

INVESTIGATORUL'S



**RETRO-ECHIPAREA CU  
TAHOGRAFUL DIGITAL 2:  
AMENZI AMÂNATE** PAG.06

IANUARIE 2025  
14.9 LEI  
www.tirmagazin.ro



**CONSTANTIN ISAC,  
PREȘEDINTELE  
UNTRR  
PG.04**



# VERSUS

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

GEORGE NIȚA  
DIRECTOR GENERAL  
HOLLEMAN



MARIUS DAN  
ACȚIONAR  
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU  
DIRECTOR GENERAL  
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE  
ACȚIONAR  
PRACTICOM



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

**Adresa redacției:**

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 și în rețeaua IMMEDIO din cele mai importante mall-uri. De asemenea, publicația noastră poate fi găsită non-stop și la chioșcul de la poarta G a Ministerului Transporturilor. Revista TIR este expediată gratuit tuturor membrilor UNTRR și membrilor Asociației Profesionale de Drumuri și Poduri București. Pentru abonamente vă puteți adresa oricărui oficiu poștal din România. Toate textele care apar în rubrica "Let The Party Begin!" reprezintă pamflet și vor fi tratate ca atare. Toate materialele publicate în această revistă reprezintă proprietatea grupului de presă Investigatorul și sunt protejate de legile dreptului de autor. Reproducerea lor se poate face doar în baza unui accept în scris al companiei care editează revista.

# S u m a r



**10** UN CAMION MAN A  
TRANSPORTAT BRADUL  
DE CRĂCIUN PENTRU  
PAPĂ



**12** IVECO IMPLICĂ  
CLIEȚII EUROPENI  
ÎN EVENIMENTELE  
DEDICATE S-EWAY ȘI  
EMOOVY



**16** SCANIA ȘI OPENAI  
COLABOREAZĂ  
PENTRU UTILIZAREA  
RESPONSABILĂ  
A INTELIGENȚEI  
ARTIFICIALE ÎN  
TRANSPORTUL  
SUSTENABIL



**37** CUM ÎȚI POȚI CUMPĂRA  
CAMION „VERDE” CU BANI  
DE LA STAT?



## STAREA TRANSPORTURILOR, CU CONSTANTIN ISAC, PREȘEDINTELE UNTRR

**În ediția din luna ianuarie 2025 a emisiunii "Starea Transporturilor", Constantin Isac, președintele Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR, vorbește despre avantajele și dezavantajele aderării la Schengen terestru.**

De asemenea, președintele UNTRR răspunde și la alte întrebări care îi frământă pe transportatorii rutieri din România:

Este mediul de afaceri din transporturile românești afectat de criza politică, declanșată de alegerile prezidențiale din 2024?

Cum credeți că va arăta anul 2025 din perspectiva transportatorilor rutieri români, în condițiile unei inflații galopante, a scăderii cantității de mărfuri de transportat și a intrării în recesiune a mai multor țări vestice, motoarele economice ale Europei?

Dacă România intră în 2025 în recesiune, credeți că se vor ameliora actuala criză de șoferi profesioniști?

**Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin:**

Care sunt pentru transportatori avantajele aderării

României la spațiul Schengen terestru?

**Constantin Isac, Președintele UNTRR:**

Avantajele pentru transportatorii români sunt nete și le așteptăm de 13 ani. Ne bucurăm că șoferii vor avea condiții mai bune de muncă, vor fi eliminați timpii de izolare din camioane în punctele de frontieră și vor avea chiar salarii mai bune pentru că eficiența transporturilor va crește. Firmele românești vor fi mult mai competitive în competiția cu transportatorii străini și România va deveni mult mai atractivă pentru investițiile străine directe.

**Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin:**

Se întrevăd și dezavantaje cu privire la aderarea la spațiul Schengen terestru?

**Constantin Isac, Președintele UNTRR:**

Principalul dezavantaj pentru transportatorii români va fi generat de faptul că piața românească de transport va deveni mult mai atractivă și pentru transportatorii străini.

În acest caz vor intra și ei pe piața noastră și va crește competiția.

**Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin:**

Este mediul afaceri din transporturile românești afectat de criza politică declanșată de alegerile prezidențiale din 2024?

**Constantin Isac, Președintele UNTRR:**

Pentru moment transportul rutier nu este afectat de situația politică generată în ultimele săptămâni. Așa cum ați văzut au fost fluctuații mari pe burse, dar nu s-a transmis și în



activitatea de transport rutier această emoție. Deocamdată, nu suntem afectați. Vom vedea pe viitor.

**Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR**

**Revista TIR Magazin:** Cum credeți că va arăta anul 2025 din perspectiva transportatorilor rutieri români, în condițiile unei inflații galopante, a scăderii cantității de mărfuri de transportat și a intrării în recesiune a mai multor țări vestice, motoarele economice ale Europei?

**Constantin Isac, Președintele UNTRR:**

2025 va fi un extrem de dificil. În Europa vor fi turbulențe majore politice și economice. Ne vor afecta aceste turbulențe. Pentru transportorii români avem un singur sfat: legați-vă centurile de siguranță.

Ce înseamnă asta pentru activitatea noastră? Înseamnă un control riguros al planului de investiții, un control riguros al contractelor, un control riguros al solvabilității furnizorilor și clienților. Este foarte important să controlăm atent toată activitatea.

**Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR**

**Revista TIR Magazin:** Dacă România va intra în 2025 în recesiune credeți că se va ameliora actuala criză de șoferi profesioniști?

**Constantin Isac, Președintele UNTRR:**

Este foarte adevărat. O eventuală recesiune economică în România ar conduce la atenuarea crizei șoferilor în transportul rutier. Dar, nu aceasta este soluția. Mai degrabă este soluția adoptată de Polonia, care are 180.000 de șoferi extracomunitari angajați, în timp ce România are numai 600 de șoferi extracomunitari angajați.

Probleme

- Profesionalism
- Disciplina
- Flexibilitate
- Capacitate de transport
- Trailere specializate



HEAVY IS EASY!  
**HOLLEMAN**

Mob: +40 744 678 100  
E-mail: info@holleman.ro

**Preferatii transporturilor agabaritice.**



## UNTRR: ȚĂRILE CARE AU PUBLICAT OFICIAL AMÂNAREA AMENZILOR PENTRU RETRO-ECHIPAREA CU TAHOGRAFUL DIGITAL 2

**Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) a publicat o listă cu țările care au anunțat public amânarea amenzilor pentru retro-echiparea cu tahograful digital 2, G2V2. Ultima intrată pe listă, pe data de 16 ianuarie 2025, este Germania.**

Urmare numeroaselor intervenții UNTRR și ale industriei europene a transporturilor rutiere reprezentate de IRU, Comisia Europeană a recomandat amânarea retro-echipării cu tahograf inteligent G2V2 și a convocat în regim de urgență Comitetul pentru transport rutier, în cadrul căruia statele membre au decis să acorde o perioadă de grație de două luni de la punerea în aplicare a obligației de retro-echipare a tahografului inteligent. În procesul-verbal al ședinței, publicat de Comisia Europeană, aceasta se numește „perioada de învățare educațională”, deoarece se pune accent pe faptul că în această perioadă inspectorii vor sensibiliza operatorii de transport cu privire la cerința de retro-echipare. Concret, înseamnă că operatorii de transport care nu și-au retro-echipat încă vehiculele cu tahografe analogice și digitale nu vor fi sancționați de la 1 ianuarie 2025 până la 28 februarie 2025. Pentru informarea dumneavoastră, statele membre au convenit asupra acestei abordări prin consens, toate votând pentru, cu excepția Danemarcei, care s-a abținut.

În practică, însă, și Danemarca a aderat la decizie, fiind una dintre primele două țări care a publicat decizia. Celălalt stat membru care a publicat decizia până acum este Slovacia. Toate celelalte State Membre vor urma. Vă rugăm să găsiți mai jos linkurile către cele două publicații naționale de până acum:

- DANEMARCA. Știri Tahograf: Perioada de conștientizare de două luni pentru retro-echiparea tahografulor în vehiculele destinate conducerii internaționale  
Perioada de conștientizare înseamnă că transportatorii care nu și-au retro-echipat încă vehiculele nu vor fi sancționați în perioada 1 ianuarie-28 februarie 2025. Regulamentul prevede că vehiculele cu tahografe analogice și digitale care vor fi conduse la nivel internațional trebuie să fie retro-echipate la un tahograf G2V2 până la 31 decembrie 2024. Pentru a crește gradul de conștientizare cu privire la cerința de modernizare, Comisia și statele membre ale UE au decis o perioadă de două luni în care transportatorii

vor fi îndrumați cu privire la cerința de retro-echipare a tahografulor vehiculelor destinate conducerii internaționale.

Comisia precizează că există un consens cu privire la faptul că, în perioada 1 ianuarie-28 februarie 2025, Danemarca și celelalte state membre ale UE nu vor sancționa și nu vor aplica nicio altă pedeapsă transportatorilor care nu și-au retro-echipat încă cu G2V2 vehiculele dotate cu tahografe analogice și digitale care operează transport rutier internațional.

- SLOVACIA. Tahografe inteligente de a doua generație  
La 18 decembrie 2024 a avut loc o reuniune extraordinară a Comisiei Europene pentru a aborda situația schimbului de tahografe analogice și digitale în vehiculele care vor efectua transport internațional după 31 decembrie 2024. Situația din statele membre variază, dar până în prezent schimburile au avut loc fără complicații majore. Cu toate acestea, există un deficit de aprovizionare cu unele componente ale tahografului pe piața Uniunii



Europene, ceea ce a cauzat complicații în înlocuirea tahografelor analogice și digitale. Comisia Europeană nu are mandatul de a modifica termenele, care în prezent sunt neschimbabile.

Până la 28 februarie 2025, Comisia Europeană, împreună cu reprezentanții statelor membre, recomandă aplicarea unei abordări indulgente în efectuarea controalelor în trafic în cazurile de mai sus, pentru a evita sancționarea transportatorilor care nu au putut respecta obligația de a înlocui tahografele în termenele stabilite. Ministerul Transporturilor din Republica Slovacă a informat autoritățile de control din Republica Slovacă și a solicitat ca acest fapt să fie luat în considerare la

efectuarea inspecțiilor rutiere.

- GERMANIA: Ministerul Transporturilor din Germania precizează că în urma unei discuții între statele membre, la propunerea Comisiei Europene, s-a ajuns la un consens între statele membre, prin care autoritățile de control nu vor aplica sancțiuni timp de două luni, respectiv până la 28.02.2025 inclusiv, pentru eventualele încălcări ale obligației de retro-echipare cu tahograf G2V2 a vehiculelor cu tahograf analog sau digital operate în transport internațional UE. În schimb, conducătorii auto vor fi informați în timpul controalelor despre obligația existentă de retro-echipare. Autoritățile de control din

Germania au fost informate printr-o comunicare emisă de Ministerul Transporturilor din Germania, prin care li s-a solicitat să acționeze în consecință.

- ROMÂNIA: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) - Direcția Transport Rutier a transmis Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR) solicitarea de informare a inspectorilor ISCTR referitor la consensul la care au ajuns statele membre ale UE la reuniunea Comitetului de Transport Rutier al Comisiei Europene din 18 decembrie 2024 pentru stabilirea unei perioade educative de două luni, valabilă până la 28 februarie 2025 în ceea ce privește obligația



**Trailere si servicii dintr-o singura sursa.**

**Misiunea: soluții inovative pentru sarcini complexe de transport** Soluția: conectarea inteligentă a informațiilor și oferirea de servicii digitale complete, soluții de finanțare și aprovizionare cu piese de schimb - pe toată durata de viață a semiremorci. Cu sistemul nostru de telematică TrailerConnect® și serviciile premium personalizate, puteți utiliza soluții inovatoare pentru semiremorci, câștigând un avans important. **Schmitz Cargobull România SRL: [info.romania@cargobull.com](mailto:info.romania@cargobull.com), [www.cargobull.com/ro](http://www.cargobull.com/ro)**

**SCHMITZ  
CARGOBULL**   
The Trailer Company.



de retroechipare cu G2V2 a vehiculelor care operează în alte state membre decât statul lor de înmatriculare și care sunt în prezent echipate cu tahografe analogice sau digitale non-inteligente.

În consecință, MTI solicită informarea inspectorilor ISCTR cu privire la acest consens și să se asigure respectarea recomandării CE ca, până la data de 28 februarie 2025, să nu fie aplicate sancțiuni pentru nerespectarea obligației de retro-echipare cu G2V2, astfel încât să nu existe repercusiuni din partea altor state membre față de transportatorii rutieri români. Scrisoarea MTI poate fi consultată aici.

- POLONIA: Ministerul Infrastructurii din Polonia informează că, în urma reuniunii Comitetului pentru transport rutier al Comisiei Europene din 18 decembrie 2024, s-a convenit ca în primele două luni ale anului 2025 (1 ianuarie – 28 februarie), șoferii și transportatorii rutieri internaționali din UE să nu fie sancționați pentru lipsa tahografelor inteligente de a doua generație în vehicule. În această perioadă, autoritățile de control vor desfășura acțiuni de educare privind obligația de înlocuire a tahografelor. Polonia a solicitat un termen mai lung, însă precizează că CE nu prevede o abordare moderată pentru a doua etapă de retroechipare cu G2V2 a vehiculelor

dotate cu tahograf inteligent G2V1, programată până la 18 august 2025. Ministerul polonez recomandă realizarea înlocuirilor cât mai curând posibil pentru a evita întârzierile și costurile suplimentare.

- ITALIA: Au fost emise două notificări de către Ministerul de Interne din Italia:

1) În ceea ce privește „perioada de învățare”, Ministerul de Interne italian a emis un anunț, în urma acordului la care a ajuns Comisia pentru transport rutier, prin care le-a solicitat ofițerilor de control ca până la data de 28 februarie să nu aplice amenzi transportatorilor care nu au realizat încă retroechiparea cu tahograf inteligent G2V2.

2) În ceea ce privește perioada de control de 56 de zile a activităților înregistrate de tahograf, Ministerul italian a precizat că, dacă cardul tahograf nu poate stoca în memoria sa toate activitățile desfășurate în ultimele 56 de zile, se recomandă tipărirea înregistrării la sfârșitul fiecărei activități zilnice, înainte de a începe o nouă perioadă de conducere de 24 de ore.

- SPANIA: Comunicat de presă al Ministerului Spaniol al Transporturilor: perioada de învățare va fi numită „perioada de conștientizare”. Statele membre ale Uniunii Europene au decis să stabilească o perioadă de conștientizare de

două luni suplimentare cu privire la prevederea obligației de a retro-echipa cu un tahograf inteligent de a doua generație vehiculele dotate cu un tahograf analogic sau digital neinteligent care circulă în alte state UE decât țara lor de înmatriculare. Cele două luni suplimentare sunt cuprinse între 31 decembrie 2024 și 28 februarie 2025.

În timpul celor două luni de conștientizare, conducătorii auto nu vor fi amendați pentru nerespectarea articolului 3 alineatul (4) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014. Cu toate acestea, aceștia vor fi informați cu privire la obligația de a-și dota vehiculele cu un tahograf inteligent G2V2. Aplicarea sancțiunilor pentru neconformitate va începe la 1 martie 2025.

- FRANȚA a transmis o circulară către autoritățile de control, iar operatorii au fost informați despre amânarea amenzilor pentru retroechiparea cu tahograf inteligent G2V2 până la 28.02.2025.

- CROAȚIA: Obligația de înlocuire a tahografului

În urma unei discuții în cadrul Comitetului pentru transport rutier al Comisiei Europene, care a avut loc pe 18 decembrie 2024, s-a ajuns la un acord între statele membre cu privire la aplicarea unei perioade de conștientizare de două luni, și anume de la 1 ianuarie 2025 la 28 februarie 2025, în ceea ce privește



obligația prevăzută la art. 3 (4) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014. În această perioadă, în locul aplicării sancțiunilor contravenționale, autoritățile de control din Croația se vor concentra pe creșterea gradului de conștientizare și informare a transportatorilor cu privire la această obligație.

- ELVEȚIA a informat că, în conformitate cu recomandarea Comisiei Europene, lunile ianuarie și februarie 2025 vor reprezenta perioadă de conștientizare și nu se vor aplica amenzi.

- LUXEMBURG a transmis o circulară către autoritățile de control, iar operatorii au fost informați despre amânarea amenzilor pentru retro-echiparea cu tahograf inteligent G2V2 până la 28.02.2025.

- Marea Britanie: autoritățile britanice au declarat că vor respecta recomandarea Comisiei Europene de a amâna aplicarea amenzilor pentru retro-echiparea cu tahograf inteligent G2V2 până la 28.02.2025.

- GRECIA: Ministerul Infrastructurii și Transporturilor a transmis o circulară către autoritățile de control, iar operatorii au fost informați despre amânarea amenzilor pentru retro-echiparea cu tahograf inteligent G2V2 până la 28.02.2025.

- BULGARIA: Perioadă de grație de două luni pentru modernizarea cu tahograf inteligent versiunea 2 – până la 28 februarie 2025

**Informații privind aplicarea, de la 1 ianuarie 2025, a obligației pentru vehiculele echipate în prezent cu un tahograf analogic sau cu un tahograf digital neinteligent și care funcționează într-un alt stat membru decât statul membru de înmatriculare de a fi echipate cu un tahograf inteligent versiunea 2 [art. 3 (4) din Reg. (UE) nr. 165/2014]**

În cadrul reuniunii online a Comitetului pentru transport rutier al Comisiei Europene, care a avut loc la 18 decembrie 2024, statele

membre au convenit asupra unei perioade de formare de două luni (perioadă de grație) până la 28 februarie 2025 cu privire la obligația de modernizare a vehiculelor care operează într-un alt stat membru decât statul membru de înmatriculare și care sunt echipate în prezent cu un tahograf analogic sau digital neinteligent, să fie echipat cu un tahograf inteligent versiunea 2 până la 31 decembrie 2024.

În legătură cu cele de mai sus, până la 28 februarie 2025, controalele efectuate de autoritățile de aplicare a legii vor avea ca scop creșterea gradului de conștientizare cu privire la această obligație, iar nu impunerea de sancțiuni sau amenzi pe șosea transportatorilor care, din diverse motive, nu și-au putut încă respecta obligația de modernizare cu tahograful inteligent versiunea 2.

UNTRR monitorizează evoluțiile la nivel european și va reveni cu informații actualizate.

# Sărbătorim împreună!

Ai cadou primii **2000** km la aniversarea a **2000** de vehicule Ford Trucks în România

Cumpără un camion în perioada 15 sept. - 31 oct. 2021 și ai combustibilul asigurat pentru a porni la drum.\*

Ford Trucks  
Sharing the load



# 2000

Vehicule  
Ford Trucks  
în România

Oameni  
puternici  
în mișcare

Afaceri de  
succes

\* în cuantum de 600 litri



TRUCKS

Sharing the load

**CEFIN**  
TRUCKS

Unic importator  
și distribuitor  
[www.ford-trucks.ro](http://www.ford-trucks.ro)

Autostrada București-Pitești km. 13,2.  
Str. Italia 1-7, Comuna Chiajna  
+40 21 202 60 00 | [info@ford-trucks.ro](mailto:info@ford-trucks.ro)



## UN CAMION MAN A TRANSPORTAT BRADUL DE CRĂCIUN PENTRU PAPĂ

- Un camion MAN TGS 26.540 special cu semiremorcă, aparținând transportatorului italian Santoni, a adus bradul de Crăciun pentru Vatican în Piața Sf. Petru la începutul lunii decembrie
- Versatilitatea sa a predestinat noul MAN TGS pentru transportul special de Crăciun, având o lungime totală de 34 de metri și o lățime de 3,5 metri
- Din cauza dimensiunilor transportului, călătoria de la locul de origine al bradului înalt de 29 de metri, din Trentino până la Roma, aflată la 650 de kilometri distanță, a avut loc în principal pe timp de noapte
- De pe 7 decembrie, bradul, care a fost selectat conform unor criterii stricte de sustenabilitate, luminează festiv în albastru ca parte a ansamblului scenei nașterii Domnului din Piața Sf. Petru

Din cauza dimensiunilor transportului, călătoria în vederea livrării bradului, înalt de 29 de metri, din Trentino până la Roma, aflată la 650 de kilometri distanță, a avut loc în principal pe timp de noapte. Tradiționalul brad mare de Crăciun luminează Piața Sf. Petru din Vatican de pe 7 decembrie. Compania italiană de transport special Santoni Srl a adus înainte bradul, înalt de aproximativ 29

de metri, cu camionul său special MAN TGS, din Ledro, provincia Trento din nordul Italiei, de la 650 de kilometri distanță. În pădurile de acolo, bradul a fost selectat cu grijă dintre cei tăiați conform unor criterii stricte de sustenabilitate. Acestea sunt certificate PEFC, garantând o gestionare forestieră sustenabilă. Din cauza dimensiunilor uriașe ale bradului, care a fost securizat pentru transport cu plase și frânghii,

combinația specială de transport cu autotractorul nou-nouț MAN TGS 26.540 6x2, a avut o lungime totală de 34 de metri și o lățime de aproximativ 3,5 metri. Prin urmare, cea mai mare parte a călătoriei până la Roma a fost efectuată pe timp de noapte, când traficul era mai redus. „A fost o combinație extraordinară ca acest transport atât de special să coincidă cu prima călătorie oficială a noului nostru MAN TGS 26.540”, spune Directorul General Giacomo Santoni, care a fost implicat în acest proiect special alături de echipa sa încă de la început, de la tăierea bradului de Crăciun și sprijinirea tăietorilor de lemne cu macaraua proprie a companiei, până la transportul către Roma: „Desigur, am vrut neapărat să mă aflu personal la volan. În primul rând, pentru că am ales acest vehicul. În al doilea rând, pentru că





nu era un transport de rutină. Am fost foarte ușurat că totul a decurs fără probleme - pentru că am simțit greutatea responsabilității. În același timp, mi s-a confirmat alegerea bună a camionului.”

MAN TGS: la Santoni Srl, un vehicul versatil pentru transporturi speciale MAN TGS 26.540 6x2 este echipat cu cel mai nou motor D26 Euro 6e, un motor fiabil cu șase cilindri, de 12,4 litri, care dezvoltă o putere maximă de 540 CP (397 kW) și un cuplu de 2.650 Nm. Dispune, de asemenea, de ultima generație a cutiei automate de viteze MAN TipMatic, un retarder și o priză de putere pentru sistemul hidraulic special, care a fost fabricat cu „grijă pe măsură” de către Alpi Gru din Trento.

O altă caracteristică specială a acestui vehicul este a cincea roată de cuplare, care poate fi

reglată în poziție longitudinală. Aceasta permite nu doar combinații cu diferite tipuri și lungimi de semiremorci, ci ajută și la optimizarea distribuției sarcinii pe axe. De asemenea, Santoni Srl a solicitat în mod special cele două puncte de ancorare de pe traversa frontală de sub grila radiatorului, folosite pentru atașarea stabilă a frânghiilor și chingilor de fixare. „Am vrut neapărat acest MAN TGS 26.540,” spune Giacomo Santoni.

„Am avut deja o experiență bună cu un alt MAN TGS pe care l-am achiziționat acum șapte ani. Este echipat cu tracțiune față HydroDrive, care îl face un vehicul eficient cu tracțiune integrală. Acest vehicul face încă parte din flota noastră, iar după experiența pozitivă, am decis să alegem acest TGS. Noua serie are o cabină actualizată, care este și mai spațioasă și confortabilă – lucru pe care l-am constatat personal în această călătorie lungă.”



**VEDETĂ PE ORICE  
ȘANTIER.**

MAN TGS INDIVIDUAL LION S.

#SimplyMyTruck

[www.man.ro](http://www.man.ro)





## IVECO IMPLICĂ CLIENȚII EUROPENI ÎN EVENIMENTELE DEDICATE S-EWAY ȘI EMOOVY

**Un eveniment de două zile, repetat pe parcursul a cinci luni, a implicat clienți importanți, oferindu-le o ocazie unică de a vedea îndeaproape noile sale vehicule din gamele Heavy și Light cu emisii zero, oferind ateliere interactive exclusive și experiență personalizată de conducere.**

IVECO a încheiat cu succes prima serie de experiențe dedicate S-eWay și eMoovy, o serie de evenimente exclusive care prezintă cel mai recent camion electric al său, IVECO S-eWay Rigid pentru regim greu, însoțit de furgoneta cu șasiu electric IVECO eMoovy, care extinde oferta de vehicule comerciale ușoare cu emisii zero a brandului, oferind soluția ideală cu emisii zero pentru misiuni urbane și regionale. După premiera sa la IAA Transportation 2024, experiența S-eWay și eMoovy a implicat clienți selectați din Elveția, Austria, Germania, Franța, Benelux, Spania și Italia pentru a experimenta direct conducerea acestui vehicul inovator și pentru a deveni susținători ai noii game de vehicule grele și ușoare electrice IVECO. Evenimentul, la care au participat aproximativ 200 de clienți, a cuprins o prezentare detaliată a modelului IVECO S-eWay Rigid, evidențiind progresele sale în materie de inovații ale cabinei din gama MY24, precum și versatilitatea și flexibilitatea sa într-o varietate de

contexte și misiuni, și a furgonetei cu șasiu electric IVECO eMoovy, primul șasiu cabină BEV din segmentul mediu de 2,5 t până la 3,5 t, cu care IVECO își face debutul în categoria LCV de dimensiuni medii. Evenimentul a fost, de asemenea, o oportunitate de a colecta feedback în mod direct de la clienți pentru a dezvolta în continuare o ofertă mai extinsă de servicii integrate de eMobility concepute în funcție de nevoile acestora. Oaspeții s-au bucurat, de asemenea, de o vizită la fabrica IVECO de ultimă generație din Ulm, Germania. În cele din urmă, testele practice au oferit clienților oportunitatea de a experimenta performanțele și caracteristicile centrate pe șofer ale celor două noi modele din gama IVECO. În lumina feedback-ului pozitiv primit, IVECO se pregătește deja pentru a doua rundă a evenimentului, care va avea startul la începutul anului 2025. „Suntem încântați de feedback-ul pozitiv colectat de la clienții noștri

de-a lungul experienței S-eWay și eMoovy”, a declarat Carmelo Impelluso, Head of EMEA IVECO Truck Commercial Operations. „Perspectivele și entuziasmul clienților noștri consolidează valoarea unică pe care noile noastre vehicule electrice o aduc transportului urban și regional. IVECO S-eWay Rigid și IVECO eMoovy sunt reprezentanți excelenți ai viziunii IVECO pentru un viitor sustenabil în mobilitate. Așteptăm cu nerăbdare să continuăm cu acest format de succes anul viitor pentru a atrage din ce în ce mai mulți doritori.” IVECO S-eWay Rigid este conceput pentru a răspunde unei game extinse de nevoi urbane și regionale prin flexibilitatea de care dă dovadă, susținută de o nouă gamă de cabine, suspensii și ampatamente. Adaptabilitatea sa este sporită și de versatilitatea în ceea ce privește bateriile, care asigură o autonomie de până la 400 km și capacitatea de încărcare rapidă de până la 350 kW. Așa cum clienții IVECO au avut ocazia să experimenteze pe propria



piele, vehiculul oferă o experiență de neegalat șoferului, prioritizând confortul și eficiența pentru rutele solicitante.

IVECO eMoovy, dezvoltat împreună cu Hyundai, este un vehicul versatil proiectat pentru misiuni urbane. Cu agilitatea sa city-smart, confortul sporit al șoferului, construcția robustă și capacitatea mare de încărcare, noul eLCV oferă o soluție adaptată și ecologică pentru orice context urban: „Se conduce ca o mașină, funcționează ca un camion”!

#### Despre IVECO

IVECO este o marcă a Iveco Group N.V. (EXM: IVG).

IVECO proiectează, produce și comercializează o gamă largă

de vehicule comerciale ușoare, medii și grele, camioane off-road și vehicule potrivite pentru orice tip de caroserie.

IVECO inovează și își extinde constant portofoliul de produse pentru a oferi fiecărui client vehiculul care se potrivește exact misiunii sale.

Oferta completă IVECO este concepută în jurul nevoilor șoferului pentru a asigura o experiență excelentă, cu accent pe siguranță și confort. O gamă largă de servicii digitale avansate, bazate pe conectivitate, dezvoltate pentru a ajuta proprietarii de flote să își administreze eficient flota, sporesc soluția completă de transport IVECO.

IVECO își urmărește strategia de

decarbonizare printr-o abordare multienergetică care include dezvoltarea bio-metanului, a bateriilor electrice și a tehnologiilor cu celule de combustibil.

IVECO administrează unități de producție în 7 țări din Europa, Asia, Africa, Oceania și America Latină. 3500 de puncte de vânzare și service din peste 160 de țări garantează asistență tehnică oriunde se află la lucru un vehicul IVECO.

IVECO conduce pe drumul schimbării, impulsionând transformarea industriei transporturilor, propulsată de ambiția de a fi cel mai de încredere partener și jucător de linie completă pentru clienții săi.

**IVECO**

# Ofertă de finanțare

**IVECO** **WAY**

Putere mai mare. Consum mai mic. Dobândă preferențială de **3,99%**  
Acum cu **3ani de garanție.**

A man in a white shirt is looking at a tablet in front of a green IVECO truck. The background shows a modern building and a clear sky.



## PRIMUL ETRUCK MAN PENTRU DUVENBECK ÎN LOGISTICA FĂRĂ EMISII A UZINEI VW

- Specialistul în logistică auto Dovenbeck pune în funcțiune primul MAN eTruck
- MAN eTruck ca element-cheie pentru extinderea lanțului de aprovizionare fără emisii la VW
- MAN eTGX Ultra Low Liner, adaptat cerințelor industriei auto pentru volume mari de transport

Prin predarea primului MAN eTruck către Grupul Dovenbeck, MAN Truck & Bus marchează o altă victorie în electrificarea transportului de mărfuri. Tractorul semiremorcă Ultra Low Liner eTGX, dezvoltat special pentru cerințele de volum de încărcare ale logisticii auto, va face logistica uzinei Volkswagen mai prietenoasă cu mediul. Conform scrisorii de intenție (LOI) semnate de ambele părți, Dovenbeck intenționează să pună în funcțiune până la 120 de unități MAN eTGX până în 2026. Dovenbeck va folosi MAN eTruck-ul în diverse zone din regiunea de expediție Rhine-Ruhr și BeNeLux, ca parte a logisticii uzinei VW. „Cu Ultra Low Liner eTruck, MAN a dezvoltat o soluție perfect adaptată cerințelor industriei auto. Niciun alt cap tractor electric de serie nu poate tracta semiremorci cu o înălțime interioară de trei metri. Acesta este alegerea ideală pentru transporturile cu cerințe mari de volum”, explică Friedrich Baumann, Director Vânzări și Soluții pentru Clienți

la MAN Truck & Bus. „Suntem încântați să avem alături doi parteneri puternici, Dovenbeck și Volkswagen, pentru a aduce această inovație pe șosele.”

### Dovenbeck: Partener pentru logistică verde

Sustenabilitatea a fost un element central al strategiei corporative Dovenbeck de ani de zile. Prin inițiativa „Green Logistics”, compania se concentrează pe soluții de transport cu emisii reduse și economisire a resurselor. „MAN eTruck este un pas important către logistica fără emisii. Ne ajută să îndeplinim cerințele clienților noștri și să protejăm mediul în același timp. Sustenabilitatea face parte din practica noastră zilnică,” subliniază Bernd Reining, Director Achiziții, Dovenbeck. Dovenbeck implementează continuu măsuri pentru optimizarea eficienței energetice și conservarea resurselor, inclusiv utilizarea sistemelor de

propulsie alternative, reducerea curselor goale și concepte inovatoare de încărcare. Utilizarea MAN eTruck reprezintă o contribuție suplimentară la minimizarea emisiilor de CO2 în lanțul de aprovizionare.

### Logistică prietenoasă cu mediul înconjurător pentru Volkswagen Logistics

Dovenbeck va folosi MAN eTruck pentru aprovizionarea producției Volkswagen în viitor. Simon Motter, Șeful Logisticii Grupului Volkswagen, subliniază importanța proiectului: „Partenerul nostru Dovenbeck face un pas curajos înainte: MAN eTruck-urile sunt utilizate pentru prima dată la uzina Volkswagen din Wolfsburg. Acest lucru ne permite acum să demonstrăm cât de adecvată este tehnologia pentru utilizarea zilnică și rentabilitatea acesteia. Utilizarea eTruck-urilor MAN face parte din programul goTOzero Impact Logistics, prin care Volkswagen a pornit pe calea



spre logistică consecvent prietenoasă cu clima. Pe termen lung, utilizarea camioanelor electrice este cea mai importantă pârghie pentru reducerea emisiilor de CO2 în transportul rutier. Acolo unde utilizarea cu prioritate strategică a căii ferate cu energie electrică verde nu este posibilă, de exemplu din cauza lipsei de conexiuni feroviare, camioanele electrice BEV cu energie verde sunt preferate. În conceptul cross-modal, acestea sunt utilizate conform punctelor lor forte: calea ferată pentru rutele pe distanțe lungi, camioanele prietenoase cu mediul pentru transportul inițial și final, precum și pentru rutele pe distanțe scurte și medii.”

### **Inovația tehnologică ca element-cheie**

Ultra Low Liner eTruck MAN eTGX este un pionier în clasa sa: cu o înălțime a semiremorcii de doar 950 mm, un ampatament foarte scurt de 3,75 metri și o capacitate maximă a bateriei, oferă o autonomie de aproximativ 500 de kilometri. Acest lucru îl face perfect pentru logistica auto, unde volumul maxim de încărcare de până la trei metri în înălțime interioară este mai important decât greutatea mari. Conceptul modular al bateriei oferă opțiuni de patru, cinci

sau șase pachete de baterii și niveluri de putere de 449 și 544 CP, fiind astfel adaptabil oricărei sarcini de transport. În plus, pe lângă tehnologia standard de încărcare CCS (până la 375 kW), poate fi comandat și cu noul standard MCS cu o putere de încărcare de până la un megawatt, care permite încărcarea rapidă în timpul pauzelor șoferului. Companiile de transport beneficiază, de asemenea, de MAN 360-degree eMobility Consulting atunci când trec la electromobilitate: consultanța privind tranziția la electromobilitate include analize specifice clienților referitoare la utilizarea vehiculelor și cerințele de infrastructură de încărcare. Gama de servicii MAN include, de asemenea, furnizarea efectivă a infrastructurii de încărcare prin parteneriate cu furnizorii de infrastructură de încărcare. În plus, la fel ca în cazul camioanelor cu motoare convenționale, sunt disponibile contracte de service și soluții de finanțare special adaptate mobilității electrice, precum și numeroase servicii digitale pentru utilizarea noilor „lei” electrice. Acestea includ MAN eReadyCheck, pe care clienții îl pot folosi pentru a verifica modul în care rutele lor de livrare pot fi parcurse exclusiv electric, precum și serviciul MAN Charge & Go, care include un card de încărcare

și permite o planificare și o facturare consolidate ale încărcărilor pentru rutele internaționale.

### **TIP Group: Flexibilitate prin închiriere**

eTGX MAN este utilizat de Duvenbeck prin TIP Group, unul dintre principalii furnizori independenți de închiriere de vehicule comerciale și servicii pentru industria transporturilor și logisticii. Prin furnizarea vehiculului MAN eTruck, TIP permite companiilor precum Duvenbeck să reacționeze flexibil și rapid la cerințele tot mai mari ale logisticii sustenabile.

„Scopul nostru este să ne echipăm clienții cu vehicule moderne și ecologice și să îi sprijinim în drumul lor către o sustenabilitate mai mare,” explică Oliver Bange, Vicepreședinte Regiunea Europa Centrală, TIP Group. Grupul TIP se angajează activ pentru un viitor mai sustenabil în industria logisticii. Concentrându-se pe închirierea de vehicule cu zero emisii, TIP aduce o contribuție importantă la introducerea soluțiilor fără emisii. Această abordare inovatoare nu doar sprijină decarbonizarea industriei, ci impulsionează constant transformarea către o logistică mai prietenoasă cu mediul.

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

**detasaretransport.ro**





# SCANIA ȘI OPENAI COLABOREAZĂ PENTRU UTILIZAREA RESPONSABILĂ A INTELIGENȚEI ARTIFICIALE ÎN TRANSPORTUL SUSTENABIL

**Scania se angajează să dezvolte cea mai recentă tehnologie în produsele și soluțiile oferite. De asemenea, dorește ca angajații companiei să aibă la îndemână cele mai bune instrumente de ultimă oră.**

În calitate de angajator, oferă un mediu de lucru antrenant și actualizat, în special în instrumentele digitale. De aceea, își unește forțele cu OpenAI. Parteneriatul Scania cu OpenAI marchează un pas semnificativ în călătoria de transformare digitală, centrată pe adoptarea la nivel de întreprindere a ChatGPT Enterprise. Acest lucru demonstrează angajamentul firmei de a folosi tehnologia de ultimă oră pentru a conduce la trecerea către soluții de transport durabile. Scania își propune să fie facilitatorul „Software and Data Leader”, care este, de asemenea, o parte a strategiei companiei, și TRATON Group. Deoarece AI folosește software și date, face parte integrantă din acest instrument de activare.

## **Transformarea locului de muncă prin inovarea AI**

Integrarea ChatGPT Enterprise în organizație reprezintă mai mult decât o actualizare tehnologică – este o reinventare fundamentală a

modului în care angajații lucrează și aduc valoare clienților, partenerilor și societății. Sara Forsberg, CTO Scania, spune: „Suntem una dintre primele companii de transport durabil care a colaborat direct cu OpenAI, ceea ce ne pune în fruntea utilizării AI în industria noastră. Acest parteneriat va îmbunătăți considerabil experiența angajaților noștri și va aduce mai multă valoare clienților noștri.” Implementarea ChatGPT Enterprise, susținută de caracteristicile avansate de securitate și confidențialitate ale OpenAI și de conștientizarea/educarea AI, este o modalitate responsabilă de a adopta AI, menținând în același timp poziția Scania în fruntea inovației auto. „Ambițiile Scania în domeniul inteligenței artificiale pot crește productivitatea și inovația, ceea ce aduce beneficii atât angajaților, cât și clienților lor. Amploarea și ritmul lansării ChatGPT au fost impresionante și este doar începutul. Suntem încântați să colaborăm cu ei în timp ce integrează AI în întreaga lume în

afacerea lor”, spune Nicolai Skabo, EMEA Head of Sales la OpenAI.

## **Măsurarea impactului prin cercetare științifică**

Pentru a înțelege potențialul de transformare al adoptării AI, Scania a colaborat cu Stockholm School of Economics pentru a realiza un studiu științific cuprinzător. Această cercetare va cuantifica impactul ChatGPT asupra productivității și va examina modul în care programele educaționale structurate influențează adoptarea și eficacitatea AI. Descoperirile vor oferi informații valoroase pentru maximizarea beneficiilor integrării AI în operațiuni la scară largă, axate pe client.

## **Integrarea viitoare a tehnologiei OpenAI**

Privind spre viitor, Scania are în vedere integrarea tehnologiei OpenAI în vehicule și îmbunătățirea experienței șoferului. „Munca ChatGPT și OpenAI ne-au schimbat așteptările cu privire la capacitățile vehiculelor”, spune Jim Tolman,





Manager Strategie Tehnologică.  
„Prin împărtășirea acestei viziuni pe termen lung acum, ne putem consolida angajamentul față de inovare și ne putem entuziasma cu privire la posibilitățile viitoare.”  
La Scania, se crede că AI ar trebui adoptată acolo unde adaugă valoare reală – clienților, angajaților sau societății. Dacă tehnologia OpenAI îi ajută să îmbunătățească asistența

pentru clienți, o vor folosi. Dacă îmbunătățește experiența șoferului sau face transportul mai eficient printr-o încărcare mai bună și o planificare mai inteligentă a rutei, o vor aplica.  
Au îmbunătățit eficiența de zeci de ani, iar aceste noi instrumente vor continua să îmbunătățească ceea ce fac ei cel mai bine. Scopul lor nu este doar să urmeze tendințele, ci

să conducă schimbări semnificative care le îmbunătățesc atât produsele, cât și operațiunile.  
„Făcând instrumentele AI disponibile pentru toți cei companie, îi ajutăm pe angajații noștri să lucreze mai inteligent și mai eficient. Acest lucru ne aduce mai aproape de obiectivul nostru de a conduce trecerea către soluții de transport durabile”, conchide Forsberg.

# LoiMacron

## Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

**Află mai multe pe: [www.loimacron.eu](http://www.loimacron.eu)**





## UN STUDIU MAJOR SCANIA SUBLINIAZĂ UN POTENȚIAL URIAȘ PENTRU TRANSPORTUL URBAN DURABIL

**În toată Europa, orașele caută să limiteze traficul stradal atât pentru a oferi un mediu mai bun pentru rezidenți, cât și pentru a răspunde nevoii urgente de a reduce impactul asupra climei. Un studiu major de cercetare inițiat de Scania concluzionează că transformarea logisticii orașului este fezabilă, cu potențialul de a face transportul urban mai puțin zgomotos și mai eficient.**

Numărul de vehicule de livrare poate fi, de exemplu, redus la jumătate prin consolidarea livrărilor și transferul mărfurilor pe bucată de la furgonete la camioane. „Prin trecerea la mai multe livrări în afara orelor de vârf, nu putem doar să reducem traficul în timpul zilei, ci și să creștem eficiența în logistică și să reducem costurile”, spune Project Manager Elisabeth Hörnfeldt la Biroul de inovare al Scania. Proiectul de patru ani HITS, Sustainable and Integrated Urban Transport System, și-a propus să dezvolte soluții eficiente de transport și să creeze orașe mai curate și mai sigure. A angajat un număr mare de transportatori, instituții academice și de cercetare, autorități municipale, proprietari de locații, companii de logistică și companii de

manipulare și inginerie a deșeurilor. Concentrându-se pe Stockholm, proiectul a inițiat mai multe studii pilot pentru a evalua efectele modurilor alternative de distribuție, în special livrările în afara orelor de vârf în combinație cu consolidarea mărfurilor de livrare.

„Orașul Stockholm nu poate doar să adopte reglementări și, prin urmare, să aștepte ca totul să fie rezolvat. Dar livrările în afara orelor de vârf pot face parte din soluția pentru atingerea obiectivelor climatice ale orașului, iar cu acest proiect avem acum o mai bună înțelegere a modului în care poate avea loc această transformare”, spune Victoria Herslöf, Sustainable Urban Transport Strategist la City of Stockholm's Transport Department. Mai multe transporturi grele în

afara orelor de vârf, mai degrabă decât în orele de vârf, sunt pozitive pentru orașe prin reducerea aglomerației, obținerea unei logisticii mai eficiente și oferirea de spații publice mai atractive și străzi mai sigure. „Acum avem dovada că livrările în afara orelor de vârf sunt atât fezabile, cât și posibile”, spune Isabella Sahlbom, Project Manager Sustainability, Supply Chain, la HAVI Suedia.

Compania globală de logistică HAVI a testat bunuri și vehicule conectate digital pentru a examina dacă este posibil să livreze mărfuri cu gateway-uri chiar și atunci când restaurantele erau închise și fără personal. Într-o încercare similară, au fost testate și sisteme cu încuietori inteligente și carduri cu cheie.



O altă inițiativă HAVI în afara orelor de vârf a fost legată de livrările de noapte către centrul comercial Westfield Mall of Scandinavia.

„Cu livrările în afara orelor de vârf, putem să ne folosim camioanele și docurile de încărcare mai eficient și, prin urmare, să simplificăm operațiunile prin mai puțină congestionare la unitățile noastre. Acesta este un concept pe care am fi interesați să îl extindem”, spune Sahlbom.

O constatare cheie a fost că numărul de vehicule de livrare poate fi redus cu până la 50 la sută dacă livrările sunt consolidate și mărfurile sunt transferate pe bucată de la furgonete la camioane. În prezent, livrările sunt efectuate de vehicule cu o rată de umplere scăzută și, prin urmare, potențialul de consolidare este mare.

Conceptul de consolidare s-a concentrat pe o zonă centrală a orașului Stockholm, cu magazine,

restaurante, hoteluri și birouri. Mai multe companii și-au schimbat locația de livrare la o adresă care era un centru de consolidare suburban. Mărfurile au fost colectate în centru, iar camioanele electrificate cu mărfuri consolidate au condus în afara vârfului spre centrele de consolidare urbană. Mărfurile au fost apoi reîncărcate pe minicamioane electrice ușoare sau biciclete de marfă pentru livrarea la clienți.

Este clar că proprietarii imobiliari joacă un rol cheie în dezvoltarea și conducerea unui serviciu eficient de consolidare în colaborare cu operatorii hub.

„Anterior, centrele de consolidare nu au avut întotdeauna succes, dar prin implicarea proprietarilor de imobile am descoperit că șansele de succes sunt mult mai mari”, spune Jack Lu, lider de proiect la CLOSER, o platformă suedeză pentru coordonarea cercetării și inovației.

„Cred că aceasta a fost partea lipsă a puzzle-ului. Proprietarii de proprietăți au mari oportunități de a influența modul în care urmează să fie efectuate livrările prin relațiile lor formale cu chiriașii și contactele cu operatorii hub. Pentru ei, este o situație avantajoasă, în care străzile din jur pot deveni mai atractive, iar clienții lor chiriași mulțumiți de un serviciu logistic îmbunătățit.”

„Colaborarea largă în HITS a contribuit la stabilirea unor sisteme de transport urban durabile”, spune Hörnfeldt. „Este posibil să nu fie posibil să găsim o singură soluție care să se potrivească tuturor orașelor sau să răspundă tuturor provocărilor în același timp. Cu toate acestea, rezultatele pe care le-am obținut arată că există mai multe soluții viabile pentru soluții de transport durabil, de care beneficiază societatea în general, precum și toți cei implicați în transportul urban.”

**MEC DIESEL**  
SPACE PARTS SPECIALIST

# Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



◀ SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO



## MOȘ CRĂCIUN PENTRU 300 DE COPII, LA SPITALELE GRIGORE ALEXANDRESCU ȘI DR. VICTOR GOMOIU

**Aproximativ 300 de copii internați în spitalele „Dr. Victor Gomoiu” și „Grigore Alexandrescu” din București s-au bucurat, în luna decembrie 2024, de o surpriză adorabilă din partea lui Moș Crăciun, care i-a vizitat în saloane cu cadouri pentru toate vârstele și dorințele. Pentru Spitalul Dr. Victor Gomoiu, este deja al doilea an în care Moș Crăciun a vizitat copiii.**

Știm cu toții că nu este o bucurie să rămâi blocat în spital exact atunci când urmează să vină Moș Crăciun, așa că surpriza lui Moș Crăciun pentru acești copii a fost întâmpinată cu o bucurie absolută. AKTOR România s-a asigurat că cei mici primesc jucării, dulciuri și sucuri în cadrul unei activități caritabile menite să sublinieze implicarea companiei de infrastructură în comunitate.

„Aprecieri deschiderea conducerii spitalelor pentru a ne permite să le aducem celor mici un moment de bucurie. Reacțiile copiilor au confirmat că nici un efort nu este prea mare pentru o astfel de experiență, mai ales în aceste momente dinaintea sărbătorilor de iarnă. La dorim celor mici o însănătoșire grabnică și părinților lor multă bucurie alături de copiii lor și un 2025 fericit”, a spus Antonis Kyriakos, Director General al AKTOR România, în fotografie alături de George Tsaprounis, Chief Communications Officer, AKTOR Group of Companies, alături de copiii vizitați de Moș Crăciun. Donația din partea companiei a respectat indicațiile medicilor cu privire la alimentele permise în acest context. Fiecare cadou de la Moș

Crăciun a fost unic, cu jucării sau jocuri selectate în funcție de vârstele copiilor.

Despre AKTOR Group of Companies  
AKTOR Group of Companies este un jucător de top pe piața din Europa de Sud-Est, valorificând 70 de ani de experiență pentru a implementa proiecte tehnice la scară largă și pentru a investi strategic în sectoare precum energia verde, imobiliare, proiecte de concesiune și parteneriate public-private (PPP) și managementul integrat al instalațiilor. Grupul AKTOR va direcționa 2 miliarde EUR în achiziții și investiții, cu scopul de a realiza o cifră de afaceri de 1,4 miliarde EUR și un EBITDA de 184 milioane EUR până în 2025 printr-un portofoliu diversificat de activități. Până în 2025, forța de muncă a Grupului este de așteptat să depășească 8.800 de angajați în Grecia și în străinătate. Misiunea Grupului AKTOR este de a deveni o forță motrice pentru progres în domeniile sale de operare, creând valoare pentru acționari și societate, contribuind la progres și prosperitate și îmbunătățind viața oamenilor către un viitor durabil.

AKTOR România este cea mai mare filială de construcții a grupului și este prezentă în țară de peste 20 de ani. Compania a finalizat șase proiecte majore și are alte șapte în derulare. Dintre acestea, reabilitarea liniei de cale ferată Brașov - Simeria (tronsonul Coșlariu - Sighișoara - sub-secțiunile: 1. Brașov-Apața și 3. Cața-Sighișoara, și subsecțiunile 2. Apața - Cața) implică modernizarea unei părți esențiale a Coridorului IV paneuropean pentru circulația trenurilor de mare viteză.

Despre spitalul „Grigore Alexandrescu”  
Spitalul Clinic de Urgență pentru Copii „Grigore Alexandrescu” este cel mai vechi spital de copii din România, deschis în 1886. În cadrul spitalului funcționează zece secții clinice și numeroase compartimente medicale, 19 secții complementare și 17 ambulatorii de specialitate. „Grigore Alexandrescu” face parte din Complexul Spitalelor de Urgență București (șase în total, două pentru copii) și asigură asistență medicală de urgență pentru peste 1.200.000 de copii la nivel național. Spitalul asigură educație academică și cercetare în domeniul medical și este afiliat la Universitatea

de Medicină și Farmacie „Carol Davila” din București. În 2005, Clinica de Chirurgie Plastică - Microchirurgie Reconstructivă și Arsuri a fost deschisă într-o clădire nouă și modernă. Este singura unitate din țară cu acest profil și, datorită rezultatelor sale clinice, de cercetare și educaționale în domeniu, a fost acreditată ca centru european EBOPRAS în 2008. Aici funcționează și Banca de Piele, acreditată de Asociația Națională de Transplant (ANT).

Serviciile medicale sunt furnizate de o echipă de peste 1000 de angajați, dintre care peste 130 sunt medici specializați în toate ramurile medicale de bază: pediatrie, chirurgie generală, chirurgie plastică, ortopedie, medicină de urgență, anestezie și terapie intensivă, epidemiologie, servicii paraclinice etc.

Despre spitalul „Dr. Victor Gomoiu” Spitalul Clinic de Copii „Dr. Victor Gomoiu” face parte din categoria spitalelor clinice mono-specialitate, fiind clasificat ca spital clinic cu secții universitare. Este unul dintre cele mai vechi spitale de copii din România, iar astăzi este unul dintre cele mai importante spitale de copii din București. Începând cu anul 2010, spitalul a fost supus unui amplu proces de modernizare. O nouă clădire a fost construită și deschisă oficial în 2018, oferind facilități de ultimă generație și servicii medicale excepționale. Cu peste 200 de departamente și secții specializate în diverse specialități



pediatrice, inclusiv cardiologie pediatrică, gastroenterologie pediatrică, neurologie pediatrică, otorinolaringologie pediatrică, chirurgie pediatrică, ortopedie pediatrică, ortopedie pediatrică și terapie intensivă, spitalul este în prezent unul dintre cele mai

avansate spitale pediatrice din România. De asemenea, spitalul asigură activități de educație academică și cercetare în domeniul medical, fiind afiliat la Universitatea de Medicină și Farmacie „Carol Davila” din București.



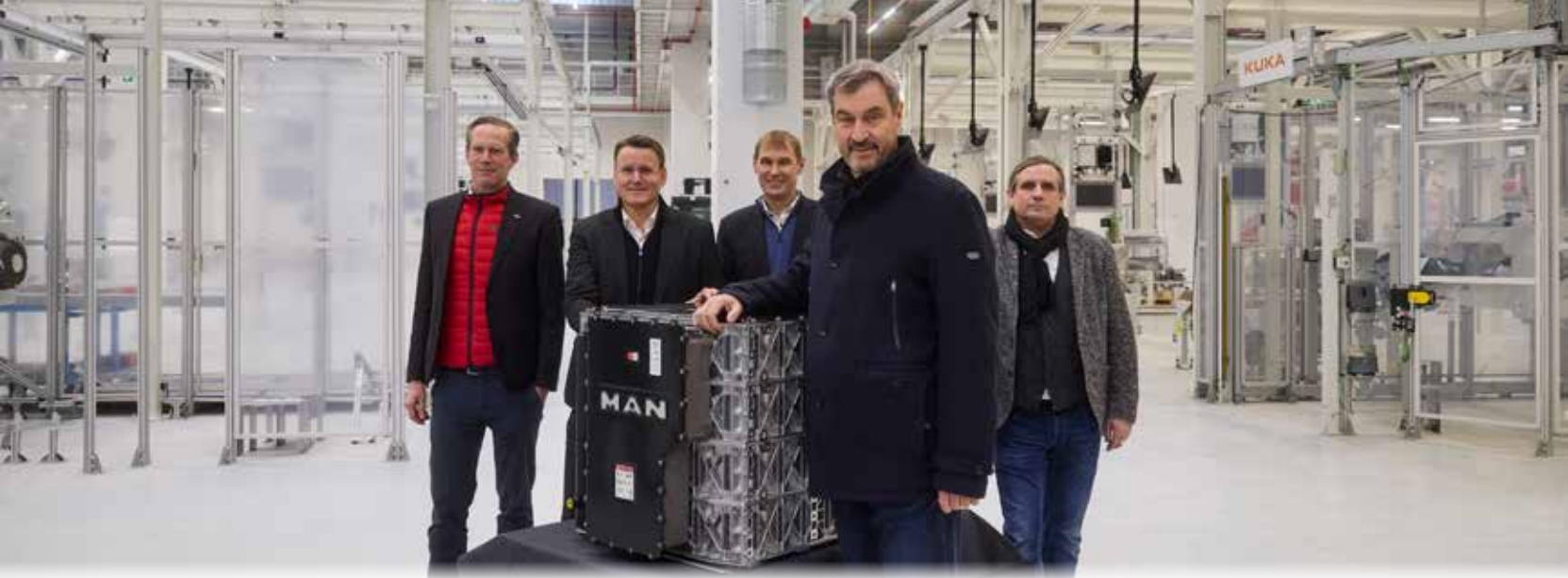
V O L V O

**Volvo FH Aero.**

Eficiență extinsă.

Volvo FH Aero oferă eficiență energetică la un nou nivel. Noul design și tehnologiile inovatoare reduc consumul și îmbunătățesc siguranța și confortul șoferului.

[www.volvotrucks.ro](http://www.volvotrucks.ro)



# MAN A INAUGURAT O NOUĂ FABRICĂ DE PRODUCȚIE A BATERIILOR ÎN NÜRNBERG

**MAN Truck & Bus face tranziția către electromobilitate într-un ritm rapid: după o perioadă de construcție de doar un an, compania sărbătorește ceremonia de inaugurare a noii clădiri destinată producției la scară largă de baterii pentru camioanele și autobuzele complet electrice, la locația sa din Nürnberg.**

La câteva săptămâni după livrarea primului camion MAN eTruck către un client, ceremonia de finalizare a locației de producție reprezintă următorul moment important pentru producătorul de vehicule comerciale cu sediul în München. Începând cu aprilie 2025, bateriile de înaltă tensiune vor fi produse industrial la Nürnberg folosind metode de producție de ultimă generație pe o suprafață de 17.000 metri pătrați. Acest lucru va crea aproape 350 de locuri de muncă noi pentru viitor. MAN va fi primul producător de vehicule comerciale care va începe propria producție în serie de baterii în Germania. Volumul investiției pentru noua clădire, inclusiv investițiile în logistică, infrastructură, clădiri și facilități de producție, se ridică la aproximativ 100 de milioane de euro. La ceremonia de inaugurare au fost prezenți Prim-ministrul Bavariei, Markus Söder, primarul orașului Nürnberg, Marcus König, CEO-ul MAN Truck & Bus, Alexander Vlaskamp și președintele comitetului de întreprindere al locației MAN din Nürnberg, Markus Wansch.

Alexander Vlaskamp: „Sistemele de propulsie ale viitorului sunt create la Nürnberg. Nu doar că dezvoltăm baterii

aici, dar în câteva luni vom utiliza cele mai noi tehnologii pentru a le produce în masă. Ceremonia de finalizare a locației de producție reprezintă o etapă importantă pentru compania noastră pe drumul către marea transformare către electromobilitate. Și este, de asemenea, un angajament clar al MAN față de Bavaria și Germania ca locație de afaceri. Acest lucru a fost posibil datorită colaborării strânse între companie, consiliul de lucrări și politicienii bavarezi.”

În prezent, pachetele de baterii pentru vehiculele complet electrice MAN sunt deja produse în serie mică la locația din Nürnberg. Odată cu începerea producției în serie mare, zona de producție pentru serii mici va fi transformată treptat pentru dezvoltarea următoarei generații de baterii și recondiționarea acestora. Începând cu aprilie 2025, modulele livrate vor fi introduse în straturi de baterii în cadrul producției în serie mare. Aceste straturi vor fi stivuite pentru a forma pachetul de baterii și vor fi supuse unor teste riguroase.

Peste 50 de stații de asamblare manuală și automată și șapte standuri de testare pentru asigurarea calității vor

fi instalate pe o suprafață de 17.000 de metri pătrați. Instalarea primelor sisteme de producție a început deja. Din aprilie 2025, până la 50.000 de baterii pe an vor fi produse în prima fază de extindere. În funcție de modul în care evoluează piața, această capacitate va fi extinsă până la 100.000 de baterii de înaltă tensiune până în 2030. Noua clădire, având o înălțime de peste 35 de metri, este cea mai înaltă clădire de producție din această locație.

Ingo Essel, șeful locației MAN din Nürnberg: „Intrarea în electromobilitate este un pas decisiv către viitor pentru locația noastră. Avem decenii de expertiză în dezvoltarea și producția de motoare și acum suntem, de asemenea, în poziția ideală pentru a ne stabili ca un centru de excelență pentru tehnologiile alternative de propulsie.”

Statul Bavaria finanțează, de asemenea, dezvoltarea și cercetarea în tehnologia bateriilor cu aproximativ 30 de milioane de euro. Printre altele, acest lucru a permis integrarea celulelor inovatoare de sudură cu laser. Sudura cu laser este cea mai inovatoare, eficientă și delicată tehnologie de producție în construcția modulelor de baterii. Cu un laser cu disc puternic de 8 kW, optică ghidată de roboți și senzori ultra-fini, celulele individuale ale bateriei sunt conectate electric cu cea mai mare precizie și calitate. Împreună cu Universitatea Tehnică din München (TU München), MAN cercetează dezvoltarea acestei tehnologii, care va fi utilizată într-o generație viitoare de baterii.



# PROGER GLOBAL NETWORK

## ÎNCHIRIERE UTILAJE ȘI CAMIOANE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI  
MANAGEMENT





## VERSUS S03E07: SCUMPIREA COMBUSTIBILILOR

**Scumpirea constantă a combustibililor amenință multe firme de transport rutier cu falimentul. Cum vedeți rezolvarea acestei probleme? - aceasta este întrebarea celui de-al șaptelea episod și ultimul din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.**

George Niță, director general Holleman, Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics și Alexandru Păun, director general Blue River, sunt protagoniștii celor șapte episoade ale noului sezon din show-ul executivilor din transporturile rutiere românești.

**Alina Johnson Pop, Marketing&PR Revista TIR Magazin:**

Scumpirea constantă a combustibilului amenință multe companii de transport rutier cu falimentul. Cum vedeți rezolvarea acestei probleme?

**George Niță, director general Holleman:** Depindem de evenimentele din țara vecină. Sperăm într-o revenire a situației destul de complicate, la modul general. Scumpirea carburantului este o consecință și o ducem în condițiile de care știm. Este o chestiune de cash-flow. Pentru firmele mici, probabil, este cu atât

mai greu pentru că au de cumpărat combustibil cu banii jos. Pentru firmele mai mari există finanțare, există o linie de credit și, în orice caz, sperăm că această presiune pe care clienții, câteodată, nu o înțeleg, legat de costul combustibilului, să scadă și să revenim la normalitatea de dinainte de aceste evenimente.

**Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:**

Este foarte important ca toți transportatorii să aibă în contractele pe care le semnează cu toți clienții clauza Diesel. E foarte important ca această clauză Diesel să se începând cu un anumit prag. Să se aplice automat, să nu fie la un nivel de înțelegere - atunci când dorește clientul să se aplice, atunci când nu dorește - nu se aplică. Transportatorul trebuie să obțină niște condiții care trebuie să se aplice automat, nu să rămână la nivel de voința clientului. Practic,

este foarte greu să rezistăm pe piață dacă nu se amortizează aceste costuri.

Și atunci, în momentul în care un client nu acordă majorarea tarifului în funcție de motorină, practic se oferă un tarif mai mic decât cel inițial. Și, atunci, transportatorul se vede cumva obligat să se retragă de pe piață pentru că nu mai este profitabil. Va trebui să se retragă de pe piață pentru că nu face față costurilor.

**Alexandru Păun, director general Blue River:**

Cred că o abordare corectă cu clientul și o clauză de combustibil, pe care să o avem în contract, pe care să o solicităm încă de la semnarea contractului și nu să mergem în orb. Să avem încredere că atunci când se întâmplă fluctuații de preț la combustibil pe piață, clientul va și răspunde solicitărilor.

Ar rezolva această problemă și nu ne-am mai teme de fluctuațiile de combustibil. Din păcate, transportatorii mici nu își permit. Spun asta din proprie experiență. Atunci când aveam câteva camioane ne era foarte greu să avem o putere de negociere. Dar, cred că fiecare cum ne așternem așa dormim. Și transportatorii mici nu trebuie să accepte orice tarif și orice condiții le impune clientul. Atunci, cred că nu vor ajunge la faliment.

Nu știu cât de afectate pot fi companiile dacă și-au luat măsuri înainte de această problemă. Noi și dacă am avut contracte în care nu am avut clauza de combustibil, atunci când lucrurile au început să degereze, am mers spre client și am solicitat în mod expres să includem clauza de combustibil.





Cum v-am spus, fiind o companie medie spre mare, am avut putere de negociere și a fost destul de ușor. Cei mici nu știu ce putere de negociere au și cum pot gestiona aceste situații.

### Despre serial

VERSUS este un serial produs în exclusivitate pentru TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin. În fiecare dintre cele șapte episoade ale show-ului, trei executivi ai unor firme de transport rutier răspund la câte o întrebare lansată de jurnaliștii revistei TIR Magazin. Cele șapte întrebări sunt formulate după o minuțioasă analiză a celor mai importate subiecte de business, care îi preocupă în cea mai mare măsură în prezent pe transportatorii români.

### Episodul 01

Ce ar trebui să facă autoritățile din România pentru a rezolva, într-o oarecare măsură, criza de șoferi profesioniști? - aceasta este întrebarea primului episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

**Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin:** Ce ar trebui să facă autoritățile din România pentru a rezolva, într-o oarecare măsură, criza de șoferi profesioniști?

**George Niță, director general Holleman:** Dacă nu mai sunt suficienți șoferi autohtoni, atunci autoritățile ar trebui să încurajeze venirea unor șoferi din alte țări, care doresc să lucreze la noi pe baza unor examene care s-ar putea lua, la noi, într-o limbă de circulație internațională.

**Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:** Autoritățile din România ar trebui să investească mai mult în direcția educării profesionale - școli profesionale care să pregătească șoferii profesioniști, să pregătească și mecanici auto, să pregătească



și electricieni. Fapt pentru care ar trebui mai multe investiții din partea statului în pregătirea tehnică a acestora.

Ar mai fi și tratamentul fiscal aplicat șoferilor pe plan intern. Considerăm că este o discriminare flagrantă între impozitarea diurnei pe parcurs intern, care este deductibilă în valoare de 50 de lei și diurna pentru transportul internațional, care este de 87 de euro. Deci, practic, este un ecart foarte mare între aceste două valori și, practic, statul încurajează exportul de forță de muncă. Deci, mai puțini șoferi sunt interesați să lucreze pe plan intern, întrucât salariile și diurnele sunt mult mai mult impozitate, fapt pentru care angajatorii nu își pot permite să ofere condiții financiare comparabile cu cele de pe plan extern.

**Alexandru Păun, director general Blue River:** Răspunsul este cu bătaie mai lungă. Pentru a rezolva această criză de personal, nu doar în domeniul transporturilor, autoritățile trebuie să investească mai mult în educație și în sănătate. Am auzit des faptul că noi nu plătim destul de bine șoferii pentru a-i motiva să se întoarcă în țară pe cei care au plecat afară. Cred că în acest moment suntem la nivelul salariilor din Vestul Europei, cred că suntem, peste media salariilor din Vestul Europei.

Nu doar banii îi mână pe acești oameni să rămână în afara granițelor țării, ci sistemul în care trăim. Cred cu tărie că un sistem sănătos i-ar aduce înapoi acasă. Și cred cu tărie că nu banii îi mână pe oameni să părăsească țara, ci

sistemul în care trăim.

Și acest fapt nu trebuie ascuns: nu avem un sistem educațional bine pus la punct, nu avem un sistem sanitar foarte bine pus la punct. Până atunci, pentru că asta nu se poate realiza într-un timp scurt și ușor, ar trebui să se aducă mai mulți șoferi și personal extracomunitar. Cred că ar trebui înlesnită legislația sau procedurile de aducere a șoferilor extracomunitari. Lucrurile sunt simple, trebuie doar să se dorească. Dacă ni se tot spune că sunt șoferi suficienți și că doar trebuie să îi aducem de afară, asta nu ține doar de noi. Pe termen scurt cred că am putem rezolva problema cu șoferi extracomunitari. Nu avem un șomaj atât de ridicat încât să spunem că defavorizăm angajații din România. Cu acești șoferi extracomunitari putem crește volumul de transport și să aducem mai multă valută de afară. Cea care e cu bătaie mai lungă trebuie rezolvată de autorități, pentru că fără educație este foarte greu să ne dezvoltăm într-o direcție foarte bună, la fel cu sănătatea. La partea cu șoferii extracomunitari, lucrurile sunt extrem de simple. Trebuie să se ia niște măsuri rapide și lucrurile să fie mai ușoare din punct de vedere al procedurilor.

### Episodul 02

Ce modalități ați găsit în firmă pentru a vă fideliza personalul și pentru a contracara plecarea șoferilor profesioniști?- aceasta este întrebarea celui de-al treilea episod din cel de-al doilea sezon al serialului VERSUS.

**Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin:**

Ce modalități ați găsit în firmă pentru a vă fideliza personalul și pentru a contracara plecarea șoferilor profesioniști?

**George Niță, director general Holleman:**

Încercăm să avem o fluctuație a personalului cât se poate de mică. Șoferii sunt interesați de venituri cât mai mari. Este și firesc pentru munca pe care o prestează. Și noi încercăm să avem autotractoare și trailere cât mai noi, cât mai puțin uzate moral. Să le asigurăm o întreținere tehnică adecvată astfel încât șoferul să se simtă în siguranță. Să creăm o atmosferă de lucru cât se poate de bună, reciproc avantajoasă, astfel încât toată lumea să fie mulțumită.

**Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:**

În firmă am aplicat mai multe măsuri. Una dintre ele este cea a bonusării șoferilor în funcție de numărul de ani petrecuți în firma noastră. Practic, sunt încurajați cei care au mai mulți ani de vechime în firmă și sunt bonusați în consecință.

Încercăm iarăși să oferim condiții optime de muncă prin înlocuirea camioanelor care sunt mai vechi cu camioane noi, investind aproape în fiecare an în camioane noi, pe care le comandăm de la producători. Și, trei, printr-un dialog permanent cu șoferii, să vedem care sunt doleanțele dâșilor, să vedem cum putem să venim în întâmpinarea acestor doleanțe pe care le au, pe orice plan ar fi ele.

**Alexandru Păun, director general Blue River:**

Am încercat, în primul rând, să avem o apropiere față de conducătorii auto. De fapt, nu numai de conducător auto ci, în general, de toți colegii noștri. La noi există un management pe orizontală. Suntem o companie care abordează problemele cu democrație, cred eu, mult prea lejeră, dacă pot spune așa! Am încercat să fim foarte corecți



și transparentți în ceea ce facem. Și ori de câte ori avem o problemă încercăm să o comunicăm înainte, să discutăm și să găsim soluții împreună. Un salariu corect, o plată la termen, fără întâzieri! Nu facem nimic în mod special, cred eu! Și am reușit să menținem flota activă permanent, cu mici suișuri și coborâșuri, dar totul a fost OK. Nu cred că facem nimic deosebit, v-am spus, în afară de faptul că discutăm permanent cu colegii noștri. Încercăm să le identificăm problemele, chiar și cele personale, nu numai cele profesionale și asta cred că a ajutat foarte mult.

**Episodul 03**

În ce măsură firma pe care o conduceți a simțit efectele războiului din Ucraina?- aceasta este întrebarea celui de-al treilea episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

**Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin:**

În ce măsură firma pe care o conduceți a simțit efectele războiului din Ucraina?

**George Niță, director general Holleman:**

Situația din Ucraina ne-a afectat ca și pe ceilalți transportatori așteptând în graniță mult mai mult decât era de așteptat înainte de război. Am așteptat și în porturi pentru încărcare și descărcare. Au dispărut anumite slujbe de proiect-cargo în favoarea altora.

Am avut, în schimb, de suferit în Ucraina pentru că eram în operațiuni deosebite în momentul în care, pe 24 februarie 2022, au atacat rușii. Noi eram într-un proiect de transporturi de turbine eoliene într-un proiect în zona Nicolaev și ne-a fost dificil să ieșim din țară în condiții de război. În condițiile în care drumurile erau blocate, și la graniță a fost complex. Armata ucraineană ne-a rechiziționat câteva capete tractor și un trailer. Nu ne-a compensat cu nimic. Mai mult decât atât, ne-au oprit la graniță anumite echipamente pe care foarte greu am reușit să le aducem din țară. Doreau dumnealor să le rețină, să le rechiziționeze. A fost o situație destul de delicată. Astfel că suntem cea mai afectată firmă de transport în relația cu Ucraina și cu războiul care s-a ivit la graniță.

**Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:**

În primul rând, au fost efectele creșterii prețului la motorină. A fost acel boom din martie, când motorina a ajuns la 10 lei pe litru. A fost un impact foarte mare din punct de vedere al costurilor și ca efect ulterior a antrenat și creșteri de costuri începând cu piese, anvelope, service, mentenanță. Costurile acestea au generat inflația care a fost 15%. A însemnat un cost suplimentar pe care a trebuit să îl suportăm și, implicit, costurile salariale au crescut, dat fiind că toți salariații au

pierdut din puterea de cumpărare. Automat, a fost necesar să mărim veniturile fiecărui angajat pentru a suporta acest ecart care s-a produs din cauza inflației. Din păcate, clienții nu au fost toți foarte receptivi în privința amortizării efectului inflației și s-au limitat la a acoperi total sau parțial scumpirea motorinei.

**Alexandru Păun, director general Blue River:** Nu cred că putem fi luați ca un etalon. Noi avem o constantă și încercăm să nu avem perioade foarte aglomerate. Încercăm să găsim clienți care ne pot oferi constant niște volume. Nu profităm de ocaziile în care putem face transport spot cu sume mai mari de bani. Pot spune că războiul nu ne-a afectat atât de tare. Ne-a afectat din prisma faptului că au fost creșterile de motorină, inflația. Nu sunt în măsură să spun că a fost doar pentru că a început războiul sau pentru că așa se întâmpla indiferent. E clar că lucrurile nu au stat bine după începerea războiului și, într-o mică măsură, ne-a afectat. Au fost lunile în care combustibilul a crescut foarte mult.

Oricât de atenți am fost și am ajustat prețurile și am avut clienți foarte deschiși din punctul ăsta de vedere... De la 3 luni, am trecut la o lună cu ajustarea clauzei de motorină. Când am văzut că nu reușim nici la o lună de zile, cu unii am trecut chiar la o săptămână. Am reglat lucrurile din mers și am reușit să trecem de aceste probleme care păreau destul de grave. S-au remediat între timp și pot spune că nu ne-a afectat foarte tare războiul. Ne-a afectat pe plan emoțional, pentru că nu îți imaginezi că, în 2022, se mai poate să luptăm cu bâtele și cu armele. S-au dus războaie economice și se putea duce și acesta la fel. Din acest punct de vedere ne-a afectat cel mai tare.

În rest, business-ul într-o mică măsură ne-a afectat. Nu pot spune că a fost atât de grav.

#### **Episodul 04**

Cât de important este pentru transportatorii rutieri ca România să intre în Schengen? - aceasta este întrebarea celui de-al patrulea episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

#### **Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin:**

Cât de important este pentru transportatorii rutieri ca România să intre în Schengen?

#### **George Niță, director general Holleman:**

Pentru transportatori este deosebit de important. Câștigăm timp și timpul înseamnă bani și toată lumea este mulțumită. Nu se stă la aceste granițe. Nu mai este o înjosire a omului care este pe camion, a firmei, a clienților. Nu mai trebuie să înghițim acești timpi pierduți. Pentru că nu putem spune clienților despre toate aceste probleme, deși dâșii le știu. Este un avantaj deosebit pe care l-am avea. Sperăm că și autostrăzile să fie complete, să putem merge într-un singur program de la București până dincolo de granița cu Ungaria.

#### **Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:**

Pentru transportatorii rutieri intrarea în Schengen ar însemna timpi de așteptare mult mai mici la frontieră. S-ar fluidiza foarte mult traficul internațional și în mod automat ar scădea costurile unei curse. Ar însemna folosirea unei curse, automat, ar însemna folosirea mult mai bună a camioanelor și utilizarea fără aceste blocaje care de multe ori durează foarte mult timp.

#### **Alexandru Păun, director general Blue River:**

Cred că este foarte important ca România să adere la spațiul Schengen prin prisma faptului că avem foarte mari pierderi de timp, de bani, de energie, în discuțiile cu clienții pentru că întârziem livrările. Șoferii sunt înținși la maxim pentru că își pierd un program din timpul de

condus în vămile din România. Este foarte important din prisma faptului că sunt puțini șoferi și avem problema pe care o avem cu lipsa de personal. Șoferii blocați în vamă ar putea suplini, într-un fel sau altul, această lipsă de conducători auto. Pierderile sunt de timp și de bani. Un camion cheltuie bani în momentul în care stă, nu produce. Sunt multe neajusuri din acest punct de vedere și atunci e clar că e nevoie imediată să aderăm la spațiul Schengen. Trebuie să depunem toate eforturile noi, guvernul. Autoritățile în măsură ar trebui să facă presiuni mult mai mari și să ia niște decizii în acest sens și măsuri.

#### **Episodul 05**

Cum afectează prevederile Pachetului Mobilitate 1 piața românească a transporturilor rutiere și cât de afectată a fost firma pe care o conduceți? - aceasta este întrebarea celui de-al cincilea episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

#### **Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR Magazin:**

Cum afectează prevederile Pachetului Mobilitate 1 piața românească a transporturilor rutiere și cât de afectată a fost firma pe care o conduceți?

#### **George Niță, director general Holleman:**

Cred că această nouă legislație ne afectează pe toți. Trebuie să aducem oamenii, mașinile. Nu avem chiar atât de mult transport în comunitate, facem mai mult tur-retur. În proiecte mai lungi, trebuie să facem acești pași și această chestiune ne afectează financiar și nu ne place.

#### **Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:**

Firma noastră e focusată mai mult pe domeniul transportului intern și nu putem spune că am fost afectați de această măsură. Nu avem foarte multe curse în extern. Și atunci practic nu am fost afectați deloc.

**Alexandru Păun, director general Blue River:**

Îmi este foarte greu să vorbesc despre această piață pentru că e foarte greu să știu ce se petrece la ceilalți. Ce pot să vă spun e ce se întâmplă la noi. Am început să vorbim cu clienții mult înainte de implementarea Pachetului de Mobilitate. Practic, de când a început să se discute de acest Pachet de Mobilitate.

Am încercat să transpunem sau să punem responsabilitatea pe client ca să aducem camioanele acasă. Acesta este, din punctul nostru de vedere, cel mai important lucru care a fost împotriva firmelor de transport din sud-estul Europei.

Am reușit cu aproape toți clienții - un singur client a refuzat să ne întoarcă toate camioanele acasă la opt săptămâni și am închis colaborarea. Am fost foarte fermi din acest punct de vedere. Am reușit o foarte lungă perioadă de timp să aducem camioanele la opt săptămâni, poate și înainte de acest termen, nu am depășit niciodată.

Ne este tot mai greu să facem lucrul acesta având în vedere că și volumele sunt în scădere. Nu reușim să mai respectăm în totalitate această întoarcere a camioanelor acasă. Facem tot ceea ce este posibil să îl respectăm, dar din păcate mai sunt foarte mulți factori care influențează acest lucru.

Întoarcerea acasă a șoferilor la patru săptămâni nu e o mare problemă pentru că suntem obligați să le oferim posibilitatea de a se întoarce acasă, dar dacă ei refuză nu îi putem obliga.

Celor care doresc să se întoarcă la patru săptămâni le oferim posibilitatea și îi aducem acasă.

Nu s-a întâmplat până acum să ne solicite cineva - au spus că ei rămân să meargă la prieteni sau să facă ce vor ei. E timpul lor liber și nu îi putem forța!

Au fost un pic temători la început pentru că ne-au tot întrebat: ne veți aduce la patru săptămâni acasă? Pentru că noi, în felul acesta, nu reușim să ne acoperim cheltuielile lunare și nu este OK. Am spus

că, dacă ei nu doresc, nu îi putem obliga să se întoarcă. A fost un lucru benefic de ambele părți.

Un pic mai mult de muncă a fost cu detașarea transnațională, pentru că acolo trebuie să respectăm, să declarăm în portalul IMI toate detașările, trebuie să ținem cont de plata salariului în fiecare țară pe care o tranzităm. De fapt, nu pe care o tranzităm. Atunci când șoferul e detașat în adevăratul sens al cuvântului, el nu face doar tranzit al țării. Încărcăm, descărcăm în țara respectivă, atunci trebuie să calculăm salariul minim din acea țară.

Aici este o muncă titanică. Aici, ne-a ajutat sistemul telematic pe care noi îl avem și ne ajută și cu detașările.

În spate, colegii mei depun o muncă titanică pentru a avea o realitate a ceea ce se întâmplă pe teren. A fost ca o piedică pusă, dar am reușit să trecem peste și vom continua în această direcție fără să ne pună mari probleme.

**Episodul 06**

În ultimii ani, impozitarea diurnei șoferilor profesioniști a fost constant în atenția ANAF și a Parlamentului. Ce credeți că ar trebui făcut în această direcție? - aceasta este întrebarea celui de-al șaselea episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

**Alina Johnson-Pop, Director Marketing&PR Revista TIR**

**Magazin:** În ultimii ani, impozitarea diurnei șoferilor profesioniști a fost constant în atenția ANAF și a Parlamentului. Ce credeți că ar trebui făcut în această direcție?

**George Niță, director general Holleman:**

Autoritățile, Fiscul, bineînțeles că încearcă să adune venituri la bugetul de stat. Cred că ar putea să se uite în alte direcții mai atent. Este transportul o ramură care funcționează. Facem în România destul de multe cifre și pentru balanța de plăți a României. Ideea de a mai fiscaliza, de a mai taxa veniturile șoferilor nu mi se pare deosebită. Nu cred că vor

fi avantaje pentru transportatorii români. Șoferii vor fi angajați de firme străine și cine are de pierdut este tot transportatorul român. Este evident.

**Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:**

Din punctul nostru de vedere, ca transportatori specializați pe domeniul intern, am dori să se facă o aliniere a diurnei pe plan intern cu cea a diurnei pe plan extern. În sensul de a avea o diurnă deductibilă similară pe plan intern cu cea de pe plan extern. Ca să putem beneficia și noi de anumite prevederi fiscale de care beneficiază colegii care fac transport internațional.

**Alexandru Păun, director general Blue River:**

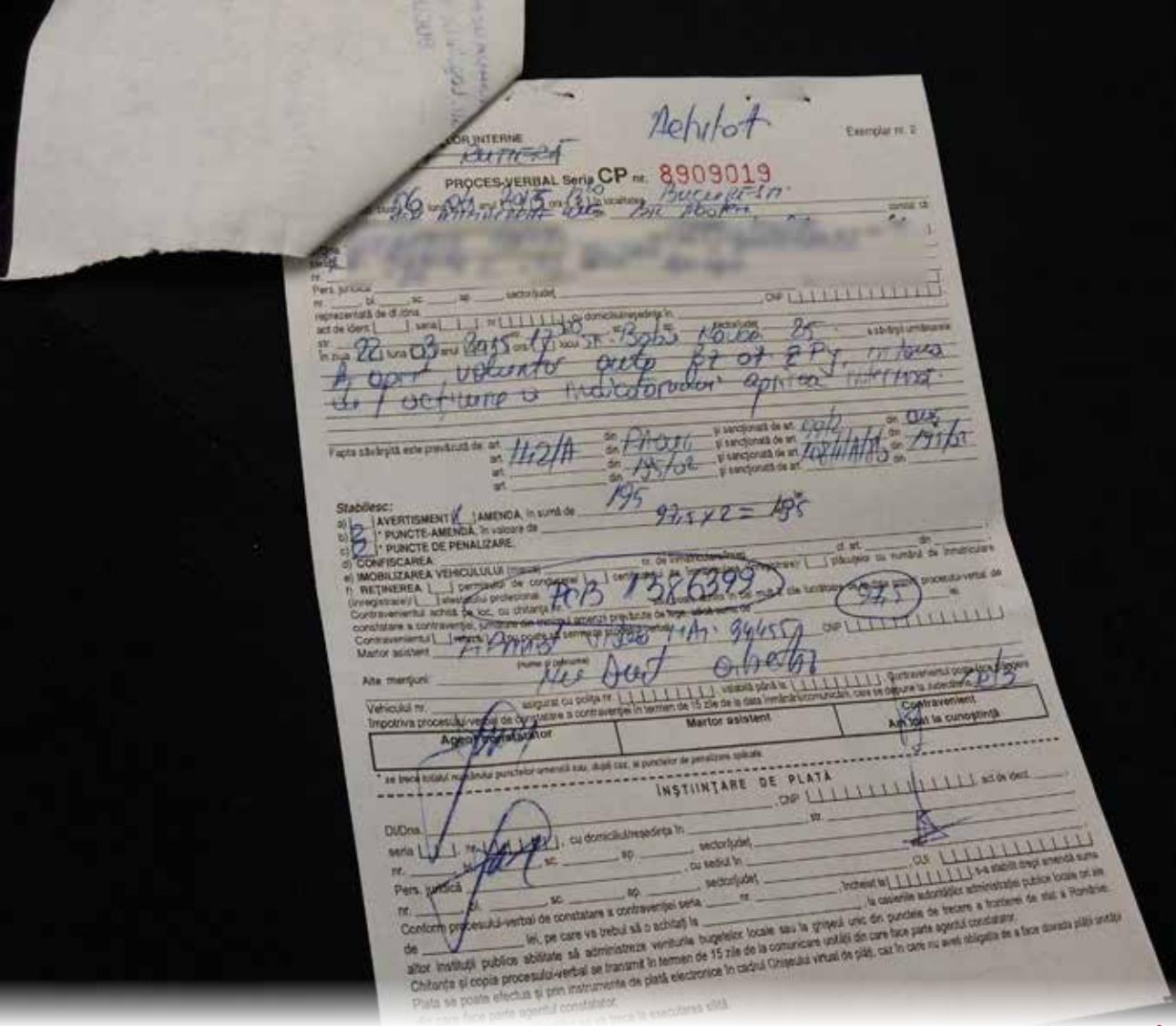
Sunt de părere că autoritățile ar fi trebuit să vadă oportunitatea majorării diurnei neimpozabile așa cum au făcut vecinii noștri, polonezii și bulgarii, care au majorat pragul de neimpozitare, pe când la noi a scăzut pragul de neimpozitare. Pot spune că nu ne-a afectat atât de tare din prisma faptului că avem un bonus pentru vechime pentru șoferi. Și, atunci, toți șoferii care aveau o vechime în companie aveau un salariu brut un pic mai mare. Și, atunci, am reușit să păstrăm acel prag de 87,5, cât e și în prezent. Unde a fost cazul, am plătit impozite pe diurna neimpozabilă.

Cred că ar fi fost necesar să avem un nivel mai mare de diurnă neimpozabilă pentru că așa am fi rămas competitivi în piață. Azi, cel puțin Lituania vine cu niște tarife mult mai mici ca noi și simțim asta cu clienții mari pe care îi avem, pentru că pun presiune pe tarife. Având în vedere că și volumele au scăzut, e cu atât mai grav. Dar, vom depăși cu siguranță și acest moment. Sperăm că autoritățile să revină la o ușurare a impozitării diurnei și să putem să mai balansăm un pic diferența dintre tarifele practice de noi și celelalte state din sud-estul Europei.

# CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



**DIN NOIEMBRIE 2019**  
**PE TIRMAGAZIN.RO SI**  
**FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN**



# CE AMENZI ȘI ROVINIETE VEI PLĂȚI ÎN 2025?

**Creșterea salariului minim, de la 3.700 la 4.050 de lei, a dus la scumpiri în serie care îi vor „arde” la buzunar pe șoferi.**

## **Amenzi mai mari din ianuarie**

Punctul-amendă, în funcție de care se calculează amenzile rutiere, s-a majorat de la 1 ianuarie, odată cu creșterea salariului minim la 4.050 de lei. Mai exact, deoarece reprezintă valoric 5% din salariul minim brut pe țară, punctul-amendă are acum valoarea de 202,5 lei. Astfel, de exemplu, în cazul în care intră în intersecție pe culoarea galbenă a semaforului, șoferii riscă amenzi de peste 600 de lei, iar în cazul în care trec pe roșu, amenzi de puțin peste 1.000 de lei (în acest caz se și suspendă dreptul de a conduce).

Potrivit Codului rutier, amenzile contravenționale se stabilesc în baza valorii numărului punctelor-amendă aplicate de polițist, în funcție de abatere, punctul-amendă

având acum valoarea de 202,5 lei (5% din salariul minim brut pe țară). Astfel, în funcție de abaterile de la Codul rutier, șoferii plătesc acum pentru contravențiile rutiere amenzi cu următoarele valori:

- clasa I: două sau trei puncte-amendă (405 sau 607,5 lei);
- clasa a II-a: patru sau cinci puncte-amendă (810 sau 1.012,5 lei);
- clasa a III-a: de la șase la opt puncte-amendă (de la 1.215 la 1.620 de lei);
- clasa a IV-a: de la nouă la 20 de puncte-amendă (de la 1.822,5 la 4.050 de lei);
- clasa a V-a: de la 21 la 100 de puncte-amendă (de la 4.252,5 la 20.250 de lei) - se aplică doar persoanelor juridice.

## **Clasa I de sancțiuni**

Concret, șoferii riscă acum amenzi de până la 607,5 lei (încadrate în clasa I de sancțiuni) pentru:

- conducerea unui autovehicul în mod nejustificat cu o viteză cu cel puțin 10 km/h sub limita minimă obligatorie stabilită pe tronsonul de drum respectiv;
- nerespectarea obligației de semnalizare a manevrei de schimbare a direcției de mers;
- conducerea unui vehicul avariat peste termenul de 30 de zile de la data eliberării documentului de constatare a avariei;
- lăsarea liberă în timpul conducerii a volanului;
- nerespectarea semnificației culorii galbene a semaforului;
- folosirea incorectă a luminilor de drum la întâlnirea cu un autovehicul care circulă din sens opus;



- nerespectarea obligației de a purta, în timpul circulației pe drumurile publice, centura de siguranță;
- depășirea cu 10-20 km/h a vitezei maxime admise;
- nerespectarea obligației de a folosi și pe timpul zilei luminile de întâlnire sau luminile pentru circulația diurnă.

### **Clasa a II-a de sancțiuni**

Apoi, conducătorii auto riscă amenzi de până la 1.012,5 lei (încadrate în clasa a II-a de sancțiuni) pentru:

- nerespectarea semnificației indicatoarelor și marcajelor de obligare;
- conducerea unui autovehicul care are montate anvelope cu alte dimensiuni sau caracteristici decât cele pentru care au fost omologate ori sunt uzate peste limita admisă;
- conducerea unui autovehicul care, în mers sau staționare, poluează fonic sau emană noxe peste limita legal admisă;
- oprirea nejustificată pe banda de urgență a autostrăzilor;
- depășirea cu 21-30 km/h a vitezei maxime admise;
- pătrunderea într-o intersecție atunci când circulația în interiorul acesteia este blocată;
- staționarea neregulamentară; folosirea luminilor de ceață în alte condiții decât pe timp de ceață;
- depășirea coloanelor de vehicule oprite la culoarea roșie a

semaforului sau la trecerile la nivel cu calea ferată;

nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului;

- nerespectarea semnalelor, indicațiilor și dispozițiilor polițistului rutier;

- adoptarea unui comportament agresiv în conducerea vehiculelor pe drumurile publice.

Pentru unele dintre abaterile din lista de mai sus se aplică, pe lângă amendă, și sancțiunea complementară de suspendare a exercitării dreptului de a conduce pentru o perioadă de 30 de zile.

### **Clasa a III-a de sancțiuni**

În cazul sancțiunilor încadrate în clasa a III-a, amenzile sunt cuprinse între 1.215 și 1.620 de lei. Astfel,

șoferii riscă aceste amenzi pentru:

- conducerea unui autovehicul cu permis de conducere a cărui valabilitate a expirat;
- nepăstrarea distanței laterale suficiente față de vehiculul care circulă din sens opus;
- nerespectarea obligației de a permite părăsirea intersecției conducătorului vehiculului rămas în interiorul acesteia;
- nerespectarea regulilor privind circulația pe benzi;
- nerespectarea obligației conducătorului de vehicul de a avea asupra sa documentul de

identitate sau, după caz, permisul de conducere, documentul de înmatriculare ori de înregistrare a vehiculului condus, documentele referitoare la bunurile transportate etc;

- folosirea telefoanelor mobile atunci când conducătorii de vehicule se află în timpul deplasării pe drumurile publice, cu excepția celor prevăzute cu dispozitive tip "mâini libere";

- nerespectarea obligației de a menține permanent curate parbrizul, luneta și geamurile laterale ale autovehiculului, dacă prin aceasta se restrânge sau se estompează vizibilitatea în timpul mersului;

- depășirea cu 31-40 km/h a vitezei maxime admise;

- nerespectarea regulilor de circulație la trecerea unei coloane oficiale sau intercalarea într-o astfel de coloana;

- circulația pe sens opus;

- neacordarea priorității de trecere pietonilor angajați în traversarea regulamentară a drumului public prin locurile special amenajate și semnalizate;

- neacordarea priorității de trecere vehiculelor care au acest drept;

- nerespectarea regulilor privind depășirea.

În unele dintre cazurile amintite mai sus, amenda e însoțită și de suspendarea permisului de conducere pentru 60 de zile.



### **Clasa a IV-a de sancțiuni**

Amenzile din clasa a IV-a de sancțiuni sunt cuprinse între 1.822 și 4.050 de lei și se dau, printre altele, pentru:

- conducerea pe drumurile publice a unui vehicul care prezintă deficiențe periculoase sau a unui vehicul înregistrat al cărui termen de valabilitate a inspecției tehnice periodice a expirat;
- neefectuarea radierii vehiculelor din evidență, în cazurile și termenele prevăzute de lege;
- neefectuarea verificării medicale periodice;
- deținerea simultană a două permise de conducere naționale, dintre care unul eliberat de o autoritate competentă străină;
- nerespectarea de către proprietarul sau deținătorul mandatat al unui vehicul a obligației de a comunica polițiștilor datele de identificare ale persoanei căreia i-a încredințat vehiculul pentru a-l conduce pe drumurile publice;
- săvârșirea de către conducătorii de vehicule sau pasagerii acestora de gesturi obscene, proferarea de injurii, adresarea de expresii jignitoare sau vulgare participanților la trafic;
- nerespectarea regulilor privind remorcarea vehiculelor;
- conducerea autovehiculului pe drumurile publice acoperite cu zăpadă, gheață sau polei, fără ca acesta să fie dotat cu anvelope de iarnă;
- aplicarea tratamentelor chimice

sau a foliilor neomologate pe parbriz, lunetă sau pe geamurile laterale;

- conducerea unui vehicul a cărui înmatriculare este suspendată;
  - depășirea cu 41-50 km/h a vitezei maxime admise;
  - staționarea ori parcarea autovehiculelor pe autostradă sau pe drumul expres în alte locuri decât cele special amenajate și semnalizate;
  - conducerea sub influența băuturilor alcoolice, dacă fapta nu constituie, potrivit legii, infracțiune;
  - circulația nejustificată a autovehiculelor pe banda de urgență a autostrăzilor;
  - neoprirea la trecerea la nivel cu calea ferată când barierele sau semibarierile sunt coborâte ori în curs de coborâre sau când semnalele cu lumini roșii și/sau sonore sunt în funcțiune.
- Pentru unele dintre abaterile care aduc sancțiuni din clasa a IV-a se suspendă dreptul de a conduce pe o perioadă de 90 sau 120 de zile.

### **Clasa a V-a de sancțiuni**

Amenzile din clasa a V-a au valori cuprinse între 4.252 și 20.250 de lei și se dau doar persoanelor juridice, printre altele, pentru:

- neîndeplinirea obligațiilor de instalare a mijloacelor de semnalizare rutieră, precum și a dispozitivelor speciale de acest fel sau instalarea necorespunzătoare a acestora ori fără avizul poliției rutiere;
- amplasarea în zona drumului

public de dispozitive care pot fi confundate cu indicatoarele ori instalațiile care servesc la semnalizarea rutieră ori realizarea de construcții sau instalații ori crearea de alte obstacole de natură să le limiteze vizibilitatea sau eficacitatea;

- instituirea de restricții de circulație pe drumurile publice fără autorizația administratorului drumului și avizul poliției rutiere;
- nerespectarea obligației de a comunica, în termenul indicat în cuprinsul solicitării poliției rutiere sau poliției locale, datele de identificare ale persoanei căreia i-a încredințat vehiculul pentru a-l conduce pe drumurile publice;
- neîndeplinirea obligațiilor ce revin organizatorilor întrecerilor autorizate de a lua toate măsurile necesare pentru desfășurarea în siguranță a acestora, precum și pentru protecția celorlalți participanți la trafic.

### **Schimbări și la plata rovinietei**

Taxa de drum este obligatorie pentru orice vehicul de transport persoane sau marfă, care circulă pe drumurile din România. Costul unei Roviniete variază în funcție de tipul de autoturismului, dar și de durata valabilității dorite. Vă prezentăm mai jos lista prețurilor pentru fiecare categorie de vehicul și schimbările care au intrat în vigoare de la 1 ianuarie 2025.

Veniturile obținute din vânzarea Rovinietei sunt direcționate către Compania Națională de





Administrația Infrastructurii Rutiere (CNAIR) și folosite pentru întreținerea drumurilor naționale, modernizarea și îmbunătățirea siguranței rutiere.

### **Rovinieta în 2025. Lista prețurilor și durata de utilizare pentru fiecare categorie de vehicul**

Pentru categoria A, tipul vehiculului, autoturism, poate fi cumpărată Rovinieta cu valabilitate: o zi, 10 zile, 30 de zile, 60 de zile și 12 luni. În ianuarie 2025, plata pentru o zi este de 2,5 euro (tva inclus), iar pentru 12 luni costul este de 28 euro (tva inclus).

Pentru categoria B, tipul vehiculului, vehicule de transport marfa cu MTMA mai mică sau egală de 3.5 tone, poate fi cumpărată Rovinieta cu valabilitate: o zi, 10 zile, 30 de zile, 60 de zile și 12 luni. În ianuarie 2025, plata pentru o zi este de 8,6 euro (tva inclus), iar costul pentru 12 luni este de 96 euro (tva inclus).

Pentru categoria C, tipul vehiculului, vehicule de transport marfa cu MTMA mai mare de 3.5 tone și mai mică sau egală de 7.5 tone, poate fi cumpărată Rovinieta cu valabilitate: o zi, 7 zile, 30 de zile, 12 luni. În ianuarie 2025, plata pentru o zi este de 4 euro (tva inclus), iar costul pentru 12 luni este de 320 euro (tva inclus).

Pentru categoria D, tipul vehiculului, vehicule de transport marfa cu MTMA mai mare de 7.5 tone și mai mică de 12 tone, poate fi cumpărată Rovinieta cu valabilitate: o zi, 7 zile, 30 de zile, 12 luni. În ianuarie 2025, plata pentru o zi este de 7 euro (tva

inclus), iar costul pentru 12 luni este de 560 euro (tva inclus).

Pentru categoria E, vehicule de transport marfa cu MTMA mai mare sau egală de 12 tone, cu maximum 3 axe (inclusiv), poate fi cumpărată Rovinieta cu valabilitate: o zi, 7 zile, 30 de zile, 12 luni. În ianuarie 2025, plata pentru o zi este de 9 euro (tva inclus), iar costul pentru 12 luni este de 720 euro (tva inclus).

Pentru categoria F, vehicule de transport marfa cu MTMA mai mare sau egală de 12 tone, cu minimum 4 axe (inclusiv), poate fi cumpărată

Rovinieta cu valabilitate: o zi, 7 zile, 30 de zile, 12 luni. În ianuarie 2025, plata pentru o zi este de 11 euro (tva inclus), iar costul pentru 12 luni este de 1210 euro (tva inclus).

Pentru categoria G, vehicule de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv conducatorul auto) și maximum 23 locuri pe scaune (inclusiv conducatorul auto), poate fi cumpărată Rovinieta cu valabilitate: o zi, 7 zile, 30 de zile, 12 luni. În ianuarie 2025, plata pentru o zi este de 4 euro (tva inclus), iar pentru 12





luni 320 euro (tva inclus). Pentru categoria H, vehicule de transport persoane cu mai mult de 23 locuri pe scaune (inclusiv conducatorul auto), poate fi cumpărată Rovinietă cu valabilitate: o zi, 7 zile, 30 de zile, 12 luni. În ianuarie 2025, plata pentru o zi este de 7 euro (tva inclus), iar costul pentru 12 luni este de 560 euro (tva inclus). Cursul de schimb Euro/leu valabil pentru Rovinietele eliberate în luna ianuarie 2025 = 4.9764 lei pentru 1 euro, sursă CNAIR.

### **Probleme și la ITP**

Registrul Auto Român (RAR) a emis un comunicat prin care dezmente o serie de informații false apărute recent în spațiul public. Conform acestor "știri", legislația ar fi fost modificată astfel încât inspecția tehnică periodică (ITP) pentru anumite categorii de mașini să se efectueze la intervale diferite, iar reparațiile vehiculelor mai vechi de 15 ani ar fi interzise. RAR atrage atenția că aceste afirmații sunt complet neadevărate. În acest context, va prezentăm în cele ce urmează o serie de informații referitoare la acest subiect.

### **Inundați de știri false**

"Știm că, uneori, începutul de an vine cu diferite schimbări, dar vă spunem cu siguranță că nu s-a schimbat legislația în ceea ce

privește efectuarea inspecțiilor tehnice periodice (ITP) în România. Și că nu este interzisă repararea unui vehicul mai vechi de 15 ani, așa cum apare scris pe diferite platforme online. Dacă întâlniți astfel de articole, le puteți ignora fără să considerați că ați pierdut o informație importantă. Vrem să fiți în siguranță nu doar în trafic, ci și atunci când «navigați» pe internet!", au transmis, recent, reprezentanții RAR.

În știrile false vehiculate online se susține că "mașinile personale mai noi de 10 ani trebuie să efectueze testarea tehnică o dată la doi ani, față de testarea anuală în prezent". De asemenea, se afirmă că pentru autocare, taxiuri, ambulante, vehicule care transportă mărfuri periculoase și cele destinate instruirii, care au o vechime mai mare de 10 ani, "testarea tehnică ar trebui să se efectueze anual și nu semestrial, cum se întâmpla până acum". Aceste informații sunt prezentate ca un anunț al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

### **Ce se întâmplă cu mașinile vechi?**

Totodată, aceleași surse false afirmă că există o "lege" care, începând de anul viitor, va "elimina treptat vehiculele mai vechi și mai poluante, înlocuindu-le cu opțiuni ecologice".

Se spune că mașinile care au defecțiuni majore la componentele esențiale, cum ar fi motorul, transmisia, frânele sau direcția și care sunt considerate vechi (în jurul vârstei de 15 ani), vor fi incluse în această categorie. Aceste vehicule vor fi etichetate drept reziduale și nu vor mai putea fi reparate, urmând să fie casate. Se menționează că un regulament specific va detalia condițiile în care un vehicul este considerat ireparabil sau rezidual din punct de vedere tehnic.

Din păcate, nu este prima dată când în spațiul online apar astfel de informații. Chiar anul trecut, Comisia Europeană (CE) a dezmințit știrile false larg răspândite în presa autohtonă, conform cărora cei care au mașini mai vechi de 15 ani nu le vor mai putea repara. CE a transmis că niciuna dintre măsurile propuse în legislația europeană nu interzice repararea vehiculelor, indiferent de vechimea acestora. Dimpotrivă, documentul subliniază că mai multe reglementări sunt menite să faciliteze procesul de reparare a mașinilor.

### **Care e adevărul?**

Astfel, conform poziției oficiale a CE, proprietarii de vehicule vor putea alege să își repare mașinile, chiar și atunci când această decizie nu este economic avantajoasă. Comisia propune un regulament



care stipulează că, în cazul în care proprietarul decide să nu mai repare autoturismul, acesta trebuie să fie eliminat responsabil din circuit, fiind trimis la o unitate autorizată de casare.

Conform OG 81/2000, ITP este obligatorie doar pentru autovehiculele înmatriculate sau înregistrate în România, nu și pentru cele înmatriculate în alte țări. Această inspecție are scopul de a asigura faptul că mașinile care circulă pe drumurile publice din România sunt sigure din punct de vedere tehnic și nu pun în pericol sănătatea sau viața șoferilor și a altor participanți la trafic.

Responsabilitatea de a merge cu mașina la ITP cade în responsabilitatea celui care apare pe certificatul de înmatriculare sau de înregistrare al acesteia. Persoana care apare pe certificatul de înmatriculare sau înregistrare este deținătorul actului, fie el persoană juridică sau fizică. Mașinile de uz personal (care nu sunt folosite pentru transportul de persoane sau mărfuri) trebuie să efectueze ITP-ul o dată la doi ani. Totuși, există o excepție, și anume este vorba despre mașinile cu vârsta de peste 12 ani, deținătorii acestora fiind nevoiți să le prezinte la ITP anual.

### **Care e situația microbuzelor?**

Pe de altă parte, autovehiculele destinate transportului de

persoane care au, în afara locului conducătorului, mai mult de opt locuri pe scaune, cele folosite ca taxi, pentru închiriere sau pentru transport alternativ (de exemplu, Uber sau Bolt), precum și cele pentru școala auto care au, în afara locului conducătorului, mai mult de opt locuri trebuie să treacă ITP-ul la șase luni.

Totodată, mașinile noi trebuie să facă primul ITP la trei ani de la înmatriculare. Termenul pentru efectuarea primei inspecții se socotește de la data primei înmatriculări, iar pentru următoarea inspecție tehnică periodică, de la data celei precedente. Tot la trei ani se face ITP-ul și pentru remorci și semiremorci apicole, precum și pentru rulote.

Autovehiculele trec de ITP doar dacă au, cel mult, defecte mici. Dacă însă mașinile sunt identificate la verificări cu defecte majore sau defecte periculoase, nu trec de inspecție, iar proprietarii sunt nevoiți să le repare în cel mult 30 de zile. Reamintim că expirarea valabilității ITP atrage după sine imposibilitatea legală de a folosi vehicul pe drumurile publice. RAR oferă posibilitatea verificării acestei informații online.

### **Cum identifici mașina?**

Instituția oferă o modalitate facilă de a verifica valabilitatea ITP-ului pentru un vehicul înmatriculat în România, în condițiile în care

RAR are o bază de date în care sunt înregistrate ITP-urile valabile, astfel că instituția dă și posibilitatea consultării online a acestor informații.

Pentru a accesa baza de date referitoare la valabilitatea unei inspecții tehnice, utilizatorii au nevoie de seria cărții de identitate a vehiculului (CIV) sau de numărul VIN (Vehicle Identification Number). CIV este documentul emis de RAR care atestă dreptul de proprietate asupra vehiculului și conține datele tehnice și de identificare ale acestuia, iar numărul VIN este un cod unic al caroseriei vehiculului. Este important de menționat că pentru vehiculele cu numărul VIN mai mic de 17 caractere, căutarea în baza de date RAR trebuie făcută folosind seria CIV.

De asemenea, actualizarea bazei de date RAR se face periodic, deci este posibil ca informațiile despre ITP să nu fie disponibile imediat după efectuarea inspecției. Dacă datele despre ITP nu corespund cu cele din anexa certificatului de înmatriculare după 24 de ore de la efectuarea inspecției, acest lucru poate fi semnalat prin trimiterea unei sesizări către RAR.

Este bine de știut că vehiculele noi, înmatriculate pentru prima dată în România, nu se regăsesc în baza de date RAR, deoarece nu au fost supuse încă unei inspecții tehnice periodice.

# 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.





## CUM ÎȚI POTI CUMPĂRA CAMION „VERDE” CU BANI DE LA STAT?

**Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de organism delegat pentru fondurilor alocate României din Fondul pentru modernizare (FM) pentru eficiența energetică în sectorul transporturilor, a prezentat Schema de ajutor de stat privind sprijinirea investițiilor destinate achiziției de vehicule cu emisii zero pentru transportul rutier și modernizării vehiculelor pentru transportul feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare pentru a se califica drept vehicule nepoluante sau vehicule cu emisii zero.**

Schema de ajutor de stat vizează investițiile pentru achiziția vehiculelor cu emisii zero destinate transportului rutier și modernizarea vehiculelor utilizate în transportul feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare pentru reducerea emisiilor poluante. Aceasta este finanțată prin Fondul pentru Modernizare și urmărește tranziția către mobilitatea verde, în conformitate cu obiectivele Pactului Verde European și țintele stabilite prin pachetul „Fit for 55”. Scopul principal este sprijinirea operatorilor de transport pentru a reduce emisiile de gaze cu efect de seră (GES), prin achiziția vehiculelor nepoluante și modernizarea flotelor existente. Schema contribuie la atingerea obiectivului de 80.000 de vehicule grele electrice în UE până în 2030 și o reducere de 90%

a emisiilor din transporturi până în 2050, comparativ cu 1990.

### **Care sunt cele două submăsuri?**

Sunt eligibile în cadrul acestei scheme proiectele care se încadrează în una dintre cele două submăsuri, după cum urmează:  
-Submăsura 1: achiziția vehiculelor grele de marfă, respectiv o dubiță sau un camion, cu o greutate brută proiectată fără încărcătură mai mare de 3,5 tone, alimentate de o baterie electrică care poate fi încărcată și reîncărcată numai prin conectarea la o sursă externă de energie electrică pentru a se califica drept vehicule cu emisii zero;  
-Submăsura 2: modernizarea vehiculelor pentru transportul feroviar, maritim și pe căi navigabile

interioare pentru a se califica drept vehicule nepoluante sau vehicule cu emisii zero.

Schema se adresează operatorilor de transport rutier, feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare din România.

Bugetul total alocat schemei este de 300 de milioane de euro, disponibil prin Fondul pentru modernizare pentru perioada 2024-2029. Bugetul mediu anual este estimat la 120 milioane de euro, iar valoarea maximă a finanțării pentru un beneficiar nu poate depăși 15 milioane de euro. Cheltuielile neeligibile vor fi suportate integral de către beneficiar.

**Revista TIR Magazin a citit documentul și vă prezintă cele mai importante**



# VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR  
DIN  
TRANSPORTURILE  
RUTIERE

&  
DIN DECEMBRIE 2019,  
PE TIRMAGAZIN.RO SI  
FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN



### **prevederi mai ales referitoare la transporturile rutiere**

Prezenta schemă de ajutor de stat, bazată pe procedură de ofertare concurențială, vizează sprijinirea investițiilor destinate achiziției de vehicule cu emisii zero pentru transportul rutier și modernizării vehiculelor pentru transportul feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare pentru a se califica drept vehicule nepoluante sau vehicule cu emisii zero, cu scopul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră din transporturi.

Transportul este responsabil pentru un sfert din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră, camioanele și alte vehicule grele reprezentând 26%, astfel este necesară o transformare semnificativă a sectorului transporturilor rutiere către vehicule cu emisii zero, în vederea atingerii țintelor stabilite la nivelul Uniunii Europene de cel puțin 80.000 de camioane cu emisii zero până în 2030 și o majoritate de camioane cu zero emisii până în 2050.

### **Cât poluează camioanele?**

Conform raportului CE „Electrificarea sistemului de transport”, căile ferate europene s-au angajat să reducă emisiile totale de CO<sub>2</sub> cu 30% până în 2030 față de 1990, în ciuda transferului modal preconizat în conformitate cu obiectivele Cartei albe. Astfel, pentru atingerea acestei ținte este imperios necesară înlocuirea motoarelor diesel ale locomotivelor

cu alternative eficiente, cu zero emisii.

Actualizarea Directivei privind energia din surse regenerabile (RED III) a ridicat obiectivul privind energia din surse regenerabile pentru 2030 la 42,5%.

Obiectivele generale ale revizuirii Directivei sunt de a promova o mai bună integrare a sistemului energetic și de a contribui la obiectivele climatice și de mediu, inclusiv protecția biodiversității, abordând astfel preocupările intergeneraționale asociate încălzirii globale. În sectorul transporturilor, se stabilește un obiectiv de 29% pentru ponderea energiei regenerabile până în 2030 sau o reducere de 14,5% a emisiilor de gaze cu efect de seră prin creșterea consumului de biocombustibili avansați și de combustibili regenerabili non-biologici, cum ar fi hidrogenul.

Astfel, în vederea atingerii obiectivelor stabilite la nivel național și european de reducere semnificativă a emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor, este nevoie de un efort colectiv pe toate modurile de transport, precum și adoptarea unor măsuri punctuale adresate operatorilor de transport, în vederea accelerării investițiilor pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră prin măsuri de eficiență energetică, achiziția vehiculelor electrice cu baterii pentru transportul rutier și modernizarea vehiculelor

(feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare) prin înlocuirea motoarelor mari poluatoare, cu alternative nepoluante sau cu emisii zero.

### **Ce se dorește cu actuala schemă de ajutor?**

Prezenta schemă contribuie la implementarea Programului-cheie: Eficiență energetică în transporturi - reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> prin eficiență energetică și noi tehnologii în transporturi, conform prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 60/2022 privind stabilirea cadrului instituțional și financiar de implementare și gestionare a fondurilor alocate României prin Fondul pentru modernizare, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, cu modificările și completările ulterioare, precum și a celor specifice din reglementările Uniunii Europene și naționale, ale strategiilor și documentelor de politici publice naționale și europene.

Prin prezenta schemă de ajutor de stat este vizată sprijinirea investițiilor destinate achiziției de vehicule HGTV cu emisii zero pentru transportul rutier și modernizării vehiculelor pentru transportul feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare pentru a se califica drept vehicule nepoluante sau vehicule cu emisii zero.

### **Obiectivul schemei**

Scopul și obiectivul ajutorului de stat le reprezintă implementarea unor proiecte de investiții destinate



## 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**





achiziției de vehicule HGV cu emisii zero pentru transportul rutier și modernizării vehiculelor pentru transportul feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare modernizării vehiculelor, prin înlocuirea motoarelor cu combustie internă cu motoare hibride sau electrice, în conformitate cu strategia Uniunii Europene, promovată prin pachetul "Pregătiți pentru 55", de reducere a utilizării combustibililor fosili în transporturi, precum și ale angajamentelor Uniunii de a pune în aplicare Acordul de la Paris și obiectivele de dezvoltare durabilă ale ONU, contribuind la atingerea obiectivelor asumate de România în cadrul Planului National Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice 2021 - 2030 (PNIESC).

#### **Cum se aplică?**

Prezenta schemă bazată pe procedură de ofertare concurențială se aplică pentru achiziția sau modernizarea, după caz, a vehiculelor, astfel încât să se califice ca vehicule nepoluante sau vehicule cu emisii zero, aflate în operare, de cel puțin un an, dovedit cu documente justificative conform Ghidului Solicitantului.

Fiecare cerere de finanțare va cuprinde în mod obligatoriu una din următoarele acțiuni:

-achiziția de vehicule electrice cu

baterie pentru transportul rutier astfel încât să se califice ca vehicule cu emisii zero;

-modernizarea vehiculelor pentru maritim și pe căi navigabile interioare, astfel încât să se califice ca vehicule nepoluante (BAT);

-modernizarea vehiculelor pentru transportul feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare, astfel încât să se califice ca vehicule cu emisii zero.

Furnizorul ajutorului de stat în temeiul prezentei scheme este Ministerul Transporturilor și Infrastructurii prin Direcția Generală Programe Europene Transport.

#### **Ce înseamnă camion cu emisii zero?**

În ceea ce privește vehiculele rutiere grele: un vehicul greu cu emisii zero, astfel cum este definit la articolul 4 punctul 5 din Directiva 2009/33/CE;

În sensul prezentei scheme „HGV” înseamnă un vehicul greu de marfă, respectiv o dubiță sau un camion, cu o greutate brută proiectată fără încărcătură mai mare de 3,5 tone. Costuri eligibile pentru investiții constau în achiziția de vehicule pentru transportul rutier, astfel încât să se încadreze în vehicule cu zero emisii, costurile suplimentare pentru achiziționarea vehiculului cu emisii zero. Acestea se calculează

ca diferența dintre costurile de investiții pentru achiziționarea vehiculului cu emisii zero și costurile de investiții aferente achiziționării unui vehicul din aceeași categorie care respectă standardele aplicabile ale Uniunii deja în vigoare și care ar fi fost achiziționat fără ajutor, așa cum sunt prezentate în anexa II la prezenta schemă.

#### **Cine sunt beneficiarii?**

Potențialii beneficiari pot fi operatorii de transport rutier, feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare deja existenți – microîntreprinderi, întreprinderi mici și mijlocii, dar și întreprinderi mari, care sunt legal constituite în conformitate cu legislația națională sau în conformitate cu legislația specifică din statul membru a cărei naționalitate o dețin și înregistrate la ONRC în România până la data primei plăți din ajutorul de stat acordat în cadrul prezentei scheme, precum și întreprinderile nou-intrate, ale căror proiecte pentru achiziția și modernizarea vehiculelor menționate la art. 2 alin. (2) au fost selectate drept câștigătoare în baza unei proceduri de ofertare concurențială.

Potențialii beneficiari pot depune unul sau mai multe proiecte individuale, în limita sumei 15 milioane euro pe întreprindere.



### **Solicitarea în cadrul procedurii de ofertare concurențială conține:**

- a) denumirea întreprinderii și dimensiunea acesteia;
- b) descrierea proiectului, inclusiv data începerii și a finalizării acestuia;
- c) obiectivele proiectului și rezultatele așteptate;
- d) localizarea proiectului;
- e) bugetul proiectului;
- f) lista costurilor proiectului (eligibile și neeligibile);
- g) valoarea finanțării publice necesare pentru proiect;
- h) analiza cost-beneficiu, care să conțină și costul reducerii emisiilor de CO2 conform anexă.

### **Ce condiții se îndeplinesc?**

La momentul depunerii solicitării de sprijin, potențialii beneficiari ai schemei trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- a) împotriva lor nu au fost emise decizii de recuperare a unui ajutor de stat sau în cazul în care asemenea decizii au fost emise, acestea au fost executate conform prevederilor legale în vigoare;
- b) nu sunt în incapacitate de plată/ în stare de insolvență conform prevederilor Legii nr. 85/2014 privind procedurile de prevenire a insolvenței și de insolvență, cu modificările și completările ulterioare, după caz;
- c) nu sunt în stare de faliment,

lichidare, au afacerile conduse de un administrator judiciar sau activitățile sale comerciale sunt suspendate ori fac obiectul unui aranjament cu creditorii sau este într-o situație similară cu cele anterioare, reglementată prin lege, ori fac obiectul unei proceduri legale pentru declararea lor în stare de faliment, lichidare, conducerea afacerilor de un administrator judiciar;

- d) demonstrează capacitate tehnică și financiară pentru susținerea activităților proiectului;
- e) și-au îndeplinit obligațiile de plată a impozitelor, taxelor și contribuțiilor de asigurări sociale către bugetele componente ale bugetului general consolidat.

### **Condiții generale de eligibilitate a proiectelor**

La momentul depunerii, proiectele trebuie să îndeplinească următoarele condiții de eligibilitate:

- a) Proiectul este implementat pe teritoriul României;
- b) Proiectul trebuie să vizeze fie achiziția de vehicule pentru transportul rutier pentru a se califica drept vehicule cu emisii zero, fie modernizarea vehiculelor pentru transportul feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare pentru a se califica drept vehicule nepoluante sau vehicule cu emisii zero;
- c) Perioada de implementare a proiectului se încadrează în perioada de eligibilitate a

cheltuielilor, respectiv între data depunerii cererii de finanțare și data preconizată de finalizare, dar nu mai târziu de 30.06.2029.

### **Modalitatea de derulare a schemei de ajutor de stat**

Furnizorul ajutorului de stat stabilește condițiile de eligibilitate și de selecție în cadrul procedurii de ofertare concurențială cu respectarea prevederilor prezentei scheme și lansează procedura de ofertare concurențială pentru selecția proiectelor ce vor beneficia de finanțare.

Procedura de implementare și derulare a schemei se desfășoară în conformitate cu prevederile din Ghidul solicitantului, aprobat prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii și publicat pe site-ul oficial al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Furnizorul ajutorului de stat va acorda ajutorul după ce va verifica, pe baza solicitării de finanțare depuse de potențialii beneficiari, îndeplinirea condițiilor de eligibilitate și de selecție prevăzute în schemă și în Ghidul solicitantului. Perioada de depunere a propunerilor de proiecte pentru achiziția sau modernizarea, după caz, a vehiculelor pentru transportul rutier, feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare pentru a se califica drept vehicule nepoluante sau vehicule cu emisii zero în cadrul procedurii de ofertare concurențială

# VERSUS

## Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



### SEZONUL 03

Cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS vă prilejuieste 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](http://TIRMagazin.ro) și [Facebook.com/TIRMagazin](https://Facebook.com/TIRMagazin)



va fi anunțată pe pagina oficială de internet a furnizorului ajutorului de stat.

Pentru a beneficia de prevederile prezentei scheme solicitantii vor transmite Furnizorului ajutorului de stat solicitarea de sprijin, anexele acestuia și alte documente solicitate prin Ghidul solicitantului.

Ulterior verificării conformității administrative și a eligibilității solicitărilor de sprijin, conform prevederilor schemei și a celor stabilite prin Ghidul Solicitantului, precum și după efectuarea evaluării tehnico-economice a solicitării de sprijin, conform anexă I la prezenta schemă de ajutor. Furnizorul ordonează ofertele conforme în funcție de punctajele finale obținute și le va înscrie pe lista pentru finanțare începând de la cele cu punctajul cel mai mare, până la acoperirea bugetului alocat pentru fiecare sesiune de ofertare concurențială.

Furnizorul ajutorului de stat semnează contracte de finanțare cu beneficiarii de ajutor de stat declarați câștigători în urma procedurilor de ofertare concurențială.

**IMPORTANT:** Cheltuielile eligibile sunt reprezentate de costurile de investiții în achiziția sau modernizarea, după caz, a vehiculelor pentru transportul rutier, feroviar, maritim și pe căi navigabile interioare pentru a se califica drept vehicule nepoluante sau vehicule cu emisii zero. Costurile legate de TVA

nu sunt eligibile.

### **Cum calculezi ce bani primești pentru camionul tău verde?**

Submăsura 1 achiziția de vehicule cu emisii zero pentru transportul rutier

#### **Criteriul 1:**

Prețul cel mai mic solicitat pe gCO2 economisit, calculat în funcție de performanța de transport (tkm). Se urmărește ca subvenția publică oferită per gCO2 economisit să fie cea mai joasă și să se evite supracompensarea.

Se va verifica existența a trei oferte conforme (conțin toate elementele pentru care s-a solicitat ofertare) cu respectarea confidențialității privind datele comerciale, precum și procesul verbal de adjudecare al ofertei câștigătoare.

### **Acordarea punctajului se va face la calculul diferenței, conform anexă II:**

-Prețul cel mai mic (Euro/gCO2) - 90 pct

-Prețul cel mai mare (Euro/ gCO2) - 0 pct

-Valorile intermediare ale ajutorului de stat solicitat (Euro/ gCO2) se calculează conform ecuației dreptei:

$$ax + b = y,$$

Pentru a determina coeficienții a și b ai ecuației dreptei  $ax+b=y$ , putem folosi două puncte cunoscute ale dreptei, astfel:

1.  $(x_{max}, 0)$

2.  $(x_{min}, 90)$

Unde:  $x_{max}$  este prețul cel mai mare solicitat pe gCO2 economisit  
 $x_{min}$  este prețul cel mai mic solicitat pe gCO2 economisit

Se consideră  $x_{min} = A$ ,  $x_{max} = B$ , astfel punctele devin 1.  $(B, 0)$ , 2.  $(A, 90)$ , rezultând două ecuații:

1.  $aB + b = 0$

2.  $aA + b = 90$

Pasul 1:  $b = -aB$

Pasul 2: înlocuirea lui b în a doua ecuație

$$aA - aB = 90$$

$$a(A-B) = 90, a = 90/(A-B)$$

Pasul 3: determinarea lui b

$$b = -aB$$

$$b = -90/(A-B) * B$$

$$b = 90B/A-B$$

Astfel ecuația devine  $y = 90/(A-B)*x - 90B/A-B$

Pentru a calcula y în funcție de prețul per gCO2 economisit solicitat x, utilizăm ecuația marcată cu roșu. Astfel dacă avem prețul per gCO2 economisit min și maxim (A și B) putem calcula punctajul obținut pentru orice valoare x.

#### **Criteriul 2:**

10% din totalul criteriilor de selecție utilizate pentru clasificarea solicitărilor și, în cele din urmă, pentru alocarea ajutorului în cadrul sesiunii concurențiale aferente ambelor submăsuri se definesc pentru utilizarea energiei regenerabile pentru încărcarea vehiculelor.

În cazul în care nu se va utiliza energie regenerabilă pentru încărcarea vehiculelor, nu se va

NAE ALEXANDRU

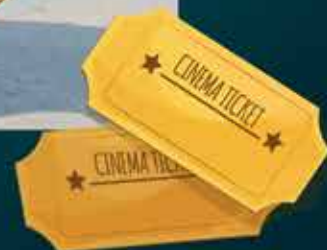


EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE  
COMEDIE DIN ISTORIA  
TRANSPORTURILOR  
ROMÂNEȘTI



PREMIERA ÎN MAI 2019  
PE TIRMAGAZIN.RO ȘI  
FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN





acorda punctajul de 10 puncte. Pentru criteriul 2 nu se acordă punctaj intermediar.

Notă: acordarea punctajului final va fi posibilă numai după închiderea sesiunii de depunere a cererilor de finanțare.

În urma evaluării tuturor criteriilor de selecție, solicitarea de sprijin va primi un punctaj între 0 și maximum 100 de puncte.

Conform criteriului 1 - prețul cel mai mic solicitat pe gCO2 economisit (90 puncte) și criteriului 2 – utilizarea energiei regenerabile pentru încărcarea vehiculelor achiziționate (10 puncte), vor obține un punctaj maxim (100 puncte). Pentru proiectele admise, punctajele pentru cele două criterii se însumează pentru a stabili lista finală a punctajelor obținute. Ulterior, ofertele considerate conforme vor fi ordonate în funcție de punctajele obținute și vor fi înscrise pe lista pentru finanțare începând de la cele cu punctajul cel mai mare, până la acoperirea bugetului alocat pentru sesiune competitivă.

### **Ce este Fit for 55?**

Această schemă de ajutor este necesară pentru ca România să îndeplinească criteriul Fit for 55 al Consiliului Europei. Pachetul „Pregătiți pentru 55” este un set de propuneri de revizuire și actualizare a legislației UE și de punere în aplicare a unor noi inițiative cu scopul de a asigura conformitatea politicilor UE cu obiectivele climatice convenite de Consiliu și de Parlamentul European. Există o serie de Standardele privind emisiile de CO2 pentru

autoturisme și camionete. Autoturismele și camionetele emit 15% din totalul emisiilor de dioxid de carbon din UE. În cadrul pachetului său „Pregătiți pentru 55”, UE a adoptat noi norme care reglementează emisiile de CO2 generate de aceste vehicule. Regulamentul introduce obiective progresive pentru autoturisme și camionete de reducere a emisiilor la nivelul UE până în 2030 și ulterior, inclusiv un obiectiv de reducere cu 100% până în 2035 pentru autoturismele și camionetele noi. Consiliul și-a adoptat abordarea generală cu privire la propunere în iunie 2022. În octombrie 2022 s-a ajuns la un acord cu Parlamentul European. Regulamentul a fost adoptat de Consiliu în martie 2023. Consiliul și Parlamentul European au ajuns la un acord politic provizoriu cu privire la standarde de performanță mai stricte privind emisiile de CO2 pentru autoturismele și camionetele noi. Scopul este de a trece la o mobilitate cu emisii zero.

### **Colegiuitorii au convenit asupra:**

- unui obiectiv de reducere cu 55% a emisiilor de CO2 pentru autoturismele noi și cu 50% pentru camionetele noi până în 2030, comparativ cu nivelurile din 2021;
- unui obiectiv de reducere cu 100% a emisiilor de CO2 atât pentru autoturismele noi, cât și pentru camionetele noi până în 2035.

### **Alte obiective Fit for 55**

- începând din 2025, trebuie instalate stații de încărcare rapidă de cel puțin 150 kW pentru

autoturisme și camionete la fiecare 60 km de-a lungul principalelor coridoare de transport ale UE, așa-numita „rețea transeuropeană de transport (TEN-T)”;

- stațiile de încărcare pentru vehiculele grele cu o putere de ieșire de minimum 350 kW trebuie instalate la fiecare 60 km de-a lungul rețelei centrale TEN-T și la fiecare 100 km în rețeaua globală TEN-T mai mare începând cu 2025, cu o acoperire completă a rețelei până în 2030;

- stațiile de realimentare cu hidrogen care deservește atât autoturisme, cât și camioane trebuie instalate începând cu 2030 în toate nodurile urbane și la fiecare 200 km de-a lungul rețelei centrale TEN-T;
- porturile maritime care primesc un număr minim de nave mari de pasageri sau nave-container trebuie să furnizeze energie electrică de la mal pentru astfel de nave până în 2030;

- aeroporturile trebuie să furnizeze energie electrică aeronavelor staționate până în 2025 și la toate pozițiile de staționare la distanță până în 2030;

- utilizatorii de vehicule electrice sau pe bază de hidrogen trebuie să poată plăti cu ușurință la punctele de încărcare sau de realimentare cu carduri de plată sau dispozitive fără contact, fără a fi nevoie de abonament și în condiții de transparentă deplină a prețurilor;
- operatorii punctelor de încărcare sau de realimentare trebuie să furnizeze consumatorilor informații complete prin mijloace electronice cu privire la disponibilitatea, timpul de așteptare sau prețul la diferite stații.

## Florea Dascălu, Nelu Iordache și regula de trei simplă

Instanțele de judecată din România au surprins, în ultimii ani, prin lejeritatea cu care îi tratează pe unii infractori și prin sentințele dure pe care le aplică altora.

În această cea de-a doua categorie se înscriu Florea Dascălu, zis "Corleone", fost director al Direcției Întreținere din Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), și Nelu "Purcelachis" Iordache, fost administrator al firmei de construcții de drumuri Romstrade SRL.

## Pușcărie "la greu" pentru directorul șpăgar

Curtea de Apel Timișoara a modificat, la 12 decembrie 2024, sentința în ceea ce îl privește pe Florea Dascălu: condamnare de șase ani.

Corleone a fost trimis în judecată pentru o serie de fapte de corupție. După ce Tribunalul Arad l-a condamnat la 3 ani și 6 luni de închisoare cu executare, Dascălu a atacat sentința la Curtea de Apel Timișoara, în speranța că va scăpa de pedeapsă sau că măcar pedeapsa se va transforma într-una cu suspendare. Pe de altă parte, și procurorii DNA, care au instrumentat dosarul, au atacat sentința de la Arad, solicitând o pedeapsă mai mare pentru directorul șpăgar. Magistrații de pe Bega au rejudecat dosarul și au venit cu o pedeapsă aproape dublă: 6 ani de închisoare cu executare. Sentința a fost emisă joi, 12 decembrie.

„Respinge ca nefondat apelul declarat de inculpatul Dascălu Florea, împotriva sentinței penale nr. 235 din data de 20 mai 2024 pronunțată de Tribunalul Arad. Admite apelul declarat de PÎCCJ – Direcția Națională Anticorupție – Serviciul Teritorial Timișoara, împotriva Sentinței penale nr. 235 din data de 20 mai 2024 pronunțată de Tribunalul Arad. Desființează în

parte sentința penală atacată și, rejudecând cauza: Descontopește pedeapsa principală rezultantă aplicată în cauză inculpatului de către prima instanță, repune în individualitatea lor pedepsele componente, înlătură sporul de pedeapsă principal aplicat. Menține pedeapsa principală de 1 an și 6 luni, aplicată de prima instanță inculpatului Dascălu Florea, pentru săvârșirea infracțiunii de <permiterea accesului unor persoane neautorizate la informații ce nu sunt destinate publicității, în scopul obținerii pentru altul de bani, bunuri ori alte foloase necuvenite, în formă continuată>. Condamnă inculpatul Dascălu Florea pentru săvârșirea infracțiunii de <luare de mită> la pedeapsa de 3 (trei) ani închisoare. Condamnă inculpatul Dascălu Florea pentru săvârșirea infracțiunii de <trafic de influență în formă continuată> la pedeapsa de 4 (patru) ani și 6 (șase) luni închisoare. Contopește după regulile concursului de infracțiuni pedepsele principale aplicate inculpatului în prezenta cauză, după cum urmează: aplică inculpatului pedeapsa cea mai grea de 4 ani și 6 luni închisoare, la care adaugă un spor de 1/3 din cuantumul celorlalte pedepse (1 an și 6 luni), inculpatul Dascălu Florea urmând a executa pedeapsa rezultantă de 6 (șase) ani închisoare în regim de detenție. Deduce din pedeapsa principală rezultantă aplicată inculpatului Dascălu Florea, durata reținerii, a arestului preventiv și a arestului la domiciliu din data de 23 octombrie 2023 până în 29 martie 2024, inclusiv”, se arată în sentința Curții de Apel Timișoara, sentința care, de altfel, este definitivă și nu mai poate fi atacată.

**În loc de concluzie:** Dacă nu i-a plăcut condamnarea la 3 ani și 6 luni de închisoare cu executare "oferită" de Tribunalul Arad, Corleone a primit "la superofertă" un cado' de 6 ani de la Curtea de Apel!

## Menține sechestrul

Curtea de Apel Timișoara a mai stabilit faptul că „menține măsura sechestrului asigurător instituită asupra sumei de 27.060 (douăzecișisaptemiișazeci) lei, predată la Unicredit Bank SA Sucursala Timișoara. Restituie către PÎCCJ – Direcția Națională Anticorupție – Serviciul Teritorial Timișoara suma de 30.000 (treizecimii) lei, alcătuită din suma de 20.000 lei din totalul de 27.060 lei, pe care s-a instituit măsura sechestrului asigurător și din suma de 10.000 lei ridicată de organele de urmărire penală cu ocazia ocazia flagrantului organizat de organele de urmărire penală în data de 22.10.2022. Menține, în rest, dispozițiile sentinței penale apelate ce nu contravin prezentului dispozitiv”.

**În loc de concluzie:** Mai știți vreun șpăgar din România care să fi luat 6 ani de închisoare pentru 7.500 de euro?

## Și el tot la CCR

În cadrul procesului de la Timișoara, Florea Dascălu a solicitat sesizarea Curții Constituționale a României, avocații acestuia ridicând o serie de excepții de neconstituționalitate. Magistrații de pe Bega au decis ca sesizările să fie trimise către CCR, urmând ca judecătorii de acolo să decidă asupra excepțiilor invocate.

„Constată admisibilitatea excepției de neconstituționalitate a prevederilor art. 291 alin. 1 din Legea nr.287/2009 privind Codul penal, ridicată de inculpatul Dascălu Florea. Sesizează Curtea Constituțională în vederea soluționării excepției de neconstituționalitate invocată de inculpatul Dascălu Florea. Se înaintează către Curtea Constituțională un exemplar original al prezentei decizii”.

**În loc de concluzie:** Dar cum Curtea Constituțională se ocupă cu alte "mangle" în aceste zile, e puțin probabil ca "Nea Florică" să obțină

ceva care să îl ajute.

### Un flagrant, două flagrante

În luna octombrie a anului 2022, Florea Dascălu a fost reținut în urma unui flagrant organizat de procurorii DNA Timișoara.

„În perioada 7 mai–22 octombrie 2022, inculpatul Dascălu Florea, în calitate sa de director CNAIR, ar fi primit de la un administrator de societate comercială (martor), în mod repetat, sume de bani și alte foloase (toate în valoare totală de 37.060 lei), pentru ca, în schimb, pe de-o parte, să îndeplinească un act contrar atribuțiilor de serviciu și pe de altă parte să își exercite influența pe care o avea asupra unor funcționari publici și privați, promițând (promisiuni materializate ulterior) că îi va determina pe aceștia să îndeplinească acte ce intrau în îndatoririle lor de serviciu pentru sprijinirea activității omului de afaceri respectiv (câștigarea de contracte și lucrări de estetică rutieră și dezzăpezire). În același context, inculpatul ar fi pus la dispoziția aceluiași om de afaceri mai multe date nedestinate publicității, informații menite să îi asigure câștigarea unor licitații organizate de CNAIR. Astfel, pentru demersurile descrise, inculpatul Dascălu Florea ar fi primit, în data de 7.05.2022, suma de 10.000 lei și foloase necuvenite în cuantum de 2.060 lei, în data de 12.07.2022 suma de 10.000 lei, iar în data de 22.10.2022 suma de 10.000 lei și foloase necuvenite în cuantum de 5.000 lei, în ultima împrejurare procurorii constatând săvârșirea infracțiunii flagrante”, anunța DNA în luna noiembrie a aceluiași an.

**În loc de concluzie:** La ce mite se iau în CNAIR, care variază între 2 și 30 la sută din valoarea contractelor, suma de 37.060 lei este cu siguranță o insultă adusă inteligenței tuturor șpagarilor din administrația locală și centrală din România. Din perspectiva acestor "hahalere", Dascălu trebuia aruncat pentru ani buni la pușcărie pentru

că a luat "șpăgi de dumping". Cu alte cuvinte, prin sumele practicate, Corleone a stricat piața concurențială a șpagii din România!

### Purcelachis: 11 ani și 9 luni de închisoare

Mai rău decât Florea Dascălu "și-a luat-o" însă Nelu "Purcelachis" lordache. Fostul administrator al firmei de construcții de drumuri Romstrade SRL a fost condamnat definitiv, în luna septembrie 2021, de Curtea de Apel București, la 11 ani și 9 luni de închisoare cu executare pentru mai multe infracțiuni, printre care și fraude cu fonduri europene alocate pentru construcția autostrăzii Nădlac-Arad. Nelu lordache, administrator al SC Romstrade SRL, a primit 6 ani și 9 luni închisoare pentru săvârșirea infracțiunii împotriva intereselor financiare ale Comunităților Europene, 6 ani și 6 luni pentru delapidare cu consecințe deosebit de grave, 4 ani și 6 luni pentru fals în înscrisuri sub semnătură privată și 2 ani pentru înșelăciune, conform deciziei instanței.

Pedepsele au fost contopite, rezultând o condamnare finală de 11 ani și 9 luni închisoare, din care se va scădea perioada reținerii, arestării preventive și arestului la domiciliu (1 decembrie 2012-25 august 2014).

**În loc de concluzie:** Într-o logică simplă, dacă Pucelachis a stat în arest la domiciliu aproximativ un an și nouă luni, judecătorii i-au dat o pedeapsă de 10 ani de închisoare "net".

### Bani confiscați și sechestrul pe bunuri

La fel ca Dascălu, și lordache și-a luat "pleașca" la Curtea de Apel. Condamnarea definitivă stabilită de CAB este mult mai mare decât cea dată în decembrie 2017 de instanța de fond, Tribunalul București, care pronunțase o sentință de 6 ani și 9 luni închisoare. Pe latură civilă, instanța a dispus ca acțiunea formulată de BCR să rămână

nesoluționată, însă l-a obligat pe Nelu lordache să plătească firmei SC Monteadriano-Engenharia E Construcao SA suma de 5.512.611 lei, cu titlu de daune materiale. De asemenea, judecătorii au dispus ca lui Nelu lordache să-i fie confiscată suma de 14.126.070 lei, rămasă în urma comiterii infracțiunii de delapidare, fiind menținut sechestrul pe mai multe bunuri mobile și imobile. Nelu lordache a fost trimis în judecată de DNA în aprilie 2013, fiind acuzat că a schimbat, fără respectarea prevederilor legale, destinația sumei de peste 31,5 milioane lei, reprezentând o parte din avansul încasat de la CNADNR pentru proiectarea și execuția lucrărilor la primul tronson din autostrada Nădlac - Arad (aproximativ 22,3 km), lucrarea fiind finanțată în proporție de 85% din fondul de coeziune al UE. Romstrade SRL era lider al Asocierii Romstrade SRL - Monteadriano Engenharia E Construcao SA - SC Donrep Construct SRL, care a încheiat contractul cu CNADNR. Suma de 31.519.960 lei încasată de la CNADNR SA a fost utilizată în realitate pentru achitarea unor datorii restante ale societății Romstrade SRL, pentru a susține societățile din grupul de firme pe care Nelu lordache le controla în mod direct sau prin persoane interpușe, precum și în scop personal, după retragerea unor sume în numerar.

**În loc de concluzie:** Unii buni cunoscători ai acestui caz susțin că procurorii și judecătorii nu au luat în considerare faptul că Romstrade a împrumutat bani de la alte firme din grup pentru a lucra la drumuri, ci s-au concentrat exclusiv pe tranșa de bani europeni!

### Datorii plătite cu fonduri europene

În viziunea judecătorilor, "banii destinați construcției primului tronson de autostradă au fost folosiți în alte scopuri. Astfel, banii



au fost folosiți pentru achitarea unor datorii în valoare de peste 9,7 milioane lei ale societăților în care lordache era direct interesat, între care o companie de transport aerian (Blu Air, n.red.), plăți făcute în baza unor contracte ce nu au avut legătură cu derularea contractului pentru autostradă. În acest sens, el i-a determinat pe unii salariați ai Romstrade să falsifice mai multe facturi emise de furnizori, astfel încât să reiasă că plățile erau aferente lucrărilor la autostrada Nădlac-Arad. De asemenea, s-a constatat retragerea în numerar a sumei de aproape 9,9 milioane lei cu scopul declarat al achiziției de terenuri, în baza unor antecontracte de vânzare-cumpărare fictive în numele Romstrade. Pentru a crea o aparență de legalitate a retragerilor, lordache a semnat 7 dintre aceste

contracte, iar în ceea ce privește alte 20 de operațiuni comerciale ce nu au legătură cu proiectul construirii autostrăzii, el i-a instigat pe unii angajați ai firmei să falsifice documente justificative. Banii au fost folosiți și pentru rambursarea de dobânzi și comisioane restante totalizând peste 2 milioane lei aferente unui contract de credit, dar și cu titlu de onorariu notar public, taxă de carte funciară și impozit aferente achiziționării unui teren în comuna Adunații Copăceni, precum și pentru materiale, lucrări și servicii de consultanță și transport necesare proiectului de construcție a unui complex în comuna Adunații Copăceni, toate aceste plăți neavând legătură cu proiectul de construcție a autostrăzii. "Pentru a disimula adevărata proveniență a banilor, și anume avansul încasat

de la CNDNR SA, și pentru a-i folosi în interes propriu și al societăților în care era interesat, Nelu lordache a trecut acești bani, pe bază de facturi ce atestau operațiuni fictive, prin anumite firme. Apoi, banii s-au întors cu explicația 'plată eronată' sau 'plată nedatorată' în contul SC Romstrade SRL deschis la o altă bancă decât cea prin care se derulau operațiunile de plăți aferente contractului pentru construirea autostrăzii. Suma ce a făcut obiectul operațiunilor de spălare a banilor este de 25.000.000 lei. Consecința directă a schimbării de către firmă a destinației fondurilor din avansul încasat pentru realizarea autostrăzii Nădlac - Arad o constituie nerealizarea proiectului și suspendarea plăților de către Comisia Europeană", mai spun

Eu am luat 6 ani  
pentru 7000 de euro și tu  
doar 11 ani pentru 6  
milioane de euro.  
Nu mi se pare corect!

Dacă ai  
întrebări,  
vorbește cu  
Grindeanu!

Eu nu am  
făcut nimic!  
Absolut nimic!



Întâlnire de gradul trei după gratii: șpagarul, combinatorul și politicianul. Adică Florea Dascălu, fostul director de Întreținere din CNAIR, Nelu Iordache, fostul patron al firmei de construcții de drumuri Romstrade, și Sorin Grindeanu, viitorul fost ministru al Transporturilor.

procurorii.

**În loc de concluzie:** O mare parte din suma primită de la UE a ajuns la Blue Air, fosta companie aviatică deținută de Purcelachis. Culmea ironiei, după arestarea sa, foștii lui colaboratori de la Blue Air i-au "înghățat" efectiv compania aviatică printr-o serie de manevre dubioase.

La rândul lor, și golănașii de la Blue Air au rămas cu buzele umflate după ce au fost băgați în faliment de către autoritățile române în anul 2022.

### Asociere și cesionare

Cu referire la activitățile care au premers adjudecarea contractului, procurorii au reținut că, pentru a îndeplini condițiile de participare la licitația organizată de CNADNR, societatea avea nevoie de susținerea celor doi asociați - firma Monteadriano și SC Donrep Construct SRL. În acest scop, Nelu lordache i-a indus în eroare pe reprezentanții celor două societăți cu privire la modalitatea în care a asigurat finanțarea proiectului, ascunzându-le faptul că a încheiat un contract de finanțare cu BCR și a cesionat toate veniturile asocierii fără acordul lor.

"Astfel, sumele convenite nu au mai fost virate în conturile asociaților. Pentru a justifica acest lucru, inculpatul s-a prevalat de secretul bancar și a invocat presupusul refuz al BCR de a le efectua plăți în lipsa unor scrisori de garanție emise în formatul și condițiile stabilite de bancă despre care susținea că le respingea toate scrisorile de garanție. Pentru realizarea lucrărilor contractate, inculpatul lordache, în calitate de administrator al SC Romstrade SRL, a semnat cu BCR un contract de facilitare de credit în baza căruia s-a obligat să direcționeze toate încasările rezultate din contractele atribuite în urma licitației privind proiectul Coridorul IV - Tronsonul Nădlac - Arad prin conturile deschise la BCR și să

cedeze în favoarea băncii toate drepturile de încasare ce provin din contragaraniile emise de către partenerii de asociere. Pentru a obține încheierea acestui contract, inculpatul, prin utilizarea unor documente false, i-a indus în eroare pe reprezentanții BCR cu privire la faptul că este împuternicit de 'Membrii AGA' să semneze cu banca contractul de creditare", mai arată DNA. Fraudarea BCR s-a realizat prin prezentarea la plată a unor facturi și centralizatoare de plată fictive, a unor contracte de vânzare-cumpărare terenuri cu semnături false, a unor hotărâri ale Adunării Generale a Asociaților cu semnături falsificate, prin utilizarea frauduloasă a facilității de creditare pe documente de livrare. De asemenea, în perioada iunie 2011-noiembrie 2012, în calitate de administrator al Romstrade, Nelu lordache și-a însușit în mod nelegal suma de aproximativ 80 milioane lei, semnând pentru crearea unei aparențe de legalitate, personal sau prin împuternicit, un număr de 136 de dispoziții de plată potrivit cărora ridicările de numerar constituie avans pentru achiziția de terenuri. DNA menționează că o parte din acești bani (9,9 milioane lei) proveneau din avansul obținut de SC Romstrade SRL prin contractul de construire a autostrăzii Nădlac-Arad.

**În loc de concluzie:** Din rechizitoriul procurorilor lipsesc sumele pe care Purcelachis le-a plătit șefilor din CNADNR, actuala CNAIR, cu titlu de șpagă!

### Regula de trei simplă

Nelu lordache și Florea Dascălu au șanse mari să moară în închisoare. E posibil ca cei doi să beneficieze de eliberări condiționate după ce execută două treimi din pedeapsă sau chiar mai repede, la jumătatea pedepsei, pentru un bun comportament și/sau motive medicale.

La Corleone, probabilitatea de a nu mai ieși viu din închisoare este

mult mai mare. Pe vremea când mai era încă director de Întreținere la CNAIR, el a suferit două atacuri vasculare cerebrale (AVC), care i-au redus substanțial capacitatea de a gândi și de a se exprima. Un jurnalist l-a sunat la un moment dat să îl întrebe ce se întâmplă într-o anumită zonă cu dezăpezirea din timpul iernii. După conversația telefonică, ziaristul a concluzionat în articolul publicat că, în timp ce unii oameni sunt blocați cu autovehiculele în zăpadă, directorul de Întreținere al CNAIR este beat. În realitate, Dascălu vorbea foarte greu din cauza sechelelor lăsate de AVC. În cazul lui, pedeapsa pare exagerată dacă o raportăm la prejudiciu, adică 37.060 lei. Sigur că, atunci când dă o condamnare, o instanță nu ia în calcul doar valoarea prejudiciului. Dar, dacă aplicăm în glumă, la Purcelachis, regula de trei simplă de la raportul prejudiciu/luni de închisoare din cazul lui Corleone vom avea o mare surpriză. Astfel, dacă, pentru un prejudiciu de 37.060 lei, Dascălu a primit 72 luni de închisoare, pentru un prejudiciu de 31.500.000 lei, lordache ar fi trebuit să primească în jur de 61.198 luni, adică 5.099 ani de închisoare.

**În loc de concluzie:** Nici mumia lui Tutankhamon nu are o asemenea vechime!

### Genul programului: PAMFLET!

*Coloana a cincea este o rubrică de pamflet și trebuie tratată ca atare. 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](mailto: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**



# **NOILE CAMIOANE ELECTRICE PENTRU TRANSPORT REGIONAL DISPONIBILE ACUM ÎN ROMÂNIA**



**ELECTRIFICAREA AFACERII TALE NECESITĂ O ANALIZĂ AMĂNUNȚITĂ  
REALIZATĂ DE CĂTRE ECHIPA NOASTRĂ DE SPECIALIȘTI SCANIA.**

**Astfel, îți oferim o soluție complet adaptată nevoilor tale:  
CAMION, SERVICII, FINANȚARE ȘI SOLUȚII ÎNCĂRCARE.**

**SCANIA**