PROIECT. COMPENSAREA LITRULUI DE MOTORINĂ CU 20 DE BANI PAG.35

INVESTIGATORUL'S
TIR
23 ANI

UNTRR: PREȚUL MOTORINEI DIN ROMÂNIA DISTRUGE TRANSPORTATORII

PG.04

NOIEMBRIE 2025
14.9 LEI
www.tirmagazin.ro

SCANIA EXTPERIENCE: DEMONSTRAȚIE DE FORȚĂ

PG. 11

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

GEORGE NIȚĂ
DIRECTOR GENERAL
HOLLEMAN

MARIUS DAN
ACȚIONAR
LICURICI IMPEX

7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28 RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU
DIRECTOR GENERAL
AHEAD LOGISTICS

IONEL CIPERE
ACȚIONAR
PRACTICOM

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

INVESTIGATORUL'S TIR 23 ANI

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

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

Director Marketing & PR:
Alina JOHNSON-POP

Secretar General de Redacție:
Petre ARDELEAN

Redactori:
Sorin BARBU
Radu Plopeanu

Fotoreporter:
Lucian MORAR

Corectură:
Liana NICHIFOR

DTP:
Nicoleta IONESCU

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

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

25 000 DE VIEȚI DE SALVAT

Revista TIR Magazin este semnatara Cartei Europene a Siguranţei Rutiere

Sumar

07 SCHMITZ CARGOBULL: AL TREILEA RAPORT DE SUSTENABILITATE

08 MAN TRUCK FORUM: "ÎMPREUNĂ PENTRU O LOGISTICĂ DURABILĂ, ÎMPREUNĂ PENTRU EMISII ZERO“

18 IVECO PROMOVEAZĂ MOBILITATEA RUTIERĂ INTELIGENTĂ ȘI SIGURĂ CU TEHNOLOGIA V2X

20 UN MOMENT DE REFERINȚĂ: CAMIOANELE ELECTRICE VOLVO AU PARCURS 250 DE MILIOANE DE KILOMETRI

UNTRR: PREȚUL MOTORINEI DIN ROMÂNIA DISTRUGE COMPETITIVITATEA TRANSPORTATORILOR

Diferențele de preț la motorină dintre România și statele vecine afectează considerabil marja de profit a transportatorilor. Fără un mecanism real de rambursare a accizei, România își pierde competivitatea și veniturile la bugetul public, afirmă UNTRR într-un comunicat de presă.

"Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) avertizează că majorarea accizei la motorină a generat o pierdere accelerată de competitivitate pentru transportatorii români, cu efecte directe asupra economiei naționale. Diferențele de preț dintre România și statele vecine diminuează cu jumătate până la două treimi marja operatorilor, care este deja foarte redusă. În aceste condiții, alimentarea în România devine economic nerentabilă, companiile fiind obligate să își procure combustibilul din afara țării. România are una dintre cele mai ridicate accize la motorină din UE 2548,35 lei pentru 1000 litri – la cursul de la începutul lunii noiembrie cca. 502 euro/1000 litri, cu 172 peste minimul european de 330 Euro/1000 l (valoare aplicată de exemplu în Bulgaria). Această situație generează diferențe semnificative de preț (fără TVA și cu acciza parțială față de statele din regiune:

• Ungaria: 11 până la 15 euro cenți/litru;
• Croația: 21 eurocenți/litru;
• Slovenia: 10 până la 14 eurocenți/litru.

În timp ce majoritatea transportatorilor români operează cu marje de profit de doar câțiva eurocenți/km, aceste diferențe transformă alimentarea în România într-o pierdere sigură.

Alimentările migrează către statele vecine, reducând veniturile fiscale ale României

Capacitatea ridicată a rezervoarelor camioanelor de transport internațional — între 1.100 și 1.500 litri - este suficientă pentru 3.000–4.000 km fără realimentare, ceea ce permite operatorilor să își organizeze traseele astfel încât să alimenteze exclusiv în țările și locațiile cu cele mai avantajoase prețuri.

• De aceea, pe rutele spre Germania – principalul partener comercial al

României – transportatorii alimentează imediat după ieșirea din țară, în Ungaria, cu un cost de 1,04-1,05 Euro pe litru – după recuperarea TVA de 27% și a accizei suplimentare, iar la întoarcere alimentează tot în Ungaria.

• Transportatorii care operează rute spre Italia, al doilea partener comercial al României, preferă să alimenteze cu 0,95 Euro pe litru Croația sau 1,04-1,05 euro pe litru în Slovenia, unde diferența de preț este decisivă pentru menținerea competitivității. Iar cei care merg în sud alimentează în Bulgaria.

• Inclusiv transportatorii care desfășoară activitate națională preferă alimentarea în statele vecine datorită diferențelor de preț.

Având în vedere că în România costul motorinei este 1,16-1,19 Euro pe litru fără TVA, diferența este mult prea mare pentru a putea fi ignorată, contribuind la o reducere considerabilă a marjelor și așa extrem de înguste ale transportatorilor români.

Această migrare masivă a alimentărilor reduce consumul intern de motorină și diminuează baza de colectare a accizelor și TVA, contrar obiectivului urmărit prin majorarea accizei.

UNTRR subliniază că, pentru a readuce alimentările în România, este necesară o rambursare de 60 bani/litru.

Această măsură este nu doar necesară, ci și perfect sustenabilă fiscal întrucât statul rămâne astfel cu 1.949,35 lei/1000 litri, echivalentul a aproximativ 383 euro, ceea ce înseamnă cu 53 euro peste acciza minimă obligatorie impusă de Uniunea Europeană.

Publicitate

Prin urmare, rambursarea de 60 bani/litru nu reduce acciza sub pragul european de 330 euro/1.000 litri, statul rămânând cu o acciză netă cu 53 euro/1000 litri peste nivelul minim obligatoriu — adică statul încasează mai mult decât cere UE.

Măsura NU generează pierderi bugetare, dimpotrivă, readuce alimentările și recuperează baza de colectare migrată în țările vecine

Schema de rambursare trebuie ajustată pentru a proteja competitivitatea României

UNTRR solicită ca schema de rambursare a accizei să fie adaptată astfel încât:

- perioada eligibilă să fie 31 martie – 31 decembrie 2025;
- cuantumul rambursării să fie:
  - 34 bani/litru pentru 31 martie – 31 iulie 2025;
  - 60 bani/litru pentru 1 august – 31 decembrie 2025.
- prelungirea schemei în mod automat în 2026, la minim aceleași valori de rambursare, pentru a oferi predictibilitate firmelor de transport românești și un mediu concurențial corect față de străini.

Această soluție este echilibrată fiscal, protejează competitivitatea transportatorilor și previne creșteri suplimentare de costuri în toate sectoarele economice — de la exporturi și importuri până la prețurile produselor de consum.

„Diferențele actuale de preț afectează semnificativ marja transportatorilor. Fără rambursarea accizei, România va continua să piardă competitivitate și venituri fiscale în favoarea statelor vecine”, a declarat Radu Dinescu, Secretar General UNTRR.

UNTRR își exprimă disponibilitatea de a colabora cu autoritățile pentru definirea unui cadru fiscal predictibil și competitiv, care să mențină alimentările în țară și să sprijine economia națională.", se spune în comunicatul de presă al UNTRR din 07 noiembrie 2025.

SCHMITZ CARGOBULL: AL TREILEA RAPORT DE SUSTENABILITATE

Schmitz Cargobull AG, companie internațională de familie și lider european în producția de semiremorci, a publicat al treilea său raport voluntar de sustenabilitate.

Pentru prima dată, raportul este elaborat pe baza Standardelor Europene de Raportare privind Sustenabilitatea (ESRS), documentând progresele companiei în domeniile combaterii schimbărilor climatice, gestionării resurselor, economiei circulare, responsabilității sociale și guvernanței corporative responsabile.
Strategia de sustenabilitate este integrată ferm în Strategia 2030 a companiei și subliniază angajamentul pe termen lung al Schmitz Cargobull față de transformarea sustenabilă a sectorului transporturilor și logisticii. Compania adoptă o abordare holistică, acordând o importanță egală aspectelor economice, ecologice și sociale. Unul dintre obiectivele centrale este reducerea amprentei ecologice pe întregul lanț valoric – de la dezvoltarea produsului și producție, până la faza de utilizare de către client și sfârșitul ciclului de viață al produsului.
Un reper important este validarea obiectivelor de emisii net-zero de către inițiativa Science Based Targets (SBTi). Conform acestor obiective, Schmitz Cargobull se angajează să reducă emisiile de gaze cu efect de seră cu 90% în toate domeniile relevante până în 2045 – în conformitate cu standardul Net-Zero al SBTi.*
„În ultimii doi ani, am făcut progrese semnificative în ceea ce privește sustenabilitatea afacerii noastre, demonstrând că ne asumăm responsabilitatea", explică Dr. Günter Schweitzer, Chief Operations Officer la Schmitz Cargobull și responsabil principal pentru strategia de sustenabilitate a companiei. Schweitzer adaugă: „Este esențial ca măsurile sustenabile să fie atât practice, cât și eficiente de-a lungul întregului lanț valoric. Cu alte cuvinte, ele trebuie să aducă beneficii ecologice și economice. Instrumentele economiei de piață, precum prețul carbonului în locul subvențiilor, oferă un impuls eficient în acest sens. În același timp, suntem conștienți de provocările asociate acestor eforturi. Putem desfășura o activitate sustenabilă și competitivă pe termen lung doar dacă protecția climei și succesul economic nu sunt în conflict și dacă sustenabilitatea nu este sufocată de birocrație."

Realizări concrete pe scurt:
- Emisii: reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră Scope 1 și Scope 2 cu 70% față de exercițiul financiar 2021/22.
- Gestionarea deșeurilor: volumul deșeurilor mixte înjumătățit la toate locațiile comparativ cu anul financiar 2021/22.
- Energie regenerabilă: instalarea de panouri solare cu o putere totală de 725 kWp; panouri suplimentare de 1.500 kWp în planificare.
- Management de mediu: toate unitățile mari de producție sunt certificate conform ISO 14001.

Schmitz Cargobull investește, de asemenea, în inovații care aduc valoare adăugată sustenabilă în portofoliul său de produse. Semiremorca frigorifică complet electrică S.KOe COOL permite transportul de mărfuri refrigerate cu emisii zero. S.CU d80 ePTO ready – prezentată la IAA 2024 – poate fi alimentată exclusiv electric printr-o baterie de înaltă tensiune într-un camion electric: un alt pas spre soluții logistice prietenoase cu clima.

Descarcă raportul de sustenabilitate 2024/25
Al treilea raport voluntar de sustenabilitate, elaborat conform ESRS, poate fi descărcat de pe site-ul Schmitz Cargobull:
- https://schmitz.cargobull.com/sustainability-as-a-viable-path-for-the-future

*Pentru formulările conforme SBTi ale obiectivelor climatice pe termen scurt și lung ale companiei, consultați pagina 20 a raportului de sustenabilitate 2024/25.

Publicitate

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.

MAN TRUCK FORUM: "ÎMPREUNĂ PENTRU O LOGISTICĂ DURABILĂ, ÎMPREUNĂ PENTRU EMISII ZERO“

• "Autocamioanele electrice sunt cheia pentru a face transportul nostru terestru sustenabil", spune Simon Motter, Head of Volkswagen Group Logistics;

• Compania de transport Nanno Janssen: “Transportul pe distanțe lungi cu autocamioanele electrice este deja posibil astăzi”;

• Autocamioanele electrice MAN cu sistem modular de baterii acoperă peste 80% din toate aplicațiile: inclusiv distribuție, construcții și transport pe distanțe lungi, precum și logistică auto;

• Transformarea progresează: peste 1.000 de camioane electrice comandate de la MAN;

• “Infrastructura de încărcare are nevoie de un impuls prin aprobări mai rapide și extinderea rețelelor electrice", spune Friedrich Baumann, Membru al comitetului executiv pentru vânzări și soluții pentru clienți la MAN Truck & Bus.

Volkswagen Group Logistics și MAN Truck & Bus doresc să impulsioneze împreună electrificarea transportului rutier de marfă. În acest scop, cele două companii au invitat, în data de 5 noiembrie 2025, la MAN Truck Forum, companii internaționale de logistică, operatori de parcuri de încărcare, producători de stații de încărcare și clienți cu experiență în operarea autocamioanelor electrice. Motto-ul evenimentului a fost: "Împreună pentru o logistică durabilă, împreună pentru emisii zero.“

Simon Motter, Director Volkswagen Group Logistics: "În ceea ce privește logistica din grupul nostru, lucrăm continuu pentru a minimiza impactul operațiunilor noastre de transport asupra mediului. Pe lângă optimizarea proceselor noastre, inițiativa noastră multi-marcă goTozero Impact Logistics se concentrează pe tehnologii și energii durabile ca pârghii cheie pentru o mai bună protecție a climei. În special, în transportul terestru, emisiile de CO2 ale autocamioanelor diesel sunt deosebit de ridicate în raport cu performanța transportului. De aceea, considerăm că vehiculele electrice cu baterii sunt cea mai potrivită tehnologie pentru o flotă de vehicule comerciale mai ecologică. Cooperarea atât în cadrul Grupului, cât și cu partenerii noștri este crucială: obiectivul nostru comun este de a proteja clima și de a conserva resursele".

Logistica furnizorilor de automobile se caracterizează printr-un grad ridicat de standardizare. În multe cazuri, aici se folosesc platforme de marfă cu o înălțime de până la 3 metri. Acest lucru necesită autocamioane cu o

înălțime deosebit de mică de cuplare, cunoscute sub numele de autotractoare mega. Odată cu introducerea modelelor sale electrice eTGX și eTGS cu baterii în octombrie 2023, MAN a fost singurul producător care oferă autotractoare electrice mega.

De la începutul anului 2025, autocamioanele electrice MAN au parcurs peste cinci milioane de kilometri în utilizarea zilnică în flotele marilor furnizori europeni de servicii logistice. Acest lucru subliniază adaptarea autovehiculelor pentru o varietate de sarcini de transport. Generația de autocamioane electrice MAN dispune de un sistem modular de baterii care le permite clienților să aleagă între autonomie și sarcină utilă. Peste 80% din toate aplicațiile autocamioanelor, de la transportul pe șantier și caroserie mobilă până la logistica auto, pot fi realizate de autocamioanele electrice MAN.

„Primii clienți au parcurs deja peste 100.000 de kilometri cu MAN eTGX în aproximativ un an. Acest lucru arată că autocamioanele cu baterii sunt fiabile și practice. Și din ce în ce mai mulți clienți ajung la aceeași concluzie: avem în prezent aproximativ 1.000 de comenzi pentru autocamioanele noastre electrice, iar tendința este în creștere“, explică Friedrich Baumann, Membru al comitetului executiv pentru vânzări și soluții pentru clienți la MAN Truck & Bus. “În Germania, am prelungit scutirea de taxă de drum pentru autocamioanele cu emisii zero până în 2031. Acesta este un semnal important care oferă clienților noștri predictibilitatea necesară. Cu toate acestea, întreprinderile mici și mijlocii trebuie să beneficieze de mai mult sprijin sub formă de programe de finanțare. Extinderea infrastructurii de încărcare necesită, de asemenea, un impuls suplimentar sub forma unor proceduri de aprobare mai rapide și a extinderii rețelelor electrice", a adăugat Friedrich Baumann.

Programele de finanțare sunt concepute pentru a le permite întreprinderilor solide din punct de vedere economic, dar adesea nu foarte bogate în capital, să facă tranziția, de exemplu prin împrumuturi sau garanții.

Compania de transport Nanno Janssen din Leer are deja 35 de autocamioane electrice cu baterii în flota sa și mai multe autocamioane electrice comandate, inclusiv 15 modele MAN eTGX. Directorul general Nanno Janssen prezintă experiența sa la MAN Truck Forum din München: "Transportul pe distanțe lungi cu autocamioane electrice este deja posibil, astăzi, în Europa. Acum este o chestiune de extindere a tehnologiei.".

Volkswagen Group Logistics și MAN au organizat evenimentul E-Experience astfel încât companiile de logistică, producătorii de vehicule comerciale, expeditorii și furnizorii de infrastructură de încărcare să poată lucra împreună pentru a găsi soluții pentru transportul durabil de marfă. La urma urmei, tranziția către sisteme de propulsie mai ecologice în întreaga Europă necesită eforturile tuturor părților interesate. Acest lucru se poate face doar în echipă.

Publicitate

DURAVIS R002 DE LA BRIDGESTONE OFERĂ O DURATĂ DE VIAȚĂ EXCEPȚIONALĂ A BENZII DE RULARE, AJUTÂND FLOTELE SĂ REDUCĂ COSTURILE

• Conceput pentru segmentul de versatilitate, Duravis R002 este proiectat pentru toate tipurile de vehicule de flotă destinate transportului rutier.

• Costul pe kilometru este cu 15% mai mic față de predecesor (media pentru anvelopele de direcție, tracțiune și remorcă).[1]

• Durata de viață a anvelopei Duravis R002 este îmbunătățită cu până la 45% față de modelul anterior și oferă cea mai bună clasă „A" la aderența pe carosabil umed pentru anvelopele de direcție.

Duravis R002 este concepută pentru a ajuta flotele să reducă costurile operaționale prin scăderea semnificativă a costului per kilometru, datorită performanței excepționale la uzură și eficienței optime a consumului de combustibil.
Proiectate pentru segmentul de versatilitate, noile anvelope sunt disponibile pentru toate tipurile de operațiuni de flotă rutieră și oferă o aderență excelentă pe carosabil umed.

Reducerea costului per kilometru

Astăzi, cerințele tot mai mari din industria transporturilor înseamnă că proprietarii și managerii de flote trebuie să-și maximizeze productivitatea și să reducă la minimum costurile operaționale mai mult ca oricând.
Dezvoltată și testată în parteneriat cu 17 flote din 13 țări, în condiții de operare foarte variate, cea mai recentă generație de anvelope Bridgestone Duravis a fost concepută pentru a răspunde acestor cerințe și pentru a oferi cele mai bune performanțe clienților din segmentul flotelor.
Duravis R002 oferă o durată de viață a benzii de rulare îmbunătățită cu până la 45% față de modelul anterior[1] și un cost per kilometru redus cu 15% față de predecesor (media pentru anvelopele de direcție, tracțiune și remorcă)[1]. Iar pentru economii nu doar la costuri, ci și în ceea ce privește emisiile de CO_2, noul Duravis asigură o eficiență optimizată a consumului de combustibil, cu o combinație B-C-B pentru direcție, tracțiune și remorcă[3].
Anvelopele Duravis R002 sunt anvelope multifuncționale, potrivite pentru toate tipurile de vehicule de flotă care operează pe drumuri publice, într-o gamă largă de aplicații – de la autostrăzi la drumuri regionale. Cu cea mai bună clasă din segment, „A", la aderența pe carosabil umed pentru anvelopele de direcție[2] – și pregătite pentru iarnă, având marcajele 3PSFM și M+S pe direcție, tracțiune și remorcă – Duravis R002 oferă o aderență excelentă pe carosabil umed și performanță pe tot parcursul anului.
Florin Ponoran, Manager de Vânzări Bridgestone pentru România, a declarat: „Flotele se confruntă cu mai multe provocări ca niciodată, iar Bridgestone are responsabilitatea de a-i ajuta pe clienții noștri să le depășească. Uzura anvelopelor este una dintre cele mai mari preocupări pentru flotele care doresc să evite costurile suplimentare. Cu performanțele sale excepționale, noua noastră anvelopă Duravis R002 îi ajută să reducă costurile operaționale."

Proiectată pentru viitorul logisticii

Ca toate noile anvelope pentru camioane și autobuze Bridgestone, Duravis R002 este echipată cu un sistem electronic de etichetare RFID (identificare prin frecvență radio). Datorită tehnologiei RFID, clienții de flotă își pot îmbunătăți trasabilitatea carcaselor de anvelope, ceea ce contribuie, în final, la optimizarea costului total de proprietate. Anvelopele Duravis R002 cu RFID funcționează perfect cu pachetul personalizabil de servicii de gestionare și întreținere a anvelopelor Bridgestone, **Total Tyre Care**, aducând o valoare semnificativă flotelor.
Dezvoltate și produse în Europa, noile anvelope reprezintă o combinație între un nou concept inovator al profilului și al compusului, precum și un proces de fabricație îmbunătățit.
Anvelopele Duravis R002 vor fi montate ca echipare originală pe vehicule ale unor producători de top, precum **MAN, SCANIA, DAIMLER, VOLVO, RENAULT și IVECO**, după testări riguroase de omologare.

[1] Based on current wear performance internal test results vs predecessors R-Steer001, R-Drive001 and R168. Sizes 315/80R22.5 for steer and drive and 385/65R22.5 for trailer.
[2] Size:315/80R22.5
[3] EU Label in sizes 315/80R22.5 steer & drive and 385/65R22.5 in trailer.

SCANIA EXTPERIENCE: DEMONSTRAȚIE DE FORȚĂ ȘI FIABILITATE ÎN CONDIȚII REALE

Scania România a dat, pe 14 octombrie 2025, startul noii ediții a caravanei Scania XT Test & Drive, unde i-a invitat pe clienții și partenerii din segmentul de construcții să trăiască o experiență unică a performanței și fiabilității Scania direct în carieră.

În carierele de piatră și balastierele unde rezistența contează, Scania XT oferă o experiență autentică, care convinge prin performanță reală, nu doar prin specificații. Cu ocazia test-drive-ului de la TCS Racing Park, Ciolpani, le-am luat scurte interviuri mai multor reprezentanți ai Scania România: Mihai Pașol, Director de Marketing & PR, Adrian Soare, Senior Sales Specialist, și Dănuț Apostol, Business Development Manager - Engines.

Publicitate

LoiMacron

Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

Află mai multe pe: www.loimacron.eu

Alina Johnson-Pop, Director Marketing & PR Revista TIR Magazin: Ce ne-ați pregătit în cadrul Caravanei Scania eXTperience 2025?

Mihai Pașol, Director de Marketing & PR Scania România: Prezentăm gama XT de la Scania, camioanele noastre de construcții, în cadrul a patru evenimente, unde ne-am întâlnit cu peste 200 de companii care activează în domeniul construcțiilor. Acestea au avut posibilitatea de a testa camioanele în condiții grele. Dar, de data aceasta, prezentăm și motoarele industriale de la Scania. Le avem aici și un coleg de-al meu vă va da mai multe detalii. De asemenea, avem și o ofertă specială pe care o prezentăm companiilor care activează în acest domeniu.

Alina Johnson-Pop, Director Marketing & PR Revista TIR Magazin: Ce oferte ați pregătit cu privire la camioanele de construcții în cadrul Caravanei Scania 2025?

Adrian Soare, Senior Sales Specialist Scania România: Am venit cu o ofertă pentru basculantele 8×4, într-o specificație extrem de complexă, atât pentru șoferi, cât și pentru munca pe care o fac. Și cel mai important lucru: cu trei ani garanție totală!

Alina Johnson-Pop, Director Marketing & PR Revista TIR Magazin: Ce presupune segmentul de motoare industriale de la Scania?

Dănuț Apostol, Business Development Manager - Engines Scania România: Încă de la începuturile sale, Scania a produs motoare industriale și navale. În zona noastră din România și Bulgaria, ne putem mândri cu aplicații reușite, atât pentru propulsia navelor pentru râurile interioare, cât și pentru diesel generatoare. Aici de față suntem

lângă un diesel generator produs de compania Endress, partenerul nostru din România, care și exportă

aceste echipamente. Suntem în plină dezvoltare și suntem foarte conectați cu partenerii noștri, atât din punct de vedere comercial, cât și tehnic, un aspect deosebit de important pentru implementarea corectă a unui motor în orice echipament.

Locații și program

Evenimentele au fost programate să se desfășoare în locații strategice, atent selectate pentru a oferi o experiență autentică la puterea XT:

-14 octombrie – Cariera de piatră Ficuț, Vârciorog
-17 octombrie – Cariera Aciliu-EUROFOR 2011
-21 octombrie – Balastiera Dio Andezit, Malnaș Băi
-23 octombrie – TCS Racing Park, Ciolpani

La această ediție, participanții au avut ocazia să testeze basculantele Scania pe două trasee diferite, pentru a descoperi pe deplin performanțele vehiculelor XT. În plus, toți cei care au participat la Test&Drive au fost înscriși automat la tombolă, unde puteau câștiga o machetă Scania la scara 1:25.
În cadrul evenimentului, a fost prezentat generatorul premium cu motorizare Scania, echipat cu motor de ultimă generație conform normei de poluare Stage V. Acesta oferă 450 kVA, 380 V, funcționează în condiții extreme de la -20°C la +50°C și beneficiază de garanție extinsă până la 5 ani.
Produs în România de Endress Zenessis Group SRL, partener certificat Scania, reprezintă soluția ideală pentru energie fiabilă și sustenabilă.

Puterea Scania XT

Camioanele Scania XT 8x4 Tipper, fabricate din cel mai puternic oțel suedez, sunt construite pentru a rezista și proiectate pentru performanță. Acestea oferă:
-economie operațională remarcabilă, datorită tehnologiilor avansate care reduc costurile de operare;
-confort pentru șofer, printr-un interior ergonomic și spațios;
-fiabilitate dovedită, testată în cele mai dure condiții – de la vânturile arctice până la terenuri accidentate.

Finanțare flexibilă

Clienții pot beneficia de avans de la 10% și de campania de iarnă, cu rată de leasing redusă la 1.000 EUR/lună pentru 3 luni la alegere, în perioadele cu activitate redusă. În plus, contractul de întreținere PLUS (de la 99 EUR/lună) include 3 ani de garanție inclusă pentru șasiu.
Contactează astăzi cea mai apropiată reprezentanță Scania pentru a integra un Super XT în flota ta și descoperă de ce Scania rămâne partenerul ideal pentru cele mai dificile provocări din construcții.

Publicitate

SCANIA LANSEAZĂ NOUA CAMPANIE DE BRAND: „IT'S JUST SPECIAL"

Doi bărbați așteaptă în deșert ceva ce nu pot explica pe deplin. Povestea se desfășoară pe melodia Hey Brother a lui Avicii, cu vocea lui Bryan Adams.

Noua campanie globală Scania este construită în jurul unui sentiment la fel de puternic – mândrie, conexiune și apartenență.
Campania vorbește despre o trăire greu de pus în cuvinte, dar inconfundabilă pentru cei care au simțit-o. Poate veni din încrederea tăcută a unui șofer la finalul unui drum lung sau dintr -un simplu semn din cap între doi necunoscuți care știu ce înseamnă să faci parte din comunitatea Scania. Lansată săptămâna aceasta, campania îi invită pe oameni în universul Scania – nu printr -o listă de caracteristici tehnice, ci printr -o poveste personală, autentică.
În centrul campaniei se află un film cinematografic despre doi frați care refuză să se mulțumească cu altceva decât un Scania. Pe fundalul unei versiuni speciale a piesei Hey Brother, filmul îmbină emoția, muzica și liniștea pentru a exprima ceea ce mii de șoferi din întreaga lume știu deja: că a conduce un Scania înseamnă mai mult decât o profesie – e parte din tine.
„Există un sentiment greu de descris, dar inconfundabil pentru cei care l-au trăit", spune Patrik Thärnå, Head of Marketing Communications la Scania. „Se vede în felul în care șoferii vorbesc, în mândria cu care abordează fiecare drum. Prin această campanie, am vrut să surprindem acel sentiment și să îl reflectăm celor care îl poartă deja cu ei."
Campania va fi lansată la nivel global pe platforme digitale precum YouTube, Meta, TikTok și LinkedIn, dar și pe canale de Connected TV, influenceri și prin povești autentice din
comunitatea Scania. Conținutul din culise și materialele realizate împreună cu clienții vor completa povestea, adăugând profunzime și emoție acestei experiențe speciale.

SCANIA A ADUS VIITORUL TRANSPORTULUI ELECTRIC PE ȘOSELELE ROMÂNIEI

În perioada 12-14 noiembrie 2025, Electric Journey a ajuns în România, la București, în cadrul Academiei Titi Aur.

Evenimentul s-a încheiat cu un succes remarcabil: în cele trei zile au venit peste 100 de clienți din toată România și Bulgaria, toți interesați de sectorul electric și de viitorul mobilității sustenabile.

Test-drive-uri cu Porsche, Lamborghini, Bentley și Audi alături de partenerii Porsche

Participanții au avut ocazia să experimenteze, alături de partenerii Porsche, sesiuni exclusive de test&drive cu modele Porsche, Lamborghini, Bentley și Audi – o experiență premium care a completat perfect demonstrațiile Scania în zona vehiculelor electrice pentru transportul profesional.

Prezentarea tehnologiei Scania și prezența partenerilor

Pe parcursul evenimentului, la prezentări au fost alături de noi partenerii:
Scania Credit, CTE Solution, Bridgestone, Fuchs, Kempower și Shell. Companii care contribuie direct la ecosistemul

Publicitate

de electromobilitate, fie prin soluții financiare, fie prin infrastructură de încărcare, lubrifianți, roți sau servicii complementare.

Șase camioane electrice de ultimă generație în centrul atenției

Participanții au testat șase camioane electrice Scania, printre care:
-40 R A4x2NB (624 kWh)
-23 P B4x2NB (416 kWh)
-36 P B6x4NB
Evenimentul a oferit o perspectivă practică asupra modului în care pot fi optimizate consumul de energie, timpul de încărcare și integrarea vehiculelor electrice în operațiunile existente.

Dialog despre tranziția electrică

Discuțiile au vizat teme esențiale pentru transportatorii care iau în calcul electrificarea flotelor:
-experiența reală la volan
-tipurile de încărcare și infrastructura necesară
-optimizarea duratei de viață a bateriilor
-planificarea inteligentă a rutelor
-importanța încărcării strategice și a soluțiilor digitale
Scania a evidențiat modul în care planificarea rutei, alegerea stațiilor de încărcare și integrarea instrumentelor digitale devin avantaje competitive în transportul electric modern.

România, o piață pregătită pentru mobilitate electrică

România devine tot mai relevantă pentru soluțiile de transport electrificat în contextul european. Prin acest road-show, Scania și-a reafirmat angajamentul de a aduce inovația aici și de a accelera tranziția către vehicule electrice în mod aplicat, profesionist și orientat către rezultate.

Transportul electric – soluția de prezent

Evenimentul a demonstrat încă o dată că transportul electric nu mai este doar despre viitor. Este o soluție a prezentului, care oferă șoferilor confort, operatorilor eficiență, iar mediului – sustenabilitate reală.

Schmitz Cargobull își ia rămas bun de la proprietarul companiei, Dr. Heinz Schmitz

Consiliul de Supraveghere, Consiliul de Administrație și angajații companiei Schmitz Cargobull AG deplâng pierderea lui Dr. Heinz Schmitz, care a încetat din viață la data de 17 octombrie 2025, la vârsta de 88 de ani. Viața sa a fost marcată de simțul responsabilității, integritate și ambiția de a găsi mereu soluții de succes pentru clienți și parteneri.

După moartea tatălui său, August Schmitz, în anul 1970, Dr. Heinz Schmitz a preluat rolul de asociat personal răspunzător în cadrul companiei Schmitz-Anhänger Fahrzeugbau-Gesellschaft OHG și, în 1971, a fost numit director general al ceea ce avea să devină ulterior Schmitz Anhängerbau GmbH & Co. KG. Împreună cu vărul său, Peter Schmitz, care s-a alăturat conducerii în 1973, a condus compania ajunsă la a treia generație, dovedind abilități comerciale și viziune strategică.

Dr. Heinz Schmitz a înțeles din timp semnele epocii. Ca om de afaceri experimentat, el a perceput corect provocările și oportunitățile economice ale industriei. Alături de Peter Schmitz, inginer și proiectant talentat, a extins strategic compania și a consolidat poziția acesteia ca lider tehnologic și de piață în domeniul semiremorcilor. Atragerea în echipă a lui Bernd Hoffmann, expert în vânzări și marketing, a fost o altă decizie inspirată, care a asigurat baza succesului sustenabil al companiei.

În anii 1970 și 1980, compania a cunoscut o extindere masivă, iar capacitățile de producție au fost crescute semnificativ. În anul 1990, conducerea a inițiat o reevaluare strategică, prin raționalizarea gamei de produse și introducerea unui sistem modular de producție, cu uzine de asamblare internaționale. În această perioadă, compania a fost rebotezată din Schmitz Anhänger în Schmitz Cargobull – un nume memorabil și ușor de recunoscut la nivel global, menit să sprijine poziționarea internațională a brandului.

Între 2002 și 2010, Dr. Heinz Schmitz a fost membru al Consiliului de Supraveghere al companiei.

Dr. Heinz Schmitz s-a implicat activ și în susținerea industriei de profil, dincolo de propria companie. Între 1993 și 2000, a fost membru al Comitetului Executiv al Asociației Germane a Industriei Auto (VDA), unde a reprezentat grupul producătorilor de semiremorci, caroserii și containere. Devotamentul său față de industria producătorilor de semiremorci, caracterizată de companii mijlocii, a fost apreciat dincolo de granițele companiei.

Chiar și după încheierea carierei sale active, Dr. Heinz Schmitz a rămas aproape de companie și de industrie. Prin dispariția lui Dr. Heinz Schmitz, nu pierdem doar un antreprenor remarcabil, ci și un om care și-a asumat responsabilitatea și a privit mereu spre viitor. Moștenirea sa rămâne vie – în istoria companiei, în inimile celor care i-au fost alături și în familia Schmitz, care va duce mai departe valorile sale.

CEFIN TRUCKS

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

www.cefintrucks.com

IVECO PROMOVEAZĂ MOBILITATEA RUTIERĂ INTELIGENTĂ ȘI SIGURĂ CU TEHNOLOGIA V2X

IVECO a anunțat, în noiembrie 2025, rezultatele pozitive ale dezvoltării, în colaborare cu Accenture, a unei soluții software inovatoare care îmbunătățește semnificativ siguranța rutieră atât pentru șoferi, cât și pentru pietoni.

Soluția inovatoare a fost dezvoltată în cadrul MOST (Centrul Național pentru Mobilitate Sustenabilă) - o inițiativă strategică finanțată de Uniunea Europeană prin PNRR - Next Generation EU.
Această realizare marchează o nouă evoluție a capacităților deja avansate ale IVECO, consolidând poziția sa de lider în domeniul mobilității conectate și inteligente.
Comunicarea Vehicle-to-Everything (V2X) este o tehnologie revoluționară care le permite vehiculelor să schimbe date cu alte vehicule, infrastructură, pietoni și rețele pentru a îmbunătăți eficiența și siguranța traficului.
La baza acestui proiect se află obiectivul de a îmbunătăți conștientizarea situației folosind senzori la bord și algoritmi de recunoaștere a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor,

incluși în mesaje de percepție colectivă (CPM). Aceste mesaje sunt partajate între vehiculele conectate și infrastructură, precum semafoarele și senzorii, permițând o înțelegere cooperativă și colectivă a mediului înconjurător. Prin agregarea și prelucrarea datelor din mai multe surse, sistemul poate „vedea” dincolo de limitele senzorilor unui singur vehicul, creând o imagine cuprinzătoare și în timp real a condițiilor rutiere.

eDaily: Dezvoltarea capacității de a „vedea invizibilul”

A fost dezvoltată și testată utilizând eDaily, vehiculul comercial ușor, versatil și complet electric al IVECO, precum și platforma sa telematică avansată. Soluția demonstrează modul în care conectivitatea și inteligența datelor pot redefini siguranța rutieră și performanța la conducere. Ghidată de viziunea „A vedea ceea ce nu este vizibil, siguranța vehiculului îmbunătățită”, tehnologia anticipează potențialele pericole și susține o mobilitate mai sigură și mai inteligentă pentru toți.

„Această colaborare reprezintă un pas important în călătoria noastră către mobilitatea conectată și autonomă”, a declarat Fabrizio Conicella, Global Head of Digital and Advanced Technologies la Iveco Group. „Împreună cu partenerul nostru Accenture, accelerăm dezvoltarea tehnologiilor care fac transportul mai sigur, mai eficient și mai sustenabil. Sistemul V2X permite vehiculelor să devină participanți activi într-un ecosistem conectat, capabil să vadă ceea ce înainte era invizibil.”

„Colaborarea noastră cu IVECO arată cum se pot aplica inovația digitală și conectivitatea pentru a transforma mobilitatea într-un ecosistem cooperativ”, a declarat Alberto Scaglione, Automotive & Mobility Lead EMEA la Accenture. „Software-ul V2X al IVECO reprezintă un pas important către o rețea de mobilitate în care vehiculele, infrastructura și oamenii partajează informații în timp real pentru a îmbunătăți siguranța și eficiența pe șosea. Această colaborare ajută industria auto să devină mai rapidă, mai rezistentă și mai durabilă și să transforme tehnologia în oportunități de creștere.”

„De la înființare, MOST a recunoscut tranziția digitală ca un partener esențial al tranziției ecologice, un factor cheie al competitivității sectorului. Misiunea noastră este clară și măsurabilă: decarbonizarea, reducerea congestionării, extinderea accesului la servicii de mobilitate, promovarea ocupării forței de muncă și a competențelor și asigurarea siguranței”, a declarat Ferruccio Resta, președintele Centrului Național pentru Mobilitate Sustenabilă. „În acest cadru, implementarea tehnologiilor V2X și a inteligenței datelor constituie un pas decisiv, permițând o mobilitate cooperativă care anticipează în loc să reacționeze ex post, reducând riscurile, consolidând eficiența rețelei și generând beneficii la nivelul întregului sistem. Această tehnologie se aliniază pe deplin acestei traiectorii, dând un efect tangibil viziunii noastre.”

Noua soluție bazată pe V2X a fost prezentată pentru prima dată la „MOST 2025 – L’innovazione che unisce”, care a avut loc în perioada 11-12 noiembrie la Roma. Evenimentul a prezentat progresele realizate în cadrul proiectului MOST. Acesta include o expoziție de vehicule și prototipuri care prezintă cele mai avansate tehnologii din industrie, standuri informative despre proiecte digitale, infrastructură și laboratoare de cercetare, precum și o secțiune dedicată startup-urilor și IMM-urilor inovatoare care participă la concursurile MOST și la apelurile deschise.

IVECO, împreună cu Accenture, își reafirmă angajamentul de a accelera tranziția către ecosisteme de mobilitate inteligente și cooperative, în care tehnologia nu numai că transformă experiența de conducere, ci și protejează viețile pe șosea.

Despre proiectul MOST

Centrul Național pentru Mobilitate Sustenabilă (MOST) este un important centru italian de cercetare și inovare dedicat promovării mobilității durabile, digitale și conectate. Acesta reunește 24 de universități, 24 de companii de top - inclusiv Iveco Group - și centre de cercetare pentru a dezvolta tehnologii și soluții care contribuie la un sistem de transport mai eficient, mai sigur și mai ecologic.

Publicitate

UN MOMENT DE REFERINȚĂ: CAMIOANELE ELECTRICE VOLVO AU PARCURS 250 DE MILIOANE DE KILOMETRI

Camioanele electrice Volvo au parcurs până acum peste 250 de milioane de kilometri, de la lansarea primelor modele electrice ale companiei, în 2019. Volvo este lider pe segmentul camioanelor electrice, cu peste 5.700 de camioane livrate către clienți din 50 de țări.

Flota Volvo de camioane electrice a parcurs, din 2019 până acum, peste 250 de milioane de kilometri, în traficul comercial din lumea întreagă. Acesta este echivalentul a 6.200 de ture în jurul Pământului. Camioanele sunt responsabile pentru 5% din emisiile(1) globale echivalente CO2, iar camioanele electrice pe baterii sunt instrumente importante de reducere a amprentei transporturilor de marfă asupra mediului. Acoperirea aceleiași distanțe cu vehicule diesel ar fi consumat peste 78 de milioane de litri(2) de motorină. Prin utilizarea camioanelor electrice, emisiile de dioxid de carbon la nivelul țevii de eșapament au fost reduse cu 213.000 tone(3).

„E minunat să observăm această dezvoltare și cum companiile de transport îmbrățișează beneficiile utilizării camioanelor electrice în activitatea de zi cu zi. Camioanele electrice reduc emisiile și asigură un mediu de lucru mai confortabil și mai silențios pentru șoferi," spune Roger Alm, președintele Volvo Trucks. „Totuși, știm cu toții că trecerea la electric merge mult prea încet. Ne lipsesc condițiile pieței care ar putea să facă decarbonizarea transporturilor profitabilă pentru toate companiile de transport. Acest lucru trebuie să se schimbe, dacă dorim să vedem mai multe camioane electrice pe șosea."

Cele mai mari piețe pentru camioanele electrice Volvo sunt Germania, Norvegia, Suedia, Țările de Jos și SUA. Portofoliul de camioane electrice Volvo constă din opt modele care îndeplinesc necesitățile unei largi game de aplicații – de la distribuția urbană și managementul deșeurilor, la transport regional și construcții.

Pe parcursul celor cinci ani de electrificare, compania a construit o experiență solidă în optimizarea utilizării energiei instalate, încărcării și întreținerii camioanelor electrice.

În 2026, Volvo planifică lansarea unui camion electric de categorie grea cu o autonomie de până la 600

km cu o singură încărcare.
Oferta Volvo de camioane electrice este formată din 8 modele: Volvo FL Electric, FE Electric, FM Electric, FM Low Entry, FMX Electric, FH Electric, FH Aero Electric și VNR Electric.
Strategia Volvo Trucks pentru decarbonizare include camioane electrice pe baterii și pe celule de combustibil, precum și motoare cu combustie internă alimentate cu combustibili regenerabili, inclusiv biogaz și hidrogen.

1.Monitorul industriei de transport rutier asupra progresului către emisii nete zero, Forumul Economic Mondial, decembrie 2024 https://reports.weforum.org/docs/WEF_Net_Zero_Industry_Tracker_2024_Trucking.pdf I

2.Pe baza datelor pentru aceeași combinație de camion diesel echivalent.

3.Conform calculațiilor well-to-wheel din Global Logistics Emissions Council (GLEC) Framework v3.

Publicitate

VOLVO TRUCKS LANSEAZĂ ÎN PREMIERĂ TEHNOLOGIA STOP/START PENTRU MOTOR

Volvo Trucks introduce o nouă generație a tehnologiei I-Roll, adăugându-i o nouă funcționalitate, stop/start pentru motor – o premieră mondială în industria vehiculelor comerciale grele.

Noua funcție stop/start va reduce consumul de combustibil și emisiile de CO2 –cea mai recentă inițiativă Volvo pentru a reduce impactul asupra mediului și costurile operaționale ale operatorilor de transport.
Pentru Volvo Trucks, victoria recentă în testul 2025 Green Truck Award, cu Volvo FH Aero, este dovada faptului că tehnologiile și inovațiile sale cele mai recente au un impact real asupra eficienței consumului de combustibil. Noua cabină Aero, introdusă în 2024, alături de îmbunătățirile aerodinamice suplimentare introduse de atunci dau roade, în termenii unor reduceri semnificative ale consumului de combustibil și ai emisiilor de CO2.
Cea mai recentă inovație în eforturile Volvo de a economisi combustibil este dezvoltată în cadrul companiei și are la bază tehnologiile existente I-See și I-Roll. Noua funcție stop/start pentru motor este posibilă prin monitorizarea constantă a datelor legate de traseu și a informațiilor privind configurația drumului. Motorul va fi oprit temporar, atunci când este identificată o pantă descendentă ce va urma pe traseu. Atunci când motorul este oprit, consumul de combustibil este zero și, în consecință, nu vor exista nici emisii de CO2 produse de motor.
„Inginerii noștri au reușit din nou – au inovat o nouă tehnologie pentru motor care contribuie la eficientizarea transportului cu camioanele, în privința consumului de combustibil”, spune Jan Hjelmgren, Head of Product Management, Volvo Trucks. El continuă: „Ca parte a strategiei noastre de decarbonizare, vom continua să inovăm, pentru a ne îmbunătăți și mai mult motoarele cu combustie și pentru a ne reduce impactul asupra mediului.”
Noua funcție stop/start este activată la viteze de peste 60 km/h. În funcție de condiții precum topografia și temperatura ambientală, noul I-Roll cu stop/start pentru motor va fi capabil să scadă cu până la un procent consumul de combustibil și emisiile de CO2, în plus față de reducerile deja obținute. Împreună, numeroasele inovații Volvo marchează creșteri semnificative ale eficienței și au un impact pozitiv asupra emisiilor din transporturi, precum și asupra costurilor operaționale ale operatorilor.
Noua funcționalitate va fi disponibilă pentru Volvo FH și FH Aero cu motor diesel de 13 l, iar clienții pot să plaseze comenzi începând cu luna noiembrie 2025.
Strategia Volvo Trucks pentru decarbonizare include motoare cu combustie alimentate cu combustibili regenerabili, camioane electrice cu baterii și camioane electrice cu celule de combustibil.

PROGER GLOBAL NETWORK

ÎNCHIRIERE ECHIPAMENTE CONSTRUCŢII, INFRASTRUCTURĂ

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI MANAGEMENT

PRODUCĂTORII DIN UE TREBUIE SĂ VÂNDĂ DE 20 DE ORI MAI MULTE CAMIOANE ELECTRICE PÂNĂ ÎN 2030

Cu mai puțin de 1.600 de zile până în 2030, Europa și-a impus să pună în circulație de peste 20 de ori mai multe camioane electrice, să construiască de 10 ori mai multe puncte de încărcare publice și să crească investițiile totale în rețeaua electrică la 600 de miliarde de euro (704,3 miliarde de dolari) pentru a-și îndeplini obiectivele climatice pentru vehiculele grele.

Acestea sunt concluziile unei inițiative comune lansată în Europa de un grup de producători de camioane, operatori de încărcare, furnizori de energie și cumpărători de marfă din Europa, cu scopul de a reduce decalajul în ceea ce privește implementarea camioanelor electrice pe continent.
Reunind companii precum Iberdrola, Amazon, Milence, coaliția își propune în principal să abordeze blocajele politice care au împiedicat dezvoltarea sectorului.

Vânzarea de camioane electrice - 3,6% din piață

Într-un comunicat de presă în care anunță inițiativa, asociația europeană pentru mobilitate electrică, E-Mobility Europe, afirmă că, deși în prima jumătate a anului 2025 s-a înregistrat o accelerare a creșterii pornind de la un nivel scăzut pentru acest segment, doar 3,6% din camioanele noi vândute în Europa erau electrice. Acest lucru contrastează puternic cu cota de 38% necesară până în 2030, subliniind necesitatea unui sprijin politic urgent la nivel european și național.
Într-adevăr, asociația afirmă că, deși există noi modele de camioane electrice, implementări timpurii ale flotelor, coridoare de încărcare de mare putere și modernizări ale rețelei, nevoia de infrastructură de încărcare și investiții în rețea este încă imensă.
Chris Heron, secretarul general al asociației, a comentat în comunicat: „Fiecare parte a industriei investește masiv.
Noua noastră coaliție arată că sectorul este pregătit și că lucrează împreună. Acum, guvernele trebuie să acționeze pentru a debloca investițiile publice.”.

Ceea ce lipsește este alinierea politicilor

Agustín Delgado, director tehnic al Iberdrola, a declarat: „În cadrul unui model reglementat, distribuitorii pot acționa doar în măsura în care le

permite cadrul de reglementare. Permiteți investiții anticipate cu randamente stabile, iar rețeaua de încărcare pentru flote de vehicule grele va ajunge la timp și la scară largă. Această trecere la camioane electrice necesită o regândire fundamentală a întregului lanț valoric, implicând furnizori, clienți, furnizori de energie, operatori de rețea și factori de decizie. Pentru a avea succes, avem nevoie de obiective îndrăznețe, dar acestea trebuie să fie însoțite de condiții favorabile și de stimulente previzibile pe termen lung, care să creeze stabilitate și să stimuleze investițiile”.

În următoarele 12 luni, grupul va lucra pentru a furniza date noi, studii comune și proiecte coordonate care să abordeze direct blocajele politice și să arate cum se poate accelera extinderea utilizării camioanelor electrice.

Mega-proiectul UE privind coridoarele transfrontaliere

Comisia Europeană și nouă state membre ale UE au lansat oficial inițiativa „Coridorul de transport curat” pentru a accelera implementarea infrastructurii de încărcare pentru camioane electrice de-a lungul principalelor rute de transport de marfă. Accentul inițial se pune pe ruta Marea Nordului-Marea Baltică și pe coridorul Scandinavia-

Publicitate

Ford Trucks
Sharing the load

AIC TRUCKS
Unic importator și distribuitor
Ford Trucks în România

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

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

Ford TRUCKS
Sharing the load

Mediterana.
Comisarul european pentru transporturi, Apostolos Tzitzikostas, a dat undă verde mega-proiectului „Coridorul de transport curat” anunțat la începutul acestui an. Obiectivul este de a promova electrificarea de-a lungul rutelor cheie ale rețelei transeuropene de transport (TEN-T). Nouă state membre ale UE au convenit să-și unească eforturile pentru construirea unei infrastructuri de încărcare rapidă pentru camioane electrice, și anume Belgia, Danemarca, Germania, Lituania, Malta, Țările de Jos, Austria, Polonia și Suedia.

Coridoare dezvoltate în comun

Inițiativa se bazează pe un plan de acțiune prezentat în martie de Comisia Europeană pentru sectorul automobilelor. Mai multe secțiuni ale planului se referă la sprijinul acordat pieței pentru vehiculele comerciale cu emisii zero, de la scutiri extinse de taxe de drum până la omologări de tip armonizate. O măsură concretă a fost Inițiativa europeană privind coridoarele de transport curat, pe care Comisia o programase deja pentru al treilea trimestru al anului 2025.
Ideea de bază este ca (,) Comisia și statele membre să dezvolte în comun coridoare europene de transport curat, în special de-a lungul rutelor logistice cheie. Inițiativa acoperă nu numai implementarea tehnică a stațiilor de încărcare, ci și simplificarea procedurilor de autorizare, mobilizarea finanțării și extinderea prioritară a rețelei.
În conformitate cu Directiva privind energia din surse regenerabile, statele membre au deja autoritatea de a accelera consolidarea rețelei pentru proiecte specifice de energie din surse regenerabile prin proceduri accelerate de planificare și aprobare. Comisia intenționează acum să extindă acest statut la proiectele din cadrul Coridorului european de transport curat pentru a accelera dezvoltarea rețelei. De asemenea, Comisia s-a angajat să simplifice autorizarea stațiilor de încărcare pentru vehiculele grele în alte puncte de blocaj, de exemplu prin modificarea reglementărilor în domeniul construcțiilor.

9 state au spus „prezent”

Coridoarele care fac obiectul atenției în prezent sunt următoarele: ruta Marea Nordului-Marea Baltică începe în Rotterdam și traversează Țările de Jos (sau Belgia), Germania și Polonia, apoi se divide în două rute – una care duce spre est în Ucraina, cealaltă în statele baltice și peste Marea Baltică până în Finlanda. Coridorul Scandinav-Mediteranean se întinde de la nordul Scandinaviei (cu legături către capitalele Helsinki, Oslo, Stockholm și Copenhaga) prin Germania și Austria până în sudul Italiei. În Germania, axa principală trece prin Hamburg, Frankfurt, Nürnberg și München, cu o ramificație de la Nürnberg prin Berlin până la coasta Mării Baltice.
Într-o declarație ministerială, cele nouă state s-au angajat să facă față provocărilor și să își îndeplinească obiectivul comun de a construi împreună coridoarele. „Noi, miniștrii semnatari responsabili cu politica de transport și infrastructură din nouă țări ale Uniunii Europene (UE) [...] adoptăm prezenta declarație ministerială pentru a promova tranziția către transportul de marfă cu emisii zero de-a lungul rețelei TEN-T”, se menționează în document.
Declarația prezintă, de asemenea, în detaliu barierele existente. Statele consideră că cerințele AFIR ale UE reprezintă un nivel minim de extindere, dar consideră că este urgentă necesitatea unei capacități suplimentare. Rețeaua electrică este identificată ca un obstacol major, citând expansiunea lentă, lipsa modernizării, cooperarea deficitară cu operatorii de rețele de distribuție, așteptarea îndelungată pentru conectarea la rețea și procedurile de autorizare foarte divergente la nivel național și local. Se spune că cel puțin jumătate din statele membre se confruntă cu întârzieri în conectarea la rețea. Alte obstacole în calea tranziției către camioanele electrice includ viabilitatea economică limitată a vehiculelor și a infrastructurii, precum și constrângerile financiare.

Infrastructura de încărcare, prioritate strategică

Cele nouă țări consideră noua inițiativă a Comisiei privind încărcarea publică a camioanelor ca o oportunitate majoră de aliniere a politicilor lor. „În spiritul

VERSUS
&
SEZONUL 02

SERIALUL EXECUTIVILOR DIN TRANSPORTURILE RUTIERE

&

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

NAE ALEXANDRU EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE COMEDIE DIN ISTORIA TRANSPORTURILOR ROMÂNEȘTI

DOI ȘOFERI

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

facilitării transportului transfrontalier de marfă fără emisii, ne exprimăm angajamentul de a lua măsurile necesare pentru a aborda provocările cu care se confruntă sectorul în accelerarea implementării infrastructurii de reîncărcare, în vederea creării de coridoare fără emisii pentru vehiculele grele până în 2030 de-a lungul rețelei centrale TEN-T."

Statele semnatare s-au angajat să trateze infrastructura de încărcare ca o prioritate strategică în planificarea politicii de transport, corelată cu politica energetică, și să comunice progresele înregistrate în mod regulat, pe baza datelor. Această cooperare are ca scop abordarea unor provocări cheie, cum ar fi procedurile îndelungate de planificare și autorizare, disponibilitatea limitată a amplasamentelor și finanțarea fragmentată.

Inițiativa reprezintă atât un angajament politic comun, cât și o foaie de parcurs strategică pentru strategiile actuale și viitoare privind infrastructura de încărcare pentru camioane.

Următorul pas este de a conveni asupra unui pachet de măsuri până în martie 2026, de a face schimb de bune practici și de a partaja platformele naționale. Statele intenționează, de asemenea, să instituie mecanisme de monitorizare pentru a se asigura că obiectivele sunt îndeplinite.

E nevoie de 5.000 de stații de încărcare de mare putere pentru camioane electrice

Unii specialiști cred că numai încărcarea rapidă cu stații de megawați va aduce o schimbare radicală pentru camioanele electrice, în timp ce pentru alții, multe încărcătoare CCS (Sistem de încărcare combinat) puternice vor fi suficiente. Este nevoie de, în orice caz, între 4.000 și 5.300 de încărcătoare publice de megawați.

Deși acceptarea propulsiei electrice a crescut deja în toate segmentele din Europa, ritmul va crește semnificativ în viitorul apropiat. Acest lucru se datorează faptului că producătorii de camioane vor trebui să-și crească rapid vânzările de camioane electrice în următorii cinci ani pentru a îndeplini obiectivele UE de reducere a emisiilor de CO2 provenite de la vehiculele grele (HDV).

Bateriile, forța camioanelor

Așa cum s-a întâmplat odată cu mașinile electrice, acest lucru ridică în mod natural întrebarea unde și cum vor fi încărcate toate aceste camioane electrice preconizate. Pentru că un lucru este clar: marea majoritate a acestor camioane fără emisii locale vor fi, deocamdată, camioane electrice cu baterii.

Pe termen scurt, prin urmare, electrificarea transportului de marfă se va realiza în principal cu ajutorul bateriilor. Iar aceste baterii vor trebui încărcate.

Odată cu adoptarea AFIR în 2023, UE a stabilit deja obiective pentru o „infrastructură minimă pentru vehiculele cu combustibili alternativi", dar acestea sunt doar obiective minime. Consiliul Internațional pentru Transporturi Curate (ICCT) a stabilit acum cât de mare este cererea de încărcare a flotei de camioane electrice preconizate în țările UE. Pentru a face acest lucru, a modelat mai întâi numărul preconizat al flotei pentru diferitele segmente de camioane până în 2030, pentru a deduce comportamentul de încărcare al majorității claselor de camioane din Europa pe baza scenariilor tipice de conducere, a consumului de energie și a utilizării.

Mai multe puncte de încărcare private pentru camioane decât publice

Analiștii de la ICCT estimează că (,) capacitatea de încărcare necesară pentru camioanele electrice în 2030 va fi între 22 și 28 gigawați. Potrivit studiului, aproximativ 70% din această capacitate va fi instalată în primele cinci țări în ceea ce privește cererea de încărcare a camioanelor– Germania, Polonia, Franța, Spania și Italia. Acest lucru se datorează în parte flotei de vehicule preconizate, dar și rutelor de tranzit

VERSUS

Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere

SEZONUL 03

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

-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

- ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

Din 11 mai 2023

pe TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin

importante care traversează Germania și Franța, de exemplu.
Cu toate acestea, va fi interesant de văzut cum va fi distribuită această capacitate. Potrivit studiului, cei 22-28 GW vor fi împărțiți aproape în mod egal între punctele de încărcare private (în depouri) și punctele de încărcare publice.
Deoarece marea majoritate a punctelor de încărcare private sunt utilizate pentru încărcarea peste noapte, mai degrabă decât pentru sesiuni scurte de încărcare în timpul pauzelor, aici sunt suficiente capacități de încărcare mai mici. În ciuda împărțirii 50:50 a puterii totale, ICCT se așteaptă, prin urmare, la între 150.000 și 175.000 de puncte de încărcare private pentru camioane și 60.000 până la 80.000 de încărcătoare publice accesibile pentru camioane în cinci ani.
Și dintre aceste 60.000-80.000 de stații de încărcare publice, doar 4.000-5.300 vor fi în gama megawaților.
„Se preconizează că încărcătoarele MW vor reprezenta aproape 15% din totalul necesarului de energie instalat, dar numai 2% din numărul total de încărcătoare. Încărcătoarele cu putere mai mică, cum ar fi cele de 350 kW, pot acoperi mai mult de jumătate din necesarul public de încărcare rapidă pentru camioanele de cursă lungă”, se arată în studiu. ICCT merge și mai departe: dacă (,) camioanele de cursă lungă vor fi echipate în viitor cu baterii mai mari (720 kWh față de 600 kWh în prezent), necesarul de încărcătoare MW ar putea fi redus cu 40%, ceea ce ar putea reduce semnificativ dependența acestor camioane de stațiile publice de încărcare ultra-rapidă.

Cum pot camioanele electrice să consume puțin cu ajutorul încărcării inteligente

Încărcarea gestionată și resursele energetice distribuite pot economisi flotelor până la 30% din facturile de energie electrică, reducând în același timp timpul și costurile asociate conexiunilor la rețea.
Revoluția electrică în transportul rutier cu camioane prinde viteză. Utilizarea vehiculelor electrice de tonaj mediu și greu (MDHD) a crescut cu 44% între 2023 și 2024.

Care e situația în SUA?

Adoptarea vehiculelor cu emisii zero este deosebit de ridicată în California, care are stimulente și politici puternice în domeniul vehiculelor, cum ar fi Advanced Clean Truck Rule. De la adoptarea sa în 2021, statul a înregistrat progrese remarcabile.
Numai în 2023, în California s-au vândut peste 18.000 de vehicule de tonaj mediu și greu, camioanele cu emisii zero reprezentând una din șase vânzări de vehicule de flotă.
Poziția de lider a Californiei în decarbonizarea transportului greu este unul dintre motivele pentru care regiunea a fost selectată pentru proiectul RMI și Mission Possible Partnership (MPP) privind centrele industriale curate, în parteneriat cu Bezos Earth Fund. Politicile subnaționale favorabile și cererea crescândă pentru lanțuri de aprovizionare cu emisii reduse au alimentat progresul la nivel de stat, dar mai sunt multe de făcut pentru a accelera adoptarea și a pune bazele pentru implementarea în întreaga Statele Unite.
Deși camioanele electrice (e-camioane) câștigă rapid cote de piață, acestea reprezintă încă o minoritate din vânzări și rămân provocări semnificative. O provocare cheie este optimizarea încărcării pentru a satisface nevoile operaționale ale flotei, minimizând în același timp costurile cu combustibilul. Pentru a aborda această provocare, echipa RMI și MPP a analizat tarifele la energie electrică ale Departamentului

TIC

TRANSPORTATORI ÎN CONSTRUCȚII

IOAN DOMNARIU,
DIRECTOR GENERAL
TOTAL NSA

MARIAN CIOCAZAN NEDELCU,
DIRECTOR GENERAL
CONSTRUCȚII GENERALE OLTENIA

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

de Apă și Energie din Los Angeles (LADWP) pentru a înțelege mai bine cum pot flotele să-și încarce e-camioanele în mod accesibil.
Am constatat că încărcarea gestionată —o strategie operațională care acordă prioritate încărcării în afara orelor de vârf— și resursele energetice distribuite (DER), cum ar fi panourile solare și stocarea în baterii, pot reduce considerabil costurile de încărcare, servind în același timp ca soluție temporară de încărcare, în timp ce flotele lucrează la implementarea depozitelor electrice, ceea ce poate dura ani de zile. Deși am constatat că încărcarea în afara orelor de vârf generează cele mai semnificative economii, implementarea DER poate reduce, de asemenea, costurile în mod considerabil.

Încărcarea gestionată economisește bani

Deși încărcarea negestionată economisește bani flotelor în comparație cu camioanele diesel și pe benzină, încărcarea gestionată poate economisi și mai mult, contribuind la acoperirea costurilor inițiale mai mari ale camioanelor electrice.
Am constatat că, prin încărcarea în afara orelor de vârf, flotele pot economisi până la 30% din costurile de încărcare.
Această strategie ar reduce costul pe kilometru de la 36 cenți la 26 cenți pentru un camion greu, cu mult sub costul de 70 cenți pe kilometru al unui echivalent diesel.
Având în vedere că încărcarea gestionată nu necesită modernizarea încărcătoarelor sau instalarea de noi echipamente și, prin urmare, nu implică costuri inițiale de capital, flotele au mult de câștigat prin adoptarea acestei abordări flexibile.
Flotele care utilizează încărcarea gestionată se încarcă adesea peste noapte, când cererea de energie electrică este scăzută. Multe dintre ele utilizează și încărcătoare cu putere redusă, o practică cunoscută sub numele de încărcare lentă. În timp ce încărcarea peste noapte are costuri de energie electrică mai mici decât încărcarea lentă, flotele care se încarcă timp de multe ore la un nivel de putere cât mai redus posibil generează, de asemenea, economii semnificative de costuri, de până la 20%. Încărcarea lentă reduce, de asemenea, sarcina maximă a depoului cu până la o treime, în comparație cu încărcarea peste noapte în afara orelor de vârf, care poate necesita o interconectare cu 10% mai mare. Încărcarea la viteza potrivită nu numai că reduce costurile curente cu energia electrică, dar poate contribui și la evitarea cheltuielilor excesive pentru încărcătoare sau modernizări ale utilităților.

Provocări în implementarea încărcării gestionate

Încărcarea gestionată poate fi dificil de implementat, deoarece necesită experiență pentru a fi implementată cu succes. De exemplu, o flotă din sudul Californiei și-a redus sarcina de vârf cu 1 MW prin încărcarea gestionată. Cu toate acestea, flota a realizat aceste economii numai după un an de optimizare. Acum economisesc bani din facturile curente de energie electrică, dar au plătit pentru o conexiune la rețea supradimensionată pe care nu o mai utilizează.
Deși există soluții software care pot facilita implementarea încărcării gestionate, pentru a gestiona încărcarea în mod eficient, flotele au nevoie de personal calificat la fața locului, care să poată muta vehiculele la încărcătoare peste noapte. În plus, deși soluțiile software sunt accesibile din punct de vedere financiar, ele pot fi și rigide: de exemplu, un vehicul care se întoarce târziu sau un vehicul deconectat poate genera costuri mai mari cu energia electrică sau defecțiuni operaționale. Flotele fără rute fixe previzibile vor trebui să țină cont de aceste constrângeri, deoarece operațiunile lor necesită flexibilitate.

CONTROALELE ISCTR

SEZONUL 02

DIN NOIEMBRIE 2019

PE TIRMAGAZIN.RO SI
FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN

PROIECT. COMPENSAREA LITRULUI DE MOTORINĂ CU 20 DE BANI PENTRU TRANSPORTATORI

Ministerul Finanțelor a propus, printr-un proiect de ordonanță publicat la finalul lunii octombrie 2025, restituirea sumei de 20 bani pe litru de motorină achiziționată, până la sfârşitul anului viitor, iar de această schemă de ajutor de stat vor beneficia operatorii de transport rutier de marfă sau persoane (cu excepția transportului public local).

Acciza la motorină este, în prezent, 2317,59 lei/1000 litri.
Bugetul total maxim estimat al schemei de ajutor de stat este de 60 de milioane de lei, iar numărul maxim al beneficiarilor de 2000.
Pentru motorină se poate aplica un nivel redus al accizelor atunci când este utilizată drept carburant pentru motor în următoarele scopuri: transport rutier de mărfuri în cont propriu sau pentru alte persoane, cu autovehicule ori ansambluri de vehicule articulate destinate exclusiv transportului rutier de mărfuri şi cu o greutate brută maximă autorizată de cel puţin 7,5 tone; transportul de persoane, regulat sau ocazional, cu excepţia transportului public local de persoane, cu un autovehicul din categoria M2 ori M3, definit în Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European şi a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor şi remorcilor acestora, precum şi a sistemelor, componentelor şi unităţilor tehnice separate destinate vehiculelor respective.

TIR Magazin vă prezintă Motivarea Proiectului

Actul normativ a fost elaborat ca urmare a creșterii accizei la motorină, conform prevederilor Legii nr. 141/2025 privind unele măsuri fiscal-bugetare.

Descrierea situației actuale

În România, începând cu 30 martie 2024, a fost suspendată schema de ajutor de stat prin care transportatorii rutieri beneficiau de restituirea parțială a accizei suplimentare. Ca efect imediat, s-a observat o scădere semnificativă a alimentărilor cu motorină pe teritoriul României, deoarece operatorii aleg să alimenteze în alte state membre, înainte de a intra în țară.
Această practică este alimentată de diferențele mari de preț: în Bulgaria și Ungaria, de exemplu, se aplică doar acciza minimă europeană de 330 euro/1.000 litri, ceea ce înseamnă că motorina este cu 179 euro/1.000 litri mai ieftină decât în România.
Pentru a evita creșterea prețurilor la transportul rutier de mărfuri și persoane și implicit a majorării prețurilor pentru alte produse și servicii, constatându-se o perturbare a lanțurilor de aprovizionare ce afectează mai multe sectoare economice, pe de o parte, cât și pentru preîntâmpinarea unei posibile reorientări a transportatorilor în efectuarea alimentării cu carburant a mijloacelor de transport în alte state, pe de altă parte, precum și pentru aprobarea unor măsuri fiscal - bugetare, este necesar ca Guvernul României să adopte în acest sens o hotărâre.
În prezent, firmele românești de transport rutier se confruntă cu dificultăți financiare. Inflația ridicată și scumpirea continuă a motorinei au majorat costurile de exploatare. Situația de lichiditate este

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.

agravată de practica plății anticipate a combustibilului, în timp ce facturile pentru cursele interne sunt achitate de clienți după 60 – 120 de zile de la primirea CMR-ului original.
Conform datelor Autorității Rutiere Române, în 2025 existau cu aproximativ 1.000 de operatori de marfă mai puțin decât în 2023. Dintre cele 47.148 de firme rămase, 83,5% dețin cel mult cinci autovehicule, iar 8,7% între șase și zece – microîntreprinderile fiind cele mai expuse la șocuri.
În plus, din 2024 până în august 2025, toate vehiculele de peste 3,5 t au suportat costuri suplimentare de minimum 3.000 €/unitate (tahograf G2 V2, calibrare, montaj, ITP), impuse de Pachetul Mobilitate 1 – cheltuieli neincluse până acum în tarife.

Presiuni financiare insuportabile

În ultimii ani, costurile au crescut accelerat: între 2018 și 2023, costul de operare a urcat cu 29% în transportul internațional și cu 39% pe piața națională. Din 2022, motorina reprezintă circa 40,5% din totalul cheltuielilor, pondere care s-a menținut în 2023-2024. În 2024-2025, doar influența salariului minim (+21%), a manoperei în service (+30%) și a scumpirii pieselor, asigurărilor RCA/CMR/CASCO a ridicat costul mediu pe național cu încă 23%.
În același timp, condițiile de finanțare s-au înrăutățit. Conform www.bnr.ro, valorile extreme ale indicelui ROBOR 3M în perioada 1 ianuarie 2025 - 7 iulie 2025 au fost următoarele:
o Valoare maximă: 7.39% (16 mai 2025);
o Valoare minimă: 5.89% (3 aprilie 2025);
o Valoare medie pentru perioada selectată este 6.34%.
La o marjă netă de profit de circa 5%, aceste niveluri se traduc în presiuni financiare insuportabile. În 2024, transportatorii au primit doar 40€ din acciza suplimentară de 136€/1000 l, pierzând astfel competitivitatea la licitații în fața firmelor de transport din Turcia, Spania, Polonia, Italia, Bulgaria, Ungaria etc.
Unele companii mari din România, cu 100% capital românesc și cu vechime de peste 25 ani în Romania, au consemnat scăderi între 15-20% ale cifrei de afaceri prin pierderea acestor contracte de transport, contracte pe care unele firme le aveau de peste 15 ani.

Concurență neloială

Deschiderea liniei de feribot între România și Turcia a generat un dezechilibru major pe rutele tradiționale de transport Turcia–România, România–Turcia și Turcia–Uniunea Europeană. Aceste curse sunt preluate, într-o proporție covârșitoare, de operatorii de transport din Turcia, care beneficiază de

facilități semnificative la alimentarea cu combustibil în zonele libere din Turcia. În plus, aceștia pătrund pe teritoriul României cu autovehicule dotate cu rezervoare duble de capacitate extinsă, ceea ce le permite să evite achiziția de motorină din România și să efectueze curse internaționale din România către alte state UE în condiții net favorabile și, de asemenea, să circule fără marfă pe unul din sensurile internaționale.
Mai mult decât atât, operatorii români semnalează faptul că transportatorii turci desfășoară activități de cabotaj în România, deși acest lucru este interzis –adică transporturi între două puncte situate pe teritoriul național– utilizând remorci înmatriculate în Turcia sau în Uniunea Europeană, dar tractate de capuri tractor turcești, ceea ce contravine regulilor și reglementările europene în materie de transport rutier.
Contribuția fiscală a operatorilor de transport străini, în special din Turcia, la bugetul de stat al României este extrem de redusă, în unele cazuri apropiindu-se de zero. De cele mai multe ori, aceasta se rezumă la plata unei roviniete valabile pentru o singură zi, în cuantum de aproximativ 11 euro. În opoziție, transportatorii români sunt obligați să achite integral toate taxele și accizele aferente, inclusiv contribuțiile pentru asigurări, întreținere, inspecții tehnice și fiscalitate locală.

Un mediu economic profund dezechilibrat

Această diferență semnificativă de tratament generează un mediu economic profund dezechilibrat, în care operatorii români se confruntă cu o formă acută de concurență neloială. În lipsa unor măsuri corective, există riscul real ca aceștia să fie excluși treptat de pe piața transporturilor internaționale care implică relația cu Turcia – o piață strategică pentru importurile și exporturile românești – afectând astfel stabilitatea și viabilitatea economică a sectorului național de transport rutier.
În cazul aplicării restricțiilor de circulație instituite pe teritoriul României – fie pentru tonaj, fie estivale, fie în anumite intervale orare sau pe anumite sectoare de drum precum și cele pentru caniculă, transportatorii din Turcia, în numeroase situații, nu respectă aceste reguli.
Acest lucru este posibil deoarece sancțiunile aplicate pentru astfel de abateri sunt emise, în majoritatea cazurilor, de către Poliția Rutieră, iar potrivit prevederilor din Procesul-Verbal de Constatare a Contravenției (PVCC), amenzile trebuie achitate la trezoreria statului român.
Fiind însă cetățeni străini, acești transportatori –în special cei din Turcia– nu își achită aceste amenzi, iar în lipsa unui mecanism eficient de executare a sancțiunilor în afara teritoriului național, măsurile punitive rămân, în practică, fără efect.

Se încalcă prevederile legale

Această lipsă de conformare are efecte multiple. Pe lângă faptul că se încalcă prevederile legale aplicabile în România, acești operatori câștigă un avantaj semnificativ de timp: prin nerespectarea restricțiilor de circulație și a regimului legal de transport, își pot reduce durata livrărilor cu minimum o zi față de operatorii români, care respectă toate obligațiile legale.
Acest avantaj de timp, coroborat cu costurile fiscale reduse și cu evitarea amenzilor, le conferă o eficiență sporită, consolidând astfel un cadru de concurență profund inechitabil în defavoarea firmelor de transport din România.
Efectele macroeconomice negative sunt vizibile în statisticile BNR: deficitul comercial cauzat de importuri devine tot mai dificil de acoperit prin excedentul de servicii.
În primele două luni din 2025, deficitul de mărfuri a atins –5,4 mld. € (+37,9%), iar excedentul de servicii s-a redus la +1,6 mld. € (–10,4%). Pe ansamblul anului 2024, excedentul serviciilor de transport a scăzut la 4,69 mld. € (–15,3%), pe fondul diminuării „intrărilor” la 9,4 mld. € (–5%) și al creșterii „ieșirilor” la 4,7 mld. € (+9,3%).
De asemenea, în momentele în care România a majorat acciza la motorină și nu a aplicat imediat o schemă de rambursare parțială a supra-accizei, într-o perioadă de 3 luni, s-a înregistrat o migrare a consumului firmelor de transport internațional, cu un turism de alimentare pentru operatorii din România și pentru persoanele fizice din România, combinată cu o scădere a consumului – în măsura în care se cumulează scăderi de peste 10%, acest volum scăzut va aduce încasări mai mici statului roman decât cele de dinainte de majorare.
Conform Raportului public OMV pe trimestrul 1/2025- vânzările totale de produse rafinate au scăzut cu 16,67%, față de trimestrul 4 din 2024, ajungând la 1,2 milioane de tone.

Scăderea vânzărilor de motorină în T1 2025 față de

T1 2024

Conform OMV Petrom Q1/2025, în secțiunea Downstream Oil – Sales volumes:

• Vânzările totale de produse rafinate (retail + en-gros) au înregistrat o scădere de -5%, față de T1 2024.

• Compania menționează explicit:

"Lower diesel sales volumes, especially on the domestic market, mainly due to lower demand from professional transport operators." (traducere: Volumele mai mici de vânzări la motorină, în special pe piața internă, se datorează în principal cererii mai scăzute din partea operatorilor de transport profesional).

Acest lucru confirmă tendința de scădere a alimentărilor cu motorină în România în 2025, ca urmare a:

• costurilor mai ridicate ale motorinei în România, cauzate de acciza crescută;

• migrației alimentării către țările vecine (Ungaria, Bulgaria) unde motorina este mai ieftină datorită accizei minime de 330 euro/1.000 litri;

• și a încetării schemelor de ajutor de stat, care anterior compensau o parte din acciză.

În acest context, menținerea competitivității transportatorilor români necesită intervenții fiscale și financiare urgente.

Potrivit datelor publicate de Institutul Național de Statistică, în 2025, transportul de mărfuri din România continuă să urmeze un trend descendent, atât din perspectiva volumelor transportate, cât și a parcursului realizat – tendință observată în toate modurile de transport reglementate de legislație.

Astfel, în primul trimestru al anului 2025, transportul rutier de mărfuri a înregistrat o scădere de 2,7% în volum față de aceeași perioadă a anului precedent. Din totalul de 68.806 mii tone transportate, 79,9% au fost realizate în regim național. De asemenea, parcursul total al mărfurilor a scăzut cu 3,4%, cu mențiunea că, în transportul intern, s-a înregistrat o ușoară creștere de 0,2%.

Se merge pe trasee scurte

Structura pe distanțe arată o concentrare semnificativă a transportului pe trasee scurte: 55,8% din volumele transportate în regim național au fost livrate pe distanțe cuprinse între 1–49 km, 24,6% pe segmente de 50–149 km, iar 15,6% pe distanțe de 150–499 km.

În ceea ce privește categoriile de mărfuri, cele mai transportate bunuri în volum au fost minereurile metalifere și alte produse provenite din activități de minerit și carieră (29,1%), urmate de produsele minerale nemetalice (16%).

Din punct de vedere al parcursului, cele mai mari ponderi au fost deținute de grupajele de mărfuri (33,5%) și de produsele alimentare, băuturi și tutun (12,7%).

Toate aceste categorii au înregistrat, de asemenea, o scădere în comparație cu anii anteriori, inclusiv față de 2022.

Transport intern VS extern

În primul trimestru din 2025, transportul în cont propriu a reprezentat 50,4% din volumul total transportat rutier, iar transportul internațional a însumat 20,1% din totalul cantităților. Dintre cele 13.851 mii tone de marfă transportate internațional, 45,5% au fost livrări între state terțe, 20,6% au fost operațiuni de cabotaj, iar 18,5% au reprezentat încărcări pentru export.

În ceea ce privește relațiile comerciale externe, Germania a fost principalul partener pentru mărfuri descărcate, iar Italia pentru cele încărcate. Aproximativ 98,1% din mărfurile descărcate și 95,6% din cele încărcate în regim internațional provin sau au ca destinație state membre ale Uniunii Europene.

Cele mai mari cantități descărcate au provenit din Germania (20,2%), Italia

(15,5%) și Ungaria (13,7%), în timp ce pentru mărfurile exportate, principalele destinații au fost Italia (19,4%), Ungaria (15,7%) și Germania (14,1%).
Totodată, dacă în perioada 2018–2023, transporturile internaționale către Turcia înregistrau creșteri anuale de aproximativ 7% (conform studiului UNTRR – „Piața transporturilor rutiere 2018–2030”), în 2024–2025 aceste fluxuri au scăzut drastic. Statistica publicată de INS pentru primul trimestru din 2025 indică absența aproape totală a transporturilor către Turcia, în condițiile în care operatorii turci au preluat aproape integral aceste contracte.

Scăderea consumului industrial și comercial

În context internațional, scăderea consumului industrial și comercial a dus implicit la reducerea cererii de transport. Ca reacție, multe firme românești de transport și-au retras vehiculele din cursele internaționale și le-au reorientat către piața națională. Această reconfigurare a pieței interne a dus la o concurență intensă și, adesea, neloială. Flota care operează pe intern este, în mare parte, învechită (media de vârstă fiind de 16 ani), iar lipsa personalului ISCTR și absența cântarelor de control pe drumurile naționale au permis circulația frecventă cu suprasarcină.
În aceste condiții, firmele care respectă reglementările și investesc în autovehicule moderne sunt dezavantajate în fața celor care practică tarife nesustenabile și depășesc limitele admise.
Această situație reflectă realitatea structurală a pieței: costurile de operare ale transportatorilor sunt direct influențate de prețul motorinei, care, începând din 2022, reprezintă peste 40% din totalul cheltuielilor.
Structura costurilor poate varia în funcție de profilul firmei, tipul de transport efectuat, zona geografică sau categoria de marfă, însă este evident că orice fluctuație a prețurilor la combustibil sau modificare legislativă are un impact imediat asupra rentabilității.
Această predictibilitate fiscală este esențială pentru transportatori, mai ales în activitățile internaționale.
În consecință, tot mai multe firme românești își alimentează camioanele în afara țării, contribuind la pierderi bugetare pentru România și la adâncirea dezechilibrelor comerciale.

Schimbări preconizate

În vederea stopării creșterii prețurilor aferente operațiunilor de transport rutier de mărfuri/persoane care determină majorarea costurilor și pentru alte produse și servicii, pentru preîntâmpinarea unei posibile reorientări a transportatorilor rutieri în efectuarea alimentării cu motorină a mijloacelor de transport în alte state, Guvernul României poate adopta măsuri legislative în acest sens.
Precizăm că evitarea relocării alimentării cu combustibil în afara țării stimulează consumul intern de motorină, cu efect direct pozitiv asupra economiei naționale, respectiv menținerea locurilor de muncă și a activității economice în

sectorul transporturilor. Acest lucru se va regăsi în plata de taxe și impozite la bugetul de stat.
Astfel, scopul prezentului proiect de hotărâre a Guvernului îl constituie instituirea unei scheme de ajutor de stat sub forma restituirii sumelor reprezentând diferența dintre nivelul standard al accizelor și nivelul accizelor diferențiat, prevăzute la art. 342 alin. (9) și (10) din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, pentru motorina utilizată drept combustibil pentru motor (denumită compensarea creșterii accizei).
Măsura identificată și propusă constă în restituirea sumei de 20 bani pe litru de motorină achiziționată și se aplică operatorilor de transport rutier, licențiați în România/ Uniunea Europeană, care desfășoară activități de:
a) transport rutier de mărfuri în cont propriu sau contra cost, cu autovehicule ori ansambluri de vehicule articulate destinate exclusiv transportului rutier de mărfuri și cu o greutate brută maximă autorizată de cel puțin 7,5 tone;
b) transportul de persoane, regulat și ocazional, cu excepția transportului public local de persoane, cu un autovehicul din categoria M2 ori M3, definit în Regulamentul (UE) 2018/858 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE.

Ce bani sunt?

Compensarea creșterii accizei se realizează prin restituirea trimestrială a sumelor menționate mai sus operatorilor economici licențiați în România/ Uniunea Europeană.
De asemenea, prin proiect se vor stabili prevederi care se referă la: - ordonatorul de credite/furnizorul ajutorului de stat – Ministerul Finanțelor;
- desemnarea administratorul schemei – Autoritatea Rutieră Română – A.R.R., având în vedere că toate informațiile necesare stabilirii eligibilității operatorilor economici și a vehiculelor, se regăsesc în baza de date a acestei instituții;
- bugetul total maxim estimat al schemei de ajutor de stat care este de 60 de milioane de lei;
- plata ajutorului de stat care se efectuează până la data de 31 decembrie 2026 inclusiv, în limita bugetului alocat schemei, în baza dispozițiilor de plată a ajutorului de stat aprobat pentru compensarea creșterii accizei la motorină emise până la data de 31 aprilie 2026 de către A.R.R.;
- numărul total estimat al operatorilor economici care urmează să beneficieze de ajutor de stat, care este de 2000;
- condițiile și documentele necesare pentru ca operatorii economici și vehiculele să îndeplinească criteriile de eligibilitate pentru restituire a creșterii prețului la motorină; aceste condiții sunt stabilite în mod diferențiat de tipul vehiculelor;
- baza de calcul pentru restituire a creșterii prețului la motorină;
- perioada de restituire a creșterii prețului la motorină, respectiv trimestrul calendaristic; - modul de determinare a sumelor de restituit.

Cine beneficiază?

Pot depune cereri de restituire a creșterii accizei la motorină numai operatorii economici care nu se află în procedură

de executare silită, faliment, dificultate, dizolvare, închidere operațională sau lichidare, iar împotriva lor nu au fost emise decizii de recuperare a unui ajutor de stat, iar în cazul în care asemenea decizii au fost emise, acestea nu au fost executate conform prevederilor legale în vigoare.
Restituirea creșterii accizei la motorină nu presupune efectuarea unui control anticipat, schema de restituire fiind supusă controlului ulterior efectuat potrivit Codului de procedură fiscală, prin structura de specialitate cu atribuții privind inspecția economico - financiară din cadrul Ministerului Finanțelor.

Hotărâre privind instituirea unei scheme de ajutor de stat pentru compensarea creșterii accizei la motorina utilizată drept combustibil pentru motor

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Capitolul I Dispoziții generale

Art. 1 - (1) Scopul prezentei hotărâri îl constituie instituirea unei scheme de ajutor de stat sub forma restituirii sumelor reprezentând diferența dintre nivelul standard al accizelor și nivelul redus al accizelor stabilit prin prezenta hotărâre, conform art. 342 alin. (10) din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, pentru motorina utilizată drept combustibil pentru motor, denumită în continuare compensarea creșterii accizei.
(2) Acordarea ajutoarelor de stat în baza prezentei scheme se face cu respectarea prevederilor Regulamentului (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea art. 107 și 108 din tratat, denumit în continuare Regulament și este exceptată de la obligația notificării către Comisia Europeană, cu condiția să fie îndeplinite cerințele prevăzute la art. 44 - Ajutoarele sub formă de reduceri ale taxelor de mediu în temeiul Directivei 2003/96/CE și în capitolul I din Regulament.
(3) Comisia Europeană este informată în termen de 20 de zile lucrătoare de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, potrivit prevederilor art. 11 alin (1) lit. a) din Regulament.
(4) Ministerul Finanțelor este furnizor al ajutorului de stat.
(5) Se desemnează ca administrator al schemei de ajutor de stat Autoritatea Rutieră Română - A.R.R.
(6) Ajutorul de stat constă în restituirea sumelor reprezentând diferența dintre nivelul standard al accizelor și nivelul redus al accizelor stabilit prin prezenta hotărâre, conform art. 342 alin (9) și (10) din Legea nr. 227/2015, cu modificările și completările ulterioare, pentru motorina utilizată drept combustibil pentru motor în:
a) transportul rutier de mărfuri în cont propriu sau contra cost, cu autovehicule ori ansambluri de vehicule articulate destinate exclusiv transportului rutier de mărfuri și cu o greutate brută maximă autorizată de cel puțin 7,5 tone;
b) transportul de persoane, regulat sau ocazional, cu excepția transportului public local de persoane, cu un autovehicul din categoria M2 ori M3, definit în Regulamentul (UE) 2018/858 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE.
Art. 2 - În sensul prezentei hotărâri, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:
a) decizie de aprobare a cererilor de compensare a creșterii accizei la motorină – document aprobat de administratorul schemei de ajutor de stat;
b) întreprindere în dificultate - întreprindere care se află cel puțin în una dintre situațiile următoare:
i) în cazul unei societăți cu răspundere limitată, alta decât un IMM care există de mai puțin de 3 ani sau, atunci când mai mult de jumătate din capitalul său social subscris a dispărut din cauza pierderilor acumulate. Această situație survine atunci când deducerea pierderilor acumulate din rezerve precum și din toate elementele considerate ca făcând parte din fondurile proprii ale societății conduce la un rezultat negativ care depășește jumătate din capitalul social

subscris. În sensul prezentei dispoziții, expresia „societate cu răspundere limitată” se referă în special la tipurile de societăți prevăzute în anexa I la Directiva 2013/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 iunie 2013 privind situațiile financiare anuale, situațiile financiare consolidate și rapoartele conexe ale anumitor tipuri de întreprinderi, de modificare a Directivei 2006/43/CE a Parlamentului european și a Consiliului și de abrogare a Directivelor 78/660/CEE și 83/349/CEE ale Consiliului, iar expresia „capital social” include, dacă este cazul, orice capital suplimentar;

ii) în cazul unei societăți în care o parte dintre asociați au răspundere nelimitată pentru creanțele societății, alta decât un IMM care există de mai puțin de 3 ani, atunci când mai mult de jumătate din capitalul propriu așa cum reiese din contabilitatea societății a dispărut din cauza pierderilor acumulate. În sensul prezentei dispoziții, expresia „o societate în care o parte dintre asociați au răspundere nelimitată pentru creanțele societății” se referă în special la acele tipuri de societăți prevăzute în anexa II la Directiva 2013/34/UE.

iii) atunci când întreprinderea face obiectul unei proceduri colective de insolvență sau îndeplinește criteriile pentru ca o procedură colectivă de insolvență să fie deschisă la cererea creditorilor săi.

iv) atunci când întreprinderea a primit ajutor pentru salvare și nu a rambursat încă împrumutul sau nu a încetat garanția ori a primit ajutoare pentru restructurare și face în continuare obiectul unui plan de restructurare.

v) în cazul unei întreprinderi care nu este un IMM, atunci când, în ultimii doi ani:

1. raportul datorii/capitaluri proprii al întreprinderii este mai mare de 7,5; și
2. capacitatea de acoperire a dobânzilor calculată pe baza EBITDA se situează sub valoarea 1,0.

c) greutate brută maximă autorizată - masa totală maximă autorizată definită la art. 3 pct. 23 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare, respectiv masa totală maximă a unui vehicul rutier, astfel cum este declarată de constructorul acestuia;

d) motorină - motorina cu codurile NC de la 2710 19 41 până la 2710 19 49;

e) prin Cod fiscal se înțelege Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Codul fiscal;

f) prin Cod de procedură fiscală se înțelege Legea nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Codul de procedură fiscală;

g) transport rutier de mărfuri contra cost - transportul rutier de mărfuri prevăzut la art. 3 pct. 40 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, cu modificările și completările ulterioare;

h) transport rutier de mărfuri în cont propriu - transportul rutier de mărfuri prevăzut la art. 3 pct. 41 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, cu modificările și completările ulterioare;

i) transport public de persoane - transportul rutier de persoane, astfel cum este definit la art. 3 pct. 45-47 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, cu modificările și completările ulterioare;

j) transport regulat de persoane - serviciile regulate prevăzute la art. 3 pct. 34, respectiv pct. 35 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, cu modificările și completările ulterioare;

k) transport ocazional de persoane - serviciile ocazionale definite potrivit art. 3 pct. 36 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, cu modificările și completările ulterioare;

l) card de gestiune a alimentărilor cu motorină, respectiv inel emițător/receptor - dispozitivul electronic utilizat ca modalitate de alimentare de către operatorul economic și care este valabil doar pentru alimentarea vehiculelor eligibile utilizate de acesta, pe teritoriul României;

Capitolul II Durata, bugetul schemei și numărul estimat de beneficiari

Art. 3 - (1) Ajutorul de stat sub formă de grant, se acordă până la data de 30 aprilie 2026.
(2) Plata ajutorului de stat se efectuează cu încadrarea în prevederile bugetare aprobate în bugetul Ministerului Finanțelor – Acțiuni generale până la data de 31 decembrie 2026 inclusiv, în limita bugetului alocat schemei, în baza dispozițiilor de plată a ajutorului de stat aprobat pentru compensarea creșterii accizei la motorină emise până la data de 30 aprilie 2026 de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R.
Art. 4 - (1) Bugetul total maxim estimat al schemei este de 60 de milioane de lei, astfel:
a) credite de angajament, în vederea emiterii angajamentelor legale aferente dispozițiilor de plată a ajutorului de stat aprobat pentru compensarea creșterii accizei la motorină, de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri până la data de 31 decembrie 2026;
b) credite bugetare, în vederea plății ajutorului de stat acordat în baza dispozițiilor de plată a ajutorului de stat pentru compensarea creșterii accizei la motorină, de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri până la data de 31 decembrie 2026.
(2) Numărul total estimat al operatorilor economici care urmează să beneficieze de ajutor de stat în baza schemei este de 2000.
(3) Măsura instituită potrivit prevederilor prezentei hotărâri se acordă pentru motorina achiziționată începând cu 1 octombrie 2025 și până la 31 decembrie 2025.
Art. 5 (1) Nivelul redus al accizei prevăzut la art. 1 alin. (1) este de: 2.349,35 lei/1000 litri,în perioada 1 august 2025 – 31 decembrie 2025, inclusiv.
(2) Valoarea ajutorului de stat acordat pentru compensarea creșterii accizei la motorină este de 20 bani pe litrul de motorină achiziționată.
(3) Valoarea ajutorului de stat se stabilește fără subdiviziuni, prin reducere atunci când fracțiunile în bani sunt mai mici de 50 și prin majorare atunci când fracțiunile în bani sunt mai mari sau egale cu 50.

Capitolul III Condiții de eligibilitate

Art. 6 - (1) Sunt eligibili pentru compensarea creșterii accizei la motorină operatorii economici care îndeplinesc cumulativ la momentul depunerii cererii de compensare a creșterii accizei la motorină, următoarele condiții:
a) dețin licență comunitară eliberată în România sau în alte state membre ale Uniunii Europene;
b) dețin cel puțin un vehicul eligibil;
c) nu sunt declarați inactivi potrivit prevederilor Legii nr. 207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare, sau nu se află în inactivitate temporară, înscrisă în registrul comerțului, potrivit legii;
d) nu beneficiază de alte compensații pentru activitatea de transport desfășurată cu vehiculele eligibile, cu excepția celor care efectuează transport public local de persoane;
e) nu au fost emise împotriva lor decizii de recuperare a unui ajutor de stat sau, în cazul în care asemenea decizii au fost emise, acestea au fost executate conform prevederilor legale în vigoare;
f) alimentează vehiculele eligibile după cum urmează:
(i) de la stațiile de distribuție ale operatorilor economici înregistrați potrivit Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare, în calitate de comercianți en détail de produse energetice sau de la parteneri contractuali care au ca furnizori stațiile de distribuție anterior menționate, utilizând un card de gestiune a alimentărilor sau un inel emițător/receptor;
(ii) din rezervoarele pentru consum propriu deținute la punctele lor de alimentare sau de parteneri contractuali care dețin rezervoare, prin intermediul unor dispersoare electronice pentru distribuție. Operatorii economici trebuie să țină în format electronic evidența intrărilor/ieșirilor de combustibil aferente fiecărui rezervor propriu, din care să rezulte cantitățile de combustibil cu care au fost alimentate vehiculele eligibile în cursul trimestrului care face obiectul cererii de compensare a creșterii accizei pentru motorină, să dețină pentru aceste rezervoare certificate de calibrare eliberate de Biroul Român de Metrologie Legală sau de un laborator de metrologie agreat de acesta, iar rezervoarele să fie dotate cu dispersoare electronice pentru distribuție. Prin dispersor electronic pentru distribuție se înțelege pompa de combustibil care are integrat un debitmetru electronic și are cel puțin următoarele specificații tehnice:
1. accesul se realizează prin cheie magnetică sau cod PIN;
2. există posibilitatea de a introduce numărul de înmatriculare al vehiculului și kilometrajul înainte de a alimenta;
3. există posibilitatea înregistrării datei și orei la care se face alimentarea;
4. dispune de o memorie locală care înregistrează alimentările, iar datele se transferă pe unități electronice de stocare cu ajutorul unei chei magnetice

sau direct prin cablu cu ajutorul unui convertor;
g) nu intră în categoria întreprinderilor în dificultate definite potrivit prevederilor art. 2 pct. 18 din Regulament;
h) nu se află în procedură de executare silită, în insolvență, dizolvare, închidere operațională sau lichidare;
i) nu au beneficiat de alte tipuri de ajutor de stat pentru aceleași costuri eligibile;
(2) În sensul prezentei hotărâri sunt considerați operatori licențiați în România:
a) în cazul transportului rutier de mărfuri în cont propriu prevăzut la art. 2 lit. h), operatorii economici deținători ai certificatului de transport în cont propriu definit la art. 3 pct. 9 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, cu modificările și completările ulterioare;
b) în cazul transportului rutier de mărfuri contra cost prevăzut la art. 2 lit. g), operatorii economici deținători ai licenței comunitare definite la art. 3 pct. 21 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, cu modificările și completările ulterioare;
c) în cazul transportului de persoane prevăzut la art. 2 lit. i), operatorii economici deținători ai licenței comunitare definite la art. 3 pct. 21 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, cu modificările și completările ulterioare.
(3) În sensul alin. (1) lit. b), prin deținător al vehiculelor eligibile se înțelege proprietarul, respectiv locatarul acestora, în calitate de titular al unui contract de leasing sau al unui contract de închiriere a unui vehicul încheiat potrivit art. 3 pct. 10 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, cu modificările și completările ulterioare.
Art. 7 - (1) Sunt considerate eligibile în sensul prezentei hotărâri vehiculele efectiv utilizate pentru transportul de mărfuri prevăzut la art. 2 lit. g) și h) și care dețin documentele prevăzute de lege pentru efectuarea transportului rutier de marfă, după cum urmează:
a) în cazul vehiculelor deținute de operatorii economici licențiați în România care acționează în cont propriu, copie conformă a certificatului de transport în cont propriu, definit la art. 3 pct. 11 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, cu modificările și completările ulterioare;
b) în cazul vehiculelor deținute de operatorii economici licențiați în România care efectuează transport rutier contra cost, copie conformă a licenței comunitare, definită la art. 3 pct. 12 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, cu modificările și completările ulterioare.
(2) Sunt considerate eligibile în sensul prezentei hotărâri vehiculele efectiv utilizate pentru transportul de persoane regulat, prevăzut la art. 2 lit. i) cu excepția transportului public local de persoane și dețin copia conformă a licenței comunitare, definită la art. 3 pct. 12 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011, cu modificările și completările ulterioare.

Capitolul IV Procedura de acordare a ajutorului de stat

Art. 8 - (1) Operatorul economic poate depune o cerere de compensare a creșterii accizei la motorină pentru un trimestru calendaristic, în primele 30 zile ale trimestrului următor celui pentru care se solicită plata ajutorului de stat.
(2) În cazul operatorilor economici care aprovizionează vehiculele eligibile direct de la operatori economici înregistrați potrivit Legii nr. 227/2015, cu modificările și completările ulterioare, în calitate de comercianți en détail de produse energetice sau de la parteneri contractuali care au ca furnizori operatori economici anterior menționați, prin intermediul unui card de gestiune a alimentărilor, respectiv al unuiinel emițător/receptor, baza pentru calcularea ajutorului de stat o reprezintă cantitatea totală de combustibil rezultată prin însumarea cantităților alimentate efectiv de fiecare vehicul eligibil în parte.
(3) În cazul operatorilor economici care alimentează vehiculele eligibile pe care le dețin din rezervoarele proprii de alimentare dotate cu dispersoare electronice pentru distribuție sau de la parteneri contractuali care dețin rezervoare de alimentare dotate cu dispersoare electronice pentru distribuție, baza pentru compensarea creșterii accizei pentru motorină o reprezintă cantitatea totală de combustibil obținută prin însumarea cantităților alimentate efectiv de fiecare vehicul eligibil de la rezervor.
(4) Baza pentru obținerea ajutorului de stat o reprezintă cantitatea în litri alimentată efectiv.
(5) Operatorii economici eligibili pot solicita ajutor de stat pentru toate vehiculele eligibile deținute în cursul trimestrului pentru care se solicită compensarea.
Art. 9 - (1) În vederea solicitării ajutorului de stat operatorii economici depun la administratorul schemei o cerere de compensare a creșterii accizei la motorină potrivit modelului din anexa nr. 1.
(2) Cererea prevăzută la alin. (1) este însoțită de următoarele documente,

prezentate în format electronic:
a) copie de pe contractele încheiate cu stații de distribuție/parteneri contractuali, emitenți ai cardurilor de gestiune a alimentărilor ori cu emitentul inelului emițătorreceptor/parteneri contractuali, după caz;
b) copie de pe dovada deținerii rezervorului pentru consum propriu prevăzut la art. 6 alin. (1) lit. f) pct. (ii). Prin dovada deținerii se înțelege factură fiscală, contract de vânzare, contract de închiriere, contract de comodat, acord pentru furnizare de echipamente de stocare carburanți.
c) în cazul în care alimentarea vehiculelor se face de la stațiile de distribuție ale operatorilor economici înregistrați potrivit Legii nr. 227/2015, cu modificările și completările ulterioare, în calitate de comercianți en détail de produse energetice, un borderou centralizator al cantităților de combustibil alimentate de fiecare vehicul eligibil în parte, întocmit conform modelului prevăzut în anexa nr. 2, precum și copii de pe facturile de achiziție a combustibilului, emise de către stațiile de distribuție sau de către terți. Borderoul se întocmește pe baza informațiilor din facturile de achiziție a combustibilului și din anexele la facturi;
d) în cazul în care alimentarea vehiculelor se face de la rezervoarele proprii de alimentare, un borderou centralizator al cantităților de combustibil alimentate de fiecare vehicul eligibil în parte, întocmit conform modelului din anexa nr. 2, precum și copii de pe facturile de achiziție a combustibilului. Acest borderou se întocmește pe baza informațiilor stocate pe unitățile electronice de stocare prevăzute la art. 6 alin. (1) lit. f) pct. (ii);
e) declarație pe propria răspundere privind încadrarea întreprinderii în categoria întreprinderilor mici și mijlocii, prevăzută în anexa nr. 1 la Legea 346/2004 privind stimularea înființării și dezvoltării întreprinderilor mici și mijlocii, cu modificările și completările ulterioare, sau după caz, o declarație pe propria răspundere din care rezultă că operatorul economic nu este încadrat în categoria întreprinderilor mici și mijlocii.
f) declarație pe propria răspundere din care să rezulte că nu au beneficiat de alte tipuri de ajutor de stat pentru aceleași costuri eligibile și nu beneficiază de alte compensații pentru activitatea de transport desfășurată cu vehicule eligibile;
(3) Facturile de achiziție a combustibilului trebuie să conțină informațiile prevăzute de Legea nr. 227/2015, cu modificările și completările ulterioare.
(4) Facturile pentru alimentările de combustibil și anexele acestora sunt emise, de regulă, de stațiile de distribuție, în situația în care cardurile de gestiune a alimentărilor sau inelele emițător/receptor sunt gestionate de către aceste stații. În cazul în care cardurile de gestiune a alimentărilor sau inelele emițător/receptor nu sunt gestionate de stațiile de distribuție, ci de către terți, aceștia vor emite facturile pentru alimentările de combustibil și anexele acestora.
(5) În cazul operatorilor economici care alimentează direct de la stațiile de distribuție ale operatorilor economici înregistrați potrivit Legii nr. 227/2015, cu modificările și completările ulterioare, în calitate de comercianți en détail de produse energetice, pe anexele la facturi trebuie să fie înscrise cel puțin următoarele informații: stația de alimentare, data alimentării, numărul de înmatriculare al vehiculului alimentat, numărul de identificare al cardului de gestiune a alimentărilor ori, după caz, al inelului emițător/receptor, cantitatea de combustibil alimentată exprimată în litri pe fiecare vehicul, numărul de kilometri înregistrați la bordul vehiculului la momentul alimentării.
(6) Facturile de achiziție a combustibilului nu pot constitui prin ele însele o justificare a consumului pentru acordarea ajutorului de stat.
Art. 10 - (1) Cererile de compensare a creșterii accizei la motorină, însoțite de documentele justificative prevăzute la art. 9 alin. (2), trebuie să fie corect și complet întocmite, să fie depuse în sistemul informatizat de administrare a schemei în termenele stabilite la art. 8 alin. (1) și (2) și să fie semnate electronic sau olograf de către operatorul economic solicitant.
(2) În termen de 5 zile de la înregistrarea unei cereri de compensare a creșterii accizei la motorină, operatorul economic are posibilitatea să solicite în sistemul informatizat de administrare a schemei returnarea cererilor în situația în care constată în acestea existența unor inexactități.
(3) În situația prevăzută la alin. (2), după înlăturarea cauzelor care au condus la solicitarea de returnare a cererii, operatorul economic depune o nouă cerere de compensare a creșterii accizei la motorină, conform alin. (1), în termenul prevăzut la art. 8 alin. (1) și (2).
(4) Cererile de compensare a creșterii accizei la motorină se soluționează în ordinea înregistrării acestora.
Art. 11 - Documentele prevăzute la art. 9 alin. (2) lit. a), b) și e) se vor prezenta administratorului schemei cu ocazia depunerii primei cereri de compensare a creșterii accizei la motorină. Orice modificare ulterioară a informațiilor din documentele prevăzute mai sus se va prezenta administratorului schemei cu ocazia depunerii primei cereri de compensare a creșterii accizei la motorină ulterioare datei la care a intervenit modificarea. În acest sens, operatorul economic depune documentele prevăzute la art. 9 alin. (2) lit. a), b) și e), corespunzătoare modificărilor intervenite.

Majorări salariale demențiale la CNAIR

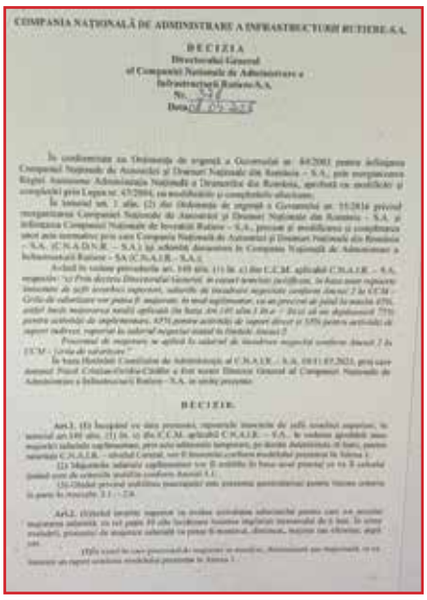
În timp ce România se scufundă într-o criză economică fără precedent, iar premierul "Bolovan" predică austeritatea la televizor, directorul general al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR), Cristian Pistol, zis "Coarne", a dat liber la o mega-prăduială de bani publici.

Din biroul său cu geamuri fumurii din sediul central, Coarne a semnat un val de decizii prin care salariile funcționarilor „de elită” din structura centrală, dar și ale unor șefi din direcțiile regionale, cresc precum aluatul în cuptorul bugetului de stat.

Cine și cum împarte banii

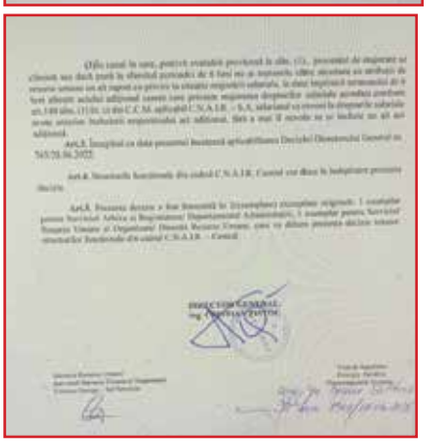
Pe 8 aprilie 2025, Coarne a emis Decizia 378, documentul care deschide robinetul banilor și stabilește cum se pot majora salariile cu până la 45%, prin „rapoarte temeinic justificate” ale șefilor ierarhici. Totul, bineînțeles, doar pentru „merituoșii” care implementează proiecte, asigură

suport direct sau indirect. Textul vorbește frumos despre punctaje, criterii și evaluări, dar esența e simplă: cine tace și face ce zice șeful primește bonus. Cine crâcnește, rămâne cu leafa de bază și cu moralul sub bordură.
Coarne a inventat meritocrația cu carnet de partid și aprobare verbală.
În loc de concluzie: Noroc mare că le-a tăiat "Bolovan" bursele elevilor și studenților și a impozitat pensiile, să fie bani de prăduială!


COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.

DECIZIA
Directorului General
al Companiei Naționale de Administrare a
Infrastructurii Rutiere S.A.
Nr. 378
Data 08.04.2025

DECIZIE



Cum s-a spălat Coarne pe mâini

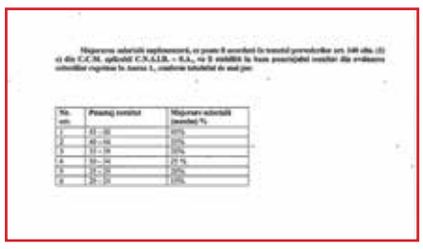
După șase luni, același Coarne a simțit nevoia să își pună mănuși de cauciuc. Prin Decizia 1042 din 20 octombrie 2025, a modificat propria sa hotărâre și a scris negru pe alb: „Superiorul ierarhic își asumă corectitudinea datelor completate în raportul precizat în Decizia 378/08.04.2025.” Cu alte cuvinte, dacă iese scandal, Coarne e curat ca lacrima — vina e a șefilor mai mici care au semnat rapoartele.
Mai mult, „ghidul de punctaj” a fost schimbat: chiar dacă un angajat obține punctaj maxim, șeful îi poate da între 1 și 45%, după cum îi dictează inima și telefonul de la CNAIR Central.
Astfel, Pistol a inventat șpaga morală – 45% pentru loialitate, 0% pentru verticalitate.
În loc de concluzie: Pe Coarne îl doare în bască de reducerile de cheltuieli pe care Guvernul Bolojan încearcă să le facă!

COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.

DECIZIA
Directorului General
al Companiei Naționale de Administrare a
Infrastructurii Rutiere S.A.
Nr. 1042
Data 20.10.2025

DECIZIE

DIRECTOR GENERAL
ing. CRISTIAN PISTOL



Șef DRDP cu un salariu de 40.773 lei

Exemplul cel mai relevant de măriri salariale "babane" este cel al șefilor Direcțiilor Regionale de Drumuri și Poduri, care primesc o majorare de basm.
Vă prezentăm în exclusivitate o mostră de mărire salarială, cea a directorului general al DRDP Brașov, Tudor Duțu:

"I. În perioada 01.04.2025-04.09.2025, inclusiv, părțile hotărăsc modificarea următoarelor elemente din contractul individual de muncă, după cum urmează:

1. Se modifică elementul „Concediul", care va avea următoarea prevedere:
Durata concediului anual de odihnă este de 29 zile lucrătoare, în raport cu perioada lucrată.

2. Se modifică elementul „Salariul", care va avea următoarele prevederi:
1. Salariul de bază lunar brut: 32.618 lei, format din:
- salariul de bază de încadrare de: 14.513 lei;
- majorare salarială suplimentară în procent de 55% din salariul de bază de încadrare reprezentând 7.982 lei, conform art. 140 alin. (3) din C.C.M. al C.N.A.I.R. S.A. - aplicabil;
- indemnizația de conducere de 45% din salariul de bază de încadrare majorat, în valoare de 10.123 lei.
2. Alte elemente constitutive:
a) sporuri:
- spor pentru vechimea în muncă: 25%.

II. Începând cu data de 05.09.2025, sau la inițiativa uneia dintre părți sau după ocuparea postului în condițiile legii, părțile hotărăsc trecerea pe postul și la drepturile salariale următoare, prin modificarea următoarelor elemente din contractual individual de muncă, fără alte formalități, în temeiul prezentului act adițional, după o informare prealabilă, respectiv:

1. Elementul „Locul de muncă":
Activitatea se desfăşoară la Compartimentul Achiziții Lucrări/ Serviciul Achiziții Central/ D.R.D.P. Braşov;

2. Elementul „Felul muncii":
Funcția Expert Achiziții Publice, conform Clasificării ocupațiilor din

ACT ADIȚIONAL

România cod - 242116;

3. Elementul „Salariul" va avea următoarele prevederi:
1. Salariul de bază lunar brut: 8.980 lei, format din:
- salariul de bază de încadrare de: 8.980 lei.
2. Alte elemente constitutive:
a) sporuri:
- spor pentru vechimea în muncă: 25%."

Actul adițional semnat de Coarne însuși arată negru pe alb: salariu brut este de 32.618 lei, din care 14.513 lei -încadrare, 7.982 lei -majorare suplimentară (55%) și 10.123 lei -indemnizație de conducere. Pe lângă toate acestea, Duțu mai are și spor de vechime de

25%. Astfel, "tăticul tartorilor" de la DRDP Brașov ajunge la un salariu brut de 40.773 lei, adică aproximativ 23.853 lei net.
Dar, ca să nu se umfle șpăgile în ei, directorii regionali nu sunt numiți definitiv pe funcții, ci doar interimar. Adică, dacă sunt cuminți și decartează cât trebuie și cui trebuie, din 6 în 6 luni li se prelungesc mandatele de directori regionali!
În exemplul nostru, dacă Duțu nu îi execută orbește ordinele, Coarne se răzgândește și nu îi mai prelungește mandatul. Astfel, brașoveanului i se aplică articolul II și, ca urmare, va avea un salariu de numai 8.980 lei. Chiar dacă se adaugă vechimea de 25%, salariul brut ajunge la numai 11.225 lei.
Cu alte cuvinte, „supusul fidel" al lui Coarne are un salariu de patru ori mai mare decât simplul muritor rebel.
În loc de concluzie: La CNAIR, fidelitatea se măsoară în procente, iar șantajul în bruturi lunare.

Festivalul „Marea prăduială CNAIR 2025"

Între timp, rapoartele de majorare se aprobă „pe bandă rulantă" și, firește, „pe sprânceană". Pe unii plouă cu bonusuri, pe alții îi bate vântul austerității. Guvernul Bolovan poate să taie din cheltuieli, că la CNAIR pixul lui Coarne scrie cu aur de la buget.
În loc de concluzie: Dacă austeritatea e pentru fraieri, la CNAIR se practică luxul birocratic ce are clauze adiționale și semnături nervoase.

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** .

CNAIR/11.25/INT	8480	23.10.2025	8/41789	23.10.2025	1+ANEXE	DEP REPREZENTARE INSTANTA	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- MUSAT CIPRIAN	SRUO
CNAIR/11.25/INT	8479	23.10.2025	8/41786	23.10.2025	1+ANEXE	DEP REPREZENTARE INSTANTA	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- DAMIAN CHITUC	SRUO
CNAIR/11.25/INT	8478	23.10.2025	8/41785	23.10.2025	1+ANEXE	DEP REPREZENTARE INSTANTA	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- IONUT DORIN	SRUO
CNAIR/11.25/INT	8477	23.10.2025	8/41775	23.10.2025	1+ANEXE	DEP REPREZENTARE INSTANTA	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- BECALI TOMA	SRUO
CNAIR/11.25/INT	8476	23.10.2025	8/41782	23.10.2025	1+ANEXE	DEP REPREZENTARE INSTANTA	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- MARITA DUMITRA MARIANA	SRUO
CNAIR/11.25/INT	8475	23.10.2025	8/41776	23.10.2025	1+ANEXE	DEP REPREZENTARE INSTANTA	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- DORU PUIU	SRUO

CNAIR/11.25/INT	8425	22.10.2025	5/7221	21.10.2025	1+ANEXE	SALARIZARE	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- IIANU DANIELA	SRUO
CNAIR/11.25/INT	8424	22.10.2025	5/7231	22.10.2025	1+ANEXE	SERVICIUL MEDIU	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- TANASOIU GHEORGHITA	SRUO
CNAIR/11.25/INT	8423	22.10.2025	5/7230	22.10.2025	1+ANEXE	SERVICIUL MEDIU	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- MANEA MIHAI	SRUO
CNAIR/11.25/INT	8422	22.10.2025	5/7228	22.10.2025	1+ANEXE	DEP SERVICII TEHNICE	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- GHIZOLU FLORIN	SRUO
CNAIR/11.25/INT	8421	22.10.2025	5/7229	22.10.2025	1+ANEXE	DIR TEHNICA	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- MIU CARMEN	SRUO
CNAIR/11.25/INT	8420	22.10.2025	5/7227	22.10.2025	1+ANEXE	DEP SERVICII TEHNICA	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- SIMION ALEXANDRA	SRUO
CNAIR/11.25/INT	8419	22.10.2025	5/7226	22.10.2025	1+ANEXE	DIR TEHNICA	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- CONSTATIN PICIOREA	SRUO
CNAIR/11.25/INT	8418	22.10.2025	5/7223	22.10.2025	1+ANEXE	DIR TEHNICA	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- UNGUREANU IONELA	SRUO

25/INT	8425	22.10.2025	5/7221	21.10.2025	1+ANEXE	SALARIZARE	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- IIANU DANIELA	SRUO
25/INT	8424	22.10.2025	5/7231	22.10.2025	1+ANEXE	SERVICIUL MEDIU	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- TANASOIU GHEORGHITA	SRUO
1.25/INT	8423	22.10.2025	5/7230	22.10.2025	1+ANEXE	SERVICIUL MEDIU	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- MANEA MIHAI	SRUO
1.25/INT	8422	22.10.2025	5/7228	22.10.2025	1+ANEXE	DEP SERVICII TEHNICE	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- GHIZOLU FLORIN	SRUO
11.25/INT	8421	22.10.2025	5/7229	22.10.2025	1+ANEXE	DIR TEHNICA	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- MIU CARMEN	SRUO
/11.25/INT	8420	22.10.2025	5/7227	22.10.2025	1+ANEXE	DEP SERVICII TEHNICA	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- SIMION ALEXANDRA	SRUO
A/11.25/INT	8419	22.10.2025	5/7226	22.10.2025	1+ANEXE	DIR TEHNICA	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- CONSTATIN PICIOREA	SRUO
R/11.25/INT	8418	22.10.2025	5/7223	22.10.2025	1+ANEXE	DIR TEHNICA	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- UNGUREANU IONELA	SRUO
AIR/11.25/INT	8417	22.10.2025	5/7224	22.10.2025	1+ANEXE	DIR TEHNICA	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- VLAD VOINEA	SRUO
AIR/11.25/INT	8416	22.10.2025	5/7222	22.10.2025	1+ANEXE	DIR TEHNICA	RAP MAJ SALARIALA CONF ART 140- TALAMBIA PAULA	SRUO

INT	8069	08.10.2025	4A/31937	08.10.2025	1+ANEXE	UIP 3	RAPORT MAJ SALARIALA CONF ART 140- DAVIDESCU NICOLETA	SRUO
/INT	8068	08.10.2025	4A/31939	08.10.2025	1+ANEXE	UIP 3	RAPORT MAJ SALARIALA CONF ART 140- OBRETIN ANCUTA	SRUO
5/INT	8067	08.10.2025	4A/31940	08.10.2025	1+ANEXE	UIP 3	RAPORT MAJ SALARIALA CONF ART 140- DATCU ROBERT	SRUO
25/INT	8066	08.10.2025	4A/31942	08.10.2025	1+ANEXE	UIP 3	RAPORT MAJ SALARIALA CONF ART 140- PAULESCU ADRIANA	SRUO
.25/INT	8065	08.10.2025	4A/31944	08.10.2025	1+ANEXE	UIP 3	RAPORT MAJ SALARIALA CONF ART 140- RETEZEANU EUGEN	SRUO
1.25/INT	8064	08.10.2025	4A/31945	08.10.2025	1+ANEXE	UIP 3	RAPORT MAJ SALARIALA CONF ART 140- MOGOS MIHAELA	SRUO
11.25/INT	8063	08.10.2025		08.10.2025	1 + ANEXA	SUM	REDIRECTIONARE CITATIE EMISA IN DOSARUL NR. 43379/3/2024 - SIMON VIORICA	DRDP TIMISOARA
11.25/INT	8062	08.10.2025	ADRESA 4A/32065+ RAP 4A/31947	08.10.2025	1+ANEXE	UIP 3	RAPORT MAJ SALARIALA CONF ART 140- DRAGOS OANCEA	SRUO
/11.25/INT	8061	08.10.2025	4A/31922	08.10.2025	1+ANEXE	UIP5	RAPORT MAJ SALARIALA CONF ART 140- VIZIREANU CERASELA	SRUO
A/11.25/INT	8060	08.10.2025	4A/31921	08.10.2025	1+ANEXE	UIP5	RAPORT MAJ SALARIALA CONF ART 140- NISIPEANU COSTIN	SRUO
P/11.25/INT	8059	08.10.2025	4A/31919	08.10.2025	1+ANEXE	UIP5	RAPORT MAJ SALARIALA CONF ART 140- ENE GABRIEL	SRUO

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

UN SERIAL DEDICAT STĂRII DEZASTRUOASE A INFRASTRUCTURII RUTIERE ROMÂNEȘTI

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

999€/LUNĂ

CAMION CU BENEFICII REALE.

SCANIA SUPER

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

PACHET SERVICE COMPLET

3 ANI

10% AVANS

RATE LUNARE

999 EUR pentru primele 6 luni

PROMOȚIE

Ofertă valabilă pentru livrările efectuate până la sfârșitul lunii octombrie

PACHET DE SERVICE COMPLET

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

STOC LIMITAT

Număr limitat de unități disponibile pe stoc

SCANIA