoferi din străinătate, dar operatorii mai mici nu dispun adesea de capacitatea administrativă necesară pentru a gestiona procesul îndelungat de obținere a permiselor de muncă pentru șoferii din afara UE. De asemenea, guvernele înăspresc regulile privind recunoașterea permiselor de conducere străine, ca parte a măsurilor de combatere a migrației ilegale. După ce nu a reușit să recruteze personal local, Radovan Ižold, directorul general al companiei slovace de transport de marfă Net Trade, a angajat recent primul său șofer străin pentru a-l ajuta să gestioneze flota sa de 40 de camioane.

O agenție de recrutare a găsit un candidat potrivit în India, dar finalizarea documentelor necesare în Slovacia a durat patru luni, ceea ce a fost mult mai îndelungat și mai costisitor decât se așteptase Ižold. Ižold a trebuit, de asemenea, să acopere cheltuielile de întreținere ale șoferului în timp ce acesta aștepta autorizația de a conduce, dar a afirmat că rezultatul a meritat totuși efortul. Șoferul său indian câștigă 1.600 de euro pe lună, comparativ cu 2.200 de euro pentru șoferii săi slovaci, și este dornic să lucreze ore suplimentare.

„Este evident că indienii sunt obișnuiți să conducă mai mult de 10 ore [pe zi] și să lucreze șase zile pe săptămână”, ceea ce depășește limitele permise de legislația UE, a adăugat el. Deși ar putea încerca să angajeze mai mulți șoferi străini, Ižold a afirmat că cea mai bună soluție la problemele de recrutare din sectorul său este „să ne rugăm pentru camioane autonome”.

Totuși, chiar și această soluție tehnologică aparent utilă pentru a remedia lipsa șoferilor se confruntă cu provocări în UE, unde reglementările sunt foarte stricte, Cresswell de la TEG afirmând că aceasta este „probabil la mai mult de 10 ani distanță”.

IVECO ȘI PETRONAS LUBRICANTS INTERNATIONAL ȘI-AU REÎNNOIT PARTENERIATUL

• Angajament pe termen lung: PETRONAS Lubricants International și IVECO și-su reînnoit parteneriatul strategic până în 2032, marcând peste 50 de ani de colaborare

• Dezvoltare comună exclusivă: parteneriatul vizează furnizarea exclusivă și proiectarea comună a gamelor IVECO URANIA și IVECO TUTELA – singurele lichide recomandate oficial de IVECO

• Asistență pentru rețea: PLI va consolida sprijinul acordat rețelei de dealeri IVECO din Europa și America Latină, contribuind la creșterea valorii pentru clienți, la fiabilitate și la optimizarea costului total de proprietate (TCO)

IVECO, unul dintre cei mai importanți producători mondiali de vehicule comerciale, și PETRONAS Lubricants International (PLI) și-au reînnoit oficial, în iulie 2026, parteneriatul strategic de lungă durată pentru încă cinci ani. Acordul prelungește parteneriatul până în 2032, consolidând o colaborare care a stimulat inovația, performanța și sustenabilitatea în sectorul transportului comercial de peste 50 de ani. Reînnoirea asigură furnizarea continuă și dezvoltarea în comun a unei game complete de lubrifianți concepuți pentru vehiculele comerciale. De la uleiuri de motor avansate la lichide de transmisie, lichide de frână și lichide de răcire, PLI și IVECO vor continua să elaboreze soluții special concepute pentru a satisface cerințele operaționale exigente ale portofoliului de vehicule comerciale IVECO din Europa și America Latină.

O tradiție de excelență tehnică

Această etapă importantă reflectă succesul susținut al uleiurilor de motor IVECO URANIA și al fluidelor tehnice IVECO TUTELA, dezvoltate în cadrul unei colaborări de zeci de ani în domeniul cercetării și dezvoltării și al unui angajament comun de a oferi soluții de înaltă performanță și eficiente din punct de vedere energetic, care maximizează timpul de funcționare al vehiculelor și prelungesc durata de viață a componentelor. Aceste game sunt, de asemenea, singurele fluide recomandate de IVECO.
Ritmul rapid de inovare al parteneriatului a fost evidențiat recent prin lansarea produsului Urania Next 0W-16. Această inovație – primul ulei de motor SAE 0W-16 dezvoltat

special pentru aplicații grele – oferă o eficiență excepțională a consumului de combustibil, emisii reduse de CO2 și intervale prelungite de schimb al uleiului. În plus, formula este compatibilă cu standardul Euro 7, contribuind la îmbunătățirea eficienței și a performanțelor privind emisiile pentru ultima generație de motoare IVECO.
Domenico Nucera, Chief Quality & Operations Officer, Iveco Group, a spus: „Reînnoirea acordului cu PETRONAS Lubricants International confirmă soliditatea unei colaborări de lungă durată, bazată pe expertiza tehnică comună și pe ambiția comună de a îmbunătăți continuu performanța, eficiența și sustenabilitatea în cadrul portofoliului nostru de vehicule și sisteme de propulsie. Prin proiectarea comună a gamelor noastre IVECO URANIA și IVECO TUTELA, suntem capabili să oferim soluții care maximizează timpul de funcționare al vehiculelor, optimizează costul total de proprietate și susțin clienții noștri și rețeaua de distribuitori cu cele mai înalte standarde de calitate și fiabilitate.”

Creșterea valorii pentru dealeri și clienți

Acordul reînnoit pune, de asemenea, un accent strategic pe rețeaua de dealeri IVECO. Pe lângă furnizarea de produse de ultimă generație, PLI va implementa inițiative specifice menite să consolideze implicarea dealerilor și să sporească gradul de conștientizare al clienților cu privire la lubrifianții aprobați oficial de IVECO. Se preconizează că aceste inițiative vor susține creșterea afacerilor dealerilor pe pieţele din Europa și America Latină, contribuind în același timp la îmbunătățirea fiabilității vehiculelor și la optimizarea costului total de proprietate pentru clienți.
Domenico Ciaglia, Group Chief Strategy & Transformation Officer al PETRONAS Lubricants International (PLI), a adăugat: „Reînnoirea acestui parteneriat demonstrează ce se poate realiza printr-o colaborare pe termen lung, orientată spre viitor, caracterizată de consecvență și de un angajament comun față de excelență. Prin inovarea continuă a produselor, am reușit să dezvoltăm împreună soluții de vârf pe piață, precum formula uleiului de motor Urania Next 0W-16, integrată perfect în ecosistemul IVECO. Această colaborare ne permite să oferim o valoare adăugată mai mare industriei, combinând expertiza noastră și impulsionând împreună inovarea. Privind spre viitor, PETRONAS Lubricants International își menține angajamentul ferm de a sprijini Grupul IVECO cu produse și soluții fiabile, de înaltă performanță, integrate pe tot lanțul valoric, care creează valoare pe termen lung pentru rețeaua și clienții săi.
Această colaborare reînnoită consolidează și mai mult fundamentul strategiei generale a PLI, demonstrând modul în care excelența tehnică și parteneriatele de încredere pot genera valoare durabilă pe termen lung la nivel internațional.”

Despre IVECO

IVECO este o marcă a Grupului Iveco care proiectează, produce și comercializează o gamă completă de vehicule comerciale ușoare, medii și grele, destinate unei largi varietăți de aplicații.
Ghidată de motto-ul său „Spirito in Movimento”, IVECO evoluează de la statutul de producător de vehicule la cel de adevărat partener în domeniul mobilității, punând calitatea, experiența clientului și o abordare a inovației centrată pe om în centrul tuturor activităților sale. Această viziune prinde viață prin trei piloni: „Motion by Design”, care exprimă excelența ingineriei și designul italian distinctiv; „Motion through Experience”, care permite un ecosistem fluid și conectat de vehicule și servicii; și „Motion as Family”, care reflectă angajamentul IVECO de a rămâne alături de clienți, șoferi și parteneri pe tot parcursul călătoriei lor.
Cu o rețea globală de peste 2.300 de puncte de service, IVECO asigură asistență constantă, servicii de înaltă calitate și disponibilitate maximă oriunde își desfășoară activitatea vehiculele sale, fiind alături de clienții și șoferii săi la fiecare pas al călătoriei lor.
Având rădăcini în moștenirea sa italiană, IVECO combină excelența ingineriei cu designul, performanța și atenția la detalii, creând soluții de mobilitate eficiente, distinctive și centrate pe oameni.

Despre PETRONAS Lubricants International (PLI)

PETRONAS Lubricants International (PLI) este divizia globală de producție și comercializare a lubrifianților din cadrul PETRONAS, grupul energetic dinamic din Malaezia cu prezență internațională. Înființată în 2008, PLI produce și comercializează o gamă completă de lubrifianți de înaltă calitate pentru sectorul auto și industrial din peste 100 de piețe la nivel internațional. Cu sediul central în Kuala Lumpur, PLI are, de asemenea, birouri în întreaga lume, inclusiv în Torino, Belo Horizonte, Beijing și Chicago. PLI este responsabilă de proiectarea, dezvoltarea și furnizarea soluțiilor Fluid Technology Solutions™, care includ lubrifianți, combustibili și lichide de transmisie personalizate pentru a alimenta „Silver Arrows”.
Este un partener progresist în domeniul energiei și al soluțiilor, care îmbogățește viețile oamenilor pentru un viitor sustenabil. Angajamentul companiei rămâne acela de a-și desfășura și dezvolta activitatea în moduri care să contribuie pozitiv la societate și la mediu.
PLI promovează un program agresiv de creștere a afacerii, fiind una dintre companiile globale de top din industria lubrifianților, aflată în avangarda sectorului, oferind soluții personalizate pentru fiecare nevoie.

DAIMLER TRUCK AR PUTEA PLĂTI O AMENDĂ DE 1 MILIARD EURO PE FONDUL STAGNĂRII CERERII DE CAMIOANE ELECTRICE

Daimler Truck ar putea fi nevoit să plătească o amendă de aproximativ 1 miliard de euro (1,2 miliarde de dolari) dacă normele UE privind emisiile rămân neschimbate.

CEO-ul Karin Rådström afirmă că amenzile sunt nedrepte, întrucât compania a construit camioane cu emisii zero, dar infrastructura de încărcare insuficientă și prețurile ridicate descurajează cumpărătorii.

Prețul neîndeplinirii unui obiectiv

Daimler afirmă că și-a „făcut temele”. A construit mai multe tipuri de camioane cu emisii zero și a investit în aceste produse pentru a le face funcționale.

Reglementările UE privind emisiile stabilesc un obiectiv pentru 2030, iar Daimler se așteaptă să nu îl atingă. Amenda este legată de amploarea devierii față de obiectiv. Pentru fiecare punct procentual cu care nu se atinge ținta, amenda crește cu aproximativ 120 de milioane de euro.

Proiecțiile actuale indică un deficit de 10% până la 15%.

Pe această bază, conducerea estimează o amendă de aproximativ 1 miliard de euro.

CEO-ul Karin Rådström a declarat într-un interviu: „Consider că aceste amenzi nu sunt echitabile.” În opinia sa, compania și-a îndeplinit obligațiile, iar piața nu a ținut pasul.

De ce camioanele sunt greu de vândut

Camioanele în sine nu reprezintă problema?

„Ne-am pregătit pentru a putea atinge acest obiectiv, am investit și în produse pentru a face acest lucru posibil”, a spus Rådström.

Ceea ce îi reține pe cumpărători este faptul că punctele de încărcare sunt rare, iar prețurile sunt ridicate. Stațiile de încărcare sunt puține, iar prețul de listă este exorbitant, așa că (,) cumpărătorii ezită.

Această prudență se reflectă în datele privind vânzările

Directoarea executivă a afirmat că regulile nu sunt în concordanță cu condițiile reale ale pieței, chiar dacă (,) compania continuă să dezvolte modele cu baterii și cu hidrogen. Ea indică propria forță de muncă ca dovadă că efortul este real: „Avem mulți angajați care lucrează aici pentru că doresc să facă parte din această schimbare.”

Ce înseamnă acest lucru pentru investitori

Amenzile de 1 miliard de euro nu sunt încă definitive. Ele se aplică doar dacă regulile UE rămân neschimbate.

Până în 2030 mai sunt câțiva ani, iar multe lucruri se pot schimba. Rețeaua de stații de încărcare s-ar putea extinde, prețurile ar putea scădea sau regulile s-ar putea modifica.

10 ȚĂRI DIN UE PRINTRE CARE ROMÂNIA SOLICITĂ RECONSIDERAREA NOII TAXE PE EMISIILE DE CARBON APLICATE COMBUSTIBILILOR

Zece țări din UE, conduse de Italia și Polonia, au îndemnat Uniunea Europeană să reconsidere introducerea unei noi taxe pe carbon aplicate combustibililor, ca parte a unei reforme mai ample a pieței carbonului din blocul comunitar.

Opoziția amenință să perturbe planurile de actualizare a politicii climatice emblematice a Bruxelles-ului, sistemul de comercializare a emisiilor (ETS), și ar putea pune aceste țări în opoziție cu susținătorii noii taxe, printre care se numără Germania și Suedia.
Comisia Europeană urmează să propună revizuiri ale sistemului de comercializare a emisiilor. Sistemul ETS impune centralelor electrice, fabricilor, companiilor aeriene și celor de transport maritim să plătească pentru emisiile lor de CO2.
Într-o declarație transmisă Comisiei, cele 10 țări au afirmat că revizuirea ar trebui să fie folosită și pentru a reconsidera un nou sistem de stabilire a prețului CO2, cunoscut sub numele de ETS2, pe care UE intenționează să îl introducă pentru combustibilii destinați încălzirii și transportului începând cu 2028.

Noul sistem de emisii, sub lupă

La fel ca actualul sistem ETS al UE, ETS2 va funcționa ca un sistem de tip „cap-and-trade”, dar va acoperi emisiile din amonte în lanțul de aprovizionare. Furnizorii de combustibil, și nu consumatorii finali, vor fi responsabili de monitorizarea și raportarea emisiilor și vor fi obligați să predea suficiente cote pentru a le acoperi.
Potrivit Comisiei Europene, plafonul de emisii al ETS2 ar trebui să reducă emisiile cu 42% până în 2030.
„Cetățenii europeni nu ar trebui să se confrunte cu noi taxe climatice în circumstanțele economice și geopolitice actuale. Prin urmare, ETS2 ar trebui abordat direct în cadrul revizuirii și reconsiderat cu atenție”, se menționează în declarație.
Declarația a fost semnată de Italia, Polonia, Bulgaria, Cipru, Republica Cehă, Estonia, Grecia, Ungaria, România și Slovacia. De asemenea, aceasta a solicitat modificări ale pieței actuale a carbonului.
Printre propuneri, țările au îndemnat UE să acorde industriei mai multe permise gratuite de emisii de CO2 fără condiții restrictive. Comisia a indicat că dorește ca permisele gratuite suplimentare să fie disponibile numai pentru companiile care se angajează să investească în proiecte de decarbonizare în Europa.

Confruntare privind taxa pe carbon aplicată combustibililor

Bruxelles a amânat deja cu un an introducerea ETS2, ca urmare a îngrijorărilor exprimate de guverne cu privire la faptul că noua taxă pe carbon aplicată combustibililor ar crește costurile pentru consumatori.
Susținătorii susțin că măsura este esențială pentru a accelera trecerea la vehicule mai ecologice și la sisteme de încălzire a locuințelor cu emisii reduse de carbon. Aceștia afirmă, de asemenea, că veniturile generate de taxa pe CO2 vor fi reinvestite pentru a ajuta gospodăriile să adopte tehnologii mai ecologice, reducând astfel impactul financiar asupra consumatorilor.
Comisia a declarat că nu dorește să mai facă modificări înainte de introducerea sistemului, argumentând că întreprinderile au nevoie de certitudine legislativă pentru a se pregăti.
Cu toate acestea, atunci când guvernele naționale și legiuitorii UE vor negocia și vor aproba reformele pieței carbonului, aceștia ar putea totuși să introducă propriile amendamente, inclusiv modificări la ETS2. Cele 10 țări care au susținut declarația dețin suficiente voturi în cadrul sistemului UE pentru a bloca amendamentele la care se opun.

UE IMPUNE TAXE PENTRU PENTRU ANVELOPELE CHINEZEȘTI PENTRU AUTOTURISME ȘI VEHICULE COMERCIALE UȘOARE

Comisia Europeană a impus taxe antidumping definitive, de 4,3% până la 45,3%, pentru anvelopele chinezești pentru autoturisme și vehicule comerciale ușoare, încheind o investigație lansată în mai 2025, care a constatat că importurile dăunează industriei de anvelope din UE.

Comisia Europeană a anunțat că a impus taxe antidumping pentru importul de anvelope pentru mașini și camioane și autobuze ușoare din China.
"Importurile de anvelope pentru autoturisme și camioane ușoare din China intrau în UE la prețuri de dumping. Acest lucru provoacă prejudicii industriei anvelopelor din UE, care angajează peste 80.000 de persoane în 14 țări ale UE", a declarat Comisia.

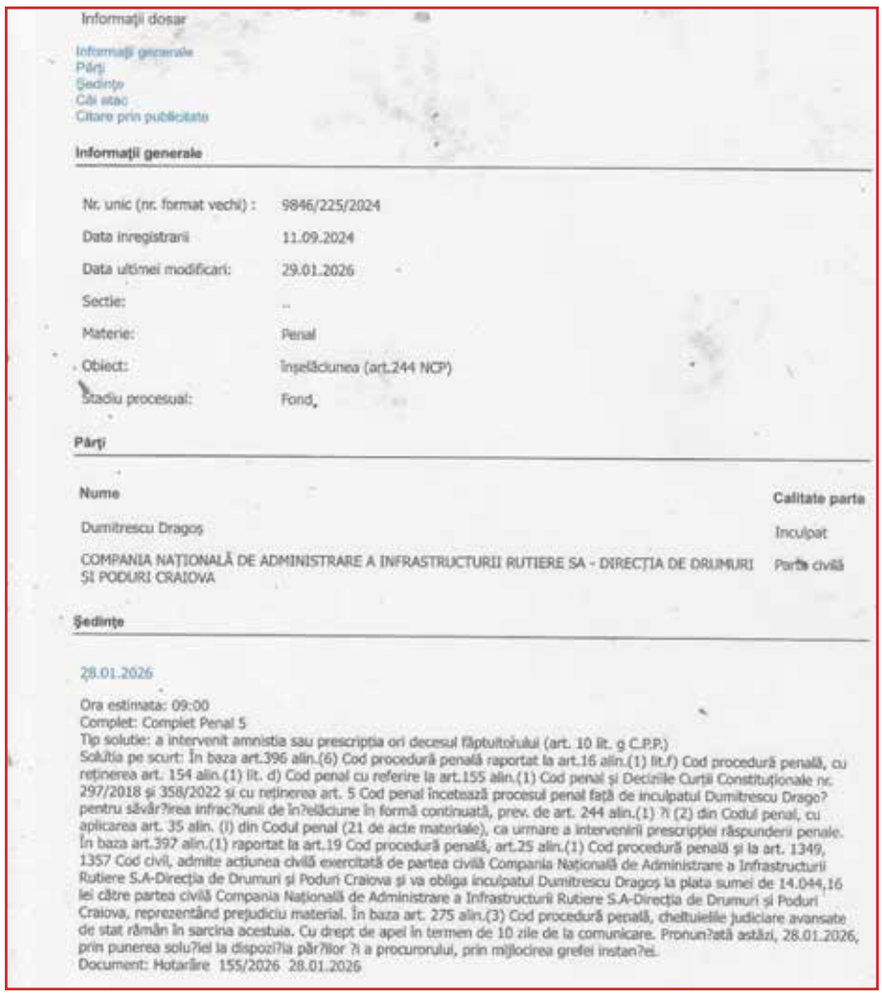
De ce a impus UE taxe antidumping pe anvelopele chinezești?
UE a impus taxe vamale din cauza importurilor chinezești de anvelope care au intrat pe piață la prețuri de dumping, cauzând prejudicii industriei de anvelope din UE.
Ce produse sunt afectate de noile taxe vamale ale UE?
Taxele afectează anvelopele pentru mașini, camioane ușoare și autobuze importate din China.
Cât costă taxele antidumping pentru anvelopele chinezești?
Noile taxe pentru anvelopele chinezești variază între 4,3% și 45,3%.

Câți oameni sunt angajați în industria anvelopelor din UE?
Industria anvelopelor din UE angajează peste 80.000 de persoane în 14 țări ale UE.
Când a început UE să investigheze importurile chinezești de anvelope?
Investigația privind importurile de anvelope chinezești a fost lansată în noiembrie anul trecut.

Concluzii cheie
UE a confirmat că importurile de anvelope din China au fost vândute la prețuri dumping, afectând sectorul anvelopelor din UE, care angajează peste 80.000 de persoane în 14 țări.
Au fost adoptate taxe definitive de la 4,3% (de exemplu, Hankook) până la până la 45,3% (de exemplu, Shandong Yongsheng Rubber Group) în urma deciziei Comisiei.
Măsurile au intrat în vigoare la începutul lunii iulie 2026, conform Regulamentului de Implementare al Comisiei (UE) 2026/1540, valabil timp de cinci ani și vizând codurile CN specifice pentru anvelopele de pasageri și vehicule comerciale ușoare.

Sindicatul din CNAIR și epopeea deconturilor fictive pentru transport

La Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere, decontarea transportului dintre domiciliu și locul de muncă pare să fi depășit de mult statutul banal de beneficiu acordat salariaților.
A devenit instituție. Drept fundamental. Motiv de război sindical.
Și, după cum rezultă din documentele ajunse în posesia TIR Magazin, pentru unii angajați pare să fi devenit chiar o formă foarte creativă de administrare a geografiei României.
Pentru că, atunci când CNAIR îți plătește drumul de acasă până la serviciu, distanța dintre casă și birou capătă brusc o importanță financiară extraordinară.
Cu cât stai mai departe, cu atât contribuabilul pare să devină mai generos.
Iar când realitatea geografică nu te ajută suficient, apare tentația de a o îmbunătăți administrativ.
Am intrat în posesia mai multor documente care arată că suspiciunile privind decontarea transportului angajaților CNAIR nu sunt doar bârfe de coridor.
Într-un document oficial al Poliției Române este reprodusă chiar o sesizare referitoare la un angajat CNAIR despre care se susținea: „S-a dedat la acte care în opinia mea sunt nelegale. Astfel și-a făcut carte de identitate cu domiciliul în Baia de Aramă cu scopul de a obține foloase necuvenite prin decontarea transportului care se plătește angajaților, în realitate el nelocuind acolo deloc.”
Poliția nu concluzionează în document că acuzația este dovedită. Spune însă ceva suficient de interesant: „A fost înaintată corespondența Serviciului de Investigare a Criminalității Economice din cadrul I.P.J. Mehedinți pentru a efectua verificări potrivit competențelor.”
Cu alte cuvinte, povestea navetei



Informații dosar

Informații generale
Părți
Ședințe
Căi atac
Citare prin publicitate

Informații generale

Nr. unic (nr. format vechi) :	9846/225/2024
Data înregistrării	11.09.2024
Data ultimei modificări:	29.01.2026
Secție:	-
Materie:	Penal
Obiect:	Înșelăciunea (art.244 NCP)
Stadiu procesual:	Fond

Părți

Nume	Calitate parte
Dumitrescu Dragoș	Inculpat
COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE SA - DIRECȚIA DE DRUMURI ȘI PODURI CRAIOVA	Parte civilă

Ședințe

28.01.2026

Ora estimată: 09:00
Complet: Complet Penal 5
Tip soluție: a intervenit amnistia sau prescripția ori decesul făptuitorului (art. 10 lit. g C.P.P.)
Soluția pe scurt: În baza art.396 alin.(6) Cod procedură penală raportat la art.16 alin.(1) lit.f) Cod procedură penală, cu reținerea art. 154 alin.(1) lit. d) Cod penal cu referire la art.155 alin.(1) Cod penal și Deciziile Curții Constituționale nr. 297/2018 și 358/2022 și cu reținerea art. 5 Cod penal încetează procesul penal față de inculpatul Dumitrescu Drago? pentru săvâr?irea infrac?iunii de în?elăciune în formă continuată, prev. de art. 244 alin.(1) ?i (2) din Codul penal, cu aplicarea art. 35 alin. (l) din Codul penal (21 de acte materiale), ca urmare a intervenirii prescripției răspunderii penale. În baza art.397 alin.(1) raportat la art.19 Cod procedură penală, art.25 alin.(1) Cod procedură penală și la art. 1349, 1357 Cod civil, admite acțiunea civilă exercitată de partea civilă Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A-Direcția de Drumuri și Poduri Craiova și va obliga inculpatul Dumitrescu Dragoș la plata sumei de 14.044,16 lei către partea civilă Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A-Direcția de Drumuri și Poduri Craiova, reprezentând prejudiciu material. În baza art. 275 alin.(3) Cod procedură penală, cheltuielile judiciare avansate de stat rămân în sarcina acestuia. Cu drept de apel în termen de 10 zile de la comunicare. Pronun?ată astăzi, 28.01.2026, prin punerea solu?iei la dispozi?ia păr?ilor ?i a procurorului, prin mijlocirea grefei instan?ei.
Document: Hotărâre 155/2026 28.01.2026

CNAIR a reușit performanța de a ajunge până la Criminalitate Economică.
Și noi care credeam că naveta înseamnă autobuz, tren sau Logan cu GPL!
În loc de concluzie: La CNAIR, distanța dintre domiciliu și serviciu nu se măsoară doar în kilometri. Uneori se măsoară în bani publici.

Cele cinci "ciocolate" dispărute

Povestea devine și mai savuroasă dacă ne întoarcem câteva luni în urmă. După expirarea Contractului Colectiv de Muncă, conducerea CNAIR a mutat în Regulamentul Intern o parte semnificativă dintre avantajele acordate angajaților.
Salariile au rămas. Sporurile au rămas. Tichetele de masă au rămas. Concediile au rămas. Zilele libere au rămas.
A rămas până și minunata zi liberă plătită de ziua de naștere a fiecărui angajat.
Dar cinci ciocolate dispăruseră pentru moment de pe masa sindicală:
-tichetele cadou;
-decontarea transportului de la domiciliu la locul de muncă;
-ajutoarele pentru boală;
-ajutoarele pentru accidente grave;
-ajutoarele pentru nașterea copiilor și pentru decese.
Atât. Nu au dispărut salariile. Nu au dispărut sporurile. Nu au dispărut concediile. Nu au dispărut tichetele de masă. Nu au dispărut zilele libere.
Au dispărut doar niște privilegii suplimentare.
Iar dintre toate, una dintre marile dureri sindicale a fost tocmai decontarea transportului de acasă până la serviciu.
Acum înțelegem parcă mai bine tragedia. Pentru contribuabilul

obișnuit, naveta este o cheltuială. Pentru unii angajați CNAIR, naveta pare să fi fost ridicată la rangul de ramură economică.

În loc de concluzie: Când un privilegiu este suficient de profitabil, dispariția lui poate provoca o suferință sindicală profundă.

"Sportul" deconturilor

Schema descrisă în documentul ajuns la Poliție este de o frumusețe aproape didactică.

CNAIR decontează transportul dintre domiciliul angajatului și locul de muncă. Prin urmare, domiciliul devine o variabilă financiară. Locuiești aproape? Ghinion. Locuiești mai departe? Mai bine. Iar dacă, potrivit sesizării citate de Poliție, cineva își stabilește formal domiciliul într-o localitate în care în realitate nu locuiește, tocmai pentru a încasa un decont mai mare, decontul transportului începe să semene izbitor cu un mic produs financiar garantat de contribuabil.

Nu fiecare angajat CNAIR procedează astfel. Sunt însă asemenea situații, suficient de serioase încât să ajungă pe masa poliției și să fie trimise pentru verificări către Serviciul de Investigare a Criminalității Economice.

Iar sursele TIR Magazin susțin că fenomenul nu ar reprezenta nicidecum o excepție exotică. Decontarea transportului ar fi devenit, în anumite structuri CNAIR, un adevărat „sport".

Un sport în care nu contează cine aleargă mai repede. Contează cine locuiește, măcar în acte, mai departe.

În loc de concluzie: La CNAIR, kilometrajul poate începe înainte să pornească mașina.

Cazul Dragoș Dumitrescu

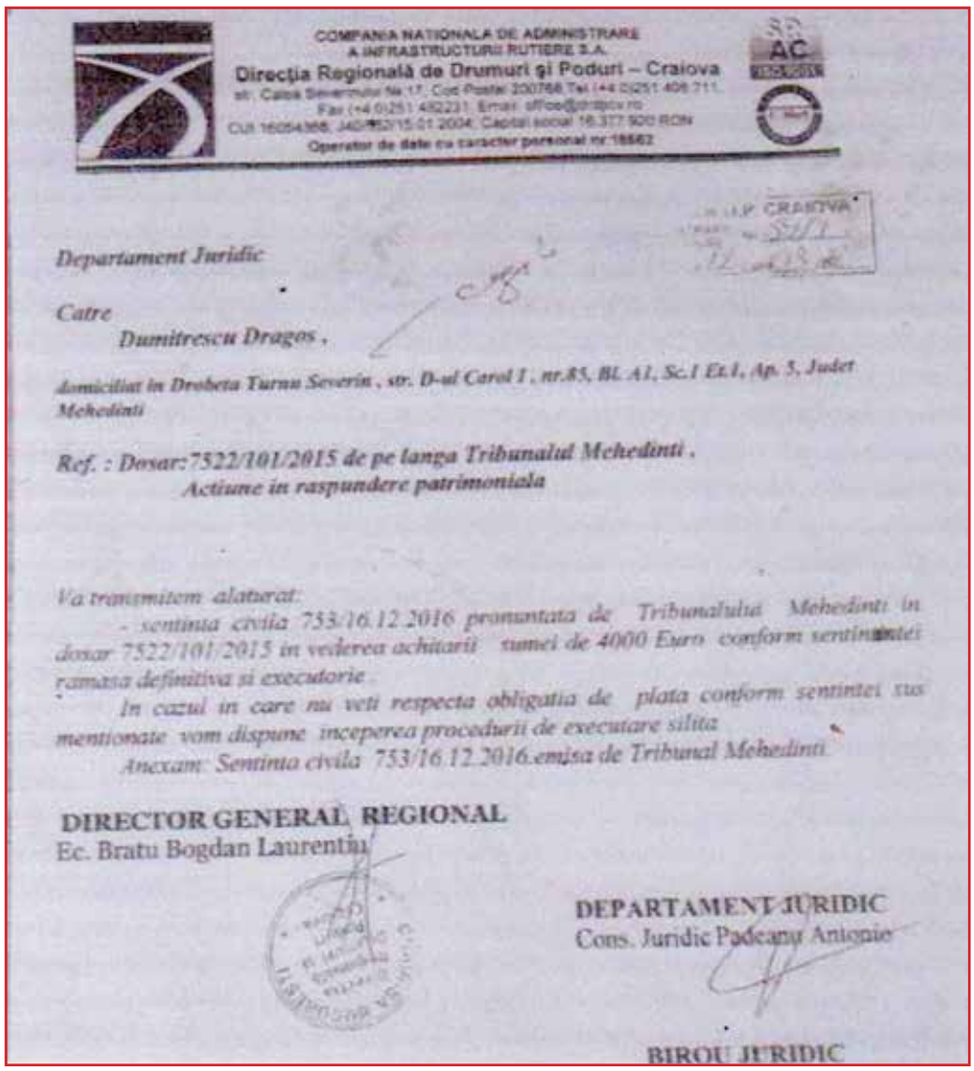
Un nume apare însă în documente judiciare pe care le-am consultat: Dragoș Dumitrescu, angajat al Agenției de Control și Încasare Porțile de Fier I.

Într-un dosar înregistrat la Judecătoria Drobeta-Turnu Severin, Dumitrescu apare cu calitatea de inculpat, iar CNAIR - Direcția de Drumuri și Poduri Craiova apare ca parte civilă.

Materia dosarului: Penal. Obiectul: „Înșelăciunea (art. 244 NCP)". Iar soluția instanței din 28 ianuarie 2026 este și mai interesantă.

Judecătoria consemnează că dosarul privește: „săvârșirea infracțiunii de înșelăciune în formă continuată [...] cu aplicarea art. 35 alin. (1) din Codul penal (21 de acte materiale)".

Douăzeci și unu. Nu unul. Nu două. 21 de acte materiale. Procesul penal nu a ajuns însă la o condamnare. Instanța a dispus încetarea



COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.
Direcţia Regională de Drumuri şi Poduri – Craiova
str. Calea Severinului Nr.17, Cod Postal 200768, Tel./Fax (+4 0)251 406 711
CUI 16054366, J40/7621/15.01.2004, Capital social 16.377.500 RON
Operator de date cu caracter personal nr.18562

Departament Juridic

Catre
Dumitrescu Dragos ,

domiciliat in Drobeta Turnu Severin , str. D-ul Carol I , nr.85, Bl. A1, Sc.1 Et.1, Ap. 5, Judet Mehedinti

Ref. : Dosar:7522/101/2015 de pe langa Tribunalul Mehedinti ,
Actiune in raspundere patrimoniala

Va transmitem alaturat:
- sentinta civila 753/16.12.2016 pronuntata de Tribunalului Mehedinti in dosar 7522/101/2015 in vederea achitarii sumei de 4000 Euro conform sentintei ramasa definitiva si executorie .
In cazul in care nu veti respecta obligatia de plata conform sentintei sus mentionate vom dispune inceperea procedurii de executare silita
Anexam: Sentinta civila 753/16.12.2016.emisa de Tribunal Mehedinti

DIRECTOR GENERAL REGIONAL
Ec. Bratu Bogdan Laurentiu

DEPARTAMENT JURIDIC
Cons. Juridic Padeanu Antonie

BIROU JURIDIC

procesului penal ca urmare a intervenirii prescripției răspunderii penale.
Cu alte cuvinte, Dumitrescu nu mai poate fi condamnat penal pentru înșelăciune.
Numai că povestea nu se termină aici. În aceeași hotărâre, instanța spune: „admite acțiunea civilă exercitată de partea civilă Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. - Direcția de Drumuri și Poduri Craiova”
și dispune obligarea lui Dragoș Dumitrescu la plata sumei de: 14.044,16 lei către CNAIR, suma fiind indicată în hotărâre drept: „prejudiciu material”.
Așadar, procesul penal s-a oprit la gara Prescripția, dar factura civilă a continuat călătoria.

În loc de concluzie: La CNAIR, chiar și când răspunderea penală pierde autobuzul din cauza prescripției, prejudiciul poate ajunge la destinație.

Patru mii de euro, vă rugăm!

Și nici aceasta nu este singura întâlnire a lui Dragoș Dumitrescu cu Departamentul Juridic al DRDP Craiova pe care o găsim în documentele intrate în posesia noastră.
Într-o altă adresă, DRDP Craiova îi transmitea acestuia o sentință civilă și îi solicita: „achitarea sumei de 4000 euro conform sentinței rămasă definitivă și executorie”.
Urma avertismentul: „În cazul în care nu veți respecta obligația de plată conform sentinței sus menționate vom dispune începerea procedurii de executare silită.”
Documentul respectiv privește o acțiune în răspundere patrimonială. Nu îl confundăm cu dosarul penal din 2024.
Sunt documente diferite și proceduri diferite. Dar pentru un simplu angajat al unei companii de stat, mapa juridică începe să capete grosimea unui dosar de autostradă.
În loc de concluzie: Unii angajați primesc fluturașul de salariu. Alții par să primească și corespondență periodică de la Departamentul Juridic.

Siguranța națională începe la stația de autobuz

Și acum revenim la minunata revoltă sindicală. Pentru a justifica amploarea conflictului cu conducerea CNAIR, sindicatul a ridicat problema navetei până aproape de nivelul siguranței naționale. Din comunicatele sindicale aflăm că neplata transportului și problemele legate de mobilizarea salariaților ar putea afecta activitatea companiei și, implicit, traficul rutier.
Este probabil primul caz din istoria administrației românești în care bonul de benzină a fost promovat la rangul de obiectiv strategic.
După această logică, profesorul care își plătește singur naveta amenință securitatea națională. Muncitorul care își cumpără singur carburantul trebuie probabil monitorizat de serviciile secrete.
Numai angajatul CNAIR pare să fie o specie atât de valoroasă încât benzina lui devine problemă de stat.
Iar acum, când vedem că suspiciunile privind deconturile au ajuns până la Criminalitate Economică și că există dosare în care CNAIR însăși solicită recuperarea unor prejudicii de la propriii angajați, revolta pentru navetă capătă o savoare cu totul nouă.
În loc de concluzie: NATO încă nu a introdus decontarea navetei în Articolul 5. Sindicatul CNAIR pare

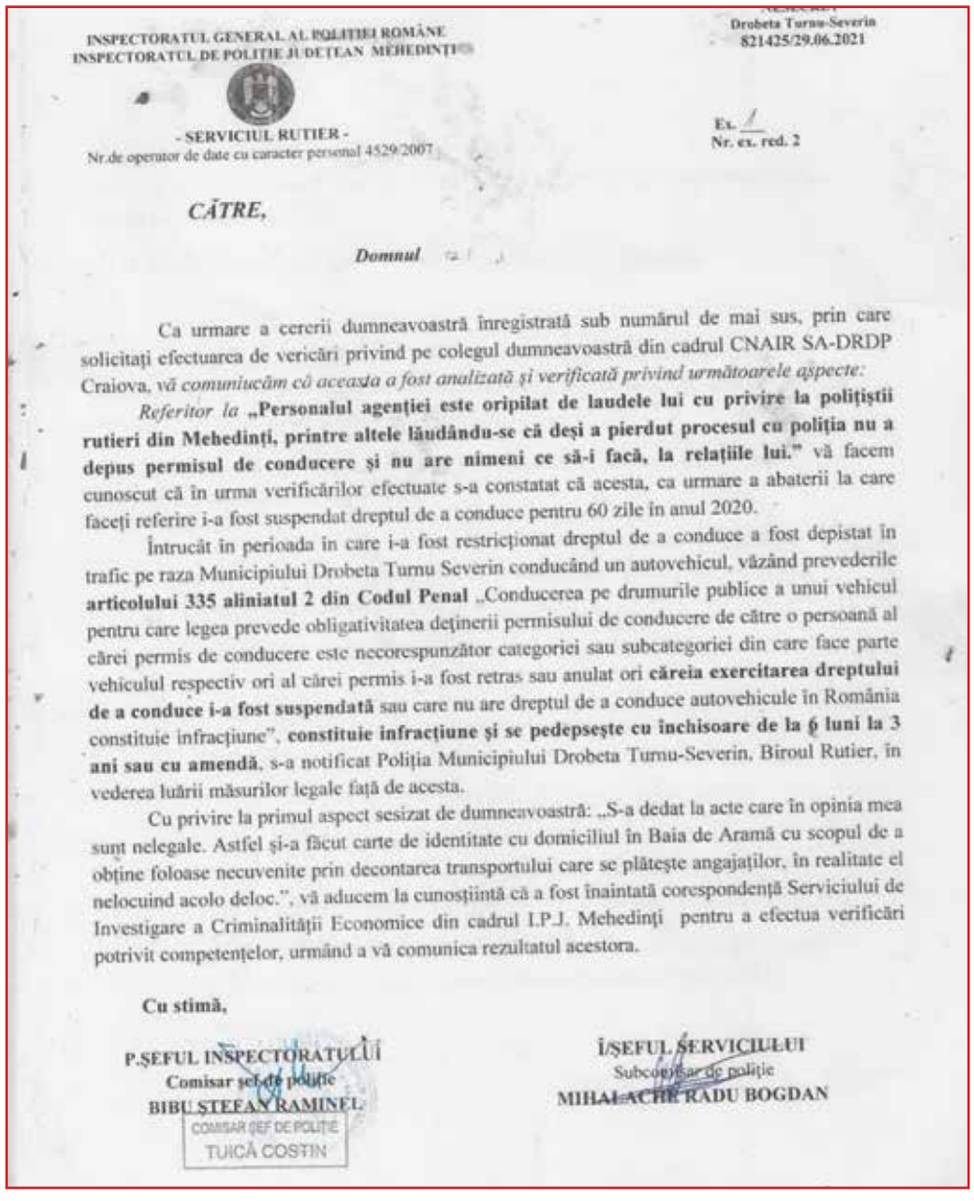
însă pregătit pentru negocieri.

Sindicalismul cu cartelă de fidelitate

Poate cea mai interesantă revelație a vechiului scandal sindical era că liderii Sindicatului Drumarilor „Elie Radu" doreau un acord care să conserve anumite drepturi pentru membrii de sindicat. Cu alte cuvinte, nu doar privilegiul conta. Conta și cine îl primește. Ani de zile ni s-a explicat că sindicatul luptă pentru oameni. Acum descoperim că există două categorii de oameni: cei care plătesc cotizația și ceilalți.
Mai lipsește doar cartela de fidelitate. La zece cotizații plătite, primești gratuit a unsprezecea revendicare.
Iar la douăzeci de navete poate primești și un domiciliu fictiv bonus.
În loc de concluzie: Solidaritatea este minunată. Mai ales când vine cu legitimație de membru și bon de benzină.

Regulamentul Intern al fericirii

În mod normal, un Regulament Intern stabilește reguli de disciplină, obligații, proceduri, sancțiuni și norme de comportament.
La CNAIR însă, Cristian Pistol, zis Coarne, pare să fi reinventat dreptul muncii.
După expirarea Contractului Colectiv de Muncă, o parte consistentă dintre avantajele angajaților a fost mutată direct în Regulamentul Intern.
Așa a apărut probabil primul Regulament Intern din România care seamănă pe alocuri cu un catalog de privilegii.
Angajații CNAIR beneficiază în continuare, între altele, de:
-o zi liberă plătită de ziua de naștere;
-cinci zile pentru propria căsătorie;
-cinci zile pentru nașterea sau adopția unui copil;
-trei zile pentru căsătoria copilului;
-două zile pentru căsătoria fratelui sau surorii;
-șase zile pentru decesul părinților, soțului, soției sau copiilor;



INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE
INSPECTORATUL DE POLIȚIE JUDEȚEAN MEHEDINȚI
- SERVICIUL RUTIER -
Nr.de operator de date cu caracter personal 4529/2007

Drobeta Turnu-Severin
821425/29.06.2021

Ex. 1
Nr. ex. red. 2

CĂTRE,

Domnul

Ca urmare a cererii dumneavoastră înregistrată sub numărul de mai sus, prin care solicitați efectuarea de verificări privind pe colegul dumneavoastră din cadrul CNAIR SA-DRDP Craiova, *vă comunicăm că aceasta a fost analizată și verificată privind următoarele aspecte:*

Referitor la **„Personalul agenției este oripilat de laudele lui cu privire la polițiștii rutieri din Mehedinți, printre altele lăudându-se că deși a pierdut procesul cu poliția nu a depus permisul de conducere și nu are nimeni ce să-i facă, la relațiile lui."** vă facem cunoscut că în urma verificărilor efectuate s-a constatat că acesta, ca urmare a abaterii la care faceți referire i-a fost suspendat dreptul de a conduce pentru 60 zile în anul 2020.

Întrucât în perioada în care i-a fost restricționat dreptul de a conduce a fost depistat în trafic pe raza Municipiului Drobeta Turnu Severin conducând un autovehicul, văzând prevederile **articolului 335 alineatul 2 din Codul Penal** „Conducerea pe drumurile publice a unui vehicul pentru care legea prevede obligativitatea deținerii permisului de conducere de către o persoană al cărei permis de conducere este necorespunzător categoriei sau subcategoriei din care face parte vehiculul respectiv ori al cărei permis i-a fost retras sau anulat ori **cărei a exercitarea dreptului de a conduce i-a fost suspendată** sau care nu are dreptul de a conduce autovehicule în România constituie infracțiune", **constituie infracțiune și se pedepsește cu închisoare de la 6 luni la 3 ani sau cu amendă**, s-a notificat Poliția Municipiului Drobeta Turnu-Severin, Biroul Rutier, în vederea luării măsurilor legale față de acesta.

Cu privire la primul aspect sesizat de dumneavoastră: „S-a dedat la acte care în opinia mea sunt nelegale. Astfel și-a făcut carte de identitate cu domiciliul în Baia de Aramă cu scopul de a obține foloase necuvenite prin decontarea transportului care se plătește angajaților, în realitate el nelocuind acolo deloc.", vă aducem la cunoștiință că a fost înaintată corespondență Serviciului de Investigare a Criminalității Economice din cadrul I.P.J. Mehedinți pentru a efectua verificări potrivit competențelor, urmând a vă comunica rezultatul acestora.

Cu stimă,

P.ȘEFUL INSPECTORATULUI
Comisar șef de poliție
BIBU ȘTEFAN RĂMINEL

ȘEFUL SERVICIULUI
Subcomisar de poliție
MIHAI-ACHIM RADU BOGDAN

COMISAR ȘEF DE POLIȚIE
TUICĂ COSTIN

-trei zile pentru decesul socrilor, fraților sau surorilor;
-patru zile pentru decesul bunicilor și nepoților;
-o zi pentru control medical;
-zile pentru controalele medicale ale copiilor;
-concediu de îngrijitor;
-zile pentru urgențe familiale;
-tichete de masă;
-sporuri și alte beneficii.
Truditorul din mediul privat probabil verifică dacă nu cumva citește regulamentul unei companii scandinave premiate pentru generozitate.
Dar sindicatul nu s-a revoltat fiindcă toate acestea au dispărut. S-a revoltat fiindcă nu au dispărut destule privilegii ca să poată spune că au dispărut toate.
Iar printre cele pentru care s-a dus războiul se află tocmai celebra decontare a transportului.
În loc de concluzie: CNAIR nu le spune angajaților doar când trebuie să vină la serviciu. Sindicatul vrea să stabilească și cine plătește drumul până acolo.

Agențiile în care timpul trece, salariul vine

Un fost angajat al sistemului ne descrie și o altă realitate din zona Agențiilor de Control și Încasare (ACI) ale CNAIR. Potrivit acestuia,

după reorganizarea unor activități, o parte dintre angajații agențiilor ar avea atribuții mult mai reduse decât în trecut, în timp ce salariile ar rămâne extrem de generoase.
Sursa noastră vorbește despre controlori de trafic care nu mai au aceleași competențe de control al autorizațiilor internaționale de marfă și călători și susține că unele agenții au ajuns în situația în care personalul este mult peste activitatea efectiv desfășurată.
Aceeași sursă estimează că aproximativ 1.500 de angajați ar lucra în structurile de acest tip ale CNAIR.
Dacă cifra este corectă, întrebarea nu mai este doar cât costă naveta.
Întrebarea este și către ce activitate exactă decontează contribuabilul această navetă.
"Dar știați că agențiile nu mai au drept de control a autorizațiilor internaționale de marfă și călători? Stau degeaba și vând roviniete pe un salariu de minimum 2000 euro net. Nici nu își scot cheltuielile.
E un dezastru! Vând roviniete la suprapreț ca să le dea șpagă șefilor!", ne-a declarat fostul angajat al CNAIR.
În loc de concluzie: Devine filosofică întrebarea dacă trebuie decontat drumul până la un loc de muncă unde, potrivit surselor noastre, principala activitate este așteptarea sfârșitului programului.

Revoluția „lu' pește prăjit" continuă

În timp ce conducerea sindicatului produce comunicate, avertismente și mobilizări, CNAIR continuă să se confrunte cu propriile probleme.
TollRo întârzie. CNIR preia investițiile. Compania se luptă prin instanțe inclusiv cu propriii angajați.
Contribuabilii așteaptă drumurile pentru care plătesc taxe și impozite.
Dar exact când dispare un privilegiu, întreaga mașinărie sindicală pornește instantaneu.
Reacția la dispariția decontării transportului pare mai rapidă decât reacția la întârzierea unui proiect strategic pentru România.
Poate că aici se află adevărata explicație a întregii povești.
Nu asistăm la o bătălie pentru salarii. Nu asistăm la o bătălie pentru locurile de muncă. Nu asistăm la o bătălie pentru supraviețuire.
Asistăm la incredibila bătălie pentru cine plătește drumul până la serviciu.
În loc de concluzie: Iar când apar documente care vorbesc despre domicilii declarate tocmai pentru obținerea unor decontări și despre dosare de înșelăciune în care CNAIR cere prejudicii propriilor angajați, povestea nu mai este doar comică. Devine grotescă.

Războiul pentru "cutia de tort"

Într-o adresă de 11 pagini transmisă Ministerului Transporturilor, AGA și conducerii CNAIR, sindicatul explica pe larg de ce Regulamentul Intern nu poate înlocui Contractul Colectiv de Muncă și de ce avantajele ar trebui păstrate printr-un acord distinct.
Cu alte cuvinte, sindicatul nu contesta existența tortului. Contesta frigiderul în care era păstrat tortul.
Acum descoperim însă că una dintre feliile pentru care se ducea bătălia -decontarea transportului- are o istorie mult mai interesantă decât lăsau să se înțeleagă comunicatele sindicale.
Pentru omul din mediul privat, transportul la serviciu înseamnă o cheltuială.
Pentru CNAIR, pare să fie simultan:
-beneficiu salarial,
-subiect de conflict colectiv,
-problemă de siguranță,
-obiect de sesizare,
și, uneori, motiv de interes pentru organele de cercetare.
O asemenea eficiență administrativă merită respectată.
Puține instituții reușesc să scoată atâtea întrebuințări dintr-un singur bon de carburant.
În loc de concluzie: La CNAIR, autostrada poate întârzia ani de zile. Decontul trebuie însă să ajungă la timp.

Bătălia pe banii contribuabililor

Poate că documentele pe care le publicăm explică mai bine decât orice comunicat sindical de ce dispariția decontării transportului a provocat atâta agitație.
Pentru milioane de români care lucrează în mediul privat, drumul până la serviciu este problema lor. Își cumpără abonamentul. Își pun benzină. Își repară mașina. Și merg la muncă.
La CNAIR, drumul dintre pat și birou a ajuns obiect de negociere colectivă.
Iar dacă informațiile și documentele pe care le avem descriu un fenomen mai larg, atunci contribuabilul român a fost pus ani de zile într-o situație magnifică:
-să plătească nu numai salariul angajatului,
-nu numai sporurile,
-nu numai tichetele,
-nu numai zilele libere,
ci și călătoria acestuia, uneori fictivă, până la locul unde urmează să fie plătit din nou din bani publici.
Iar dacă domiciliul era suficient de departe, cu atât mai bine.
În fond, fraierul plătește.
Fraierul fiind, ca de obicei, contribuabilul.
În loc de concluzie: La CNAIR, unii construiesc drumuri. Alții par să fi descoperit că adevărata afacere este să fii plătit ca să ajungi la ele.

Genul programului: PAMFLET!
Coloana a cincea este o rubrică de pamflet și trebuie tratată ca atare.
De asemenea, vă avertizăm că pentru realizarea acestei rubrici folosim programe avansate de Inteligență Artificială (AI).
Le mulțumim tuturor prietenilor noștri care ne sprijină cu informații de calitate premium.
Îi rugăm pe toți cei care vor să ne trimită informații, documente, fotografii sau videoclipuri să ne contacteze prin e-mail la adresa: director@tirmagazin.ro .

DE LA PRODUCĂTORII REALITY SHOW-ULUI VIRAL "CONTROALELE ISCTR"

UN SERIAL DEDICAT STĂRII DEZASTRUOASE A INFRASTRUCTURII RUTIERE ROMÂNEȘTI

DIN LUNA SEPTEMBRIE 2018
PE TIRMAGAZIN.RO
ȘI FACEBOOK.COM/TIR MAGAZIN

999€/LUNĂ

CAMION CU BENEFICII REALE.

10% AVANS

RATE LUNARE
999 EUR pentru primele 6 luni

PROMOȚIE
Ofertă valabilă pentru livrările efectuate până la sfârșitul lunii octombrie

PACHET DE SERVICE COMPLET
inclus pentru 3 ani / până la 360.000 km (acoperă întreținerea și toate serviciile în această perioadă)

STOC LIMITAT
Număr limitat de unități disponibile pe stoc

SCANIA SUPER

CEL MAI EFICIENT CAMION DIN PUNCT DE VEDERE AL CONSUMULUI DE COMBUSTIBIL

PACHET SERVICE COMPLET

3 ANI

SCANIA