NICUȘOR DAN A SEMNAT DECRETUL PRIN CARE SE AMÂNĂ NOILE TARIFE RUTIERE PAG.39

INVESTIGATORUL'S
TIR
23 ANI

UNTRR:UNGARIA-OCOL FORȚAT PE RUTA ROMÂNIA – CROAȚIA

PG.04

IANUARIE 2026
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro

NOU SERVICE SCANIA LA BRAȘOV

PG. 06

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

GEORGE NIȚĂ
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

INVESTIGATORUL'S TIR 23 ANI

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

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

Director Marketing & PR:
Alina JOHNSON-POP

Secretar General de Redacție:
Petre ARDELEAN

Redactori:
Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:
Lucian MORAR

Corectură:
Liana NICHIFOR

DTP:
Nicoleta IONESCU

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

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

25 000 DE VIEȚI DE SALVAT

Revista TIR Magazin este semnatara Cartei Europene a Siguranţei Rutiere

Sumar

08 MAN: VÂNZĂRILE ÎN CREȘTERE ÎN 2025. AFACEREA CU CAMIOANE ELECTRICE PRINDE AVÂNT

18 IVECO ȘI PLUSAI LANSEAZĂ UN NOU PROGRAM DE CONDUCERE AUTONOMĂ DE NIVEL 4 ÎN SPANIA

20 VOLVO TRUCKS CÂȘTIGĂ DIN NOU CINCI STELE ÎN RATINGUL DE SIGURANȚĂ EURO NCAP, PENTRU VOLVO FH

22 BURAK HOŞGÖREN, DIRECTOR FORD TRUCKS PENTRU PIEȚELE INTERNAȚIONALE: CUM POZIȚIONEAZĂ FORD TRUCKS PRIMUL CAMION ELECTRIC

UNTRR: UNGARIA IMPUNE OCOLUL FORȚAT TAXAT DE 200 DE KILOMETRI, PENTRU TRANZIT PE RUTA ROMÂNIA–CROAȚIA

UNTRR atrage atenția asupra impactului grav și disproporționat generat de noile restricții de tranzit și de circulație impuse de Ungaria începând cu 1 ianuarie 2026, comunicate de Ministerul Transporturilor din Ungaria, care afectează direct transportul rutier internațional de marfă pe relația România–Croația.

"UNTRR subliniază că regulile de tranzit și restricțiile de tonaj/orar sunt neclare, se suprapun și creează confuzie operațională, având ca efect blocaje majore în planificarea curselor, riscuri crescute de sancționare și întârzieri semnificative în livrarea mărfurilor.

Obligarea ocolirii prin Budapesta

Ca urmare a interzicerii tranzitului pe sectorul Szeged–Baja, transportatorii români sunt obligați să ocolească prin zona Budapesta pentru a ajunge în Croația, utilizând exclusiv rutele desemnate de autoritățile ungare. Această deviere forțată:
- elimină ruta directă și funcțională de tranzit sudic utilizată până la 31 decembrie 2025;
-generează ocoluri de peste 200 km care generează costuri directe de peste 200 euro/sens;
-determină triplarea timpului de tranzit prin Ungaria;
-creează probleme în executarea contractelor aflate în derulare.

Restricții suplimentare care agravează situația:

-Drumul Principal 42 (Berettyóújfalu – Artánd / Borș I) este restricționat pentru vehiculele de transport marfă cu MTMA ≥ 7,5 tone, cu excepții limitate pentru trafic de destinație locală;
-Drumul Principal 55 poate fi utilizat doar pentru trafic cu destinație în Baja, iar vehiculele cu masa totală > 20 tone nu pot circula între orele 00:00–05:00;
-aceste restricții nu permit tranzitul internațional, accentuând confuzia și impactul negativ asupra transportului transfrontalier.

Impact direct asupra livrărilor și lanțurilor logistice

UNTRR atrage atenția că, prin devierea impusă:
-marfa nu mai ajunge în timpul necesar la client, fiind afectate contractele comerciale și relațiile logistice;
-în numeroase cazuri, o cursă normală este întârziată chiar și cu o zi întreagă, ca urmare a depășirii timpilor zilnici de conducere și a obligativității efectuării unor perioade suplimentare de odihnă;
-se pierde predictibilitatea livrărilor, afectând lanțurile de aprovizionare regionale.

Impact major asupra timpilor de conducere și competitivității

UNTRR subliniază că aceste măsuri:
-afectează grav respectarea timpilor de conducere și de odihnă ai șoferilor, conform legislației sociale europene;
-împiedică finalizarea curselor planificate în aceeași zi;
-cresc costurile operaționale și reduc

utilizarea eficientă a flotelor;
-generează emisii suplimentare de CO_2 și poluare, contrar obiectivelor UE privind transportul durabil;
-limitează sever competitivitatea firmelor românești de transport rutier, în raport cu operatorii din alte state membre.

Măsură abuzivă și contrară legislației UE

UNTRR consideră că obligarea transportatorilor la ocoluri de aproximativ 200 km, cu pierderea a până la o zi de transport pentru o cursă normală, reprezintă o restricție disproporționată și nejustificată a liberei circulații a mărfurilor, fără temei în Directiva 1999/62/CE (Eurovigneta), care reglementează exclusiv taxarea infrastructurii și nu permite interdicții de tranzit sau impunerea de rute ocolitoare.
Aplicarea cumulativă a acestor măsuri pe parcursul anului 2026 contravine principiilor fundamentale ale dreptului Uniunii Europene, în special proporționalității, nediscriminării și liberei circulații.

Solicitările ferme ale UNTRR

UNTRR solicită autorităților ungare:
-permiterea imediată a tranzitului România–Croația pe ruta utilizată până la 31 decembrie 2025, inclusiv pe sectorul Szeged–Baja–M6;
-clarificarea oficială, unitară și predictibilă a regulilor privind tranzitul internațional, distinct de restricțiile de tonaj și orar;
-reevaluarea urgentă a măsurilor care obligă la ocoliri disproporționate și afectează grav transportul transfrontalier.
UNTRR va continua demersurile instituționale la nivel național și european și își rezervă dreptul de a sesiza Comisia Europeană cu privire la aceste restricții.", se spune în comunicatul UNTRR din 13 ianuarie 2026.

Publicitate

SCANIA BRAȘOV A INAUGURAT NOUL SERVICE DIN PARCUL INDUSTRIAL PREJMER

Scania România a inaugurat oficial, miercuri, 21 ianuarie 2026, noul service Scania Brașov, situat pe Strada Barcelona nr. 3, în Parcul Industrial Prejmer.

Noua locație este deja operațională și reprezintă un pas important în strategia companiei de a fi mai aproape de clienți și de principalele zone industriale din regiune.

Relocarea service-ului a fost realizată pentru a asigura o poziționare strategică, mai aproape de clienți și de zona industrială, facilitând accesul rapid și eficient pentru transportatori și parteneri. Noua locație permite desfășurarea activităților de service și mentenanță în condiții optime, la standardele ridicate Scania.

Totodată, noul service Scania Brașov oferă condiții superioare de lucru pentru angajați, precum și un nivel crescut de confort pentru clienți, prin spații moderne, bine organizate și adaptate

cerințelor actuale. Infrastructura îmbunătățită contribuie la eficiență operațională, siguranță și calitatea serviciilor oferite.

„Prin inaugurarea acestui nou service ne reafirmăm angajamentul față de clienții noștri și față de echipa Scania. Investim constant în dezvoltarea rețelei și în crearea unui mediu de lucru modern, care să susțină performanța și satisfacția tuturor celor care ne trec pragul”, a declarat Dan Beschea, Workshop Manager Scania Brașov.

Noul service Scania Brașov este pregătit să deservească clienții la cele mai înalte standarde de calitate, consolidând prezența Scania în zona centrală a țării.

Publicitate

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 semiremorcii.
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, www.cargobull.com/ro**

SCHMITZ CARGOBULL
The TrailerCompany.

MAN: VÂNZĂRILE ÎN CREȘTERE ÎN 2025. AFACEREA CU CAMIOANE ELECTRICE PRINDE AVÂNT

MAN a înregistrat o creștere de 6% a vânzărilor, ajungând la 101.600 de unități în toate segmentele de vehicule noi.

Vehiculele electrice înregistrează cea mai puternică creștere.
După începerea producției în serie la mijlocul anului 2025, în ultimul an s-au vândut peste 620 de camioane electrice grele.
Vânzările de autobuze electrice pentru uz urban cresc cu 118%, ajungând la peste 1.300 de unități, stabilind un nou record.
Cele mai mari vânzări de unități din segmentul furgonetelor până în prezent: aproximativ 31.300 de vehicule.
MAN Truck & Bus a livrat un total de aproximativ 101.600 de vehicule noi în anul financiar 2025, înregistrând o creștere a vânzărilor cu puțin sub 6% față de anul precedent.
Acest rezultat a fost obținut în ciuda condițiilor dificile care persistă, în special pe piața europeană a camioanelor, care se află la un nivel similar cu cel înregistrat în timpul pandemiei de coronavirus pe piețele principale. Unul dintre factorii care au contribuit la creșterea vânzărilor a fost reprezentat de vehiculele electrice cu baterie (BEV), care au înregistrat o evoluție foarte dinamică în segmentul camioanelor și autobuzelor.

O evoluție foarte dinamică

„Creșterea puternică înregistrată în segmentul vehiculelor electrice cu baterie și un an de succes în segmentul autoutilitarelor arată că suntem pe drumul cel bun. În ciuda unui mediu de piață dificil, cu o cerere redusă pe piața europeană a camioanelor – comparabilă în Germania cu anii pandemiei de coronavirus – am reușit să creștem vânzările totale.
De asemenea, continuăm să promovăm în mod consecvent extinderea portofoliului nostru de vehicule electrice cu baterie.
Odată cu începerea producției în serie a modelului MAN eTGL și primele livrări ale modelului eCoach, vom completa gama noastră în 2026 și vom transmite un semnal clar în favoarea mobilității durabile”, explică Friedrich Baumann, membru al consiliului de administrație responsabil cu vânzările și soluțiile pentru clienți la MAN Truck & Bus SE.

Segmentul camioanelor a rămas stabil

Segmentul camioanelor a rămas practic stabil într-un context de piață dificil. Cu aproximativ 63.300 de unități vândute, vânzările au fost doar ușor sub cifra din anul precedent, în scădere cu 0,6%.
eTruck, a cărui producție în serie a început abia în 2025, a înregistrat o cerere ridicată.
Peste 620 de unități au fost vândute în 2025, iar cererile de comenzi pentru eTruck-urile grele sunt deja

consistente pentru 2026. Începerea planificată a producției în serie a noului camion MAN eTGL de 12 tone spre sfârșitul anului 2026 va completa portofoliul electric din segmentul camioanelor și marchează un alt pas important al MAN către decarbonizarea gamei sale de vehicule.
Divizia de autobuze a MAN a înregistrat o recuperare semnificativă în 2025, crescând cu aproape 49%, până la peste 7.000 de vehicule. În ansamblu, vehiculele electrice cu baterie au fost, de asemenea, factorii determinanți ai vânzărilor în segmentul autobuzelor. Vânzările de autobuze electrice pentru zone urbane au crescut cu peste 118% la peste 1.300 de unități, stabilind un nou record. Și asta fără MAN Lion's Coach E, care a avut premiera mondială în 2025 și urmează să fie livrat primilor clienți de pe piața europeană începând cu sfârșitul anului 2026.
Segmentul de autoutilitare MAN a atins un nou record, cu peste 31.300 de unități vândute. Față de anul precedent, s-a înregistrat o creștere de peste 13%, care se datorează, printre altele, strategiei de internaționalizare de succes a afacerii MAN TGE. În 2025, au fost deschise piețe suplimentare în Peninsula Arabică, printre altele. În 2026, afacerea urmează să fie internaționalizată în continuare.

Segmentul de autoutilitare MAN a atins un nou record

În sectorul motoarelor, MAN a vândut aproximativ 9.400 de motoare, ușor sub nivelul anului precedent, în principal din cauza slăbiciunii continue a sectorului agricol. Cu toate acestea, scăderea cererii a fost compensată de

Publicitate

dezvoltarea robustă continuă a segmentului de piață maritim și de creșterea volumului în sectorul axelor și componentelor.

Situație mixtă pe piețe

În Germania, Austria și Elveția, vânzările de camioane au rămas în general slabe, la aproximativ 21.200 de camioane, ceea ce reprezintă o scădere de aproape 8% față de anul precedent. Subsegmentele vehiculelor municipale și de construcții și sectorul semiremorcilor au înregistrat performanțe bune.

MAN a fost lider de piață în Germania în 2025. Vânzările de autoutilitare în Germania, Austria și Elveția au crescut cu 32% în 2025 față de anul precedent. Cu vânzări de peste 12.300 de vehicule, pragul de 10.000 de vehicule a fost depășit pentru prima dată. În segmentul autobuzelor, vânzările au crescut cu 93% până la aproximativ 1.900 de unități, comparativ cu anul precedent, care a fost slab.
Într-un mediu dificil, vânzările de camioane în Europa au crescut cu aproximativ 3% față de anul precedent, până la aproximativ 31.300 de vehicule.
Vânzările de autobuze au crescut chiar cu 1.200 de unități, ajungând la aproximativ 3.700 de vehicule.
Vânzările de autoutilitare au crescut cu aproximativ 15% față de aceeași perioadă a anului trecut.

53.800 de vehicule în segmentele camioanelor

Spania a înregistrat o creștere totală de 500 de unități – o rată de creștere excepțional de mare pe o singură piață. În total, s-au vândut puțin sub 53.800 de vehicule în segmentele camioanelor, autobuzelor și autoutilitarelor.
În afara Europei, vânzările de camioane în 2025 au rămas la puțin sub 10.000 de unități, cu aproximativ 12% sub cifra din anul precedent.
Acest lucru s-a datorat provocărilor geopolitice continue, care au dus la o scădere de până la 30% pe piețele internaționale abordate de MAN. Cu toate acestea, MAN și-a menținut cu succes poziția pe cele mai importante piețe internaționale și chiar a extins-o în anumite țări, inclusiv Maroc, Coreea de Sud și

Chile.
Datorită segmentului puternic al șasiurilor pentru autocare, afacerea cu autobuze a crescut cu 10% față de 2024, iar furgoneta a fost disponibilă pe piețele din afara Europei pentru prima dată în 2025. Principalii factori care au determinat vânzările internaționale au fost piețele din Orientul Mijlociu și țările CSI, care au generat 70% din vânzările de camioane și autobuze pe piețele internaționale. În total, peste 11.000 de unități au fost vândute la nivel internațional în segmentele camioanelor, autobuzelor și furgonetelor.

Publicitate

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu

VÂNZĂRILE DAIMLER TRUCK AU SCĂZUT PUTERNIC ÎN 2025

Daimler Truck AG a raportat că vânzările sale globale pentru întregul an au scăzut cu 8% față de 2024, totalizând 422.510 unități.

Unitatea Trucks North America a vândut 141.814 vehicule, înregistrând o scădere anuală semnificativă de 26%, în timp ce livrările unității Mercedes-Benz Trucks au rămas stabile. În contrast, Trucks Asia a înregistrat o creștere de 4% a vânzărilor în 2025, cu 107.055 de unități livrate.
În mod deosebit, vânzările de vehicule electrice cu baterii (BEV) ale companiei au crescut cu 67% față de anul precedent, ajungând la 6.726 de unități, reflectând cererea crescândă de soluții de transport durabile.
Analiștii sugerează că această creștere bruscă a vânzărilor de BEV ar putea semnala un punct de cotitură pentru Daimler Truck, pe măsură ce accelerează tranziția către electrificare.
În urma raportului, acțiunile Daimler Truck au scăzut cu 1,61%, reflectând prudența investitorilor în contextul rezultatelor mixte ale vânzărilor.

Daimler a anunțat concedieri anul trecut

Grupul german Daimler Truck a anunțat, anul trecut, că va disponibiliza 5.000 de angajați în cadrul unui plan amplu de reducere a costurilor. Compania încearcă să reducă cheltuielile pe fondul scăderii vânzărilor, cu rezultate slabe.
Reducerile vin după ce Daimler Truck a raportat o scădere de 5% a vânzărilor în al doilea trimestru din 2025.
Producătorul de vehicule comerciale Daimler Truck a anunțat marți că intenționează să reducă aproximativ 5.000 de locuri de muncă în Germania până în 2030.
Această decizie vine la doar o zi după ce Daimler Truck a raportat o scădere de 5% a vânzărilor în al doilea trimestru, cu rezultate deosebit de slabe pe piața americană, care este esențială pentru companie.

De ce reduce Daimler numărul de locuri de muncă?

Compania a declarat că cifrele recente arată că Mercedes-Benz Trucks trebuie să devină mai rezistentă pe piață.
Programul de reducere a costurilor, denumit „Cost Down Europe", are scopul de a readuce afacerea europeană pe linia de plutire și de a îmbunătăți profitabilitatea. Obiectivul său este de a economisi până la peste 1 miliard de euro pe an până în 2030.
Cu o zi înainte de anunț, vânzările au scăzut pentru al doilea trimestru consecutiv, la 106.715 camioane și autobuze, comparativ cu 112.195 unități anul trecut.
Compania listată la DAX a ajuns în luna mai la un acord cu consiliul central de întreprindere cu privire la punctele cheie pentru fabricile sale de camioane din Germania.
Acesta include o reducere a forței de muncă responsabilă din punct de vedere social și angajamentul de a evita concedierile obligatorii până la sfârșitul anului 2034.

Ce locuri de muncă vor fi desființate?

Compania intenționează să reducă costurile recurente cu peste un miliard de euro până în 2030, vizând cheltuielile cu personalul, materialele, administrația, infrastructura IT și cercetarea și dezvoltarea.

Încărcarea viitorului cu camioane electrice

Un purtător de cuvânt a declarat că majoritatea locurilor de muncă vor fi desființate prin reducerea naturală a personalului și pensionarea anticipată, deși sunt posibile și programe de concediere țintite. Reducerile vor afecta centrul diviziei de camioane din Stuttgart, care avea aproximativ 28.000 de angajați la sfârșitul anului 2024.

Daimler Truck are aproximativ 35.500 de angajați în Germania, cu cinci sedii în Germania: Gaggenau, Kassel, Mannheim, Stuttgart și Wörth — aceasta din urmă fiind cea mai mare fabrică de asamblare de camioane din Europa.

Publicitate

SCANIA SUPER: CAMIONUL PENTRU TRANSPORTURI PE DISTANȚE LUNGI DESPRE CARE TOATĂ EUROPA VORBEȘTE BRUSC

Scania cu motorul Super este considerat unul dintre cele mai eficiente camioane diesel pentru transporturi pe distanțe lungi de pe șosele în prezent.

Dacă v-ați săturat de facturile exorbitante la combustibil, de anxietatea legată de autonomia vehiculului și de șoferii care se plâng de camioanele cu putere insuficientă, acest nou sistem de propulsie ar putea fi îmbunătățirea revoluționară de care flota dumneavoastră are nevoie. Cunoașteți povestea. Încărcătura este grea, termenul limită este și mai strâns, iar șoferul dumneavoastră sună de undeva între Hamburg și Milano: consumul de combustibil este mai mare decât cel planificat, nivelurile de AdBlue scad mai repede decât se aștepta, iar fiecare pantă pare o mică bătălie. Pe hârtie, camionul dumneavoastră actual părea eficient. Pe șosea, însă, pierde bani cu fiecare kilometru parcurs.

Nu aveți nevoie doar de un camion, aveți nevoie de previzibilitate

În transportul pe distanțe lungi, diferența dintre promisiunile din broșuri și performanța reală este cea care duce la pierderea marjelor. Nu aveți nevoie doar de un camion, aveți nevoie de predictibilitate. Facturi mai mici la combustibil, care se reflectă efectiv în contul de profit și pierdere, autonomii mai mari, care reduc numărul de opriri, și un sistem de transmisie care le oferă șoferilor sentimentul că dețin controlul, în loc să compenseze constant pentru un motor slab sau care consumă mult. Acesta este punctul pe care Scania și-a propus să îl remedieze cu cea mai recentă platformă pentru transportul pe distanțe lungi.
Vă prezentăm Scania cu motor Super (LKW) – un nou concept de transmisie pe bază de motor diesel (motor, cutie de viteze și punte spate) care, potrivit Scania, poate reduce consumul de combustibil cu până la 8% față de generația anterioară, deja eficientă, îmbunătățind în același timp manevrabilitatea și timpul de funcționare. Pentru flotele în care combustibilul reprezintă cel mai mare cost de exploatare, aceasta nu este o strategie de marketing, ci o resetare a modelului de afaceri.

De ce acest model specific?

Scania cu motorul Super nu este un singur model de camion, ci

o arhitectură de motorizare de nouă generație care stă la baza tractoarelor și camioanelor rigide Scania pentru transporturi regionale și pe distanțe lungi. La baza sa se află noua familie de motoare de 13 litri – denumită adesea DC13 „Super” – asociată cu cutii de viteze automate Scania Opticruise și noi punți spate cu pierderi reduse.
Pe paginile oficiale ale produselor Scania, producătorul suedez poziționează Super ca oferind economii de combustibil de până la 8% în operațiunile de transport pe distanțe lungi, în comparație cu motoarele sale anterioare de 13 litri, obținute printr-o reproiectare completă a sistemului de combustie, rapoarte de compresie mai mari, turbocompresie optimizată și frecare internă redusă în sistemul de transmisie. În practică, asta înseamnă:
-mai puține opriri pentru realimentare pe traseele lungi – un avantaj cheie evidențiat în mod repetat în testele mass-media și în feedback-ul flotei, în special pe coridoarele europene solicitante;
-viteze medii ridicate cu turații mai mici – datorită integrării strânse a motorului, cutiei de viteze Scania Opticruise și noilor angrenaje ale punții spate.

Sistem complet de transport

Conducere mai ușoară pentru șofer – mai multe test drive-uri menționează cuplul puternic și conducerea relaxată la turații reduse, chiar și cu încărcături grele. Dincolo de eficiența brută, Scania a proiectat Super ca parte a unui sistem complet de transport. Acesta se integrează cu serviciile digitale Scania (cum ar fi gestionarea flotei și diagnosticarea de la distanță) și este conceput pentru intervale lungi de service și intervale extinse de schimbare a uleiului, pentru a reduce vizitele la service – ceea ce este important dacă autocamioanele dumneavoastră circulă constant pe rute internaționale.
Rapoartele din lumea reală din domeniul transporturilor și ale primilor utilizatori sunt în mare măsură în concordanță cu afirmațiile Scania.
Testele independente privind consumul de combustibil publicate în 2023 și 2024 și testele comparative notează în mod constant că autocamioanele echipate cu motor Super se

Publicitate

situează în fruntea clasamentului eficienței consumului de combustibil, depășind adesea modelele comparabile de lungă distanță de la Volvo, Mercedes-Benz și DAF pe anumite trasee de testare.
Cifrele exacte variază în funcție de configurație și profilul misiunii, dar direcția este clară: motorul Super se numără printre cele mai economice opțiuni diesel pentru transportul pe distanțe lungi de pe piața actuală.

Beneficile motorului Super:
-noua familie de motoare Scania Super de 13 litri;
-platformă de motoare diesel de înaltă eficiență, concepută pentru transportul pe distanțe lungi, oferind un cuplu puternic și un consum redus de combustibil;
-economii de combustibil de până la 8% față de generația anterioară (conform declarației producătorului);
-economii potențiale de mii de euro pe an pentru fiecare camion în ceea ce privește combustibilul, îmbunătățind direct marjele operaționale;
-grup motopropulsor integrat: motor, cutie de viteze Scania Opticruise și punte spate nouă;
-schimbare mai lină a vitezelor, utilizare mai bună a cuplului și turație mai mică a motorului la viteza de croazieră, îmbunătățind confortul și eficiența;
-optimizat pentru operațiuni pe distanțe lungi și regionale;
-configurat special pentru misiuni tipice pe autostrăzile europene, contribuind la maximizarea autonomiei și a vitezei medii;
-suport pentru combustibili regenerabili (cum ar fi anumite tipuri de biodiesel, în funcție de varianta motorului);
-permite operatorilor să reducă emisiile de CO_2 fără a modifica radical rutina de realimentare;
-integrare cu serviciile digitale Scania și instrumentele de gestionare a flotei;
-oferă vizibilitate asupra consumului real, comportamentului șoferului și necesităților de întreținere, permițând optimizări bazate pe date;
-intervale de service prelungite (conform configurației Scania);
-mai puține opriri la service înseamnă mai mult timp de funcționare și o mai bună utilizare a fiecărui camion.

Aspectele pozitive menționate cel mai des:
-Economii reale de combustibil: Managerii de flote și proprietarii-operatori raportează reduceri măsurabile ale consumului în comparație cu modelele Scania mai vechi, în special pe distanțe lungi de autostradă. Mulți observă că economiile sunt mai vizibile cu o conducere disciplinată și utilizarea optimizată a controlului de croazieră.
-Putere de tracțiune puternică la turații mici: Șoferii subliniază cuplul solid și capacitatea de a urca dealuri fără a schimba constant vitezele, ceea ce reduce oboseala și stresul.
-Experiență de conducere rafinată: Combinația dintre Super și cele mai noi cutii de viteze Scania Opticruise este frecvent lăudată pentru schimbarea lină a vitezelor și comportamentul intuitiv în trafic și pe pantele înclinate.

-Confortul și ergonomia cabinei: Deși dispunerea cabinei depinde de modelul specific Scania (R, S etc.), șoferii apreciază în general liniștea și confortul general, în special pentru transporturile pe distanțe lungi.
Printre camioanele diesel grele, Scania Super este percepută pe scară largă ca lider în eficiență și satisfacția șoferilor, în special pentru operațiunile pe distanțe lungi, unde fiecare litru de combustibil și fiecare oră petrecută pe șosea contează.

Verdict final
Scania cu motorul Super (LKW) se bazează pe o revoluție silențioasă în ceea ce privește cantitatea de muncă pe care o puteți obține din fiecare picătură de motorină. Prin reproiectarea platformei sale de motoare de 13 litri și integrarea strânsă a acesteia cu cutia de viteze și puntea, Scania a creat o soluție pentru transportul pe distanțe lungi care pare concepută special pentru matematica brutală a transportului modern.
Dacă operați pe rute lungi și costurile cu combustibilul domină foile dumneavoastră de calcul, Super merită o atenție serioasă. Economiile de combustibil declarate – și larg confirmate –, combinate cu o manevrabilitate puternică și intervale lungi de service, se pot traduce într-un avantaj competitiv tangibil și șoferi mai fericiți.
Niciun camion nu este perfect, iar prețurile premium tradiționale ale Scania și complexitatea sistemului sunt aspecte reale de luat în considerare.
Dar când priviți imaginea de ansamblu a operațiunilor-combustibil, timp de funcționare, retenția șoferilor, valori reziduale – Scania cu motor Super se impune ca una dintre cele mai atractive propuneri diesel pentru transportul pe distanțe lungi disponibile în prezent.
Pentru flotele pentru care eficiența este esențială, întrebarea nu mai este dacă vă puteți permite un camion ca acesta. Întrebarea este dacă vă puteți permite să nu testați măcar unul.

CEFIN TRUCKS
Autostrada București - Pitești - km. 13.2 | Str. Italia 1-7, Comuna Chiajna
+ 40 21 202 60 00 | news@cefintrucks.com
www.cefintrucks.com

IVECO ȘI PLUSAI LANSEAZĂ UN NOU PROGRAM DE CONDUCERE AUTONOMĂ DE NIVEL 4 ÎN SPANIA

IVECO, marca Iveco Group N.V. (EXM: IVG) care proiectează, produce și comercializează vehicule comerciale ușoare, medii și grele, a anunțat, în luna ianuarie 2026, un nou program împreună cu partenerul său PlusAI, lider mondial în domeniul software-ului de conducere virtuală bazat pe inteligență artificială pentru camioane autonome.

Cele două companii intenționează să lanseze prima implementare în Europa de Sud a camioanelor grele cu sisteme de conducere autonomă (ADS) de nivel 4, în colaborare cu operatorul logistic spaniol Sesé și Guvernul Aragonului, Spania.
În cadrul programului, IVECO și PlusAI vor dezvolta două camioane echipate cu capacități de conducere autonomă de nivel 4, susținute de șoferul virtual PlusAI SuperDriveTM. Camioanele autonome vor fi supuse unor teste pe parcursul mai multor ani, începând din 2026, cu un operator de siguranță la bord pe întreaga perioadă de testare. Aceste vehicule IVECO S-Way sunt destinate să funcționeze în mod autonom pe rutele de transport de marfă pentru Sesé, călătorind între Madrid și Zaragoza, capitala regiunii Aragon, de-a lungul unui coridor de transport de marfă de aproximativ 300 km (184 mile).
Marco Liccardo, Chief Technology & Digital Officer, Iveco Group, a declarat: „Automatizarea vehiculelor este un pilon cheie al strategiei tehnologice a Grupului Iveco. Suntem încântați să consolidăm parteneriatul nostru puternic cu PlusAI pentru a inova în continuare tehnologiile ADAS și ADS la bordul camioanelor IVECO. Acest proiect ne va ajuta să avansăm în demersul nostru de a oferi clienților tehnologie de cea mai înaltă calitate pentru un transport din ce în ce mai durabil.”
„Camioanele autonome reprezintă o tehnologie transformatoare care ar putea îmbunătăți considerabil siguranța rutieră și remodela transportul comercial de marfă în întreaga lume. Suntem mândri să extindem parteneriatul nostru cu IVECO pentru a acoperi operațiunile de transport autonom de nivel 4 în Germania și Spania”, a declarat Shawn Kerrigan, COO și cofondator al PlusAI. „Împreună cu Sesé, demonstrăm cum tehnologia de conducere autonomă poate îmbunătăți siguranța, eficiența și durabilitatea transportului rutier și poate consolida competitivitatea lanțurilor de aprovizionare din Europa.”
Grupul Iveco cercetează și dezvoltă de ani buni soluții de conducere autonomă și conectată, inclusiv prin efectuarea de teste comune și proiecte-pilot cu PlusAI în cadrul unor programe extrem de avansate de nivel 2+ și nivel 4, pentru a oferi soluții de transport mai sigure, mai ecologice, mai inteligente și mai eficiente. PlusAI trece la următoarea etapă de creștere ca societate cotată la bursă, prin fuziunea anunțată anterior cu Churchill Capital Corp IX (Nasdaq: CCIX).

GRUPUL PETIT FORESTIER: 300 DE VEHICULE IVECO EDAILY ÎN TOATĂ EUROPA

Petit Forestier Group, liderul european în soluții de închiriere de vehicule frigorifice, a adăugat aproape 300 de vehicule eDaily – versiunea complet electrică a emblematicului vehicul comercial ușor IVECO – în flota sa.

Până în prezent, 275 de vehicule carosate au fost deja livrate către sucursalele Grupului din Franța și din alte țări europene. Această implementare are la bază Memorandumul de Înțelegere semnat între Petit Forestier Group și IVECO în septembrie 2022, care include o comandă de 2.000 de șasiuri-cabină, echipate cu caroserii frigorifice realizate de Lecapitaine.
Aceste vehicule cu emisii reduse fac parte din ambiția grupului de a-și sprijini clienții în tranziția energetică. Conștient de impactul său asupra mediului și angajat într-o abordare responsabilă, Grupul Petit Forestier oferă soluții care reduc amprenta de carbon a flotelor, asigurând în același timp livrări confortabile și silențioase în zonele cu emisii reduse, fără a compromite performanța.

Un angajament comun pentru mobilitate durabilă

„Pentru a face față provocărilor de mediu, obiectivul nostru este să oferim clienților noștri mijloacele necesare pentru a opera active cu emisii reduse. De aceea, îi sprijinim activ în decarbonizarea flotelor lor. Apariția modelului eDaily marchează o etapă importantă în parteneriatul de lungă durată dintre Grupul Petit Forestier și IVECO, cu care împărtășim un angajament profund față de dezvoltarea durabilă și tranziția energetică. Flota noastră de vehicule electrice permite clienților noștri să reducă impactul asupra mediului, integrându-se perfect în mediile urbane, unde liniștea este o valoare”, a declarat Yann Leriche, Director of Assets & Supply at Petit Forestier Group.
„eDaily demonstrează că mobilitatea cu emisii zero poate oferi performanță, fiabilitate și versatilitate, chiar și pentru aplicații complexe de refrigerare. Suntem mândri să consolidăm parteneriatul nostru cu Petit Forestier Group, o companie care împărtășește viziunea noastră privind inovarea durabilă și sprijinirea clienților într-o tranziție energetică practică.” a spus John Venstra, Head of International Key Accounts, IVECO.

eDaily: performanță și eficiență fără compromisuri

eDaily este versiunea electrică a legendarului Daily, păstrând caracteristicile sale de fiabilitate, versatilitate și capacitate excepțională de încărcare și remorcare. Vehiculele eDaily selectate de Grupul Petit Forestier oferă o autonomie reală de până la 150 km, chiar și atunci când sunt încărcate la maximum și ținând cont de consumul de energie pentru refrigerare. Perfect adaptat livrărilor urbane, eDaily oferă o putere de până la 140 kW (190 CP) și un cuplu de până la 400 Nm. Atunci când este nevoie de putere suplimentară, șoferii pot activa funcția distinctivă Hi-Power a modelului pentru un plus de putere. Consumul de energie este optimizat și mai mult prin selectorul modului de conducere, care

permite șoferilor să acorde prioritate fie puterii maxime, fie consumului minim de energie. Modul One-Pedal Drive îmbunătățește și mai mult eficiența prin convertirea energiei cinetice de frânare în energie electrică, reducând astfel consumul total și uzura plăcuțelor de frână, simplificând în același timp conducerea.
Sistemul ePTO, prezentat în avanpremieră de Grupul Petit Forestier, este potrivit pentru vehiculele frigorifice. Acesta poate funcționa și cu rețeaua electrică pentru a reîncărca atât vehiculul, cât și echipamentul frigorific. Această caracteristică, unică în lumea vehiculelor electrice, simplifică operațiunile prin reducerea etapelor de încărcare și optimizează atât performanța economică, cât și cea energetică.
Clienții beneficiază, de asemenea, de caroseria frigorifică URBAN dezvoltată de Lecapitaine, care se caracterizează prin izolație ușoară și ecologică și aerodinamică optimizată, pentru a maximiza economiile de energie ale modelului eDaily.

Publicitate

VOLVO TRUCKS CÂȘTIGĂ DIN NOU CINCI STELE ÎN RATINGUL DE SIGURANȚĂ EURO NCAP, PENTRU VOLVO FH

Volvo Trucks își adaugă încă două camioane pe lista de modele care au primit scorul maxim de cinci stele la Euro NCAP.

Două versiuni ale modelului Volvo FH cu cabină standard sunt cele mai recent premiate cu ratingul maxim, confirmând poziția de lider a companiei Volvo în domeniul siguranței - valoarea sa fundamentală.
După primele două runde de ratinguri de siguranță acordate de Euro NCAP, în cadrul cărora toate modelele Volvo testate au primit cel mai înalt rating posibil, acum li se alătură și Volvo FH cu cabină standard.

Acestea sunt modelele de camioane Volvo care au obținut până acum cinci stele în Euro NCAP:
-Volvo FM 4x2 tractor
-Volvo FM 6x2 rigid
-Volvo FH 4x2 tractor
-Volvo FH 6x2 rigid
-Volvo FH Aero 4x2 tractor
-Volvo FH Aero 6x2 rigid

„Am primit încă o dată dovada că Volvo își ține promisiunile – siguranța este și va fi întotdeauna prioritatea noastră în tot ceea ce facem”, spune Roger Alm, Președintele Volvo Trucks. „Acest lucru nu înseamnă că ne putem relaxa. Vom continua să inovăm, pentru a fi în avangardă atunci când este vorba despre siguranță, pentru a proteja șoferii și toți ceilalți participanți la trafic.”
Toate cele șase modele Volvo de pe listă îndeplinesc și așa-numitele criterii City Safe, datorită vizibilității bune și performanțelor sistemelor de siguranță activă ale Volvo, proiectate pentru a proteja utilizatorii vulnerabili ai infrastructurii rutiere, în situații de trafic urban.
Volvo a fost primul producător de camioane care a obținut punctajul maxim de 5 stele, când Euro NCAP a lansat, în 2024, primul său sistem de

evaluare a siguranței pentru camioane comerciale grele.
Un rating de 5 stele de la Euro NCAP înseamnă că vehiculul îndeplinește sau depășește exigențele unor criterii precum asistență pentru șofer și evitarea coliziunilor, crescând siguranța în trafic pentru șofer și utilizatorii infrastructurii rutiere din apropiere.
Viziunea Volvo Trucks asupra unui viitor cu zero accidente este steaua călăuzitoare a companiei în efortul de a îmbunătăți continuu siguranța vehiculului și a traficului, iar compania va continua să dezvolte sisteme de siguranță care nu doar oferă protecție, ci și anticipează pericolele de siguranță și reduc riscul de accident.

Date despre Euro NCAP

European New Car Assessment Program (Euro NCAP), cu sediul în Belgia, a fost fondat în 1996 și a devenit rapid standardul industriei europene pentru evaluarea siguranței autoturismelor. Acesta este susținut de mai multe guverne europene, inclusiv de Uniunea Europeană.
În privința testului pentru camioane, fiecare sistem de siguranță a primit un scor, agregat pentru fiecare domeniu. Aceste scoruri au fost, apoi, utilizate pentru a calcula un rating de stele de la 1 la 5, pentru întregul vehicul, în care cinci stele sunt acordate pentru cele mai bune performanțe.

Obiectivele testului pentru camioane au fost următoarele:

- **Condusul în siguranță:** monitorizarea ocupanților, vizibilitate (directă și indirectă) și asistență vehicul (de exemplu, asistență viteză).
- **Evitarea coliziunilor:** coliziuni frontale (autoturism, pieton și ciclist), coliziuni la manevre cu viteză redusă și coliziuni de părăsire a benzii.
- **Post-coliziune:** informații de salvare.

Scopul Euro NCAP este de a extinde gradual obiectivele testului pentru a include și protecția în caz de coliziune, într-o etapă ulterioară, precum și testarea camioanelor din diferite segmente de transport.

Publicitate

BURAK HOŞGÖREN, DIRECTOR FORD TRUCKS PENTRU PIEȚELE INTERNAȚIONALE: CUM POZIȚIONEAZĂ FORD TRUCKS PRIMUL CAMION ELECTRIC

Ford Trucks nu a oferit până acum camioane cu propulsie electrică. Dar acest lucru se schimbă acum, cu modelul F-Line E.

Producătorul lansează în acest an în Europa de Vest, inclusiv în Germania, un camion electric în clasele de 19 și 26 de tone. Burak Hoşgören, directorul Ford Trucks pentru piețele internaționale vorbește despre trecerea la era camioanelor electrice.
F-Line E este fabricat la Ford Otosan în Turcia și urmează să fie lansat „pe toate piețele europene unde sunt oferite servicii". Camionul electric a avut premiera mondială în noiembrie, la Solutrans, în Lyon.
F-Line E va fi disponibil cu o configurație a axelor 6×2 sau 4×2, va fi echipat cu un sistem de transmisie electric ZF, va oferi două opțiuni de baterie și va atinge o autonomie de până la 250, respectiv, 300 de kilometri.
Pentru Burak Hoşgören, responsabil pentru piețele internaționale la Ford Trucks, F-Line E reprezintă un model revoluționar. La urma urmei, Ford Trucks este singurul producător important din Europa care nu a inclus încă un camion electric cu baterie în portofoliul său. Cu F-Line E, compania își propune acum să acopere această lacună.
Într-un interviu acordat Electrive, managerul a discutat despre competitivitatea Ford Trucks, integrarea camioanelor electrice în procesele sale de producție și dezvoltarea complexă a unei oferte cuprinzătoare în jurul modelului F-Line E. El a dezvăluit, de asemenea, că în curând va fi finalizat un parteneriat important cu un specialist de top în domeniul încărcării.

Domnule Hoşgören, Ford Trucks intră pe piața camioanelor electrice din Europa mai târziu decât mulți dintre concurenții săi. Ce considerente strategice au determinat momentul lansării pe piață a primului dvs. model electric gata de producție, F-Line E?

Burak Hoşgören: Momentul ales reflectă o abordare deliberată „gata de producție": am dorit să intrăm pe piața europeană a camioanelor electrice cu un vehicul și o propunere pentru clienți concepute pentru operațiuni reale, timp de funcționare previzibil și un cost total de proprietate redus.
Pe lângă obiectivele de performanță și eficiență ale vehiculului, cum ar fi capacitatea de încărcare rapidă cu

PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE
UTILAJE ȘI CAMIOANE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI MANAGEMENT

curent continuu, gestionarea robustă a energiei și o autonomie practică, ne-am concentrat în egală măsură pe construirea pregătirii end-to-end necesare camioanelor electrice, inclusiv asistență pentru planificarea încărcării, soluții de depozitare oferite de parteneri și servicii digitale pentru flote.

Cum se încadrează această lansare în poziționarea dvs. strategică?

Burak Hoşgören: Considerăm această lansare ca parte a unui proces mai amplu și pe termen lung de decarbonizare, în conformitate cu angajamentul nostru „Transport de marfă cu emisii zero”, aliniind introducerea produsului cu ambiția noastră de a elimina combustibilii fosili din vânzări până în 2040 și cu obiectivul de neutralitate carbonică până în 2050.

F-Line E va fi lansat în Europa de Vest în acest an. Care sunt primele piețe pe care veți intra? Și cum vă pregătiți dealerii pentru vânzarea primului model de camion electric din portofoliul dvs.?

Burak Hoşgören: Ford Trucks intenționează să lanseze F-Line E în Germania și în Europa de Vest și pe piețele unde cererea de soluții de transport cu emisii zero se accelerează din cauza cerințelor de reglementare și a obiectivelor de decarbonizare ale clienților.
Prioritizarea pieței este aliniată cu regiunile în care adoptarea vehiculelor comerciale electrice este cea mai avansată și unde condițiile operaționale susțin utilizarea eficientă a camioanelor electrice. În paralel, Ford Trucks își pregătește rețeaua de dealeri pentru a sprijini vânzările și serviciile post-vânzare de vehicule electrice, adaptând procesele de service și capacitățile tehnice pentru vehiculele de înaltă tensiune, echipând în același timp dealerii pentru a ghida clienții în tranziția către e-mobilitate, inclusiv compatibilitatea încărcării și planificarea operațională.

Ce cazuri de utilizare specifice vizează Ford Trucks cu F-Line E?

Burak Hoşgören: F-Line E a fost proiectat în principal pentru distribuția regională, logistica urbană și operațiunile municipale. Configurația sa îl face potrivit pentru operațiuni cu rute previzibile, opriri frecvente și întoarceri la bază, cum ar fi livrările în oraș și colectarea deșeurilor. Vehiculul acceptă aplicații de caroserie prin arhitectura sa electrică și capacitatea e-PTO, permițând funcționarea fără emisii a echipamentelor auxiliare.
Aceste cazuri de utilizare se aliniază cererii crescânde de vehicule cu zgomot redus și fără emisii în mediile urbane.

Cum intenționați să diferențiați F-Line E de concurenți? Puteți să ne dați detalii despre prețul viitor?

Burak Hoşgören: F-Line E se diferențiază printr-o combinație de performanță cu emisii zero, eficiență operațională și versatilitate în aplicații. Oferă un sistem de propulsie electric conceput pentru a satisface cerințele utilizării comerciale zilnice, susținut de caracteristici precum frânarea regenerativă, gestionarea termică și capacitatea de încărcare rapidă cu curent continuu.
Vehiculul este poziționat ca o soluție practică pentru clienții care trec la mobilitatea electrică, mai degrabă decât ca un produs de nișă. În acest stadiu, Ford Trucks nu a dezvăluit detalii despre prețurile pentru F-Line E; prețurile vor fi anunțate mai aproape de lansarea pe piață, în conformitate cu condițiile pieței și cerințele clienților.

Ford Otosan a jucat un rol central în dezvoltarea F-Line E. Puteți descrie cum? Și va trebui să faceți ajustări semnificative la linia de producție pentru F-Line E?

Burak Hoşgören: Ford Otosan a jucat un rol cheie în dezvoltarea și proiectarea modelului F-Line E, ca parte a responsabilității sale pentru dezvoltarea produselor și capacitățile de producție ale Ford Trucks.
Vehiculul a fost dezvoltat folosind expertiza tehnică a Ford Otosan, cu un accent puternic pe testarea durabilității, integrarea vehiculului și conformitatea cu standardele europene. Producția modelului F-Line E va fi integrată în structurile de fabricație existente, cu adaptările necesare pentru componentele vehiculelor electrice și sistemele de înaltă tensiune, menținând în același timp procesele de calitate și producție stabilite.

Cum previzionați contribuția modelului F-Line E la competitivitatea Ford Trucks în Europa?

Burak Hoşgören: Modelul F-Line E consolidează competitivitatea Ford Trucks în Europa prin extinderea portofoliului său de produse în domeniul transportului cu emisii zero și prin satisfacerea cererii crescânde a clienților și a cerințelor normative pentru vehicule comerciale electrice.
Oferind un camion electric conceput pentru operațiuni din lumea reală, Ford Trucks este poziționat pentru a sprijini clienții în eforturile lor de decarbonizare, menținând în același timp atributele de bază ale mărcii, precum durabilitatea, eficiența și fiabilitatea. F-Line E consolidează, de asemenea, prezența pe termen lung a Ford Trucks pe piața europeană, aliniind strategia sa de

produs la obiectivele de sustenabilitate ale regiunii.

Cum răspund clienții existenți ai Ford Trucks la tendința de electrificare?

Burak Hoşgören: Ford Trucks observă un interes crescut din partea clienților existenți pentru mobilitatea electrică, în special pentru aplicațiile în care funcționarea cu emisii zero oferă avantaje operaționale și de reglementare. Tranziția la camioane electrice este abordată ca o transformare bazată pe ecosistem, cu accent pe compatibilitatea vehiculelor, infrastructura de încărcare și eficiența operațională Ford Trucks.

Vorbind despre ecosisteme: ați format deja parteneriate pentru a oferi clienților dumneavoastră servicii adecvate de încărcare și flotă sau furnizați dvs. aceste servicii?

Burak Hoşgören: Ford Trucks sprijină clienții oferindu-le îndrumări privind soluțiile de încărcare și integrarea vehiculelor, colaborând cu parteneri acolo unde este necesar pentru a se asigura că infrastructura de încărcare este compatibilă cu cerințele vehiculelor și operațiunile clienților. Un acord-cadru global cu unul dintre principalii producători de unități de încărcare se află în etapa de finalizare. Acest acord va permite furnizarea de soluții de încărcare dedicate alături de F-Line E în Germania, precum și pe toate piețele europene unde sunt oferite servicii.

Mulți producători sunt acum implicați în crearea de rețele publice de încărcare. Cel mai proeminent exemplu este joint venture-ul Milence. Ford Trucks intenționează să investească și în infrastructura publică de încărcare?

Burak Hoşgören: Ford Trucks se concentrează în prezent pe sprijinirea clienților prin dezvoltarea vehiculelor și compatibilitatea încărcării pentru nevoile lor operaționale specifice, în special încărcarea în depozite. Ford Trucks nu a anunțat nicio investiție directă în infrastructura publică de încărcare. Orice evoluții viitoare în acest domeniu vor fi comunicate prin canale oficiale odată ce vor fi definite.

Privind în viitor, ce progrese tehnologice – fie că este vorba de tehnologia bateriilor, software sau sisteme de asistență la conducere – credeți că vor avea cel mai mare impact asupra următoarei generații de camioane electrice?

Burak Hoşgören: Ford Trucks se așteaptă ca progresele continue în tehnologia bateriilor, gestionarea energiei și integrarea software-ului să joace un rol decisiv în evoluția camioanelor electrice. Îmbunătățirile în ceea ce privește eficiența bateriilor, gestionarea termică și performanța de încărcare vor spori flexibilitatea operațională, în timp ce sistemele digitale și conectivitatea vor sprijini monitorizarea vehiculelor și eficiența flotei. În plus, sistemele avansate de asistență la conducere vor continua să contribuie la siguranță și confortul la conducere, în special în operațiunile urbane și regionale.

Ford Trucks intenționează să-și extindă gama de vehicule electrice dincolo de F-Line E sau să exploreze tehnologii precum pilele de combustie cu hidrogen pentru transportul pe distanțe lungi?

Burak Hoşgören Planul nostru include atingerea unui portofoliu cu emisii zero până în 2040. Deși F-Line E este obiectivul nostru actual pentru logistica regională și urbană, desfășurăm activități de cercetare și dezvoltare privind diverse tehnologii alternative, inclusiv pilele de combustie cu hidrogen, pentru a răspunde cerințelor specifice ale transportului greu pe distanțe lungi. Obiectivul nostru este de a oferi cele mai eficiente soluții de transport, indiferent de sursa de energie, pentru a împărți sarcina clienților noștri din întreaga lume.

Publicitate

Ford Trucks
Sharing the load

AIC TRUCKS
Unic importator și distribuitor Ford Trucks în România
Autostrada București - Pitești km. 13.2
Str. Italia 1-7, Comuna Chiajna
www.ford-trucks.ro
+ 40 21 202 60 00
Ford TRUCKS
Sharing the load

UE NU ÎȘI POATE PERMITE SĂ ÎNTRERUPĂ IMPLEMENTAREA STAȚIILOR DE ÎNCĂRCARE PENTRU VEHICULE GRELE CU EMISII ZERO

IRU, Asociația Europeană a Constructorilor de Automobile (ACEA) și T&E solicită Comisiei Europene să asigure continuitatea finanțării UE pentru infrastructura de încărcare a vehiculelor grele și de realimentare cu hidrogen, avertizând că o întrerupere a sprijinului în perioada 2026-2027 ar risca să încetinească implementarea vehiculelor cu emisii zero.

Într-o scrisoare comună adresată președintei Comisiei Europene, Ursula von der Leyen, și comisarului pentru transport durabil și turism, Apostolos Tzitzikostas, IRU, ACEA și T&E – care reprezintă operatorii de transport rutier, producătorii de vehicule și societatea civilă – solicită măsuri urgente pentru a preveni un deficit de finanțare după epuizarea Fondului pentru infrastructura combustibililor alternativi (AFIF). Creată ca parte a sprijinului acordat de programul CEF Transport pentru infrastructura combustibililor alternativi, AFIF a permis investiții de aproximativ 3 miliarde de euro în proiecte din întreaga UE. Acest lucru a făcut posibilă extinderea critică a rețelelor de infrastructură în întreaga UE. Discuțiile actuale de la Bruxelles indică o posibilă întrerupere a sprijinului în 2026-2027.

Măsuri urgente pentru a preveni un deficit de finanțare

Fără un instrument succesor dedicat prevăzut înainte de începerea următorului cadru financiar multianual al UE în 2028, implementarea infrastructurii de încărcare și realimentare cu hidrogen pentru vehiculele grele riscă să-și piardă avântul. Acest lucru survine într-un moment în care camioanele cu emisii zero intră pe piață și investițiile cresc de-a lungul lanțului valoric.
Raluca Marian, directorul IRU pentru UE, a declarat: „Ce semnal

ar transmite UE pieței dacă ar suspenda finanțarea tocmai în momentul în care implementarea începe să prindă avânt?
„Pentru operatorii de transport, provocarea este deosebit de acută: companiile pot fi pregătite să investească în vehicule cu emisii zero mai scumpe, dar, având în vedere marjele reduse ale sectorului, astfel de investiții nu sunt realiste dacă disponibilitatea infrastructurii de încărcare nu este garantată.
Sprijinul UE pentru infrastructura de încărcare este vital – și în special sprijinul specific pentru încărcarea în depouri, care va rămâne coloana vertebrală a încărcării vehiculelor comerciale, asigurând controlul operațional și costuri previzibile."

Sprijinul UE pentru infrastructura de încărcare este vital

Thomas Fabian, directorul comercial al ACEA, a declarat: „Dacă Europa dorește cu adevărat să decarbonizeze transportul rutier, trebuie să asigure un sprijin continuu pentru infrastructura de încărcare și realimentare a vehiculelor grele. Implementarea infrastructurii trebuie să țină pasul cu lansarea vehiculelor și cu ciclurile de investiții ale operatorilor.
O întrerupere a finanțării ar risca să încetinească adoptarea și să slăbească competitivitatea industrială a Europei într-un moment critic. Ceea ce este necesar acum este continuitate și accelerare, nu ezitare."
Organizațiile solicită Comisiei să asigure continuitatea sprijinului la nivel european, fie prin extinderea AFIF, fie prin mobilizarea unor instrumente alternative de finanțare ale UE, în strânsă cooperare cu statele membre. Ele subliniază că finanțarea trebuie să acopere întregul lanț de infrastructură, inclusiv punctele publice de încărcare și realimentare, încărcarea în depouri, conexiunile la rețea și soluțiile de stocare a energiei, care sunt esențiale pentru funcționarea zilnică a camioanelor cu emisii zero.

Continuitatea sprijinului la nivel european

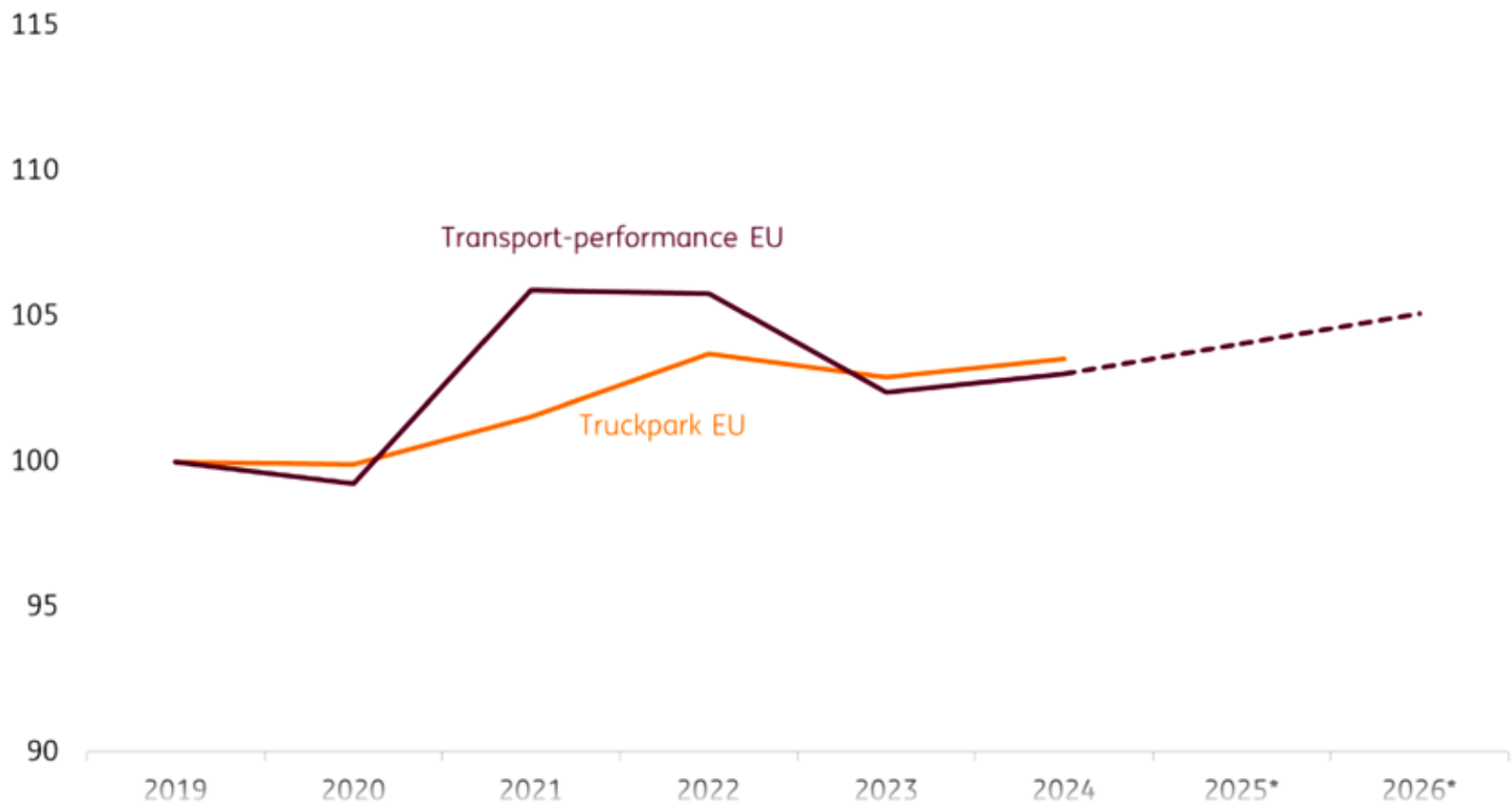
Stef Cornelis, directorul T&E Fleets and Freight, a declarat: „De la Portugalia la România, proiectele de infrastructură de încărcare a camioanelor demarează grație AFIF. Această finanțare se apropie de sfârșit într-un moment în care încărcarea fiabilă pe întreg continentul este esențială pentru a permite sectorului logistic european să treacă la energia electrică.
UE trebuie acum să stimuleze finanțarea și să ofere certitudine investițională pentru sectoarele energetic și logistic. Nu este momentul să renunțăm și să oprim acest elan."

NAE ALEXANDRU EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE COMEDIE DIN ISTORIA TRANSPORTURILOR ROMÂNEȘTI

DOI ȘOFERI

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



ANALIZĂ. SEMNE TIMIDE DE REDRESARE PENTRU PIAȚA EUROPEANĂ A CAMIOANELOR

Piața europeană a camioanelor grele a ieșit din impas după trei ani de scădere a comenzilor. Apetitul pentru investiții a revenit odată cu îmbunătățirea dinamicii, dar piața transporturilor de marfă, care se află în stagnare, frânează redresarea.

Piața europeană a camioanelor grele dă semne de redresare

După ani de șocuri în aprovizionare, cerere volatilă, schimbări legislative și cicluri de investiții perturbate, piața europeană a camioanelor începe în sfârșit să se normalizeze. În 2026, ne așteptăm ca această redresare modestă să continue, livrările de camioane noi crescând cu aproximativ 5% până la aproximativ 385.000 de unități, ușor peste media pe 10 ani, arată o analiză a băncii ING.

Este esențial faptul că redresarea nu va fi determinată de creșterea flotei, ci de cererea de înlocuire amânată de mult timp. Camioanele vechi devin din ce în ce mai costisitoare de exploatat din cauza ineficienței consumului de combustibil, a nevoilor crescânde de întreținere și a noilor sisteme de taxare care penalizează vehiculele cu emisii mai mari.

Cu toate acestea, redresarea va fi probabil inegală. Piețele din Europa de Sud și Europa Centrală și de Est sunt în frunte, în timp ce Germania – cea mai mare piață de camioane din regiune – rămâne în urmă, deși îmbunătățirea indicatorilor fundamentali sugerează că Germania ar putea deveni un motor important al creșterii până în 2027. Comenzile sunt din nou pozitive, marjele rămân sănătoase, iar termenele de livrare s-au normalizat – totuși, piața transporturilor de marfă, care este încă modestă, încurajează operatorii să înlocuiască vehiculele în mod selectiv, mai degrabă decât să-și extindă agresiv flota.

Flota europeană de camioane s-a extins, dar a și îmbătrânit

Europa a început anul cu probabil una dintre cele mai vechi flote de vehicule grele din ultimul deceniu. Flota de camioane medii și grele din UE (>3,5 tone) numără în prezent aproximativ șase milioane de vehicule, inclusiv aproximativ 2,2 milioane de tractoare. Cu o vechime medie de peste 14 ani, parcul auto include multe unități mai vechi, care sunt utilizate mai puțin intens. În ultimii 10 ani au fost înmatriculate doar 3,1 milioane de camioane – o medie de aproximativ 310.000 de camioane pe an.

Îmbătrânirea flotei se traduce prin costuri mai mari cu combustibilul, cheltuieli de întreținere în creștere și expunere crescută la suprataxele de drum bazate pe kilometraj. Ceea ce odată era o decizie de reducere a costurilor pentru a amâna modernizările începe să pună presiune pe operațiuni și competitivitate.

După 2015, cererea de transport a crescut mai rapid decât dimensiunea flotei, dar această tendință s-a inversat după vârful

VERSUS

Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere

SEZONUL 03

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

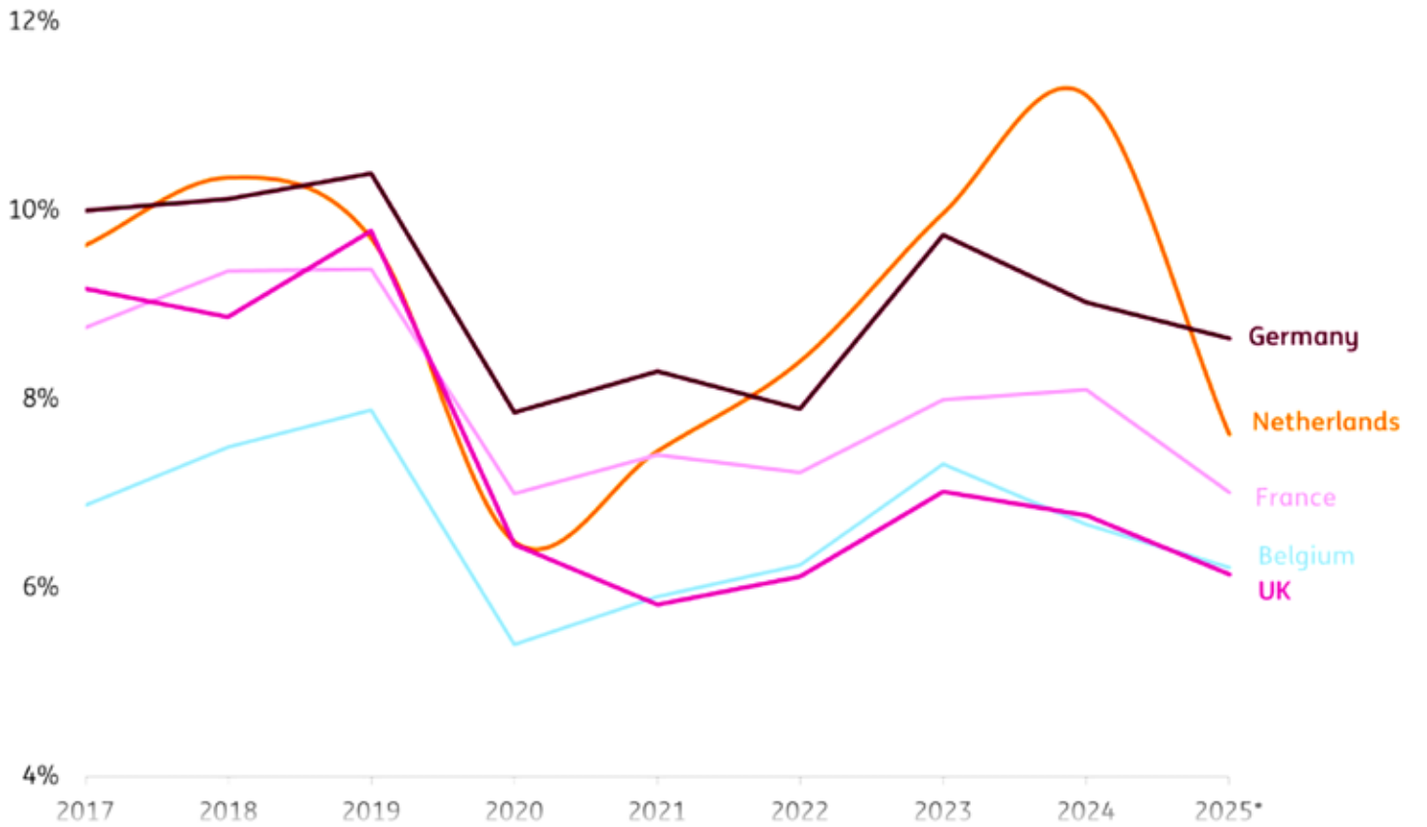
-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

- ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

Din 11 mai 2023

pe TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin



pandemiei din 2021-2022. O scădere de 3% a cererii de transport de marfă în 2023 a determinat unii operatori să stocheze echipamente, agravând dezechilibrul de vârstă și contribuind la excedentul de capacitate care a afectat tarifele de transport.

Înlocuirile nu au recuperat încă decalajul după ani de fluxuri reduse

Activitatea de înlocuire nu a ținut pasul cu nevoile unei flote învechite. Comenzile restante mari, termenele de livrare lungi și prețurile ridicate ale activelor au perturbat ciclurile de investiții în ultimii cinci ani. Pe piețele cheie -Germania, Franța și Marea Britanie- ratele anuale de înlocuire au scăzut la 6-8% începând cu 2020, cu aproximativ două puncte procentuale sub nivelurile anterioare. Deși capacitatea necesară poate fi ceva mai mică, acest deficit nu a fost încă compensat.

În ciuda eliminării camioanelor mai vechi, ponderea vehiculelor cu o vechime de cinci ani ani sau mai mult a crescut de la 55,5% în 2019 la 62% în 2024 și probabil va crește și mai mult în 2025. Această schimbare reflectă o creștere medie a vechimii flotei de peste 1,5 ani. În consecință, camioanele mai noi parcurg mai puțini kilometri, în timp ce vehiculele mai vechi tind să consume mai mult combustibil, să genereze costuri mai mari pe kilometru și să aibă un timp de funcționare mai redus. Deși utilizarea prelungită a echipamentelor nu reprezintă o problemă imediată, aceasta indică o cerere semnificativă reprimată și un potențial de piață continuu.

Mai mulți factori fac acum înlocuirea flotei mai atractivă, stimulând redresarea

În ultimii ani, piața transporturilor de marfă și capacitatea excedentară au dus la amânarea investițiilor în echipamente de transport noi. Acesta a fost cazul mai multor companii mari active în segmentele de transport industrial, cum ar fi industria auto și chimică. Echipamentele mai vechi neutilizate au oferit flexibilitate în gestionarea ciclurilor de investiții.

La nivel sectorial, în prezent nu este nevoie de extindere. Cu toate acestea, amânarea continuă a înlocuirilor atinge limitele sale. Întârzierile suplimentare în investiții și prelungirea duratei de viață a echipamentelor introduc riscuri comerciale. Trei factori cheie vor stimula investițiile în înlocuiri în 2026.

Creșterea eficienței consumului de combustibil: Noile camioane diesel sunt semnificativ mai eficiente datorită reglementărilor UE. De exemplu, generația 2025 DAF XF/XG – camionul anului – este cu aproximativ 13% mai eficientă decât modelul 2021.

O flotă internațională de transport rutier raportează că consumul mediu de combustibil a scăzut de la 26 la 24 de litri la 100 km în cinci ani (aproximativ 1,5% pe an). Optimizarea motorului cu ardere internă este încă în curs, Euro VII** urmând să aducă un nou pas înainte.

Prețuri normalizate pentru camioane și termene de livrare; revenirea pieței cumpărătorilor

Prețurile mai mici și pozițiile de negociere îmbunătățite readuc în discuție investițiile amânate. După constrângerile fără precedent în materie de aprovizionare din ultimii ani, piața cumpărătorilor a revenit. Prețurile ridicate de aproximativ 125.000-130.000 EUR pe unitate cap-tractor sunt acum de domeniul trecutului, dar prețurile medii rămân cu mult peste 100.000 EUR. Costurile subiacente au crescut în linie cu inflația generală, iar noua generație de camioane include mai multă tehnologie și software (de exemplu, sisteme ADAS, inclusiv

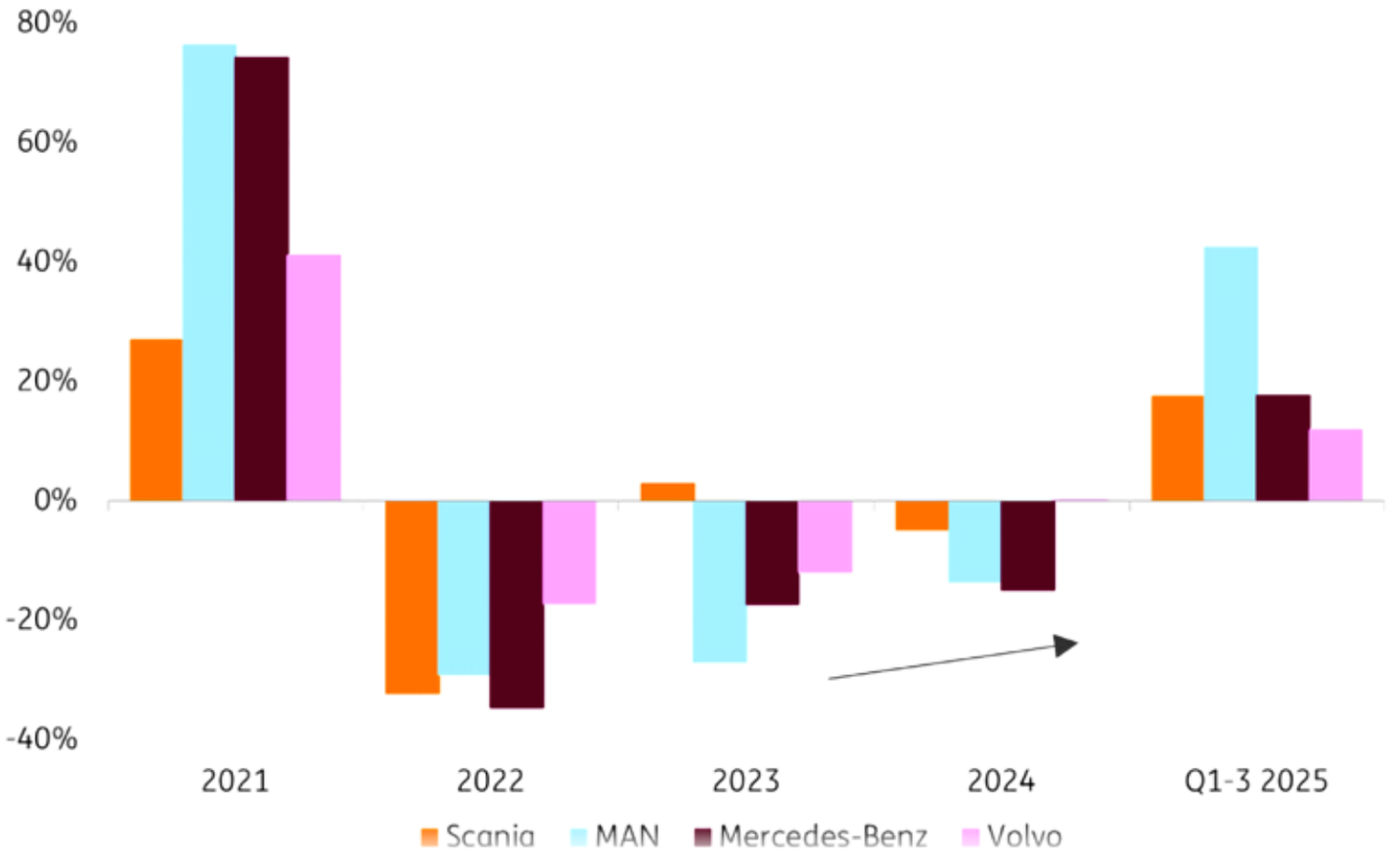
TIC

TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII

IOAN DOMNARIU,
DIRECTOR GENERAL
TOTAL NSA

MARIAN CIOCAZAN NEDELCU,
DIRECTOR GENERAL
CONSTRUCȚII GENERALE OLTENIA

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



o serie de sisteme de siguranță obligatorii).
Investițiile în reducerea suplimentară a emisiilor (Euro VII*) contribuie, de asemenea, la creșterea prețurilor. Termenele de livrare au revenit la două-trei luni, cu excepția camioanelor electrice. Termenele de livrare pentru camioanele noi au scăzut semnificativ – de la 12 luni în 2022-2023 la două-trei luni în prezent. Camioanele electrice pot avea în continuare termene de livrare mai lungi din cauza creșterii producției în serie și a obiectivelor privind emisiile de CO2.
Impactul taxelor de drum pentru camioane: Noul sistem de taxe de drum pentru camioane, care a fost implementat în mai multe state membre ale UE, va crește substanțial costurile pe kilometru. Camioanele diesel mai vechi (în special Euro V și mai vechi, dar și Euro VI de prima generație: 2014-16) vor fi penalizate în cadrul sistemului de taxe de drum, în timp ce camioanele diesel cu emisii mai mici și camioanele cu emisii zero, în special, vor beneficia de o reducere sau de o scutire totală. Companiile care amână investițiile se vor confrunta cu costuri pe kilometru mai mari.
Standardul Euro VII impune o reducere suplimentară drastică de 56% a NOx, precum și de 36% a particulelor, comparativ cu Euro VI. Această tranziție va introduce o nouă generație de camioane diesel cu îmbunătățiri suplimentare în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil.
Cu toate acestea, ea necesită și finanțare substanțială pentru cercetare, pe lângă cheltuielile de capital necesare pentru a avansa dezvoltarea camioanelor electrice. Euro VII se va aplica camioanelor nou omologate începând cu mai 2028 și tuturor celorlalte camioane noi începând cu 2029.

Operatorii reevaluează flotele active în condiții de piață mixte

Aceste presiuni structurale asupra reînnoirii flotelor survin într-un moment în care sectorul transporturilor din Europa se confruntă cu variații mai mari între țări, subsectoare și flote, reflectând o divergență clară între produsele de consum și cele industriale.
Mai mulți transportatori internaționali importanți – în special din sectorul chimic și auto – și-au redus capacitatea pentru a menține eficiența operațională. În timp ce multe vehicule sunt temporar inactive, flota activă totală a suferit, de asemenea, o corecție.
Între timp, consolidarea în cadrul sectorului fragmentat al transportului rutier de marfă din Europa se accelerează, determinată de complexitatea reglementărilor și de cerințele semnificative de investiții pentru vehicule cu emisii zero și digitalizare.
Actorii mai mici sunt sub presiune, împingând sectorul către o mai mare concentrare și profesionalizare. Acest lucru contribuie deja la creșterea utilizării flotei, cu o scădere a curselor goale după o perioadă de stagnare.

Presiunile asupra capacității s-au atenuat odată cu scăderea cererii de transport

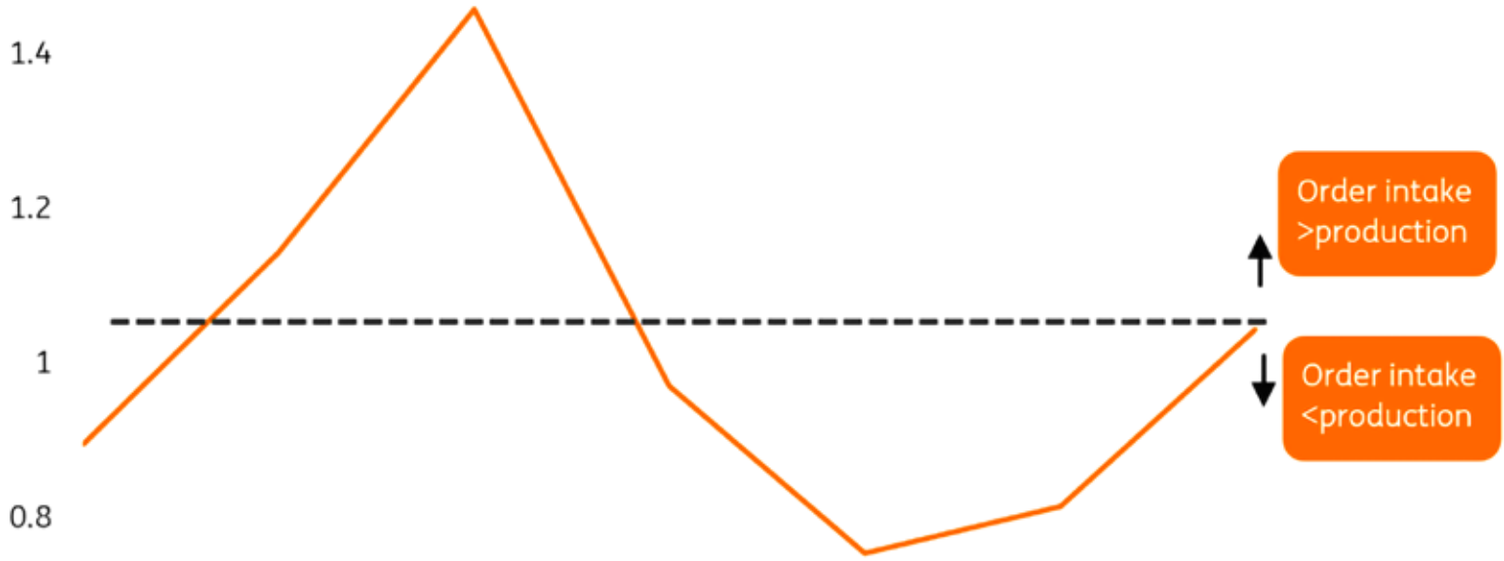
Creșterea numărului de comenzi și a tranzacțiilor cu flote semnalează o îmbunătățire a pieței camioanelor. Presiunea reînnoită asupra producătorilor și dealerilor de camioane creează oportunități pentru tranzacții cu flote mari. Exemple notabile includ comanda Girteka de 2.000 de camioane Volvo în mai și achiziția de către Duvenbeck a 1.000 de camioane MAN.
După trei ani de declin, numărul de

CONTROALELE ISCTR

SEZONUL 02

DIN NOIEMBRIE 2019

PE TIRMAGAZIN.RO SI
FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN



comenzi pentru Mercedes, Scania, MAN și Volvo a crescut cu o medie de 19% față de aceeași perioadă a anului trecut în primele nouă luni ale anului 2025. Această creștere începe să se traducă în livrări mai mari, marcând etapele incipiente ale normalizării pieței.

Numărul de comenzi europene pentru camioane noi a devenit din nou pozitiv

Nu ne așteptăm la o creștere puternică a investițiilor în 2026, deoarece ciclul anterior a fost prelungit de livrările întârziate. Cu toate acestea, revenirea la un raport pozitiv între comenzi și livrări pentru producătorii europeni de camioane este un semn pozitiv.

Producătorii au ajustat producția în 2024, odată cu dispariția comenzilor restante. Acest lucru a dus la o reducere temporară a programului de lucru („Kurzarbeit") la uzina Daimler din Würth la mijlocul anului 2024 și la o reducere a producției la DAF Eindhoven de la un nivel record de peste 250 la mijlocul anului 2023 la 160 de camioane pe zi până la sfârșitul anului 2024. Producția a început să crească din nou treptat în 2025.

Numărul de comenzi a depășit din nou livrările de camioane în 2025

În 2025, numărul de comenzi primite a depășit din nou producția pentru prima dată în trei ani. Se estimează că piața globală va atinge aproximativ 95% din nivelurile din 2019 în 2026. Deși apetitul pentru investiții revine, mulți proprietari de flote rămân precauți, având în vedere piața lentă a transporturilor de marfă.

Piețele de camioane din Europa de Sud depășesc media

Cererea slabă de camioane noi din Germania afectează performanța generală a Europei, în special pentru Mercedes și MAN. Germania reprezintă 22,5% din vânzările totale din Europa, astfel încât încetinirea sa are un impact semnificativ. Sectorul manufacturier al țării continuă să se confrunte cu dificultăți, iar cifrele privind kilometrajul rutier arată că activitatea de transport nu și-a revenit încă complet, ceea ce determină companiile de transport să rămână prudente. Cu toate acestea, piața va înregistra în continuare o contracție anuală de două cifre.

Alături de Belgia, Regatul Unit și Franța, Germania rămâne cea mai îndepărtată de nivelurile dinaintea pandemiei.

Profitabilitatea unitară a producătorilor de camioane este mai scăzută, dar rămâne rezistentă

Vânzările de camioane în țările din sudul și centrul Europei de Est, precum Spania, România și Polonia, s-au menținut mai bine decât în Europa de Vest. Această reziliență este legată de performanțele economice relativ puternice și de rolul consolidat în transportul internațional.

Polonia, care rămâne liderul european în domeniul transporturilor, a înregistrat o creștere ușoară în 2025, dar este posibil să fi atins un nivel maxim în 2022-2023, cu peste 35.000 de unități pe an, pentru moment. Se observă semne de mutare a flotelor către alte țări din Europa Centrală și de Est, cu salarii mai mici și mai puține deficite de șoferi (și preferințe mai puțin stricte pentru întoarcerea acasă).

Țările de Jos prezintă cifre distorsionate din cauza concentrării livrărilor în prima parte a anului 2024, determinată de restricțiile legate de înmatricularea camioanelor diesel care intră în centrele orașelor. Situația se va normaliza în 2025.

Piața camioanelor va înregistra o recuperare în 2026

După un prim semestru dezamăgitor al anului 2025, livrările de camioane au început să se redreseze după vară, în special pe piețele mari, precum Germania și Franța.

Ne așteptăm ca redresarea să continue treptat în 2026. În contextul actual mixt, ne așteptăm ca livrările de camioane noi (>3,5 tone) să urce la aproximativ 385.000 de unități în 2026. Acest nivel este ușor peste media pe 10 ani, reflectând o recuperare după un regres moderat.

Livrările de camioane noi în Europa vor crește moderat în 2026

Piața transporturilor, care se află într-o situație dificilă, rămâne un obstacol în calea accelerării investițiilor materiale în 2026, iar potențialul de creștere este limitat. Cu toate acestea, se preconizează că creșterea economică va câștiga teren, în special în Germania, unde vor fi deblocate investiții

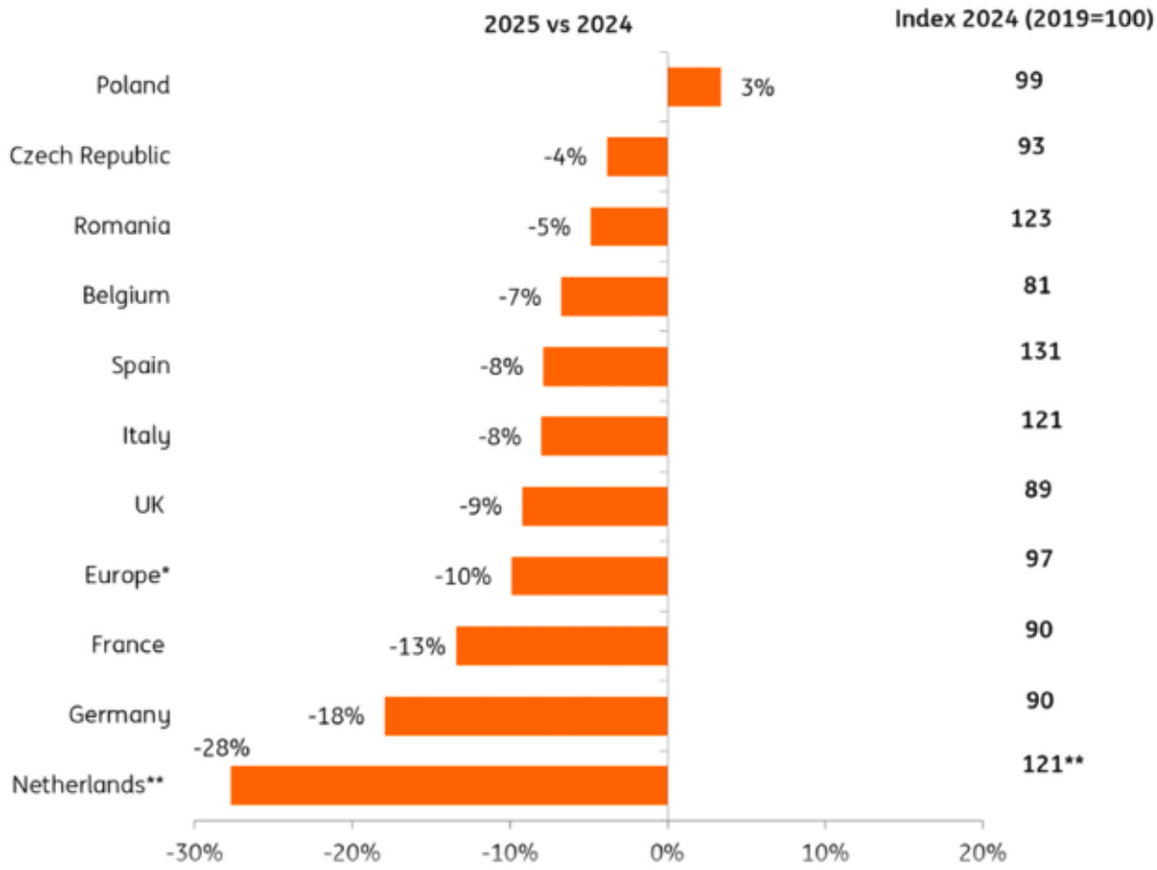
CONTROALELE ISCTR

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.



suplimentare în infrastructură și apărare.
După ani de stagnare economică, acest lucru ar putea declanșa investiții de recuperare până în 2027 și ar putea da tonul pentru o îmbunătățire suplimentară a pieței.

Marjele de profit ale producătorilor au scăzut în 2025

Marjele operaționale (EBIT) ale producătorilor de camioane au atins nivelul maxim în timpul creșterii numărului de comenzi și a revenirii livrărilor în 2023, dar de atunci au scăzut.
Primele de preț s-au erodat, dar marjele rămân solide, la 5-10% față de nivelurile din 2019 în primele trei trimestre ale anului 2025.
Volumele mai mici au afectat rezultatele, intensificând concurența și declanșând programe de reducere a costurilor. Soere deosebire de industria auto, camioanele electrice nu au avut încă un impact semnificativ asupra marjelor, în parte din cauza concurenței limitate din partea noilor intrați pe piață – deși acest lucru s-ar putea schimba.

Volvo conduce piața europeană a camioanelor în prima jumătate a anului 2025

Volvo câștigă cota de piață, iar alții ar putea recupera terenul pierdut prin livrarea în serie a camioanelor electrice.
Cota de piață europeană a camioanelor a rămas relativ stabilă, schimbările fiind legate în principal de introducerea de noi modele.
Volvo a câștigat din introducerea timpurie și extinderea camioanelor electrice, atingând o cotă de 18% în prima jumătate a anului 2025.
Camioanele diesel reprezintă în continuare 95% din piață, modele precum DAF XF și MAN TGX din 2025 generând un volum mare de comenzi. Scania a continuat să beneficieze în 2025 de portofoliul său robust de comenzi.

Mărcile chinezești ar putea intra mai repede pe piața europeană cu camioanele electrice

Intrarea pe piața camioanelor este mai dificilă decât pe piața autoturismelor, din cauza cerințelor privind rețeaua de service și a cerințelor de disponibilitate. Piața camioanelor diesel a fost dominată mult timp de cinci mărci importante, dar camioanele electrice ar putea reduce barierele de intrare.
BYD, în parteneriat, este de așteptat să intre pe piața europeană, iar Yutong și FAW urmăresc, de asemenea, expansiunea internațională, iar operatorii europeni par dispuși să le ia în considerare. Producătorii chinezi beneficiază de experiența cu motoarele electrice și lanțurile de aprovizionare la scară largă. Europa rămâne puternic dependentă de China pentru baterii, cipuri și aprovizionarea cu metale rare.
Intrările inițiale se vor concentra probabil pe camioanele ușoare.
Mult așteptatul Tesla Semi încă nu a ajuns pe șoselele din Europa.

Situație mixtă pe piața second-hand

Piața camioanelor second-hand este, în mod tradițional, mai ciclică decât piața camioanelor noi.
Cererea este slabă din punct de vedere istoric, iar stocurile sunt mai mari din cauza supracapacității. În mod deosebit, diferențele de preț între camioanele cu vechime sub și peste șapte ani sunt semnificative.

VERSUS
&
SEZONUL 02

SERIALUL EXECUTIVILOR DIN TRANSPORTURILE RUTIERE

&

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

NICUȘOR DAN A SEMNAT DECRETUL PRIN CARE SE AMÂNĂ NOILE TARIFE RUTIERE

Președintele Nicușor Dan a semnat, în 15 ianuarie 2026, decretul prin care amână până la 1 iulie 2026, termenele privind aplicarea noilor tarife rutiere pe rețeaua de drumuri naționale.

Președintele Nicușor Dan a semnat Decretul pentru promulgarea Legii privind aprobarea **Ordonanței Guvernului nr. 14/2025 pentru prorogarea unor termene prevăzute de Legea nr. 226/2023 privind aplicarea unor tarife rutiere** pe rețeaua de drumuri naționale din România (PL-x 306/29.09.2025).

Ordonanța Guvernului este următoarea:

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 1 pct. XIV din Legea nr. 134/2025 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,
Guvernul României adoptă prezenta ordonanță.

ARTICOL UNIC

Termenele prevăzute la art. 4 alin. (1), art. 11 alin. (1), art. 12 alin. (1), art. 24 alin. (1)-(3) și art. 29 alin. (1) și (2) din Legea nr. 226/2023 privind aplicarea unor tarife rutiere pe rețeaua de drumuri naționale din România, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 659 din 18 iulie 2023, cu modificările și completările ulterioare, se prorogă până la data de 1 iulie 2026.

Aplicarea TollRo

„Dispozițiile se referă la aplicarea rovinietei asupra tuturor categoriilor de vehicule înmatriculate care circulă pe rețeaua de drumuri naționale din România, la aplicarea TollRo – tariful de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România și a sistemului de tarifare rutieră electronică în România (STRR). Totodată, STRR trebuie să asigure funcționalități similare cu cele ale sistemelor de tarifare rutieră electronică din Statele Membre ale Uniunii Europene și să fie integrat cu acestea în cadrul Serviciului European de Tarifare Rutieră (SETRE)", se arată într-un comunicat transmis de Guvern.

Ce prevederi și articole au fost amânate până la 1 iulie 2026?

Așa cum scrie în Ordonanța guvernul mai multe articole, enumerate mai sus nu au mai intrat în vigoare la 1 ianuarie 2026, ci la 1 iulie 2026.
Următoarele prevederi sunt amânate până la 1 iulie 2026:

Articolul 4, aliniatul 1

Capitolul II Aplicarea rovinietei pe rețeaua de drumuri naționale din România

Articolul 4

(1) Începând cu data de 1 ianuarie 2026, rovinieta se aplică tuturor categoriilor de vehicule înmatriculate care sunt folosite pe rețeaua definită la art. 2 lit. l), concepute și construite pentru:
a) transportul de persoane;
b) transportul de marfă cu masa totală maximă autorizată (MTMA) mai mică sau egală cu 3,5 tone.

Articolul 11

(1) Începând cu data de 1 ianuarie 2026, pe domeniul SETRE România se introduce sistemul de tarifare rutieră electronică în România, denumit STRR.
(2) STRR este interoperabil cu sistemele de tarifare rutieră electronică din celelalte state membre ale UE prin intermediul SETRE, complementar STRR. STRR oferă utilizatorilor SETRo acces la SETRE.

Articolul 12
(1) Începând cu data de 1 ianuarie 2026 se introduce TollRo care se aplică pe domeniul SETRE România, pentru toate vehiculele înmatriculate care sunt folosite pe acesta, concepute și construite pentru transportul de marfă cu masă totală maximă autorizată (MTMA) mai mare de 3,5 tone, și care se colectează prin STRR. Vehiculele de transport mixt se asimilează, din punctul de vedere al TollRo, cu vehiculele de transport marfă.

Articolul 24
(1) Ordonanța Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 82 din 1 februarie 2002, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 424/2002, cu modificările și completările ulterioare, se abrogă de la data de 1 ianuarie 2026.
(2) Începând cu data de 1 ianuarie 2026, rovinietele emise în baza prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 15/2002, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 424/2002, cu modificările și completările ulterioare, își încetează valabilitatea.
(3) Începând cu data de 1 ianuarie 2026, peajele emise în baza prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 15/2002, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 424/2002, cu modificările și completările ulterioare, și neutilizate își încetează valabilitatea.

Articolul 29
(1) Aplicarea rovinietei și TollRo de către CNAIR, conform dispozițiilor prezentei legi, se realizează începând cu data de 1 ianuarie 2026.
(2) Achitarea și emiterea rovinietei pot fi realizate cu cel mult 30 de zile înainte de data de 1 ianuarie 2026.

Ce prevăd noile tarife rutiere pe rețeaua de drumuri naționale care intră în vigoare în iulie?

Conform Guvernului, decizia de prorogare a fost necesară pentru a permite implementarea etapizată a STRR. Această implementare presupune: dezvoltarea soluției informatice, achiziția echipamentelor pentru amplasamentele de control și realizarea infrastructurii aferente.
Prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2025, a fost deschisă finanțarea și s-a aprobat semnarea contractului pentru implementarea sistemului.
„Noul sistem de tarifare rutieră electronică în România va include atât funcționalitățile existente din prezentul sistem centralizat (Sistem Integrat de Emitere, Gestiune, Monitorizare și Control al Rovinietei – SIEGMCR), inclusiv migrarea datelor din acesta, cât și funcționalitățile specifice pentru colectarea tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România (TollRo) pentru vehiculele de transport marfă cu MTMA > 3,5 tone”, menționează sursa citată.

Ce este TollRo?

TollRo reprezintă un sistem de taxare rutieră electronică care se aplică la nivel național, înlocuind rovinieta pentru vehiculele comerciale.
Acesta va fi implementat prin intermediul Sistemului de Tarifare Rutieră Electronică (STRR), un sistem interconectat cu alte rețele de tarifare similare din Uniunea Europeană prin SETRE (Sistemul European de Tarifare Rutieră Electronică).
În esență, TollRo va permite monitorizarea și taxarea vehiculelor în funcție de distanțele parcurse pe drumurile naționale.

Cum se calculează TollRo?

Calculul TollRo este relativ simplu, bazat pe o formulă care ia în considerare doi factori esențiali:
- tariful unitar, care este aprobat de Ministerul Transporturilor și include costurile de întreținere a drumurilor și costurile de mediu;
- distanța parcursă pe un sector de drum, măsurată în kilometri întregi.

Taxa TollRo se obține înmulțind tariful unitar cu distanța parcursă.
Sistemul este astfel conceput încât să reflecte impactul traficului greu asupra infrastructurii, dar și să încurajeze transportatorii să adopte vehicule mai ecologice. De exemplu, vehiculele cu emisii Euro 6 vor fi taxate la un nivel mai scăzut decât cele cu emisii mai mari.

Care sunt modalitățile de plată disponibile?

Transportatorii care doresc să achite TollRo au la dispoziție trei modalități principale, adaptate diferitelor nevoi și preferințe.
Prima opțiune este contractul SETRo,

ideal pentru companiile care folosesc rețeaua rutieră națională în mod frecvent. În cadrul acestui contract, transportatorii încheie un acord cu un furnizor autorizat, responsabil pentru gestionarea plăților.
A doua opțiune este tichetul de rută, perfect pentru treceri unice. Transportatorii pot achiziționa acest tichet înainte de deplasare, simplificând astfel accesul temporar.
Cea de-a treia variantă este aplicația mobilă CNAIR, disponibilă gratuit, care oferă o soluție modernă și accesibilă, potrivită pentru tranzacțiile rapide și comode, direct de pe telefon.

Excepții de la plata TollRo

Nu toate vehiculele sunt obligate să plătească TollRo. Sunt exceptate vehiculele deținute de diverse instituții de stat, inclusiv:
-Ministerul Apărării Naționale,
-Ministerul Afacerilor Interne,
-Serviciul Român de Informații,
-Serviciul de Protecție și Pază, și altele.
De asemenea, vehiculele înregistrate ca exceptate în baza de date STRR, care fac parte din acorduri și tratate internaționale la care România este parte, beneficiază de scutire. În această categorie intră și vehiculele înregistrate pentru a face transporturi umanitare.
Pentru a evita situații neplăcute, este esențial ca transportatorii să verifice dacă vehiculele lor sunt exceptate și să le înregistreze corect în sistem.

Ce obligații au transportatorii?

Pentru a se conforma cu legislația, transportatorii vor trebui să îndeplinească mai multe cerințe:
Corectitudinea datelor – Este obligatoriu să fie declarate corect în aplicația de taxare, toate informațiile despre vehicul, inclusiv clasa de emisii și MTMA – masa totală maximă autorizată.
Funcționarea OBE – Echipamentele de bord necesare pentru colectarea taxei (OBE) trebuie să fie active și funcționale pe toată durata deplasării. Transportatorii au responsabilitatea de a se asigura că acestea sunt în stare bună de funcționare.
Actualizarea setărilor OBE – Orice modificare privind parametrii vehiculului (cum ar fi schimbarea MTMA sau a clasei de emisii) trebuie actualizată imediat în sistem. În cazul în care echipamentul se defectează sau este furat, transportatorii trebuie să raporteze incidentul pentru a evita posibile penalități.

De ce adoptă România TollRo?

Implementarea TollRo are ca scop modernizarea sistemului de taxare rutieră din România și alinierea acestuia la standardele UE.
De asemenea, acest sistem își propune să contribuie la reducerea poluării, încurajând transportatorii să folosească vehicule mai ecologice.
Pentru transportatori, este esențial să fie bine informați și să se pregătească din timp, astfel încât să evite eventualele amenzi și să se adapteze rapid la noul sistem de taxare.

Sfaturi pentru transportatori

Pentru a se pregăti pentru TollRo, transportatorii ar trebui să ia câteva măsuri esențiale pentru a se asigura că trecerea la noul sistem se desfășoară fără probleme.
În primul rând, aceștia ar trebui să se familiarizeze cu opțiunile de plată disponibile și să aleagă varianta care se potrivește cel mai bine cu nevoile lor operaționale, fie că este vorba despre un contract SETRo, tichet de rută sau aplicația mobilă.
De asemenea, este important să verifice și să înregistreze corect datele vehiculelor în baza de date STRR, pentru a beneficia de scutiri sau de taxe corect calculate.
Transportatorii ar trebui să acorde o atenție deosebită funcționării corecte a echipamentelor de bord (OBU) și să se asigure că acestea sunt conforme cu standardele legale. Verificările regulate ale setărilor OBU pot preveni greșeli în taxare, iar notificarea rapidă a furnizorilor în caz de defecte sau pierderi este importantă pentru a evita penalități.
Optarea pentru vehicule cu emisii mai scăzute poate fi o strategie bună pe

termen lung pentru reducerea costurilor, datorită tarifelor mai avantajoase aplicate vehiculelor mai ecologice, scrie evogps

TollRo reprezintă o schimbare semnificativă pentru transportatorii din România, aducând o serie de avantaje și noi provocări. Pregătindu-se din timp și informându-se constant, transportatorii vor putea să facă tranziția către acest sistem cu mai puține dificultăți și să evite orice penalizări neprevăzute.

ORDIN nr. 1.925 din 10 octombrie 2025 pentru aprobarea categoriilor de vehicule și a nivelului tarifului unitar

Având în vedere prevederile art. 3 alin. (8) lit. b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. prin reorganizarea Regiei Autonome „Administrația Națională a Drumurilor din România“, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 47/2004, cu modificările și completările ulterioare, în temeiul art. 12 alin. (4) din Legea nr. 226/2023 privind aplicarea unor tarife rutiere pe rețeaua de drumuri naționale din România, cu modificările și completările ulterioare, și al prevederilor art. 9 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare, ministrul transporturilor și infrastructurii emite următorul ordin:

Articolul 1

(1) Se aprobă categoriile de vehicule și nivelul tarifului unitar aplicat în cazul vehiculelor rutiere înmatriculate, concepute și construite pentru transportul de marfă cu masă totală maximă autorizată (MTMA) mai mare de 3,5 tone și care sunt folosite pe domeniul SETRE România, prevăzute în anexa la prezentul ordin.

(2) Tariful unitar se stabilește în funcție de masa totală maximă autorizată (MTMA) a vehiculului și clasa de emisii poluante (EURO) a acestuia și se aplică în mod nediscriminatoriu utilizatorilor români și străini.

(3) Cuantumul tarifului unitar, stabilit în lei, se actualizează anual, în luna decembrie, în funcție de indicele prețurilor de consum (IPC) comunicat de Institutul Național de Statistică pentru anul anterior, după următoarea formulă:

Tapl = Tact * IPC/100, unde:

Tapl: tariful unitar care se aplică în anul următor;

Tact: tariful unitar care se aplică în anul în care se realizează calculul;

IPC: indicele lunar al prețurilor de consum (IPC total) comunicat de Institutul Național de Statistică, valabil pentru intervalul: luna octombrie a anului anterior-luna septembrie a anului în care se realizează calculul.

(4) Tariful unitar, rezultat în urma actualizării prevăzute la alin. (4), se rotunjește la nivel de ban, prin adaos pentru fracțiunile de peste 0,5 bani inclusiv sau, după caz, prin neglijarea fracțiunilor de până la 0,49 bani inclusiv.

(5) Tariful unitar, stabilit în conformitate cu prevederile alin. (3) și (4), se aplică începând cu data de 1 ianuarie a anului pentru care a fost calculat.

(6) Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A. actualizează tariful unitar în conformitate cu prevederile alin. (3) și (4) și informează utilizatorii cu privire la aceasta prin intermediul mass-mediei și prin publicarea pe pagina proprie de internet.

(7) Tichetele de rută achiziționate, prevăzute la art. 12 alin. (7) din Legea nr. 226/2023 privind aplicarea unor tarife rutiere pe rețeaua de drumuri naționale din România, cu modificările și completările ulterioare, a căror valabilitate depășește data de 31 decembrie a anului în care au fost eliberate, își păstrează valabilitatea pentru întreaga perioadă pentru care au fost eliberate.

(8) Tichetele de rută achiziționate în anul în curs, a căror valabilitate începe în anul următor, se achită la nivelul stabilit pentru anul în curs.

Care sunt tarifele?

Conform ordinului MTI, tarifele pentru TollRo, stabilite în funcție de masa totală maximă autorizată (MTMA) a vehiculului, categoria de drum parcurs și standardul de emisii EURO sunt următoarele:

-Pentru categoria I, care include vehiculele de transport marfă cu o

MTMA mai mare de 3,5 tone și mai mică sau egală cu 7,5 tone, tariful unitar pe kilometru este de 0,17 lei pentru vehiculele din clasa EURO VI, 0,19 lei pentru cele din clasele EURO V - IV și 0,22 lei pentru cele din clasele EURO III - non EURO, în cazul autostrăzilor și drumurilor expres.
Pentru drumurile naționale, tarifele corespunzătoare sunt de 0,08 lei, 0,10 lei și 0,11 lei pe kilometru, în funcție de aceeași clasificare a emisiilor;

-În categoria II se încadrează vehiculele de transport marfă cu o MTMA mai mare de 7,5 tone și mai mică de 12,0 tone.
Pentru autostrăzi și drumuri expres, tariful unitar este de 0,29 lei/km pentru EURO VI, 0,33 lei/km pentru EURO V - IV și 0,37 lei/km pentru EURO III - non EURO. În cazul drumurilor naționale, valorile sunt de 0,14 lei, 0,16 lei și 0,19 lei pe kilometru, corespunzător fiecărui nivel de emisii;

-Categoria III include vehiculele de transport marfă cu o MTMA mai mare sau egală cu 12,0 tone. Pentru aceste vehicule, tariful unitar aplicat pe autostrăzi și drumuri expres este de 0,48 lei/km pentru vehiculele EURO VI, 0,55 lei/km pentru cele EURO V - IV și 0,62 lei/km pentru cele EURO III - non EURO.
Pe drumurile naționale, tarifele sunt de 0,24 lei, 0,28 lei și 0,31 lei pe kilometru, în funcție de categoria de emisii.

ANEXA

1. Tariful unitar reprezintă tariful de trecere (TollRo) pe unitatea de kilometru aplicat pe domeniul SETRE România, stabilit în funcție de categoria de drum și de parametrii de clasificare ai vehiculului conform datelor înscrise în documentele de înmatriculare ale acestuia, respectiv:
a) masa totală maximă autorizată (MTMA);
b) încadrarea în clasa de emisii poluante (EURO).
2. Tariful unitar cuprinde un tarif de utilizare a infrastructurii și un tarif bazat pe costuri externe care au la bază principiile recuperării costurilor infrastructurii și cele legate de poluarea atmosferică generată de trafic.
3. Tariful unitar pentru clasele de emisii poluante EURO V-IV este tariful unitar corespunzător clasei de emisii poluante EURO VI, majorat cu 15%, iar tariful unitar pentru clasele de emisii poluante EURO III-0 este tariful corespunzător clasei de emisii poluante EURO VI, majorat cu 30%.
4. Tariful unitar pentru un vehicul nu poate depăși cu mai mult de 100% tariful pentru vehiculul echivalent care respectă cele mai stricte standarde de emisii Euro.
5. Tariful de utilizare a infrastructurii, prevăzut la pct. 2, are la bază principiul recuperării costurilor infrastructurii, respectiv:
a) costurile de întreținere anuale - costurile anuale de întreținere și costurile periodice legate de repararea, consolidarea și execuția straturilor noi de îmbrăcăminte rutieră, pentru a garanta că nivelul funcționalității operaționale a rețelei de drumuri naționale din România se menține în timp;
b) costurile pentru reparații structurale semnificative - costurile pentru reparațiile structurale ale rețelei de drumuri naționale din România, exclusiv acele reparații care nu mai sunt în prezent în beneficiul utilizatorilor rutieri;
c) costurile de exploatare - costurile de operare, gestionare și tarifare rutieră electronică și care sunt legate de punerea în aplicare, exploatarea și gestionarea elementelor sistemului de tarifare rutieră electronică - STRR, inclusiv a componentelor acestuia, amplasate pe domeniul SETRE România.
6. Tariful bazat pe costurile externe, prevăzut la pct. 2, are la bază principiul recuperării costurilor legate de poluarea atmosferică generată de trafic, respectiv costul prejudiciilor provocate sănătății umane și mediului de eliberarea în atmosferă de particule în suspensie și de precursori ai ozonului, precum NOx și compușii organici volatili, în timpul funcționării unui vehicul.

MAREA BRITANIE REFUZĂ SĂ REVINĂ LA O UNIUNE VAMALĂ CU UE CA SĂ-I ȚINĂ PIEPT LUI TRUMP

Marea Britanie ar fi „nesăbuită" să urmărească o uniune vamală cu UE, afirmă secretarul de stat pentru afaceri Peter Kyle.

El avertizează împotriva „soluțiilor simple" pentru stimularea creșterii economice într-un interviu acordat FT. Marea Britanie ar fi „nesăbuită" să adopte „soluția simplă" aparentă a unei noi uniuni vamale cu UE în efortul de a stimula creșterea economică, a declarat secretarul de stat pentru afaceri Peter Kyle, în ciuda temerilor crescânde legate de un război comercial cu Donald Trump.

Ne-a luat patru ani să părăsim uniunea vamală

Secretarul pentru sănătate Wes Streeting și secretarul pentru justiție David Lammy au vorbit în ultimele săptămâni despre beneficiile unei uniuni vamale, în timp ce amenințarea lui Trump cu noi tarife vamale asupra Groenlandei în weekend a determinat unii deputați laburiști să facă presiuni pentru strângerea legăturilor cu Bruxelles.

Dar Kyle a declarat pentru FT că ideea – care a fost promovată și de liberal-democrați și de Congresul Sindicatelor – este „utopică" și că, dacă ar fi pusă în aplicare, ar dura mulți ani.

„În ceea ce privește uniunea vamală, înțeleg de ce utopismul liberal-democrat este atât de seducător", a declarat Kyle într-un interviu.

„Ne-a luat patru ani să părăsim uniunea vamală [între 2016 și 2020]. Oare oamenii chiar cred că putem adera la uniunea vamală mai repede decât ne-a luat să ieșim din ea?". „Cred că, în acest moment, ar fi o prostie să ne lăsăm atrași de soluții aparent simple", a adăugat el, citând cele două decenii pe care Turcia le-a petrecut negociind o uniune vamală cu UE.

Kyle, care a devenit secretar de stat pentru afaceri în cadrul remanierii cabinetului lui Sir Keir Starmer din septembrie anul trecut, a declarat că este un eurofil pragmatic.

De ce se opune Londra?

„Ceea ce mă îngrijorează este creșterea economică din acest an... asta mă preocupă mai mult decât faptul că nu facem parte din uniunea vamală."

Uniunea vamală a UE permite libera circulație a mărfurilor în cadrul blocului odată ce a fost plătit un tarif extern comun. Deși amenințarea președintelui SUA de a crește tarifele pentru opt țări europene, inclusiv Marea Britanie, nu a fost deloc surprinzătoare, Marea Britanie a avut norocul să aibă un prim-ministru „calm, metodic și ferm" în persoana lui Starmer, a declarat Kyle înaintea unei vizite la Forumul Economic Mondial de la Davos.

„Având în vedere rapiditatea și vehemența cu care acționează administrația Trump, există tendința de a crede că totul este nou", a spus Kyle, așezat în biroul său din Whitehall, alături de Dante, un câine leopard Catahoula. „Ce te aștepți de la Donald Trump este neașteptatul; nu este prima noastră experiență de acest gen." Trump a diluat unele dintre tarifele globale cu care a amenințat în „ziua eliberării" din aprilie anul trecut.

Ce te aștepți de la Donald Trump este neașteptatul

Washingtonul ar putea fi convins să găsească un compromis care să satisfacă toate părțile, a adăugat el. „Ambele părți pun țările lor pe primul loc. Dacă vă gândiți la o diagramă Venn, există o porțiune considerabilă în mijloc și am reușit întotdeauna să arătăm respect pentru punctul de vedere al celeilalte părți", a spus Kyle.

La Davos, Kyle și cancelarul Rachel Reeves vor fi probabil criticați de liderii mondiali din domeniul afacerilor pentru majorările semnificative de impozite aplicate de guvernul britanic de la preluarea mandatului în iulie 2024, precum și pentru pachetul controversat de reforme în favoarea lucrătorilor.
Kyle, fost secretar pentru știință și tehnologie, a declarat că prioritatea sa principală este accelerarea creșterii economice. Întrebat dacă speră că miniștrii vor putea reduce impozitele până la următorul parlament, el a răspuns: „Este ceea ce visez în fiecare noapte."
În calitate de secretar pentru afaceri, Kyle, unul dintre „blairistii" modernizatori din cabinet, are un portofoliu care acoperă strategia industrială a guvernului și noile acorduri comerciale post-Brexit cu alte țări.

Oamenii să știe că înțelegem

În ultimele săptămâni, Kyle a fost în prima linie a eforturilor de atenuare a impactului modificărilor tarifelor comerciale pentru companiile din sectorul ospitalității, după ce sectorul a criticat măsurile prevăzute în bugetul lui Reeves din noiembrie.
Kyle a spus că este important „ca oamenii să știe că înțelegem", adăugând: „Mesajul meu către Trezorerie a fost întotdeauna: «Să facem lucrurile cum trebuie și să ascultăm cu atenție»".
El va anunța noi propuneri pentru a face investigațiile Autorității pentru Concurență și Piețe, autoritatea de reglementare antitrust din Marea Britanie, mai rapide și mai proporționale. De asemenea, se lansează o revizuire dedicată eliminării birocrației excesive pentru fermieri, pentru a elimina unele dintre cele aproximativ 150 de reglementări separate care costă întreprinderile agricole 590 de milioane de lire sterline pe an.
Kyle a declarat că este hotărât să reducă birocrația, susținând că recenta decizie de a elimina obligația companiilor de a întocmi un raport al directorului va economisi în cele din urmă întreprinderilor britanice 230 de milioane de lire sterline pe an.
Acum intenționează să transfere o nouă grupă de lucru de la Departamentul pentru Afaceri și Comerț la alte ministere din Whitehall pentru a elimina reglementările inutile, începând cu cele care vizează agritech și sănătatea și siguranța.
În altă parte, industria auto a îndemnat miniștrii să reconsidere „mandatul privind vehiculele cu emisii zero", conform căruia o anumită proporție din mașinile noi vândute în Marea Britanie trebuie să fie alimentate cu baterii, procentul respectiv crescând în fiecare an până în 2035. Kyle a declarat că ascultă apelurile producătorilor de automobile de a dilua mandatul, în conformitate cu recentele obiective mai puțin stricte ale UE, și a subliniat că va fi un „campion" al sectorului.

Guvernul a naționalizat efectiv British Steel

„Vreau să creez circumstanțele [astfel încât] să poată prospera... Voi fi întotdeauna deschis la ceea ce orice sector de producție din această țară spune că va face diferența între stagnare și declin", a adăugat el.
După ce guvernul a naționalizat efectiv British Steel la începutul anului trecut, Kyle se confruntă cu o dilemă strategică privind viitorul companiei deficitare, care, după cum a recunoscut, costă contribuabilii „o mulțime de bani" pentru a o menține pe linia de plutire. Pe termen lung, guvernul dorește să orienteze afacerea către cuptoare electrice cu arc verde, care ar putea asigura viitorul producției de oțel în Scunthorpe, dar care riscă, de asemenea, să ducă la pierderea a mii de locuri de muncă și la închiderea ultimului furnal rămas în Marea Britanie.
Kyle va participa la vizita comercială a lui Starmer în China la sfârșitul acestei luni și se așteaptă să se întâlnească cu Jingye, proprietarul oficial al British Steel.
Industria siderurgică britanică în ansamblu se confruntă cu tarife din partea UE care ar putea fi chiar mai dăunătoare decât tarifele impuse de Trump în SUA, deoarece o proporție mult mai mare din oțelul britanic este vândută pe continent. Kyle nu a exclus posibilitatea impunerii de tarife de retorsiune din partea Regatului Unit la sfârșitul acestei luni. „Voi face tot ce este necesar pentru a proteja sectorul siderurgic intern", a declarat el.

Coarne și mizeria măturată sub covor

Cristian Pistol, zis "Coarne", directorul general al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), este speriat nu de corupție, nu de abuzuri, nu de ilegalități, ci de faptul că acestea ies din birouri și ajung în presă.

De aceea, grăsunul de la conducerea companiei de drumuri a decis să nu mai curețe mizeria, ci să tragă covorul peste ea și să bată cuie pe margini. Nu cauza îl deranjează pe Coarne, ci efectul. Nu fapta, ci faptul că se vede.

În loc de concluzie: Pe măsură ce treaba se împute, pentru Pistol soluția nu e curățenia, ci mușamalizarea.

Accesul la documente, restrâns drastic

Îngrozit de numărul mare de documente interne ale CNAIR pe care le-am publicat în ultima perioadă, Coarne a dat o decizie prin care limitează drastic accesul salariaților la documentele interne ale companiei. Publicăm integral, în exclusivitate documentul, pentru că el vorbește singur despre filosofia de management a lui Pistol: nu combaterea ilegalităților, ci linșarea avertizorilor de integritate.

EXCLUSIV: DECIZIA LUI PISTOL ANTI-TRANSPARENȚĂ

COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE – S.A.

DECIZIA
Directorului General al C.N.A.I.R. – S.A.
Nr. 1129/14.11.2025

În conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – S.A., prin reorganizarea Regiei Autonome Administrația Națională a Drumurilor din România, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 47/2004, cu modificările și completările ulterioare;

În baza prevederilor art. 1 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 55/2016 privind reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – S.A. și înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere – S.A., precum și modificarea și completarea unor acte normative, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 50/2021, prin care Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – S.A. (C.N.A.D.N.R. – S.A.) își schimbă denumirea în Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere – S.A. (C.N.A.I.R. – S.A.);

În temeiul art. 7 din Legea nr. 16/1996 a Arhivelor Naționale din România, republicată, și al art. 9 din Instrucțiunile privind activitatea de arhivă la creatorii și deținătorii de documente, aprobate de conducerea Arhivelor Naționale prin Ordinul de zi nr. 217 din 23 mai 1996;

În baza prevederilor Ordinului Secretarului General al Guvernului nr. 600/2018 pentru aprobarea Codului controlului intern managerial al entităților publice;

În conformitate cu dispozițiile Procedurii de sistem PS-02 – Circuitul documentelor. Înregistrarea corespondenței – la nivel C.N.A.I.R. – S.A., Ediția III, revizia II, aprobată și înregistrată cu nr. 862 / 09.07.2025;

În temeiul Hotărârii Consiliului de Administrație al C.N.A.I.R. – S.A. nr. 10 / 11.07.2023, prin care domnul ing. Cristian Pistol a fost desemnat în funcția de Director General al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere – S.A.,

se emite prezenta:

DECIZIE

COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE – S.A.

DECIZIA
Directorului General al C.N.A.I.R.- S.A.
Nr. 1129 / 14.11.2025

În conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – S.A. prin reorganizarea Regiei Autonome Administrația Națională a Drumurilor din România, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 47/2004, cu modificările și completările ulterioare;

În baza prevederilor art. 1 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 55/2016 privind reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din Romania - S.A. și înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere - S.A., precum și modificarea și completarea unor acte normative, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 50/2021, prin care Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. (C.N.A.D.N.R.-S.A) își schimbă denumirea în Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A. (C.N.A.I.R.-S.A);

În temeiul art. 7 din Legea nr. 16/1996 a Arhivelor Naționale din România, republicată și a art. 9 din Instrucțiunile privind activitatea de arhivă la creatorii și deținătorii de documente, aprobate de conducerea Arhivelor Naționale prin Ordinul de zi nr. 217 din 23 mai 1996;

În baza prevederilor Ordinului Secretarului General al Guvernului nr. 600/2018 pentru aprobarea codului controlului intern managerial al entităților publice;

În conformitate cu dispozițiile *Procedurii de sistem PS – 02– Circuitul documentelor. Înregistrarea corespondenței – la nivel C.N.A.I.R. - S.A. Ediția III, revizia II*, aprobată și înregistrată cu nr.862/09.07.2025;

În temeiul Hotărârii Consiliului de Administrație al C.N.A.I.R. S.A. nr. 10/11.07.2023, prin care domnul ing. Cristian Pistol a fost desemnat în funcția de Director General al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A. (C.N.A.I.R.- S.A.), se emite prezenta:

DECIZIE:

Art. 1 - Până la data de 17.11.2025 ora 14.00, Conducătorii Structurilor deținătoare de Indicativ conform *Procedurii de sistem PS – 02– Circuitul documentelor. Înregistrarea corespondenței – la nivel C.N.A.I.R. - S.A. Ediția III, revizia II* vor desemna, pe lângă persoana care asigură secretariatul structurii, o singură persoană din cadrul structurilor funcționale pentru a accesa aplicația ***eROad – Modul Registratură*** în vederea înregistrării documentelor aferente structurii.

Pagina 1 din 2

Art. 2 În perioada realizării înlocuirii personalului (CO, CM, etc.), șeful structurii va nominaliza un alt salariat pentru înlocuire și perioada necesară, prin transmiterea unui e-mail către Departamentul Administrativ pentru acces la aplicația *eROad - Modul Registratură*.

Art. 3 Prezenta decizie se va comunica tuturor structurilor funcționale din cadrul C.N.A.I.R. Central de către Departamentul Administrativ.

Art. 4 Prezenta decizie s-a emis într-un singur exemplar original.

DIRECTOR GENERAL,
Ing. Cristian PISTOL

Viză de legalitate,
Direcția Juridică,
Departament Avizare

Director General Adjunct,
Cosmin PETRESCU

Director Direcția Resurse Umane
p.a George CRESTEZ

Șef Departament Control Intern I. și CFG
Valentina ȘERBĂNESCU

Șef Departament Administrativ,
Gheorghe ANGHEL

Pagina 2 din 2

Art. 1 – Până la data de 17.11.2025, ora 14:00, conducătorii structurilor deținătoare de indicativ vor desemna, pe lângă persoana care

asigură secretariatul structurii, o singură persoană din cadrul structurilor funcționale pentru a accesa aplicația eROad – Modul Registratură, în vederea înregistrării documentelor aferente structurii.

Art. 2 – În perioada realizării înlocuirii persoanei (CO, CM etc.), șeful structurii va nominaliza un alt salariat pentru înlocuire și perioada necesară, prin transmiterea unui e-mail către Departamentul Administrativ, pentru acces în aplicația eROad – Modul Registratură.

Art. 3 – Prezenta decizie se va comunica tuturor structurilor funcționale din cadrul C.N.A.I.R. Central, de către Departamentul Administrativ.

Art. 4 – Prezenta decizie s-a emis într-un singur exemplar original.

DIRECTOR GENERAL,
ing. Cristian PISTOL

Director General Adjunct,
Cosmin PETRESCU

Director Direcția Resurse Umane,
p.a. George CRESTEZ

Șef Departament Control Intern I.S. și CFG,
Valentina ȘERBĂNESCU

Șef Departament Administrativ,
Gheorghe ANGHEL

Viză de legalitate,
Direcția Juridică – Departament Avizare
Nr. 3483 / 14.11.2025

În loc de concluzie: Când conducerea știe cine, când și ce document a citit, nu mai vorbim de administrație, ci de "poliție politică".

O adresă de bun simț
Imediat după ce am primit documentul, în luna noiembrie 2025, am făcut o adresă către conducerea CNAIR, care conținea următorul text:

"**Către:**
COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE

– S.A.

În atenția domnului Cristian-Ovidiu-Cătălin PISTOL, Director General
Ref.: Solicitare informații de interes public – impact bugetar al majorărilor salariale aprobate prin deciziile CNAIR din anul 2025
Domnule Director General,
În temeiul prevederilor art. 1 alin. (1), art. 2 și art. 6 din Legea nr. 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public, vă solicităm să ne comunicați, în format electronic (prin e-mail), următoarele informații de interes public:
1.Care este impactul bugetar total estimat al majorărilor salariale acordate în baza art. 140 lit c din CCM și aprobate prin Deciziile Directorului General;
2.Numărul total de salariați ai CNAIR (structura centrală și unități teritoriale) care au beneficiat de majorări salariale în baza acestor decizii;
3.Valoarea medie procentuală și valorică a majorării aplicate per salariat;
4.Sursa de finanțare pentru acoperirea acestor cheltuieli suplimentare (venituri proprii, subvenții bugetare, fonduri europene etc.);
5.Dacă există o analiză sau un aviz al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii privind oportunitatea și sustenabilitatea acestor creșteri salariale;
6.Dacă aceste majorări salariale au fost avizate de Guvernul României și/sau de Ministerul Finanțelor, respectiv dacă au existat notificări, observații sau recomandări transmise de aceste instituții către CNAIR;
7.Ce măsuri ați luat pentru ca, pe viitor, să nu se mai scurgă către presă documente din care reies nereguli sau ilegalități săvârșite de conducerea sau angajați ai CNAIR?
Vă rugăm ca răspunsul să ne fie transmis în format electronic, la adresa director@tirmagazin.ro, în termenul legal de 10 zile de la primirea prezentei solicitări, conform art. 7 alin. (1) din Legea nr. 544/2001.
În cazul în care informațiile solicitate necesită o documentare suplimentară, vă rugăm să ne înștiințați în termenul prevăzut de lege, urmând ca răspunsul final să fie comunicat în cel mult 30 de zile calendaristice.
Vă mulțumim anticipat pentru cooperare.
Cu stimă,
Emil POP
Director General
TIR Magazin"

În loc de concluzie: Nu am cerut aceste informații pentru noi, ci pentru monosprâncenatul premier! Și pentru toți cei care îndură austeritatea, în timp ce la CNAIR Pistol le mărește nejustificat salariile unor lachei de-ai săi.

Un răspuns nesimțit

Nu am cerut date personale, nu am cerut salarii individuale, nu am cerut nume. Am cerut impact bugetar total, număr total de salariați beneficiari, valoare medie a majorărilor și avizele legale. CNAIR a refuzat. Publicăm integral răspunsul primit pe 15 decembrie 2025:

„Bună ziua,
Având în vedere adresa dumneavoastră (nr. 92/137333/17.11.2025) vă informăm că datele solicitate nu se încadrează în categoria informațiilor de interes public, astfel cum sunt definite de art. 2 lit. b) din Legea nr. 544/2001. Datele solicitate vizează aspecte ce țin de raporturile individuale de muncă, politica internă de salarizare, precum și elemente confidențiale din contractele individuale de muncă, care sunt protejate de dispozițiile legale privind confidențialitatea datelor cu caracter personal.
Totodată, potrivit art. 12 alin. (1) lit. d) și e) din Legea nr. 544/2001, se exceptează de la accesul liber al cetățenilor informațiile care privesc date personale, precum și informațiile a căror divulgare ar putea afecta interesele legitime economice și comerciale ale unei societăți.
CNAIR precizează că drepturile salariale ale personalului, inclusiv impactul bugetar aferent, fac obiectul verificărilor și controalelor exercitate de instituțiile abilitate ale statului, fără a exista obligația legală de comunicare a acestor date către terți.
Cu stimă,
CNAIR”
În loc de concluzie: Când banul public devine „confidențial”, instituția a fost deja "privatizată" sub coarnele lui Pistol.

Sindicatul în alertă

"Am participat la ședința de sindicat cu președintele Bozbici și s-a discutat de articolul din TIR Magazin cu majorările, că erau oamenii nemulțumiți că este discriminare.", ne-a transmis un cititor de-al nostru fidel. Ședința a avut loc pe 20 noiembrie 2025. Iată cum a arătat email-ul trimis de sindicat membrilor săi:

FW: Sedinta cu presedintele sindicatului

From: Anca Mocanu <ancamocanu77@gmail.com>
Sent: Wednesday, 19 November 2025 12:31 pm
To: undisclosed-recipients:
Subject: Sedinta cu presedintele sindicatului

Buna ziua,

Avand in vedere ca mai mulți membri de sindicat sunt foarte nemulțumiți de modul in care sindicatul le apăra interesele am discutat cu președintele sindicatului d-l Bozbici Florin care a fost de acord sa participe la o sedinta mâine joi 20.11.2025 ora 11 la etaj 7 sala 38.
Va rog sa participati cat mai mulți (chiar dacă o sa stați la sedinta doar 10 minute pentru ca aveti treaba), ca să-i aducem la cunostinta toate solicitarile si nemulțumirile noastre.

Anca Mocanu - lider de sindicat

"**FW: Ședința cu președintele sindicatului**

From: Anca Mocanu
<ancamocanu77@gmail.com>
Sent: Wednesday, 19 November 2025, 12:31 pm
To: undisclosed-recipients
Subject: Ședința cu președintele sindicatului

Bună ziua,
Având în vedere că mai mulți membri de sindicat sunt foarte nemulțumiți de modul în care sindicatul le apără interesele, am discutat cu președintele sindicatului, dl. Bozbici Florin, care a fost de acord să participe la o ședință mâine, joi, 20.11.2025, ora 11, la etaj 7, sala 38.
Vă rog să participați cât mai mulți (chiar dacă o să stați la ședință doar 10 minute pentru că aveți treabă), ca să-i aducem la cunoștință toate solicitările și nemulțumirile noastre.
Anca Mocanu
lider de sindicat"

În loc de concluzie: Când sindicatul se adună pentru că am publicat în exclusivitate documente despre nemerniciile conducerii CNAIR, nu presa e problema.

Arestarea fostului ministru Cuc - povestea neromanțată

Fostul ministru al Transporturilor Răzvan Cuc a picat de fazan în ghearele DNA. În afacerea urât mirositoare a mentenanței echipamentelor de la Registrul Auto Român (RAR), a avut proasta inspirație să încerce să aplaneze disensiunile apărute între mituiți și mituitor.
Potrivit ultimelor date pe care le-am obținut de la surse care doresc să își păstreze anonimatul, motivul care l-a împins pe "incoruptibilul" Mihai Alecu, zis "Pufu", directorul general al RAR, să se autodenunțe și să se "cableze" la DNA se găsește în afara Registrului. Pentru toată lumea este greu de crezut faptul că Pufu și Oaia, cei doi "corifei" ai zeciuelii generalizate din RAR, au avut o revelație divină. Transformarea peste noapte a celor doi, din sârguincioși "colectori" în denunțători a fost convenită cu veșnicul "dirijor" Bogdan Mîndrescu,

fost secretar de stat în MT, sub a cărui baghetă s-au produs toate nenorocirile de la RAR din ultimii patru ani. Încorsetat de multiple dosare penale grele și pentru ușurarea situației personale, Bogdănel le-a promis procurorilor că le va livra un pește gras, și la propriu, și la figurat!
Astfel, cu ajutorul lui Pufu și a Oiței, care și ei speră la rândul lor în ușurarea situațiilor penale personale, a fost livrat pe tavă Răzvan Cuc, fost ministru al Transporturilor. În toată aceste poveste murdară, Cuc este clar captura supremă.
În loc de concluzie: El este în continuare în arest preventiv, deși rolul lui în toată combinația a fost unul minor.

Peștișori și rechini

Din toată povestea aceasta au ieșit șifonați el și omul de afaceri Cătălin Daniel Buișe, patronul firmei Euro Quip International SRL. Fără a minimaliza culpa lor evidentă, suntem în măsură să vă prezentăm principalii vinovați ai acestei "combinații".
Nu este cazul ca DNA să se mulțumească doar cu peștii mici. În spatele întregii șandramale se află doi pești mari și un rechin. Adică Mihai Alecu, zis "Pufu", director general RAR, Alina Niță, poreclită "Oaia", actual director economic și fost director general RAR, și Viorel Grigore, zis "Grobianu", patron de cârciumă în comuna Gruiu, combinatorul șef al RAR din ultimii ani.
Mentenanța nu putea fi efectuată decât de către cei de la firma Euro Quip, din simplul motiv că echipamentele au fost furnizate de ei, încă din anul 2013. Adică, după 12 de ani de "coabitare" pașnică între RAR și Euro Quip, brusc se rupe căruța.
La "parașutarea" Oii în funcția de director general, în martie 2022, contractul de mentenanță era în desfășurare.
Scânteia care a declanșat tot scandalul a apărut ca urmare a solicitării Grobianului de a înhăța un procent consistent din valoarea contractului, separat de procentul negociat deja de Buișe cu Alecu și cu Oaia.
Gurile rele, da' bune, susțin că Groby voia 10%, atât din valoare contractului care s-a derulat cât și a celui care urma să se semneze.
În interceptările ambientale scurse prin mass-media, Cucu îi transmite lui Pufu că Buișe este înspăimântat de Grobian. Acesta din urmă a intervenit cu "delicatețea-i" recunoscută, peste procentajul convenit cu Alecu, solicitând numai pentru el o felie mai mare.
Înspăimântat de turnura periculoasă care se profila la orizont, Pufu, în deplină conivență cu Oaia, a hotărât să preia el inițiativa și să îi reclame el primul pe Buișe și Cuc la DNA. În felul acesta, crede Alecu, a împușcat doi iepuri dintr-o lovitură. Adică, scapă și din situația în care singur s-a băgat prin negocierea para-ndărătului și, totodată, își mai albește din dosarele care atârnă greu la DNA. Atât ale lui cât și ale Oii!
Vă reamintim ceea ce v-am prezentat cu mai multe ocazii în trecut: caracatița care strivește RAR de aproape patru ani.
Pe 1 martie 2022, controversatul fost secretar de stat Bogdan Mîndrescu, a înscăunat-o pe Alina Niță în funcția de director general RAR, la solicitarea parterului său de combinații, fostul baron de Prahova Iulian Dumitrescu.
Acesta, la rândul său, îl avea ca prieten și interpus în diverse afaceri pe Viorel Grigore, care avea o prietenie mai mult decât apropiată cu Oaia.
O dată cu preluarea funcției de către Alina Niță, Grobianu și-a plantat în RAR o serie de lachei, printre care și pe copilul lui adoptiv Ion Alexandru Tănase, care la vârsta de 30 de ani era consilier personal al Oiței. Ulterior, femeia i-a creat, în cadrul Direcției Generale Servicii Suport, o Direcție de Dezvoltare, în subordinea căreia se află și mentenanța.
Deci directorul Tănase este cel care trebuia să se ocupe cu mentenața echipamentelor. Lucru care însă nu s-a întâmplat, întrucât acesta din urmă nu iese niciodată din birou și ascultă orbește de Alina Niță.
Deși Oaia are acum funcția de director general economic, tot RAR-ul știe că există o conducere bicefală. Pufu nu ia nicio decizie fără consultarea și aprobarea Oii.
În toată această poveste, surpriza emisiunii este Viorel Grigore, rechinul care, deși cu dosare grele la DNA alături de bunul său prieten Iulian Dumitrescu, nu se potolește. Parcă își dorește cu tot dinadinsul cazare și mâncare gratuite pe banii statului!
Cum ar putea cineva cu mai mult de doi neuroni în creier să creadă că Pufu și Oaia au devenit mari luptători împotriva corupției patronate chiar de ei?!
La câte nenorociri au abătut asupra RAR-ului în ultimii patru ani, este exclus ca cineva să creadă că cei doi au avut o revelație divină peste noapte. Dacă ar fi fost cu adevărat incoruptibil, Alecu trebuia să îl dea afară din biroul lui pe Buișe de la primele aluzii legate de "împărțirea cașcavalului". În realitate, incoruptibilu' a demarat o rundă întreagă de negocieri prin curți și cotloane.
În loc de concluzie: Quod eram demonstrandum! (Ceea ce trebuia demonstrat!)

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

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

UN SERIAL DEDICAT STĂRII DEZASTRUOASE A INFRASTRUCTURII RUTIERE ROMÂNEȘTI

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

999€/LUNĂ

CAMION CU BENEFICII REALE.

SCANIA SUPER

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

PACHET SERVICE COMPLET

3 ANI

10% AVANS

RATE LUNARE

999 EUR pentru primele 6 luni

PROMOȚIE

Ofertă valabilă pentru livrările efectuate până la sfârșitul lunii octombrie

PACHET DE SERVICE COMPLET

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

STOC LIMITAT

Număr limitat de unități disponibile pe stoc

SCANIA