

INVESTIGATORUL'S



*UN NOU ORDIN MT:
IMOBILIZAREA
CAMIOANELOR*

PG.31

MAI 2025
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



**STEFANO
ALBAROSA
CEO
AIC GROUP
PG. 16**



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

Director general :

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

Director Marketing & PR:

Alina JOHNSON-POP

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

Sumar



04 SCANIA. TESTIMONIALE
CLIEŢI. CONSUMUL
REDUS DE
COMBUSTIBIL- UN ATU
STRATEGIC PENTRU
TRACOROM LOGISTICS



06 AUTONOMIE DE 600
KM ŞI ÎNCĂRCARE
ULTRARAPIDĂ – ACESTA
ESTE NOUL CAMION
ELECTRIC VOLVO



18 IVECO LA TOUR
D'EUROPE: BIOMETANUL
CONDUCE TRANZIȚIA
CĂTRE MOBILITATEA
SUSTENABILĂ



28 MAN INVESTEȘTE
JUMĂTATE DE MILIARD
DE EURO ÎN FABRICA DIN
NUREMBERG. ÎNCEPE
PRODUȚIA DE BATERII
PENTRU AUTOCAMIOANE ȘI
AUTOBUZE ELECTRICE



SCANIA. TESTIMONIALE CLIENȚI. CONSUMUL REDUS DE COMBUSTIBIL- UN ATU STRATEGIC PENTRU TRACOROM LOGISTICS

Tracorom Logistics, companie înființată în anul 2000, este specializată în transportul internațional de marfă, în special pe rutele dintre România, Marea Britanie și Irlanda, având o experiență solidă în transportul de mărfuri generale și textile.

Cu o flotă de 14 camioane, dintre care 7 sunt Scania, Tracorom deține 3 dintre cele mai noi și performante modele – Scania Super S500 – care au adus un beneficiu clar și măsurabil: un consum mediu de doar 19–20%, o valoare remarcabilă în contextul actual al costurilor ridicate cu combustibilul.

De ce Scania?

Pentru Tracorom Logistics, alegerea a fost clară: consumul excelent de combustibil face diferența în

piața competitivă a transportului internațional. Optimizarea costurilor operaționale este esențială, iar Scania Super s-a dovedit a fi un aliat real în atingerea acestui obiectiv.

Pe lângă eficiența consumului, șoferii apreciază nivelul ridicat de confort oferit de cabinele Scania – un aspect esențial în cursele lungi, unde confortul înseamnă productivitate crescută și o stare mai bună pentru echipaj. Un alt avantaj major îl reprezintă

rețeaua extinsă de service-uri Scania, care permite acces rapid la piese de schimb și intervenții eficiente oriunde în Europa, minimizând timpii de staționare și menținând flota într-o stare excelentă de funcționare. Astfel, pentru Tracorom Logistics, Scania nu este doar o alegere performantă, ci un partener strategic, care contribuie direct la succesul pe termen lung al companiei, prin eficiență, fiabilitate și costuri optimizate.



Probleme

A white Volvo truck with 'HOLLEMAN' branding on the front is shown from a front-three-quarter view. It is pulling a long, multi-axle trailer that carries a large, grey, cylindrical pipe. The scene is set in an industrial or construction area with various equipment and structures in the background. A worker in a high-visibility vest is visible near the trailer.

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

HEAVY IS EASY!
HOLLEMAN
Mob: +40 744 678 100
E-mail: info@holleman.ro

TRANSPORT EXCEPTIONAL!

Preferatii transporturilor agabaritice.



AUTONOMIE DE 600 KM ȘI ÎNCĂRCARE ULTRARAPIDĂ – ACESTĂ ESTE NOUL CAMION ELECTRIC VOLVO

Noul camion electric pentru transport pe distanțe lungi de la Volvo are o autonomie de până la 600 de kilometri, iar bateriile sale pot fi încărcate în 40 de minute.

Volvo prezintă, acum, în premieră, noua sa navă amiral electrică de mare tonaj, cu potențial de a revoluționa transportul pe distanțe lungi.

Volvo Trucks va lansa oficial și va începe să preia comenzi pentru noul său camion electric pentru transport pe distanțe lungi, Volvo FH Aero Electric echipat cu axă electrică (e-axle), în prima parte a lui 2026. Cu toate acestea, sunt dezvăluite, deja, imagini și mai multe detalii despre noul camion electric, astfel clienții pot semna, de asemenea, scrisoare de intenție, pentru a cumpăra noul camion.

Noul FH Aero Electric a fost proiectat pentru misiuni de transport pe distanțe lungi, un segment care își asumă o mare parte din emisiile de CO2 generate de transportul cu camioane și care a fost dificil de electrificat - până acum. Noul camion va avea o capacitate de

încărcare rapidă și o autonomie pur electrică de până la 600 km.

„Aceasta este o realizare remarcabilă în domeniul transportului cu emisii zero.

Acum, companiile de transport pot opera camioanele electrice pe distanțe foarte lungi, fără a le fi afectată productivitatea. Încărcarea ultrarapidă și sarcina utilă înaltă fac din acest camion o soluție foarte competitivă”, spune Roger Alm, președintele Volvo Trucks.

„Camioanele electrice care operează pe distanțe lungi vor avea o contribuție importantă la reducerea emisiilor de CO2 în industria noastră, deoarece în acest segment pot fi realizate economii substanțiale per camion. Sunt știri pozitive pentru companiile de transport și pentru societate.”

Încărcare rapidă în 40 de minute

Încărcarea bateriilor noului Volvo FH Aero Electric cu autonomie mare se va face mai rapid, deoarece noul autocamion electric este adaptat pentru noul standard MCS (Megawatt Charging System). Încărcarea bateriilor autocamionului (de la 20 la 80%) va dura aproximativ 40 de minute, ceea ce înseamnă că poate fi efectuată în perioada de odihnă prevăzută de legislație pentru șoferii de camioane din UE, contribuind, astfel, la o productivitate ridicată. Cu ajutorul încărcării rapide, acest autocamion va permite acoperirea unor distanțe lungi, într-o singură zi.

Sarcină utilă mare

Noul camion electric poate avea o masă totală de 48 de tone și oferă o sarcină utilă apropiată de cea a unui camion diesel convențional. Aceasta este posibilă datorită



unei axe suplimentare cu o capacitate mai mare de susținere. Această configurație 6x2 permite instalarea mai multor baterii la bord, oferind astfel beneficii în ceea ce privește distribuția greutății, luând în considerare masa bateriilor suplimentare în combinație cu mase de până la 48 tone, cu semiremorci grele.

Autonomia mare a noului autocamion Volvo este permisă de noua sa tehnologie de transmisie, așa-numita e-axle, care creează spațiu pentru o capacitate semnificativ mai mare de baterii. Noul FH Aero Electric poate fi echipat cu 8 baterii, cu o capacitate instalată de 780 kWh.

Ofertă extinsă și experiență solidă

Noul autocamion, care va fi disponibil și cu cabină standard, reprezintă o completare importantă a ofertei extinse de autocamioane electrice și servicii conexe Volvo

Trucks. Serviciile includ totul, de la evaluarea rutelor potrivite pentru electrificare, încărcarea eficientă a camioanelor electrice, pe traseu sau la sediu, până la urmărirea detaliată a performanței flotei de camioane electrice.

„Avem cea mai cuprinzătoare ofertă din industrie de soluții de transport cu camioane electrice și avem peste cinci ani de experiență în suportul acordat pentru mii de clienți, mari și mici, pentru a trece la electric. Volvo Trucks este alegerea preferată pentru firmele de transport care doresc să își înceapă călătoria către decarbonizare”, spune Roger Alm.

Lider global în domeniul camioanelor electrice

Volvo Trucks este lider mondial în domeniul camioanelor electrice de mediu și mare tonaj, având în portofoliu opt modele electrice cu baterie. Gama largă de produse Volvo face posibilă electrificarea distribuției urbane și regionale, a

construcțiilor, a gestionării deșeurilor și, acum, și a transportului pe distanțe lungi. Volvo a început producția de serie în 2019 și a livrat, până în prezent, peste 5000 de camioane electrice clienților din 50 de țări din întreaga lume.

Strategia tridirecțională Volvo, către zero emisii

Volvo Trucks conduce tranziția către transportul fără combustibili fosili, pentru a-și atinge obiectivul net zero emisii până în 2040, utilizând o strategie pe trei direcții. Abordarea tehnologică tridirecțională se bazează pe motoare electrice cu baterii, pe motoare electrice cu pile de combustie și pe motoare cu combustie care funcționează cu combustibili regenerabili, precum hidrogen verde (produs prin descompunerea apei în hidrogen și oxigen folosind electricitate din surse regenerabile), biogazul, biodieselul sau HVO (ulei vegetal hidrotratat).”



Semiremorca frigorifică S-KO COOL, compatibilă cu TAPA TSRI, îndeplinește cele mai înalte standarde de siguranță ale TAPA - Transported Asset Protection Association. Toate componentele de securitate sunt deja perfect adaptate una cu cealaltă din fabrică: în interiorul vehiculului, imobilizatorul, senzorul de cuplare, alarma acustică și sistemul de alarmă cu fire integrate Body Protect protejează încărcătura. Panoul solar opțional protejează acumulatorul de pornire împotriva descărcării totale. Sistemul de blocare a ușilor și senzorii de contact ale ușilor monitorizează și securizează accesul în partea din spate. Cu ajutorul sistemului telematic TrailerConnect®, puteți monitoriza și controla în mod sigur și eficient transportul în modul TAPA din confortul biroului dvs. www.cargobull.com/ro

SCHMITZ
CARGOBULL

The Trailer Company.

Securitatea transporturilor simplificată



SCANIA ACCELEREAZĂ ELECTRIFICAREA OFF-ROAD PRIN ACHIZIȚIA DIVIZIEI INDUSTRIALE A NORTHVOLT SYSTEMS

Scania a anunțat achiziția Diviziei Industriale a Northvolt Systems, care include capacități de producție, un centru de cercetare și dezvoltare, precum și o echipă de aproximativ 260 de angajați.

Activitatea se desfășoară în două locații: o unitate de producție închiriată în Gdańsk, Polonia, și un centru de R&D în Tomteboda, Stockholm, Suedia.

Divizia industrială Northvolt Systems dezvoltă și produce sisteme de baterii pentru industriile grele și segmentele de piață off-highway, oferind module și sisteme utilizate în echipamente pentru manipularea materialelor, construcții și minerit. Compania achiziționată va deveni parteneră a diviziei Power Solutions din cadrul Scania, completând portofoliul diversificat de produse al companiei.

Cu peste un secol de inovare a sistemului de propulsie, Scania Power Solutions și-a construit o reputație puternică pentru furnizarea de motoare fiabile și eficiente, care îndeplinesc cele mai severe cerințe din segmentele industriale, maritime și de generare a energiei. Prin această achiziție, Scania își va consolida oferta de electrificare pentru aplicații off-road.

„Divizia Industrială a Northvolt Systems aduce expertiză valoroasă în tehnologia și asamblarea bateriilor. Capabilitățile lor ne întăresc abordarea modulară

și sprijină dezvoltarea de soluții electrificate complete pentru aplicații off-road. Sunt încântată să urez bun venit în echipa Scania”, a declarat Sara Hermansson, Head of Scania Power Solutions.

Divizia achiziționată va funcționa ca o entitate de sine stătătoare în cadrul Scania Ventures and New Business, în linie cu strategia de dezvoltare a unor afaceri complementare și transformatoare care contribuie la competitivitatea pe termen lung a Scania.

„Combinând expertiza Northvolt în domeniul bateriilor cu cunoștințele profunde ale Scania despre industrie, nu doar că impulsivăm inovația, ci ne și consolidăm capacitatea de a sprijini clienții în tranziția lor energetică.

Această achiziție demonstrează cum Scania Ventures and New Business valorifică expertiza noastră în identificarea oportunităților, M&A și managementul companiilor în faze de creștere pentru a sprijini afacerea principală și a ne întări poziția de partener de transformare pentru clienți — toate în sprijinul unui sistem de transport mai sustenabil,” a declarat Jonas Herlund, Head of Energy &

Infrastructură la Scania Ventures and New Business.

Ca parte a procesului de achiziție, Scania a ajuns la un acord cu administratorul judiciar pentru achiziția diviziei, iar părțile au convenit să nu dezvăluie valoarea tranzacției.

„Din 2017, Northvolt Systems Industrial a dezvoltat soluții avansate de baterii pentru utilaje care operează în medii dificile, precum construcțiile, mineritul și manipularea materialelor. Soluția noastră emblematică, Voltpack Core, reflectă capacitatea noastră de a răspunde provocărilor reale din industrie. Alăturarea la Scania marchează un nou capitol pentru noi. Această achiziție reunește două moșteniri puternice în electrificare și inovare a sistemului de propulsie. Sunt convinsă că, împreună, ne vom consolida capabilitățile și vom aduce mai multă valoare clienților noștri,” a declarat Elin Åkerström, Vicepreședinte Northvolt Systems Industrial.

Operațiunile vor continua fără modificări semnificative, într-un cadru stabil asigurat de tranzacție.



CE MODIFICĂRI S-AU ADUS CONVENȚIEI TIR?

Convenția vamală privind transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR (Convenția TIR din 1975) a fost modificată.

Sistemul TIR va fi modificat de la 1 iunie astfel:

- gestionarea disputelor: se introduce un cadru clar pentru gestionarea litigiilor care ar putea afecta lanțul de garanție; părțile implicate sunt obligate să comunice prompt și să inițieze negocieri. În plus, oricare dintre părți poate solicita asistența Comitetului executiv TIR pentru a facilita o soluție.
- clarificări privind acordurile: se precizează condițiile de denunțare a acordurilor scrise dintre organizația internațională și asociațiile membre; termenul standard de preaviz este de șase luni, cu excepția cazurilor de revocare anticipată a anumitor autorizații.
- valabilitate extinsă a certificatelor: prelungirea perioadei de valabilitate a certificatului de agreare pentru vehiculele rutiere de la doi la trei ani.
- flexibilitate: dacă un transport TIR a început înainte sau la data expirării certificatului de agreare, acesta rămâne valid până la finalizarea transportului la biroul vamal de destinație finală.

Documentul integral

MODIFICĂRI ADUSE CONVENȚIEI VAMALE PRIVIND TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI SUB ACOPERIREA CARNETELOR TIR

(CONVENȚIA TIR DIN 1975)

Conform notificării depozitarului ONU C.N. 115.2025.TREATIES-XI.A.16, la 1 iunie 2025 intră în vigoare, pentru toate părțile contractante, următoarele modificări ale Convenției TIR:

1. Nota explicativă 8.10 (e)

Se introduce o nouă notă explicativă 8.10 (e), cu următorul text:
„8.10 (e) În cazul unor litigii între organizația internațională, o asociație națională, o administrație vamală (administrații vamale) sau autorități competente ale părții (părților) contractante în cauză, litigii care ar putea avea un impact asupra funcționării lanțului de garanție și ar putea duce la denunțarea oricărui acord dintre părțile implicate, acestea se informează reciproc fără întârziere. Părțile inițiază negocieri pentru soluționarea litigiului, pentru a asigura acoperirea neîntreruptă a garanției pe teritoriul vamal în cauză. În orice moment, oricare dintre părți poate informa în mod oficial Comitetul executiv TIR și poate solicita asistența sa pentru a facilita soluționarea litigiului.”

2. Nota explicativă 0.6.2 bis-1

Se modifică nota explicativă 0.6.2 bis-1, care va avea următorul text:

„0.6.2 bis-1

Relația dintre o organizație

internațională și asociațiile sale membre se definește prin acorduri scrise privind funcționarea sistemului internațional de garanții. Acordurile pot fi denunțate de oricare dintre părți cu un preaviz de cel puțin șase (6) luni, cu excepția cazului unei revocări anticipate a oricăreia dintre autorizațiile menționate la articolul 6 alineatele (1) și (2 bis).”

3. Prelungirea valabilității certificatului de agreare

(a) Anexa 3 punctul 4 Se înlocuiește „din doi în doi ani” cu „din trei în trei ani”.

(b) Anexa 4, „Modelul certificatului de agreare a unui vehicul rutier”, pagina 4 punctul 3

Se înlocuiește „la fiecare 2 ani” cu „din trei în trei ani”.

4. Acceptarea certificatului de agreare până la data de expirare a valabilității Anexa 4, „Modelul certificatului de agreare a unui vehicul rutier”, pagina 4 punctul 6, nou

Se introduce un punct nou 6 cu următorul text:

„6. Dacă un transport TIR a început înainte de sau la data de expirare a valabilității certificatului de agreare, certificatul de agreare rămâne valabil până la sfârșitul transportului TIR la biroul vamal de destinație finală.”

LoiMacron

Servicii de reprezentare
în Franța pentru
transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





CÂND VOR CIRCULA CAMIOANELE AUTONOME PE DRUMURI PUBLICE? ȘOFERII, TOT MAI PRETENȚIOȘI

Camioanele fără șofer sunt o opțiune în condițiile în care există un deficit mare de conducători auto profesioniști.

Sună cinic, dar șoferii de camioni rămași sunt tot mai pretențioși. Cercetătorii finanțați de UE accelerează introducerea camioanelor autonome pe drumurile publice pentru a rezolva problema lipsei șoferilor și pentru a îmbunătăți siguranța și durabilitatea în sectorul logistic european.

Într-un viitor nu foarte îndepărtat, vehiculele de marfă cu aspect neobișnuit – dotate cu parbrize negre mari și fără șofer la volan – ar putea deveni o prezență obișnuită pe șoselele europene.

Este vorba despre camioane automatizate pentru transportul pe distanțe lungi, care vor juca un rol esențial în viitorul sectorului transportului de marfă din Europa. Cercetătorii depun eforturi susținute pentru a asigura o implementare a acestora, arată un studiu al Comisiei Europene.

Vehiculele autonome nu mai sunt o noutate

În ultimii ani, au devenit tot mai comune autobuzele autonome de mici dimensiuni din jurul aeroporturilor și chiar autoturismele fără șofer.

Cu toate acestea, camioanele autonome se află doar în faza de testare. Acestea sunt mari și grele și trebuie să se deplaseze rapid pentru a livra mărfuri pe drumurile publice, astfel încât cercetătorii evaluează cu atenție progresele înregistrate.

Una dintre persoanele care testează noile camioane este dr. Ragnhild Wahl, director pentru cercetare și inovare la ITS Norway. Ea coordonează o inițiativă de cercetare finanțată de UE, denumită MODI, care vizează îmbunătățirea sectorului logistic european prin creșterea gradului de automatizare. „Acest proiect are ca scop să ofere un punct de plecare pentru implementarea pe scară largă a flotelor de vehicule automatizate”, a explicat ea. Obiectivul principal este de a crea și testa un sistem care

să ne permită să avem camioane autonome care transportă mărfuri în toată Europa.

Asigurarea unei implementări sigure

Scopul final al modernizării sectorului transportului de marfă este de a atinge așa-numitul „nivel 4” de automatizare, în care vehiculele circulă în zone geografice predefinite fără a fi nevoie de prezența oamenilor la bord. Aceste camioane vor putea circula continuu, fără pauze, prelungind timpul de conducere și îmbunătățind eficiența logistică. Ele vor utiliza senzori, radare, camere și algoritmi avansați de IA pentru luarea deciziilor și controlul vehiculelor. Vor exista, de asemenea, centre de comandă cu operatori la distanță care vor supraveghea operațiunile 24 de ore din 24. Dar pentru a avea camioane automatizate pe șosele, cercetătorii trebuie să se asigure că nu vor exista surprize.



„Lucrăm pentru a identifica și reduce barierele din calea automatizării”, a declarat Wahl.

Echipa sa internațională de cercetare dezvoltă soluții de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată (CCAM) în operațiuni logistice reale pe teren.

UE este lider mondial în cercetarea mobilității fără șofer și o promovează ca fiind cea mai bună modalitate de modernizare a sectorului transporturilor, MODI fiind una dintre inițiativele sale emblematiche.

Alături de ecologizarea și digitalizarea transporturilor, automatizarea ar putea contribui și la soluționarea problemei deficitului crescut de șoferi de camioane.

„Există o penurie severă de șoferi, iar situația se va agrava în următorii ani”, a declarat Pia Wijk, manager

de proiect la Einride, o companie suedeză de tehnologie pentru transportul de marfă, specializată în vehicule electrice și autonome. Wijk face parte și din echipa de cercetare MODI, care reunește experți din 36 de organizații publice și private, precum Volvo Technology AB și DAF Trucks.

În centrul eforturilor lor se află camioanele autonome

Aceste vehicule elegante, albe, cu aspect futurist, au un parbriz întunecat în față, echipat cu camere și senzori pentru siguranță suplimentară.

Tehnologia autonomă a Einride, bazată pe IA și senzori de precizie, analizează peste 5 milioane de puncte de date pe secundă, permițând vehiculelor fără șofer să navigheze pe rute complexe, să

detecteze cu precizie obiectele și să anticipeze distanțele de frânare.

Wijk a afirmat că vehiculele autonome ar putea contribui la reducerea numărului de accidente mortale. Acest lucru se datorează, în parte, funcțiilor de prevenire a accidentelor și reducerii riscului de eroare umană.

Într-un studiu recent publicat în revista Nature, oamenii de știință care au analizat mii de rapoarte de la accidente în care au fost implicate atât vehicule autonome, cât și vehicule conduse de șoferi umani, au sugerat că, în majoritatea situațiilor, vehiculele autonome sunt de fapt mai sigure decât cele conduse de oameni.

„Credem că tehnologia autonomă are potențialul de a face transportul mai sigur ca niciodată”, a afirmat Wijk.

VEDETĂ PE ORICE ȘANTIER.

MAN TGS INDIVIDUAL LION S.

#SimplyMyTruck

www.man.ro





În 2024, aproximativ 19.800 de persoane și-au pierdut viața în accidente rutiere în UE, potrivit datelor Comisiei Europene. Aceasta reprezintă o scădere de 3 % față de anul precedent, în contextul eforturilor continue ale UE de a îmbunătăți siguranța rutieră. Obiectivul este de a reduce la jumătate numărul deceselor rutiere până în 2030 și, în cele din urmă, de a ajunge la zero decese până în 2050, o ambiție cunoscută sub numele de Viziunea Zero.

Testarea în medii complexe, reale

Echipa de cercetare MODI explorează în prezent modul în care transportul automatizat poate fi integrat în sectorul logistic, cu accent pe coridoarele de transport cheie din Europa. În acest sens, echipa identifică o serie de provocări care trebuie abordate. Este esențial să se asigure că sarcinile esențiale care însoțesc orice transport de marfă – cum ar fi trecerea frontierelor, documentarea, realimentarea și încărcarea sau descărcarea – pot fi în continuare efectuate în mod eficient într-un mediu de transport automatizat. Până la finalizarea proiectului, în martie 2026, echipa va efectua

evaluări detaliate ale impactului, va compila concluziile și va elabora modele de afaceri pentru a informa atât companiile, cât și factorii de decizie.

MODI se concentrează în principal pe coridorul rutier de 1.200 de kilometri plecat Rotterdam, în Țările de Jos, și Oslo, în Norvegia. Cercetătorii evaluează gradul de pregătire a infrastructurii pentru conducerea automatizată. Această rută traversează patru frontiere naționale și, întrucât Norvegia nu face parte din UE, implică și trecerea prin vamă și plata taxelor de drum între teritoriile UE și cele din afara UE.

Cercetătorii MODI testează, de asemenea, soluții tehnologice prin patru cazuri de utilizare specifice în zonele portuare de-a lungul coridorului, fiecare reprezentând o etapă diferită a lanțului logistic. În Rotterdam, ei studiază modul în care vehiculele autonome funcționează în medii portuare aglomerate, cu trafic mixt. În Hamburg (Germania), tranzițiile între autostrăzi și drumurile urbane sunt printre elementele centrale. În Göteborg (Suedia), accentul se pune pe provocările legate de transportul între hub-uri, cum ar fi încărcarea, descărcarea și

reîncărcarea automată. Taxarea automată va fi testată la trecerea frontierei cu Norvegia.

În Moss (Norvegia), se testează comunicarea între vehicule și infrastructură în timpul deplasării pe drumurile publice.

Un viitor fără șoferi la orizont

Einride utilizează deja vehiculele sale autonome în operațiuni comerciale în Europa, transportând mărfuri între depozite pentru unul dintre cei mai mari retailerii online de produse farmaceutice din Suedia, începând din decembrie 2024.

Camioanele lor circulă pe drumuri publice, cu autorizație de la Agenția Suedeză de Transport.

Pe termen scurt, Wahl se așteaptă ca implementarea să fie mai ușoară pe distanțe scurte și în medii controlate și limitate, cum ar fi terminalele și porturile.

Cu toate acestea, în ceea ce privește camioanele grele, destinate transportului pe distanțe lungi, progresul va fi mai lent. „Pentru transportul de marfă pe distanțe lungi, camioanele automatizate vor trebui să circule cu viteze mari pe sute de kilometri, astfel încât implementarea lor va trebui planificată cu atenție”, a spus Wahl. Drumurile publice sunt strict



reglementate, mai complexe și esențiale pentru comunități, ceea ce face ca introducerea vehiculelor autonome să fie o provocare atât tehnologică, cât și socială. Cu toate acestea, primele semne sunt încurajatoare.

„Când am început să lucrăm cu vehicule automatizate în anii 1990, toată lumea era sceptică în privința lor”, a spus Wahl. „În prezent, acceptarea socială a microbuzelor autonome este în creștere, după cum se poate observa din utilizarea robotaxiurilor și a unităților mici care se deplasează lent în medii controlate, cum ar fi aeroporturile.” Camioanele mai mari vor avea nevoie de mai mult timp și efort pentru a câștiga sprijinul publicului și a depăși obstacolele legislative. Cu toate acestea, grație inițiativelor susținute de UE, precum MODI,

viitorul fără șoferi se apropie cu pași repezi.

Șoferii de camion, tot mai puțini, dar pretențioși

Cifrele recente arată că un număr tot mai mare de posturi de șoferi de camion rămân neocupate în întreaga Europă. Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere prevede că, până în 2028, Europa ar putea avea un deficit de 745 000 de șoferi de camion, adică 17 % din totalul forței de muncă necesare.

Astăzi, pe lângă un salariu bun, este important să-ți dezvolti abilitățile și, mai ales, să lucrezi într-un loc de muncă modern.

Industria și serviciile de transport rutier de mărfuri se confruntă de mulți ani cu o penurie de șoferi. Conform datelor IRU (Uniunea

Internațională a Transporturilor Rutiere), există o penurie de până la 2,6 milioane de șoferi profesioniști în întreaga lume. În 2022, existau 420.000 de posturi vacante în Europa și 80.000 în Polonia. Situația nu s-a îmbunătățit și rămâne o provocare pentru companiile de transport, nu numai în ceea ce privește recrutarea șoferilor, ci și menținerea acestora în companie pe termen lung. Astăzi, pe lângă un salariu bun, este important să se dezvolte abilități și, mai ales, să se lucreze într-un loc de muncă modern.

O companie de transport rutier lider în Europa și unul dintre cei mai mari angajatori din transportul rutier din UE, se confruntă, de asemenea, cu această provocare. Compania efectuează peste 776.000 de livrări cu camioane complete (FTL) în

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

detasaretransport.ro





toată Europa în fiecare an, ceea ce o obligă să ofere cele mai înalte standarde de serviciu.

În urma unui sondaj privind nivelul de satisfacție la locul de muncă, compania a analizat factorii pe care șoferii îi apreciază cel mai mult.

Printre aceștia se numără vehiculele moderne, asistența în activitatea zilnică și formarea profesională, precum și digitalizarea, pentru ca compania să poată sprijini șoferii în fiecare etapă a muncii lor.

Flote moderne și baze de transport

Condițiile din cabina vehiculului sunt cruciale pentru șoferi, iar cele mai confortabile pot fi oferite într-o flotă modernă.

Acestea includ camere video, sisteme automate, izolare suplimentară a cabinei (termică și acustică) sau sisteme electronice de frânare.

Camioanele sunt, de asemenea, echipate cu tablete și software special conceput, care nu numai că facilitează navigarea șoferilor pe drumuri (locul de livrare, parcare, popas, opriri, realimentare), dar asigură și comunicarea online cu managerii de transport.

Sprijin încă de la început

Orice nou angajat consideră important modul în care este întâmpinat în companie în primele zile de lucru. Șoferii simt același lucru. Procesul de integrare a unui angajat nou angajat este esențial pentru succesul său în cadrul companiei.





63% dintre șoferi apreciază sprijinul companiei, de la depunerea cererii de angajare, pe durata formării și pregătirii pentru conducere, până la sarcinile zilnice. Doar 1 din 10 șoferi (12,9%) consideră că mai sunt lucruri de îmbunătățit în acest domeniu.

Următoarea etapă a recrutării este formarea teoretică. În timpul acestei formări, noii șoferi învață, printre altele, să asigure și să îngrijească calitatea încărcăturii și a vehiculului, să opereze sisteme telematice, să înțeleagă normele și cerințele legilor privind cabotajul, să se familiarizeze cu drepturile și obligațiile șoferilor, să cunoască diferitele tipuri de taxe rutiere și să învețe să pregătească corect documentația.



Publinter

dubhe
MOVE AS ONE



MOTOARE • PIESE • TRANSMISII • LUBRIFIANȚI • PNEUMATICĂ • DIAGNOZE

 www.dubhegroup.ro

 shop.dubhegroup.ro

 contact@dubhegroup.ro



VIDEO. CEFIN TRUCKS: CAMION FEST - EDIȚIA XXI

Ediția cu numărul XXI a deja cunoscutului Black Friday al camioanelor, CAMION FEST, a avut loc la sediul Cefin Trucks din București, vineri, 16 mai 2025.

Ediția cu numărul XXI a deja cunoscutului Black Friday al camioanelor, CAMION FEST, a avut loc la sediul Cefin Trucks din București, vineri, 16 mai 2025.

Cu acest prilej au avut amabilitatea să ne acorde scurte interviuri Stefano Albarosa, CEO al AIC Grup, și Paul Drăniceanu, director Departament Uzate - Cefin Trucks.

Alina Johnson-Pop, Director PR & Marketing revista TIR Magazin: Ce beneficii le aduce Camion Fest clienților de vehicule second-hand și cu ce este diferită

oferta dumneavoastră față de alți vânzători de vehicule uzate?

Stefano Albarosa, CEO AIC Grup: Camion Fest este un fel de Black Friday. Înainte de toate, pentru clienții noștri este ocazia de a beneficia de niște oferte speciale și să aibă mașina pe care și-o doresc la un preț mai bun sau în condiții mai bune. Cred că ne diferențiem foarte mult de alți vânzători de vehicule uzate pentru că facem, și la vehiculele uzate, ca și la vehiculele noi, oferte complexe. De exemplu, suntem singurul vânzător de vehicule uzate care

face trade-in și pe vehicule uzate. Adică, dăm un vehicul uzat mai nou și luăm un vehicul uzat mai vechi. Facem tot felul de planuri de finanțare pentru vehiculele uzate. Dacă sunt vehicule mai noi, le dăm în leasing. Dacă sunt vehicule mai vechi sau foarte vechi, le putem vinde în rate. Și astfel suntem absolut siguri că mașina pe care o cumpără clientul se reflectă în dorințele lui. Putem customiza mașina exact după cum clientul o cere, datorită serviciilor noastre de service și de carosare.

Alina Johnson-Pop, Director PR & Marketing revista TIR Magazin: Cum a fost începutul de an pentru piața de vehicule uzate? Care sunt așteptările dumneavoastră pentru 2025?

Paul Drăniceanu, Director Departament Uzate, Cefin Trucks: Începutul de an a fost foarte bun pentru noi. Piața de vehicule uzate a avut o dinamică crescută, dar într-adevăr cu o mare presiune pusă pe preț. Au vândut cei care au avut camioane cu preț avantajos. Noi





suntem printre cei care cumpărăm și vindem camioane la prețuri avantajoase și de aici ne-am permis să fim în topul vânzătorilor de camioane rulate.

Pentru partea a doua a anului ne așteptăm la o creștere a vânzărilor de vehicule rulate pentru că, după un climat economic în care oamenii au stat în așteptare, cu siguranță vor investi în transport. Pentru că transportul nu o să dispară. Iar camionul rulat este soluția ideală pentru cineva care face transport sau începe activitatea de transport.



Ford Trucks F-MAX Aproape de afacerea ta!



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



Sharing the load



IVECO LA TOUR D'EUROPE: BIOMETANUL CONDUCE TRANZIȚIA CĂTRE MOBILITATEA SUSTENABILĂ

- IVECO a fost unul din pionierii domeniului propulsiilor alternative timp de peste 20 de ani și s-a angajat acum să atingă ținta de zero emisii de carbon până în 2040 printr-o strategie multienergetică, neutră din punct de vedere tehnologic, în care biocombustibilii avansați joacă un rol cheie.
- Biometanul este deja o soluție viabilă, capabilă să producă emisii de CO2 aproape de zero - fără compromisuri.
- IVECO participă la Tour d'Europe cu modelul S-Way alimentat cu biometan, demonstrând mobilitatea sustenabilă pe drumurile din Italia, Austria, Germania, Franța și Belgia.

IVECO participă la Tour d'Europe 2025 -o inițiativă care implică întregul lanț valoric auto european, cu peste 20 de parteneri- cu scopul de a crește gradul de conștientizare cu privire la rolul combustibililor regenerabili în atingerea neutralității climatice până în 2050, așa cum este subliniat în Acordul verde european. IVECO se alătură Turneului, care a început în martie anul trecut la Madrid, cu noul său camion S-Way LNG alimentat cu biometan. Compania demonstrează în mod activ că gazul regenerabil reduce în mod eficient emisiile de CO2 și oferă o soluție concretă și scalabilă pentru decarbonizarea transportului

rutier comercial. Datorită unei rețele europene de realimentare bine stabilite și în expansiune, care numără aproximativ 800 de stații, rutele internaționale pot fi deja acoperite cu un camion alimentat exclusiv cu bioGNL.

În timpul turului, va fi testată metodologia Bosch Digital Fuel Twin - o soluție care permite trasabilitatea digitală a combustibilului regenerabil și a emisiilor de carbon pe întregul lanț de aprovizionare prin schimbul de date între vehicul și stația de alimentare. „Prin participarea noastră la Tour d'Europe, ne propunem să arătăm că biometanul este o soluție practică, gata de utilizare pentru operațiunile

pe distanțe lungi, oferind performanțe fără compromisuri, costuri totale de proprietate competitive și o reducere semnificativă a emisiilor de CO2. IVECO S-Way face ca această oportunitate să devină realitate pentru clienții noștri. Sosirea Turului la Bruxelles pentru oprirea finală este un apel la acțiune pentru legislatorii europeni pentru a se asigura că biocombustibilii sunt luați în considerare în mod corespunzător în reglementările privind emisiile de CO2 pentru potențialul lor de a decarboniza logistica transportului de marfă”, a declarat Giandomenico Fioretti, Head of Alternative Propulsion Business Development at IVECO.



Biometanul: Un Exemplu Concret de Economie Circulară

Biometanul, produs din deșeuri și reziduuri organice, este un combustibil regenerabil și circular care transformă deșeurile în energie curată, aducând beneficii ecologice, economice și sociale. Este un prim exemplu de economie circulară aplicată transporturilor.

Complet compatibil cu infrastructura GNL existentă în Europa, biometanul este disponibil acum pentru utilizare imediată. IVECO colaborează îndeaproape cu principalii furnizori europeni de gaz pentru a se asigura că toate rutele parcurse în timpul Turului - în Italia, Austria, Germania, Franța și Belgia - sunt alimentate 100% cu bioGNL.

Un pionier în Transportul Sustenabil și un Campion al Abordării Multi-Energie

IVECO a fost unul din pionierii domeniului propulsiilor alternative timp de peste 20 de ani - de la primele sale vehicule pe gaz natural până la gama completă de astăzi LNG/CNG și bio-LNG/CNG - deschizând în mod

constant calea către un transport mai sustenabil și abordând provocările tranziției energetice.

Participarea la Tour d'Europe se aliniază la strategia multi-energie mai largă a IVECO, care își propune să ofere tehnologii diverse și mature care să răspundă nevoilor de decarbonizare ale industriei transporturilor. Această strategie este construită pe coexistența mai multor soluții de propulsie precum HVO și biometan, electricitate și hidrogen, în funcție de misiunile specifice și de disponibilitatea infrastructurii. Această abordare neutră din punct de vedere tehnologic permite clienților să aleagă soluția cea mai potrivită pentru afacerea lor de astăzi, accelerând tranziția către transportul cu emisii zero fără a compromite performanța sau profitabilitatea.

Mai Multă Putere, Mai Puține Emisii

IVECO se alătură Turneului alături de modelul S-Way LNG de ultimă generație. Echipat cu noul motor xCURSOR 13 Natural Gas de 500 CP de la FPT Industrial și cu o autonomie de până la 1.700 km, autocamionul

oferă performanțe de vârf, reducând în același timp semnificativ amprenta sa asupra mediului. Comparativ cu modelul anterior, îmbunătățirile aduse grupului motopropulsor și aerodinamicii obțin o eficiență a consumului de combustibil și o reducere a emisiilor de CO2 cu până la 11%.

Ca urmare a normalizării recente a prețurilor la benzină - după vârfurile cauzate de factorii geopolitici globali - și combinate cu eficiența consumului de combustibil și stimulentele guvernamentale, aceste vehicule reprezintă o soluție strategică pentru operatorii de flote care urmăresc optimizarea Costului Total de Proprietate (TCO).

IVECO își menține angajamentul de a investi în inovarea sustenabilă, oferind clienților săi vehicule care protejează mediul, îmbunătățind în același timp profitabilitatea operațională.

IVECO urmărește strategia de decarbonizare printr-o abordare multi-energie care include dezvoltarea în continuare a tehnologiilor HVO, biometan, baterii electrice și hidrogen.

Ofertă de finanțare
IVECO S-WAY

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

IVECO



VOLVO TRUCKS DUCE AERODINAMICA UN PAS MAI DEPARTE - INSPIRATĂ DE INDUSTRIA AEROSPAȚIALĂ

Volvo Trucks introduce noi îmbunătățiri aerodinamice camioanelor sale de mare tonaj, prin aplicarea unui concept dovedit, din industria aerospațială. Modificări discrete, dar de impact, aduse cabinei vor reduce semnificativ rezistența la înaintare, consumul de combustibil și emisiile de CO2.

Volvo a câștigat recent un premiu, cu modelul Volvo FH Aero – în mare parte datorită unui motor de înaltă eficiență și noii cabine aerodinamice Aero. Iar acesta a fost și primul test real al celei mai recente tehnologii Volvo care luptă cu rezistența aerului.

Stabilizatoarele fluxului de aer de la nivelul cabinei, deflectoarele de aer extinse și fustele laterale modificate ale șasiului sunt îmbunătățiri

discrete, dar puternice, care fac o diferență reală pentru aerodinamică. Aceasta înseamnă că autonomia, consumul de combustibil și emisiile de carbon pot fi îmbunătățite cu până la 2%, în plus față de eficiența deja demonstrată. Astfel, Volvo FH Aero cu aceste îmbunătățiri aerodinamice poate oferi o eficiență a consumului de combustibil cu până la 7% mai bună față de modelul anterior Volvo FH.

Noile caracteristici vor fi acum disponibile pentru clienții care caută cele mai noi tehnologii de transport greu cu consum redus de combustibil, oferite în diverse combinații, pe modelele de camioane Volvo FH, FH Aero și FM*. Beneficiile noilor caracteristici se aplică tuturor variantelor de lanțuri cinematice: electric, gaz și diesel.

„Tot timpul petrecut în simulări și în tunelul de vânt a dat roade - cu aceste noi modificări ale cabinei, adăugăm și mai multe îmbunătățiri aerodinamice importante, de care vor beneficia clienții noștri”, spune Jan Hjelmgren, Head of Product Management la Volvo Trucks. Cea mai importantă îmbunătățire este reprezentată de stabilizatoarele fluxului de aer de la nivelul cabinei, amplasate în colțurile superioare ale cabinei, lângă parbriz. Folosind un model proiectat cu atenție, format





din mici pale oblice, stabilizatoarele controlează modul în care aerul curge în jurul colțurilor cabinei. „Am ieșit din tipare, folosind o tehnică aplicată în mod obișnuit avioanelor, mașinilor de curse de Formula 1 și palelor turbinelor eoliene. Colțurile superioare ale cabinei sunt critice pentru aerodinamică, iar, cu noul nostru sistem de monitorizare cu cameră, am reușit să accesăm un nou potențial în această zonă, folosind mici pale pentru a controla fluxul de aer la scară micro, creând un efect la scară macro. Lecțiile învățate vor permite, de asemenea, introducerea mai multor concepte aerodinamice în viitor”, spune Anders Tenstam, Senior Technology Expert Aerodynamics, Volvo Trucks. În timp ce stabilizatoarele fluxului de aer îmbunătățesc

aerodinamica în partea din față a cabinei autocamionului, acestea contribuie, de asemenea, la crearea unor condiții mai bune pentru două upgrade-uri suplimentare: defletoare de aer extinse cu 50 mm, pentru a reduce spațiul dintre cabină și remorcă, și fuste laterale de șasiu modificate, pentru a crea o aliniere mai bună cu apărătorile de noroi spate.

Aceste trei noi caracteristici se completează reciproc, în conformitate cu principiul $1+1 = 3$, ceea ce înseamnă că impactul pozitiv global este mai mare decât suma beneficiilor individuale ale fiecărui element component. Noul model Volvo FH Aero demonstrează cât de importantă poate fi aerodinamica pentru îmbunătățirea eficienței consumului de combustibil în cazul unei cabine

moderne de camion. Datorită extinderii cu 24 cm a cabinei camionului și a introducerii mai multor modificări pentru reducerea rezistenței la înaintare, modelul Volvo FH Aero oferă îmbunătățiri semnificative în ceea ce privește consumul de combustibil, având în vedere kilometrajul ridicat al unui camion greu, care operează pe rute lungi.

** Stabilizatoarele fluxului de aer din cabină sunt disponibile numai pe Volvo FH și FH Aero*



V O L V O

Volvo FH Aero. Eficiență extinsă.

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

www.volvotrucks.ro



PETRONAS ȘI IVECO LANSEAZĂ GAMA TUTELA PENTRU VEhicULE COMERCIALE

PETRONAS Lubricants International (PLI) și IVECO și-au consolidat parteneriatul strategic, în luna aprilie 2025, prin lansarea gamei IVECO Tutela, o linie care - pe lângă uleiurile de motor IVECO Urania, completează gama PETRONAS dezvoltată pentru vehiculele IVECO.

Gama Tutela IVECO include uleiuri pentru axe, lichide pentru transmisii automate și manuale și lichide pentru frâne. Înlocuind oferta anterioară, noua gamă reflectă o aliniere mai strânsă la reputația IVECO pentru calitate, performanță și inovație.

Co-dezvoltarea acestei game a fost posibilă prin parteneriatul de lungă durată dintre PLI și IVECO. Bazându-se pe expertiza comună, cele două companii au creat o linie de produse care oferă fiabilitate remarcabilă, compatibilitate, adaptată special la cerințele tehnice ale vehiculelor ușoare și grele IVECO.

„Acesta este un nou pas în parteneriatul nostru cu IVECO”, a declarat Giuseppe Pedretti, Regional Managing Director EMEA la PETRONAS Lubricants International. „Prin co-dezvoltarea acestei game dedicate, ne consolidăm angajamentul de a oferi soluții de înaltă calitate, specifice vehiculelor, care depășesc nevoile

clienților IVECO din întreaga lume. Gama Tutela IVECO reflectă valorile noastre comune de inovație, performanță și încredere.” Branding-ul a fost revizuit pentru a reflecta angajamentul PETRONAS-IVECO față de excelență, asigurând o aliniere mai puternică cu renumita calitate, performanță și inovație a IVECO. Colaborarea este o dovadă a viziunii comune de excelență în industrie.

„Gama Tutela sub brand comun marchează un alt pas semnificativ înainte în parteneriatul nostru solid cu PETRONAS Lubricants International și reprezintă abordarea noastră comună de a oferi soluții care maximizează timpul de funcționare, performanța, fiabilitatea și liniștea clienților și a rețelei de dealeri”, a declarat Marco Baffoni, Head of IVECO Customer Service. „Prin dezvoltare comună, testare avansată și o concentrare meticuloasă asupra nevoilor specifice ale vehiculelor IVECO, noua gamă Tutela IVECO

se integrează perfect cu vehiculele noastre, continuând misiunea noastră de inovare și calitate.” Datorită tehnologiei avansate și testelor, produsele Tutela IVECO îndeplinesc cerințele tehnice stricte IVECO și sunt recomandate în Manualele Proprietarului pentru completarea service-ului. Gama este disponibilă exclusiv în cadrul rețelei IVECO, consolidându-și statutul de soluție dedicată, dezvoltată în strânsă colaborare cu OEM pentru a răspunde nevoilor specifice ale vehiculelor și clienților IVECO.

Lansarea gamei Tutela IVECO, marcă comună, se bazează pe cei 50 de ani de parteneriat de succes dintre PLI și IVECO și reprezintă o altă dovadă a ambiției comune a celor două companii de a furniza soluții de ultimă generație, de a avansa tehnologia fluidelor și de a stimula progresul continuu în industria vehiculelor comerciale.

PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE ECHIPAMENTE CONSTRUCȚII, INFRASTRUCTURĂ

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT



MITSUBISHI FUSO TRUCK AND BUS CORPORATION

三菱ふそうトラック・バス株式会社

Supplier Awards 2025/サプライヤー表彰2025

WINNER – Partnership/大賞-パートナーシップ



FPT INDUSTRIAL A PRIMIT PREMIUL FUSO 2025 LA CATEGORIA PARTENERIAT

FPT Industrial, brandul Grupului Iveco dedicat proiectării, producției și vânzării de sisteme de propulsie și soluții pentru vehicule de drum și teren, precum și pentru aplicații marine și de generare de energie, a primit premiul FUSO 2025 la categoria Parteneriat.

Acordat de Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), premiul recunoaște valoarea remarcabilă pe care FPT Industrial o aduce în calitate de furnizor strategic. Această recunoaștere a fost acordată datorită rolului FPT Industrial în furnizarea de soluții tehnice care asigură conformitatea cu reglementările din piețele interne și internaționale. Este o realizare care reflectă colaborarea continuă a brandului și angajamentul său față de menținerea unei comunicări clare, deschise și proactive pentru a aborda prompt orice problemă sau schimbare.

De la începutul parteneriatului, FPT Industrial a livrat peste 650.000 de motoare F1C către Mitsubishi FUSO; acestea alimentează modelul Canter, un model cheie în gama de vehicule a brandului și un best-seller internațional în segmentul camioanelor ușoare, vândut în peste 70 de țări, precum și

microbuzele Rosa. Giovanni Crepaldi, Vicepreședinte al FPT Industrial Sales & Marketing, a declarat: „Astăzi celebrăm parteneriatul nostru de lungă durată cu Mitsubishi FUSO, parte a Daimler Truck Asia, început în 2007. De atunci, motoarele noastre alimentează vehiculele FUSO, îmbunătățindu-le performanța, eficiența și sustenabilitatea. Atât FPT Industrial, lider global în fabricarea de motoare, cât și FUSO, un simbol al industriei de vehicule comerciale din Japonia, au evoluat ca firme de-a lungul anilor, consolidându-și pozițiile pe piață, continuând să se concentreze pe excelența produselor oferite. De-a lungul acestui drum paralel, colaborarea noastră a rămas o constantă. Suntem mândri nu doar să furnizăm pentru FUSO, ci și să împărtășim cu acesta valorile și viziunea noastră asupra prezentului și viitorului transportului rutier.”

Fabio Guerrisi, Director al vânzărilor on-road la FPT Industrial, a comentat: „FUSO reprezintă un client esențial și valoros pentru FPT Industrial în segmentul on-road. În acest parteneriat, ne-am valorificat expertiza și capacitățile de dezvoltare a motoarelor, recunoscute la nivel mondial, pentru a livra soluții renumite pentru puterea, fiabilitatea, robustețea și inovația lor, satisfăcând nevoile și cerințele diverse ale utilizatorilor finali.”

F1C este modelul de vârf al familiei de motoare F1 de la FPT Industrial, proiectat pentru vehicule comerciale ușoare și microbuze, cu peste 5 milioane de unități vândute din 2003. FPT Industrial este singurul producător care oferă două motoare în acest segment: alături de F1C de 3 litri – disponibil și în versiune pe gaz natural – este și F1A de 2,3 litri. Motorul F1C este rezultatul experienței și moștenirii brandului.

Încă de la lansarea sa pe piață, a fost conceput ca un motor global – produs în fabricile FPT Industrial din Europa, America de Sud și Asia – pentru o bază globală de clienți. Punctul forte al F1C constă în „ADN-ul său industrial”, care îl face un model unic pe piață, deoarece toate celelalte motoare principale din categoria sa provin din derivate ale mașinilor de pasageri. Cu peste două milioane de unități vândute din 2003 și conform cu toate standardele de emisii, F1C oferă performanțe de top, cu puteri de până la 152 kW (207 CP), alături de cel mai bun răspuns tranzitoriu din categoria sa, datorită turbocompressoarelor cu geometrie variabilă controlate electronic (eVGT), care oferă un cuplu de până la 470 Nm la 1.400 rpm. Disponibil atât pentru montare transversală, cât și longitudinală, F1C poate fi personalizat la cerere, cu opțiuni precum radiator, filtru de aer, baie de ulei, jojă, alternator



și alte componente. Sistemul ATS cu dublu SCR, optimizat pentru misiuni urbane cu sarcină redusă și temperaturi scăzute ale gazelor de eșapament, dar și pentru utilizare suburbană, permite emisii reduse de CO₂.

F1C pentru vehiculele Mitsubishi FUSO – Specificații Tehnice

Cilindree \[litri]:3
 Număr de cilindri:4
 Putere maximă \[kW]:129 kW
 Cuplu maxim \[Nm @ rpm]:430 @ 1.600
 Turbocompresor:VGT
 Durată de viață:până la 300.000 km
 Be10 pe MMA de până la 8,5 t
 Greutate uscată \[kg]:257

CEFIN TRUCKS - camioane uzate de vânzare la cele mai bune prețuri



OFERTE AVANTAJOASE DE FINANȚARE

leasing financiar prin AIC Financial Services

PREȚURI SPECIALE

Gamă variată de vehicule cu livrare din stoc.

RATE LUNARE FĂRĂ DOBÂNDĂ

Cumperi inteligent în rate cu 0% dobândă.

TRADE IN

Schimbă camionul vechi și optimizează-ți costurile.



SCANIA. DE LA COAJĂ DE MESTEACĂN LA COMPONENTE PENTRU CAMIOANE

Scania explorează cauciucul bio de nouă generație. Scania face un nou pas în direcția transportului sustenabil, explorând un tip inovator de cauciuc bio, obținut din coajă de mesteacăn – un produs secundar al industriei forestiere.

Proiectul, susținut de statul suedez, are ca scop evaluarea unor materiale cu emisii scăzute de carbon, care ar putea înlocui pe viitor cauciucul de origine fosilă folosit în anumite componente ale camioanelor.

Sustenabilitatea începe cu fiecare componentă

Angajamentul Scania pentru un transport mai curat nu se limitează la promovarea biocombustibililor sau a electrificării. Decarbonizarea presupune și regândirea materialelor folosite în construcția camioanelor – până la cele mai mici piese.

Astfel, în cadrul eforturilor sale pe termen lung de cercetare și dezvoltare, Scania testează un nou tip de cauciuc bio obținut din coajă de mesteacăn – material care, de regulă, este ars ca deșeu. Această inovație a fost dezvoltată de compania suedeză Reselo și ar putea reduce semnificativ amprenta de carbon a cauciucului utilizat în mod tradițional în vehiculele comerciale.

„Asta înseamnă activitatea noastră de cercetare și dezvoltare – să privim cu zece ani înainte”, spune Martin Bellander, Manager Tehnic și expert în materiale din cauciuc la Scania. „Când am văzut un polimer complet bio, realizat din deșeuri regenerabile și cu proprietăți promițătoare, am știut că merită să-l explorăm.”

Parteneriate strategice pentru inovație

Ideea a luat naștere în urma unui eveniment de inovare organizat

la Institutul Regal de Tehnologie KTH, unde Reselo și-a prezentat rezultatele inițiale. Scania era deja familiarizată cu tehnologia, dar momentul a devenit favorabil mai ales odată cu disponibilitatea unei finanțări externe din partea agenției suedeze pentru inovare, Vinnova. „Să conduci tranziția în industria transporturilor înseamnă să cauți constant materiale cu impact climatic redus”, explică Jonas Gustafsson, Senior Venture Collaboration Manager în cadrul Scania. „Colaborarea cu o companie aflată în expansiune precum Reselo, printr-un proiect finanțat de Vinnova, este o modalitate prin care transformăm intențiile în acțiuni concrete.”

La acest parteneriat se alătură și AnVa Polytech – furnizor Scania – care contribuie cu expertiză în producție și realizarea de matrițe.

De la laborator, la cabină

Proiectul a fost lansat la jumătatea anului 2024 și are ca obiectiv testarea și evaluarea noii formule de cauciuc – inclusiv rezistența la temperaturi extreme, durabilitatea chimică și performanța de etanșare. Primul pas: prototipuri fizice. „Am produs deja două piese inițiale – o garnitură de cauciuc pentru cabluri și găuri, și o mică covorașă de cauciuc pentru suportul de pahare din cabină,” spune Bellander. „Una este ascunsă, cealaltă vizibilă – dar ambele demonstrează că acest material poate funcționa în condiții reale de utilizare.”

Un pas mic pentru cauciuc,

un pas mare pentru sustenabilitate

Chiar dacă materialele precum oțelul, aluminiul sau bateriile au o amprentă de carbon mai mare decât cauciucul, acesta din urmă rămâne o parte importantă a ecuației. Pe măsură ce emisiile din utilizarea vehiculelor (Scope 3) scad odată cu electrificarea, cele generate din producție și lanțul de aprovizionare (Scope 1 și 2) vor cântări tot mai mult.

„Dacă acest material va da randament, există un potențial clar de a-l folosi în multe alte componente din cauciuc”, adaugă Gustafsson. „Iar faptul că este local, regenerabil și sustenabil se aliniază perfect strategiei noastre de reducere a emisiilor.”

Proiectul de cercetare se va încheia în vara lui 2025, dar impactul său pe termen lung ar putea depăși cu mult câteva prototipuri.

„Pentru a decarboniza complet un camion, trebuie să analizezi fiecare componentă”, încheie Bellander.

„Iar uneori, cele mai mari schimbări încep cu cele mai mici detalii.”

Cum contribuie Scania la decarbonizarea lanțului său valoric

Scania și-a propus să reducă cu 50% emisiile de CO2 din Scope 1 și 2 (directe și indirecte) până în 2025, raportat la nivelurile din 2015. Încă o reducere de 50% este planificată pentru perioada 2022–2032. Până în 2030, toate achizițiile de oțel, baterii și fontă pentru operațiunile Scania din Europa vor proveni din surse verzi.



SCANIA LANSEAZĂ MOTORUL SUPER 11 – O SOLUȚIE MAI UȘOARĂ ȘI MAI EFICIENTĂ PENTRU TRANSPORTURI PERFORMANTE

Scania își extinde portofoliul de grupuri motopropulsoare Super odată cu lansarea noului motor Super 11 – o opțiune compactă, cu un consum redus de combustibil și adaptată perfect cerințelor actuale de eficiență energetică și greutate optimizată.

Principalele beneficii ale motorului Super 11:

- Cu 85 kg mai ușor decât motorul Super 13, permite creșterea sarcinii utile în operațiunile sensibile la greutate.
- Economii de până la 7% la consumul de combustibil comparativ cu motorul Scania de 9 litri.
- Disponibil în trei variante de putere: 350, 390 și 430 CP, conforme cu standardele Euro 4, 5 și 6.
- Compatibil cu HVO și FAME pentru emisii reduse și sustenabilitate fără investiții suplimentare în infrastructură.

Performanță fără compromisuri

Noul motor Super 11 este poziționat strategic între platformele consacrate de 9 și 13 litri, oferind un echilibru ideal între performanță, greutate și eficiență. Această inovație aduce flexibilitate sporită pentru operatorii care activează în segmente precum transportul regional, distribuția urbană sau aplicațiile municipale, fără a compromite fiabilitatea recunoscută a Scania.

„Acest motor deschide noi oportunități pentru un transport mai eficient din punct de vedere energetic și mai rentabil. Este mai

ușor, mai suplu și mai versatil – dar rămâne robust și de încredere, așa cum este Scania. Este alegerea inteligentă pentru operatorii care trebuie să echilibreze performanța, sarcina utilă și sustenabilitatea în fiecare zi.”, declară Ayyoob Zarmehri, Product Manager, Trucks Sales and Marketing, Scania.

Tehnologie de ultimă generație, sub capotă

Super 11 este dotat cu tehnologia proprie Scania de reglare variabilă a distribuției (cam phaser), care permite o gestionare termică precisă și o ardere îmbunătățită. Noul software, alături de arborii de echilibrare și frâna de motor performantă (344 kW prin sistemul VVB – Variable Valve Brake), contribuie la o experiență de condus mai lină și mai confortabilă. În plus, sistemul patentat Scania de turbo-dosare optimizează utilizarea AdBlue și sporește eficiența generală a motorului.

Intervalele de service mai lungi – un plus pentru timpul de funcționare

Folosind uleiul de motor LDF-5, intervalele de întreținere ale Super 11 sunt cu până la 30% mai lungi față de motorul de 9 litri, ceea ce înseamnă mai puține opriri și costuri

reduse pentru întreținere.

Un motor versatil, pentru multiple aplicații

Compact, ușor și puternic, Super 11 este ideal pentru o gamă largă de operațiuni de transport:

- Transport cu bene basculabile sau în vrac
- Transport de combustibili sau mărfuri voluminoase
- Colectare deșeuri și transport frigorific
- Transport general de marfă
- Autocamioane tip hooklift sau cu platformă și macara
- Vehicule de intervenție (recuperare sau pompieri)

„Motorul Super 11 reprezintă noua generație de transport inteligent. Combină excelența inginerescă Scania cu eficiența și adaptabilitatea cerute de operatorii moderni. Fie că este vorba de trasee urbane sau de rute lungi, acest motor este construit pentru performanță – kilometru după kilometru.”, spune Ayyoob Zarmehri.

Disponibil din iunie 2025

Motorul Super 11 va putea fi comandat începând cu luna iunie 2025. Pentru mai multe informații și comenzi, contactați reprezentantul local Scania.



MAN INVESTEȘTE JUMĂTATE DE MILIARD DE EURO ÎN FABRICA DIN NUREMBERG. ÎNCEPE PRODUCȚIA DE BATERII PENTRU AUTOCAMIOANE ȘI AUTOBUZE ELECTRICE

- Investiția în producția pe scară largă a bateriilor MAN crește de la 100 la aproximativ 250 de milioane de euro
- Împreună cu investițiile în producția de motoare diesel, aproape o jumătate de miliard de euro sunt alocați fabricii din Nuremberg
- Demararea oficială a producției de baterii în prezența Prim-ministrului bavarez Dr. Markus Söder
- MAN creează aproximativ 400 de locuri de muncă în sectorul producției bateriilor la unitatea sa din Nuremberg

La începerea producției în serie de baterii la sediul din Nuremberg: Ministrul de stat Hubert Aiwanger, Michael Kobriger, membru al Comitetului executiv MAN pentru Producție și Logistică, Alexander Vlaskamp, CEO MAN, Dr. Markus Söder, Prim-ministru al Landului Bavaria, Markus Wansch, Președintele Comitetului de întreprindere al fabricii din Nuremberg și Dr. Frederik Zohm, Membru al Comitetului

Executiv MAN pentru Cercetare și Dezvoltare. MAN Truck & Bus și-a lansat oficial, la începutul lunii aprilie, producția de baterii la fabrica din Nuremberg, în prezența Prim-ministrului Bavariei, Dr. Markus Söder și a Ministrului de stat Hubert Aiwanger. În cadrul evenimentului, producătorul de vehicule comerciale din München a anunțat, pentru prima dată, următoarea etapă de extindere a producției sale de baterii din

Nuremberg. În plus, față de cele aproximativ 100 de milioane de euro deja investite în unitatea de producție tocmai lansată, în următorii ani vor fi investite încă 150 de milioane de euro pentru dezvoltarea expertizei în domeniul tehnologiei bateriilor. În termeni concreți, acest lucru înseamnă, printre altele că, în plus față de pachete, care sunt formate din mai multe module, modulele în sine, care combină mai multe celule



de baterie, vor fi, de asemenea, produse în Nuremberg pentru următoarea generație de baterii. Din investițiile suplimentare anunțate, în valoare totală de aproximativ 150 de milioane de euro, aproximativ 18 milioane de euro vor fi subvenționate. Finanțarea este asigurată atât de Ministerul Federal al Economiei și Protecției Climatice (BMWK), cât și de Landul Bavaria. În plus, Landul Bavaria finanțează cu aproximativ 30 de milioane de euro cercetarea în domeniul tehnologiei bateriilor la fabrica MAN din Nuremberg. Aceste fonduri vor fi utilizate pentru cercetare în domenii precum asamblarea bateriilor, chimia și îmbătrânirea celulelor, precum și siguranța bateriilor. În total, investițiile din Nuremberg vor asigura aproximativ 400 de locuri de muncă. Angajații, care lucrează în producția de baterii, sunt recalificați, lucrând anterior în domenii precum asamblarea motoarelor, turnătoriei sau logisticii.

„Astăzi este o zi istorică pentru MAN. Odată cu începerea

producției de baterii, compania care a inventat motorul diesel intră într-o nouă eră. Suntem foarte mândri de ceea ce am creat aici în Nuremberg și de ceea ce va continua să fie creat. Astăzi am anunțat încă o etapă importantă în procesul de transformare către autovehicule ecologice: MAN va investi încă 150 de milioane de euro în extinderea producției de baterii pentru generațiile viitoare de baterii în Nuremberg. De asemenea, ne-am intensificat recent eforturile în dezvoltarea tehnologiei diesel de ultimă generație. Astfel, investiția totală în Nuremberg se ridică la jumătate de miliard de euro. Acesta este un angajament clar față de Bavaria și Germania ca centru de inovare”, a declarat Alexander Vlaskamp, CEO MAN.

Prim-ministrul, Dr. Markus Söder, a subliniat: „Electromobilitatea realizată în Bavaria: aceasta este o piatră de hotar pentru MAN și Bavaria ca locație industrială! Cu ajutorul unei politici de ultimă generație și a unei cooperări excelente între conducere, consiliul

de întreprindere, angajați și politicieni, MAN s-a transformat cu succes dintr-o fabrică pentru motoare diesel într-o fabrică de ultimă generație pentru producția de baterii pentru camioane electrice. Acest lucru consolidează locația, asigură și creează locuri de muncă și competitivitate internațională. Bavaria este și va rămâne un stat al automobilelor - inclusiv în sectorul vehiculelor comerciale. După o finanțare inițială de 30 de milioane de euro în 2022 pentru cercetare și dezvoltare, landul sprijină producția viitoare de module de baterii cu aproape șase milioane de euro.”

Anul acesta, a fost deschisă, în Nuremberg, a doua linie pentru producție de baterii. Producția motoarelor diesel MAN de ultimă generație, care sunt utilizate în noua transmisie D30 PowerLion, este, de asemenea, o investiție în viitor și asigură multe locuri de muncă în această fabrică. MAN a investit aproximativ 250 de milioane de euro în acest proiect. În prezent, MAN estimează că aproape jumătate din camioanele



din Europa și aproximativ 90% din autobuzele urbane vor fi livrate cu sisteme de propulsie cu emisii zero până în 2030. Prin urmare, motorul D30, foarte eficient și din punctul de vedere al consumului de combustibil, va continua să fie necesar până în anii 2030. Pe termen lung, vor fi disponibile și alte platforme și serii de motoare în cadrul diviziei de motoare externe a MAN.

Producția camioanelor electrice MAN începe în iunie

La fabrica MAN din Nuremberg, pachetele de baterii sunt fabricate în trei așa-numiți factori de formă. Un factor de formă este utilizat pentru MAN Lion's City E, autobuzul urban electric cu baterie. Alți doi factori de formă sunt utilizați pentru vehiculele MAN eTGL, MAN eTGS și MAN eTGX eTrucks cu greutatea totală de 12 până la 50 de tone. Începutul producției de serie a MAN eTrucks eTGS și eTGX din München este planificat pentru luna iunie a acestui an.

În stadiul actual de extindere, în Nuremberg pot fi produse 50.000 de pachete de baterii pe an. Cu toate acestea, noua clădire M50 este proiectată pentru a putea produce 100.000 de unități pe an. Producția de baterii va fi extinsă în funcție de

cererea de vehicule electrice cu baterii.

MAN utilizează chimia celulelor NMC („nichel-mangan-cobalt”) în bateriile sale, care a fost special adaptată la funcționarea vehiculelor comerciale. Sistemul de gestionare a bateriei (BMS) monitorizează continuu starea celulelor în timpul funcționării. Dacă, de exemplu, apare un eveniment neprevăzut, acesta ia măsuri interne pentru a asigura o stare de încărcare sigură. În cazul unui accident, BMS deconectează imediat bateria de restul vehiculului (oprire de urgență la înaltă tensiune). De asemenea, utilizează un sistem inteligent de încălzire și răcire pentru a menține celulele bateriei într-un interval optim de temperatură în orice moment.

Producția modulară este un punct culminant tehnologic în producția pe scară largă de pachete de baterii. Aceasta înseamnă că MAN lucrează cu un sistem fără bandă transportoare și ciclu care poate gestiona diferite variante de produse și poate fi ușor adaptat la noi variante. Stațiile decuplate pot fi operate și transformate independent una de cealaltă, iar pachetele de baterii trec prin sistemul de producție în funcție de cerințele și condițiile individuale.

Acest lucru este posibil datorită unui grad ridicat de digitalizare și automatizare a fluxului de producție și a aprovizionării cu materiale, care este complet automatizat cu ajutorul vehiculelor cu ghidaj automat (AGV) interconectate inteligent. Acest lucru asigură flexibilitatea și versatilitatea necesare, precum și producția economică a diferitelor pachete de baterii.

100% inspecție finală

Calitatea și siguranța au fost întotdeauna prioritare în producția MAN. Acest lucru este valabil și pentru producția de baterii noi. Fiecare pachet de baterii este supus unui test la sfârșitul producției. Aici se pune accentul pe diverse teste software, teste electrice precum încărcarea/ descărcarea, verificarea datelor celulelor și modulelor bateriei transmise de furnizor și un test de scurgere. La urma urmei, unitățile compacte de stocare a energiei trebuie să reziste vântului și vremii, precum și aburului. În acest scop, fiecare baterie este supusă la 23 de programe de testare și sunt înregistrați aproximativ 400 de parametri de testare. Acest lucru este documentat individual pentru fiecare baterie. Aceasta înseamnă că procesul de producție poate fi urmărit chiar și după 15 ani.



CUM SE IMOBILIZEAZĂ CAMIONUL DACĂ ȘOFERUL NU RESPECTĂ TIMPII DE CONDUCERE?

Printr-un ordin, Ministerul Transporturilor a stabilit o procedură pentru imobilizarea vehiculelor de transport în cazul în care șoferii acestora nu respectă perioadele legale de conducere, pauzele și perioadele de odihnă.

În plus, ordinul recent conține și modelul procesului-verbal utilizat în situațiile de ridicare a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare, anunțată avocatnet.

Mai exact, Ordinul Ministerului Transporturilor 458/2025, ce se aplică deja, modifică și completează Ordinul nr. 1.091/2024, apărut în iarnă, introducând, totodată, și o procedură privind aplicarea măsurii de imobilizare prevăzute la art. 9 alin. (2) și (2¹) din Ordonanța Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora.

OG 37/2007 stabilește, la articolul 9, că, în măsura în care contravențiile referitoare la respectarea timpilor de conducere, odihnă sau pauze sunt constatate în trafic, precum și în toate celelalte situații în care conducătorul auto nu poate dovedi efectuarea pauzelor și/ sau perioadelor minime de odihnă prevăzute de legislația în vigoare, suplimentar față de sancțiunea cu

amenda se aplică și sancțiunea imobilizării vehiculului până la îndeplinirea condițiilor de legalitate pentru continuarea transportului.

Refuzul șoferului costă scump

Odată cu aplicarea sancțiunii pentru existența în vehicul și/ sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările tahografului, refuzul de a permite, în cursul controlului, verificarea, reținerea sau copierea oricărei înregistrări privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale unui conducător auto, ale echipamentului/ aparaturii de înregistrare sau refuzul conducătorului auto de a deplasa vehiculul către atelierelor autorizate pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză, în vederea verificării integrității tahografului, vehiculul va fi imobilizat de către personalul cu atribuții de control, în condiții de siguranță și securitate a transportului, prin ridicarea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare până la îndeplinirea

condițiilor legale pentru continuarea transportului/ deplasării.

Procedura recentă prevede că imobilizarea vehiculelor poate fi făcută de către inspectorii din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier sau, după caz, de către polițiștii rutieri din cadrul Poliției Române.

Inspectorul sau polițistul rutier stabilește imobilizarea vehiculului, prin luarea de către conducătorul auto a unei perioade de repaus zilnic sau a unei pauze, după caz, până la îndeplinirea condițiilor legale pentru continuare transportului/ deplasării.

Măsura de imobilizare se stabilește în cazul în care contravențiile referitoare la respectarea timpilor de conducere, odihnă sau pauze sunt constatate în trafic, precum și în toate celelalte situații în care conducătorul auto nu poate dovedi efectuarea pauzelor și/ sau perioadelor minime de odihnă, iar încălcările au implicații asupra timpilor de conducere, odihnei sau pauzei din data la care este efectuat controlul în trafic.

De asemenea, inspectorul sau



polițistul rutier aplică imobilizarea vehiculului potrivit legii și în baza competențelor deținute, prin ridicarea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare până la îndeplinirea condițiilor legale pentru continuarea transportului/ deplasării.

Plăcuțele se ridică

În situația amintită, plăcuțele cu numărul de înmatriculare se ridică în baza unui proces-verbal întocmit în două exemplare, pe care le semnează inspectorul/ polițistul rutier și conducătorul auto. În procesul-verbal se completează adresa, programul de funcționare și datele de contact ale inspectoratului teritorial/ unității de poliție.

Ordinul apărut recent conține, de altfel, și modelul procesului-verbal de ridicare a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare (se poate descărca de la finalul articolului).

Potrivit procedurii, măsura imobilizării unui vehicul dispusă de către inspectorii se menționează în scris pe următoarele documente, după caz:

- procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției;
- formularul de control în trafic;
- foaia de înregistrare sau raportul imprimat de către tahograful digital,

după caz;

- procesul-verbal de ridicare a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare eliberat conducătorului auto.

În iarnă, cadrul de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, dar și regulile după care funcționează Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier au suferit mai multe modificări.

TIR Magazin vă prezintă

ordinul integral

ORDIN nr. 458/79/2025

privind modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor și infrastructurii și al viceprim-ministrului, ministrul afacerilor interne, nr. 1.091/207/2024 pentru aprobarea Procedurii privind aplicarea măsurii de suspendare a dreptului de utilizare a unui autovehicul prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare, precum și a Procedurii privind modalitatea concretă prin care contravenientul face dovada îndeplinirii condițiilor legale pentru

continuarea transportului/deplasării și condițiile necesare care trebuie îndeplinite pentru încetarea măsurii de imobilizare

EMITENT: Ministerul Transporturilor Publicat în MONITORUL OFICIAL nr. 485 din 26 mai 2025

Având în vedere prevederile art. 9 alin. (2) și (2[^]1) din Ordonanța Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobată cu modificări prin Legea nr. 371/2007, cu modificările și completările ulterioare, și ale art. 7 lit. r) din Regulamentul de organizare și funcționare a Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1.088/2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, cu modificările ulterioare, în temeiul prevederilor art. V din Ordonanța Guvernului nr. 5/2025 pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transportului rutier, ale art. 9 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr.



370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu modificările și completările ulterioare, și ale art. 7 alin. (5) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 30/2007 privind organizarea și funcționarea Ministerului Afacerilor Interne, aprobată cu modificări prin Legea nr. 15/2008, cu modificările și completările ulterioare, ministrul Transporturilor și Infrastructurii și viceprim-ministrul, ministrul Afacerilor Interne, emit următorul ordin:

Articolul 1

Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii și al viceprim-ministrului, ministrul afacerilor interne, nr. 1.091/207/2024 pentru aprobarea Procedurii privind aplicarea măsurii de suspendare a dreptului de utilizare a unui autovehicul prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare, precum și a Procedurii privind modalitatea concretă prin care contravenientul face dovada îndeplinirii condițiilor legale pentru continuarea transportului/ deplasării

și condițiile necesare care trebuie îndeplinite pentru încetarea măsurii de imobilizare, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1256 din 13 decembrie 2024, se modifică și se completează după cum urmează:

1. Titlul ordinului se modifică și va avea următorul cuprins: ORDIN

pentru aprobarea Procedurii privind aplicarea măsurii de suspendare a dreptului de utilizare a unui autovehicul prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare, a Procedurii privind modalitatea concretă prin care contravenientul face dovada îndeplinirii condițiilor legale pentru continuarea transportului/deplasării și condițiile necesare care trebuie îndeplinite pentru încetarea măsurii de imobilizare, precum și a Procedurii privind aplicarea măsurii de imobilizare prevăzute la art. 9 alin. (2) și (2¹) din Ordonanța Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele

de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora.

2. La articolul 1, după alineatul (2) se introduce un nou alineat

(3) Se aprobă Procedura privind aplicarea măsurii de imobilizare prevăzute la art. 9 alin. (2) și (2¹) din Ordonanța Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, prevăzută în anexa nr. 3 care face parte integrantă din prezentul ordin.

3. După anexa nr. 2 se introduce o nouă anexă, anexa nr. 3, având cuprinsul prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Anexa: PROCEDURA DE IMOBILIZARE

Articolul 1

Inspectorii din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, denumiți în

CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



continuare inspectori, sau, după caz, polițiștii rutieri din cadrul Poliției Române, denumiți în continuare polițiști rutieri, potrivit legii și în baza competențelor ce le revin, procedează la imobilizarea vehiculelor.

Articolul 2

(1) Pentru aplicarea corespunzătoare a prevederilor art. 9 alin. (2) din Ordonanța Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, aprobată cu modificări prin Legea nr. 371/2007, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Ordonanța Guvernului nr. 37/2007, inspectorul sau, după caz, polițistul rutier dispune măsura de imobilizare a vehiculului, prin luarea de către conducătorul auto a unei perioade de repaus zilnic sau a unei pauze, după caz, până la îndeplinirea condițiilor legale pentru continuarea transportului/deplasării. (2) Măsura de imobilizare prevăzută la alin. (1) se dispune în cazul în care contravențiile referitoare la respectarea timpilor de conducere, odihnă sau pauze sunt constatate în trafic, precum și în toate celelalte situații în care conducătorul auto nu poate dovedi efectuarea pauzelor și/

sau perioadelor minime de odihnă, iar încălcările au implicații asupra timpilor de conducere, odihnei sau pauzei din data la care este efectuat controlul în trafic.

Articolul 3

(1) Pentru aplicarea corespunzătoare a prevederilor art. 9 alin. (2¹) din Ordonanța Guvernului nr. 37/2007, inspectorul sau, după caz, polițistul rutier aplică imobilizarea vehiculului potrivit legii și în baza competențelor deținute, prin ridicarea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare până la îndeplinirea condițiilor legale pentru continuarea transportului/deplasării.

(2) În situația prevăzută la alin.

(1), plăcuțele cu numărul de înmatriculare se ridică în baza unui proces-verbal întocmit în două exemplare, pe care le semnează inspectorul sau, după caz, polițistul rutier și conducătorul auto. În procesul-verbal se completează adresa, programul de funcționare și datele de contact ale inspectoratului teritorial/unității de poliție.

(3) Modelul procesului-verbal întocmit de polițiștii rutieri conform alin. (2) este prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezenta procedură.

(4) Modelul procesului-verbal întocmit de inspectori conform alin.

(2) se stabilește prin procedură internă de către Inspectoratul de

Stat pentru Controlul în Transportul Rutier.

(5) În cazul în care conducătorul auto refuză să semneze și/sau să primească un exemplar al procesului-verbal, inspectorul sau, după caz, polițistul rutier consemnează acest fapt în procesul-verbal, la rubrica alte mențiuni. Restituirea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare se consemnează la rubrica prevăzută distinct în modelul din anexa la prezenta procedură.

Articolul 4

(1) Măsura imobilizării unui vehicul dispusă de către inspectori se menționează în scris pe următoarele documente, după caz:

a) procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției;
b) formularul de control în trafic;
c) foaia de înregistrare sau raportul imprimat de către tahograful digital, după caz;

d) procesul-verbal de ridicare a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare eliberat conducătorului auto în situația prevăzută la art. 3.

(2) Măsura imobilizării unui vehicul dispusă de către polițiștii rutieri se menționează în scris pe următoarele documente, după caz:

a) procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției;
b) foaia de înregistrare sau raportul imprimat de către tahograful digital,

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.





după caz;

c) procesul-verbal de ridicare a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare eliberat conducătorului auto în situația prevăzută la art. 3.

Articolul 5

(1) În cazul aplicării de către inspectorii sau, după caz, de către polițiștii rutieri, potrivit legii și în baza competențelor ce le revin, a măsurii de imobilizare în conformitate cu prevederile art. 3, dovada îndeplinirii condițiilor legale pentru continuarea transportului/deplasării se realizează după cum urmează:

a) conducătorul auto sau reprezentantul legal al operatorului de transport rutier/întreprinderii care deține vehiculul imobilizat are obligația de a se deplasa la sediul inspectoratului teritorial/unității de poliție din care fac parte inspectorii/polițiștii rutieri care au aplicat măsura imobilizării pentru a face dovada îndeplinirii condițiilor legale pentru continuarea transportului/deplasării;

b) în cazul în care dovada remedierii deficiențelor care au dus la aplicarea măsurii de imobilizare nu se poate constata din documente, inspectorii/polițiștii rutieri se deplasează la locul imobilizării, în vederea constatării îndeplinirii condițiilor legale pentru continuarea transportului/deplasării.

(2) În cazul imobilizării vehiculului pentru sancțiuni corespunzătoare contravențiilor prevăzute la art. 8 alin. (1) lit. k) sau l) din Ordonanța Guvernului nr. 37/2007, conducătorul auto poate contacta reprezentanții inspectoratului teritorial/unității de poliție, după caz, la numărul de telefon menționat în procesul-verbal de ridicare a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare, pentru a aduce la cunoștință intenția de a permite verificarea respectării reglementărilor în vigoare și/sau deplasarea vehiculului către atelierele autorizate pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză, în vederea verificării integrității tahografului, după caz, situație în care inspectorii/polițiștii rutieri se deplasează la locul imobilizării pentru continuarea verificărilor.

(3) Măsura imobilizării vehiculului aplicată în cazul sancțiunii corespunzătoare contravenției prevăzute la art. 8 alin. (1) lit. j) din Ordonanța Guvernului nr. 37/2007 încetează în cazul în care se face dovada remedierii deficienței, remediere constatată prin prezentarea dovezii de verificare a tahografului, eliberată de un atelier autorizat de Registrul Auto Român - RAR pentru instalarea,

repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză, emisă ulterior verificărilor efectuate în trafic de inspectorii sau, după caz, de către polițiștii rutieri.

(4) Măsura imobilizării vehiculului aplicată în cazul sancțiunii corespunzătoare contravenției prevăzute la art. 8 alin. (1) lit. k) din Ordonanța Guvernului nr. 37/2007 încetează atunci când se permite efectuarea verificării respectării reglementărilor în vigoare și nu se constată alte deficiențe pentru care se aplică măsura imobilizării.

(5) Măsura imobilizării vehiculului aplicată în cazul sancțiunii corespunzătoare contravenției prevăzute la art. 8 alin. (1) lit. l) din Ordonanța Guvernului nr. 37/2007 încetează în cazul în care se face dovada remedierii deficienței, remediere realizată prin deplasarea vehiculului către atelierele autorizate pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză, în vederea verificării integrității tahografului.

(6) În cazul în care în urma verificărilor realizate conform alin. (5) se impune aplicarea sancțiunii corespunzătoare art. 8 alin. (1) lit. j) din Ordonanța Guvernului nr. 37/2007, se aplică măsura de imobilizare, iar încetarea acesteia se realizează conform alin. (3).



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



TRANSPORTATORII CER ÎNCETINIREA PARCURSULUI SPRE FLOTELE DE CAMIOANE ELECTRICE. UE REFUZĂ

În timp ce Comisia Europeană se pregătește să lanseze Inițiativa privind ecologizarea flotelor corporative, legislatorii UE, liderii din industrie și operatorii de transport s-au întâlnit la Strasbourg pentru a discuta despre modul în care trecerea la flote cu emisii zero poate fi realizată efectiv.

Dezbaterea la nivel înalt, organizată de IRU și Lease Europe, a fost găzduită de membrii Parlamentului European Kosma Złotowski (ECR), Jan-Christoph Oetjen (Renew Europe) și Andrey Novakov (PPE). Dezbaterea s-a axat pe asigurarea faptului că orice legislație viitoare sprijină operatorii de flote prin stimulente, infrastructură și opțiuni tehnologice, mai degrabă decât prin cote rigide. Participanții au avertizat că, fără condiții favorabile, obiectivele obligatorii ar putea încetini progresul în loc să îl accelereze.

Directorul IRU pentru UE, Raluca Marian, a declarat: „UE se află într-un moment crucial. Suntem cu toții de acord cu privire la necesitatea de a decarboniza, dar va evolua UE către o economie planificată - reglementând achizițiile prin

mandate obligatorii - chiar înainte de a exista dovezi că piețele, în toată diversitatea lor, vor crește în mod natural?”

Kosma Złotowski, co-trezorier și membru al Comisiei pentru transport și turism, a declarat: „Transporturile, alături de sectorul energetic, plătesc cel mai mare preț pentru obiectivele ambițioase, dar nerealistice în timp, ale politicii UE privind clima.”

„Obiectivele obligatorii de achiziție pentru flotele companiilor sunt o greșeală uriașă. Ne întâlnim astăzi pentru a crea un grup de deputați europeni care înțeleg că astfel de intervenții și sancțiuni administrative dăunează grav competitivității și creșterii.”

De la angajament la capacitate

Operatorii din întreaga Europă au

împărțit exemple concrete ale eforturilor lor de decarbonizare, lansând taxiuri și camionete electrice în zone cu emisii reduse, adaptând depozitele pentru încărcarea camioanelor de mare putere și cumpărând autocare electrice pe rute interurbane. Au ridicat, de asemenea, probleme persistente care continuă să împiedice extinderea: infrastructura de încărcare inadecvată, costurile ridicate ale vehiculelor și disponibilitatea limitată a modelelor, în special pentru operațiunile pe distanțe lungi și pentru cele cu autocarul.

În general, mesajul a fost clar: infrastructura trebuie să țină pasul cu ambiția UE.

Stimulente în locul obligațiilor



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**



„Indiferent dacă țintele sunt impuse proprietarilor de flote, operatorilor de transport sau expeditorilor, acestea vor crea același prejudiciu: denaturarea piețelor și distrugerea viabilității întreprinderilor. Obligațiile impuse expeditorilor, de exemplu, se vor extinde în cascadă de-a lungul lanțului, presând mai întâi operatorii mari, apoi subcontractanții mai mici.

A pretinde că doar întreprinderile mari vor suporta povara este o iluzie pe piețele adânc înrădăcinate în subcontractarea IMM-urilor. Stimulentele, nu obligațiile, sunt calea de a determina schimbări semnificative și durabile”, a adăugat Raluca Marian.

Unul dintre punctele-cheie ale dezbaterii a fost examinarea de către Comisia Europeană a unor obiective obligatorii pentru flotele mari în cadrul viitoarei propunerii. Reprezentanții industriei au avertizat împotriva unei abordări rigide, de sus în jos, care riscă să depășească capacitatea pieței de a produce rezultate.

În timp ce operatorii sunt dedicați decarbonizării, aceștia au avertizat că (.) cotele obligatorii fără condițiile corecte, vehiculele accesibile, infrastructură pe scară largă și alegerea tehnologiei, ar putea bloca progresul în loc să îl accelereze. În schimb, participanții au îndemnat Comisia să acorde prioritate măsurilor favorabile. Acestea

includ stimulente specifice, cum ar fi subvențiile la cumpărare, scutiile de taxe, scutiile de taxe de drum și finanțarea infrastructurii de încărcare a depozitelor și coridoarelor.

Astfel de instrumente, au susținut aceștia, sunt esențiale pentru a reduce decalajul economic și operațional dintre flotele cu emisii zero și cele convenționale, în special pentru sectoarele care operează cu marje reduse și în medii complexe.

Ce este Inițiativa privind ecologizarea flotelor corporative?

Odată cu stabilirea noilor standarde privind emisiile de CO2 pentru autoturisme, furgonete și camioane, industria europeană a automobilelor se îndreaptă către vehicule cu emisii zero (ZEV) în proporție de 100%. Crearea unei cereri puternice în următorii ani în întreaga Uniune va fi esențială pentru succesul acestei tranziții. În februarie 2024, Comisia Europeană a deschis o consultare publică privind ecologizarea flotelor corporative și dacă UE ar trebui să stabilească obiective obligatorii privind vehiculele ZEV pentru această piață.

Flotele mari reprezintă o oportunitate uriașă de a stimula cererea de transformare în vehicule nepoluante ale UE, de a genera investiții în lanțul de aprovizionare

cu baterii al UE și de a accelera reducerile atât de necesare ale emisiilor în sectorul transporturilor într-un mod echitabil din punct de vedere social.

În prezent, 60% din mașinile noi sunt înmatriculate de companii, dintre care majoritatea sunt deținute de mari corporații. De asemenea, majoritatea dubițelor și camioanelor noi sunt achiziționate de flote mari. Companiile mari - care au un acces mai bun la capital și beneficiază de scutiri de impozit pe profit - ar trebui să conducă tranziția Europei către un transport cu emisii zero. În special pe cele două piețe mai mari, Germania și Franța, companiile nu își împart partea lor de merite, punând costurile tranziției pe umerii gospodăriilor.

Care e situația pieței?

În 2023, doar Germania și Țările de Jos reprezentau 60% din totalul vânzărilor de camioane cu emisii zero, deși reprezentau doar 30% din înmatriculările noi. O piață internă bine funcțională este indispensabilă pentru a stimula investițiile și inovarea în Europa.

Pentru a accelera electrificarea parcurilor de vehicule ale marilor companii din întreaga UE, sunt necesare obiective obligatorii privind vehiculele cu motorizare diesel pentru marile flote. Reglementarea inteligentă, generatoare de beneficii multiple,



stabilirea unor obiective obligatorii pentru parcurile auto din UE poate fi realizată într-un mod simplu și direct, prin concentrarea asupra celor mai mari actori: întreprinderile cu peste 100 de autoturisme (inclusiv leasing) reprezintă 34% din totalul înmatriculărilor noi.

În ceea ce privește camionetele, flotele corporative mari reprezintă doar 5% din companii, în timp ce reprezintă 40% din totalul vânzărilor noi. În ceea ce privește camioanele, flotele mari reprezintă 21% din companii, în timp ce dețin 74% din vehiculele noi.

Analiza acestei informări arată că obiectivele UE de electrificare pentru flotele mari pot aduce următoarele beneficii:

• **Stimularea adoptării vehiculelor cu poluare zero:**

În funcție de dimensiunile flotelor incluse în domeniul de aplicare, utilizarea ZEV ar putea crește cu până la 63% pentru camionete (până în 2030) și cu până la 74% pentru camioane (până în 2035). Obiectivele UE privind flotele ar crea siguranță investițională pentru producătorii de autoturisme, camionete și camioane în vederea creșterii producției și a lanțurilor de aprovizionare, sprijinindu-i în același timp în punerea în aplicare, adică în ceea ce privește respectarea standardelor de CO2.

• **Reducerea emisiilor generate de transportul**

rutier:

emisiile generate de transportul rutier vor fi reduse în mod semnificativ, obiectivele privind parcurile auto urmând să asigure până la 14% (2030) și 24% (2040) din economiile suplimentare necesare pentru îndeplinirea obiectivelor UE în materie de climă. Fără noi măsuri, blocul comunitar și statele sale sunt în prezent departe de a-și atinge obiectivele obligatorii din punct de vedere juridic pentru 2030 în temeiul Regulamentului privind partajarea eforturilor (ESR) și departe de un nou obiectiv de 90% pentru 2020.

• **Creșterea gradului de adoptare a vehiculelor ZEV la prețuri accesibile:**

accelerarea electrificării flotelor mari poate aduce 8,2 milioane de vehicule cu poluare zero suplimentare la prețuri accesibile pe piața mașinilor de ocazie până în 2035. De asemenea, acest lucru va fi benefic pentru companiile de transport de marfă mai mici, deoarece flotele mai mari vor absorbi o parte din costurile de achiziție inițial mai ridicate ale camionetelor și camioanelor cu emisii zero.

Recomandări politice

Consultarea publică privind ecologizarea flotelor corporative ar trebui să fie doar un prim pas. Având în vedere potențialul său

important, Comisia Europeană ar trebui, ca parte a orientărilor sale politice, să se angajeze să prezinte un regulament privind flotele corporative în primele 100 de zile ale noului său mandat. Acest regulament ar putea fi propus ca înlocuitor al Directivei privind vehiculele curate (CVD).

Acest regulament privind flotele corporative ar trebui să fie simplu și eficient:

• **Autoturisme și furgonete:**

stabilirea unor obiective obligatorii de achiziții de vehicule cu emisii zero de 100% până în 2030 pentru flotele mari de autoturisme (începând de la 100 de vehicule, inclusiv societățile de leasing) și flotele mari de furgonete. Acest obiectiv ar trebui combinat cu un obiectiv unic, care să impună flotelor să își transforme întregul stoc în vehicule cu emisii zero până în 2035.

• **Camioane și autocare:**

stabilirea unor obiective care să impună flotelor mari de camioane și autocare să își înlocuiască în mare parte flotele existente cu vehicule cu emisii zero până în 2040 (de exemplu, obiectivul de stoc de 90% ZEV). Pentru a ajuta flotele să crească numărul de vehicule cu propulsie ZEV, ar trebui introdus un obiectiv intermediar de achiziție până în 2035, cu o anumită flexibilitate pentru ca întreprinderile să își aleagă propriul ritm de

VERSUS

Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



SEZONUL 03

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

-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

-ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

Din 11 mai 2023
pe TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin



creștere.

• **Extinderea domeniului de aplicare la marii expeditori și transportatori de mărfuri (camionete și camioane):**

obiectivele obligatorii privind vehiculele ZEV ar trebui să se aplice și întreprinderilor care operează sau contractează vehicule, dacă cifra lor de afaceri depășește 50 de milioane EUR. Bazându-se în cea mai mare parte pe subcontractanți pentru a-și transporta mărfurile, acești mari jucători ar trebui să ajute transportatorii în tranziția lor.

• **Promovarea produselor fabricate în UE:**

inclusiunea unei clauze privind produsele fabricate în Europa, care să impună statelor membre să excludă vehiculele ZEV fabricate în afara UE de la scutirile de impozit pentru întreprinderi și de la alte stimulente pentru vehiculele cu emisii zero ale întreprinderilor. Această clauză ar trebui să intre în vigoare atunci când o anumită țară din afara UE reprezintă un anumit procent din vânzările din UE și cu condiția ca diferența de preț să nu depășească un anumit prag.

• **Politica în domeniul climei:**

În prezent, transportul rutier reprezintă peste un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră (GES) ale UE.

O analiză recentă a Comisiei Europene a planurilor naționale ale statelor membre privind energia și clima (NECP) arată că

sectoarele care intră sub incidența Regulamentului privind partajarea eforturilor (ESR) -inclusiv transportul intern- nu sunt pe calea cea bună pentru atingerea obiectivelor climatice pentru 2030.

Estimările arată că transportul rutier din UE va fi „copilul problemă” al ESR. În timp ce sectoarele ESR agregate trebuie să reducă emisiile cu 40% până în 2030, transportul rutier este pe cale să atingă doar 18%.

Până în 2040, evaluarea de impact a Comisiei estimează că emisiile din transportul rutier trebuie să scadă cu 86% (față de 2015) pentru a-și îndeplini partea echitabilă în vederea atingerii obiectivului net de minus 90% la nivelul întregii economii.

Politica socială: o acțiune socială

Green Deal privind parcurile auto ale companiilor poate contribui la modelarea agendei UE privind clima într-un mod echitabil din punct de vedere social.

Marile companii de transport au capacitatea financiară și responsabilitatea de a conduce tranziția ZEV.

Automobilele corporative au o perioadă de proprietate mult mai scurtă decât cele private (3-4 ani față de 10 sau mai mult) și, prin urmare, intră mult mai repede pe piața automobilelor uzate. În prezent, aproape 8 din 10 cetățeni ai

UE își cumpără mașina de pe piața mașinilor second-hand. După cum arată analiza, acțiunea UE privind parcurile auto poate crește oferta de ZEV-uri second-hand cu încă 8,2 milioane până în 2035.

De asemenea, pentru sectorul transportului de marfă, obiectivele UE pentru flotele mari au un beneficiu social. În timp ce, din perspectiva costului total de proprietate (TCO), camionetele cu emisii zero (ZE) sunt acum mai ieftine de deținut și de exploatat, iar camioanele ZE vor fi în curând la fel, prețurile de achiziție rămân un obstacol pentru întreprinderile mici. Atunci când conduc tranziția, flotele mari pot absorbi o parte din costurile de creștere a producției de vehicule cu poluare zero, iar întreprinderile mici și mijlocii (IMM-uri) care fac tranziția într-o a doua etapă beneficiază de scăderea prețurilor de achiziție și îmbunătățirea TCO.

Reglementare la nivelul UE Există cinci motive principale pentru care este necesară o reglementare la nivelul UE care să stabilească obiective pentru poluare zero obligatorii pentru parcurile auto ale companiilor.

1. Stimulentele fiscale naționale actuale nu sunt suficiente

Anul trecut, 60% din autoturismele noi erau corporative, iar acest

NAE ALEXANDRU



EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





segment continuă să crească. Având în vedere că autovehiculele corporative circulă de două ori mai mult decât cele private, impactul lor asupra climei este mult mai mare (reprezentând 74% din emisiile noilor vehicule).

Având în vedere impactul și puterea lor financiară, precum și reducerile fiscale generoase în valoare de 26 de miliarde de euro pe an, întreprinderile ar trebui să conducă efortul de electrificare.

Cu toate acestea, în întreaga UE, automobilele companiilor sunt în urma gospodăriilor private. În cele mai mari două piețe auto din UE (Germania și Franța), diferența este și mai mare.

Doar în nouă state membre, automobilele de serviciu sunt cu mult înaintea pieței private.

2. Obiectivele voluntare nu funcționează

În 2019, Franța a introdus Loi d'orientation des mobilités (LOM), o lege a mobilității care stabilește obiective de electrificare pentru flotele mari (≥ 100 de autoturisme și camionete), inclusiv pentru societățile de leasing.

Un raport recent al T&E a constatat că, în 2023, 60% dintre companiile franceze nu au respectat legea.

În mod semnificativ, flotele marilor companii au atins un grad de electrificare de doar 8%, comparativ cu 22% pentru gospodăriile private - ceea ce evidențiază și mai mult eșecul pieței vizibil în adoptarea

ZEV.

Absența sancțiunilor pentru nerespectarea legislației face ca aceasta să fie voluntară și, prin urmare, ineficientă. Acesta este motivul pentru care se discută în prezent o revizuire.

3. Protejarea pieței interne și evitarea creării unei Europe cu două viteze

În prezent, electrificarea mașinilor de companie este determinată în principal de impozitarea mașinilor. În consecință, asistăm la crearea unei Europe cu două viteze, între liderii în domeniul mașinilor electrice de companie (de exemplu, Belgia, Țările de Jos, Portugalia, Austria, Slovenia), care reprezintă 13% din piața mașinilor noi, și țările care nu au reușit să introducă stimulente puternice (de exemplu, Germania, Franța, Irlanda, Danemarca, Spania), care reprezintă mai mult de jumătate din înmatriculările noi (55%).

Deși este încă o piață incipientă, aceeași tendință este vizibilă și pentru camioanele cu emisii zero (ZET). Anul trecut, două țări (Germania și Țările de Jos) au reprezentat 60% din vânzările de ZET din UE, deși reprezentau doar 30% din înmatriculările de camioane noi.

Acest lucru se datorează faptului că sprijinul financiar pentru promovarea achizițiilor de ZET diferă foarte mult între statele membre.

De exemplu, stimulentele din

Țările de Jos acoperă 40-60% din diferența de preț față de un camion diesel, în timp ce în Italia acestea acoperă doar până la 14000 euro. Ca urmare, 7% din vânzările de camioane noi din Țările de Jos sunt cu emisii zero, față de 0,25% în Italia.

4. Investiții în industrie

Având în vedere importanța flotelor mari de autovehicule ale întreprinderilor în înmatriculările noi, obiectivele ZEV vor crea siguranță în materie de investiții pentru industria automobilelor și le vor sprijini în îndeplinirea obiectivelor privind emisiile de CO₂.

În comparație cu o combinație de măsuri naționale diferite, obiectivele „poluare zero” ale întreprinderilor din UE ar aduce mai multă previzibilitate pentru producătorii tradiționali, precum și pentru noii intrați pe piață, în ceea ce privește creșterea producției ZEV și investițiile în lanțurile de aprovizionare cu baterii în Europa.

5. Creșterea infrastructurii de încărcare

În timp ce Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi (AFIR) și Directiva privind performanța energetică a clădirilor (EPBD) asigură implementarea unei infrastructuri de încărcare de bază, o cerere mai puternică prin intermediul obiectivelor UE privind flota va stimula și mai mult dezvoltarea acesteia.



Obiectivele ZEV vor asigura creșterea investițiilor întreprinderilor în infrastructura de încărcare la depozitele și centrele logistice, aducând în același timp o mai mare previzibilitate pentru industria energetică în planificarea modernizărilor rețelei.

Concluzii

Pentru a îndeplini obiectivele privind climatul din Green Deal, trebuie accelerată electrificarea transporturilor.

Noile standarde privind emisiile de CO2 pentru autoturisme, furgonete și camioane sunt un prim pas important, dar nu vor aduce suficiente economii în sine. Sunt necesare măsuri suplimentare. Companiile mari au nu numai responsabilitatea, ci și capacitatea financiară de a conduce această tranziție. Dar dacă ne uităm, de exemplu, la automobile, sectorul corporatist nu face acest lucru.

Concentrându-se exclusiv pe flote mari, Comisia Europeană are ocazia de a concepe GreenDeal într-un mod echitabil din punct de vedere social, creând o piață a automobilelor electrice second-hand la prețuri accesibile pentru gospodării și sprijinind întreprinderile de transport de marfă mai mici în tranziția lor către ZEV-uri.

Analiza prezentată în această informare arată că obiectivele „poluare zero” pentru flote mari de autoturisme, furgonete și camioane

pot contribui la absorbția ofertei producătorilor și - în funcție de mărimea flotelor incluse în studiu - pot chiar accelera adoptarea vehiculelor ZEV pentru fiecare dintre aceste segmente de vehicule în următorul deceniu.

Conform celor mai ambițioase scenarii modelate, introducerea obiectivelor ZEV ar crește ponderea înmatriculărilor de autoturisme ZE în 2030 de la 58% la 72%.

Absorbția ZEV ar putea ajunge de la 38% la 63% pentru camionete (2030) și de la 50% la 74% pentru camioane (2035).

Introducerea unor obiective de achiziționare de vehicule ZEV pentru flotele de autoturisme și furgonete ale marilor companii și a unor obiective de stocare de vehicule ZEV pentru flotele de camioane mari poate aduce o contribuție substanțială la reducerea emisiilor din transportul rutier.

Recomandări de politică

Consultarea publică este un prim pas important. Cu toate acestea, pentru a valorifica pe deplin potențialul de electrificare a flotelor mari, Comisia Europeană trebuie să ia măsuri. Aceasta înseamnă să se angajeze să prezinte un regulament privind flotele corporative. Ca parte a acestui regulament, Comisia ar trebui să propună următoarele:

- Pentru autoturisme și furgonete: stabilirea unor obiective obligatorii

de achiziție de ZEV de 100% până în 2030 pentru flote mari de autoturisme (începând cu 100 de vehicule, inclusiv societățile de leasing) și flote mari de furgonete. Acestea ar trebui să fie combinate cu un obiectiv de 100% flotă de vehicule cu emisii zero până în 2035, pentru a se asigura că flotele nu întârzie reînnoirea lor.

- Pentru camioane și autocare: stabilirea unor obiective care să impună flotelor mari de camioane și autocare să își înlocuiască în mare parte flotele cu vehicule cu emisii zero până în 2040 (de exemplu, obiectivul de stoc de 90% ZEV).

- Extinderea obiectivului la marii expeditori și transportatori: pentru flotele de camioane și autocamioane, ar trebui stabilit un obiectiv suplimentar care să acopere nu numai flotele mari, ci și marii expeditori și transportatori (cu o cifră de afaceri de peste 50 de milioane euro).

- Introducerea unei clauze UE care să solicite statelor membre să excludă vehiculele ZEV fabricate în afara UE de la scutiile de impozit pentru întreprinderi și de la alte stimulente pentru vehiculele cu emisii zero ale întreprinderilor. Aceasta ar trebui să intre în vigoare atunci când o anumită țară din afara UE reprezintă un anumit procent din vânzările din UE și cu condiția ca diferența de preț să nu depășească un anumit prag.

Umbrărescu șantajistul

"Șantajistă mică", dar mare, Dorinel Umbrărescu îi folosește pe papagalii din presă pentru a stoarce bani de la Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - CNAIR, cu exact o săptămână înaintea turului doi al alegerilor prezidențiale din România anului 2025, adică într-un context politic extrem de complicat.

Fostul croitor convertit în mare constructor de drumuri a lansat, prin intermediul unui articol de pe un site, "șopârta" cum că va opri lucrările de construcție pentru autostrăzile A8 și A3, pe perioadă nedeterminată.

Am atras atenția în mai multe rânduri că UMB, grupul de firme al lui Dorinel, are o serie de probleme din cauza unor investiții prostești în care s-a aventurat din necunoaștere.

Cel poreclit "Izmene" încearcă să îi șantajeze pe cei de la Ministerul

Transporturilor și CNAIR, ca să obțină bani înaintea altora, să fie plătit peste rând din banii care se cuvin altor constructori.

Gurile rele dar bune susțin că Dorinel avea o înțelegere de 3- 5% cu "binomul" Ciolacu-Grindeanu. În condițiile în care Ciolacu a căzut și Grindeanu este pe ducă, adică doar interimar la conducerea Ministerului Transporturilor, Dorinel presează puternic prin intermediul naivilor și golanilor din presă să își umple buzunarele cu banii pe care îi mai are CNAIR. Asta, în condițiile în care nu se știe cine va veni la conducerea MT după alegerea noului președinte al României.

În loc de concluzie: "Șantajist cu state vechi", Umbrărescu vrea să fie sigur că, până reușește să intre sub pielea și în buzunarele viitorilor guvernanți, are banii "la teșcherea", primiți în avans.

Lucrări date de pământ

Lacom ca un lup flămând într-o iarnă grea, Umbrărescu vrea să pună mâna pe toate lucrările majore de infrastructură rutieră din Moldova. Este vorba despre Târgu Neamț-Iași-Ungheni, Pașcani-Suceava-Siret, Piatra Neamț-Bacău, Focșani-Brăila, adică lucrări în valoare totală de aproximativ 8 miliarde de euro. Responsabilă pentru licitațiile la aceste autostrăzi este nou operaționalizata Companie Națională de Investiții Rutiere - CNIR.

Una dintre licitațiile mari din această perioadă derulate de CNIR folosește un criteriu de selecție nou: BIM. Abrevierea pentru BIM în construcții este "Building Information Modeling"

sau în română, "Modelare a Informațiilor pentru Clădiri". Acesta este un proces care implică crearea și gestionarea reprezentărilor digitale ale caracteristicilor fizice și funcționale ale unui obiect construit. Pentru că are informații din interiorul comisiei de licitație din CNIR, Dorinel și-a evaluat cu un nod în gât șansele de a câștiga acest contract, în care prețul are o pondere de 40%, iar 60% este propunerea tehnică.

"S-a constituit un grup infracțional organizat, Budescu-Pascu-Chiș, care îl punctează mai mult pe celălalt ca să mă scoată pe mine din competiție!", a urlat în mai multe rânduri pe coridoarele MT Umbrărescu, cu același talent recunoscut de "șantajistă mică". Dorinel încearcă să îi tracaseze astfel pe cei din conducerea MT, CNIR și comisia de licitație, pentru simplul fapt că el și oamenii lui habar nu au ce este BIM-ul.

Este important de precizat că, pentru BIM, la licitație, cei de la CNIR dau vreo 10 procente, celui care îl poate prezenta.

La o valoare a lucrării de 5 miliarde de lei, fiecare procent câștigat la licitație înseamnă 50 de milioane de lei.

La un calcul simplu, se observă că, dacă la o licitație un constructor primește 10% din punctaj pentru BIM, poate să câștige lucrarea chiar dacă este cu 500 de milioane de lei mai scumpă decât oferta competitorilor.

În condițiile în care în Germania e obligatoriu BIM-ul, în România numai câteva firme, care au lucrări cu nemții, știu să îl oferteze.

Ideea fundamentală este ca, folosind digitalizarea, comisia de licitație să se asigure că o lucrare va fi și de calitate, nu doar ieftină.

Preventiv, pentru că nu prea înțelege BIM-ul, Dorinel țipă ca în povestea "Petrică și lupul". El acuză în avans presupuse acte de corupție pentru cazul în care nu câștigă licitația.

În loc de concluzie: Deranjul lui Dorinel cel mare este că prețul,



O discuție "caldă, tovarășească", între Dorinel Umbrărescu, regele asfaltului și al exploziilor de țevi de gaz, și Sorin Grindeanu, ministru interimar al Transporturilor și "pretin" apropiat al "famigiei" Nordis.



Grindene,
nu mai dau bani
pe trandafiri! Vreau
ceva din AUR!!!

Nici nu am
ieșit încă din Guvern
și ai început deja
șantajul!



singurul criteriu pe care el îl înțelege, nu mai este determinant pentru câștigarea unei licitații. Criteriul calității bate criteriul prețului!

Goga bate șaua

"O spun și o afirm deschis... se aude, DE PREA MULTĂ VREME DEJA, de anumite greșeli MARI în execuție, la anumiți constructori, "trecute cu vederea" de către CNAIR!

CNAIR nu e ceva impersonal/ abstract, ci e vorba de anumite persoane, dacă e așa, care NU își fac datoria.

Nu ai cum să recepționezi lucrări de calitate execrabilă, să nu pui constructorii să intervină și să remedieze acele defecte GRAVE! Nu ai cum să ai în contract 60 de mii de metri pătrați de plasă geogril și să decontezi UN MILION de metri pătrați că a avut constructorul O NEATENȚIE...

Nu ai cum să ai placă de suprabetonare la un pod peste un râu de 20 de cm în contract și ăla să toarne 60 de cm să-ți distrugă capetele de reazem sau, mai grav... Nu ai cum să ai fisurile ălea pe pilele de pod, care se văd din satelit și tu CNAIR să nu le vezi...

Nu ai cum să cumperi MII DE TONE de tablă neconformă pe care să o pui în operă, care are drept consecință posibilă suduri

NECONFORME (care crapă) sub o anumită temperatură și să te bazezi pe faptul că acele temperaturi sunt rare în zonă...", a scris, la jumătatea lunii aprilie 2025, pe o rețea de socializare, Alin Goga, fostul director juridic al CNADNR/CNAIR.

Deși nu l-a nominalizat pe Umbrărescu, Goga s-a referit în mod expres la lucrările de proastă calitate ale firmelor lui.

În loc de concluzie: Reacția lui Dorinel la această postare a fost furibundă. A sunat pe toată lumea să afle cine i-a dat informațiile lui Goga!

Reșapatul de la CNAIR

Constantin Bunduc, zis "Zgăbeață", sluga umilă a lui Dorinel Umbrărescu, a fost "reșapat", după ce a fost schimbat din postul de secretar de stat la Ministerul Transporturilor, la finalul lunii martie 2025.

Zgăbeață a fost numit director general adjunct la CNAIR, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere.

Reducerea secretarilor de stat ordonată de premierul Ciolacu s-a transformat la Ministerul Transporturilor într-o rotație a cadrelor.

Prin hotărârea Consiliului de Administrație al CNAIR numărul 4 din 8 aprilie 2025 s-a decis angajarea fostului secretar de stat pe postul de adjunct al directorului general Cristian Pistol.

Manevra s-a făcut la ordinul

ministrului Sorin Grindeanu, zis "Chaplin", un alt lacheu al lui Umbrărescu.

Zgăbeață nu are nicio idee despre construcția sau întreținerea drumurilor. Tocmai de aceea, salariul lui aproape că a fost triplat. Ca secretar de stat avea în jur de 11.000 de lei net pe lună, iar acum, ca director general adjunct, are în jur de 30.000.

Dar e bine știut faptul că, la CNAIR, șefii nu trăiesc din salariu, ci din șpăgi!

În loc de concluzie: Așa cârnățar de director general adjunct nu a mai avut CNAIR de pe vremea lui Ovidiu Barbier, zis "Pupincu"!



Genul programului: PAMFLET!

Coloana a cincea este o rubrică de pamflet și trebuie tratată ca atare. De asemenea, vă avertizăm că folosim programe avansate de Inteligență Artificială pentru crea sau modifica fotografiilor.

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**



NOILE CAMIOANE ELECTRICE PENTRU TRANSPORT REGIONAL DISPONIBILE ACUM ÎN ROMÂNIA



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

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

SCANIA