

INVESTIGATORUL'S



# *UNTRR: SCHEMA DE RAMBURSARE A ACCIZEI*

**PG.14**



MARTIE 2026  
14.9 LEI  
[www.tirmagazin.ro](http://www.tirmagazin.ro)



**RADU DINESCU,  
SECRETAR  
GENERAL UNTRR  
PG.24**

# 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



**06** MAN - NOUL "LION KING"  
DE 250 DE TONE



**10** PERFORMANȚA SCANIA  
ÎN ANUL 2025



**18** IVECO ON A CÂȘTIGAT  
PRESTIGIOSUL PREMIU  
IF DESIGN AWARD 2026



**20** ROMÂNIA. SCHMITZ  
CARGOBULL ÎNCEPE  
OPERAȚIUNILE LA NOUA  
UNITATE DE PRODUCȚIE  
DIN ORADEA



## UNTRR CERE REDUCEREA ACCIZEI LA MOTORINĂ SAU EXTINDEREA SCHEMEI DE RAMBURSARE PENTRU TRANSPORTATORI

**Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) solicită Guvernului adoptarea urgentă a unor măsuri pentru limitarea impactului creșterii prețului motorinei asupra transportului rutier și asupra economiei.**

"Motorina reprezintă aproximativ 40% din costul total al transportului rutier, iar o creștere de 25% a prețului carburantului poate majora în mod direct costurile de transport cu minim 10%. În lipsa unor măsuri de sprijin sau a unei fiscalități competitive, această presiune poate afecta stabilitatea lanțurilor logistice și competitivitatea transportatorilor români pe piața europeană. În acest context, UNTRR solicită reducerea accizei la motorină la nivelul minim european sau, alternativ, extinderea după finalul lunii martie 2026 până la finalul anului și majorarea schemei de rambursare a accizei pentru transportatori de la 65 bani la 1,12 lei/litru. Prețul motorinei fără taxe era foarte apropiat între statele membre, situându-se la aproximativ 0,80 €/litru în România, 0,81 €/litru în Ungaria și Croația, Franța și 0,89

€/litru în Germania, ceea ce indica faptul că diferențele de preț la pompă erau generate în principal de nivelul accizelor și al TVA, ultimele zece zile au avut evoluții extrem de diferite în statele membre UE, cu creșteri de cca 20% în cele mai multe state precum Austria, Cehia, Franța, Germania, Olanda și de până la 48% în Spania, în timp de în Croația și Slovenia creșterile au fost sub 2%, situația fiind extrem de volatilă. În prezent, acciza la motorină în România este de aproximativ 550 euro/1000 litri, semnificativ peste nivelul minim european de 330 euro/1000 litri. În același timp, alte state europene adoptă măsuri pentru a limita impactul creșterii rapide a prețurilor la carburant. De exemplu, în Portugalia guvernul a decis reducerea temporară a accizei aplicate motorinei, iar în Italia Ministerul Economiei analizează

de câteva zile posibilitatea activării mecanismului de „acciză mobilă”, un sistem care permite statului să utilizeze veniturile suplimentare din TVA generate de creșterea prețurilor la combustibili pentru a reduce accizele aplicate benzinei și motorinei. Diferențele de taxare determină deja transportatorii români să alimenteze în alte state din regiune, precum Ungaria, Croația, Slovenia sau Bulgaria, ceea ce înseamnă pierderi pentru bugetul României. Creșterea prețului motorinei afectează direct și semnificativ transportatorii. Pentru a limita efectele asupra economiei în general, UNTRR propune două măsuri posibile și una complementară, funcție de evoluția prețului carburantului:

1. Reducerea accizei la motorină de la aproximativ 550 euro/ 1000 litri la nivelul minim european de



330 euro/1000 litri, măsură care ar putea reduce prețul carburantului cu aproximativ 1,35 lei/litru (1,12 lei din acciză și 0,23 lei din TVA).

2. În lipsa reducerii accizei, UNTRR solicită extinderea schemei de rambursare a accizei cel puțin până la finalul anului și majorarea valorii rambursate la 1,12 lei/litru.

Complementar, UNTRR propune reluarea mecanismului de compensare a carburantului aplicat în perioada pandemiei, prin subvenționarea cu 0,5 lei/litru, în funcție de evoluția prețului carburanților.

UNTRR subliniază că stabilitatea sectorului transporturilor depinde de predictibilitatea politicilor fiscale.

Guvernul nu poate obține predictibilitate dacă nu oferă predictibilitate. În lipsa acesteia, piața reacționează prin scenarii pesimiste și prin mutarea alimentării în alte state.

Creșterea prețului la carburant și la energie duce la o creștere accelerată a inflației și o frânare puternică a consumului, cu impact dramatic asupra companiilor de transport care nu își vor mai putea acoperi costurile de funcționare.

În aceste condiții este necesar transferul integral și imediat al majorărilor cu costul carburantului de la firmele de transport către clienți, altfel firmele de transport dacă nu își vor putea acoperi costurile variabile și cu atât mai puțin costurile fixe, în condițiile scăderii volumelor, vor fi condamnate la un faliment rapid, ținând cont că industria de transport rutier din România operează cu o marjă de sub 5%.

În România la un consum anual 8,6 miliarde de litri de motorină statul vizează la o acciză pe motorină de 2804,29 lei/1000 litri, încasări de 24 miliarde de lei, în timp ce pentru cele 2 miliarde de litri de benzină, la 3059,9 lei/1000 litri, statul vizează încasări de cca 6 miliarde de lei. În România, accizele sunt taxele cu cel mai ridicat nivel de colectare. Reamintim densitatea motorinei 0,845 kg/l și a benzinei de 0,77 kg/l, pentru a evita confuzia față de raportarea accizelor de carburant la tonă.

Astăzi România are o motorină mai scumpă decât

în Ungaria cu 22 eurocenți/litru după deducerea TVA de 27% și rambursare parțială a accizei din Ungaria – care se realizează cu precizie la termenele așteptate, oferind o bună predictibilitate transportatorilor. Transporturile rutiere internaționale de mărfuri reprezintă sectorul de activitate cu cea mai mare contribuție la exportul de servicii al României din ultimii 10 ani, în fiecare an depășind 25% din valoarea serviciilor exportate de România.", se spune în comunicatul UNTRR din 11 martie 2026.

Problema

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

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

**Preferatii transporturilor agabaritice.**



## MAN - NOUL "LION KING" DE 250 DE TONE

- **MAN sărbătorește premiera mondială a noului cap tractor heavy-duty de 250 de tone ca soluție de serie din fabrică**
- **Noul camion heavy-duty este construit ca vehicul complet în unitățile de producție din Munchen și Wittlich**
- **Modelul de top TGX extinde portofoliul MAN de la 3,5 la 250 de tone**
- **Primul vehicul pentru client merge către partenerul de închiriere MAN, BFS**

MAN Truck & Bus transmite un semnal clar în clasa supremă a transporturilor grele prin lansarea unui nou cap tractor heavy-duty TGX 41.640 8x4/4, cu o masă totală de 250 de tone. Vehiculul cu patru axe și 640 CP deplasează cu ușurință turbine mari de sute de tone pentru turbine eoliene, transformatoare de înaltă tensiune sau chiar submarine întregi. Printre altele, MAN TGX dispune de un ambreiaj cu convertizor de cuplu, o cutie de viteze special concepută pentru sarcini extreme și sisteme hidraulice și pneumatice puternice care permit direcționarea și nivelarea precisă a celor 30 sau mai multe axe ale remorcilor heavy-duty în orice situație de deplasare.

Noua gamă heavy-duty este o soluție completă din fabrică realizată de MAN Individual: vehiculul de bază cu patru axe este produs în uzina din Munchen și apoi echipat cu cuple heavy-duty, răcire întărită și rezervoare de motorină și hidraulice la centrul MAN Truck Modification Center din Wittlich.

Camionul de înaltă performanță vine cu aceleași servicii complete post-vânzare, garanții și servicii de finanțare ca toate vehiculele de serie. Astfel, MAN devine unul dintre puținii furnizori de soluții complete bazate pe producția de serie, de la 3,5 la 250 de tone, acoperind orice sarcină de transport, de la ușor la greu, cu modelele TGE, TGL, TGM, TGS și TGX – inclusiv complet

electrice la cerere între 12 și 42 de tone.

Friedrich Baumann, membru al Consiliului Executiv responsabil pentru Vânzări și Soluții pentru Clienți la MAN Truck & Bus, a prezentat noul cap tractor în prezența a aproximativ 80 de transportatori internaționali de transporturi agabaritice: „Prin noul nostru cap tractor de 250 de tone, revenim în disciplina supremă a transporturilor grele. Datorită expertizei MAN Individual, oferim clienților noștri un vehicul extrem de specializat, care combină performanța maximă, fiabilitatea și eficiența într-un singur pachet. În acest fel, transmitem încă o dată un semnal puternic pentru simplificarea



activității clienților noștri.”

### Primul client

MAN a livrat primul nou TGX heavy-duty de 250 de tone către specialistul german în închirieri BFS. Capul tractor de culoare albastru închis este disponibil pentru companiile de transport care au nevoie de vehicule într-un timp scurt pentru operațiuni deosebit de grele. „Suntem foarte mândri să avem chiar primul dintre aceste camioane speciale de înaltă performanță în flota noastră! Este nava amiral perfectă pentru flota noastră de închiriere de vehicule speciale și încă un punct de atracție în

parteneriatul nostru de 60 de ani cu MAN”, spune Jan Plieninger, director general BFS. El și echipa sa sunt parteneri de cooperare ai MAN pentru închirierea de vehicule comerciale: de la modele standard și vehicule speciale până la camioane de 250 de tone – cu închiriere flexibilă pe termen scurt sau lung și susținută de o rețea de service MAN cu peste 90 de ateliere proprii în Germania, Elveția, Croația și Țările de Jos.

**Noul TGX de 250 de tone: conceput pentru aplicații extreme de transport greu**  
În centrul noului model heavy-duty

se află motorul în linie cu șase cilindri MAN D3876, cu 640 CP și un cuplu de 3.000 Nm, disponibil într-un interval larg între 900 și 1.380 rpm – ideal pentru sarcini mari la viteze reduse.

Ambreiajul cu convertizor de cuplu (WSK), integrat în cutia de viteze automatizată MAN TipMatic 12.30 OD, permite porniri puternice cu uzură redusă, cu până la 1,59 ori mai mult cuplu, precum și manevre sensibile. În plus, Retarder 40 asigură o performanță ridicată de frânare continuă și stabilitate termică.

Programele speciale TipMatic oferă suport în exploatare:



### 100% Electrică. Zero emisii.

Semiremorca 100% electrică **S.KOe COOL** cu unitate de răcire electrică, cu baterie și axa generatoare. Suprastructura izotermă din panouri FERROPLAST®, împreună cu unitatea de răcire S.CU și sistemul Telematic Trailer-Connect® asigură condițiile optime de funcționare, cu emisii zero. Mai multe informații: **Schmitz Cargobull România SRL: info.romania@cargobull.com, www.cargobull.com/ro**  
Birouri: București 0723.266.287; 0721.250.751 • Iași 0727.770.326 Cluj - tel. 0726.678.316; 0726.678.315 • Timișoara - tel. 0735.212.052

**SCHMITZ CARGOBULL** 

The Trailer Company.



- programul Heavy Transport pentru sarcini de până la 250 de tone;
- modul Efficiency pentru sarcini de până la 70 de tone, cu un consum de combustibil deosebit de economic.

### **Echipamente heavy-duty integrate din fabrică**

MAN integrează componentele centrale pentru transporturi grele într-un modul special amplasat în spatele cabinei, denumit „heavy-duty tower”.

Acesta conține:

- patru rezervoare de presiune pentru 160 litri de aer suplimentar;

- un rezervor de motorină de 960 litri;
- un rezervor de 290 litri pentru sistemul hidraulic heavy-duty în două trepte.

Acesta furnizează presiuni de până la 300 bar, funcționează cu un sistem load-sensing și oferă un debit de ulei de 20 sau 40 l/min independent de sarcină – în funcție de cerințele sistemelor de direcție ale axelor.

În plus, în acest modul este integrat și un sistem de răcire heavy-duty care menține temperatura motorului stabilă chiar și la viteze reduse și sarcini ridicate.

Șaua JOST JSK 38 C (3,5") este

montată pe șasiu, cu un sistem de deplasare standard de 800 mm pentru distribuția optimă a sarcinii. Pentru utilizarea în operațiuni de împingere sau tractare, vehiculul dispune de o cuplă frontală cu trei niveluri de înălțime.

În partea din spate, opțional poate fi montată cupla ROCKINGER 56 EA, al cărei mecanism automat de blocare permite o cuplare confortabilă și sigură chiar și pe teren denivelat.

### **Design, confort și personalizare cu MAN Individual**

Capul tractor este disponibil opțional și cu pachetul de echipare MAN Individual Lion S, care include elemente de design exclusive, precum aplicații din carbon, aerodome negre, accente roșii și detalii interioare de înaltă calitate, cum ar fi tapițerie din Alcantara, cusături decorative și centuri de siguranță roșii.

Opțional sunt disponibile și:

- televizor de 24 de inch;
- fotoliu TV reglabil electric;
- iluminare ambientală.





Aceste elemente fac activitatea zilnică mult mai confortabilă, în special pe traseele lungi.

### **Portofoliu de servicii și finanțare până la 250 de tone**

MAN completează noul model heavy-duty cu un portofoliu complet de servicii și finanțare, care include:

- contracte de service MAN;
- garanție extinsă;
- Uptime Guarantee;
- servicii digitale precum Perform, Compliant M, Timed și ServiceCare.

Rețeaua globală de service, cu aproximativ 1.670 de locații în peste 140 de țări, asigură suport rapid. Modelele flexibile de finanțare și asigurare oferite de MAN Financial Services – inclusiv Hire Purchase și PremiumCover – oferă un plus de siguranță în planificare, în special pentru clienții din domeniul transporturilor grele.



# VEDETĂ PE ORICE ȘANTIER.

MAN TGS INDIVIDUAL LION S.

#SimplyMyTruck

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





## PERFORMANȚA SCANIA ÎN ANUL 2025

**Ultimul trimestru al anului 2025 a fost marcat de instabilitate economică. Taxele comerciale și tensiunile geopolitice au continuat să creeze incertitudine pentru companii. Totuși, spre finalul anului au apărut și semnale pozitive.**

### **Performanța pieței**

Cererea globală de camioane a fost diferită de la o regiune la alta, dar în a doua parte a anului situația s-a îmbunătățit. Încrederea clienților a crescut, iar acest lucru a dus la o cerere mai mare.

Compania Scania a continuat să aibă rezultate bune pe piața europeană a camioanelor grele. Acest lucru a fost posibil datorită timpilor scurți de livrare și reacției foarte bune a clienților la sistemul de propulsie Scania Super.

În 2025, cota de piață a Scania în Europa a fost de 17,6%, chiar dacă piața totală a scăzut. Acest rezultat confirmă poziția companiei ca unul dintre liderii pieței.

Chiar dacă livrările din Europa au

crescut, livrările totale de camioane au scăzut în trimestrul al patrulea. Motivul principal a fost situația dificilă din piețele din Brazilia și Mexic. Creșterea vânzărilor din alte țări din Latin America a compensat doar parțial această scădere.

În schimb, numărul de comenzi pentru camioane a crescut mult în trimestrul al patrulea, datorită cererii mai mari din Europa și Asia. Totuși, cererea a fost diferită în funcție de regiune, iar în America Latină comenzile au fost mai mici decât în aceeași perioadă din anul precedent.

### **Alte segmente de business**

Divizia de transport persoane a continuat să aibă rezultate bune,

datorită cererii stabile pentru autobuze și autocare în Europa și Asia.

Divizia Power Solutions a avut livrări mai mici în trimestrul al patrulea, însă comenzile au crescut, în special în Europa și Asia.

Divizia de servicii a continuat să crească constant. Cererea pentru servicii contractate a crescut, iar vânzările de servicii au fost cu 10% mai mari în trimestrul al patrulea (în monedă locală).

În domeniul serviciilor financiare, portofoliul a crescut cu 4% în 2025 (în monedă locală). Divizia Scania Financial Services finanțează mai mult de o treime din camioanele Scania vândute.



### **Performanța financiară**

În 2025, coroana suedeză s-a apreciat puternic și a devenit una dintre cele mai performante monede din grupul G10. Acest lucru a creat dificultăți pentru Scania din cauza cursului valutar.

Rentabilitatea ajustată a vânzărilor a fost 11,0% (față de 14,3% în anul precedent). Dacă nivelul cursului valutar ar fi fost același ca în trimestrul al patrulea din 2024, rentabilitatea ar fi fost 13,5%.

Scăderea livrărilor de camioane, compensată doar parțial de rezultatele bune din zona de servicii,

a dus la o scădere a veniturilor din vânzări cu 8%, până la 52,8 miliarde coroane suedeze.

Rezultatul operațional ajustat a scăzut cu 31%, ajungând la 5,7 miliarde coroane suedeze, din cauza:

- livrărilor mai mici de camioane;
- presiunilor valutare;
- costurilor legate de dezvoltarea operațiunilor din China.

„Pe măsură ce avansăm în anul 2026, Scania este bine poziționată pentru a continua să conducă transformarea industriei transporturilor.”, a declarat Christian

Levin, Președinte și CEO al Scania și TRATON Group.

### **Roadshow-urile confirmă interesul clienților pentru camioanele electrice**

Pe parcursul anului 2025, piața camioanelor grele electrice cu baterii (BEV) a crescut mai lent decât se estima. Această tendință a continuat și în trimestrul al patrulea. Totuși, compania Scania a observat o creștere a comenzilor pentru camioane electrice în Europa față de anul precedent.

Tranziția către transport electric

# LoiMacron

## Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

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





depinde mult de reglementări și politici publice favorabile, care să ofere clienților motive economice clare pentru a alege vehicule electrice în locul celor cu motor cu combustie internă (ICE). În prezent, mesajele diferite venite de la factorii de decizie sau întârzierea unor măsuri concrete fac ca unii clienți să fie încă reticenți în a face trecerea la electric. Chiar dacă acest lucru poate fi frustrant, conducerea Scania rămâne optimistă: atunci când condițiile potrivite vor exista, adoptarea vehiculelor electrice va crește rapid. Interesul clienților pentru transportul electric este ridicat, iar acest interes crește atunci când aceștia pot testa tehnologia în practică. Acest lucru s-a văzut clar în timpul roadshow-ului european organizat de Scania, care a durat patru luni și s-a încheiat în trimestrul al patrulea. În cadrul acestui eveniment au fost prezentate șase camioane electrice BEV în condiții reale de lucru. Clienții au avut ocazia să discute direct cu specialiștii și să primească răspunsuri la întrebările lor despre transportul electric.

Reacția clienților a fost foarte pozitivă, confirmând că interesul pentru transportul electric este puternic și în creștere.

### **Transformarea electrificării într-o realitate de zi cu zi**

Pentru ca tot mai mulți clienți să adopte camioanele electrice, este nevoie de soluții complete, adaptate nevoilor reale ale transportului de zi cu zi.

De aceea, Scania investește și în domeniul dincolo de activitatea sa tradițională.

De exemplu:

-Erinion – companie care dezvoltă infrastructură de încărcare în depozite;

-Scania Charging Access – serviciu de încărcare publică pentru camioane și autobuze electrice.

Prin aceste inițiative, Scania construiește un ecosistem complet care reduce riscurile și elimină barierele în adoptarea transportului electric.

Un alt program important este inițiativa Pilot Partner, prin care Scania dezvoltă și testează noi tehnologii electrice împreună cu

clienți și parteneri. Astfel, soluțiile pot fi verificate în condiții reale și pot ajunge mai rapid pe piață.

### **Primul camion electric pentru operațiuni miniere**

În 2025 a fost lansat un camion electric greu pentru industria minieră.

Acesta a fost dezvoltat împreună cu compania suedeză LKAB. Camionul este primul de acest tip realizat de Scania: un basculant 8x4 complet electric, cu două axe față direcționale, care oferă mai multă stabilitate pe drumurile dificile din mine.

Proiectul demonstrează că electrificarea este posibilă chiar și pentru cele mai solicitante aplicații din transportul greu.

### **China: începe o nouă etapă**

Un moment important pentru Scania a fost deschiderea noului centru industrial din Rugao, în China. Aceasta este prima fabrică de camioane deținută integral de Scania în China și reprezintă al treilea mare centru industrial global al companiei. La fabrica din Rugao



au fost deja produse câteva sute de camioane, iar lansarea fabricii a contribuit la creșterea comenzilor în Asia.

După această lansare, Scania oferă în China două tipuri de produse:

- gama premium Scania;
- noua gamă de camioane NEXT ERA, creată special pentru piața chineză.

NEXT ERA a fost prezentată în cadrul unui eveniment pentru clienți organizat la Rugao. Noua gamă folosește principiile sistemului modular Scania, dar este optimizată pentru transportul pe distanțe lungi și volume mari, foarte important pe piața chineză.

Rețeaua NEXT ERA include aproximativ 80 de puncte comerciale și 150 de vehicule de service. Reacția clienților la această

gamă a fost până acum foarte pozitivă.

#### **Perspective pentru 2026**

Privind înapoi la 2025, anul a fost unul plin de provocări pentru piață. Cu toate acestea, Scania a demonstrat că se poate adapta rapid.

Compania a:

- simplificat structura organizațională;
- continuat investițiile în electrificare și infrastructură de încărcare;
- susținut schimbări de politici pentru a accelera tranziția către transport electric;
- consolidat prezența în China, o piață esențială pentru creșterea pe termen lung.

Scania continuă să se concentreze pe reziliență, transformare și nevoile clienților.

Astăzi, compania oferă soluții electrice pentru majoritatea aplicațiilor de transport din Europa. După un ritm mai lent de adoptare în 2025, Scania este acum pregătită să extindă rapid utilizarea vehiculelor electrice, având un ecosistem complet: vehicule, servicii și soluții de încărcare.

Ghidată de principiile Scania Way, compania va continua să își folosească punctele forte și să își urmeze valorile, indiferent de schimbările din industrie.

Pe măsură ce intrăm mai adânc în 2026, Scania este bine poziționată pentru a continua să conducă transformarea transportului.

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

**detasaretransport.ro**





## UNTRR: GUVERNUL PRELUNGESTE SCHEMA DE RAMBURSARE A ACCIZEI LA MOTORINĂ, ÎN URMA DIALOGULUI CU SECTORUL TRANSPORTURILOR

**Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) salută decizia Ministerului Finanțelor de a extinde schema de rambursare parțială a accizei la motorina utilizată de operatorii de transport rutier până la finalul anului 2026.**

"Decizia este rezultatul dialogului instituțional dintre Ministerul Finanțelor și UNTRR și al analizelor economice transmise de organizația transportatorilor privind evoluția pieței carburantului și impactul fiscalității asupra competitivității transportatorilor români.

În perioada aprilie 2025 – martie 2026, UNTRR a transmis Ministerului Finanțelor analize privind evoluția prețurilor la carburanți, diferențele de fiscalitate aplicată motorinei în statele membre ale Uniunii Europene și efectele acestor diferențe asupra competitivității transportatorilor români pe piața europeană. Analizele au evidențiat faptul că nivelul taxării motorinei influențează direct costurile operaționale ale companiilor de transport și poziționarea acestora în raport cu operatorii din statele din regiune.

În cadrul întâlnirii din 11 martie 2026, UNTRR a solicitat extinderea schemei de rambursare a accizei până la





finalul anului 2026 și stabilirea unui nivel al compensării de 1 leu/litru, ca măsură necesară pentru menținerea competitivității transportatorilor români în contextul diferențelor de fiscalitate existente în regiune.

În urma analizei impactului bugetar și a constrângerilor fiscale actuale, Ministerul Finanțelor a explicat că nivelul maxim sustenabil al schemei poate fi stabilit la 85 bani/litru, astfel încât sprijinul pentru sectorul transporturilor să fie menținut fără a afecta echilibrul bugetar.

Ulterior, în data de 13 martie 2026, Ministerul Finanțelor a promovat în Guvern proiectul de Hotărâre de Guvern privind continuarea schemei de rambursare parțială a accizei la motorină.

Potrivit deciziei adoptate, schema va continua până la finalul anului 2026, iar

nivelul rambursării va fi de 85 bani/litru, echivalentul a aproximativ 17 eurocenți/litru. Măsura contribuie la menținerea competitivității transportatorilor români într-un context regional în care diferențele de fiscalitate aplicată motorinei au un impact direct asupra costurilor de operare.

De exemplu, până recent, în Ungaria transportatorii beneficiau de un mecanism de rambursare a accizei de aproximativ 5 eurocenți/litru, schema care a fost stopată de autoritățile ungare începând cu 12 martie 2026. Evoluțiile din regiune confirmă importanța unor mecanisme fiscale care să asigure condiții de concurență echitabile între transportatorii europeni.

UNTRR apreciază deschiderea Ministerului Finanțelor pentru consultarea sectorului transporturilor și pentru analiza datelor economice și

a propunerilor transmise de industrie în procesul de fundamentare a acestei decizii.

Sectorul transporturilor rutiere reprezintă unul dintre pilonii economiei românești și ai pieței logistice europene, iar menținerea competitivității transportatorilor români este esențială pentru susținerea exporturilor, a lanțurilor de aprovizionare și a mobilității mărfurilor în cadrul pieței unice europene.

În acest context, UNTRR consideră utilă analizarea, în perspectivă, a stabilizării și automatizării mecanismului de rambursare a accizei, astfel încât sectorul transporturilor să beneficieze de un cadru fiscal predictibil pe termen lung, în linie cu practicile existente în alte state membre ale Uniunii Europene.", se spune în comunicatul UNTRR din 16 martie 2026.

**Ofertă de finanțare**  
**IVECO** **WAY**

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



## SCHMITZ CARGOBULL ONOREAZĂ „SERVICE PARTNER OF THE YEAR 2025”

**Martie 2026 – Schmitz Cargobull a acordat premiul „Service Partner of the Year 2025” unui număr de 35 de companii partenere de service din întreaga Europă.**

Distincția este oferită celor mai bune ateliere și centre de service din cadrul rețelei Schmitz Cargobull Service Partner.

În conformitate cu promisiunea de service privind disponibilitatea maximă a vehiculelor, Schmitz Cargobull colaborează cu parteneri de service autorizați în întreaga Europă. Atelierele premiate cu titlul „Service Partner of the Year” s-au remarcat prin asistență rapidă și eficientă în caz de defecțiuni, calitate ridicată a lucrărilor de atelier și servicii dedicate clienților. Un alt factor-cheie al succesului este gestionarea fără probleme a contractelor de service și a cazurilor de garanție. Disponibilitatea ridicată a pieselor de schimb contribuie, de asemenea, la timpuri reduși de

staționare, astfel încât semiremorcile pot fi repuse rapid în exploatare.

„Partenerii noștri de service contribuie decisiv la faptul că putem respecta zilnic promisiunea noastră principală față de clienți – disponibilitatea maximă a semiremorcilor. Partenerii premiați reprezintă calitate ridicată, suport rapid și o apropiere reală față de client, atât în service mobil, cât și staționar. Împreună, ne-am consolidat în continuare rețeaua de service și creștem pas cu pas, atât la nivel regional, cât și internațional. Acest premiu demonstrează în mod impresionant cât de eficient este un parteneriat cooperant pentru toate părțile implicate – pentru noi, pentru partenerii noștri de service și, mai ales, pentru clienții noștri”, explică

Britta Sprey, Director General al filialei Schmitz Cargobull Cargobull Parts & Services GmbH.

În prezent, aproximativ 1.400 de parteneri de service autorizați Schmitz Cargobull sunt disponibili în întreaga Europă pentru a furniza servicii pentru semiremorci, anvelope, unități de refrigerare pentru transport și telematică. Prin programe continue de instruire și sesiuni de training, atât fizice, cât și online, partenerii de service sunt calificați și specializați în mod regulat în produsele și serviciile Schmitz Cargobull. În acest scop există platforma de învățare Cargobull Campus, care este ușor accesibilă partenerilor de service printr-un singur click, prin intermediul platformei Cargobull PartnerConnect. Schmitz Cargobull îi felicită pe câștigători și le mulțumește pentru performanțele excelente!

### Comaniile premiate în acest an sunt:

Austria: LENHARDT GmbH și Mossier GmbH Karosserie- und Fahrzeugbau  
 Bosnia și Herțegovina: SCANIA BH d.o.o Sarajevo  
 Belgia: Van Dyck Repair & Projects NV  
 Bulgaria: TT-Service OOD  
 Elveția: ZIZ Reparaturwerkstatt GmbH  
 Cehia: TURBOSOL Servis, spol. s. r. o.





Germania: Auto-Scholz-AVS GmbH & Co. KG  
 Danemarca: B&K Service Padborg A/S  
 Estonia: Cargoservice OÜ  
 Spania: REFRIP (Reparaciones Frigoríficas del Poniente)  
 Finlanda: Asennustyö M Ahlqvist Oy  
 Franța: VOLVO TRUCKS CENTER  
 Grecia: Cargocool Hellas  
 Croația: FRIGO-LO  
 Ungaria: BEST CAMION Kft.  
 Irlanda: Mulvey Technology Ltd t/a

Mulvey Refrigeration Technology  
 Italia: Officine Martini s.r.l.  
 Kazahstan: TRUCK SERVICE KAZAKHSTAN LLP  
 Lituania: Hanse Trailer UAB  
 Letonia: Tehpark-D SIA  
 Macedonia: MANI DOOEL STRUMICA  
 Țările de Jos: Arledo B.V.  
 Norvegia: TIP Trailer Service Norway  
 Polonia: HT Trucks & Parts Poland Sp. z o.o.  
 Portugalia: José Araújo Rebelo, Unip.

Lda  
 România: RomTrailer Service SRL Sibiu  
 Serbia: MATIC AUTO CENTAR D.O.O.  
 Suedia: STS Sydhamnens Trailer Service  
 Slovenia: SIGR DOO  
 Slovacia: STSZ Trnava  
 Turcia: ARTIFE SERVİSONE TİCARI ARAÇLAR SAN. VE TİC. A.Ş.  
 Marea Britanie: Cold Air Solutions  
 Ucraina: Autokomplekt LLC

## 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**.

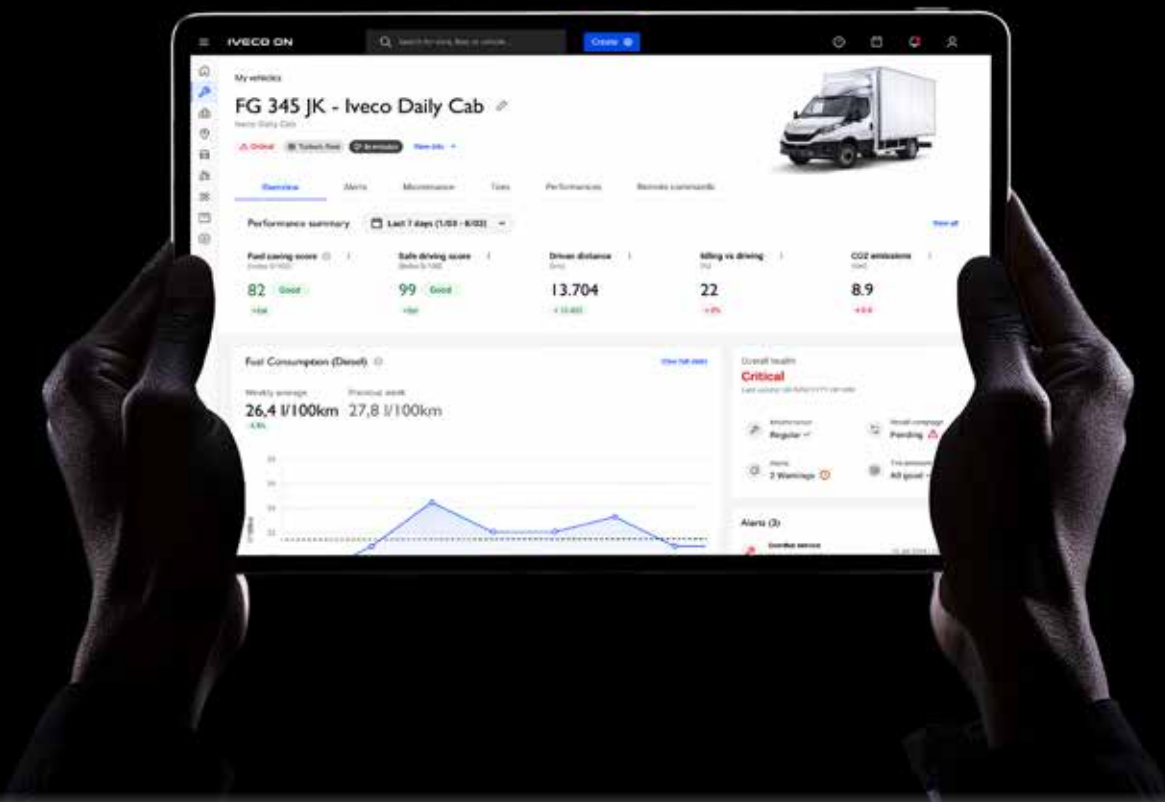
**TRADE IN**

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](http://www.cefintrucks.com)



## IVECO ON A CÂȘTIGAT PRESTIGIOSUL PREMIU IF DESIGN AWARD 2026

**IVECO ON, platforma IVECO de gestionare a flotei, complet reproiectată, a fost premiată cu iF DESIGN AWARD 2026, unul dintre cele mai renumite premii de design din lume.**

Organizat de fundația independentă iF Design Foundation din Germania, premiul este de peste 70 de ani un punct de referință global pentru excelența și impactul remarcabil în domeniul designului. Această recunoaștere subliniază angajamentul IVECO de a oferi inovație digitală și design centrat pe om în cadrul ecosistemului său de servicii conectate. Proiectul câștigător celebrează transformarea IVECO ON într-un consilier inteligent de ultimă generație pentru flote, care permite operatorilor logistici și proprietarilor de camioane să își gestioneze flotele cu mai multă eficiență, claritate și încredere. „Acest premiu este o dovadă a angajamentului nostru de a transforma datele în informații utile pentru clienții noștri”, a declarat Fabrizio Conicella, directorul departamentului Software și Analiză al Grupului Iveco. „Cu noua platformă IVECO ON, ne-am propus să creăm nu doar un instrument digital mai puternic, ci un partener de încredere care să sprijine operațiunile flotei într-un mod mai inteligent, mai sigur și mai durabil. Această recunoaștere ne întărește viziunea unui ecosistem conectat, în care designul intuitiv și

tehnologia de ultimă generație se îmbină pentru a oferi valoare reală fiecărei flote, în fiecare zi.”

### **Concept gândit pentru clienți**

La baza noului IVECO ON se află o abordare de dezvoltare profund orientată către client. Noul design al platformei, arhitectura experienței utilizatorului și fluxurile de navigare au fost testate și validate direct cu clienții din întreaga Europă. Fiecare nouă funcționalitate este dezvoltată și testată progresiv împreună cu flote selectate înainte de lansare, asigurându-se astfel că instrumentul evoluează în conformitate cu nevoile operaționale reale.

### **O nouă eră a inteligenței flotei**

Noua experiență IVECO ON integrează perfect datele în timp real ale vehiculelor, întreținerea predictivă și informațiile bazate pe inteligența artificială într-o singură interfață intuitivă. Reconstruită de la zero în parteneriat cu frog, o firmă globală de design și strategie, platforma reimaginează abordarea tradițională a monitorizării flotei.

Ceea ce înainte era un instrument tradițional este acum un ecosistem digital modern, bazat pe informații, care simplifică complexitatea operațională și susține trecerea către servicii de vehicule conectate și autonome.

Promovarea sustenabilității prin design inteligent Platforma contribuie la o exploatare mai sustenabilă a flotei, permițând luarea de decizii bazate pe date care reduc consumul de combustibil, optimizează rutele și minimizează timpul de inactivitate al vehiculelor. Întreținerea predictivă și informațiile privind conducerea eco-eficientă contribuie la reducerea deșeurilor, a emisiilor și a amprentei ecologice globale. Din punct de vedere digital, consolidarea mai multor sisteme vechi într-o platformă simplificată reduce, de asemenea, complexitatea operațională și extinde valoarea ciclului de viață. La ediția din acest an a premiului iF DESIGN AWARD au fost înscrise peste 10.000 de proiecte din 68 de țări. Prin acest premiu, juriul iF DESIGN recunoaște poziția de lider a IVECO în crearea de soluții digitale avansate, centrate pe om, pentru industria



transporturilor. IVECO ON stabilește un nou standard în gestionarea flotelor, concentrându-se nu numai pe colectarea datelor, ci și pe informații, adaptabilitate și excelență în design.

### Despre IVECO

IVECO este o marcă a Iveco Group N.V. (EXM: IVG). IVECO proiectează, produce și comercializează o gamă largă de vehicule comerciale ușoare, medii și grele, camioane off-road și vehicule potrivite pentru orice tip de caroserie. Compania inovează constant și își extinde portofoliul de produse pentru a oferi fiecărui client vehiculul care se potrivește perfect misiunii sale. Oferta completă IVECO este concepută în funcție de nevoile șoferului, pentru a asigura o experiență excelentă, cu accent pe siguranță și confort. O gamă largă de servicii digitale avansate,

bazate pe conectivitate, dezvoltate pentru a ajuta proprietarii de flote să își gestioneze eficient flota, completează soluția completă de transport IVECO. IVECO își continuă strategia de decarbonizare printr-o abordare multi-energy care include dezvoltarea în continuare a tehnologiilor diesel și HVO, gaz natural și biometan, baterii electrice și hidrogen. Compania și-a consolidat prezența la nivel mondial, cu o rețea de producție care include 7 unități de producție și 8 centre de cercetare și dezvoltare. 3.300 de puncte de vânzare și service în peste 160 de țări garantează asistență tehnică oriunde se află un vehicul IVECO în funcțiune. Ghidată de „Spirito in Movimento”, IVECO transformă industria transporturilor, impulsionată de progrese revoluționare în domeniul tehnologiei, sustenabilității și designului, cu ambiția

de a fi cel mai de încredere partener și un jucător premium, cu o gamă completă de produse pentru clienții săi.

### Despre iF DESIGN AWARD

Încă din 1954, premiul iF DESIGN AWARD este un punct de referință recunoscut la nivel mondial pentru excelența în design. Brandul iF Design este recunoscut la nivel internațional ca simbol al realizărilor remarcabile în domeniul designului, iar premiul iF DESIGN AWARD este considerat una dintre cele mai importante distincții din lume în acest domeniu. Premiul onorează realizările în toate disciplinele de design: produse, ambalaje, branding și comunicare, design de servicii, arhitectură și arhitectură de interior, experiența utilizatorului (UX), interfața utilizatorului (UI) și concepte. Toate lucrările premiate sunt prezentate pe ifdesign.com.

**dubhe**  
MOVE AS ONE

**CEI**  
IDENTIFY LETTY SPARE PARTS



**LEMA**  
TRUCKS & BUSES SPARE PARTS



**MEC DIESEL**



**MOTOARE • PIESE • TRANSMISII • LUBRIFIANȚI • PNEUMATICĂ • DIAGNOZE**

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

<https://shop.dubhegroup.ro>

[contact@dubhegroup.ro](mailto:contact@dubhegroup.ro)



## ROMÂNIA. SCHMITZ CARGOBULL ÎNCEPE OPERAȚIUNILE LA NOUA UNITATE DE PRODUCȚIE DIN ORADEA

**Schmitz Cargobull își extinde, din luna martie 2026, rețeaua de producție și își consolidează prezența în piețele strategice și dinamice din Europa Centrală prin deschiderea unei noi unități de asamblare la Oradea, în România.**



Asamblarea semiremorcilor cu prelată S.CS a început în ianuarie 2026, iar producția semiremorcilor basculabile S.KI este programată să înceapă în primăvara anului 2026. Noua locație din România completează rețeaua existentă de producție a companiei, care include fabrici în Germania, Lituania, Spania, Regatul Unit și Turcia. Andreas Schmitz, CEO al Schmitz Cargobull AG, declară:

„Prin noua locație, acoperim un gol strategic în rețeaua noastră internațională de producție și ne apropiem și mai mult de companiile de transport din Europa Centrală. Obiectivul nostru este să le sprijinim cu soluții de transport fiabile și inovatoare, care să genereze valoare adăugată reală și durabilă. Aceasta înseamnă vehicule de înaltă calitate, timpi scurți de livrare, un sistem puternic de furnizare a pieselor de schimb disponibil 24/7



și o gamă completă de servicii – de la finanțare și soluții de telematică pentru semiremorci până la vânzarea de vehicule rulate.”

**Poziție puternică pe piață\***

Cu o cotă de piață de 25% în Europa, Schmitz Cargobull este unul dintre principalii producători de semiremorci și lider de piață în segmentele semiremorcilor cu prelată S.CS, semiremorcilor frigorifice S.KO COOL, semiremorcilor basculabile S.KI și semiremorcilor pentru transport general S.BO. Compania este solid poziționată pe piața Europei Centrale, unde deține o cotă de piață de 31%. În România,



**V O L V O**

**Volvo FH Aero.**  
Eficiență extinsă.

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

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



Schmitz Cargobull este lider de piață în segmentele semiremorcilor cu prelată, frigorifice și basculabile, prin portofoliul său de produse. Prin filiala locală Schmitz Cargobull România, compania a livrat deja peste 50.000 de semiremorci, un indicator clar al încrederii de care se bucură din partea clienților. Un sistem eficient de distribuție a pieselor de schimb și o rețea de aproximativ 30 de parteneri de service autorizați asigură timpi scurți de intervenție și un grad ridicat de disponibilitate a vehiculelor.

### **Investiții și capacități la noua unitate**

Schmitz Cargobull a investit aproximativ 3,5 milioane de euro în noua unitate de asamblare. Cu o suprafață de producție de 6.000 m<sup>2</sup>, fabrica poate produce până la 80 de unități pe săptămână în regim de lucru într-un singur schimb. În plus, locația dispune de o suprafață exterioară de până la 45.000 m<sup>2</sup>. Noua unitate are în prezent 25 de specialiști calificați, care asigură procese eficiente și implementarea unor soluții optim integrate pentru clienți și parteneri. În următorii ani, locația din România urmează să fie extinsă în continuare.

*\*Date pentru anul financiar 2024/2025.*



# PROGER GLOBAL NETWORK

## ÎNCHIRIERE ECHIPAMENTE CONSTRUCȚII, INFRASTRUCTURĂ

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI  
MANAGEMENT





## STAREA TRANSPORTURILOR, CU RADU DINESCU, SECRETAR GENERAL UNTRR

În ediția din luna martie 2026 a emisiunii "Starea Transporturilor", Radu Dinescu, secretarul general al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR, abordează șase teme de mare interes pentru oamenii de afaceri din transporturile rutiere de la noi.

**Alina Johnson-Pop, director Marketing & PR TIR Magazin:** Cum a fost anul 2025 pentru transportatorii rutieri din România?

**Radu Dinescu, secretar general UNTRR:** 2025 a început destul de slab, după care, prin luna mai, lucrurile s-au îmbunătățit. Vorbim de volume și de tarife. Lucru care n-a continuat foarte mult. În luna octombrie toate aceste lucruri pozitive au început să se diminueze. Volumele au scăzut și tarifele au înregistrat niște presiuni semnificative din partea clienților. Astfel încât sfârșitul anului s-a închis cu o scădere a volumelor și cu o presiune mare pe tarife. Din păcate, perspectivele nu sunt grozave nici la începutul acestui an, cu atât mai mult cu cât avem și această situație

din Orientul Mijlociu care aduce o creștere semnificativă a celui mai mare cost al unei companii de transport rutier și anume motorina.

**Alina Johnson-Pop, director Marketing & PR TIR Magazin:** Cum fac față transportatorii români creșterii explozive a prețului la motorină?

**Radu Dinescu, secretar general UNTRR:** În prezent, transportatorii români se chinuie să transfere majorările prețului la motorină către clienți, cât mai repede. De dorit ar fi transferul acesta să se întâmple imediat și integral. Din păcate, asistăm la o întârziere a preluării acestor costuri suplimentare de către clienți, ceea ce va pune în dificultate multe

firme de transport din România, cu cât acest transfer întârzie să se aplice și cu atât mai mult cu cât acest transfer nu va fi realizat integral. Firmele de transport din România au o marjă atât de îngustă încât nu-și permit să mai absorbă absolut niciun cost suplimentar. Deci, credem că este nevoie de un transfer imediat și integral al tuturor majorărilor prețului la motorină către clienți, dacă aceștia își doresc să aibă în continuare oportunitatea de a-și transporta mărfurile rutier.

**Alina Johnson-Pop, director Marketing & PR TIR Magazin:** Cât de mult contracarează Guvernul scumpirea carburanților, în condițiile în care doar un număr destul de mic de firme de transport rutier beneficiază de schema de

compensare a prețului la motorină?

**Radu Dinescu, secretar general UNTRR:** Credem că, de această dată, Ministerul Finanțelor a avut o reacție rapidă, așa putea să spun, în timp real, în ceea ce privește nevoia de compensare a acestui preț majorat la motorină. Alegerea Ministerului Finanțelor a fost să extindă perioada schemei de rambursare a accizei suplimentare până la finalul anului și totodată să crească valoarea rambursată de la 65 de bani pe litru la 85 de bani pe litru, ceea ce la nivelul zilei în care am avut discuțiile reprezenta șaptesprezece eurocenți pe litru, față de 22 de eurocenți cu cât era mai avantajoasă achiziția carburantului, motorinei, în Ungaria. Însă, în data de 12 martie, Guvernul Maghiar a anunțat renunțarea la această rambursare a accizei suplimentare de 5 eurocenți pe litru, ceea ce ne-a pus în situația ca, în 13 martie, oferta Guvernului României să reprezinte același nivel de cost al motorinei în România ca și în Ungaria, în perioada următoare, începând de la 1 aprilie.

Acum sigur că ne-am dori ca numărul firmelor care accesează această schemă să fie mai ridicat și sunt ferm convins că mai multe firme se vor uita cu mai multă atenție la această oportunitate, pentru că altfel se vor găsi într-o dificultate reală operațională.

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

Mulți transportatori sunt alarmați de faptul că le vor crește exponențial costurile din 1 iulie 2026, odată cu introducerea TOLLRO. Care va fi impactul acestui sistem de taxare?

**Radu Dinescu, secretar general UNTRR:**

Cadrul European care vizează taxarea utilizării infrastructurii prevede această tranziție către taxarea pe kilometru pentru vehiculele comerciale. România și Olanda sunt ultimele două țări din Uniunea Europeană cu infrastructură care cuprinde și autostrăzi ce urmează să introducă acest sistem la 1 iulie 2026. Cu siguranță, Olanda o să-l introducă la 1 iulie! Se pregătește de peste doi ani de zile. În România,

s-ar putea să mai apară ceva amânări! Dar, în orice situație, așa cum suntem astăzi, tariful propus de ministrul actual al Transporturilor e de 3 cenți pe kilometru. Este un tarif extrem de bun, extrem de mic. La nivel European, nicio țară nu are un astfel de tarif și cred că este bine să începem cu un tarif cât mai mic pentru că România are o infrastructură destul de extinsă, vizată de taxare, pentru că se taxează și autostrăzile, dar și drumurile naționale, cu 50% din valoarea corespunzătoare pentru autostrăzi, pentru categoria de vehicul considerată, astfel încât să existe un timp de adaptare și înțelegere a sistemului și de transfer integral al acestor costuri către clienți. Pentru că industria de transport rutier, repet, are o marjă atât de mică încât nu-și permite să absorbă absolut nimic. Iar dacă ne uităm la experiența creșterii taxării pe kilometru din diferite țări, la nivel European, toate aceste costuri mai devreme sau mai târziu au fost transferate integral către clienți. Pentru că nimeni nu poate să opereze fără să transfere integral

## Ford Trucks F-MAX Aproape de afacerea ta!



Ford Trucks  
Sharing the load

**AIC**  
TRUCKS

Unic importator și distribuitor  
Ford Trucks în România

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

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



Sharing the load



aceste costuri. Perspectiva pentru următorii doi ani, în schimb, poate fi diferită, pentru că se așteaptă niște majorări semnificative ale acestor taxe de utilizare a infrastructurii pe kilometru.

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

Începând cu 1 iulie 2026, toate autovehiculele comerciale ușoare cu greutatea cuprinsă între 2,5 și 3,5 tone, care efectuează transport internațional de marfă în Uniunea Europeană, vor fi obligate să utilizeze tahografe inteligente de a doua generație. Cum credeți că va fi influențat transportul rutier românesc de această modificare legislativă?

**Radu Dinescu, secretar general UNTRR:**

Astăzi sunt foarte multe dezbateri asupra modului în care această reglementare va influența transportatorii din România din cele două categorii. Unii spun că marfa

care astăzi este transportată de vehiculele mici va merge în sistem de grupaj către vehiculele mari. Dacă vorbim doar de transportatorii din România. Temerea este, pe de altă parte, că transportatorii din afara Uniunii Europene vor intra în Uniunea Europeană cu vehiculele sub 3,5 tone, pentru care nici măcar n-au nevoie de tahograf, pentru că ei trebuie să respecte AETR și nu Regulamentul 561. Și practic vor face o concurență atât categoriei mici cât și categoriei mari din Uniunea Europeană, atât datorită faptului că n-au tahograf cât și datorită faptului că au costuri de operare mai mici, ceea ce ar putea să suradă clienților ca opțiune de transport rapidă și mai ieftină decât cea oferită de transportatorii din orice categorie din România sau din Europa.

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

Existau, la începutul lui 2026, calcule potrivit cărora în acest an

prețurile la transportul rutier ar urma să se majoreze cu aproximativ 8%. Cât de aproape de realitate este această estimare, după explozia prețurilor la carburanți și la utilități?

**Radu Dinescu, secretar general UNTRR:**

Dacă vorbim de costuri, estimarea aceasta deja s-a întâmplat la nivelul lunii martie 2026. Dacă vorbim de tarife, din păcate acestea nu au avut aceeași dinamică și considerăm că este absolut necesar ca transportatorii să transfere integral și imediat toate costurile suplimentare datorate creșterii prețului la motorină către clienți. Altfel, clienții se vor găsi în imposibilitatea de a-și transporta mărfurile rutier în scurt timp pentru că firmele de transport au o marjă atât de îngustă încât nu pot să absorbă absolut nimic din orice cost suplimentar și vor da faliment în scurt timp.



## UNTRR ȘI AUTORITĂȚILE BRITANICE AU DEZBĂTUT SECURITATEA TRANSPORTURILOR LA BUCUREȘTI

**UNTRR a participat, la București, la International Haulage Conference, eveniment organizat de National Crime Agency (NCA) din Marea Britanie, dedicat consolidării cooperării dintre autorități și industria transportului rutier pentru prevenirea criminalității organizate în transportul internațional.**

Conferința a reunit reprezentanți ai autorităților din Marea Britanie și România (National Crime Agency (NCA), HMRC, Home Office International Operations, Border Security Command, Direcția de Combateră a Criminalității Organizate (DCCO), Poliția de Frontieră Română (IGPF) și Autoritatea Vamală Română, precum și reprezentanți ai industriei transporturilor, inclusiv membri UNTRR, care au avut ocazia să discute direct problemele întâlnite în operațiunile de transport către și

dinspre Regatul Unit. Conferința a fost deschisă de Ambasadorul Marii Britanii la București, Giles Portman, care a transmis un mesaj de colaborare și dialog între autorități și industrie pentru consolidarea securității transporturilor internaționale. Reprezentanții britanici au subliniat că Regatul Unit se confruntă cu presiuni semnificative atât pe rutele maritime utilizate de migrația ilegală („small boats”), cât și pe transportul rutier, iar transportatorii români sunt adesea vizați deoarece operează pe

trasee mai lungi către Regatul Unit și reprezintă un segment important al transportului rutier european. În cadrul discuțiilor, Radu Dinescu, Secretar General UNTRR, a inițiat dialogul dintre industrie și autorități, reprezentând transportatorii români și subliniind că un parteneriat real între sectorul public și cel privat poate funcționa doar dacă transportatorii sunt tratați corect de către autorități. Acesta a punctat că, în prezent, există situații în care transportatorii români care încearcă să coopereze cu autoritățile și să

[www.eSim24.ro](http://www.eSim24.ro)

Internet în toată **Europa**

de 5 ori  
mai ieftin

decât  
operatorii  
clasici

activare  
în 2  
minute

0733768021



NAE ALEXANDRU



EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE  
COMEDIE DIN ISTORIA  
TRANSPORTURILOR  
ROMÂNEȘTI



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





semnaleze activități ilegale riscă să fie sancționați sau cercetați, inclusiv cu efecte negative asupra firmelor, ceea ce afectează încrederea și eficiența cooperării. Totodată, a cerut autorităților britanice să urmărească responsabilizarea tuturor actorilor implicați în lanțul de transport: operatorii portuari și de ferry, depozitele, destinatarii finali. Autoritățile britanice au prezentat inițiative și instrumente menite să extindă rețeaua de intelligence și colaborarea cu industria transporturilor, subliniind că informațiile din teren furnizate de șoferi și companii sunt esențiale pentru combaterea criminalității organizate. Reprezentanții Direcției de Combatere a Criminalității Organizate au subliniat, de asemenea, importanța digitalizării și a utilizării instrumentelor tehnologice pentru evaluarea și monitorizarea rețelelor infracționale, în contextul în care criminalitatea cibernetică este în creștere. În acest sens,

cooperarea între autorități și industrie, în cadrul unui parteneriat public-privat (PPP), este esențială. În cadrul grupurilor de discuții, UNTRR a semnalat portul Calais ca fiind unul dintre principalele puncte problematice, atât din perspectiva activităților cu caracter criminal, cât și a dificultăților întâmpinate de transportatori în relația cu autoritățile britanice.

Unul dintre instrumentele prezentate în cadrul conferinței a fost aplicația Keep Logistics Secure, un portal prin care șoferii și transportatorii pot raporta activități suspecte. Aplicația este deja utilizată în Danemarca, unde a generat aproximativ 600 de sesizări în cursul anului trecut. UNTRR a participat activ la discuțiile privind dezvoltarea acestei platforme, oferind, împreună cu reprezentanții industriei, sugestii pentru ca instrumentul să fie mai ușor de utilizat și mai acceptat de transportatori.

În cadrul conferinței, Autoritatea Vamală Română a prezentat măsurile suplimentare de securitate implementate la nivel național pentru combaterea fraudei, bazate pe analiza de risc, utilizarea scanării și alte instrumente moderne de control. Autoritățile au subliniat că participarea industriei este esențială, deoarece șoferii sunt primii care pot observa nereguli sau activități suspecte în teren. Din partea industriei transporturilor

s-a transmis un mesaj clar privind necesitatea unui dialog permanent între autoritățile române, autoritățile britanice și transportatori, astfel încât măsurile de securitate să fie eficiente fără a crea presiuni disproporționate asupra operatorilor de transport.

La discuții a participat și Raluca Marian, reprezentantul IRU la Bruxelles, care a confirmat problemele similare cu care se confruntă și alte state precum și necesitatea dezvoltării rețelei de parcări sigure și securizate, mai ales în zonele cu criminalitate ridicată. A susținut mesajul transmis de industria transporturilor și a subliniat importanța unei cooperări echilibrate între autorități și operatori.

Autoritățile britanice au arătat deschidere față de sugestiile industriei și disponibilitate pentru un dialog constructiv. În colaborare cu instituțiile din România, UNTRR va continua să susțină dezvoltarea unui cadru în care transportatorii și șoferii să poată raporta activități suspecte sau periculoase fără riscul unor sancțiuni nedrepte, contribuind astfel la un transport mai sigur și mai echitabil pentru operatorii români.

UNTRR mulțumește organizatorilor și participanților pentru calitatea reuniunii care a prilejuit și un schimb de bune practici pentru ca transportul rutier să fie sigur într-o perioadă nesigură.



# VERSUS

## Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



### SEZONUL 03

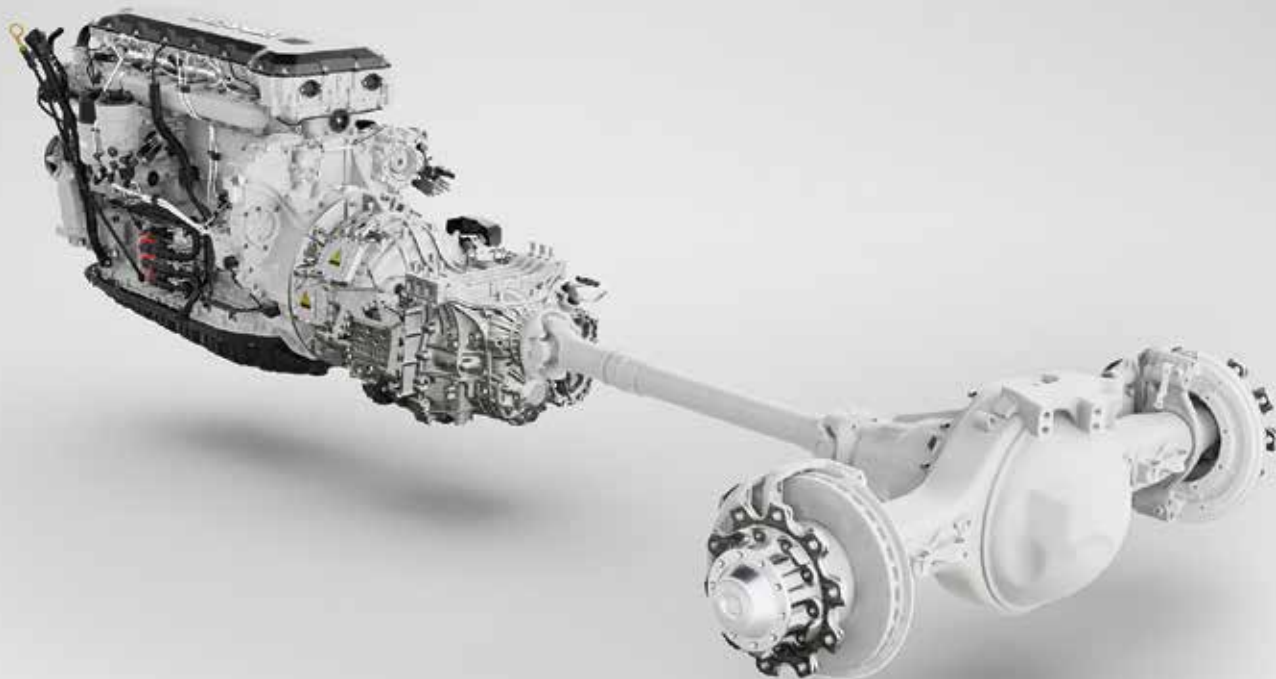
Cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS vă prilejuieste întâlnirea cu trei executivi ai lumii transporturilor rutiere românești:

-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

-ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

Din 11 mai 2023  
pe [TIRMagazin.ro](http://TIRMagazin.ro) și [Facebook.com/TIRMagazin](https://Facebook.com/TIRMagazin)



## SCANIA: NOUL SISTEM DE PROPULSIE HIBRID PLUG-IN

**Noul sistem de propulsie hibrid plug-in al Scania aduce un nou nivel de flexibilitate operațiunilor cu autocare în perioada de tranziție către electrificare.**

Combinând capacitatea de funcționare cu emisii zero în zonele urbane cu autonomia și fiabilitatea unui motor cu ardere internă, acesta oferă o soluție eficientă energetic, cu economii de CO2 și rentabilă pentru transportul de persoane de astăzi. Lasă experții noștri să te ghideze cum.

Prin combinarea capacității electrice cu emisii zero pentru zonele urbane cu autonomia și fiabilitatea motorului termic, oferă o soluție eficientă energetic, prietenoasă cu mediul (reducând CO2) și rentabilă pentru transportul de persoane de astăzi. Lasă experții noștri să te ghideze în utilizarea sa.

De ce tehnologia hibrid plug-in oferă flexibilitatea de care operatorii de autocare au nevoie astăzi „Este o miză foarte strategică. Un lucru pe care nimeni nu l-a încercat până acum”, spune Sundeep Kumar, șeful departamentului Travel Solutions la Scania People Transport, discutând despre introducerea de către Scania a trenului de rulare hibrid plug-in electric (PHEV) pentru segmentul autocarelor de călători.

Indiciul stă în cuvântul „strategic”. Această soluție rezultă din înțelegerea clară de către Scania a dilemei cu care se confruntă mulți operatori de autocare de călători: cum să respecte cerințele legale tot mai stricte pentru zonele cu emisii zero din centrele orașelor, păstrând în același timp flexibilitatea de a opera pe rute de lungă distanță, acolo unde infrastructura de electrificare lipsește, fără să fie nevoie să se îngrijoreze de autonomie.

PHEV oferă toate acestea, oferind totodată o eficiență mai bună, un impact redus asupra CO2 și o economie totală de exploatare mai avantajoasă”, spune Kumar. Aici, el și o parte din echipa sa de lansare pe piață a PHEV explică beneficiile pentru clienți: Capacitatea de a comuta între motorul termic și motorul electric Trenul de rulare are patru moduri de funcționare: Electric, Hibrid, Menținere încărcare și Încărcare forțată. Motorul electric poate funcționa pe baza bateriei și se poate încărca fie printr-o stație de încărcare, fie folosind motorul termic

și frânarea regenerativă. Toate acestea oferă șoferului flexibilitatea de a alege cea mai bună soluție, în funcție de nevoile variate ale fiecărei călătorii.

„Adaptarea la standardele stricte de emisii ale UE a fost o provocare majoră pentru industria autobuzelor și autocarelor, mai ales în condițiile în care infrastructura de încărcare rămâne limitată”, explică Amelinda Lindberg, Product Manager pentru Travel Solutions la Scania People Transport.

„Conform ACEA, Asociația Producătorilor Europeni de Automobile, vor fi necesare aproape 30.000 de «oportunități» de încărcare zilnic până în 2030 pentru operațiunile interurbane și de lungă distanță. Deși infrastructura se îmbunătățește, progresul este inegal, concentrat în câteva țări și locații precum depozitele și hub-urile turistice, iar lacune semnificative rămân până când călătoria cu autocarele electrice pe distanțe lungi va putea fi susținută pe deplin.” Aici intervine Scania plug-in hybrid (PHEV). Proiectat pentru orașe mai curate și străzi mai silențioase,



## 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**



el oferă operatorilor de autocare flexibilitatea de a circula pe energie electrică în Zonele cu Emisii Zero, în timp ce poate parcurge distanțe lungi folosind un motor termic compatibil cu combustibilii regenerabili.

PHEV răspunde și nevoilor multor companii din sectorul transportului de persoane.

„Mulți operatori de autocare intră și ies din orașe, uneori în aceeași zi”, spune Sundeep Kumar. „Poate transportă copiii la școală dimineața, apoi oameni pe distanțe mai lungi după-amiaza, în excursii.”

„Uneori nici măcar nu există o rută fixă, pentru că pasagerii sau agenția de turism pot solicita un tur al unei zone, iar operatorul de autocare poate să nu poată prevedea infrastructura de alimentare electrică disponibilă. Ruta poate să-i ducă în munți sau pe un teren dificil.”

„Aici intră în joc puterea motorului termic și consumul mult mai redus de combustibil al trenului de rulare. Dar operatorii mici au nevoie și de flexibilitate. Dacă există zone cu emisii zero, atunci PHEV este ideal pentru a permite transportul pasagerilor în orașe pentru a vizita obiective turistice”, adaugă el.

### **Comutare automată cu**

### **Scania Zone**

Este un lucru să poți comuta pe modul electric, dar altul să o faci la momentul potrivit – când intri într-o zonă cu emisii restricționate, într-o zonă cu zgomot redus sau în depozite. Șoferii trebuie să fie concentrați la drum și să asigure siguranța și confortul pasagerilor. Răspunsul Scania este un sistem integrat de geofencing, numit Scania Zone, integrat cu suita Fleet Management a Scania. Autocarul poate fi programat să comute automat în modul electric la intrarea în zone definite, respectând astfel reglementările orașului sau obiectivele de sustenabilitate ale clientului. Aceasta asigură conformitatea constantă fără intervenția șoferului, sporind fiabilitatea operațională și reducând riscul erorilor umane.

„Îți ia grija de pe umeri, nu-i așa?” spune Tony Strömberg, Technical Product Planner, a cărui responsabilitate include furnizarea de informații și cercetări industriei colegilor din R&D care dezvoltă soluții de transport de persoane. „Dacă ai programat geofence-ul înainte de a pleca, atunci acesta începe automat la periferia orașului sau a zonei reglementate. Nu există surpriza neplăcută că ai uitat să faci

comutarea.”

### **Autonomie electrică de până la 80 km, în funcție de condiții și strategie de încărcare**

Zonele cu emisii zero (ZEZ) care apar în tot mai multe orașe, în special în Europa, aduc cu ele cerința unor distanțe minime parcurse în regim full-electric; de obicei între 40 și 50 km.

Trenul de rulare plug-in hybrid de la Scania răspunde acestei cerințe cu ușurință, oferind până la 80 km autonomie electrică la o singură încărcare, în funcție de condiții și strategie de încărcare, și o putere electrică de 290 kW.

„ZEZ-urile sunt stabilite de municipalități sau guverne locale și se schimbă destul de rapid”, spune Tony Strömberg.

„Dar am primit indicații clare de la mai multe orașe care impun o anumită distanță minimă, așa că am vrut să ne asigurăm că oferim o soluție robustă care depășește aceste cerințe.”

Amelinda Lindberg adaugă: „Noul nostru hibrid plug-in pregătește operațiunile de transport pentru viitor, ajutând flotele să fie mereu cu un pas înaintea reglementărilor de mediu în evoluție și a stimulentei

# CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



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



verzi.”

Economii semnificative de energie și CO2 mai redus, cu o economie totală de exploatare mai bună Sectorul global al transportului cu autocare rămâne extrem de competitiv, chiar și fără înăsprirea regulilor de emisii. Pentru operatori, întrebarea crucială este dacă un hibrid plug-in (PHEV) poate face afacerea mai profitabilă și mai sustenabilă. Cu cel mai recent tren de rulare plug-in hybrid de la Scania, răspunsul este clar: da. Pe lângă modul electric de rulare, mai multe tehnologii avansate contribuie la economii de combustibil și emisii de până la 40%, în special în traficul mixt tipic pentru autocare. Acestea includ integrarea a două motoare electrice de 145 kW, asociate unei cutii de viteze Powershift cu șase trepte, care asigură accelerații line, recuperare eficientă a energiei și un răspuns rapid al trenului de rulare. Motorul electric adaugă și un cuplu semnificativ de la pornire, susținând motorul termic în accelerație. „Consum mai redus de combustibil înseamnă costuri totale de exploatare mai mici și emisii CO2 reduse. Este mai bine pentru afacerea clienților noștri și mai bine pentru planetă”, spune Amelinda Lindberg.

### **Trecerea la PHEV – o alegere evidentă**

„Cu această combinație de eficiență și flexibilitate, trecerea la un PHEV reprezintă o alegere firească pentru operatorii de flotă care vor să-și reducă amprenta de mediu, menținând în același timp performanța operațională”, spune

Lindberg.

„A fost o călătorie interesantă, de la construirea primului business case pentru PHEV până la lansarea sa efectivă”, adaugă Sundeep Kumar. „Voi fi și mai încântat să-l văd acum în operațiuni reale, în care să se concretizeze toate beneficiile și cifrele promise.”



# 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.





## IVECO - UN PARTENERIAT STRATEGIC CU ACADEMIA TITI AUR

**IVECO a anunțat, în luna martie 2026, încheierea unui parteneriat strategic cu Academia Titi Aur (ATA), marcând un nou pas în dezvoltarea unor programe dedicate siguranței rutiere și pregătirii profesionale a șoferilor de vehicule grele.**

Începând din acest an, IVECO este Partener de mobilitate al campaniei naționale „Viața e a ta”, consolidându-și angajamentul pentru prevenție și conducere responsabilă în transportul rutier.

Parteneriatul aduce împreună performanța tehnologică a modelului IVECO S-WAY, echipat cu sisteme

avansate de asistență pentru șofer și soluții integrate de siguranță, și expertiza practică a Academiei Titi Aur în formarea conducătorilor auto. Prin implicarea în campania „Viața e a ta”, IVECO susține o inițiativă națională de conștientizare privind siguranța rutieră, care în ultimii ani a contribuit la formarea a peste 100.000 de șoferi. Colaborarea reflectă o viziune comună: siguranța trebuie să fie prioritatea principală în transportul rutier profesionist.

„Viața e a ta!” este o campanie națională de educație rutieră organizată de Academia Titi Aur.

1.000 de participanți beneficiază de cursuri gratuite de conducere defensivă, iar camionul IVECO poate fi văzut în următoarele locații:

14–15 martie – Brașov;  
21–22 martie – Sibiu;  
28–29 martie – Alba Iulia;  
18–19 aprilie – Oradea;

25–26 aprilie – Târgu Mureș.

În cadrul aceluiași parteneriat, camionul IVECO S-WAY va fi integrat într-un modul practic de instruire alături de o cisternă special configurată pentru demonstrații dinamice. Sistemul permite simularea controlată a efectelor transferului de mase și a riscului de răsturnare în condiții reale de exploatare, evidențiind importanța tehnicii corecte de conducere, a anticipării și a gestionării situațiilor-limită specifice transportului cu vehicule grele. Cursurile vor fi susținute de Academia Titi Aur și vor fi oferite pe tot parcursul anului clienților posesori de vehicule grele, fie la sediul acestora, fie în cadrul circuitului specializat al academiei. Programul urmărește creșterea nivelului de siguranță operațională, reducerea riscului de accidente și consolidarea unei culturi organizaționale orientate spre prevenție în companiile de transport.





# VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR  
DIN  
TRANSPORTURILE  
RUTIERE

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



## SCANIA. TRANSPORTUL AUTONOM ESTE LA FEL DE MULT DESPRE OAMENI, CÂT DESPRE TEHNOLOGIE

**Daniel Blank, Hub-to-Hub Product Manager la Scania, explică de ce transportul autonom va avea un impact benefic asupra vieții noastre de zi cu zi.**

Vorbim adesea despre tehnologia impresionantă din spatele vehiculelor autonome – și pe bună dreptate. Însă impactul asupra oamenilor este la fel de profund, subliniază Daniel Blank.

„Această tehnologie ne va ajuta să producem o schimbare majoră în lumea transportului. Iar lucrul de care sunt cel mai mândru este că beneficiile nu sunt doar pentru mediu, ci și pentru oameni”, spune el.

### **Repere importante pentru echipa de transport autonom**

În cei șase ani petrecuți în cadrul Autonomous Solutions, Daniel a trăit mai multe momente definitorii. Unul dintre ele este creșterea echipei – de la opt membri la 90 de specialiști. Printre realizările tehnice, el menționează și provocarea Red Bull, un moment care a demonstrat într-un mod concentrat capacitățile echipei. „Am avut mai multe repere tehnice și de produs, iar provocarea Red Bull le-a reunit într-un timp foarte scurt. Totul începe cu parteneriatul cu Plus AI, integrarea componentelor tehnice și, pentru prima dată, punerea lor în funcțiune

împreună. A fost un moment de referință.”

„Munca depusă de echipă în cadrul provocării a fost extraordinară. Să vezi cum toată lumea se mobilizează pentru a livra într-un interval atât de scurt și să reușească este ceva care mă face extrem de mândru.”

Dincolo de evenimentele speciale, există și momente esențiale în dezvoltarea tehnologiei: „Când un camion autonom rulează pentru prima dată pe autostradă, schimbă banda singur, gestionează intrări și ieșiri de pe autostradă sau intersecții – acestea sunt repere importante pentru echipă. Sunt dovezi că dezvoltăm un produs capabil să opereze complet autonom pe drumuri publice, recunoscând ceilalți participanți la trafic și reacționând în siguranță.”

### **Transportul autonom – un beneficiu real pentru oameni**

Chiar și atunci când vorbește despre detalii tehnice, Daniel revine mereu la componenta umană. Impactul asupra șoferilor și asupra societății este esențial.

„Vom avea nevoie de șoferi și în

viitor. Însă aceștia vor putea lucra mai mult local, se vor putea întoarce acasă la familiile lor seara și vor putea dormi în propriul pat. Deja ne confruntăm cu un deficit de șoferi, așa că haideti să folosim aceste competențe acolo unde sunt cel mai necesare, fără a-i obliga să stea săptămâni întregi departe de familie.”

În plus, transportul autonom aduce flexibilitate și eficiență energetică. „Dacă vehiculul nu mai este limitat de programul de conducere de 15 ore, nu mai contează dacă transportul durează exact nouă ore sau nouă ore și douăzeci de minute. Putem alege să rulăm cu câțiva kilometri pe oră mai încet, reducând consumul de energie – indiferent dacă vorbim despre un motor cu combustie sau unul electric.”

### **Concluzia lui Daniel este clară:**

„Transportul autonom poate face mobilitatea mai sigură, mai sustenabilă și poate contribui la o viață mai bună pentru oameni. Este o schimbare care face lumea puțin mai bună.”



## 5.000 DE CAMIOANE ELECTRICE AU FOST ÎNMATRICULATE ÎN 2025

**Peste 23.700 de vehicule grele cu emisii zero (ZE-HDV) au fost înmatriculate în Europa în 2025. Camioanele ZE (emisii zero) cu o greutate de peste 3,5 tone au avut o cotă de piață de 4,5% în 2025, față de 2,5% în 2024.**

Autobuzele și autocarele ZE au avut o cotă de vânzări de 24,8%, comparativ cu 18,5% în 2024. Vânzările au crescut rapid în sectorul camioanelor și furgonetelor medii ZE - fără emisii - (3,5-12 tone), a căror cotă s-a dublat între 2024 și 2025, de la 10,4% la 21,0%. Creșterea vânzărilor de autobuze și autocare ZE – care continuă să fie dominate de autobuzele urbane ZE – a fost, de asemenea, puternică. Cota de vânzări a autobuzelor urbane cu emisii zero (ZE) a crescut de la 45% la 58% între 2024 și 2025, în timp ce autobuzele interurbane și autocare ZE au rămas stagnante, cu o cotă ZE de 4% în ambii ani.

### **Evoluția generală a pieței**

Piața globală a vehiculelor grele a înregistrat o scădere de 5% în 2025 față de 2024, de la 370.000 de unități vândute la 350.000. Aceasta continuă tendința generală de scădere de când vânzările de vehicule grele au atins un nivel maxim în 2023, cu 520.000 de unități vândute – cel mai mare volum atins în UE-27 din 2008. Printre piețele de top, între 2024 și 2025, cota Germaniei din vânzările de vehicule grele de marfă în Europa a scăzut de la 26,0% la 24,2%, iar cota Țărilor de Jos a

scăzut de la 5,4% la 3,5%, în timp ce cota Poloniei a crescut de la 7,0% la 8,4%. Lituania s-a remarcat printre piețele mai mici, cota sa din vânzările de vehicule grele în Europa crescând cu 39% în aceeași perioadă.

### **CAMIOANE GRELE**

#### **Camioane cu o greutate brută a vehiculului peste 12 tone**

În 2025, în Uniunea Europeană (UE-27) s-au vândut 263.000 de camioane grele, dintre care aproape 5.000 erau vehicule cu emisii zero, reprezentând o cotă de 1,9%, în creștere față de 1,2% în anul precedent. Cota de vânzări a camioanelor grele fără emisii (ZE) în trimestrul IV al anului 2025 a fost de 2,7%.

Vânzările de camioane grele fără emisii ZE au fost deosebit de ridicate în trimestrul IV al anului 2025 în Țările de Jos (320 de vânzări, reprezentând o cotă de vânzări de 14%), Suedia (120 de vânzări, 8,4%) și Danemarca (110 vânzări, 16%). Adoptarea camioanelor grele fără emisii ZE a fost, de asemenea, considerabilă în Austria și Grecia în trimestrul IV al anului 2025, 11% din vehiculele nou înmatriculate fiind cu emisii

zero. Acest lucru echivalează cu 160 de unități în Austria, dar doar 11 în Grecia, unde piața camioanelor depinde mult mai mult de importurile de mâna a doua decât de vânzările de mâna întâi.

#### **Camioane și autoutilitare cu o greutate brută între 3,5 tone și 12 tone**

În 2025, în UE-27 s-au vândut 42.800 de camioane și autoutilitare medii, dintre care 9.000 erau vehicule cu emisii zero, reprezentând o cotă de 21%, în creștere față de 10% în anul precedent. Cota de vânzări a camioanelor și autoutilitarelor medii cu emisii zero în trimestrul IV al anului 2025 a fost de 22%. Vânzările de camioane și autoutilitare medii cu emisii zero au crescut de 10 ori în ultimii 3 ani, de la 900 de unități vândute în 2022 la 9.000 în 2025. Această creștere s-a concentrat în mod covârșitor în sectorul autoutilitarelor: peste 50% din vânzările de autoutilitare au fost cu emisii zero (ZE) în 2025, comparativ cu doar 3% din vânzările de camioane medii. Având în vedere că autocamioanele reprezintă aproape două treimi din vânzările de vehicule din sectorul camioanelor medii și al autoutilitarelor și că disponibilitatea

## EUROPA: Creșterea Adoptării Camioanelor Grele ZE și Provocarea Infrastructurii (Cota de 4,5% în 2025)

## CHINA: Expansiunea Rapidă și Piața Dominată de ZE (Cota de >25% în 2025, >450.000 unități)



modelelor de camioane medii ZE este limitată, această rată de creștere ar putea începe să se stabilizeze în următorii ani. Cu toate acestea, majoritatea vehiculelor cu o greutate brută între 5 și 12 tone vor trebui să își reducă emisiile medii de CO<sub>2</sub> cu 43% până în 2030 față de 2025, ceea ce ar putea determina apariția pe piață a mai multor modele ZE în următorii ani. Cota de vânzări a vehiculelor cu emisii zero a rămas deosebit de ridicată în trimestrul IV al anului 2025 în țările nord-europene Olanda (72%), Suedia (63%) și Danemarca (66%). Cota de vânzări a scăzut ușor în Germania, de la 34% în trimestrul III al anului 2025 la 26%.

### Autobuze și autocare cu o greutate brută a vehiculului peste 3,5 tone

În 2025, în UE-27 s-au vândut 39.500 de autobuze și autocare, dintre care 9.800 erau vehicule cu emisii zero, reprezentând o cotă de 25%, în creștere față de 17% în anul precedent. Cota de vânzări a autobuzelor și autocarelor ZE (emisii zero) în trimestrul IV al anului 2025 a fost de 29%. Vânzările de autobuze urbane cu emisii zero au scăzut la 54% în trimestrul IV al anului 2025, față de aproximativ 60% în trimestrele

I-III ale anului 2025. Prima fază a Directivei privind vehiculele curate, care impunea statelor membre să atingă o pondere de până la 22,5% a vehiculelor cu emisii zero în cazul autobuzelor achiziționate din fonduri publice, s-a încheiat în trimestrul IV al anului 2025. Această cerință crește acum la 32,5% în perioada 2026-2030.

Vânzările de autobuze și autocare ZE (emisii zero) au crescut rapid în Belgia (care a atins o pondere ZE de 49% în 2025, în creștere de la 23% în 2024), Țările de Jos (72%, în creștere de la 46%) și Suedia (46%, în creștere de la 31%), în timp ce s-au înregistrat scăderi semnificative în Luxemburg (36% în 2025, în scădere de la 76% în 2024) și Irlanda (3%, în scădere de la 28%).

### În prim-plan: O comparație între vehiculele grele cu emisii zero din China și Europa

Adoptarea vehiculelor HDV (camioane peste 3,5 tone) cu emisii zero crește rapid în China. Cota de vânzări a vehiculelor ZE-HDV din această țară a depășit 25% în 2025, cu peste 450.000 de unități vândute, față de o cotă de doar 3% în 2021. În contrast, în UE-27 s-au vândut 23.700 de vehicule ZE-HDV

în 2025, reprezentând o cotă de vânzări de 4%.

Cota de piață a camioanelor grele ZE (emisii zero) în China a crescut semnificativ în ultimii ani, de la 6% în 2023 la 29% în 2025.

Deși piața UE-27 pentru camioane grele ZE a crescut constant de la an la an, aceasta se află încă în stadiile incipiente de adoptare, atingând o cotă de piață ZE (emisii zero) de 2,7% în trimestrul IV al anului 2025. Implementarea camioanelor grele ZE a fost determinată atât de forțele pieței, cât și de sprijinul politic. Economia camioanelor grele ZE se îmbunătățește pe măsură ce producătorii chinezi își fac produsele mai accesibile, iar diferența de preț între motorină, gaz natural lichefiat și electricitate îmbunătățește costul total de proprietate al camioanelor electrice. Din punct de vedere al reglementărilor, instrumente politice precum campania privind emisiile ultra-scăzute în industria grea stabilesc obiective de transport curat pentru sectoarele industriale majore (de exemplu, centrale electrice, oțel și ciment), ceea ce a determinat companiile să-și electrifice flotele de transport pentru a rămâne conforme.

### Amenințarea Chinei

Între timp, cotele de vânzări ale



camioanelor și furgonetelor medii ZE (emisii zero) în China și UE-27 au urmat o traiectorie similară, cu o creștere rapidă care a culminat cu cote de vânzări ZE similare în trimestrul IV al anului 2025: China cu 22% și UE cu 21%.

În sectorul autobuzelor urbane, China a deținut o cotă de vânzări ZE de aproape 100% din 2021. În același timp, cota de piață a vehiculelor electrice în UE s-a dublat în ultimii 3 ani, crescând de la mai puțin de 25% în 2023 la 58% în 2025. Cota vehiculelor electrice în rândul autocarelor și autobuzelor interurbane rămâne mult mai limitată pe ambele piețe. În China, cota de vânzări a vehiculelor electrice în acest segment a fluctuat în ultimii ani, ajungând la 10% în 2025. Vânzările în UE-27, între timp, au început să crească abia recent, după mai mulți ani de adopție neglijabilă, ajungând la o cotă de piață ZE de 4% în 2025.

Marea majoritate a vehiculelor ZE-HDV din China sunt alimentate cu tehnologie electrică cu baterii. Vehiculele cu pile de combustie cu hidrogen au reprezentat mai puțin de 1% din vânzări în 2025. Vânzările de vehicule cu schimb de baterii, limitate în principal la tractoare cu remorcă și camioane cu basculantă, au reprezentat aproximativ 15% din vânzările totale de vehicule grele cu motor electric în China în 2025. Tot anul trecut, în China erau instalate 136.000 de stații de încărcare dedicate

vehiculelor grele.

Aceste stații de încărcare au o putere de peste 240 kW și includ atât stații de încărcare publice, cât și private. Deși această amploare este suficientă pentru a permite adoptarea rapidă în unele zone, cu un raport de 38 de vehicule per încărcător, acoperirea rămâne inegală din punct de vedere geografic și limitată ca număr total. În contrast, în UE-27 existau doar 1.519 puncte de încărcare disponibile publicului (> 350 kW) în 2025, dintre care doar 35% erau dedicate exclusiv vehiculelor HDV.

### Cinci producători din China

Peisajul producției de vehicule grele cu propulsie electrică (ZE HDV) în China este fragmentat. Cei mai mari cinci producători din fiecare segment de vehicule grele reprezintă 53%-67% din totalul vânzărilor de vehicule cu propulsie electrică, în funcție de tipul de vehicul; în schimb, în UE-27, cei mai mari cinci producători reprezintă 68%-95% din vânzările de vehicule cu propulsie electrică. Pe măsură ce piața vehiculelor grele cu propulsie electrică (ZE-HDV) din UE-27 continuă să se maturizeze, este posibil ca și eterogenitatea pieței să crească.

Puțini dintre producătorii dominanți de vehicule electrice grele din China sunt activi în UE-27; producătorii interni reprezintă aproape toate vânzările de camioane electrice din UE-27, cu excepția Ford, care are

sediul în Turcia. Cu toate acestea, producătorii chinezi dețin o cotă importantă din piața autobuzelor interurbane și a autocarelor din UE, Yutong captând două treimi din vânzările de autobuze. BYD se numără printre primii cinci producători de autobuze urbane. Producătorii chinezi au încercat să-și extindă prezența în Europa. BYD, de exemplu, înființează o fabrică în Komárom, Ungaria, cu o investiție de 94 de milioane de dolari; odată finalizată, aceasta va produce aproximativ 1.000 de camioane și autobuze ZE pe an. Windrose a anunțat anterior planuri de livrare a unui camion cu o autonomie de 670 km, la un preț de 250.000 de euro, până la începutul anului 2026, după certificarea sa la sfârșitul anului 2025, și a înregistrat primul său camion în Europa la începutul anului 2026.

Între timp, SANY intenționează să livreze cap-tractorul său e263 în primul trimestru al anului 2026, dotat cu o baterie de 636 kWh și o autonomie de 500 km, susținut de un parteneriat de service cu Alltrucks pentru a asigura întreținerea în Europa, în timp ce producția rămâne în China. În plus, producătorul chinez SuperPanther colaborează cu Steyr Automotive din Austria, cu planuri de a-l pune pe Steyr să asambleze eTopas600, cu producția în serie începând în vara anului 2026.



## GUVERNUL CONFISCĂ 50% DIN ÎNCASĂRILE DIN ROVINIETĂ ȘI DIN VIITORUL SISTEM TOLLRO

**O prevedere legală introdusă în OUG 17/2026 spune că 50% din încasările din rovinietă și din viitorul sistem Tollro vor fi virate la bugetul de stat.**

Măsura apare în ordonanța publicată în Monitorul Oficial pe 13 martie 2026 și a fost inclusă într-un act normativ elaborat de Ministerul Finanțelor, prezentat de Guvern drept ordonanță pentru „simplificare și debirocratare”. Potrivit documentului, CNAIR va vira lunar 50% din sumele încasate din rovinietă și Tollro într-un cont distinct al bugetului de stat, în termen de cinci zile lucrătoare de la încasare, începând cu 1 septembrie 2026.

### **Documentul consultat de TIR Magazin spune următoarele:**

#### **Articolul 18 din în OUG 17/2026**

- Din sumele încasate începând cu data de 1 septembrie 2026, în urma aplicării de către Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A. a rovinietei și a Tollro prevăzute la art. 20 alin. (3) din Legea nr. 226/2023 privind aplicarea unor tarife rutiere pe rețeaua de drumuri naționale din România, cu modificările și completările ulterioare, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A. are obligația să vireze lunar o cotă de 50% într-un cont distinct de venituri ale bugetului de stat codificat cu codul de identificare fiscală al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., în termen de 5 zile lucrătoare ale lunii următoare încasării.

**Articolul 20, alineatul 3** la care se face referire în Ordonanța de Urgență spune că: Sumele încasate în urma aplicării de către CNAIR a rovinietei și a Tollro se constituie venit la dispoziția acesteia și vor fi utilizate pentru

proiectarea, repararea, administrarea, întreținerea, exploatarea și modernizarea drumurilor de interes național, investiții în transportul sustenabil, precum și pentru garantarea și rambursarea creditelor externe și interne contractate în acest scop, inclusiv pentru plăți în numele autorității publice contractante, ca urmare a obligațiilor asumate în cadrul contractelor de parteneriat public-privat în sectorul drumurilor naționale și autostrăzilor.

### **Guvernul vrea să ia bani de la drumuri**

Prin introducerea articolului 18 în OUG 17/2026 guvernul vrea să ia jumătate din banii încasați pentru plata rovinietei și a Tollro. Acești bani ar fi trebuit să meargă exclusiv la întreținerea și construcția drumurilor. Guvernul vrea să ia jumătate din acești bani ca să finanțeze alte cheltuieli.

Potrivit datelor oficiale, veniturile încasate din taxa de rovinietă au fost în 2023 de 1,4 miliarde de lei.

În 2025, sumele încasate au fost în jur de 3.000.000.000 de lei deoarece între timp prețul rovinietei a crescut enorm.

În 2026, din rovinietă se vor strânge peste 3,5 miliarde de lei.

Tollro nu este altceva decât rovinietă pentru camioane.

### **Tollro va intra în vigoare la 1 iulie 2026**

Cele mai importante prevederi legate de aplicarea Tollro:

#### **Articolul 4**

(1) Începând cu data de 1 iulie 2026, rovinietă se aplică tuturor categoriilor

de vehicule înmatriculate care sunt folosite pe rețeaua definită la art. 2 lit. I), concepute și construite pentru:

- a) transportul de persoane;
- b) transportul de marfă cu masa totală maximă autorizată (MTMA) mai mică sau egală cu 3,5 tone.

#### **Articolul 11**

(1) Începând cu data de 1 iulie 2026, pe domeniul SETRE România se introduce sistemul de tarifar rutieră electronică în România, denumit STRR.

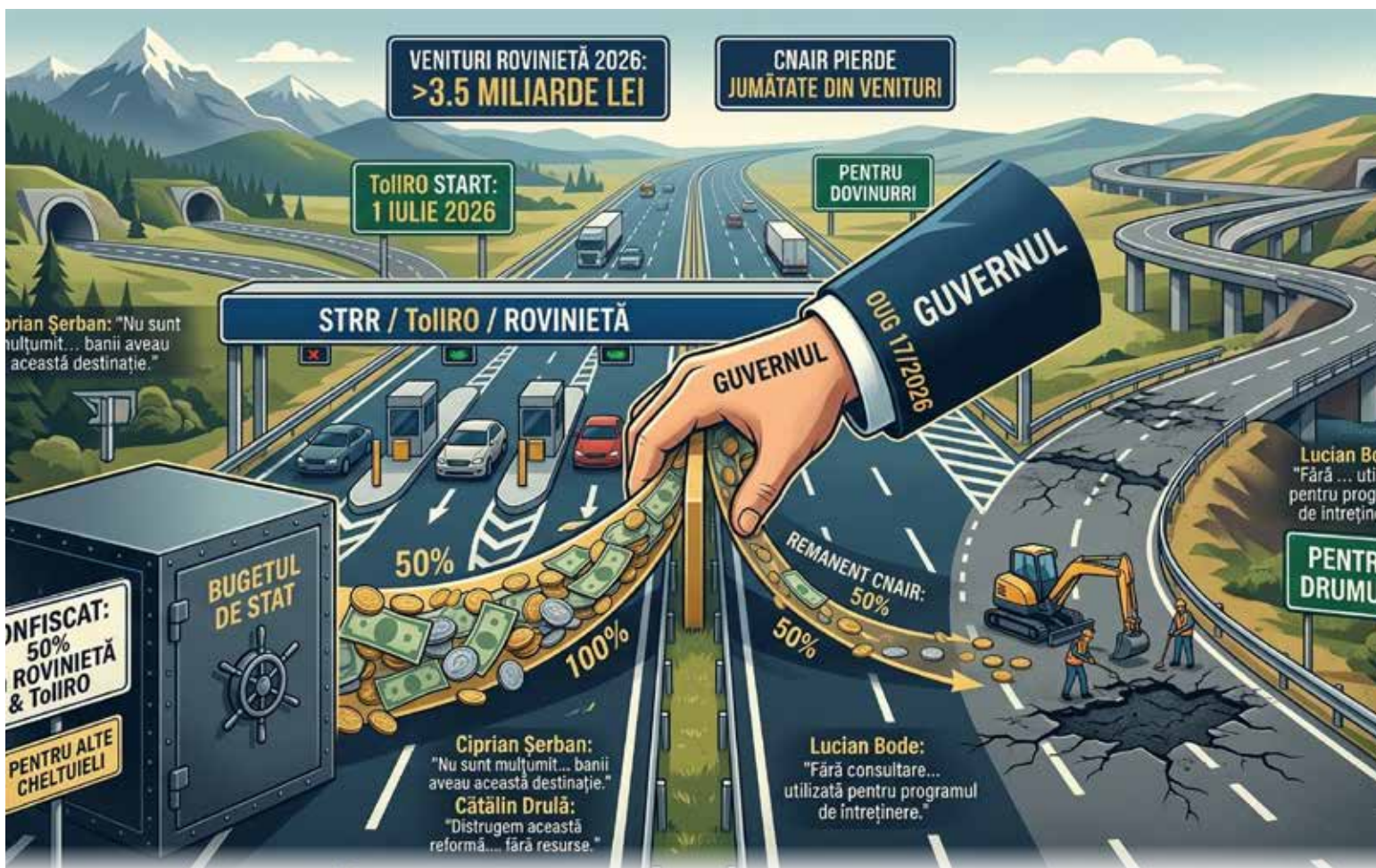
(2) STRR este interoperabil cu sistemele de tarifar rutieră electronică din celelalte state membre ale UE prin intermediul SETRE, complementar STRR. STRR oferă utilizatorilor SETRo acces la SETRE.

#### **Articolul 12**

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

#### **Articolul 24**

(1) Ordonanța Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 82 din 1 februarie 2002, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 424/2002, cu modificările și completările



ulterioare, se abrogă de la data de 1 ianuarie 2026.

(2) Începând cu data de 1 iulie 2026, rovinietele emise în baza prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 15/2002, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 424/2002, cu modificările și completările ulterioare, își încetează valabilitatea.

(3) Începând cu data de 1 iulie 2026, peajele emise în baza prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 15/2002, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 424/2002, cu modificările și completările ulterioare, și neutilizate își încetează valabilitatea.

#### Articolul 29

(1) Aplicarea rovinietei și TollRo de către CNAIR, conform dispozițiilor prezentei legi, se realizează începând cu data de 1 iulie 2026.

(2) Achitarea și emiterea rovinietei pot fi realizate cu cel mult 30 de zile înainte de data de 1 ianuarie 2026.

#### Cum se vor calcula taxele de drum de la 1 iulie 2026?

Conform ordinului MTI, tarifele pentru TollRo, stabilite în funcție de masa totală maximă autorizată (MTMA) a vehiculului, categoria de drum parcurs și standardul de emisii EURO sunt următoarele: Pentru categoria I, care include vehiculele de transport marfă cu o MTMA mai mare de 3,5 tone și mai mică sau egală cu 7,5 tone, tariful unitar pe kilometru este de 0,17 lei pentru vehiculele din clasa EURO VI, 0,19 lei pentru cele din clasele

EURO V - IV și 0,22 lei pentru cele din clasele EURO III - non EURO, în cazul autostrăzilor și drumurilor expres.

Pentru drumurile naționale, tarifele corespunzătoare sunt de 0,08 lei, 0,10 lei și 0,11 lei pe kilometru, în funcție de aceeași clasificare a emisiilor;

În categoria II se încadrează vehiculele de transport marfă cu o MTMA mai mare de 7,5 tone și mai mică de 12,0 tone.

Pentru autostrăzi și drumuri expres, tariful unitar este de 0,29 lei/km pentru EURO VI, 0,33 lei/km pentru EURO V - IV și 0,37 lei/km pentru EURO III - non EURO.

În cazul drumurilor naționale, valorile sunt de 0,14 lei, 0,16 lei și 0,19 lei pe kilometru, corespunzător fiecărui nivel de emisii;

Categoria III include vehiculele de transport marfă cu o MTMA mai mare sau egală cu 12,0 tone. Pentru aceste vehicule, tariful unitar aplicat pe autostrăzi și drumuri expres este de 0,48 lei/km pentru vehiculele EURO VI, 0,55 lei/km pentru cele EURO V - IV și 0,62 lei/km pentru cele EURO III - non EURO.

Pe drumurile naționale, tarifele sunt de 0,24 lei, 0,28 lei și 0,31 lei pe kilometru, în funcție de categoria de emisii.

#### Reacții la Ordonanța Guvernului Ciprian Șerban (ministru Transporturilor):

„În niciun caz nu pot să fiu mulțumit de măsurile prevăzute în OUG 17/2026, care prevăd ca 50% din rovinietă și din TollIRO să fie livrate la bugetul de stat. Pe lângă autostrăzi și drumurile expres aflate în execuție, trebuie să întreținem și sistemul național

de drumuri, iar acești bani aveau această destinație.

Românii nu circulă doar pe autostrăzi sau drumuri expres, motiv pentru care calitatea drumurilor naționale este foarte importantă, atât pentru economie, cât și pentru siguranța traficului rutier”.

#### Cătălin Drulă (fost ministru al Transporturilor):

„Toată ideea reformei din PNRR a fost ca CNAIR, care întreține această rețea uriașă de 16.000 de kilometri de drumuri naționale și în curând 2.000 de kilometri de autostrăzi, să aibă resurse suficiente din veniturile proprii, astfel încât să nu mai fie nevoie de subvenție de la bugetul de stat. Acum distrugem această reformă, lăsând compania fără jumătate din venituri, printr-un articol introdus aberant într-o ordonanță care e despre altceva.”

#### Președintele Comisiei pentru transporturi din Camera Deputaților, Lucian Bode:

„Consultându-mă cu colegii din CNAIR pe acest subiect, am constatat că ordonanța a fost adoptată de Guvern fără consultarea celor din CNAIR, cei care sunt, până la urmă, direct vizati de această modificare. Din veniturile rezultate din rovinietă, aproximativ 57% merg către salarii, 8% reprezintă taxa pe stâlp, iar până la 15% sunt sume transferate către CNIR, conform legii. Diferența rămasă este utilizată pentru programul de întreținere a drumurilor naționale și a autostrăzilor”.

## Șeful CNAIR îl obrăznicește pe ministrul Transporturilor

Directorul general al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), Cristian Ovidiu Cătălin Pistol, cunoscut în popor și sub numele de „Coarne”, ia în derâdere ordinea șefului lui, Ciprian Șerban, ministrul Transporturilor.

Deși ministrul i-a ordonat explicit să ofere informații presei, Coarne, obraznic și incompetent, cum îl știm, și-a bătut pur și simplu joc de ministru.

În numai câțiva ani, Pistol reușit performanța rară de a transforma o instituție publică într-o combinație între moșie personală, cutie neagră și club exclusivist de „nu răspundem la întrebări”.

**În loc de concluzie:** În timp ce compania se afundă în datorii, iar procesele pierdute curg mai ceva ca asfaltul pe caniculă, șeful CNAIR pare convins că transparența este o boală rușinoasă care trebuie tratată cu articole de lege.

## Refuzul ca politică de management

Cristian Ovidiu Cătălin Pistol conduce CNAIR nu ca pe o companie publică, ci ca pe o proprietate de familie, unde informația circulă doar dacă are aprobare de la „capul casei”. Încasările proprii se prăbușesc, datoriile cresc, iar compania pierde pe bandă rulantă procese cu foști angajați concediați abuziv, cărora le plătește despăgubiri de

peste 60.000 de euro pe cap de om. Cu siguranță, acesta este singurul domeniu unde CNAIR, sub conducerea lui Coarne performează constant: la plata greșelilor proprii.

## În loc de concluzie:

Secretomania nu rezolvă dezastrul, doar îl ascunde până când factura devine imposibil de plătit.

## Cum se construiește un zid birocratic

CNAIR a primit o solicitare simplă: date agregate despre majorări salariale — fără nume, fără CNP-uri, fără „secrete de stat”. Răspunsul? Un manual complet despre cum să nu spui nimic folosind foarte multe cuvinte.

Totul devine „date personale”, „politici interne”, „informații



sensibile”. Practic, dacă întrebi cât costă salariile, riști —în logica CNAIR-ului proprietate personală a lui Coarne— să afli cine cât câștigă, ce mănâncă la prânz și probabil și parola de la e-mail.

Argumentul suprem este repetat obsesiv: Legea 544 nu permite. De fapt, nu permite doar transparența în viziunea managementului.

În paralel, în interiorul companiei, accesul la documente este restrâns la nivel de „știe doar cine trebuie”, ceea ce transformă instituția într-un fel de buncăr administrativ, unde informația intră, dar nu mai iese.

**În loc de concluzie:** La CNAIR, transparența este tratată ca scurgere de informații, iar adevărul ca risc operațional.

### Ministrul, spectator la propria instituție

Situația devine aproape comică atunci când Ministerul Transporturilor primește același tratament ca orice cetățean: refuz pe puncte, ambalat juridic.

Directorul general CNAIR nu doar că refuză presa, dar îi explică indirect ministrului că nici el nu prea are ce să caute în „bucătăria internă”. Practic, ierarhia administrativă este reinterpretată: ministrul coordonează, dar nu deranjează.

Într-un stat normal, ministerul cere, compania răspunde. În varianta „Coarne”, compania răspunde... că nu răspunde.

În loc să clarifice, CNAIR livrează același refren: nu e de interes public, nu putem comunica, nu e cazul.

**În loc de concluzie:** Când subordonatul începe să educe șeful, nu mai e administrație — e improvizație.

### Arta de a prădui bani publici cu discreție

În timp ce conducerea CNAIR ridică ziduri de hârtie în jurul informațiilor, realitatea financiară este simplă: compania pierde bani, procese și credibilitate.

Coarne refuză să dea informații din interiorul CNAIR nu pentru i-a lăsat mămica lui moștenire această companie, ci pentru a-și ascunde eșecul managerial total.

Fiecare angajat concediat abuziv care câștigă în instanță este o notă de plată pentru managementul incompetent. Fiecare refuz de a comunica este o confirmare că ceva trebuie ascuns.

Dar poate cea mai mare performanță este alta:

transformarea unei obligații legale —transparența— într-un inamic de combătut.

În loc să explice cum sunt cheltuiți banii, CNAIR explică de ce nu poate explica.

**În loc de concluzie:** Când instituția tace, facturile vorbesc.

### Ursul păcălit de Coarne

Pe data de 4 februarie 2026, i-am adresat lui Ciprian Șerban, ministrul Transporturilor, o scrisoare deschisă, al cărei text îl redăm integral în continuare:

**"Către:**

**Ministerul Transporturilor și Infrastructurii**

**În atenția Domnului Ministru Ciprian-Constantin Șerban**

Subiect:

Solicitare sprijin instituțional pentru obținerea unor informații de interes public refuzate de CNAIR (Legea nr. 544/2001)

Stimate Domnule Ministru,

Vă adresăm această scrisoare deschisă în numele redacției TIR Magazin, în contextul în care Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), instituție aflată în coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, ne-a refuzat comunicarea unor informații pe care le considerăm, în mod rezonabil și întemeiat, informații de interes public în sensul Legii nr. 544/2001.

Demersul nostru este simplu: am solicitat date generale, fără caracter personal, care privesc impactul bugetar al unor majorări salariale decise în 2025. În loc de furnizarea acestor date (sau de indicarea temeiului legal strict pentru eventuale excepții punctuale), am primit un refuz global, motivat prin „date personale” și „interese economice și comerciale”, fără a se face distincția între date individuale și date bugetare.

În plus, a apărut o preocupare instituțională vizibilă pentru limitarea accesului intern la documente și pentru controlul „cine, când și ce document a accesat”, printr-o decizie administrativă emisă de conducerea CNAIR, pe care o redăm integral mai jos, ca Anexă.

Vă solicităm sprijinul pentru ca Ministerul Transporturilor și Infrastructurii să intervină instituțional, în limitele competențelor legale, pentru clarificarea și remedierea acestei situații.

În lipsa unei informări transparente, imaginea CNAIR și implicit a Ministerului Transporturilor și, automat, a dumneavoastră are de suferit.

Nevoia de transparență este mai acută, cu atât mai mult cu cât ne aflăm într-o perioadă de limitări bugetare, când un astfel de subiect are o încărcătură suplimentară.

### 1) Contextul care a determinat solicitarea noastră

În luna noiembrie 2025, CNAIR a emis Decizia Directorului General nr. 1129/14.11.2025, document intern care reglementează desemnarea unei singure persoane, pe lângă secretariat, pentru accesarea aplicației „eROad – Modul Registratură” în vederea înregistrării documentelor aferente structurii. Documentul indică o restrângere a accesului operațional la circuitul documentelor și o concentrare

a accesului la un număr foarte mic de utilizatori, cu proceduri de înlocuire aprobate prin email către Departamentul Administrat.

Redăm integral această decizie la final (Anexa 1), deoarece este relevantă pentru înțelegerea climatului intern: în loc ca managementul să trateze cauzele unor disfuncționalități și să întărească transparența, rezultă o orientare către controlul accesului și, implicit, către reducerea posibilității ca documentele interne să circule în afara unui cerc restrâns.

## 2) Solicitarea transmisă de TIR Magazin în baza Legii 544/2001 – punct cu punct

În luna noiembrie 2025 am înaintat CNAIR o solicitare în temeiul Legii nr. 544/2001, cerând explicit transmiterea răspunsului în format electronic (e-mail) și în termenul legal.

Redăm integral solicitarea, pentru ca demersul să fie inteligibil, complet și verificabil (Anexa 2). Esența ei este următoarea: am cerut date agregate privind impactul bugetar al majorărilor salariale acordate prin decizii ale Directorului General în 2025 și elemente de fundamentare/avizare instituțională. Nu am cerut nume, salarii individuale sau elemente din contractele individuale de muncă.

### Cele 7 puncte solicitate au fost:

1. Impactul bugetar total estimat al majorărilor salariale acordate în baza art. 140 lit c din CCM și aprobate prin Deciziile Directorului General;

2. Numărul total de salariați ai CNAIR (structura centrală și unități teritoriale) care au beneficiat de majorări salariale în baza acestor decizii;

3. Valoarea medie procentuală și valorică a majorării aplicate per salariat;

4. Sursa de finanțare pentru acoperirea acestor cheltuieli suplimentare;

5. Dacă există o analiză sau un aviz al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii privind oportunitatea și sustenabilitatea acestor creșteri;

6. Dacă aceste majorări au fost avizate de Guvern și/sau Ministerul Finanțelor;

7. Ce măsuri au fost luate pentru a preveni scurgerile către presă de documente care indică nereguli/ilegalități.

## 3) Răspunsul CNAIR din 15 decembrie 2025 – refuzul primit

Pe 15 decembrie 2025, CNAIR ne-a comunicat un răspuns de refuz, pe care îl redăm integral (Anexa 3). Motivația CNAIR, pe scurt, este că:

-datele solicitate „nu se încadrează în categoria informațiilor de interes public”;

-ar viza „raporturi individuale de muncă”, „politica internă de salarizare” și „elemente confidențiale din CIM”;

-se invocă excepțiile de la art. 12 alin. (1) lit. d) și e) din Legea 544/2001;

-se afirmă că verificările ar reveni instituțiilor abilitate și că nu ar exista obligație de comunicare către terți.

Această motivare nu răspunde însă diferenței esențiale dintre:

1. date individuale (care pot fi protejate), și

2. date agregate / bugetare / de interes public (care, în mod normal,

nu identifică persoane și sunt necesare pentru controlul civic asupra cheltuirii banilor publici).

Dincolo de interpretarea juridică, demersul nostru a fost unul de bună-credință și de interes public: dacă se fac majorări salariale semnificative într-o companie publică, este rezonabil ca presa și publicul să poată cunoaște impactul total și numărul de beneficiari, fără să ceară „date personale”.

## 4) Ce vă solicităm concret, domnule Ministru

În calitate de ministru al Transporturilor și Infrastructurii, vă solicităm sprijinul instituțional pentru:

1. clarificarea caracterului de informație de interes public al datelor agregate solicitate (impact bugetar total, număr total beneficiari, medii procentuale și valorice);

2. transmiterea către CNAIR a unei solicitări/îndrumări administrative ca răspunsul să fie reformulat pe puncte, cu indicarea expresă a temeiului legal pentru orice refuz parțial și cu furnizarea datelor agregate care nu privesc persoane identificabile;

3. indicarea, dacă există, a avizelor/ analizelor MTI privind oportunitatea și sustenabilitatea acestor creșteri salariale, respectiv dacă MTI deține aceste documente sau dacă au fost solicitate CNAIR;

4. clarificarea modului în care CNAIR tratează întrebarea nr. 7 (măsuri pentru prevenirea scurgerilor), în condițiile în care există o decizie administrativă care restrânge accesul intern la circuitul documentelor (Anexa 1), ceea ce ridică o problemă legitimă de echilibru între securitatea informației și transparența instituțională.

Nu cerem sancțiuni și nici intervenții care ar depăși cadrul legal. Cerem

un lucru elementar: ca o instituție publică să răspundă coerent la o solicitare 544, distinct pe fiecare punct, și să furnizeze datele agregate care nu încalcă drepturi individuale.

**5) Anexe** – transcrise integral pentru inteligibilitate

**ANEXA 1** – Decizia Directorului General CNAIR nr. 1129/14.11.2025 (transcriere integrală)

"COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE – S.A.  
DECIZIA Directorului General al C.N.A.I.R. – S.A.  
Nr. 1129/14.11.2025  
(...)  
DECIZIE:

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

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

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

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

(urmează semnături/avizări)"

**ANEXA 2 – Solicitarea TIR Magazin (Legea 544/2001) – TRANSCRIERE INTEGRALĂ**

**„Către:  
COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE – S.A.**

În atenția domnului Cristian-Ovidiu-Cătălin PISTOL, Director General  
Ref.: Solicitare informații de interes public – impact bugetar al majorărilor salariale aprobate prin deciziile CNAIR din anul 2025

Domnule Director General,  
În temeiul prevederilor art. 1 alin. (1), art. 2 și art. 6 din Legea nr. 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public, vă solicităm să ne comunicați, în format electronic (prin e-mail), următoarele informații de interes public:

1. Care este impactul bugetar total estimat al majorărilor salariale acordate în baza art. 140 lit c din CCM și aprobate prin Deciziile Directorului General;

2. Numărul total de salariați ai CNAIR (structura centrală și unități teritoriale) care au beneficiat de majorări salariale în baza acestor decizii;

3. Valoarea medie procentuală și valorică a majorării aplicate per salariat;

4. Sursa de finanțare pentru acoperirea acestor cheltuieli suplimentare (venituri proprii, subvenții bugetare, fonduri europene etc.);

5. Dacă există o analiză sau un aviz al Ministerului Transporturilor și

Infrastructurii privind oportunitatea și sustenabilitatea acestor creșteri salariale;

6. Dacă aceste majorări salariale au fost avizate de Guvernul României și/sau de Ministerul Finanțelor, respectiv dacă au existat notificări, observații sau recomandări transmise de aceste instituții către CNAIR;

7. Ce măsuri ați luat pentru ca, pe viitor, să nu se mai scurgă către presă documente din care reies nereguli sau ilegalități săvârșite de conducerea sau angajații ai CNAIR?

Vă rugăm ca răspunsul să ne fie transmis în format electronic, la adresa [director@tirmagazin.ro](mailto:director@tirmagazin.ro), în termenul legal de 10 zile de la primirea prezentei solicitări, conform art. 7 alin. (1) din Legea nr. 544/2001.

În cazul în care informațiile solicitate necesită o documentare suplimentară, vă rugăm să ne înștiințați în termenul prevăzut de lege, urmând ca răspunsul final să fie comunicat în cel mult 30 de zile calendaristice.

Vă mulțumim anticipat pentru cooperare.

**Cu stimă,  
Emil POP  
Director General  
TIR Magazin"**

**ANEXA 3 – Răspunsul CNAIR din 15.12.2025** – (transcriere integrală)

„Bună ziua,

Având în vedere adresa dumneavoastră (nr. 92/137333/17.11.2025) vă informăm că datele solicitate nu se încadrează în categoria informațiilor de interes public, astfel cum sunt definite de art. 2 lit. b) din Legea nr. 544/2001.

Datele solicitate vizează aspecte

ce țin de raporturile individuale de muncă, politica internă de salarizare, precum și elemente confidențiale din contractele individuale de muncă, care sunt protejate de dispozițiile legale privind confidențialitatea datelor cu caracter personal.

Totodată, potrivit art. 12 alin. (1) lit. d) și e) din Legea nr. 544/2001, se exceptează de la accesul liber al cetățenilor informațiile care privesc date personale, precum și informațiile a căror divulgare ar putea afecta interesele legitime economice și comerciale ale unei societăți.

CNAIR precizează că drepturile salariale ale personalului, inclusiv impactul bugetar aferent, fac obiectul verificărilor și controalelor exercitate de instituțiile abilitate ale statului (Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Ministerul Finanțelor, Curtea de Conturi), în limitele competențelor legale, fără a exista obligația legală de comunicare a acestor date către terți.

Cu stimă,  
CNAIR"

## 6) Încheiere

Domnule Ministru, vă rugăm să dispuneți măsurile administrative necesare pentru ca CNAIR să răspundă pe fond și punctual solicitării formulate, cu furnizarea informațiilor agregate care pot fi comunicate legal, și cu motivarea strictă, pe articol și pe punct, a oricărui eventual refuz parțial.

Vă stăm la dispoziție pentru transmiterea în original a documentelor și pentru orice clarificări tehnice.

**Cu stimă,  
Emil POP  
Director General – TIR  
Magazin"**

## Obrăznicătura de la

## conducerea CNAIR

După mai mult de o lună și jumătate, adică mult după termenul legal în care trebuia să ne dea un răspuns potrivit legii 544, am primit răspunsul dat de CNAIR:

"COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A. Serviciul Presă și Comunicare On-line

Nr. 21/43/11.02.2026

## Către, MT

Referitor:  
Solicitarea dvs. transmisă Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. privind solicitarea de la Tir Magazin.

Răspunsul CNAIR la solicitarea MT (atașată):

1. Impactul bugetar total estimat al majorărilor salariale

Informația solicitată este legată de drepturi salariale stabilite individual, în temeiul contractelor individuale de muncă și al politicilor interne de salarizare. Chiar exprimată la nivel agregat, comunicarea acesteia poate conduce, prin corelare cu alte date publice, la identificarea indirectă a situației salariale a unor angajați. În consecință, sunt incidente dispozițiile art. 12 alin. (1) lit. d) din Legea nr. 544/2001.

2. Numărul total de salariați care au beneficiat de majorări

Deși exprimată numeric, informația privește aplicarea unor măsuri în cadrul raporturilor individuale de muncă. În contextul unei structuri organizaționale cunoscute și al altor informații publice, acest tip de date poate conduce la identificarea directă sau indirectă a unor persoane ori a unor categorii

restrânse de personal. Sunt astfel incidente dispozițiile art. 12 alin. (1) lit. d) din Legea nr. 544/2001.

3. Valoarea medie procentuală și valorică a majorării per salariat

Solicitarea vizează elemente esențiale ale sistemului de salarizare aplicat personalului. Chiar sub forma unei medii, aceste date permit deducerea nivelurilor de remunerare și a modului de aplicare a politicilor salariale interne, putând conduce la identificarea indirectă a situației salariale a unor angajați. În consecință, sunt incidente dispozițiile art. 12 alin. (1) lit. d) din Legea nr. 544/2001.

4. Sursa de finanțare pentru acoperirea cheltuielilor suplimentare

Aspectele privind modul de alocare internă a resurselor pentru cheltuielile de personal țin de politica financiară internă a companiei și de organizarea internă a activității. Aceste elemente nu intră în sfera informațiilor de interes public, astfel cum sunt definite de art. 2 lit. b) din Legea nr. 544/2001.

5. Existența unei analize sau a unui aviz al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii

Eventualele analize, puncte de vedere sau proceduri interne de avizare aferente măsurilor salariale fac parte din procese administrative interne și de fundamentare a deciziilor manageriale, neconstituind, prin ele însele, informații de interes public în sensul Legii nr. 544/2001.

6. Avizarea de către Guvernul României și/sau Ministerul Finanțelor

Informațiile privind eventuale proceduri de avizare sau corespondență interinstituțională aferente politicilor salariale țin de procese administrative interne și



COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A  
INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.  
Bdul Dincu Golești 38, sector 1, București, România, 010873  
Tel.: (+4 021) 264 12 00 Fax: (+4 021) 312.09.84  
Email: office@cnair.ro, registrat@comunicare.ro  
CUI 16054368, J2004000552406/13.01.2025,  
Capital social 33.063.520 LEI  
www.crovieta.ro



Serviciul Presă și Comunicare On-line

Tel: 021/264.34.10

E-mail: presa@andnet.ro

Către,

MT

Referitor:

Solicitarea dvs. transmisă Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA privind solicitarea de la Tir Magazin.

**Răspunsul CNAIR la solicitarea MT (atașată):**

**1. Impactul bugetar total estimat al majorărilor salariale**

Informația solicitată este legată de drepturi salariale stabilite individual, în temeiul contractelor individuale de muncă și al politicilor interne de salarizare. Chiar exprimată la nivel agregat, comunicarea acestora poate conduce, prin corelare cu alte date publice, la identificarea indirectă a situației salariale a unor angajați. În consecință, sunt incidente dispozițiile art. 12 alin. (1) lit. d) din Legea nr. 544/2001.

**2. Numărul total de salariați care au beneficiat de majorări**

Deși exprimată numeric, informația privește aplicarea unor măsuri în cadrul raporturilor individuale de muncă. În contextul unei structuri organizaționale cunoscute și al altor informații publice, acest tip de date poate conduce la identificarea directă sau indirectă a unor persoane ori a unor categorii restrânse de personal. Sunt astfel incidente dispozițiile art. 12 alin. (1) lit. d) din Legea nr. 544/2001.

**3. Valoarea medie procentuală și valorică a majorării per salariat**

Solicitarea vizează elemente esențiale ale sistemului de salarizare aplicat personalului. Chiar sub forma unei medii, aceste date permit deducerea nivelurilor de remunerare și a modului de aplicare a politicilor salariale interne, putând conduce la identificarea indirectă a situației salariale a unor angajați. În consecință, sunt incidente dispozițiile art. 12 alin. (1) lit. d) din Legea nr. 544/2001.

**4. Sursa de finanțare pentru acoperirea cheltuielilor suplimentare**

Aspectele privind modul de alocare internă a resurselor pentru cheltuielile de personal țin de politica financiară internă a companiei și de organizarea internă a activității. Aceste elemente nu intră în sfera informațiilor de interes public astfel cum sunt definite de art. 2 lit. b) din Legea nr. 544/2001.

**5. Existența unei analize sau a unui aviz al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii**

Eventualele analize, puncte de vedere sau proceduri interne de avizare aferente măsurilor salariale fac parte din procese administrative interne și de fundamentare a deciziilor manageriale, neconstituind, prin ele însele, informații de interes public în sensul Legii nr. 544/2001.

**6. Avizarea de către Guvernul României și/sau Ministerul Finanțelor**

Informațiile privind eventuale proceduri de avizare sau corespondență interinstituțională aferente politicilor salariale țin de procese administrative interne și nu constituie, în sine, informații de interes public în sensul Legii nr. 544/2001.

**7. Măsuri pentru prevenirea scurgerii de informații către presă**

Această solicitare nu vizează informații de interes public în sensul Legii nr. 544/2001, ci aspecte ce țin de organizarea internă, managementul resurselor umane și măsuri disciplinare sau de control intern. Aceste chestiuni nu intră în sfera obligației legale de comunicare prevăzute de legea privind liberul acces la informațiile de interes public.

DIRECTOR GENERAL  
ing. Cristian Ovidiu Catalin PISTOL

nu constituie, în sine, informații de interes public în sensul Legii nr. 544/2001.

**7. Măsuri pentru prevenirea scurgerii de informații către presă**

Această solicitare nu vizează informații de interes public în sensul Legii nr. 544/2001, ci aspecte ce țin de organizarea internă, managementul resurselor umane și măsuri disciplinare sau de control intern. Aceste chestiuni nu intră în sfera obligației legale de comunicare prevăzute de legea privind liberul acces la informațiile de interes public.

**DIRECTOR GENERAL**  
**ing. Cristian Ovidiu Cătălin**  
**PISTOL**

Șef Serviciul Presă și Comunicare  
On-line  
Bogdan Cotârlici

Întocmit,  
Alexandru Filimon"

**În loc de concluzie:**  
Incompetența și hoția din CNAIR  
sunt secrete de serviciu!

**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**