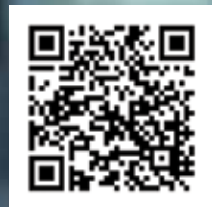


INVESTIGATORUL'S



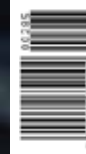
**UNTRR: NU TRANSPORTUL
RUTIER DETERMINĂ
SCUMPIRILE** PG.04



**STEFANO
ALBAROSA,
CEO
AIC GROUP
PG.14**



MAI 2026
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro



VERSUS

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

GEORGE NIȚA
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN



MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM



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

Adresa redacției:

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

Director general :

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

Director Marketing & PR:

Alina JOHNSON-POP

Secretar General de Redacție:

Petre ARDELEAN

Redactori:

Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:

Lucian MORAR

Corectură:

Liana NICHIFOR

DTP:

Nicoleta IONESCU

ISSN 1583-7564

tiraj: 10.000 exemplare

www.tirmagazin.ro

office@tirmagazin.ro

ISSN 1584-6202

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

S u m a r



08 VIDEO. VICTOR VÎLCU,
CEO MHS TRUCK & BUS:
"SUNT OPTIMIST ÎN
LEGĂTURĂ CU EVOLUȚIA
PIEȚEI DE CAMIOANE
DIN ROMÂNIA"



10 SCANIA PRIMEȘTE NOI
DISTINCȚII DE CINCI
STELE LA EURO NCAP



17 FABRICA DIN MADRID:
INIMA PRODUCȚIEI DE
CAMIOANE IVECO



20 VOLVO TRUCKS OBTINE
CINCI STELE ÎN TESTUL DE
SIGURANȚĂ EURO NCAP
PENTRU CAMIOANELE DE
DISTRIBUȚIE REGIONALĂ



UNTRR: COSTUL TRANSPORTULUI REPREZINTĂ, ÎN MEDIE, DOAR 2,6% DIN PREȚUL FINAL AL PRODUSELOR

În contextul creșterii prețurilor la raft, transportul rutier este frecvent indicat drept unul dintre principalii factori care determină scumpirile.

"Datele arată însă o realitate diferită: contribuția acestuia în prețul final al produselor este redusă.

Potrivit unei analize realizate de UNTRR, costul transportului rutier reprezintă, în medie, aproximativ 2,6% din prețul produselor comercializate în România. Acest nivel confirmă faptul că impactul transportului în structura de cost este limitat și nu poate explica majorările semnificative observate în retail.

Chiar și în scenariul unei creșteri accentuate a prețului carburanților, efectul asupra prețului final rămâne moderat. O majorare de 25% a prețului motorinei generează o creștere de aproximativ 10% a costurilor de transport, ceea ce



se traduce într-un impact marginal asupra valorii produselor la raft.

Datele detaliate arată că, în funcție de categorie, ponderea transportului în prețul final variază între aproximativ 0,3% și 3,7%, în cele mai multe cazuri situându-se sub 1%. Chiar și în scenariile cele mai ridicate, influența transportului rămâne limitată în raport cu alte componente de cost.

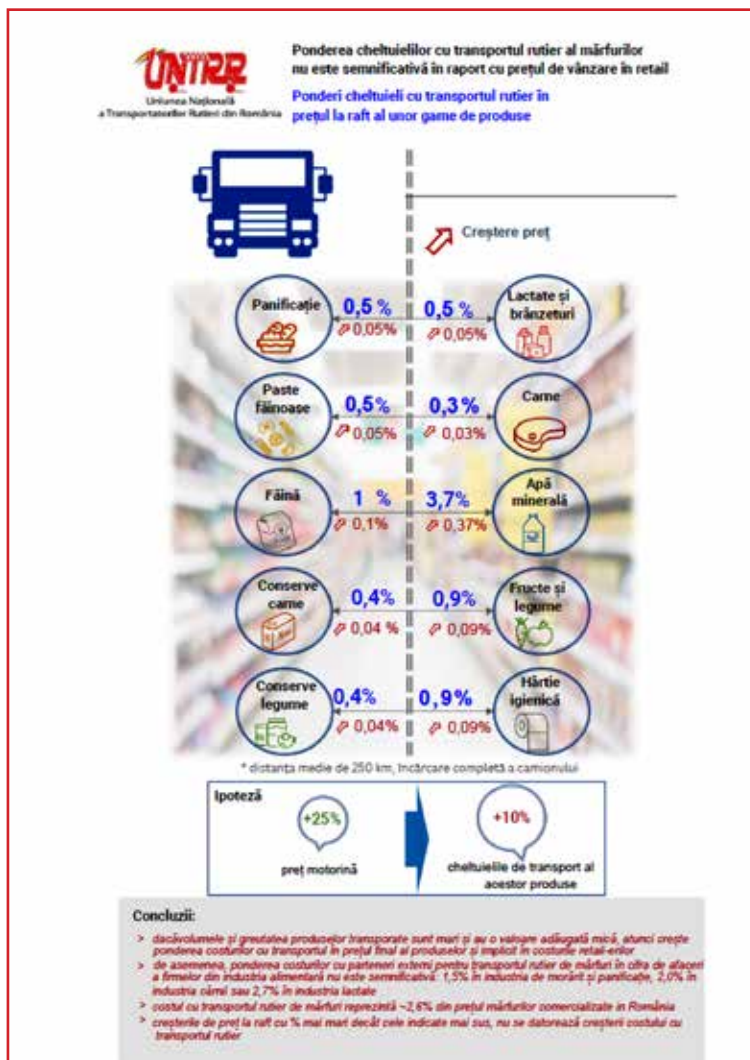
Un exemplu concret este cel al apei minerale. Pentru un transport complet de aproximativ 15.000 de sticle de 1,5 litri, pe o distanță de 400 km, costul mediu al transportului este de circa 0,16 lei per sticlă. Raportat la un preț mediu de 3,99 lei, rezultă o pondere de aproximativ 4% din prețul final.

În acest context, creșterile de preț care depășesc aceste niveluri nu pot fi atribuite transportului rutier, chiar dacă acesta este frecvent invocat în perioadele de volatilitate a prețurilor la carburanți.

Operatorii de transport resimt direct presiunile generate de creșterea costurilor operaționale, însă aceste creșteri nu sunt transferate integral și imediat către clienți. În numeroase situații, beneficiarii serviciilor de transport nu acceptă ajustări de tarif, în timp ce prețurile finale ale produselor continuă să crească. Potrivit Diesel Index lansat de UNTRR, pe baza datelor furnizate de Comisia Europeană (prin intermediul Weekly Oil Bulletin, EUR-27), vârful prețului la motorină a fost atins în ultima săptămână a lunii martie, nivelul fiind cu 38,03% peste cel din prima săptămână a anului. Astfel, pentru a acoperi exclusiv majorarea costurilor cu carburantul și pentru a-și menține marjele de profit—deja aflate la un nivel minim sustenabil—la nivelul anterior, operatorii de transport ar fi trebuit să ajusteze tarifele cu aproximativ 15,2% într-un interval foarte scurt. În practică însă, astfel de ajustări nu au fost aplicate la scară largă, ceea ce confirmă că presiunea costurilor este absorbită în mare parte de transportatori, fără a fi transferată integral în prețul final al produselor.

Această discrepanță pune presiune asupra transportatorilor, care operează deja cu marje reduse. În lipsa unei corelări între costuri și tarife, creșterea abruptă a cheltuielilor poate conduce, pe termen mediu și lung, la dificultăți financiare și chiar la ieșirea din piață a unor operatori.

Analiza UNTRR subliniază astfel că transportul rutier nu poate fi considerat un factor determinant al scumpirilor din retail, iar explicațiile privind creșterea prețurilor trebuie căutate în ansamblul lanțului de costuri – de la producție și energie, până la distribuție și comercializare.", se spune în comunicatul UNTRR din 1 mai 2026.

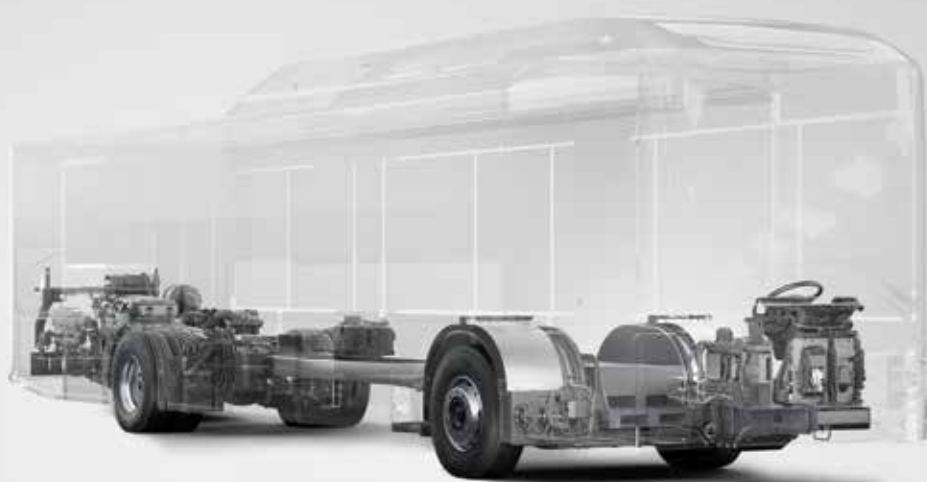


Podsimon

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

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

Preferanții transporturilor agabaritice.



SCANIA LANSEAZĂ NOUL GRUP MOTOPROPULSOR SUPER DE 11 LITRI PENTRU TRANSPORTUL DE PERSOANE

Noul grup motopropulsor Super 11 aduce o serie de beneficii importante pentru operatorii de transport de persoane: economii de combustibil de până la 10%, o durată de viață semnificativ mai mare a motorului, întreținere mai ușoară, compatibilitate cu combustibili regenerabili și performanțe superioare la frânare.

La doar șase luni după lansarea revoluționarului grup motopropulsor Super de 13 litri destinat transportului de persoane, Scania revine cu o nouă variantă – Super 11, concepută pentru operațiuni din segmentele transport urban și

transport interurban/turistic. Noul motor extinde gama Scania din cadrul celei mai eficiente platforme de motoare cu combustie dezvoltate până acum de companie, oferind operatorilor mai multe opțiuni adaptate nevoilor lor. Acesta este

potrivit atât pentru companiile care operează pe trasee urbane, cât și pentru cele care efectuează curse interurbane pe distanțe mai lungi. Comparativ cu motorul de 9 litri, noul Super 11 oferă o eficiență mult mai bună a consumului de combustibil. În plus, este disponibil în variante de 350 CP, 390 CP și 430 CP, având suficientă putere pentru anumite aplicații unde până acum era utilizat motorul de 13 litri.



Principalele avantaje ale noului Super 11:

- consum redus de combustibil
- durată de viață extinsă a motorului
- mentenanță simplificată
- compatibilitate cu combustibili regenerabili
- noua tehnologie de frânare Variable Valve Braking (VVB)

Unul dintre cele mai importante



beneficii este reducerea consumului de combustibil cu până la 10% față de generațiile anterioare.

O parte din această economie este posibilă datorită tehnologiei Variable Valve Braking (VVB), care combină sistemul de frânare prin eliberarea compresiei utilizat la noile motoare de 13 litri cu tehnologia cam phaser a noului Super 11. Rezultatul este o putere de frânare impresionantă, de până la 350 kW.

În funcție de condițiile de operare ale clienților, sistemul VVB poate înlocui retarderul, reducând greutatea vehiculului cu aproximativ 80 kg. Totodată, contribuie la un consum mai redus, emisii mai scăzute, frânare mai silențioasă și un control mai bun al vehiculului. La fel ca toate motoarele Scania, noul Super 11 este compatibil cu combustibili regenerabili precum HVO și biodiesel FAME.

Durată de viață mai mare și service mai eficient

Un alt avantaj important este durata de viață a motorului, care poate ajunge la două milioane de kilometri, cu 25% mai mult decât generația anterioară echivalentă.

De asemenea, întreținerea este mai simplă datorită re poziționării filtrelor

de ulei și combustibil pe partea rece a motorului, una lângă cealaltă.

Spre deosebire de generațiile anterioare, unde acestea erau amplasate pe partea caldă, acum intervențiile se pot face fără a mai aștepta răcirea motorului.

Acest lucru reduce timpul petrecut în service și minimizează riscul pierderilor financiare cauzate de perioadele de staționare.

În plus, noile punți spate și sistemele auxiliare de frânare oferă performanțe și manevrabilitate îmbunătățite, iar noul sistem de post-tratare a gazelor de evacuare (cu tehnologie twin SCR pentru standardul Euro 6) contribuie la economii suplimentare de

combustibil și la creșterea timpului de funcționare.

„Noul grup motopropulsor Super 11 îi va ajuta pe mulți clienți din segmentele urban și interurban să își reducă amprenta de CO₂, oferind în același timp o soluție competitivă din punct de vedere economic, care răspunde nevoilor lor actuale și viitoare”, a declarat Anders Liss, Global Head of Business Solutions for People Transport Solutions la Scania.

„Fiind probabil unul dintre cele mai eficiente motoare cu combustie de pe piață, acesta reprezintă o soluție foarte puternică pentru operațiunile în care tehnologia diesel va continua să fie necesară.”



PHOTO: SCANIA



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 senzori 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



VIDEO. VICTOR VÎLCU, CEO MHS TRUCK & BUS: "SUNT OPTIMIST ÎN LEGĂTURĂ CU EVOLUȚIA PIEȚEI DE CAMIOANE DIN ROMÂNIA"

Prima întâlnire cu presa a noului CEO MHS Truck & Bus a avut loc la București, pe 06 mai 2026.



Cu acest prilej i-am luat lui Victor Vîlcu un scurt interviu despre planurile sale de dezvoltare a business-ului și despre evoluția pieței vehiculelor comerciale din România.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing & PR revista TIR Magazin: Care este noua strategie de vânzări MHS Truck & Bus pe termen scurt și mediu?

Victor Vîlcu, CEO MHS Truck & Bus: Am împărțit echipa de vânzări în două divizii separate: una pentru gama light, cealaltă pentru gama heavy. Vom regândi regionalizarea zonelor și vom realoca zonele conform noii politici de vânzare.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing & PR revista TIR Magazin: Ați anunțat o serie de



măsuri pe partea de after-sales.
Despre ce este vorba?

Victor Vilcu, CEO MHS Truck & Bus: Am început procesul de evaluare, din punct de vedere calitativ și operațional, a rețelei de service-uri proprii și partenerere. Am început, de asemenea, procesul de căutare a unor service-uri partenerere în zonele neacoperite de companie și de rețeaua noastră de service-uri.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing & PR revista TIR Magazin: Care credeți că

va fi evoluția pieței vehiculelor comerciale în acest an în România?

Victor Vilcu, CEO MHS Truck & Bus: Sunt optimist în legătură cu evoluția pieței de camioane din România, în ciuda conjuncturii nefavorabile, atât la nivel global, cât și la nivel local. În opinia mea, piața va oscila între 8.000, worst case scenario, și 9.000 de unități, best case scenario.



**VEDETĂ PE ORICE
ȘANTIER.**

MAN TGS INDIVIDUAL LION S.

#SimplyMyTruck

www.man.ro





SCANIA PRIMEȘTE NOI DISTINCȚII DE CINCI STELE LA EURO NCAP

Cabina P-series P4x2 Distribution de la Scania a obținut cel mai mare calificativ posibil în cadrul programului Safer Trucks al organizației europene de testare a consumatorilor Euro NCAP.

Același rezultat a fost obținut și pentru modelul P6x2 Utility, precum și pentru L4x2 Distribution de la Scania, care se adaugă recentului calificativ de cinci stele primit de L6x2 Utility.

Vehiculul testat este o cabină P destinată sectorului de distribuție. Pe lângă cele cinci stele, cabina P a obținut și cel mai mare punctaj în categoria „CitySafe” a Euro NCAP, dedicată vehiculelor grele echipate

cu sisteme concepute pentru prevenirea accidentelor în mediul urban.

Cabina P este cea mai versatilă cabină Scania, ideală pentru operațiuni urbane și regionale și deja bine dovedită în construcții și alte condiții dificile. Este o alegere robustă, iar poziția înaltă a șoferului oferă o vizibilitate foarte bună asupra traficului din față. De asemenea, Scania City

Door îmbunătățește suplimentar vizibilitatea.

„Faptul că și cabina noastră P urmează același drum și primește același calificativ ridicat pe care Euro NCAP l-a acordat anterior autospecialei noastre de salubritate cu cabină L demonstrează că siguranța este un aspect de care suntem mândri. Este totodată dovada că răspundem așteptărilor tot mai ridicate ale orașelor, clienților, beneficiarilor de transport și participanților la trafic, în concordanță cu valorile noastre”, spune Lars Gustafsson, directorul diviziei Trucks din cadrul Scania. Datorită poziției joase a cabinei și camerei Corner Eye, cabina P oferă șoferului o vizibilitate excelentă asupra participanților vulnerabili la trafic. Sistemele de evitare a coliziunilor, recent actualizate, au obținut un scor general de 93%, confirmând performanța ridicată și fiabilitatea tehnologiilor active de siguranță Scania. Sistemele pentru reducerea riscului de coliziune frontală, prevenirea părăsirii benzii





și scenariile Vulnerable Road User Brake Side (VRUBS) – destinate protejării bicicliștilor în timpul virajelor la dreapta – au obținut rezultate excelente, iar VRUBS a primit un scor perfect de 100%. „Este extraordinar să vedem Scania deschizând drumul în materie de siguranță, prin producerea unor camioane mai sigure pentru mediul urban și prin protejarea celor mai vulnerabili participanți la trafic din Europa – o realizare remarcabilă”,

spune Matthew Avery, director pentru dezvoltare strategică în cadrul Euro NCAP. Recent, și autospeciala de salubritate Scania cu cabină L a primit cinci stele. Succesul cabinei L continuă: „Faptul că și varianta L pentru distribuție este la fel de sigură reprezintă o nouă confirmare puternică, mai ales având în vedere calificativul maxim la capitolul vizibilitate directă”, spune Gustafsson.

Cabina L este proiectată special pentru distribuție și este deosebit de utilă în operațiunile urbane datorită ergonomiei pentru șofer. Oferă o vizibilitate directă excepțională, în special atunci când este echipată cu Scania City Door, care facilitează accesul în spații foarte înguste. Atât cabina P, cât și cabina L sunt integrate în sistemul modular Scania. Acest lucru înseamnă că șoferii recunosc instantaneu configurația și comenzile, beneficiind astfel de familiaritate, eficiență și confort.

„Camioanele noastre își respectă promisiunea de a oferi nu doar un confort excelent, ci și un nivel de siguranță care corespunde celor mai înalte standarde Euro NCAP”, spune Gustafsson. „Camioanele sigure sunt vitale, având în vedere importanța transportului pentru societate. Siguranța participanților la trafic este un aspect pe care îl avem permanent în vedere atunci când dezvoltăm noi soluții de transport.”

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu





SCANIA EXTINDE PORTOFOLIUL SERVICES 360 PENTRU A INCLUDE VEICULE ELECTRICE ȘI RULATE

Introducerea unei oferte dedicate pentru noile camioane electrice acoperă întreaga gamă de necesități, inclusiv bateriile, în timp ce pentru vehiculele rulate cu motor termic sunt disponibile acum diferite niveluri de acoperire pentru reparații, mentenanță și productivitate.

Portofoliul de succes Services 360 al Scania se extinde pentru a include atât vehicule electrice, cât și vehicule rulate. Extinderea acestei oferte de

servicii, extrem de populare, reflectă creșterea continuă a vânzărilor atât pentru vehiculele noi electrice cu baterii, cât și pentru camioanele rulate cu motoare cu combustie

internă și subliniază angajamentul Scania față de profitabilitatea clienților, indiferent de tipul afacerii acestora. Services 360, introdus pentru prima dată în 2024, are la bază planificarea inteligentă Flexible Maintenance și un pachet de instrumente și servicii digitale. Programul oferă mai multe tipuri de pachete adaptate tuturor operațiunilor de transport, indiferent de dimensiunea flotei sau de tipul sistemului de propulsie. Acum, Scania a făcut disponibil Services 360 și pentru clienții care dețin vehicule rulate. Având în vedere sensibilitatea mai mare la costuri din acest segment, clienții de vehicule second-hand pot alege între patru pachete diferite – Core, Plus, Full și Pro – care oferă niveluri





variate de service și mentenanță: de la mentenanța de bază a flotei și monitorizarea digitală incluse în pachetul Core, până la reparațiile proactive și intervențiile asupra grupului motopropulsor disponibile în pachetul Pro.

Clienții care dețin vehicule electrice cu baterii pot accesa pachetul Full din cadrul Services 360. „Vrem ca utilizatorii camioanelor noastre electrice să se concentreze exclusiv pe maximizarea utilizării vehiculelor”, explică Lars Gustafsson.

„Prin oferirea unui singur nivel de servicii – Full – ne asigurăm că fiecare reparație, fiecare interacțiune între sisteme și fiecare problemă neprevăzută sunt gestionate și acoperite de Scania, oferindu-le clienților noștri care

operează camioane electrice tot sprijinul de care au nevoie.” Extinderea Services 360 vine în contextul în care Scania continuă să pună la dispoziția unui număr tot mai mare de clienți o ofertă competitivă și personalizată.

„Ne mândrim cu faptul că suntem aproape de problemele reale ale clienților noștri, iar extinderea Services 360 reprezintă o modalitate de a ajunge la și mai mulți operatori de transport și de a acoperi întregul ecosistem de nevoi din jurul afacerii lor”, spune Gustafsson.

„Indiferent de tipul sistemului de propulsie, de specificul operațiunii sau de sectorul de activitate, obiectivul fundamental al Services 360 este să sprijine clientul și să îl ajute să devină mai profitabil și mai sustenabil pe termen lung.”

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

detasaretransport.ro





F-MAX SELECT: O SUPER-OFERTĂ DE CAMIOANE DE LA CEFIN TRUCKS

Cefin Trucks a lansat o super-ofertă de camioane rulate: F-MAX Select, cu un preț și niște condiții pe care și le-ar dori orice transportator.

Jurnaliștii TIR Magazin au realizat scurte interviuri pe această temă cu Stefano Albarosa, CEO AIC Group, și Alexandru Tache, Sales Manager - Used Trucks Division, Cefin Trucks.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing & PR revista TIR Magazin: Ce rol joacă România în rețeaua internațională Ford Trucks

și ce direcții strategice aveți pentru anul 2026?

Stefano Albarosa, CEO AIC Group: Ne mândrim cu faptul că România este cea mai mare piață de export pentru Ford Trucks, nu numai la nivel de volume realizate, dar și la nivel de cote de piață. La nivel de grup, Ford Trucks România este și o țară importantă pentru

investiții în fabrica de la Craiova. În ceea ce privește liniile de dezvoltare ale noastre pe 2026, exploatăm o focalizare importantă în segmentele de nișă, vehicule municipale și vehicule de construcții. Vom fi concentrați în a doua parte a anului pe o caravană pentru lansarea noii game Ford F-MAX MCA și am sesizat o oportunitate foarte importantă pentru clienții noștri în segmentul de F-MAX uzate, pentru care am dezvoltat un program specializat.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing & PR revista TIR Magazin: De ce vehiculele uzate Ford F-MAX au devenit o oportunitate pentru transportatorii din România?

Stefano Albarosa, CEO AIC Group: Într-o piață atât de incertă și unde este o presiune foarte importantă pe costuri, cred că este foarte important orice produs care





Îți permite să-ți folosești mult mai eficient capitalul investit. Și, în sensul acesta, am dezvoltat acest nou produs, F-MAX Select, la care, pe lângă faptul că oferim un preț de vehicul second-hand și atunci aproximativ la o treime dintr-un vehicul nou, oferim toată gama de servicii pe care le avem și la vehicule noi.

Oferim garanția de 12 luni, cu revizia făcută înainte de livrare și posibilitatea de a extinde atât planul de revizie, cât și garanția până la trei ani.

Oferim un buyback la sfârșitul celor trei ani, oferim trade-in-uri, dacă clientul vrea să cumpere un

F-MAX second-hand, dar vrea să dea înapoi un camion și mai vechi și, bineînțeles, toată gama de

servicii de finanțare: plată în rate, leasing sau chirie. Economii sunt foarte importante,



Ofertă de finanțare
IVECO **WAY**

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



În sensul că, dacă le comparăm costul de exploatare pe o perioadă de trei ani, economiile sunt de peste 40.000 de euro pe bucată.

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

Cum se diferențiază oferta F-MAX Select de cea standard pentru vehiculele rulate?

Alexandru Tache, Sales Manager - Used Trucks Division, Cefin Trucks:

Discutăm în permanență cu clienții noștri și am constatat că transportatorii au nevoie de un produs cu un preț competitiv, produs



verificat tehnic, produs revizuit înainte de livrare, cu garanție 12 luni sau 120.000 de kilometri, cu posibilitatea extinderii garanției până la 36 de luni sau 360.000 de kilometri, cu rate acordate direct de către compania noastră sau prin finanțare externalizată cu societățile de leasing.

Acesta este noul produs Ford F-MAX Select.





FABRICA DIN MADRID: INIMA PRODUȚIEI DE CAMIOANE IVECO

- Aproape 40.000 de configurații disponibile – fiecare camion este construit pentru a răspunde nevoilor specifice ale clienților, ceea ce face ca fiecare unitate să fie practic unică.
- Automatizarea avansată, sistemele AGV și utilizarea energiei electrice 100% din surse regenerabile fac din această fabrică un model de eficiență și responsabilitate față de mediu.
- Peste 2.700 de angajați calificați asigură excelența și adaptabilitatea, gestionând actualizările constante ale produselor și inovarea.

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.

CEFIN
TRUCKS

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

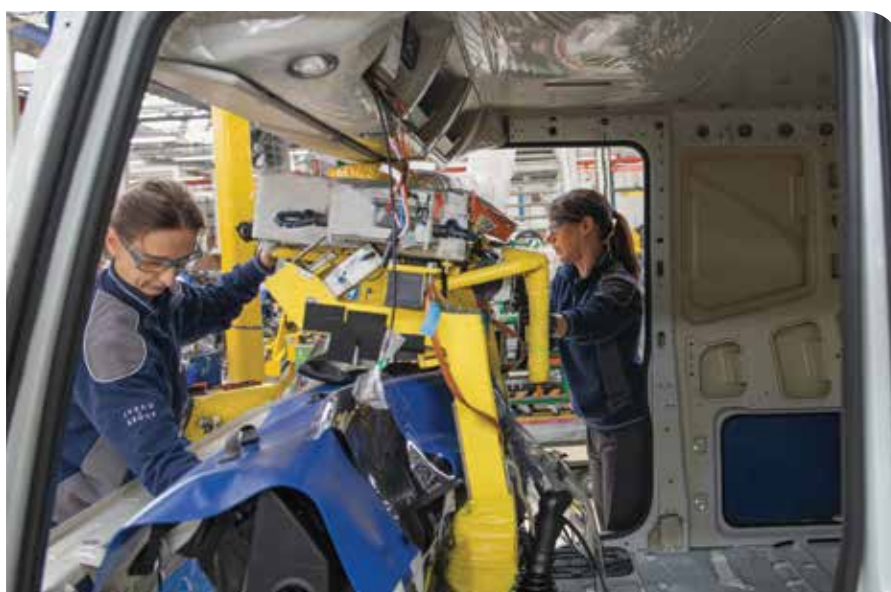
www.cefintrucks.com



Fabrica IVECO din Madrid este singura unitate de producție din Spania dedicată vehiculelor industriale grele, fabricând întreaga gamă de vehicule grele a mărcii pentru piețele globale, inclusiv Italia, Germania, Spania și Turcia. Cu o suprafață de 374.000 m², fabrica dispune de o linie principală de asamblare de un kilometru și oferă aproape 40.000 de configurații posibile pentru vehicule. Cu 267 de modele de bază și peste 2.800 de opțiuni personalizabile, fiecare camion este adaptat nevoilor individuale ale clienților - într-o asemenea măsură încât aceeași configurație este produsă, în medie, doar de trei ori pe an.

„Fiecare camion pe care îl construim este, în esență, o piesă unică, realizată la comandă pentru a răspunde unor cerințe specifice”, afirmă José Manuel Jaquotot, directorul fabricilor IVECO din Madrid și Valladolid. „Fiecare vehicul are un identificator unic care ne permite să-l urmărim de la producția cabinei în Valladolid până la asamblarea finală în Madrid, asigurând o trasabilitate și o calitate depline.”

Procesul de producție al fabricii din Madrid este extrem de flexibil și precis, fiind susținut de sisteme avansate de logistică și automatizare. Un sistem specializat de vehicule ghidate automat (AGV) deplasează vehiculele de-a lungul liniei de producție, permițând ajustări dinamice ale ritmului de producție în funcție de complexitatea fiecărui camion, fără



a perturba fluxul general. Cabina ajunge de la uzina IVECO

din Valladolid deja sudată și vopsită, fiind complet echipată la Madrid





cu componente precum tabloul de bord, scaunele, paturile și airbagul. Numai tabloul de bord este supus la peste 100 de teste electrice și este asamblat pe o linie dedicată, datorită complexității sale. Unirea șasiului cu cabina reprezintă un moment crucial în procesul de asamblare. De aici, camionul prinde contur odată cu montarea componentelor exterioare, a roților și efectuarea testelor finale - inclusiv verificarea etanșeității, calibrarea geometriei și inspecțiile funcționale. Dincolo de tehnologie, punctul forte al fabricii îl reprezintă oamenii. Cu peste 2.700 de angajați, echipa aduce o vastă experiență și flexibilitate în gestionarea actualizărilor continue ale produselor. Numai în 2025, fabrica a

gestionat 10 lansări de produse noi. Sustenabilitatea este integrată în fiecare etapă. Fabrica din Madrid utilizează energie electrică 100% regenerabilă și, în 2025, a reciclat aproape 90% din apa folosită în procesul de producție. Împreună cu fabrica din Valladolid, aceasta conduce eforturile Grupului Iveco în domeniul producției sustenabile și face parte dintr-un proiect pionier de autoconsum de energie solară derulat împreună cu Edison Next Spain, contribuind la reducerea cu aproximativ 500 de tone a emisiilor de CO2 pe an. Angajamentul IVECO față de decarbonizare depășește sfera tehnologiei vehiculelor, acesta se extinde și la procesul de fabricație a acestora. Fabrica din Madrid este

un exemplu al acestei viziuni: un loc în care inovația, personalizarea și sustenabilitatea se îmbină pentru a contura viitorul transporturilor.



dubhe
MOVE AS ONE

CEI
IDENTIFIABILITY SPARE PARTS



LEMA
TRUCKS & BUSES SPARE PARTS



MEC DIESEL



MOTOARE • PIESE • TRANSMISII • LUBRIFIANȚI • PNEUMATICĂ • DIAGNOZE

www.dubhegroup.ro

<https://shop.dubhegroup.ro>

contact@dubhegroup.ro



VOLVO TRUCKS OBTINE CINCI STELE ÎN TESTUL DE SIGURANȚĂ EURO NCAP PENTRU CAMIOANELE DE DISTRIBUȚIE REGIONALĂ

Volvo Trucks continuă să exceleze în ratingurile de siguranță Euro NCAP cu încă un test care i-a acordat modelului Volvo FM rezultatul maxim de cinci stele.

Șapte modele de camioane Volvo au primit până acum ratingul de cinci stele din partea Euro NCAP, subliniind angajamentul fără compromis al companiei Volvo față de siguranță.

Cel mai recent rating de siguranță Euro NCAP se bazează pe un test în cadrul căruia organizația de evaluare s-a concentrat pe camioane dintr-un segment definit ca „Distribuție Regională”, la care Volvo a participat cu modelul său de categorie grea Volvo FM, în configurație 4x2 rigid. Din nou, Volvo a obținut ratingul maxim Euro NCAP de 5 stele în privința performanțelor de siguranță.

Acestea sunt modelele de camioane Volvo care au obținut până acum 5 stele în ratingul Euro NCAP:

- Volvo FM 4x2 tractor;
- Volvo FM 4x2 rigid;
- Volvo FM 6x2 rigid;
- Volvo FH 4x2 tractor;
- Volvo FH 6x2 rigid;
- Volvo FH Aero 4x2 tractor;
- Volvo FH Aero 6x2 rigid.

„Încă o dată, am primit dovezi clare ale faptului că Volvo își respectă angajamentul: siguranța rămâne

în inima a tot ceea ce facem”, spune Roger Alm, Președintele Volvo Trucks. „Vom continua să impulsivăm inovația pentru a rămâne în avangarda siguranței și pentru a proteja șoferii, precum și pe toți ceilalți participanți la trafic.” Toate modelele Volvo evaluate de Euro NCAP nu numai că au obținut scorul maxim pentru siguranță – ci au îndeplinit și așa-numitele criterii City Safe ale Euro NCAP, datorită atât vizibilității bune, cât și performanțelor sistemelor Volvo de siguranță activă, proiectate să protejeze pietonii și bicicliștii în situațiile de trafic urban.

Volvo a fost primul producător de camioane care a primit maximul de 5 stele, când organizația Euro NCAP și-a lansat prima schemă de rating de siguranță pentru vehicule comerciale, în 2024.

Un rating de 5 stele din partea Euro NCAP înseamnă că vehiculul îndeplinește sau depășește criteriile precum asistența șoferului și evitarea coliziunilor, siguranță în trafic pentru șofer și pentru ceilalți participanți la trafic.

Viziunea Volvo Trucks asupra

unui viitor cu zero accidente este steaua călăuzitoare a companiei în eforturile sale de a îmbunătăți continuu siguranța vehiculelor și a traficului, iar compania va continua să dezvolte sisteme de siguranță care nu numai că asigură protecție, ci și prevăd riscurile de siguranță și atenuează efectele accidentelor.

Date despre Euro NCAP:

Organizația European New Car Assessment Program (Euro NCAP), fondată în Belgia, a fost lansată în 1996 și a devenit rapid standardul industriei europene pentru evaluarea siguranței autoturismelor. Acesta este susținut de mai multe guverne europene, inclusiv de către Uniunea Europeană.

În privința testului pentru camioane, fiecare sistem de siguranță primește un scor, iar aceste scoruri sunt agregate pentru fiecare zonă de evaluare. Apoi sunt utilizate pentru a calcula un rating de la una la cinci stele pentru întregul vehicul, unde cinci stele sunt acordate pentru cea mai bună performanță.



Obiectivele testului pentru camioane sunt:

Conducere sigură:

monitorizarea ocupanților, vizibilitate (atât directă, cât și indirectă) și sistemele de asistență (cum ar fi asistență viteză).

Evitarea coliziunilor: coliziuni frontale (autoturism, pieton și ciclist), coliziuni în timpul manevrelor la viteză mică și coliziuni la părăsirea benzii de circulație.

Post-coliziune: informații de salvare.

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



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



PREMIERĂ MONDIALĂ PENTRU MAN ETGM LA TRANSPOTEC

- Modelul eTGM de 16 tone completează gama de camioane electrice MAN, care acoperă acum segmentul de la 12 la 50 de tone
- MAN eTGM oferă o sarcină utilă pe șasiu de până la 10,6 tone și o masă totală a ansamblului de până la 33 de tone
- Cu o autonomie de până la 480 km, este ideal pentru transport urban și regional de distribuție, aplicații municipale și construcții
- Camionul electric de distribuție din segmentul de 16 tone aduce avantaje economice prin taxele de drum reduse pentru CO2 și prin atingerea țintelor europene de emisii



Cu noul MAN eTGM, MAN Truck & Bus își extinde portofoliul de camioane complet electrice prin introducerea unui model-cheie în segmentul distribuției medii. Camionul de 16 tone, cu o autonomie de până la 480 km, va avea premiera la târgul de vehicule comerciale Transpotec Logitec din Milano, pe 13 mai 2026, acoperind golul dintre modelul ușor MAN eTGL și seriile grele eTGX și eTGS. Astfel, MAN oferă pentru prima dată o gamă unitară de camioane electrice de la 12 la 50 de tone, bazată pe un concept tehnologic modular comun. Cu o masă totală autorizată de 16,01 tone (opțional 16,5 tone) și

PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE UTILAJE ȘI CAMIOANE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI
MANAGEMENT





o sarcină utilă pe șasiu de până la aproximativ 10,6 tone, MAN eTGM oferă rezerve importante pentru numeroase tipuri de carosări. Fiind un camion complet electric în segmentul de peste 16 tone, clienții din multe piețe europene beneficiază de avantaje semnificative la taxele de drum. În același timp, utilizarea modelului MAN eTGM permite reducerea semnificativă a emisiilor flotei și ajută companiile de transport să respecte cerințele de reglementare, precum obiectivele Uniunii

Europene privind emisiile de CO₂ pentru vehiculele comerciale grele. MAN eTGM a fost proiectat special pentru cerințele transportului urban și regional de distribuție. Creșterea prețurilor la energie, reglementările mai stricte privind emisiile și restricțiile de zgomot tot mai severe fac ca vehiculele comerciale electrice să devină o alternativă atractivă atât economic, cât și ecologic, în special pentru utilizarea în orașe. Noul eTGM răspunde exact acestor cerințe printr-o sarcină utilă ridicată, posibilitatea de tractare

până la o masă totală a ansamblului de 33 de tone, flexibilitate operațională mare și un sistem de propulsie electric foarte eficient. „Cu MAN eTGM, introducemos acum pe piață soluția electrică ideală pentru transportul urban și regional de distribuție. Este concluzia logică a portofoliului nostru eTruck și transformă MAN într-un furnizor complet de vehicule comerciale electrice cu baterii”, a declarat Friedrich Baumann, membru al Consiliului Executiv responsabil pentru Vânzări și Soluții pentru Clienți la MAN Truck & Bus.



Concept unificat eTruck – dezvoltat pentru o gamă largă de aplicații

La fel ca toate camioanele electrice MAN, modelul eTGM se bazează pe sistemul modular standardizat BEV al gamei grele. Unitatea centrală de propulsie, sistemele de baterii, arhitectura de înaltă tensiune și managementul termic provin din dezvoltarea modelelor eTGX și eTGS și au fost adaptate pentru segmentul mediu. Motorul electric MAN eCD210 dezvoltă 210 kW (285 CP) și un cuplu maxim de 800 Nm,



În combinație cu transmisia MAN TipMatic 2. Recuperarea eficientă a energiei asigură un consum redus, în special în traficul urban cu opriri dese.

Un sistem modular de baterii, cu două până la patru pachete, permite configurarea precisă pentru fiecare aplicație și evită costurile și greutatea inutile. În funcție de configurație, autonomia poate ajunge la 480 km, fiind ideală pentru aplicații regionale și de distribuție solicitante.

Variabilități ridicate și ușurință în carosare

Specific MAN, producătorii de carosări au fost implicați încă din fazele timpurii ale dezvoltării. Interfețele optimizate pentru carosieri, ampatamentele adaptate și disponibilitatea unei prize mecanice de putere (mPTO) – un element unic în comparație cu concurența – permit utilizarea carosărilor standard fără modificări complexe.

Printre domeniile tipice de utilizare pentru MAN eTGM se numără logistica pentru alimente și supermarketuri, aplicațiile municipale, construcțiile, transportul de deșeuri și distribuția regională.

Prin lansarea modelului MAN eTGM, MAN Truck & Bus își continuă strategia de a accelera transformarea sectorului de transport, oferind produsul potrivit la momentul potrivit.



www.eSim24.ro

Internet în toată **Europa**

de **5** ori
mai ieftin

decât
operatorii
clasici

activare
în **2**
minute

0733768021





RDW: ȚĂRILE DE JOS INTRODUC TAXA DE DRUM PENTRU CAMIOANE ÎNCEPÂND CU 1 IULIE 2026

Țările de Jos vor introduce taxa de drum pentru camioane începând cu 1 iulie 2026. De la această dată, proprietarii de camioane vor plăti pe kilometru.

Acest lucru este valabil și pentru vehiculele străine, măsură deja în vigoare în alte câteva țări europene. Taxa de drum pentru camioane se aplică pe aproape toate autostrăzile olandeze și pe unele drumuri regionale și municipale.

Euro-vinieta pentru Țările de Jos va expira la 1 iulie 2026. Conform estimărilor, peste 725.000 de camioane străine unice străbat anual șoselele olandeze.

Valabil pentru toate camioanele

Taxa de drum pentru camioane se aplică camioanelor olandeze și străine din categoriile N2 și N3. Acestea au o masă maximă autorizată de peste 3.500 kg. Vehiculele trebuie să fie echipate cu o unitate de bord (OBU) funcțională pentru a plăti taxa de drum. Aparatul înregistrează distanța parcursă.

Furnizori de unități de bord

Pentru a obține un dispozitiv

OBU, proprietarii de camioane încheie un contract cu un furnizor de servicii. Furnizorul pune la dispoziție dispozitivul OBU necesar și se ocupă de plata taxei de drum pentru camioane. OBU trebuie să fie activat în permanență pe durata conducerii în Țările de Jos. Nu este posibilă achiziționarea de bilete pentru rute individuale în Țările de Jos. La fel ca în Germania și Belgia, Țările de Jos au două tipuri de furnizori.

Furnizorii de servicii EETS oferă un dispozitiv OBU care funcționează în mai multe țări. În realitate, aceste unități de bord sunt adesea furnizate de furnizorii de carduri de combustibil. NedLinQ oferă o unitate de bord care funcționează numai în Țările de Jos. Acest furnizor oferă, de asemenea, unități de schimb în cazul defectării unității de bord.

Aveți deja o unitate de bord?

Mulți proprietari de camioane străine au deja un OBU.

Majoritatea furnizorilor vă vor permite să extindeți aria de acoperire a serviciilor în Țările de Jos. Dispozitivele OBU oferite de furnizorii naționali de servicii din Germania și Belgia, Toll Collect și Satellic, nu vor funcționa în Țările de Jos.

De ce se introduce taxa de drum pentru camioane

Taxa de drum pentru camioane este concepută pentru a taxa proprietarii de camioane pe kilometru. Taxa de drum contribuie, de asemenea, la creșterea durabilității și eficienței transporturilor. Cu cât vehiculul este mai curat și mai ușor, cu atât este mai mică valoarea per kilometru. Prin urmare, taxa de drum pentru camioane stimulează investițiile în vehicule ecologice și eficiente. Tariful pe kilometru se calculează în funcție de masa maximă autorizată (a ansamblului rutier), pe clasa de emisii de CO2 și, în unele cazuri, pe clasa de emisii Euro. Ratele și instrumentul



de calcul al acestora pot fi găsite accesând www.trucktoll.nl. O mare parte din veniturile obținute din taxele de drum pentru camioane este destinată subvențiilor pentru îmbunătățirea sustenabilității sectorului.

Punerea în aplicare

Începând cu 1 iulie 2026, fiecare camion N2 sau N3 care intră

în Țările de Jos trebuie să fie echipat cu un dispozitiv OBU funcțional pus la dispoziție de un furnizor autorizat. În caz contrar, proprietarul vehiculului poate fi amendat. Țările de Jos vor impune respectarea normelor încă de la introducerea taxei de drum pentru camioane.

Campanie internațională

Țările de Jos au lansat o campanie internațională de informare.

În plus, furnizorii de servicii și furnizorii de carduri de combustibil își informează în mod activ clienții cu privire la introducerea taxei de drum pentru camioane în Țările de Jos. Aflați mai multe informații despre taxa olandeză de drum pentru camioane și despre tarife accesând www.trucktoll.nl.



Noul F-MAX cu motorizare GEN 2.

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



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



TELEPASS, ACCEPTAT CA NOU FURNIZOR DE SERVICII PENTRU TAXA DE DRUM DESTINATĂ CAMIOANELOR ÎN ȚĂRILE DE JOS

RDW a aprobat compania Telepass ca furnizor pentru sistemul de taxare a camioanelor din Țările de Jos, care va intra în vigoare la 1 iulie 2026.

Astfel, Telepass devine al doilea furnizor EETS care a finalizat cu succes toate etapele procesului de acreditare.

EETS înseamnă Serviciul European de Taxare Electronică (European Electronic Toll Service). Furnizorii EETS oferă unități onboard care înregistrează kilometrii parcurși pentru calcularea taxei de drum pentru camioane. Începând cu 1 iulie, toate camioanele vor trebui să aibă o unitate onboard funcțională pentru a putea plăti taxa de drum în Țările de Jos.

Pe lângă Telepass, compania TotalEnergies a fost deja aprobată ca furnizor EETS. Alte patru companii sunt așteptate să obțină în curând aprobarea: Axxes, Eurowag, Toll4Europe și tolltickets. În plus,

furnizorul de servicii NedLinQ oferă unități onboard care funcționează exclusiv în Țările de Jos. Operatorii de transport se pot deja înregistra la acești furnizori sau prin intermediul partenerilor lor (cum ar fi furnizorii de carduri de carburant).

Telepass: extinderea rețelei europene

Telepass este o companie italiană care furnizează servicii electronice de taxare și servicii integrate de mobilitate în întreaga Europă.

Telepass este înregistrată ca furnizor EETS încă din 2016. Prin această autorizare, Țările de Jos devin a 19-a țară în care Telepass își oferă serviciile.

„Obținerea certificării EETS în Țările de Jos reprezintă un moment

strategic important într-o piață-cheie pentru logistica europeană”, a declarat Paolo Malerba, Head of Tolling Services la Telepass. „Telepass furnizează singurul dispozitiv 4G certificat în 19 țări, asigurând interoperabilitate europeană fără întreruperi, continuitate operațională și control complet asupra flotei. Acest lucru le facilitează managerilor de flotă și șoferilor de camion administrarea plăților de taxare pe rutele importante dintre Italia și nordul Europei, îmbunătățind eficiența și fiabilitatea.”

RDW: mulțumiți de admiterea Telepass

Prin Telepass, Țările de Jos câștigă un nou furnizor cu experiență



Obțineți acum unitatea de bord (OBU) pentru Țările de Jos

Taxa pentru vehicule grele de marfă începe de la 1 iulie



OBU-ul meu funcționează.
Sunt pregătit.
Și dumneavoastră?

Începând cu 1 iulie, proprietarii de vehicule grele de marfă din Țările de Jos vor plăti în funcție de kilometri parcurși. Cu cât vehiculul este mai curat și mai ușor, cu atât tariful pe kilometru este mai mic. De la această dată, Eurovinieta nu se mai aplică în Țările de Jos.

Fiecare vehicul greu de marfă va avea nevoie de propria unitate de bord care funcționează în Țările de Jos. Încă nu ați aranjat acest lucru? Atunci acționați acum. Încheiați un contract cu un furnizor de servicii și instalați unitatea de bord. Folosiți deja o unitate de bord? Verificați dacă funcționează și în Țările de Jos. Pentru a evita amenzile începând cu 1 iulie.

trucktoll.nl

Acționați acum și evitați
amenzile începând cu 1 iulie.



VERSUS

Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



SEZONUL 03

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

-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

-ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

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



vastă în sectorul european al transporturilor. Jan Strijk, director Toll Collection în cadrul RDW, a declarat: „Suntem bucuroși că Telepass a finalizat cu succes procedura de admitere. Telepass este un actor european bine cunoscut. Prin această aprobare, compania adaugă taxa de drum olandeză pentru camioane în portofoliul său de servicii. Este bine să vedem că Telepass este complet pregătită.”

Procesul de admitere

Procesul de admitere pentru furnizorii EETS include evaluarea eligibilității juridice, financiare și tehnice, urmată de diverse teste tehnice și practice. RDW verifică aspecte precum schimbul de date, securitatea informațiilor și funcționarea echipamentelor onboard.

Pentru mai multe informații despre furnizorii de servicii, accesați: <https://www.trucktoll.nl/providers>

Despre taxa de drum pentru camioane

Taxa de drum pentru camioane

va intra în vigoare în Țările de Jos la 1 iulie 2026. Din acel moment, proprietarii de camioane vor plăti o taxă pe kilometru pentru circulația pe aproape toate autostrăzile și pe anumite drumuri provinciale și municipale. Cu cât vehiculul este mai curat și mai ușor, cu atât tariful pe kilometru va fi mai redus. Taxa se aplică vehiculelor olandeze și străine din categoriile N2 și N3, cu o masă tehnică maximă de peste 3.500 kg.

După introducerea taxei de drum, impozitul auto (motorrijtuigenbelasting) va fi

eliminat pentru camioanele de până la 12.000 kg. Pentru camioanele de 12.000 kg sau mai mult, acest impozit va fi redus semnificativ. De asemenea, Eurovigneta pentru Țările de Jos va fi eliminată la 1 iulie 2026.

O mare parte din veniturile generate de taxa de drum pentru camioane va fi utilizată pentru subvenții destinate sustenabilizării transportului. De exemplu, pentru achiziția de camioane electrice și stații de încărcare.

Mai multe informații:

www.trucktoll.nl/subsidies





5 STELE EURO NCAP PENTRU MAN TGM

- 5 stele de la Euro NCAP: MAN TGM impresionează la toate categoriile de siguranță pentru camioane grele
- MAN cu cele mai noi sisteme de asistență: monitorizare a șoferului, sisteme de frânare de urgență, asistență la viraj, menținere a benzii și asistență pentru viteză
- Premiul CitySafe: MAN TGM, recunoscut pentru nivelul ridicat de siguranță în operațiunile urbane de distribuție



MAN TGM a obținut calificativul maxim de cinci stele în cel mai recent test Euro NCAP pentru vehicule comerciale grele. Camionul MAN destinat segmentului de distribuție din gama medie, de până la 16 tone, a impresionat printr-o performanță generală foarte echilibrată în toate cele trei domenii importante de evaluare: Safe Driving, Crash Avoidance și Post-Crash Safety. Evaluarea a inclus, printre altele, sistemele de asistență pentru șofer, prevenirea activă a accidentelor și măsurile de siguranță de după producerea unui accident. Sistemele moderne de asistență și siguranță care sprijină șoferul într-o gamă largă de situații din trafic au primit aprecieri deosebit de pozitive.



Printre acestea se numără:

- sisteme de monitorizare a șoferului care detectează semnele de oboseală și contribuie astfel la creșterea siguranței active;
- sisteme performante de frânare de urgență și asistență la viraj pentru reducerea riscului de accidente;
- funcții complete de asistență pentru menținerea benzii și controlul vitezei, destinate transportului regional de distribuție.

Premiul CitySafe pentru siguranță sporită în traficul urban

Pe lângă calificativul de cinci stele, MAN TGM a primit și premiul CitySafe acordat de Euro NCAP. Acesta este oferit vehiculelor care îndeplinesc standarde de siguranță deosebit de ridicate pentru utilizarea în traficul urban.

Printre criteriile importante se numără:

- vizibilitatea foarte bună;
- sistemele performante destinate prevenirii coliziunilor cu ceilalți participanți la trafic.

„Calificativul de cinci stele acordat de Euro NCAP confirmă angajamentul nostru constant de a aborda siguranța într-un mod holistic – de la conducerea sigură și prevenirea activă a accidentelor până la sprijinul oferit după producerea unui accident. Mai ales în traficul urban și în operațiunile de distribuție, unde vehiculele, șoferii și ceilalți participanți la trafic interacționează foarte aproape unii de alții, sistemele moderne de asistență și siguranță contribuie decisiv la reducerea riscurilor”, a declarat Dr.

Frederik Zohm, membru al Consiliului Executiv responsabil pentru Cercetare și Dezvoltare la MAN Truck & Bus.

Euro NCAP: standarde mai stricte de siguranță pentru vehicule comerciale

Euro NCAP este o organizație independentă care realizează de mulți ani evaluări de siguranță auto recunoscute la nivel european. Odată cu introducerea programului pentru camioane grele, Euro NCAP evaluează sistematic și vehiculele comerciale după criterii exigente.

Scopul programului este:

- creșterea continuă a standardelor de siguranță în transportul rutier de marfă;
- promovarea utilizării sistemelor moderne de asistență.

Camioanele sunt testate în scenarii realiste, în special în domeniile:

- Safe Driving – vizibilitate, monitorizarea

- șoferului, sisteme de asistență;
- Crash Avoidance – sisteme automate de frânare de urgență, asistență pentru bandă, protecția participanților vulnerabili la trafic;
- Post-Crash Safety – informații de urgență și facilitarea intervențiilor de salvare.

Un semnal clar pentru mai multă siguranță în transportul de distribuție

Prin obținerea calificativului de cinci stele Euro NCAP, MAN TGM transmite un mesaj clar privind standardele ridicate de siguranță în transportul regional de distribuție. Distincția confirmă orientarea constantă a companiei MAN Truck & Bus către concepte moderne de siguranță și ambiția de a proteja cât mai eficient atât șoferii, cât și ceilalți participanți la trafic.



CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



NOUA PLATFORMĂ VOLVO TRUCKS PENTRU MOTOARELE CU COMBUSTIE INTERNĂ: EFICIENȚĂ SUPERIOARĂ A CONSUMULUI DE COMBUSTIBIL ȘI COMPATIBILITATE CU O GAMĂ LARGĂ DE COMBUSTIBILI ALTERNATIVI

Cele mai eficiente motoare produse vreodată de Volvo Trucks: două motoare de 13 litri complet noi, pregătite pentru combustibili regenerabili, diesel și gaz, inclusiv pentru viitoarele aplicații cu hidrogen.

Ambele se bazează pe cea mai recentă platformă pentru motoare dezvoltată integral de Volvo. Motoarele cu combustie internă continuă să joace un rol important în strategia Volvo Trucks pentru lanțuri cinematice, iar noile motoare oferă o combinație atractivă de putere mai mare, consum redus de combustibil, emisii scăzute, zgomot mai mic și o manevrabilitate îmbunătățită. Noul motor poate oferi un consum de combustibil cu până la 4%* mai mic față de motorul pe care îl înlocuiește, prin combinarea performanțelor sale cu cele mai

recente inovații Volvo Trucks pentru economisirea combustibilului, disponibile acum pentru o gamă mai largă de aplicații de transport.

O platformă complet nouă pentru motoarele cu combustie internă

Volvo Trucks a dezvoltat motoare noi care răspund unei game largi de cerințe, îndeplinind sau chiar depășind reglementările noii legislații privind emisiile și nivelul de zgomot

„Aceste motoare complet noi nu reprezintă doar cele mai eficiente

lanțuri cinematice de până acum, ci propulsează motoarele noastre cu combustie internă direct în viitor”, afirmă Jan Hjelmgren, responsabil de managementul produselor în cadrul Volvo Trucks. „Adaptabilitatea la toți combustibilii actuali (diesel sau gaz), precum și la viitoarele aplicații pe bază de hidrogen, ne permite să oferim camioane performante, cu potențial de emisii nete zero, tuturor clienților noștri la nivel global.”

Noi tehnologii pentru eficiența și flexibilitatea

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.





combustibililor

Concentrându-se în mod constant pe îmbunătățirea eficienței consumului de combustibil, Volvo Trucks a dezvoltat una dintre cele mai eficiente generații de motoare disponibile pe piață.

Lansată la începutul anului 2024, gama Volvo FH Aero reduce consumul de combustibil cu până la 5% față de modelul anterior, în timp ce noile motoare, dezvoltate intern, vor oferi economii suplimentare de combustibil de până la 4% pentru o gamă largă de aplicații și segmente. Noua platformă vine cu o funcționalitate îmbunătățită a frânei de motor pentru o manevrabilitate sporită, cilindrii și turbocompresor reproiectate, precum și o versiune actualizată a apreciatei transmisii Volvo I-Shift. Atât variantele diesel, cât și cele pe gaz, vor oferi niveluri de cuplu semnificativ mai ridicate. Mai mult, numeroase variante diesel ale noului motor sunt compatibile cu sistemul I-Roll cu funcția stop/start a motorului, ceea ce permite mai multor clienți să reducă consumul și emisiile prin oprirea motorului și

rularea liberă în pantă.

Volvo Trucks impulsează tranziția către transportul fără combustibili fosili pentru a-și atinge obiectivul de emisii nete zero până în 2040, utilizând o strategie bazată pe trei tehnologii. Abordarea se bazează pe motoare electrice cu baterie, motoare electrice cu pile de combustie și motoare cu ardere internă care funcționează cu combustibili regenerabili, precum hidrogenul, biogazul (bio-LNG), biodieselul și HVO (uleiul vegetal hidrotrat).

Date despre noile motoare cu ardere internă de la Volvo Trucks:

- Noua platformă este compatibilă cu combustibili alternativi precum biodiesel/B100, HVO, biogaz/bio-LNG și hidrogen.
- Motorul D13 va fi disponibil cu puteri cuprinse între 380–560 CP și un cuplu de 1.800–2.900 Nm.
- Motorul G13 (versiunea pe gaz) va oferi puteri între 420–500 CP și un cuplu de 2.400–2.800 Nm.
- Noile motoare Euro 6 satisfac

noile cerințe legale NNR3 (noul regulament european privind zgomotul) și sunt construite pentru a îndeplini standardele legislative viitoare.

- Acestea vor fi disponibile pentru modelele Volvo FM, FMX, FH și FH Aero.
- Vânzările vor începe în trimestrul al treilea al anului 2026.
- Noile motoare vor fi produse inițial la Skövde, Suedia, iar camioanele vor fi asamblate în Tuve, Suedia și Ghent, Belgia.

**Exemplu bazat pe simulări pentru un Volvo FH 42 T de 500 CP, cu o masă totală de 35 de tone, echipat cu noul D13 motor, care utilizează pilotul automat, I-See și I-Roll cu funcția stop/start motor, comparativ cu generația anterioară a motorului eSCR D13, în condiții de rulare reprezentative pentru Europa.*

Consumul real de combustibil poate diferi în funcție de mai mulți factori, cum ar fi viteza de rulare, utilizarea pilotului automat, specificația vehiculului, sarcina vehiculului, topografia reală, experiența șoferului, uzura vehiculului și condițiile meteo.



VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR
DIN
TRANSPORTURILE
RUTIERE

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



SCANIA LANSEAZĂ CABINA LONGLINE ÎN PRODUȚIA DE SERIE

Scania face următorul pas în oferta sa de cabine premium prin introducerea cabinei Longline în fluxul de producție de serie.

Bazându-se pe o tradiție solidă și beneficiind de sistemul modular Scania, noua cabină va fi oferită ca soluție certificată din fabrică, în serie limitată, pentru clienții care doresc mai mult spațiu, confort și flexibilitate. Cabina Longline combină cabina CrewCab și cabina cu acoperiș înalt din seria S de la Scania pentru a crea un produs pe care niciun alt producător de echipamente originale (OEM) nu îl oferă în prezent din fabrică. Cabina va fi produsă la Laxå, iar șasiul va fi construit la Södertälje.

Cu Longline, se combină tradiția cu industrializarea modernă

„Aceasta este o evoluție firească a unui concept apreciat de mult timp de clienți”, spune Lars Gustafsson, directorul diviziei de camioane la Scania. „Cu Longline, combinăm tradiția cu industrializarea modernă și oferim o platformă care poate fi adaptată nevoilor individuale.” Cabina Longline este concepută ca o platformă flexibilă, mai degrabă decât ca o soluție de interior complet specificată. Din fabrică, aceasta va fi oferită cu o configurație interioară limitată în spatele scaunelor, incluzând opțiuni precum un pat standard cu spațiu

de depozitare sau rafturi – sau o dispunere mai deschisă. Designul se concentrează pe puncte de montare clar definite, permițând clienților să-și proiecteze interiorul în funcție de cerințele lor specifice.

Scania va oferi opțiuni de vopsire premium

„Pur și simplu nu adăugăm lucruri care nu sunt necesare, limitând risipa în conformitate cu obiectivele noastre de sustenabilitate”, spune Samuel Suderbys, director general al operațiunilor Scania din Laxå. Se așteaptă ca mulți clienți să-și personalizeze și mai mult vehiculele prin soluții personalizate de vopsire și amenajare interioară. Pentru a sprijini și mai mult acest lucru, Scania va oferi opțiuni de vopsire premium în toate culorile auto disponibile, în colaborare cu un vopsitor suedez specializat, reducând timpul de așteptare de la livrare până la punerea în funcțiune. Conceptul Longline a luat naștere din cererea pieței și din dorința de a îmbunătăți condițiile de muncă ale șoferilor. Oferind mai mult spațiu și flexibilitate, cabina ajută clienții să atragă și să păstreze șoferii – o provocare cheie în industria transporturilor. „Cabina nu înseamnă

doar spațiu, ci și crearea unui mediu de lucru mai bun pentru șoferi. Acest lucru este din ce în ce mai important pentru clienții noștri”, spune Gustafsson.

Vânzările vor începe în aprilie 2026

Longline este adaptată conform legislației europene IVD (Increased Vehicle Dimensions), care a permis clienților din toată Europa să achiziționeze vehicule mai lungi. Inițial, cabina va fi disponibilă în două versiuni de lungime – 28 și 31 – ambele cu acoperiș înalt. Înălțimea interioară va depăși doi metri, oferind spațiu pentru a sta în picioare pentru majoritatea șoferilor. Cabina reprezintă o continuare a tradiției Scania de a dezvolta soluții de transport specializate bazate pe nevoile clienților. Proiectul a început în 2022, urmând abordarea consacrată a Scania în ceea ce privește aplicațiile speciale. Vânzările au început în aprilie 2026, iar primele livrări sunt așteptate în această toamnă. Fiind o ofertă cu volum redus, cabina Longline este destinată celor care caută o platformă pe care să construiască ceva personalizat, unic și distinctiv.

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE
COMEDIE DIN ISTORIA
TRANSPORTURILOR
ROMÂNEȘTI



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





CAMIOANE ELECTRICE. 93% DE COMPANII NU VOR SĂ SE MAI ÎNTOARCĂ LA VECHILE MODELE

Experiența practică a 57 de companii de transport legată de camioanele electrice este extrem de pozitivă.

Multe dintre aceste companii consideră că, până în 2030, camioanele electrice cu baterii vor deveni standardul în propriile flote.

Conform studiului realizat de Öko-Institut, infrastructura de încărcare și conexiunile la rețea sunt în continuare considerate provocări centrale în dezvoltarea electromobilității în transportul rutier de marfă.

Camioanele electrice cu baterii se bucură de o mare popularitate în rândul așa-numiților „early adopters” din sectorul transportului rutier de marfă. Acest lucru reiese dintr-un studiu recent realizat de Öko-Institut în rândul a 57 de companii de transport care utilizează camioane electrice grele în operațiunile zilnice de cel puțin un an. În cadrul acestuia, 93% dintre respondenți au evaluat vehiculele ca fiind satisfăcătoare sau foarte satisfăcătoare.

Utilizarea se mută din ce în ce mai mult către transportul pe distanțe lungi

Conform studiului, utilizarea vehiculelor electrice cu baterii nu se mai limitează la transportul local. 79% dintre companiile chestionate utilizează camioane electrice în transportul regional, 49% în transportul național pe distanțe lungi și 23% în transportul internațional pe distanțe lungi. Multe companii acoperă mai multe domenii de utilizare simultan. În total, companiile chestionate dețin 300 de camioane electrice. Au achiziționat 110 camioane suplimentare numai în ultimele douăsprezece luni. 20 de companii au investit în modele noi cu o autonomie de cel puțin 500 de kilometri.

Conform Öko-Institut, autonomia medie zilnică a acestor vehicule noi este de 432 de kilometri. Astfel, utilizarea camioanelor electrice cu baterii avansează din ce în ce mai mult și în aplicații apropiate de transportul pe distanțe lungi.

Companiile laudă fiabilitatea și confortul șoferului

Fiabilitatea tehnică a camioanelor electrice este evaluată în mare parte pozitiv de către companiile chestionate. Conform studiului, vehiculele tind chiar să se descurce ceva mai bine în comparație cu camioanele diesel. Sunt criticate doar problemele tehnice izolate sau vizitele la service.

Pe lângă aspectele economice, companiile menționează confortul ridicat la conducere ca un avantaj important. Ele subliniază în special nivelul redus de zgomot și reacția pozitivă a personalului de conducere. Aproximativ două cincimi dintre respondenți menționează, de asemenea, că aprecierea lor privind utilizarea camioanelor electrice s-a îmbunătățit în continuare pe parcursul utilizării.

Infrastructura de încărcare rămâne cea mai mare provocare

Companiile menționează scutirea actuală de taxă de drum ca fiind cea mai importantă bază economică pentru extinderea în continuare a flotelor electrice cu baterii. La aceasta se adaugă costurile relativ scăzute ale energiei electrice atunci când se încarcă la propriul depozit.

În același timp, însă, companiile

continuă să vadă obstacole semnificative în calea extinderii mobilității electrice în transportul rutier de marfă. Costurile ridicate de achiziție, precum și cerințele birocratice și financiare legate de extinderea infrastructurii de încărcare a depozitelor și a conexiunilor la rețea se numără, potrivit studiului, printre cele mai mari provocări.

De asemenea, încărcarea publică este considerată până în prezent o problemă. Printre altele, companiile critică lipsa spațiilor de parcare pentru camioane, puterea de încărcare insuficientă, lipsa posibilităților de rezervare, precum și prețurile ridicate și netransparente ale energiei electrice. Conform studiului, prețul mediu al încărcării publice este de 49 de cenți pe kilowatt-oră.

Majoritatea se așteaptă ca autocamioanele electrice să devină standard până în 2030

Așteptările privind viitorul ale companiilor chestionate sunt clar în favoarea propulsiei electrice cu baterii. 93% dintre acestea estimează că, până în 2030, camioanele electrice vor fi utilizate pe scară largă sau în mod predominant în cadrul propriilor companii. În schimb, conform studiului, alte tipuri de propulsie alternativă își pierd în continuare din importanță. Sondajul a fost realizat în cadrul proiectului ELV-LIVE și a fost finanțat de Ministerul Federal al Mediului, Protecției Climei, Protecției Naturii și Securității Nucleare.



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**



CUM A EVOLUAT PRODUCȚIA DE CAMIOANE ÎN ULTIMII 20 DE ANI?

Vânzările globale de camioane de peste 6 tone au înregistrat o tendință ascendentă timp de peste 20 de ani, rata medie anuală de creștere (CAGR) de 3,85% ducând cererea de la 1,49 milioane de unități în 1996 la un nivel record de 3,43 milioane în 2018.

Cererea s-a stabilizat apoi timp de trei ani, înainte de a scădea brusc în 2022, în principal din cauza unei recesiuni în China și, într-o măsură mai mică, în Rusia.

Scăderea din 2022 a fost accentuată de o schimbare a sursei de date pentru China (a se vedea comentariile din secțiunea Asia). Revenirea la o creștere de două cifre în 2023 a dus cererea la 2,9 milioane de unități, aproape de media ultimilor zece ani, la fel ca și cifra din 2024, de 2,8 milioane de unități. În 2025, piața globală a camioanelor de peste 6 tone a crescut cu aproximativ 4%, deoarece scăderile din Europa (în special Rusia) și America de Nord au fost mai mult decât compensate de creșterile din alte părți, în special din China și India.

Asia-China

Cererea a înregistrat o revenire în cursul anului 2025, crescând cu 28% până la 903.300 de unități. Redresarea a reflectat o combinație favorabilă de factori:
- creșterea bruscă a cererii de camioane

electrice cu baterii (BET) a făcut ca acestea să reprezinte 54% din totalul înmatriculărilor de camioane grele numai în decembrie 2025;
- reglementările de mediu și stimulentele guvernamentale care au accelerat retragerea camioanelor mai vechi prin subvenții generoase pentru schimbul vechi cu nou și extinderea zonelor de transport de marfă cu emisii zero;
- scăderea costurilor bateriilor, ceea ce înseamnă că (,) costul total de proprietate pentru camioanele grele electrice cu baterii (BET) a fost raportat a fi cu 20-30% mai mic decât cel al camioanelor diesel în 2025.
Se preconizează că piața va înregistra o scădere în 2026, pe măsură ce unii dintre factorii care au determinat creșterea din 2025 vor fi eliminați sau reduși. De la 1 ianuarie, scutirea de taxa de achiziție pentru vehiculele cu energie nouă a fost redusă cu 50%, rata de impozitare crescând de la zero la 5%. Deoarece o parte din cererea din 2025 a fost anticipată, acest lucru se va reflecta și în rezultatul din 2026, la fel ca și impactul negativ al conflictului din

Oriental Mijlociu.

Vă rugăm să rețineți că baza datelor chineze a fost modificată începând cu 2022. Anterior, vânzările includeau exporturile, dar acestea au fost excluse de atunci. Nu sunt disponibile suficiente detalii pentru a ajusta anii anteriori, când includerea exporturilor a umflat semnificativ cifrele.
Exporturile din China au crescut puternic în ultimii ani, exporturile de camioane grele ajungând la 295.000 de unități în 2024 și la aproximativ 330.000 în 2025.

India

Piața camioanelor din India a prezentat de mult timp o volatilitate mai mare decât piața vehiculelor ușoare, cu o variație medie anuală (plus sau minus) de 26,6% în cei 20 de ani până în 2024. Este de remarcat faptul că toate perioadele de scădere a vânzărilor din acea perioadă: 2000-2001, 2007-2008, 2012-2013 și 2019-2020, au durat doar doi ani. Chiar și în condițiile extraordinare ale pandemiei de COVID-19, această observație a rămas valabilă.



Cu toate acestea, reducerea din septembrie 2025 a Taxei pe bunuri și servicii (GST) din India de la 28% la 18% a constituit o excepție de la această regulă generală. Înainte de această modificare, cererea din 2025 se situa sub nivelurile de acum un an pentru al doilea an consecutiv, dar a crescut puternic în ultimul trimestru, încheind anul cu o creștere de 7,6%, la 378.100 de unități.

Inițial, se anticipa o creștere suplimentară pentru 2026, susținută de numeroși factori, printre care impactul pe întregul an al modificării GST, activitatea constantă de transport de marfă, condițiile financiare favorabile, investițiile continue în infrastructură, cererea sănătoasă de înlocuire și o politică de casare. Cu toate acestea, conflictul din Orientul Mijlociu a generat incertitudine, determinând mulți cumpărători să adopte o abordare de „așteptare și observare”. În consecință, prognoza a fost redusă de la o creștere de 5-6% la practic zero.

America de Nord

După o scădere de 1,4% în 2024, se aștepta o slăbire suplimentară a pieței nord-americane în 2025, iar acest lucru s-a și întâmplat. Scăderea totală a fost de 17,5%, incluzând scăderi de 23% în Canada, 55% în Mexic și 12,8% în SUA. Marile flote au amânat achizițiile în speranța că incertitudinea privind tarifele, comerțul și economia se va atenua.

O scădere de 16% a vânzărilor cu amănuntul din SUA în primul trimestru al anului 2026 sugerează că piața se îndreaptă către un alt an de declin, dar

comenzile au crescut, Volvo raportând o creștere de 78%, iar Traton de 81%. Având în vedere un decalaj tipic de aproximativ șase luni între plasarea unei comenzi și livrarea camionului către client, impactul asupra vânzărilor al nivelului ridicat al comenzilor înregistrate nu se va resimți până în a doua jumătate a anului 2026, dar se anticipează că va fi suficient pentru a crește cifra anuală cu 5-6%.

UE și Regatul Unit

Cererea de camioane în regiune a atins un vârf ciclic de 374.000 de unități în 2019. Se preconiza deja o scădere în 2020, iar pandemia a accelerat declinul la 28%. Cererea s-a redresat în următorii trei ani, atingând un nou vârf ciclic de 385.000 de unități în 2023, înainte de a scădea cu 7% în 2024 și cu 5,4% în 2025.

Deoarece mulți operatori și-au prelungit deja durata de viață a flotelor, nevoia de înlocuire a devenit mai urgentă. Cu toate acestea, conflictul din Orientul Mijlociu îi determină pe unii să-și amâne deciziile de investiții, limitând potențialul de creștere. Acest lucru a fost confirmat de Scania, care a raportat un nivel bun al comenzilor înregistrate în primele două luni ale anului 2026, dar o scădere distinctă în martie. În consecință, perspectivele actuale pentru 2026 indică o creștere modestă de 4% a cererii, determinată mai ales de cererea de înlocuire, mai degrabă decât de o extindere a capacității de transport rutier de marfă.

Brazilia

Brazilia depinde de camioane pentru

aproximativ 68% din transportul de marfă (2024, tone-km). Cererea de camioane, în special în segmentul camioanelor grele, este puternic influențată de marile companii de transport. La fel ca în alte piețe cu acest tip de structură, concentrarea puterii de cumpărare în mâinile unui număr redus de jucători tinde să crească volatilitatea. În cadrul sectorului camioanelor, proporția camioanelor grele vândute a înregistrat o tendință ascendentă în ultimii 20 de ani, atingând un nou vârf de 83% în 2024, înainte de a scădea la 80% în 2025. Acest lucru reflectă modelul observat pe multe alte piețe cu sectoare de transport în curs de maturizare, care se orientează către camioane mai grele pentru a obține câștiguri de eficiență.

Cererea de camioane în 2023 a fost afectată de activitatea de pre-cumpărare din anul precedent, înainte de introducerea standardelor de emisii echivalente cu Euro 6. În 2024, piața a crescut cu 18,3% până la 117.600 de unități, iar cererea s-a conformat așteptărilor în 2025, scăzând cu 8% până la 108.200 de unități. Se anticipează o ușoară redresare în 2026, dar aceasta ar putea fi ușor compromisă de conflictul din Orientul Mijlociu.

Structura industriei

Industria globală a camioanelor în 2025 a fost dominată de grupuri de producători cu o producție de peste 150.000 de unități. Cei zece producători de top din acel an au reprezentat 76% din volumul industriei pentru camioanele de peste 6 tone.

Maricica Murdărica – protectoarea infractorilor de la Giurgiu

Valentina Șerbănescu, zisă „Maricica Murdărica”, șefa controlului intern din Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), pare să transforme rapoartele disciplinare într-un mecanism de protecție pentru angajații corupți de la ACI Giurgiu.

În loc de concluzie: Chiar și atunci când taxatorii infractori au fost prinși cu mâinile în banii oamenilor sau ai statului.

Murdărica pune legea la murat

Potrivit Codului muncii, Legea nr. 53/2003, art.252, alin.1, angajatorul dispune aplicarea sancțiunii disciplinare printr-o decizie emisă în formă scrisă, în termen de 30 de zile calendaristice de la data luării la cunoștință despre săvârșirea abaterii disciplinare, dar nu mai târziu de 6 luni de la data săvârșirii faptei. Textul este clar, limpede, românesc, fără metafore și fără șlapi: ai aflat de faptă, cercetezi, dai decizie, sancționezi.

La CNAIR însă, legea trece mai întâi prin bucătăria Maricicăi Murdărica. Acolo se lasă la rece, se întoarce pe partea cealaltă, se mai pune puțină birocrație peste ea, se mai uită într-un sertar și, când este scoasă, nu mai miroase a sancțiune, ci a prescripție.

În loc de concluzie: Legea spune „maximum 6 luni”, Murdărica citește „minimum 6 luni, dacă se poate și mai mult”.

Giurgiu, fabrica de bani de la marginea podului

Agenția de Control și Încasare (ACI) Giurgiu nu este o simplă gheretă de taxare, ci un loc cu tradiție, parfum și istorie. Nu parfum de integritate, ci parfum de bani mărunți transformați în bani mari, de POS-uri folosite creativ și de șoferi străini care pleacă mai săraci din România decât au intrat.

Raportul arată cazuri simple,

aproape primitive: șoferi care trebuiau să plătească 15 lei au fost taxați cu 30 lei sau 60 lei, fără să li se arate suma pe terminalul POS și fără să primească documentele plății. Nu vorbim despre erori cosmice, despre algoritmi scăpați de sub control sau despre inteligență artificială rebelă, ci despre mâna omului pe buton și despre ochiul șoferului ținut departe de ecran.

În loc de concluzie: La ACI Giurgiu, matematica pare simplă: 15 lei pentru CNAIR, restul pentru marea structură de șpăgari din CNAIR.

Furtul cu bon fiscal corect și POS obraznic

Mecanismul descris în raport este de o obrăznicie aproape didactică. Operatorul introducea manual în POS o sumă mai mare decât tariful legal, șoferul plătea cu cardul, iar bonul fiscal era emis pe suma corectă, mai mică. Adică în acte părea că totul este frumos, fiscalizat, european, cu Dunărea în fundal și Schengen în suflet.

În realitate, diferența dintre suma plătită și suma fiscalizată trebuia acoperită cumva. Iar aici intră în scenă partea de „artă aplicată”: tranzacții compensate, înregistrări care nu bat cap la cap, chitanțe POS care nu ajung la șofer și rapoarte zilnice care par scrise de cineva care a descoperit contabilitatea într-o pungă de un leu.

În loc de concluzie: Când bonul spune una, POS-ul spune alta și șoferul nu primește nimic, nu mai e eroare. E hoție cu interfață electronică.

Paraschiv și Scutelnicu, eroii POS-ului manual

Raportul indică explicit salariați ai ACI Giurgiu, printre care Paraschiv Mihai Robert și Scutelnicu Robert Andrei. Nu apar ca personaje de decor, nu sunt umbre administrative, ci oameni concreți, legați de tranzacții concrete, cu ore, bonuri fiscale, chitanțe POS și imagini video.

Într-un stat normal, asemenea

cazuri se mișcă repede: verificare, cercetare disciplinară, decizie, eventual sesizare penală solidă, nu „adresă în doi peri”. În CNAIR, cazul intră pe circuitul sacru al controlului intern, unde timpul curge altfel, ca într-o gaură neagră cu șlapi la intrare.

În loc de concluzie: La Giurgiu, șoferii au fost taxați în plus, dar timpul lucrează în favoarea celor prinși.

Cronologia care nu iartă

Sesizările au venit în august 2025. Controlul a început după aceea. Raportul a ajuns să fie emis în ianuarie 2026. Pe hârtie, pare o succesiune administrativă. În realitate, este exact genul de cronologie care trebuie citită cu Codul muncii în față și cu un calendar în mână.

Pentru că, atunci când termenul maxim de 6 luni curge nemilos de la data faptei, fiecare zi de „analiză”, fiecare mapă plimbată, fiecare decizie greșită și fiecare revenire procedurală devine aur pentru cel cercetat. Iar când deciziile sunt greșite de trei ori, nu mai vorbim despre neatenție, ci despre o competență remarcabilă în direcția greșită.

În loc de concluzie: Unele instituții se mișcă greu din prostie. La CNAIR, uneori par să se miște greu cu mare precizie.

Cercetarea disciplinară, sport extrem la CNAIR

Ca să se ajungă la sancțiuni, cineva trebuia să facă procedura corect, la timp și cu mintea la lege, nu la protecția băieților de la ghișeu. Numai că, în universul Murdăricăi, cercetarea disciplinară seamănă cu o probă de triatlon birocratic: alergi după semnături, înoți prin hârtii și, la final, cazi de pe bicicletă fix înainte de termen.

Sursele noastre spun că deciziile au fost greșite de trei ori. Trei! Nu o dată, nu de două ori, ci de trei ori, ca în poveștile populare cu zmei, doar că aici zmeul este termenul de prescripție, iar Făt-Frumos nu mai

ajunge niciodată cu sancțiunea la timp.

În loc de concluzie: Când o decizie se greșește de trei ori, nu e redactare slabă. E protecție cu repetiție.

„Integritatea” care spală pe mâini, nu curăță sistemul

Valentina Șerbănescu, A.K.A. „Maricica Murdărica”, conduce controlul intern și zona de integritate din CNAIR. Adică exact structurile care ar trebui să fie coșmarul celor care fură, mint, mușamalizează sau încasează bani cu POS-ul de parcă ar fi la bălci.

Numai că, în practică, Maricica pare mai degrabă moașa prescripțiilor decât șefa integrității. Nu taie în carne vie, ci pune comprese calde pe dosare. Nu trimite rapid lucrurile acolo unde trebuie, ci le plimbă până când vina pot respira ușurați.

În loc de concluzie: Integritatea Murdăricăi nu e sabie. E prosop umed pus pe fruntea infractorului obosit.

„Ana are mere” și raportul are termen

Despre Murdărica am mai publicat deja multe date. Într-o scrisoare, o fostă angajată a CNAIR o acuza că ar funcționa profesional la nivelul „Ana are mere”. Formula este dură, dar realitatea pare să o confirme: când ai pe masă fapte, termene, rapoarte, comisii și posibile infracțiuni, nu ai voie să tratezi documentele ca pe fișe de colorat. La CNAIR, însă, raportul nu este doar raport. Este obiect de mobilier. Stă. Așteaptă. Se încălzește. Se răcește. Se uită. Se regăsește. Se retrimite. Se corectează. Se greșește. Se mai greșește o dată. Și, la final, se constată că termenul legal a plecat de mult din clădire.

În loc de concluzie: Dacă „Ana are mere”, Murdărica are sertare.

Cine plătește spectacolul?

CNAIR trăiește din bani publici, rovinietă, taxe și tarife. Din acești bani, în jur de 75% se duc pe

salariile angajaților companiei. Aceștia sunt banii oficiali, vizibili, trecuți prin hârtii, rapoarte, bugete și explicații pentru contribuabil. Dar la ACI-uri a existat mereu și legenda banilor negri: pungi, atenții, protecții, ture profitabile, sisteme paralele și șoferi taxați după inspirația operatorului. Dacă partea oficială a CNAIR se duce pe salarii, partea neoficială pare să fi funcționat multă vreme ca un ecosistem cu viață proprie.

În loc de concluzie:

Contribuabilul plătește salariile, șoferul plătește taxa, iar sistemul pare să-și ia bacșiful.

Cine este, de fapt, Maricica Murdărica

Valentina Șerbănescu, poreclită de colegi „Maricica Murdărica”, nu este o necunoscută rătăcită prin organigrama CNAIR. Ea este șefa Serviciului Control Intern și coordonează zona de integritate, adică exact locul din care ar trebui să se vadă mizeria instituțională înainte să ajungă la parchet, în presă sau în buzunarele băieților deștepți. În loc să fie spaima neregulilor, Murdărica a devenit, în folclorul companiei, un fel de patroană a sertarelor unde dosarele intră vii și ies prescrise.

Personajul are deja mitologia lui. A apărut la evenimente oficiale despre anticorupție în șlapi, cu picioarele murdare, într-o scenă care ar trebui predată la școala de comunicare instituțională sub titlul „Cum să compromiți vizual ideea de integritate în trei pași și două tălpi”. În timp ce vorbea despre etică, imaginea transmitea talcioc, nepăsare și sfidare. Dacă anticorupția avea nevoie de o mascotă tragicomică, CNAIR a găsit-o: șlapi de plastic, unghii negre și pretenții de autoritate morală. Acasă, integritatea nu pare să fi făcut carieră mai bună. Soțul ei, Alexandru-Ioan Șerbănescu, cunoscut public ca Alin Șerbănescu și poreclit „Drinky”, purtătorul de cuvânt al CNAIR, a fost citat într-un dosar penal la Direcția

Națională Anticorupție (DNA), pentru complicitate la abuz în serviciu, în formă continuată. Cu alte cuvinte, familia care predică integritatea în CNAIR pare să aibă acasă un manual propriu, cu paginile cele mai importante lipite între ele.

Murdărica este același personaj despre care s-a scris că vine la serviciu târziu, pleacă devreme, se laudă cu relații, țipă la oameni, cere rapoarte, blochează colaborări și tratează controlul intern ca pe o moșie personală. În loc să fie gardianul regulilor, pare administratorul excepțiilor. În loc să curețe sistemul, pare să-i dea cu parfum peste igrasie.

În loc de concluzie: Maricica Murdărica nu este o simplă funcționară. Este portretul viu al integrității care intră în instituție pe ușa din față și iese pe sub birou, în șlapi.

Vă prezentăm în continuare integral raportul de control:

„COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A. [...] DEPARTAMENTUL CONTROL INTERN, INTEGRITATE ȘI CFG Compartimentul Control Intern Nr. 14A/9/09.01.2026

Aprobat,
Director General
Cristian Pistol

RAPORT DE CONTROL

Prin adresa nr. 12/2223/24.09.2025, înregistrată la Departamentul Control Intern, Integritate și C.F.G. – Compartimentul Control Intern cu nr. 14A/257/24.09.2025, D.V.I.C. a înaintat Nota nr. 12/2222/24.09.2025, semnând că la nivelul acestei structuri au fost înregistrate trei petiții ale unor utilizatori de autoturisme înmatriculate în străinătate, prin care au sesizat suprataxarea tarifului de trecere a podului peste Dunăre la ieșirea din țară, de către salariați din ACI Giurgiu.

I. Activități de verificare

1. Din analiza sesizărilor formulate au rezultat următoarele:

1.1. Prin e-mailul înregistrat la C.N.A.I.R. S.A. cu nr. 92/94025/18.08.2025, conducătorul autovehiculului cu numărul de înmatriculare WY4062J a sesizat faptul că, în data de 15.08.2025, ora 15:40, salariatul ACI Giurgiu i-a încasat o taxă dublă a tarifului de trecere pentru pod, în valoare totală de 30 lei.

Petentul nu a atașat o dovadă în acest sens, iar din verificările efectuate în bazele de date rezultă că pentru autoturismul cu numărul de înmatriculare WY4062J a fost încasat, în ACI Giurgiu – ieșire pod, tariful de trecere corespunzător categoriei autoturism, în valoare de 15 lei, cu bonul fiscal nr.

651/15.08.2025, ora 15:42:06, tip încasare: CARD, banda 4, de către operatorul Paraschiv Mihai Robert (conform extras din Raport încasări – Taxare Pod Giurgiu pentru data de referință, atașat).

1.2. Prin e-mailul înregistrat la C.N.A.I.R. S.A. cu nr. 92/95337/20.08.2025, conducătorul autovehiculului cu numărul de înmatriculare ONY58067 a sesizat faptul că, în data de 19.08.2025, în jurul orei 12:43, salariatul ACI Giurgiu i-a încasat 60 lei, contravaloarea tarifului de trecere a podului dunărean pentru autovehiculul în cauză, deși taxa corectă trebuia să fie echivalentul a 3 euro (15 lei). Petentul a atașat o copie după chitanța nr. 459588, ca dovadă a achitării contravalorii de 60 lei prin

mijloc electronic de plată (card), iar din verificarea extrasului Raportului zilnic de încasări – Pod Giurgiu reiese că în ACI Giurgiu operatorul Scutelnicu Robert Andrei ar fi încasat contravaloarea tarifului de trecere pod, pentru care a fost emis bonul fiscal nr. 316/19.08.2025.

1.3. Prin e-mailul înregistrat la C.N.A.I.R. cu nr. 92/95893/21.08.2025, conducătorul autovehiculului cu numărul de înmatriculare WY779EP sesizează faptul că, în data de 19.08.2025, la ieșirea din România prin punctul ACI Giurgiu, a plătit prin mijloc electronic de plată corespunzător trecerii podului dunărean, fără ca operatorul din ghișeul de taxare să-i prezinte suma pe POS și fără a-i înmâna dovezile plății (bon fiscal și chitanță



POS).

Tarifele de trecere pod cu mijloc de plată electronic, rezultate din raportul Settlement emis la data de 15.08.2025, la finalul timpului de muncă al salariatului Paraschiv Mihai Robert, cu datele referitoare la plata tarifelor de trecere pod cu mijloc de plată electronic stocate în sistemul de supraveghere instalat la ACI Giurgiu (care coincide cu situația Z a casei de marcat), în aceeași perioadă.

a. Extras din sistemul de tarifare vehicule plăți tarif trecere pod cu mijloc electronic de plată:

Categoria vehicul	c/valoare	total (lei)
vehicul TR. PERS ≤ 8+1 (autoturism)		
15	274	4110
vehicul MTMA ≤ 3,5 t	30	9
270		
vehicul TR. PERS > 9L ≤ 23L	60	
2	120	
vehicul MTMA > 3,5 t ≤ 7,5 t	60	
3	180	
vehicul TR. PERS > 23L	124	6
744		
vehicul MTMA ≥ 12 t; ≤ 3 axe	124	
1	124	

TOTAL: 295 vehicule – 5548 lei

b. Situație centralizată din Raportul Settlement:

Corespondență categorie vehicul c/valoare tarif (lei) număr tranzacții total (lei)		
vehicul TR. PERS ≤ 8+1 (autoturism)		
15	183	2745
vehicul MTMA ≤ 3,5 t	30	48
1440		
vehicul TR. PERS > 9L ≤ 23L	60	
6	360	
vehicul MTMA > 3,5 t ≤ 7,5 t	124	
7	868	
vehicul TR. PERS > 23L	90	1
90		
fără corespondență	45	1
45		

TOTAL: 246 tranzacții – 5548 lei

Rezultatul comparării datelor precizate relevă că, deși în sistemul de supraveghere sunt înregistrate cu 49 de tranzacții mai mult decât cele înregistrate în raportul Settlement

și există diferențe numerice între categoriile de vehicule pe nivel de tarifare, suma totală înregistrată în sistemul de supraveghere coincide cu suma totală rezultată din raportul Settlement emis la data de 15.08.2025 de terminalul POS.

Documentele emise de casa de marcat și de POS, care au marcate orele operațiunilor, analiza înregistrărilor din sistemul de supraveghere și a rezultatelor comparative ale datelor de mai sus dovedesc că Paraschiv Mihai Robert a folosit un mecanism de disimulare a însușirii unor sume încasate necuvenit, detaliat mai jos:

-a perceput taxe de pod mai mari decât cea stabilită oficial, prin introducerea eronată și intenționată de sume majorate pe terminalele POS;

-nu a înmănat chitanțele emise de POS conducătorilor auto aflați în tranzit și adesea grăbiți, astfel că aceștia nu aveau posibilitatea constatării imediate a neregulii, primind ulterior notificări bancare privind efectuarea unei plăți superioare celei datorate;

-a disimulat sumele încasate necuvenit prin înregistrarea fictivă a unor plăți cash ca fiind plăți cu mijloc electronic, pentru a diminua sau a acoperi în întregime sumele taxate suplimentar de la utilizatorii care tranzitaseră anterior punctul de trecere și au fost suprataxați pentru trecerea podului;

II. Constatări

2.1. Prin adresa nr. 14A/266/26.09.2025, Departamentul Control Intern, Integritate și CFG – Compartimentul Control Intern a solicitat D.R.D.P. București informații și documente privind:
-sesizările formulate de cetățenii care au tranzitat ACI Giurgiu, pe sensul de ieșire din România, care să reclame încasarea eronată/supravalorată a taxei de trecere peste Dunăre, precum și rezultatul verificărilor și măsurile dispuse;

-procedurile existente la nivelul D.R.D.P. București/ACI Giurgiu, actualizate la zi, care cuprind obligațiile de serviciu ale salariaților

privind modul de încasare și decontare la finalul turei a tarifului de trecere, pe sensul de ieșire din România;

Prin adresa nr. 14A/266/26.09.2025, Departamentul Control Intern, Integritate și CFG – Compartimentul Control Intern a solicitat D.V.I.C. informații și documente privind:
-rapoartele (situație centralizată – excel) emise de Sistemul de Taxare și Control pentru ACI Giurgiu, sens ieșire din România, pentru luna august 2025;

-procedurile emise de D.V.I.C., actualizate la zi, care cuprind obligațiile de serviciu ale salariaților ACI, referitoare la modul de încasare și decontare la finalul turei a tarifului de trecere, pe sensul de ieșire din România;

-procedurile sau normele interne emise de D.V.I.C., care să reglementeze obligațiile salariaților ACI, pe sensul de ieșire din România în spațiul Schengen, în cazul în care constată că un vehicul înmatriculat în străinătate a circulat pe drumurile naționale și autostrăzile din România fără rovinietă/A.S.T. corespunzător;

Prin adresele nr. 14A/294/13.10.2025 și nr. 14A/300/16.10.2025, Departamentul Control Intern, Integritate și CFG – Compartimentul Control Intern a solicitat ACI Giurgiu informații și documente privind:
-fișele de post ale salariaților Paraschiv Mihai Robert și Scutelnicu Robert Andrei;

-planificarea pe ture pentru luna august 2025;
-chitanțele emise de aparatul POS pentru tranzacțiile încasate de salariatul Paraschiv Mihai Robert în data de 16.08.2025, precum și de salariatul Scutelnicu Robert Andrei în datele de 19.08.2025 și 21.08.2025;
-înregistrările video ale camerelor de supraveghere montate în interior-exteriorul ghișeului de pe banda 4, sens ieșire din România, pentru data de 15.08.2025, intervalul orar 15:30–16:00, de pe banda 4, sens ieșire din România, pentru data de 19.08.2025, intervalul orar 12:35–12:55, și de pe banda 4, sens ieșire din România,

pentru data de 19.08.2025, intervalul orar 11:40–12:00;

-dovada prelucrării salariaților anterior menționați cu privire la aplicarea procedurilor de lucru PO-SAA.02 – „Încasarea tarifului pentru trecerea podului peste Dunăre pe sensul de ieșire din țară în ACI Giurgiu” și PO-ACI.11 „Efectuarea controlului privind activitatea desfășurată în Agențiile de Control și Încasare din punctele de trecere a frontierei și în Agențiile de Încasare de la Podurile dunărene”;

Au fost solicitate, de la salariații Pârghie Daniel, șef ACI Giurgiu, și Cristea Daniela, economist în cadrul ACI Giurgiu, notele de relații nr. 14A/321/07.11.2025 și nr. 14A/320/07.11.2025.

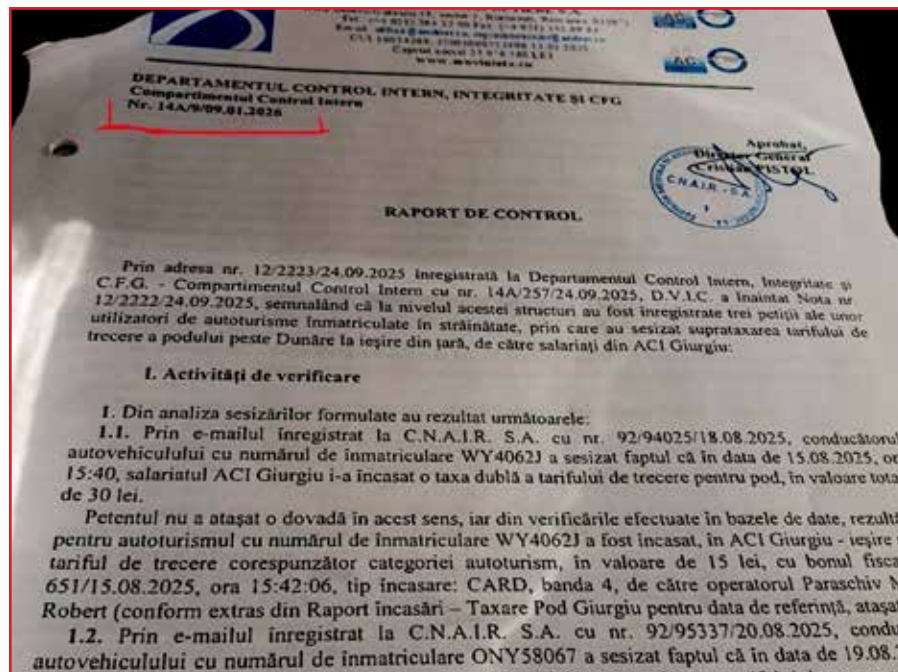
II. Constatări

2.2. Salariații ACI Giurgiu care desfășoară activități de încasare a tarifului de trecere peste podul dunărean ocupă funcția de „controlori de trafic”, având ca principală atribuție încasarea tarifelor pentru utilizarea rețelei de drumuri naționale/poduri dunărene.

Încasarea acestor tarife se face atât cash, cât și prin mijloace de plată electronice, salariații având la dispoziție un terminal POS, în care sumele de încasat sunt introduse manual, iar bonul fiscal este emis în mod automat după alegerea câmpului corespunzător categoriei vehiculului tarifat din aplicația casei de marcat fiscalizate instalate în calculatorul de serviciu.

Cuantumul sumelor încasate pentru trecerea peste podul dunărean este reglementat de Ordonanța Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, actualizată, iar salariații au obligația de a încadra corespunzător vehiculul în funcție de masa, dimensiunea și categoria acestuia, în baza certificatului de înmatriculare al utilizatorului.

Pe parcursul desfășurării activității curente, salariații controlori de trafic au obligația de a înmâna utilizatorilor atât bonul fiscal, cât și chitanța



terminalului POS și, la cerere, factura aferentă tarifului încasat, odată cu finalizarea tranzacției, iar la finalul turei predau casierului cu atribuții de colectare în punctul de lucru sumele încasate, „Raportul zilnic Z” din casa de marcat pentru toate sumele încasate, bonurile anulate împreună cu notele de relații, „Raportul zilnic Settlement” din POS pentru sumele încasate prin mijloc de plată electronic, însoțit de chitanțele POS și raportul abonamente înregistrate însoțit de formulare cupon înregistrate.

2.3.Referitor la aspectele sesizate prin petițiile ce fac obiectul prezentelor verificări, din coroborarea informațiilor și documentelor puse la dispoziție de petenți, D.V.I.C., D.R.D.P. București – Serviciul ACI și AST, conducerea ACI Giurgiu și imaginile înregistrate de sistemele de supraveghere video, s-au stabilit următoarele:

2.3.1.În data de 15.08.2025, ora 15:40, salariatul Paraschiv Mihai Robert a încasat cu mijloc de plată electronic suma de 30 lei, reprezentând contravaloarea tarifului de trecere pod pentru autoturismul cu numărul de înmatriculare WY4062J, deși valoarea legală a tarifului de trecere pentru acest vehicul era

de 15 lei, valoare consemnată și în bonul fiscal emis cu nr. 651/15.08.2025.

Declarația salariatului că „a tastat greșit”, dată cu ocazia verificărilor efectuate D.R.D.P. București – Serviciul ACI și AST, nu poate fi susținută deoarece:

-chitanța nr. 457818, în valoare de 30 lei, emisă de terminalul POS 81022118 la ora 15:41:52, nu a fost depusă casierului colector, iar odată cu depunerea monetarului nu a depus o notă de relații referitoare la o încasare suplimentară bonului fiscal emis cu nr. 651/15.08.2025 pentru această tranzacție;

-înregistrările din sistemul de supraveghere video, instalat legal în cabinetele de lucru, au fost consemnate în procesul verbal nr. 14A/323/07.11.2025 și relevă că Paraschiv Mihai Robert a verificat în două rânduri suma afișată după tastare, după care a prezentat utilizatorului pentru plată terminalul POS, fără ca acesta să poată vizualiza suma. Ulterior a grăbit plecarea șoferului, fără a-i înmâna chitanța POS sau bonul fiscal nr. 651/15.08.2025, în valoare de 15 lei, scos ulterior plecării acestuia;

2.3.2. În data de 19.08.2025, în jurul orei 12:43, salariatul Scutelnicu Robert Andrei a încasat cu mijloc

de plată electronic suma de 60 lei, reprezentând contravaloarea tarifului de trecere pod pentru autoturismul cu numărul de înmatriculare ONY58067, deși valoarea legală a tarifului de trecere pentru acest vehicul era de 15 lei.

Din analiza documentelor și a înregistrărilor video a rezultat că:
-chitanța POS emisă pentru suma de 60 lei nu a fost înmănată utilizatorului;

-bonul fiscal emis pentru această tranzacție reflectă valoarea corectă de 15 lei;

-diferența dintre suma încasată și cea fiscalizată nu a fost justificată prin documente sau note de relații depuse la predarea monetarului;

-înregistrările video arată că operatorul a introdus manual suma de 60 lei în terminalul POS și a poziționat aparatul astfel încât utilizatorul să nu poată vizualiza valoarea înainte de efectuarea plății;
-ulterior efectuării plății, operatorul nu a înmănat documentele aferente tranzacției și a facilitat părăsirea rapidă a punctului de taxare de către conducătorul auto;

2.3.3. În data de 19.08.2025, în intervalul orar 11:40–12:00, în punctul ACI Giurgiu, salariațul Scutelnicu Robert Andrei a încasat contravaloarea tarifului de trecere pod pentru autoturismul cu numărul de înmatriculare WY779EP prin mijloc electronic de plată, fără a prezenta suma pe terminalul POS și fără a înmăna chitanța POS și bonul fiscal aferent tranzacției.

Din analiza înregistrărilor video și a documentelor aferente a rezultat că:

-operatorul a introdus manual suma pe terminalul POS fără a face vizibilă valoarea pentru utilizator;
-documentele fiscale aferente tranzacției nu au fost înmănate;
comportamentul operatorului a fost repetitiv și similar cu cel constat în celelalte situații analizate;

2.4. Din analiza comparativă a rapoartelor zilnice, a documentelor justificative și a înregistrărilor video, rezultă existența unui mecanism de operare prin care salariații implicați

au încasat sume mai mari decât cele datorate legal, prin:

-introducerea manuală în terminalele POS a unor valori superioare tarifelor legale;
-neafișarea valorii tranzacției către utilizator înainte de efectuarea plății;
-neînmanarea documentelor justificative (bon fiscal și chitanță POS);
-acoperirea diferențelor prin înregistrări ulterioare fictive sau prin compensări în cadrul operațiunilor zilnice de încasare;

2.5. Verificările efectuate au evidențiat că faptele descrise nu reprezintă incidente izolate, ci au caracter repetitiv, fiind favorizate de:
-introducerea manuală a sumelor în terminalele POS, fără un mecanism automat de corelare cu categoria vehiculului;
-lipsa unui control operativ eficient la nivelul punctului ACI Giurgiu;
-neaplicarea riguroasă a procedurilor interne privind încasarea și decontarea sumelor;

III. Concluzii

În urma verificărilor efectuate, s-a constatat că salariații Paraschiv Mihai Robert și Scutelnicu Robert Andrei, în calitate de controlori de trafic în cadrul ACI Giurgiu, au încălcat prevederile legale și procedurile interne aplicabile activității de încasare a tarifului de trecere peste podul dunărean, prin:

-încasarea unor sume mai mari decât cele stabilite conform legislației în vigoare;
-introducerea manuală, în terminalele POS, a unor valori superioare tarifelor legale;
-neafișarea valorii tranzacției către utilizatori înainte de efectuarea plății;
-neînmanarea documentelor justificative aferente tranzacțiilor (bon fiscal și chitanță POS);
-disimularea diferențelor rezultate prin înregistrări ulterioare fictive sau compensări în cadrul operațiunilor zilnice;
Faptele constatate au avut caracter repetitiv și au fost favorizate de deficiențe în organizarea și controlul activității la nivelul ACI Giurgiu.

IV. Măsuri propuse

Având în vedere cele constatate, se propun următoarele măsuri:
-dispunerea cercetării disciplinare a salariaților implicați, în conformitate cu prevederile legislației muncii și ale regulamentelor interne;
-analizarea oportunității sesizării organelor competente, în vederea stabilirii eventualei existențe a unor fapte de natură penală;
-instruirea suplimentară a personalului ACI privind respectarea procedurilor de lucru referitoare la încasarea și decontarea tarifelor;
-implementarea unor măsuri tehnice care să elimine posibilitatea introducerii manuale a sumelor în terminalele POS sau să asigure corelarea automată a tarifelor cu categoria vehiculului;
-intensificarea controalelor operative la nivelul punctelor de încasare;

V. Alte mențiuni

Prezentul raport de control va fi transmis structurilor competente din cadrul C.N.A.I.R. S.A., în vederea analizării și dispunerii măsurilor care se impun.

Întocmit,
Compartiment Control Intern"

În loc de concluzie:

Documentul nu mai lasă loc de poezie administrativă: la Giurgiu s-a furat, iar la București s-a tras de timp.

Genul programului: PAMFLET!

Coloana a cincea este o rubrică de pamflet și trebuie tratată ca atare. De asemenea, vă avertizăm că pentru realizarea acestei rubrici folosim programe avansate de Inteligență Artificială (AI).

Le mulțumim tuturor prietenilor noștri care ne sprijină cu informații de calitate premium.

Îi rugăm pe toți cei care vor să ne trimită informații, documente, fotografii sau videoclipuri să ne contacteze prin e-mail la adresa: director@tirmagazin.ro.

**DE LA PRODUCĂTORII
REALITY SHOW-ULUI VIRAL
“CONTROALELE ISCTR”**



**UN SERIAL DEDICAT
STĂRII DEZASTRUOASE
A INFRASTRUCTURII RUTIERE
ROMÂNEȘTI**

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



999€ / LUNĂ

CAMION CU BENEFICII REALE.

SCANIA
SUPER



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

10%

10% AVANS



RATE LUNARE

999 EUR pentru primele 6 luni



PROMOȚIE

Ofertă valabilă pentru livrările efectuate
până la sfârșitul lunii octombrie



PACHET DE SERVICE COMPLET

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



STOC LIMITAT

Număr limitat de unități
disponibile pe stoc

PACHET
SERVICE
COMPLET

3
ANI

SCANIA