

INVESTIGATORUL'S



**CUM STĂ ROMÂNIA LA  
ELECTRIFICAREA **PAG.16**  
CAMIOANELOR**



**STEFANO ALBAROSA,  
CEO AIC GROUP ȘI  
KAREM ERMAN, HEAD  
OF COMMERCIAL  
VEHICLES OTOKAR  
PG.04**

AUGUST 2023  
14.9 LEI  
www.tirmagazin.ro



# VERSUS

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

GEORGE NIȚA  
DIRECTOR GENERAL  
HOLLEMAN



MARIUS DAN  
ACȚIONAR  
LICURICI IMPEX



7 EPISOADE

7 ÎNTREBĂRI

28

RĂSPUNSURI

MIRCEA MĂNESCU  
DIRECTOR GENERAL  
AHEAD LOGISTICS



IONEL CIPERE  
ACȚIONAR  
PRACTICOM



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



**Adresa redacției:**

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

**Director general :**

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

**Director Marketing & PR:**

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

# Sumar



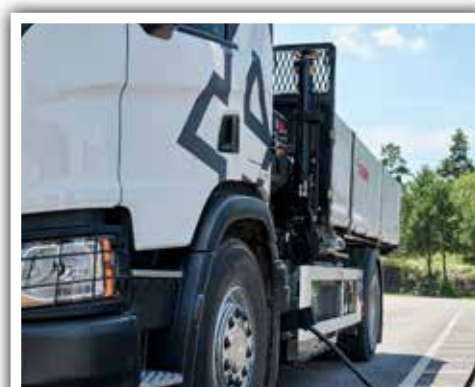
**10** IVECO - VEHICULE ELECTRICE CU BATERII ȘI VEHICULE ELECTRICE CU PILE DE COMBUSTIE ALIMENTATE CU HIDROGEN



**12** SCANIA. ÎNCĂRCAREA CAMIOANELOR: PRINCIPALELE TREI PROVOCĂRI ȘI CUM SĂ LE REZOLVI



**18** EXCLUSIV. DIRECTORUL GENERAL AL RAR A FOST SCHIMBAT DIN FUNCȚIE



**30** BANI EUROPENI PENTRU STAȚII DE ÎNCĂRCĂRE ELECTRICE ÎN ROMÂNIA



## AIC TRUCKS SĂRBĂTOREȘTE LANSAREA MĂRCII OTOKAR ÎN PÔRTOFOLIUL COMPANIEI

- AIC Trucks anunță lansarea activităților sale ca importator și distribuitor exclusiv al Otokar (autobuze și camioane ușoare)
- Otokar este o companie din Grupul Koç, prezentă în România din 2018 în cadrul Otokar Europe – filiala București și a furnizat peste 500 de autobuze Primăriei Municipiului București
- AIC Trucks va oferi clienților Otokar servicii post-vânzare, furnizare de piese și servicii de finanțare a vânzărilor
- Din 2017, AIC Trucks importă și distribuie în România, în exclusivitate, brandul Ford Trucks și deține una dintre cele mai mari activități de comerț cu camioane second hand multibrand din România

### **Alina Anton- Pop, Director Marketing&PR TIR MAGAZIN:**

Ce obiective vă propuneți să atingeți cu noua gamă de produse Otokar, care intră de curând în portofoliul dumneavoastră?

### **Stefano Albarosa, CEO AIC Group:**

Gama de produse Otokar e absolut sinergică cu gama de produse actualmente distribuite







de grupul nostru. În ceea ce privește autobuzele, au o gamă foarte extinsă, de la 6 la 22 de metri, articulate, cu tot felul de motorizări. În acest sens, credem că se potrivesc pentru România. Pot răspunde la orice solicitare din partea clienților noștri: transport municipal, interurban și turistic. Avem obiectivul de a deveni lideri de piață într-o perioadă nu mai mare de trei ani. În ceea ce privește gama de vehicule comerciale medii, știm cu toții că asta nu e o gamă determinantă într-o piață ca România, care reprezintă, în principiu, 5-7% din vânzările totale. Este vorba de aproximativ 400 de mașini. Dar, și acolo e un spațiu pentru a completa gama de oferte către clienții noștri. Nu întotdeauna au nevoie de vehicule atât de mari cum sunt cele din gama Ford.

**Alina Anton- Pop, Director Marketing&PR**

**TIR MAGAZIN:** De ce ați decis să introduceți Otokar pe piața din România, acum, prin intermediul unui dealer? De ce ați ales AIC Trucks în acest sens?

**Karem Erman, Head of Commercial**

**Vehicles Otokar:** Operăm în România de mai bine de cinci ani și am crescut business-ul la mai mult de

1.000 de vehicule. Dar potențialul de creștere al țării este mult, mult mai mare decât putem noi să facem. Așadar, am decis să lucrăm cu un partener care poate cu adevărat să susțină potențialul nostru de creștere în această țară. Am căutat un partener puternic, unul existent și am găsit AIC Trucks. Motivul pentru care am ales AIC Trucks este acela că nu e suficient să vinzi vehiculul, trebuie să fii și capabil să susții flotele care circulă pe drumuri, cu piese de schimb, servicii post-vânzare, second hand și finanțare. Combinând toate acestea, AIC Trucks este cea mai bună opțiune pe care o avem. Suntem foarte fericiți că avem acest parteneriat și privim spre viitor împreună.

Podgorica



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

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

**Preferatii transporturilor agabaritice.**





### Importator și distribuitor exclusiv Otokar

AIC Trucks a sărbătorit, la 26 iulie 2023, lansarea oficială a activităților sale ca importator și distribuitor exclusiv Otokar în România, atât pentru segmentul de autobuze, cât și pentru cel de camioane ușoare. AIC Trucks are o vastă experiență, de peste 25 de ani, în distribuția de vehicule comerciale și autobuze, precum și în servicii integrate pentru oferirea de valoare adăugată clienților săi: rețea extinsă de service-uri proprii, servicii financiare, divizie de vehicule comerciale second hand multibrand. După lansarea cu succes a brandului Ford Trucks în România, cu peste 3.500 de unități livrate până în prezent, lider de piață în segmentul vehiculelor de construcții și specializate, AIC Trucks își extinde acum portofoliul de produse cu gama de produse Otokar. „Suntem onorați să începem parteneriatul cu Otokar și să continuăm tradiția pe care acest



brand o are în România. Credem cu tărie în sinergiile dintre rețeaua noastră de vânzări și post-vânzare



și acest brand valoros în beneficiul clienților noștri.”, a declarat Stefano Albarosa, CEO AIC Trucks.

„Suntem încântați de această cooperare, care deschide calea pentru oportunități de creștere în România”, a declarat Kerem Erman, Head of Commercial Vehicles, Otokar. „Datorită acestei cooperări ne vom putea crește prezența pe piață. Experiența AIC Trucks, împreună cu portofoliul larg de produse Otokar și modelele pregătite pentru viitor asigură clienții noștri din România că vor continua să primească soluții și servicii unice de transport.”, afirmă Erman. România este a treia cea mai mare piață de export pentru Otokar -marcă aflată în top preferințe







mărci de autobuze timp de 14 ani consecutiv în Turcia. Peste 1000 de autobuze Otokar funcționează acum în țara noastră.



producătorii de autobuze care are cea mai mare gamă de vehicule electrice în portofoliu. Compania a primit comenzi pentru autobuzele sale CNG și electrice din România. Deținând unul dintre cele mai mari centre de cercetare și dezvoltare automotivă din Turcia, cheltuielile pentru acest domeniu ale Otokar reprezintă 7% din veniturile sale. În ultimul deceniu, cheltuielile pentru cercetare și dezvoltare ale companiei au ajuns la 307 milioane de euro în total.



Din 2018, autobuzele Otokar aflate în transportul public din București au parcurs 113 milioane de kilometri. Investind în vehicule cu combustibil alternativ, Otokar este unul dintre

„Zeci de mii de autobuze pe care le-am proiectat pentru diverse scopuri, cum ar fi transportul public, turism și transport persoane, operează în prezent în aproape 60 de țări din întreaga lume. Și acum suntem gata să scriem o nouă poveste de succes cu camioanele noastre ușoare, în care avem o cotă de piață de aproape 25% în segmentul său din Turcia. România va fi una dintre cele mai puternice piețe pentru camioanele noastre ușoare Atlas. Credem că Atlas va deveni în curând brandul preferat pe segmentul 9-12 t, prin cooperarea noastră cu AIC Trucks”, a spus Kerem Erman.

# LoiMacron

## Servicii de reprezentare în Franța pentru transportatorii rutieri.

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







### Despre AIC Trucks

Compania are o istorie de 28 de ani în sectorul automotive românesc, ca furnizor de produse și servicii integrate pentru lumea transportatorilor profesioniști, fiind cunoscută ca fiind unul dintre cei mai mari distribuitori de vehicule comerciale.

AIC Trucks este orientată către client și își adaptează constant strategia pentru a satisface cerințele clienților și pentru a adăuga valoare afacerilor lor prin ofertele integrate



de produse și servicii. Din 2017, AIC Trucks este importatorul exclusiv al Ford Trucks în România.

Ford Trucks este lider de piață, în România, atât pe segmentul de vehicule specializate, cât și pe cel de construcții, cu un plan ambițios de a-și extinde cota de piață în segmentul autotractoare pentru transport internațional.

Cefin Trucks, divizia de camioane rulate, parte a AIC Trucks, integrează servicii de cumpărare, trade-in și vânzare de camioane și semiremorci second hand multibrand.

AIC Financial Services, este divizia de consultanță în servicii financiare, care găsește rapid soluții de finanțare personalizate și competitive pentru clienți.

AIC Service Network, parte a Grupului AIC, este cea mai mare rețea proprie de service pentru camioane din România și una dintre



cele mai importante din Europa Centrală și de Est, cu 8 locații deținute. Oferă servicii complexe mecanice, electrice, de tinichigerie și vopsitorie pentru toate tipurile de





vehicule comerciale și semiremorci. Cifra de afaceri a AIC Trucks în 2022 a fost de 82 de milioane euro, iar operațiunile totale din grupul de automotive au depășit 120 de milioane euro. Numărul total de angajați este de aproximativ 400.

### Despre Otokar

Compania Otokar a fost înființată în 1963, într-un moment în care inițiativele de industrializare și modernizare erau lansate în Turcia, pentru a produce primele autobuze interurbane ale țării. Cu o fabrică de producție cu suprafața de 552.000 mp în Arifiye, Sakarya, Otokar oferă soluții adaptate nevoilor clienților săi folosind propria tehnologie, design și aplicații. Otokar (IST: OTKAR), listată la Bursa de Valori din Istanbul, face parte din Koç Group (IST: KCHOL), principalul holding de investiții și cel mai mare grup industrial și de servicii din Turcia și un jucător global cu peste 27 de mii de angajați în străinătate și peste 90 de unități de producție, companii de vânzări și marketing în străinătate. Veniturile combinate ale Grupului reprezintă aproape 9% din PIB-ul Turciei, în timp ce volumul exporturilor sale se ridică la 7% din volumul total al exporturilor Turciei. Liniile extinse de produse ale Otokar sunt foarte căutate atât în Turcia, cât și pe piețele de export. Produsele

Otokar sunt vândute și utilizate în prezent pe cinci continente în peste 75 de țări, inclusiv Turcia. Pe segmentul vehiculelor comerciale, Otokar își menține titlul de cel mai bine vândut brand de autobuze din Turcia timp de 14 ani consecutiv. Mii de autobuze Otokar sunt pe drumuri în aproape 60 de țări, în special în Europa. Otokar și-a înființat filiale în patru țări – Franța, România, Emiratele Arabe Unite, Kazahstan – pentru a fi mai aproape de clienții săi și pentru a le satisface nevoile și așteptările. Pe segmentul vehiculelor comerciale, Otokar oferă o gamă largă de produse, care include autobuze de la 6 metri până la 21 de metri pentru transportul de pasageri. Fiind primul producător de autobuze hibride și primul producător de autobuze electrice din Turcia, Otokar oferă, de asemenea, vehicule cu combustibil alternativ pentru operatori. Compania produce sub licență camioane ușoare Otokar Atlas de 8,5 tone și Otokar Atlas 3D de 12 tone pentru sectorul logistic. Otokar se deosebește prin expertiză de clasă mondială, precum și prin capacitatea sa în inginerie, cercetare și dezvoltare precum și transfer de tehnologie. Cu numeroase premii încă de la înființare, Otokar desfășoară activități de cercetare și dezvoltare



la standarde internaționale. În ultimul deceniu, compania a alocat 7% din veniturile sale pentru cheltuielile de cercetare și dezvoltare. De la înființare, Otokar a îmbrățișat întotdeauna filosofia excelenței totale, prin dezvoltarea propriei tehnologii. Succesul Otokar în cercetare, dezvoltare și design a fost încununat recent cu mai multe premii. În 2022, Territo, membru al gamei de autobuze Otokar, a câștigat la categoria Excellent Product Design la German Design Awards, premiul internațional acordat de Consiliul German de Design. În plus, două modele diferite de Otokar Kent au fost recunoscute cu premiile BIG SEE Product Design Awards la categoria „Mobilitate”.

## Sărbătorim împreună!

Ai cadou primii **2000** km la aniversarea a **2000** de vehicule Ford Trucks în România

Cumpără un camion în perioada 15 sept. - 31 oct. 2021 și ai combustibilul asigurat pentru a porni la drum.\*

Ford Trucks  
Sharing the load



# 2000

Vehicule  
Ford Trucks  
în România

Oameni  
puternici  
în mișcare

Afaceri de  
succes

\* în cuantum de 600 litri



TRUCKS

Sharing the load

**CEFIN**  
TRUCKS

Unic importator  
și distribuitor  
[www.ford-trucks.ro](http://www.ford-trucks.ro)

Autostrada București-Pitești km. 13,2  
Str. Italia 1-7, Comuna Chiajna  
+40 21 202 60 00 | [info@ford-trucks.ro](mailto:info@ford-trucks.ro)





# IVECO - VEHICULE ELECTRICE CU BATERII ȘI VEHICULE ELECTRICE CU PILE DE COMBUSTIE ALIMENTATE CU HIDROGEN

**IVECO anunță producerea și comercializarea de vehicule cu baterii (BEV) și vehicule electrice cu pile de combustie alimentate cu hidrogen (FCEV) sub marcă proprie.**

Această decizie vine ca urmare a achiziționării totale și exclusive de către Iveco Grup a companiei joint-venture dezvoltate alături de Nikola Corporation în Ulm, Germania. Camioanele cu baterii (BEV) și cele electrice cu pile de combustie alimentate cu hidrogen (FCEV) sunt echipate cu o axă electrică produsă de FPT Industrial, compania soră din cadrul Iveco Group, producătoare a componentelor grupului motopropulsor. În plus, bateriile sunt furnizate de Proterra, iar tehnologia pilelor de combustie și a altor componente cheie, de către Bosch. Conceptul noilor vehicule pur electrice are la bază platforma IVECO S-WAY, cu un design special creat pentru a susține atât tehnologia cu pile de combustie, cât și pe cea electrică.

Camioanele IVECO BEV au o autonomie de până la 500 km. Ele dispun de o capacitate totală a bateriei de 738 kWh (9 pachete) și o putere de încărcare de până la 350 kW, ceea ce permite o gamă variată de aplicații regionale și chiar misiuni care implică parcurgerea unor distanțe mai mari, cu posibilitatea de încărcare în timpii de odihnă obligatorii. Configurația autotractor 4x2 va fi prima introdusă pe piața europeană, în ultimul trimestru al anului 2023. Camioanele cu pile de combustie alimentate cu hidrogen au o autonomie de până la 800 km. Cu un timp de realimentare rapid, de sub 20 de minute, ele sunt soluția perfectă pentru distanțele lungi, în transportul comercial greu. Vehiculul poate stoca 70 de kilograme de hidrogen la o presiune de 700 bari.

Datorită autonomiei mai mari decât cea a unui vehicul electric, camionul cu hidrogen va reprezenta o adevărată revoluție pentru transportul pe distanțe lungi cu emisii zero.

Primele unități ale camioanelor IVECO cu pile de combustie vor fi livrate în Franța, Elveția și Germania la sfârșitul anului 2023, așa cum este planificat în cadrul proiectului european H2Haul, cofinanțat de Clean Hydrogen Partnership. Acesta vizează accelerarea implementării soluțiilor pe bază de hidrogen în industria transportului comercial și facilitarea pieței camioanelor cu pile de combustie la scară largă, în următorii ani.

Ambele vehicule sunt produse în unitatea de producție din Ulm a Iveco Group. Vehiculele vor fi comercializate de cele 254 de





puncte de vânzare și service - rețeaua extinsă de dealeri IVECO din Europa.

#### IVECO

IVECO este o marcă a Iveco Group N.V. (MI: IVG). IVECO proiectează, produce și comercializează o gamă largă de vehicule comerciale ușoare, medii și grele, camioane off-road și vehicule pentru aplicații, precum misiuni off-road. Gama largă de produse a brandului

include Daily, un vehicul care acoperă segmentul de greutate al vehiculelor de 3,3 - 7,2 tone, Eurocargo de la 6-19 tone și, în segmentul greu cu peste 16 tone, gama IVECO WAY, care include versiunea on-road IVECO S-WAY, modelul off-road IVECO T-WAY și vehiculul IVECO X-WAY pentru aplicații ușoare off-road. În plus, brandul IVECO Astra construiește camioane off-road, autobasculante rigide și articulate, precum și

vehicule speciale.

IVECO are aproape 21.000 de angajați la nivel global. Gestionează unități de producție din 7 țări din Europa, Asia, Africa, Oceania și America Latină, unde produce vehicule cu cele mai noi și avansate tehnologii. 4.200 de puncte de vânzare și servicii în peste 160 de țări garantează asistență tehnică oriunde funcționează un vehicul IVECO.

#### Specificații tehnice

IVECO BEV	IVECO FCEV
<ul style="list-style-type: none"> <li>Autonomie de până la 500 km</li> <li>Timp de încărcare (80% încărcare) 90 de minute @350 kW</li> <li>Greutate totală autorizată de până la 44 t</li> <li>Ax electric - putere continuă 480 kWh / 645 CP</li> <li>Capacitate totală a bateriei (9 pachete) 738 kWh</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Autonomie de până la 800 km</li> <li>≈20 de minute timp de reumplere</li> <li>Energie H2 utilizabilă de 70 kg, presiune de stocare @700 bar</li> <li>Putere continuă de 400 kW - cuplu de 1.800 Nm</li> <li>Capacitate de încărcare de până la 24,7 tone (@ 44 tone GCW)</li> </ul>

Proteccion



**IVECO**  **-WAY**  
**DRIVE THE NEW WAY.**





## SCANIA. ÎNCĂRCAREA CAMIOANELOR: PRINCIPALELE TREI PROVOCĂRI ȘI CUM SĂ LE REZOLVI

Care consideră companiile de transport ca fiind cele mai mari provocări pentru soluțiile de încărcare a camioanelor? Și cum pot fi rezolvate aceste probleme? Un expert Scania oferă răspunsurile și perspectivele sale.

### **Provocarea nr. 1: obținerea rentabilității investiției**

Una dintre preocupările principale pentru companiile de transport care iau în considerare camioanele electrice este percepția că implementarea unei soluții de încărcare costă mulți bani. Având în vedere acest lucru, unii argumentează: de ce ar trebui să ne construim propria infrastructură de

încărcare la depozitul nostru? Johan Björkegren, Head of Charging Product Management la Scania, încurajează companiile de transport să adopte o perspectivă pe termen lung, subliniind beneficiile și potențialele economii ale deținerii unei soluții de încărcare ca element cheie al configurației dumneavoastră de transport. „În acest fel, obțineți controlul

asupra celei mai mari părți a costurilor de operare ale vehiculului. În același timp, maximizați flexibilitatea cu propria dvs. încărcare de depozit”, spune el. Un alt aspect pozitiv al propriei soluții de încărcare este că transportatorii pot asigura o disponibilitate stabilă și previzibilă a energiei. Și asta poate avea și beneficii secundare. „În unele cazuri, transportatorii pot vinde și accesul la taxare punând încărcătoarele lor la dispoziția altor utilizatori atunci când nu sunt în uz”, explică Björkegren.

### **Provocarea nr. 2: găsirea soluției de încărcare de dimensiunea corectă**

Determinarea dimensiunii adecvate a unei soluții de încărcare poate fi, de asemenea, o provocare pentru companiile de transport. Ar trebui să investească într-o infrastructură de încărcare portabilă mai mică sau





să opteze pentru o configurație mai mare, staționară, pentru a se potrivi creșterii potențiale?

Johan Björkegren recomandă o abordare strategică: „Întotdeauna începem prin a efectua o analiză amănunțită cu clienții noștri a operațiunilor lor, inclusiv date despre dimensiunea flotei, kilometrajul zilnic, rutele și sarcina utilă. Apoi continuăm cu o analiză energetică. Aceștia sunt primii doi pași care trebuie urmați pentru a determina cum ar trebui să arate soluția de încărcare”, spune el. Un alt aspect de luat în considerare este capacitatea rețelei energetice. Aici, multe companii de transport explorează opțiunea de a genera energie regenerabilă la fața locului, cum ar fi turbinele eoliene sau panourile solare, cum ar fi compania de retail din Africa de Sud Shoprite Group.

### **Provocarea nr. 3: asigurarea capacității corecte de rețea**

O altă provocare legată de găsirea soluției de încărcare la dimensiunea corectă este asigurarea capacității corecte a rețelei. În prezent, multe societăți se confruntă cu presiuni asupra sistemelor lor energetice din cauza creșterii cererii de energie electrică pentru a încărca toate vehiculele și mașinile noi care sunt electrificate.

Aceste blocaje înseamnă uneori timpi de livrare dezamăgitor de lungi pentru companiile de transport atunci când doresc să asigure suficientă capacitate de rețea de la furnizorul lor de energie.

„În cele mai severe cazuri, upgrade-urile necesare ar putea dura doi ani pentru un depozit mic”, spune Björkegren. „Pentru un depozit mare de până la 100 de încărcătoare, ar putea dura opt până la nouă ani.”

Această situație a condus la concurență și la o abordare de primă mutare în rândul companiilor de transport.

„Unii sunt atât de dornici să se electrizeze încât pre-rezervă o anumită capacitate de la utilitatea lor energetică chiar înainte de a fi folosit pe deplin toată energia de care au nevoie.”

Potrivit lui Björkegren, modalitatea de abordare a situației este de a face o analiză energetică folosind date operaționale pentru a optimiza infrastructura de încărcare și programele de încărcare.

„În acest fel, maximizați flexibilitatea și minimizați presiunea asupra rețelei de energie, precum și reduceți dependența de încărcare publică”, spune el.

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

**detasaretransport.ro**







## SCANIA. AVENTURAREA ÎN VIITORUL ECOSISTEM DE TRANSPORT

**Înființată în mai 2022, Scania Ventures are o misiune antreprenorială de a explora și comercializa noi modele de afaceri care depășesc capacitățile de bază ale Scania, deoarece compania se poziționează pentru viitorul sistem de transport.**

„Cred că am una dintre cele mai interesante locuri de muncă din industrie!” spune Cindi Lindsborg, Head of Scania Ventures.

De-a lungul istoriei sale de 130 de ani, o mare parte din succesul Scania s-a datorat inovației extraordinare din activitatea sa de bază. De la camioane, autobuze și motoare lider în industrie, până la progresele mai recente în vehiculele electrice, strălucirea constantă a cercetării și dezvoltării, Scania a fost unul dintre elementele cheie care a ajutat compania să devină operatorul de clasă mondială în industria de transport care este astăzi.

Dar dacă Scania dorește să mențină această poziție puternică în anii următori, trebuie să privească în afara ei și să dezvolte idei care vin dincolo de zidurile sale, într-un moment în care tehnologii precum inteligența artificială, digitalizarea și transportul autonom perturbă modul în care furnizează servicii de transport și logistică.

Scania Ventures, parte a unității de soluții de mobilitate, a fost înființată pentru a ajuta la poziționarea Scania pentru viitorul ecosistem de transport prin identificarea și comercializarea de noi afaceri bazate pe modele de afaceri și

tehnologii emergente care se află în afara nucleului actual. Va face acest lucru prin îmbunătățirea capacităților de inovare în afaceri pentru a construi întreprinderi scalabile care vor deveni viitoare afaceri cheie și vor crea viitoare fonduri de profit pentru Scania.

„Scania Ventures a fost înființată pentru a completa dezvoltarea noastră de bază cu o perspectivă din exterior. Dacă conducem trecerea către un sistem de transport durabil, atunci este esențial să privim dincolo de vehiculul în sine. Pentru a avea un impact și mai profund, trebuie să explorăm și alte servicii cu care putem contribui la schimbare”, explică Cindi Lindsborg, care este șefa noului departament.

„Deși este adevărat că există inițiative la Scania care au analizat această perspectivă”, adaugă ea, „nu a existat niciodată o organizație cu această misiune dedicată. Dar acum avem una care are o responsabilitate cheie pentru dezvoltarea ideilor care sunt în afara vehiculului și poate oferi acestor idei spațiu de dezvoltare. Aceasta este o schimbare cheie.”

**Construirea unei echipe puternice în vremuri dificile**

De când unitatea și-a început activitatea, Cindi a purtat mai multe pălării simultan, construind o echipă Scania Ventures, lucrând pentru a atrage investiții, stabilind strategia și mobilizând echipe pentru mai multe oportunități de risc nou identificate.

„Trebuie să construim o echipă puternică în multe dimensiuni diferite, inclusiv din perspectiva dezvoltării afacerii, capital de risc extern, abilități tehnice, design de servicii și design de afaceri. Trebuie să aducem o mulțime de minți cu adevărat ascuțite, deoarece construirea de noi afaceri este unul dintre cele mai complexe lucruri pe care le puteți face.”

Este deosebit de dificil să recrutezi extern în aceste vremuri mai slabe și mai incerte, când organizațiile de pretutindeni, inclusiv Scania, au fost nevoite să reducă astfel de planuri pentru viitorul apropiat. Dar este și o provocare, deoarece concurenții Scania (vechi și noi) nu stau pe loc. „Unele dintre talentele de care avem nevoie nu au văzut Scania ca un potențial angajator până acum. Acum trebuie să găsim aceste noi tipuri de talente din noi industrii și noi baze de competențe”, explică Cindi.

Structura Scania Ventures va avea un nucleu de mai mulți angajați,



care să decidă ce noi afaceri să exploreze, unde să adauge resurse, cât de mult să finanțeze și pentru cât timp. Apoi, scopul este de a avea o constelație plutitoare de experți, care se referă la orice idee de afaceri este identificată pentru dezvoltare.

„În prezent avem șase echipe de risc care funcționează și aș dori să văd două sau trei inițiative de risc să ajungă în faza de extindere până la sfârșitul anului 2023”, spune Cindi. „Și, așa cum am văzut când primul fond Scania Growth Capital SGC1 câștigă bani pentru a-l finanța pe cel de-al doilea, ne dorim ca Scania Ventures să înceapă prin a face câteva afaceri profitabile și autonome, pentru ca apoi să progreseze la investiții pentru a începe alte câteva, și apoi așa mai departe și așa mai departe.”

### **O perspectivă captivantă**

Nu există nicio îndoială că o cursă

de a găsi noi servicii și noi tehnologii pentru viitorul sistem de transport este extrem de competitivă și foarte provocatoare, dar Cindi Lindsborg nu se descurajează.

„Acum, când avem finanțarea, putem, de asemenea, să profităm de experiența implicării Scania în inițiativa de colaborare a start-up-ului Combient Foundry și Innovation Factory, astfel încât să putem sprijini rapid echipele care lucrează la idei noi și să ne accelerăm cu adevărat misiunea. Înseamnă că nu trebuie să începem de la zero; există o mulțime de idei și avem capacitatea de a investi, de a coopera și de a ne dezvolta”, adaugă ea. Pentru Gustaf Sundell, vicepreședinte executiv și șef al soluțiilor de mobilitate, Scania Ventures și Mobility Solutions în ansamblu pot avea un impact semnificativ și asupra poziției companiei pe piață.

„În vremuri mai grele, evaluarea

unei companii este legată nu numai de performanța sa financiară, ci și de proiecțiile de creștere pe care le văd piețele. Mobility Solutions, din care face parte Scania Ventures, poate fi un răspuns la al doilea aspect”, explică el.

„Atunci când identificăm noi afaceri în care să investim, putem contribui la creșterea încrederii pieței în inovația noastră, ceea ce permite dobânzi mai bune la împrumuturile noastre și care aduce beneficii situației financiare a întregii companii.”

Este clar că Cindi Lindsborg și echipa ei au o sarcină uriașă în fața lor, dar ea este pregătită și dispusă să accepte provocarea.

„Sunt multe de făcut”, spune ea, „dar cred că am una dintre cele mai interesante locuri de muncă din industrie!”.

**MEC DIESEL**  
SPACE PASS PROGRESS

# Ai nevoie de un motor?

Avem peste 3000 de motoare disponibile.



◀ SCANEAZĂ CODUL ȘI VEZI TOATĂ OFERTA!



WWW.MECDIESEL.RO





# CUM STĂ ROMÂNIA LA ELECTRIFICAREA CAMIOANELOR

**România se află pe locul 23, între Polonia și Croația, în ceea ce privește infrastructura de încărcare a mașinilor electrice, potrivit unui studiu.**

Țările aflate în fruntea clasamentului sunt în principal din Europa de Nord și de Vest. Norvegia este țara cea mai pregătită pentru transportul de marfă electricat, urmată îndeaproape de Țările de Jos și Elveția. Suedia și Germania sunt, de asemenea, în primele cinci. Țările din sudul Europei - Italia, Portugalia, Spania și Franța - au ajuns și ele în top 15, arată studiul.

La coada clasamentului se află țările din Europa de Sud-Est, unde pregătirea pentru electrificarea CRT este fie insuficientă, fie nu sunt disponibile date relevante, în special, Bosnia și Herțegovina, Albania și Republica Macedonia de Nord.

## **Rol vital în reducerea emisiilor**

Transportul rutier comercial (CRT) joacă un rol vital în reducerea emisiilor și combaterea schimbărilor climatice. Până la 70% din emisiile de CO2 din transportul rutier de marfă european sunt cauzate de camioanele medii și grele. Decarbonizarea transportului de marfă are mult mai multe obstacole decât cel pentru vehiculele de pasageri - necesită o tehnologie mai avansată a bateriei, investiții inițiale mari și, nu în ultimul rând, există problema critică: vor exista stații unde să reîncărcați camioanele alimentate cu baterii?

Infrastructura de încărcare este de obicei identificată drept una dintre principalele provocări pentru electromobilitatea de marfă și nu numai. Succesul electrificării transportului rutier comercial depinde, astfel, în mare măsură de densitatea rețelei de încărcare, de performanța, fiabilitatea acestuia și de alte variabile.

Puțini transportatori sunt dispuși să riște investiții uriașe în electrificarea flotei lor, dacă nu pot fi siguri că autocamioanele lor electrice pot fi reîncărcate fără probleme pe parcurs. Prin urmare, majoritatea proiectelor actuale de electrificare a transportului de marfă se concentrează pe aplicații care permit încărcarea "la plecare", în depozit, eliminând problema încărcării pe drum.

## **Cerințe de reîncărcare pentru transportul de mărfuri**

Camioanele alimentate cu baterii impun cerințe specifice asupra infrastructurii de încărcare. Punctul de încărcare pentru un camion electric trebuie să fie potrivit în ceea ce privește dimensiunea și debitul (camioanele pur și simplu nu pot încăpea pe spațiile de încărcare destinate mașinilor), puterea stației de încărcare (optim 350 kW sau mai mult), amplasarea (în special pe coridoarele rețelei transeuropene de transport) și, nu în ultimul rând,

fiabilitatea. Într-o industrie în care există o presiune constantă asupra performanței și a duratei de acțiune, întârzierile cauzate de un încărcător defectuos sunt pur și simplu inacceptabile, arată sursa citată.

Pentru viitorul transportului de marfă electricat, va fi importantă nu doar construirea unei infrastructuri care să răspundă cerințelor camioanelor electrice, ci și dezvoltarea altor soluții tehnologice care să faciliteze găsirea unor puncte de încărcare adecvate, să le plătească ușor și, dacă este necesar, să rezerve un slot de încărcare. Acest lucru va necesita soluții de la companii private precum Eurowag, noi parteneriate și, mai ales, stimulente și subvenții la nivel național și european, se mai arată în studiu.

## **Trecerea la camioane complet „verzi”, nesustenabilă**

Furgonetele și camioanele electrice cu baterie și cele pregătite pentru a folosi drumurile electrificate nu vor fi competitive în comparație cu vehiculele cu ardere internă până în 2025, potrivit unei analize realizate de Cambridge Econometrics și prezentată de Federația Europeană de Transport și Mediu (Transport & Environment) în colaborare cu Ministerul Transporturilor, Mobilității și Agenda Urbană. Raportul recunoaște că o tranziție





rapidă la sistemele motopropulsoare bazate pe tehnologii cu emisii zero poate reduce „substanțial” emisiile de dioxid de carbon (CO<sub>2</sub>) din flota de transport rutier de marfă. Pentru a asigura respectarea obiectivului de neutralitate climatică în 2050, ar trebui să se ajungă la încetarea vânzării autoutilitarelor cu motoare cu ardere internă în 2035 și a camioanelor cu această tehnologie în 2040. Dar, în ritmul actual acest lucru nu va fi posibil, infrastructura fiind una deficitară. Raportul susține că, în Spania, sectorul transporturilor este cel care contribuie cel mai mult la emisiile de gaze cu efect de seră (29,1% din total în 2019, conform datelor oficiale). Dar, cu politicile actuale, Spania nu ar realiza decarbonizarea totală a transportului rutier de marfă în 2050, potrivit studiului. Una din variabile este viteza mai mare sau mai mică cu care tehnologiile (baterii, sisteme rutiere electrice și stații de încărcare de mare putere) și combustibilii cu emisii zero de carbon ar putea

scădea ca preț, precum și evoluția prețului la combustibili fosili (motorină, benzină, gaze naturale).

### **România camioanelor ne-electrice**

O pondere mare a autovehiculelor pe bază de motorină este identificată în cazul autocamioanelor (72% în 2007, la 88% în 2019) și a autotractoroarelor (99.87%). În România, contribuția transportului rutier la totalul emisiilor de poluanți atmosferici calculați pentru anul 2015, conform Raportului Informativ la Inventarul Național de Emisii de Poluanți Atmosferici (IIR) raportat în anul 2017, care include totalul emisiilor de poluanți atmosferici pentru perioada 2005 – 2015, este de 40% din totalul emisiilor la nivel național pentru poluantul NO<sub>x</sub> (din care: 12% provenite de la autoturisme, 23% provenite de la vehicule grele și autobuze și 5% provenite de la vehicule ușoare), 12% din totalul emisiilor la nivel național pentru poluantul CO (provenite de la autoturisme) și 5%

din totalul emisiilor la nivel național pentru poluantul NMVOC (din care: 3% provenite de la autoturisme și 2% provenite din evaporarea benzinei).

Datele recente indică o creștere medie a valorilor de trafic aferente rețelei naționale, în intervalul 2017-2020, de aproximativ 12% pentru toate tipurile de vehicule. Având în vedere trendul ascendent al valorilor de trafic în perioada analizată, precum și limitările generate de infrastructura de transport actuală (în termeni de număr total de kilometri existenți, standardele la care funcționează și conexiunile pe care le facilitează cu principalele coridoare europene dar și între regiuni), Guvernul României are în vedere pregătirea și implementarea unui set de reforme și investiții prin care să se genereze o diminuare a efectelor poluante, cu impact asupra calității vieții și sănătății. În același timp se urmărește atingerea țintelor asumate de România prin strategiile agreeate la nivel european.

## MAN INDIVIDUAL LION S

Simply my truck.







## EXCLUSIV. DIRECTORUL GENERAL AL RAR A FOST SCHIMBAT DIN FUNCȚIE

**Consiliul de Administrație al Registrului Auto Român (RAR), întrunit azi, 10 august 2023, a decis să o schimbe din funcția de director general pe Alina Niță.**



În locul ei a fost numit Mihai Alecu, un personaj care în trecut a deținut funcțiile de director general al Autorității Rutiere Române (ARR) și șef al Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR).

Mihai Alecu a stat la conducerea ISCTR mai puțin de șase luni. La finalul lunii martie 2022, ministrul Transporturilor Sorin Grindeanu a vrut să îl schimbe din funcție pe

Mihai Alecu, inspectorul de stat șef al ISCTR, dar s-a răzgândit. După ce s-a întors din Turcia, de la o comisie economică bilaterală, ministrul nu a mai semnat Ordinul, care era deja redactat, prin care urma să îl numească în funcție pe Marian Adrian Bugan, în acel moment inspector de trafic la Inspectoratul Teritorial nr.7- ICJ Argeș. Grindeanu s-a mai gândit o săptămână și a decis să îl numească la șefia ISCTR pe Tudor Claudiu Nișulescu, inspector de trafic la ISCTR și consilier județean la Mehedinți. În perioada cât a condus RAR, Alina Niță s-a remarcat prin apetitul cu care făcea "combinații" de toate felurile, inclusiv cu terenurile, clădirile și banii Registrului.

În dispreț total față de gestionarea banului public, Niță a impus Consiliului de Administrație al RAR -în fapt o adevărată "cooperativă" condusă de controversatul secretar de stat Bogdan Mîndrescu-, ca valoarea estimată pentru construcția noului sediu al reprezentanței de la Cluj să fie de 38 de milioane de lei. Suma reprezintă mai mult decât dublul unei investiții asemănătoare făcută recent de Registru. Construcția noului sediu RAR de la Alexandria, contractată de fosta conducere a regiei, a fost finalizată, în decembrie 2022, pentru suma de doar 17 milioane de lei.

Totodată, Niță s-a remarcat prin mutarea, contrar ilogică dar extrem de costisitoare, a sediului RAR din Constanța, la marginea localității Agigea.

O altă manevră imobiliară, de această dată nereușită, a Alinei Niță a fost cea de mutare a sediului, de pe șoseaua Vergului într-o locație din Sectorul 1. Caietul de sarcini cu dedicație făcut pentru licitația de mutare a sediului avea o cerință expresă absolut hilară: "spațiu amenajat pentru chichinetă".

Am întrebat-o Roxana Dima, purtătoarea de cuvânt a RAR, dacă există vreun comunicat legat de schimbarea directorului general RAR. "Nu deocamdată. Mandatul Alinei Niță expiră la sfârșitul lui august. Vom comunica la instalarea efectivă.", a declarat Dima.





# PROGER GLOBAL NETWORK

## ÎNCHIRIERE UTILAJE ȘI CAMIOANE

PERFORMANȚĂ ÎN CONSTRUCȚII ȘI  
MANAGEMENT







# UE PROPUNE MĂSURI DE ECOLOGIZARE A TRANSPORTULUI RUTIER

**Comisia Europeană a propus măsuri pentru ca transportul de marfă să devină mai eficient și mai durabil, îmbunătățind gestionarea infrastructurii feroviare, oferind stimulente mai puternice pentru camioanele cu emisii scăzute și o mai bună informare cu privire la emisiile de gaze cu efect de seră generate de transportul de mărfuri.**

Scopul este de a spori eficiența în cadrul sectorului, ajutându-l să contribuie la obiectivul de reducere cu 90% a emisiilor generate de transporturi până în 2050, astfel cum se prevede în Pactul verde european, permițând în același timp pieței unice a UE să continue să crească.

## **O utilizare mai eficientă a capacității feroviare**

Construcția căilor ferate este costisitoare și, în UE, este din ce în ce mai congestionată. Regulamentul propus va optimiza utilizarea acestora, va îmbunătăți coordonarea transfrontalieră, va spori punctualitatea și fiabilitatea și, în cele din urmă, va atrage mai multe companii de transport de marfă către transportul feroviar. Călătorii vor beneficia de servicii feroviare suplimentare, deoarece capacitatea rețelei va fi mai bine utilizată, ceea ce va avea un impact pozitiv asupra serviciilor transfrontaliere, permițând, printre altele, conexiuni mai frecvente și rezervarea mai rapidă a biletelor. Normele actuale privind gestionarea capacității sunt stabilite anual, la nivel național și manual. Acest lucru nu favorizează traficul transfrontalier (aproximativ 50% din transportul feroviar de marfă traversează frontierele); abordarea fragmentată duce la întârzieri la frontiere. Acest lucru, la rândul său, împiedică funcționarea pieței unice. Întârzierile cauzate de congestii cauzate de activitățile de întreținere neordonate sunt, de asemenea, frecvente.

Propunerea de regulament din 11 iulie, privind utilizarea capacităților de infrastructură feroviară în spațiul feroviar unic european se bazează pe proiectul de re-proiectare a graficelor de circulație condus de industrie. Scopul este de a răspunde mai bine diferitelor nevoi ale sectorului feroviar: orare stabile și rezervări anticipate de bilete pentru serviciile de transport de călători, precum și curse flexibile adaptate la lanțurile de aprovizionare „exact la timp” pentru expeditorii de mărfuri.

## **Noi stimulente pentru utilizarea camioanelor cu emisii scăzute**

Peste 50% din transportul de mărfuri este efectuat pe cale rutieră în UE (cifrele din 2020), iar acest transport are o contribuție majoră la emisiile de gaze cu efect de seră. Actuala Directivă privind greutatea și dimensiunile stabilește lungimea, lățimea și înălțimea maxime ale greutății pentru vehiculele grele. Propunerea din 11 iulie revizuește aceste norme pentru a permite o greutate suplimentară pentru vehiculele care utilizează tehnologii cu emisii zero, deoarece acestea tind să crească greutatea unui vehicul. Acest lucru va stimula adoptarea unor vehicule și tehnologii mai curate. Odată ce tehnologia se dezvoltă și sistemele de propulsie cu emisii zero devin mai ușoare, datorită, de asemenea, utilizării dispozitivelor și cabinelor aerodinamice, vehiculele mai curate vor beneficia de o sarcină utilă suplimentară în comparație

cu camioanele convenționale. Se va încuraja, de asemenea, adoptarea unor cabine mai aerodinamice și a altor dispozitive de economisire a energiei, nu numai prin îmbunătățirea confortului și siguranței conducătorului auto, ci și prin creșterea eficienței grupurilor motopropulsoare cu emisii zero – ceea ce înseamnă mecanismul care transmite puterea de la motor pentru deplasarea vehiculului.

Propunerea va oferi, de asemenea, claritate cu privire la utilizarea în traficul transfrontalier, în anumite condiții, a vehiculelor mai grele și mai lungi, care sunt permise în prezent în unele state membre. Aceasta include clarificarea faptului că statele membre care permit sistemele modulare europene (EMS) pe teritoriile lor vor putea, de asemenea, să le utilizeze în operațiuni internaționale între aceste state membre învecinate, fără a fi nevoie de un acord bilateral și fără o restricție de trecere a unei singure frontiere. Aceasta înseamnă că aceeași cantitate de marfă poate fi transportată în mai puține călătorii.

## **Pentru un transport intermodal**

Pentru a încuraja transportul intermodal, prin care mărfurile sunt transportate utilizând două sau mai multe moduri de transport, dar cu o unitate de încărcare standardizată (cum ar fi o remorcă container sau alta), camioanele, remorcile și semiremorcile vor fi autorizate să transporte o greutate suplimentară. Înălțimea suplimentară va facilita, de asemenea, transportul



containerelor cu cub înalt cu vehicule standard.

### Compararea amprentelor de carbon

Comisia propune o abordare metodologică comună pentru ca întreprinderile să își calculeze emisiile de gaze cu efect de seră dacă doresc să publice aceste informații sau dacă li se solicită să le împărtășească din motive contractuale. Metodologia propusă se bazează pe standardul ISO/CEN recent adoptat pentru cuantificarea și raportarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de funcționarea lanțurilor de transport de pasageri și de mărfuri. Datele fiabile privind emisiile din ușă în ușă vor permite operatorilor să își compare serviciile și le vor permite consumatorilor să facă alegeri în cunoștință de cauză cu privire la opțiunile de transport și livrare.

### Următoarele etape

Propunerile vor fi acum examinate de Parlamentul European și de Consiliu în cadrul procedurii legislative ordinare.

### Istoricul cauzei

Transportul de mărfuri reprezintă coloana vertebrală a pieței unice a UE – ea păstrează stocuri de supermarketuri, fabrici și farmacii și permite întreprinderilor europene să își vândă produsele pe întregul continent și în afara acestuia. Aproximativ 6 milioane de persoane lucrau în sectorul transportului de marfă din UE în 2020. Dar transportul de marfă este, de asemenea, responsabil pentru peste 30% din emisiile de CO2 generate de transporturi. Iar pe măsură ce economia UE crește, este probabil ca emisiile să crească dacă nu sunt puse în aplicare măsuri de decarbonizare: se preconizează că transportul de marfă va crește cu aproximativ 25% până în 2030 și cu 50% până în 2050. Pachetul de propuneri din 11 iulie face parte dintr-un efort mai amplu de a face mobilitatea și transporturile mai durabile. Acesta urmează componentelor-cheie ale pachetului „Pregătiți pentru 2055”, cum ar fi obiectivele sale pentru stațiile de reîncărcare și de realimentare, precum și pentru introducerea combustibililor durabili în aviație și în transportul maritim.

Pentru a finaliza propunerile din 11 iulie, Comisia intenționează să revizuiască Directiva privind transportul combinat mai târziu în cursul acestei luni. Comisia va lua în considerare posibila includere a unei serii de măsuri de reglementare, operaționale și economice pentru a face transportul intermodal mai competitiv.

### Politică actualizată

Pachetul din 11 iulie completează, de asemenea, propunerea Comisiei de a-și actualiza politica privind rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) prin stimulente și cerințe pentru dezvoltarea infrastructurii și printr-o mai bună integrare a diferitelor moduri de transport în cadrul unui sistem de transport multimodal. Tehnologiile digitale contribuie, de asemenea, la creșterea eficienței, inclusiv a Sistemului european de management al traficului feroviar și a sistemului digital de cuplare automată pentru transportul feroviar, a Regulamentului privind informațiile electronice în transportul de mărfuri și a ghișeului unic european în domeniul maritim.

„Ecologizarea transportului de marfă” este inițiativa emblematică



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

**SCHMITZ  
CARGOBULL** 

The Trailer Company.

Securitatea transporturilor simplificată





nr. 4 a Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă. Strategia este o foaie de parcurs pentru reducerea emisiilor generate de transporturi cu 90% până în 2050, astfel cum se solicită în Pactul verde european. Multe dintre etapele principale ale strategiei descriu modul în care transportul de marfă trebuie să devină mai ecologic, de exemplu prin dublarea traficului feroviar de marfă până în 2050, prin asigurarea faptului că noile vehicule grele au emisii zero până la aceeași dată și prin faptul că navele cu emisii zero vor fi pregătite pentru piața maritimă până în 2030.

## MĂSURI

**Contor armonizat pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră** generate de serviciile de transport, în toate modurile de transport și rețelele naționale. Fiabile date cu privire la aceste emisii vor permite operatorilor să își evalueze comparativ serviciile și consumatorilor și întreprinderilor de a face alegeri în cunoștință de cauză în ceea ce privește transportul și opțiuni de livrare.

## Creșterea capacității feroviare

Măsurile propuse astăzi au ca scop o mai bună gestionare a traficului feroviar, de asemenea la nivel transfrontalier - asigurând o mai bună utilizare a capacităților existente, precum și o alocare a capacităților mai bine adaptat la diversitatea căilor ferate. Acest lucru nu numai că va face ca transportul feroviar de marfă o opțiune mai atractivă, ci și va îmbunătăți experiența de călătorie a călătorilor pe calea ferată.

## Reducerea emisiilor generate de transportul rutier de

## marfă

Noile norme propuse vor sprijini adoptarea camioanelor cu emisii zero și vor încuraja operațiunile intermodale. În plus, pentru acele state membre care autorizează mai multe vehicule mai eficiente, mai lungi și/sau mai grele, cum ar fi camioanele, vor putea traversa frontierele mai simplu. Măsura are ca scop reducerea impactului global al transportului rutier greu asupra emisiilor de CO<sub>2</sub> și de a crește impactul energetic și operațional al acestuia.

## Repere pentru un viitor inteligent și durabil

Toate modurile de transport trebuie să devină mai durabile, cu alternative ecologice disponibile pe scară largă și cu stimulente adecvate pentru a conduce tranziția. Repere concrete vor menține pe drumul cel bun călătoria sistemului european de transport către un viitor inteligent și durabil:

## Până în 2030:

- cel puțin 30 de milioane de autovehicule cu emisii zero vor circula pe drumurile europene;
  - 100 de orașe europene vor fi neutre din punct de vedere climatic;
  - traficul feroviar de mare viteză se va dubla în întreaga Europă;
  - călătoriile colective programate pentru deplasări mai mici de 500 km ar trebui să fie neutre din punct de vedere al emisiilor de dioxid de carbon;
  - mobilitatea automatizată va fi implementată la scară largă.
- navele maritime cu emisii zero vor fi pregătite pentru comercializare.

## Până în 2035:

- avioanele mari cu emisii zero vor fi pregătite pentru introducerea pe piață.

## Până în 2050:

- aproape toate autoturismele, furgonetele, autobuzele, precum și noile vehicule grele vor fi cu emisii zero;
- traficul feroviar de marfă se va dubla;
- se dezvoltă o rețea transeuropeană de transport (TEN-T) multimodală și pe deplin operațională pentru un transport durabil și inteligent, cu conectivitate de mare viteză.

## 10 domenii-cheie de acțiune pentru a transforma viziunea în realitate

Pentru ca obiectivele noastre să devină realitate, strategia identifică un total de 82 de inițiative în 10 domenii-cheie de acțiune ("inițiative emblematice"), fiecare dintre acestea fiind însoțit de măsuri concrete.

## Durabil

Pentru ca transportul să devină durabil, în practică, acest lucru înseamnă:

1. Stimularea adoptării vehiculelor, navelor și avioanelor cu emisii zero, a combustibililor regenerabili și cu emisii reduse de dioxid de carbon și a infrastructurii aferente - de exemplu, prin instalarea a 3 milioane de puncte de încărcare publice până în 2030.
2. Crearea de aeroporturi și porturi cu emisii zero - de exemplu, prin noi inițiative de promovare a combustibililor sustenabili pentru aviație și transport maritim.
3. Asigurarea unei mobilități interurbane și urbane sănătoase și durabile - de exemplu, prin dublarea traficului feroviar de mare viteză și dezvoltarea unei infrastructuri suplimentare pentru bicicliști în următorii 10 ani.
4. Ecologizarea transportului de marfă - de exemplu, prin dublarea traficului feroviar de marfă până în 2050.

5. Stabilirea prețului carbonului și oferirea unor stimulente mai bune pentru utilizatori - de exemplu, prin aplicarea unui set cuprinzător de măsuri pentru a asigura o tarifare echitabilă și eficiență în toate tipurile de transport.

### Inteligent

Inovarea și digitalizarea vor modela modul în care se vor deplasa pasagerii și mărfurile în viitor, dacă vor fi create condițiile adecvate. Strategia prevede:

6. Transformarea mobilității multimodale conectate și automatizate într-o realitate - de exemplu, prin posibilitatea ca pasagerii să cumpere bilete pentru călătorii multimodale și ca mărfurile să poată trece fără probleme de la un mod de transport la altul.

7. Stimularea inovării și a utilizării datelor și a inteligenței artificiale (AI) pentru o mobilitate mai inteligentă - de exemplu, prin sprijinirea deplină a desfășurării dronelor și a aeronavelor fără pilot și prin continuarea acțiunilor de construire a unui spațiu european comun de date privind mobilitatea.

### Rezilient

Transportul a fost unul dintre sectoarele cele mai afectate de pandemia COVID-19, iar multe întreprinderi din

acest sector se confruntă cu dificultăți operaționale și financiare imense. Prin urmare, Comisia se angajează la:

8. Consolidarea pieței unice - de exemplu, prin intensificarea eforturilor și a investițiilor pentru a finaliza rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) până în 2030 și sprijinirea sectorului pentru a reconstrui mai bine prin creșterea investițiilor, atât publice, cât și private, în modernizarea flotelor din toate modurile de transport.

9. Asigurarea unei mobilități echitabile și corecte pentru toți - de exemplu, făcând ca noua mobilitate să fie abordabilă și accesibilă în toate regiunile și pentru toți pasagerii, inclusiv pentru cei cu mobilitate redusă, și făcând sectorul mai atractiv pentru lucrători.

10. Să intensifice siguranța și securitatea transporturilor în toate modurile de transport, inclusiv prin reducerea numărului de morți aproape de zero până în 2050.

### Comisia: Vehiculele cu emisii zero vor fi competitive din punct de vedere al costurilor înainte de 2040.

Acestea vor fi competitive în toate segmentele de dimensiuni ale vehiculelor, de la cel mai mic vehicul

rigid de 7,5 tone, până la cele mai mari autotractoare de 40 de tone. Cu toate acestea, anul în care vehiculele ZEV vor deveni competitive din punct de vedere al costurilor variază în funcție de segmentul de mărime și de necesitățile de kilometraj zilnic. Cele mai mici vehicule, cu un kilometraj zilnic ridicat și o dependență de încărcarea în depou, aveau deja potențialul ca în 2022 să atingă paritatea TCO cu vehiculele diesel. Segmentele de vehicule de dimensiuni mai mari, care, de obicei, parcurg distanțe mai mari sunt susceptibile de a fi competitive din punct de vedere al costurilor cu vehiculele cu motorină ICE până în jurul anului 2037, în lipsa unui sprijin politic. BEV-urile și ERSV-urile au cele mai mari șanse de a deveni competitive din punct de vedere al costurilor cu vehiculele diesel ICEV convenționale în perioada următoare. Acest lucru se datorează, în principal, faptului că au un consum mai mare de energie, eficiență energetică mai mare, care menține costurile de exploatare la un nivel scăzut și compensează costurile inițiale de achiziție mai mari.

**6 million**  
people work  
in EU freight sector



**30 %**  
of transport CO2  
emissions come from  
freight transport



## INCREASING ECONOMIC BENEFITS, REDUCING ENVIRONMENTAL IMPACTS 3 new initiatives to green freight



### Keeping track of emissions

**CountEmissionsEU** will be a harmonised framework to calculate greenhouse gas emissions from transport services, across modes and national networks. Reliable data on these emissions will enable operators to benchmark their services, and allow consumers and businesses to make informed choices on transport and delivery options.



### Increasing rail capacity

The measures proposed today aim at **better managing rail traffic**, also across borders – ensuring fuller use of existing capacity, and a capacity allocation process better adapted to diverse rail services. This will not only make rail freight a more attractive option, but also **improve the travel experience** of rail passengers.



### Reducing road freight emissions

The proposed new rules will support the uptake of **zero-emission** lorries and encourage **intermodal operations**. In addition, for those Member States that authorise more efficient, longer and/or heavier lorries, such lorries will be able to cross borders between them. The measure aims at reducing the overall CO2 impact of heavy-duty road transport and increasing its energy and operational efficiency.



Around 50%  
of EU rail freight  
is cross-border  
traffic.



53% of freight  
is carried by road  
in the EU







## VIDEO. VERSUS S03E02: FIDELIZAREA PERSONALULUI DIN FIRMELE DE TRANSPORT RUTIER

**Ce modalități ați găsit în firmă pentru a vă fideliza personalul și pentru a contracara plecarea șoferilor profesioniști?- aceasta este întrebarea celui de-al doilea episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.**

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

Ce modalități ați găsit în firmă, pentru a vă fideliza personalul și pentru a contracara plecarea șoferilor profesioniști?

**George Niță, director general Holleman:**

Încercăm să avem o fluctuație a personalului cât se poate de mică. Șoferii sunt interesați de venituri cât mai mari. Este și firesc pentru munca pe care o prestează. Și noi încercăm să avem autotractoare și trailere cât mai noi, cât mai puțin uzate moral. Să le asigurăm o întreținere tehnică adecvată astfel încât șoferul să se simtă în siguranță. Să creăm o atmosferă de lucru cât se poate de bună, reciproc avantajoasă, astfel încât toată lumea să fie mulțumită.

**Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics:**

În firmă am aplicat mai multe măsuri. Una dintre ele este cea a bonusării șoferilor în funcție de numărul de ani petrecuți în firma noastră. Practic, sunt încurajați cei care au mai mulți ani de vechime în firmă și sunt bonusați în consecință. Încercăm iarăși să oferim condiții optime de muncă prin înlocuirea camioanelor care sunt mai vechi cu camioane noi, investind aproape în fiecare an în camioane noi, pe care le comandăm de la producători. Și, trei, printr-un dialog permanent cu șoferii, să vedem care sunt doleanțele dâșilor, să vedem cum putem să venim în întâmpinarea acestor doleanțe pe care le au, pe orice plan ar fi ele.

**Alexandru Păun, director general Blue River:**

Am încercat, în primul rând, să avem o apropiere față de conducătorii auto. De fapt, nu numai de conducător auto ci, în general, de toți colegii noștri. La noi există un management pe orizontală. Suntem o

companie care abordează problemele cu democrație, cred eu, mult prea lejeră, dacă pot spune așa!

Am încercat să fim foarte corecți și transparentți în ceea ce facem. Și ori de câte ori avem o problemă încercăm să o comunicăm înainte, să discutăm și să găsim soluții împreună. Un salariu corect, o plată la termen, fără întâzieri! Nu facem nimic în mod special, cred eu! Și am reușit să menținem flota activă permanent, cu mici sușuri și coborâșuri, dar totul a fost OK.

Nu cred că facem nimic deosebit, v-am spus, în afară de faptul că discutăm permanent cu colegii noștri. Încercăm să le identificăm problemele, chiar și cele personale, nu numai cele profesionale și asta cred că a ajutat foarte mult.

George Niță, director general Holleman, Mircea Mănescu, director general Ahead Logistics și Alexandru Păun, director general Blue River, sunt protagoniștii celor șapte episoade ale

noului sezon din show-ul executivilor din transporturile rutiere românești.

VERSUS este un serial produs în exclusivitate pentru TIRMagazin.ro și Facebook.com/TIRMagazin. În fiecare dintre cele șapte episoade ale show-ului, trei executivi ai unor firme de transport rutier răspund la câte o întrebare lansată de jurnaliștii revistei TIR Magazin.

Cele șapte întrebări sunt formulate după o minuțioasă analiză a celor mai importate subiecte de business, care îi preocupă în cea mai mare măsură în prezent pe transportatorii români.

### Episodul 01

Ce ar trebui să facă autoritățile din România pentru a rezolva, într-o oarecare măsură, criza de șoferi profesioniști? - aceasta este întrebarea primului episod din cel de-al treilea sezon al serialului VERSUS.

**Alina Anton-Pop, director**



## **Marketing & PR** Revista

TIR Magazin: Ce ar trebui să facă autoritățile din România, pentru a rezolva, într-o oarecare măsură, criza de șoferi profesioniști?

### **George Niță, director**

**general Holleman:** Dacă nu mai sunt suficienți șoferi autohtoni, atunci autoritățile ar trebui să încurajeze venirea unor șoferi din alte țări, care doresc să lucreze la noi pe baza unor examene care s-ar putea lua, la noi, într-o limbă de circulație internațională.

### **Mircea Mănescu, director**

**general Ahead Logistics:** Autoritățile din România ar trebui să investească mai mult în direcția educării profesionale - școli profesionale care să pregătească șoferii profesioniști, să pregătească și mecanici auto, să pregătească și electricieni. Fapt pentru care ar trebui mai multe investiții din partea statului în pregătirea tehnică a acestora.

Ar mai fi și tratamentul fiscal aplicat șoferilor pe plan intern. Considerăm că este o discriminare flagrantă între impozitarea diurnei pe parcurs intern, care este deductibilă în valoare de 50 de lei și diurna pentru transportul internațional, care este de 87 de euro. Deci, practic, este un ecart foarte mare între aceste două valori și, practic, statul încurajează exportul de forță de muncă.

Deci, mai puțini șoferi sunt interesați să lucreze pe plan intern, întrucât salariile și diurnele sunt mult mai mult impozitate, fapt pentru care angajatorii nu își pot permite să ofere condiții financiare comparabile cu cele de pe plan extern.

### **Alexandru Păun, director**

**general Blue River:** Răspunsul este cu bătaie mai lungă. Pentru a rezolva această criză de personal, nu doar în domeniul transporturilor, autoritățile trebuie să investească mai mult în educație și în sănătate. Am auzit des faptul că noi nu plătim destul de bine șoferii pentru a-i motiva să se întoarcă în țară pe cei care au plecat afară. Cred că în acest moment suntem la nivelul salariilor din Vestul Europei, cred că suntem, peste media salariilor din Vestul Europei. Nu doar banii îi mână pe acești oameni să rămână în afara granițelor țării, ci sistemul în care trăim. Cred cu tărie



că un sistem sănătos i-ar aduce înapoi acasă. Și cred cu tărie că nu banii îi mână pe oameni să părăsească țara, ci sistemul în care trăim.

Și acest fapt nu trebuie ascuns: nu avem un sistem educațional bine pus la punct, nu avem un sistem sanitar foarte bine pus la punct. Până atunci, pentru că asta nu se poate realiza într-un timp scurt și ușor, ar trebui să se aducă mai mulți șoferi și personal extracomunitar. Cred că ar trebui înlesnită legislația sau procedurile de aducere a șoferilor extracomunitari. Lucrurile sunt simple, trebuie doar să se dorească. Dacă ni se tot spune că sunt șoferi suficienți și că doar trebuie să îi aducem de afară, asta nu ține doar de noi. Pe termen scurt

cred că am putem rezolva problema cu șoferi extracomunitari. Nu avem un șomaj atât de ridicat încât să spunem că defavorizăm angajații din România. Cu acești șoferi extracomunitari putem crește volumul de transport și să aducem mai multă valută de afară. Cea care e cu bătaie mai lungă trebuie rezolvată de autorități, pentru că fără educație este foarte greu să ne dezvoltăm într-o direcție foarte bună, la fel cu sănătatea.

La partea cu șoferii extracomunitari, lucrurile sunt extrem de simple. Trebuie să se ia niște măsuri rapide și lucrurile să fie mai ușoare din punct de vedere al procedurilor.







## CUM ARATĂ PIATA TRANSPORTURILOR RUTIERE DIN ROMÂNIA ÎN 2023

**Pe piața locală de transport activau 41.972 de firme de transport în 2022, în scădere față de 45.592 în 2021, care aveau în total 146.603 angajați, mai puțini față de anul anterior.**

Cifra de afaceri totală a crescut însă la 67,6 miliarde de lei în 2022, față de 58,8 mld. lei anul anterior, potrivit datelor de la ONRC.

Transporturile sunt singurul sector din economie, în afară de cel de IT, care are o balanță pe excedent, un plus de 5,4 miliarde de euro în 2022, această ramură fiind de altfel și cel mai mare contributor la balanța pozitivă a serviciilor, arată datele de la BNR.

Ramura de transporturi a contribuit cu aproape jumătate (44%) la excedentul balanței serviciilor, arată calculele făcute pe baza datelor publice. În timp ce balanța serviciilor a înregistrat un excedent de 12,5 miliarde de euro anul trecut, balanța bunurilor a consemnat un deficit de 32 miliarde de euro.

Excedentul din transporturi ar putea să fie mult mai mare față de nivelul înregistrat în prezent dacă România ar fi intrat în Schengen,

iar camioanele nu așteptau zeci de ore să treacă vama. La un voiaj de patru-cinci zile camioanele pierd o zi din cauza statului în vamă, unde un camion așteaptă și nouă ore.

### **Schengen, ca o piatră de moară**

Blocarea aderării României la spațiul Schengen de către Austria înseamnă că în continuare mii de camioane vor aștepta zeci de ore în vămi. În prezent, camioanele de marfă așteaptă chiar și câte 9-12 ore să treacă vama Nădlac cu Ungaria, ceea ce face ca mărfurile să ajungă cu întârziere la clienți. Pe piața locală de transport rutier de mărfuri activau în total 41.972 de firme anul trecut față de 45.592 de firme anul anterior, care aveau în total 146.603 angajați, față de 156.000 de angajați anul anterior, potrivit datelor transmise de ONRC. Toate companiile care activează pe

pieța de transport rutier de marfă aveau afaceri totale de 67,7 miliarde de lei, în creștere față de 58,8 miliarde de lei anul anterior.

Provocările principale pe această piață rămân lipsa șoferilor și întârzierile cu care sunt livrate camioanele. Extinderea marilor lanțuri de magazine impulsionează însă în continuare business-ul transportatorilor care activează pe rute interne. Dezvoltarea infrastructurii rutiere ar putea stimula și mai mult piața de transport rutier de mărfuri.

Cei mai mari jucători de pe piața de transport mărfuri și-au crescut afacerile în 2022 și au bugetat investiții în reînnoirea parcului auto și în automatizare pentru acest an.

### **Cât ne costă că nu suntem în Schengen**

Nonapartenența la Schengen are un impact direct de 5-18 miliarde



de euro pe an ca pierderi, arată un studiu realizat de Parlamentul European în 2016. Tot acest studiu arată că transportatorii de marfă pierd din cauza timpilor mari de așteptare în vămi până la 7,5 miliarde de euro pe an, iar pe circulația călătorilor se pierd între 1,3 miliarde de euro și 5,2 miliarde pe an. Pe piața locală nu există un astfel de studiu care să arate la cât se ridică exact pierderile. Fostul ministru al Energiei, Răzvan Nicolescu, a declarat că, în baza unei analize realizată de o companie de consultanță, fiecare lună de întârziere în aderarea României la Schengen înseamnă minimum 200 de milioane de euro mai puțin la Produsul Intern Brut al țării. „Am văzut o analiză foarte serioasă, o modelare foarte serioasă făcută de o firmă de consultanță din Big 4. Fiecare lună de întârziere în aderarea noastră la Schengen înseamnă minim 200 de milioane de euro mai puțin la Produsul Intern Brut al României.

Aceeași analiză arată că, în cei 11 ani pe care i-am pierdut, suma pierderilor la PIB-ul României a fost în valoarea actualizată a banilor, de aproape 25 de miliarde de euro.

### **200 milioane euro pierderi**

Eu cred că este momentul să spunem că nu se mai poate așa și dacă austriecii vor să exerseze pe Uniunea Europeană egourile lor politice legate de alegerile pe care le au în ianuarie, la alegerile regionale, dacă vor să utilizeze valorile Uniunii Europene în sensul de a nu le mai respecta, până la urmă să dea banii ăștia - 200 de milioane de euro pe lună, pierderi pentru economia României. Inclusiv, atenție, pentru multe firme cu capital mixt româno-austriac sau chiar firme austriece care derulează afaceri în România”, a precizat Nicolescu, în prezent președinte al Asociației pentru Energie Curată și Combaterea Schimbărilor Climatice. „Mi se pare că doi lideri din Austria, cancelarul și ministrul de interne,

practic încearcă să ia ostatice toate valorile și principiile Uniunii Europene de când s-a fondat Uniunea Europeană și nu să nu mai respecte nimic, pentru că așa vor ei. Eu nu cred că lucrurile vor rămâne așa.

Din punct de vedere economic, eu cred că Schengen este și o chestiune economică sau este, poate în primul rând o chestiune economică. Este o chestiune și de respect pentru 30 de milioane de cetățeni români și bulgari. Dar este o problemă economică și dacă nu conștientizăm acest lucru, trebuie să mergem în toate punctele noastre de trecere a frontierei către vest și să vedem acolo tiruri care stau zile întregi ca să treacă punctul de trecere a frontierei. Și sunt kilometri de tiruri”, a menționat Nicolescu.





## PROPULSAT DE MOTOARELE SCANIA V8 DE 26 DE ANI ȘI CONTINUĂ SĂ FUNCȚIONEZE

**Barca pentru pescuitul homarului "Force of Nature," din Australia, alimentată cu motoarele Scania V8, a fost comandată de către clientul fidel al motoarelor marine Scania, Dave Perham, cu sediul în Geraldton.**

Acesta este foarte mulțumit de calitatea, inovația, fiabilitatea, utilitatea, economia, sustenabilitatea și stilul bărcii. Cu ajutorul celor două motoare Scania V8 de 900 CP, "Force of Nature" obține o economie de combustibil de 20% în timpul funcționării, comparativ cu ambarcațiunea anterioară (mai mică), pe care Dave o opera și care era, de asemenea, propulsată de două motoare Scania. Noua navă are un corp monolitic de 22,4 metri și șapte locuri de dormit, proiectată de Southerly Designs și este mai lungă decât "Natural Selection", o ambarcațiune Conquest 55 de 17,1 metri, pe care Dave a deținut-o și operat-o începând din 1994. Aceasta din urmă a fost inițial propulsată de motoare Scania și a suferit două înlocuiri de motoare cu cele produse de Scania, pe parcursul celor 26 de ani de funcționare. "Natural Selection" avea o capacitate pentru 64 de coșuri de homari, în timp ce noua navă poate transporta 84, reflectând creșterea dimensiunilor bărcilor de pescuit

a homarului în vestul Australiei în perioada respectivă. Motoarele gemene Scania DI16 076M de la "Force of Nature" au o putere nominală de 662 kW (900 CP) la 2300 rpm și fiecare dintre ele antrenează o elice cu pas fix printr-o cutie de viteze ZF. În timpul testelor pe mare, cu rezervoarele pline de 7500 de litri de combustibil, s-a atins o viteză maximă de 24,5 noduri și o viteză de croazieră de 18,5 noduri, ambele fiind cu aproximativ 1,5 noduri mai mari decât s-a estimat inițial.

### **Fiabilitatea și economia înaintea vitezei**

Dave Perham a lucrat în industria pescuitului homarului din Vest de mai bine de 40 de sezoane și afirmă că fiabilitatea și economia sunt mai importante decât viteza. "Nu sunt tipul de căpitan care rulează la maxim," a spus el. "Ceea ce contează pentru mine este să știu că mă pot baza pe barcă și pe motoare pentru a fi gata de pescuit ori de câte ori condițiile de pe piață sunt favorabile."

Alegerea puterii motoarelor reflectă acest profil operațional, configurat pentru a permite un număr nelimitat de ore de funcționare în fiecare an. "Motoarele Scania mi-au oferit o fiabilitate excelentă de-a lungul anilor, iar calitatea lucrărilor în întreaga structură și sistemele bărcii îmi conferă încredere absolută că mă pot baza pe 'Force of Nature' să ofere performanțe remarcabile, așa cum s-a demonstrat în teste, pentru mulți ani de acum încolo," spune Dave.

Planificarea atentă face ca viteza de croazieră să fie atinsă atunci când motoarele sunt la cel mai eficient regim, ceea ce face ca această nouă navă să fie extrem de economică în exploatare. "Suntem bucuroși că Dave Perham s-a întors din nou la Scania pentru a-i oferi puterea, economia și fiabilitatea pentru noua sa barcă, care este semnificativ mai mare decât cea pe care o înlocuiește," spune André Arm, National Manager for Scania Power Solutions.

NAE ALEXANDRU  EMIL MITRACHE

PRIMUL SERIAL DE  
COMEDIE DIN ISTORIA  
TRANSPORTURILOR  
ROMÂNEȘTI



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







## BANI EUROPENI PENTRU STAȚII DE ÎNCĂRCĂRE ELECTRICE ÎN ROMÂNIA

**Uniunea Europeană (UE), prin intermediul CINEA, va acorda Renovatio e-charge un grant de 9,5 milioane de euro pentru construcția în România a unui număr de 242 de noi stații de încărcare de mare putere pentru mașini electrice. Astfel, Agenția Executivă Europeană pentru Climă, Infrastructură și Mediu (CINEA) a semnat recent acordurile de finanțare cu membrii Consorțiului EXPAND-E (EXpanding Performance and Network Density – Electric), din care face parte și Renovatio e-charge.**

### Ajutor de 10 milioane de euro

„Consoțiul EXPAND-E instalează în perioada iunie 2022 – iunie 2025, în peste 450 de locații, din 22 de state membre UE, un total de 2.100 de puncte de încărcare (150-350kW), destinate vehiculelor electrice ușoare și grele de transport marfă. UE finanțează acest proiect prin acordarea unui grant în valoare totală de 70 de milioane de euro, din care 9,5 milioane de euro revin României”, a declarat Alexandru Teodorescu, Managing Partner al Renovatio e-charge. Renovatio e-charge face parte din ecosistemul de companii Renovatio și administrează în prezent o rețea de încărcare a mașinilor electrice care cuprinde peste 655 de puncte de încărcare la nivel național. Concret, în cadrul proiectului european EXPAND-E, Renovatio e-charge va

instala până la 222 de puncte de încărcare de mare putere, de minimum 150kW, dedicate vehiculelor electrice ușoare și 20 de puncte de încărcare, cu o putere de minimum 350kW, destinate vehiculelor electrice de transport greu (camioane, autobuze și autocare), în 53 de locații de-a lungul coridoarelor principale ale rețelei TEN-T din România.

### Stațiile sunt publice

„Toate stațiile de încărcare vor fi publice, accesibile 24/7, interconectate cu ceilalți membri ai proiectului, precum și cu alți operatori de servicii de mobilitate, prin intermediul soluțiilor de roaming. De asemenea, toate stațiile vor fi dotate cu terminale de plată, care vor permite utilizatorilor să încarce direct, fără înregistrare prealabilă sau contract comercial”, a explicat Alexandru

Teodorescu.

Semnarea recentă a acordului de finanțare dintre CINEA ȘI EXPAND-E a confirmat statusul, calendarul și livrabilele celui mai mare proiect de infrastructură de încărcare a mașinilor electrice finanțat de agenția europeană de la înființare și până în prezent. Membrii Consorțiului EXPAND-E au început deja identificarea și securizarea terenurilor, realizarea testelor de fezabilitate și a procedurilor de achiziții de echipamente. Grantul UE a atras și capital privat, iar proiectul a securizat, de asemenea, un împrumut de 30 de milioane de euro de la o bancă europeană, precum și capital de lucru adițional de la membrii consorțiului și câteva instituții financiare. Aceste lucruri subliniază atât capacitatea sectorului privat de a cataliza investiții adiționale, cât și



# CONTROALELE ISCTR SEZONUL 02



**DIN NOIEMBRIE 2019**  
PE [TIRMAGAZIN.RO](http://TIRMAGAZIN.RO) SI  
[FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN](https://FACEBOOK.COM/TIRMAGAZIN)





Încrederea investitorilor în proiect și în creșterea pieței vehiculelor electrice. Adicional, Comisia Europeană a selectat pentru finanțare proiectul EXPAND-E Ungaria, care presupune implementarea a 42 puncte de încărcare în 7 locații din Ungaria, completând astfel verigile lipsă ale proiectului global EXPAND-E și asigurând acoperirea a 23 state membre UE.

### **Ținta națională pentru punctele de încărcare electrică este formată din:**

**a. 1.836 puncte de reîncărcare electrică deja existente**

- b. 2.896 de puncte de reîncărcare electrică (din care 264 de puncte de reîncărcare electrică sunt propuse prin proiectele de dezvoltare a rețelei de autostrăzi din PNRR) vor fi realizate pe rețeaua de drumuri naționale/autostrăzi.
- c. 13.283 puncte de reîncărcare în componenta Fondul local din PNRR (mediul urban și rural), din care 13.200 de puncte de reîncărcare cu putere înaltă, distribuite astfel:
- 4.000 în municipiile reședință de județ;
  - 1.876 în alte municipii;
  - 1.600 în orașe
  - 5.724 în comune;
- d. 2.000 de puncte de reîncărcare în componenta Valul Renovării din PNRR (mediul urban), din care 1.000 de puncte de reîncărcare cu putere înaltă și 1.000 cu putere normală;
- e. cel puțin 10.000 de alte puncte de reîncărcare cu putere înaltă și cu putere normală finanțate din surse naționale, alte finanțări ale UE (inclusiv Politică

de coeziune) și/sau din surse private (inclusiv prin concesiuni).

În conformitate cu clasificarea punctelor de reîncărcare din articolul 2 al Directivei 2014/94/UE privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, prevăzută și în Recomandările Forumului privind Transportul Sustenabil precum și cu specificațiile din Anexa II a aceleiași Directive, punctele de reîncărcare prevăzute de Strategia CNAIR reprezintă puncte de reîncărcare cu putere înaltă, iar de regulă fiecare punct de reîncărcare va avea prevăzute câte cel puțin 3 prize (cabluri de încărcare) cu caracteristici tehnice diferite, pentru fiecare loc de parcare destinat reîncărcării vehiculelor electrice.

În ceea ce privește punctele de reîncărcare finanțate prin PNRR (15.283 de puncte de reîncărcare), 14.200 de puncte reprezintă puncte de reîncărcare cu putere înaltă (permit un transfer de energie electrică către un vehicul electric, la o putere mai mare de 22 kW), iar 1.083 de puncte reprezintă puncte de reîncărcare cu putere normală (permit un transfer de energie electrică către un vehicul electric, la o putere mai mică sau egală cu 22 kW, excluzând dispozitivele cu o putere mai mică sau egală cu 3,7 kW).

### **Câte stații de încărcare are România**

La sfârșitul anului 2022, în România existau 1.350 de locuri unde poți să încarci o mașină electrică, cu 34% mai multe decât în 2021. Un loc de încărcare poate avea una sau mai multe stații de

încărcare, iar fiecare stație poate avea unul sau mai multe puncte de încărcare, potrivit unui raport.

În mai bine de jumătate dintre aceste locuri (58%), vitezele de încărcare oferite sunt de cel mult 22 kW, corespunzătoare încărcării la curent alternativ (AC). 40% dintre locurile de încărcare au cel puțin un punct de încărcare rapidă, corespunzătoare încărcării la curent continuu (DC), cu viteze cuprinse între 50 kW și 150 kW, iar în 2% dintre locuri există cel puțin un punct de încărcare cu viteze de peste 150 kW.

În plus, în 76% dintre amplasamentele unde există stații de încărcare este disponibilă o singură stație de încărcare, astfel că în mai puțin de un sfert dintre aceste locuri vei găsi cel puțin două stații. O problemă prin care infrastructura din România este în dezavantaj clar față de Europa, acolo unde găsim astăzi huburi de încărcare mari, cu zone în care se află între 4 și 20 de stații de încărcare ultrarapide (350 de kW fiecare) în același loc. În prezent, cele mai puternice stații de încărcare din România oferă o viteză de încărcare de 300 kW.

### **Nouă județe frunțase**

Din punct de vedere al răspândirii geografice, în România există în prezent doar 9 județe cu peste 40 de locuri de încărcare: Cluj, Timiș, Bihor, Sibiu, Suceava, Iași, Brașov, Prahova și Constanța, dintre care primele patru au raportat și cele mai mari rate de creștere comparativ cu 2021. În plus, Cluj este și județul cu cea mai mare proporție de locuri unde există cel puțin o stație de



# VERSUS & SEZONUL 02



SERIALUL EXECUTIVILOR  
DIN  
TRANSPORTURILE  
RUTIERE

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



# IVECO



încărcare rapidă: 60%. Cu alte cuvinte, rețeaua de stații de încărcare s-a dezvoltat cu precădere în Transilvania și în județele cele mai populare din punct de vedere turistic, adică Prahova și Constanța. În schimb, în numeroase județe din sud-estul României, cum ar fi Teleorman, Giurgiu, Călărași, Ialomița sau Brăila există mai puțin de 10 locuri de încărcare. Explicația este, de altfel, una extrem de simplă: stațiile de încărcare au fost amplasate în special acolo unde se vând cele mai multe mașini electrice și unde puterea de cumpărare a locuitorilor este mai mare. În București există în prezent aproximativ 300 de locuri cu stații de încărcare, dintre care cele mai multe se află în Sectorul 1, iar cele mai puține în sectorul 5.

## **Benzinăriile au avut cea mai mare rată de creștere a stațiilor de încărcare**

Benzinăriile tradiționale se adaptează rapid la tranziția spre mașini electrice, iar raportul realizat de Roland Berger evidențiază cel mai bine acest lucru. Astfel, benzinăriile au raportat cea mai mare creștere procentuală a numărului de locuri care oferă stații de încărcare pentru mașini electrice, potrivit unui raport.

La sfârșitul anului 2022, existau 164 de benzinării unde poți alimenta mașina electrică, comparativ cu 98 în 2021, ceea ce reprezintă o creștere cu 67% într-un singur an. În plus, benzinăriile sunt locurile unde ai cele mai mari

șanse să găsești un punct rapid de încărcare, întrucât 74% dintre ele oferă puncte de încărcare rapidă, iar în 2% dintre ele găsești chiar puncte de încărcare cu viteze de peste 150 kW. Unul dintre brandurile principale care a susținut această creștere este Enel, prin divizia dedicată Enel X Way: 350 de puncte de încărcare instalate în toată România până în martie 2023. Aplicația de încărcare a celor de la Enel, denumită Juice Pass, le permite utilizatorilor să încarce atât la stațiile din România, cât și la stațiile Enel X Way din Europa.

Autorii raportului atrag atenția că România încurajează achiziția de mașini electrice exclusiv prin programul Rabla Plus, fără să penalizeze în mod direct proprietarii de vehicule poluante, așa cum se întâmplă deja în numeroase țări din Uniunea Europeană.

În plus, autorii atrag atenția că impozitul anual pentru mașini depinde exclusiv de capacitatea cilindrică a motorului, fără să se țină cont de tipul de carburant utilizat sau de emisiile de dioxid de carbon. În acest caz, regula este simplă: pentru mașinile electrice nu se plătește deloc impozit. În plus, hibridii sunt avantajați în mod disproporționat, întrucât orice model mild-hybrid, hibrid clasic sau plug-in hybrid are o reducere de 95% la impozit, în ciuda faptului că modelele mild-hybrid au în general emisii mai mici cu numai 10% sau 20% comparativ cu motoarele termice care nu sunt echipate cu un astfel de sistem.

## **Occidentul ne-a luat fața**

În acest context, autorii raportului consideră că o soluție mai bună este ca impozitul să fie calculat în funcție de o serie de parametri precum valoarea de achiziție, numărul de kilometri, vârsta vehiculului, emisiile oficiale de dioxid de carbon și norma de poluare. În plus, autorii menționează că tipul de carburant ar putea fi de asemenea luat în considerare, în special pentru a descuraja înmatricularea unor modele vechi cunoscute pentru probleme legate de mediu. Hint: Dieselpate.

Nu în ultimul rând, autorii scot în evidență că, la fel ca numeroase state est-europene, România nu a implementat nicio zonă în care vehiculele poluante să nu aibă acces sau să poată circula doar contra unei taxe. State vest-europene precum Franța, Marea Britanie, Germania, Austria sau Italia au implementat diverse zone în care accesul cu mașini poluante este restricționat într-un fel sau altul. În schimb, în București au existat două proiecte pentru limitarea circulației mașinilor cu motoare care au cel mult norma de poluare Euro 2, însă acestea nu au fost implementate. Una dintre explicații este că parcul auto național este foarte îmbătrânit, în contextul în care circa 6,3 dintre cele 7,8 milioane de autovehicule au o vechime de peste 11 ani, iar autoritățile nu au vrut să riște pierderea de capital electoral.

**NU există niciun program Rabla pentru camioane electrice.**



# VERSUS

## Serialul EXECUTIVILOR din transporturile rutiere



### SEZONUL 03

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

-GEORGE NIȚĂ, DIRECTOR GENERAL HOLLEMAN

-MIRCEA MĂNESCU, DIRECTOR GENERAL AHEAD LOGISTICS

-ALEXANDRU PĂUN, DIRECTOR GENERAL BLUE RIVER

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





# MODIFICĂRI ÎN TRANSPORTUL RUTIER DE BUNURI CU RISC FISCAL RIDICAT

**Sistemul național privind monitorizarea transporturilor rutiere de bunuri cu risc fiscal ridicat (RO e-Transport) a fost instituit prin O.U.G.nr. 41/2022.**

Caracteristic acestui sistem este codul UIT - codul unic generat de sistem, prin intermediul căruia se identifică bunurile aferente fiecărei relații comerciale care face obiectul transportului de bunuri cu risc fiscal ridicat.

Transport bunuri cu risc fiscal ridicat.

Obligații privind codul UIT

Legea nr. 233/2023 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 132/2022 privind modificarea și completarea unor acte normative, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 668 din 20 iulie 2023, aduce o modificare importantă în sistemul RO e-Transport: în categoria celor obligați să prezinte codul UIT pe timpul transportului a fost introdus și operatorul economic care transporta cu vehicule care îi aparțin bunuri cu risc fiscal ridicat, în nume propriu.

Identificarea prin cod UIT înseamnă deținerea și prezentarea codului UIT pe timpul transportului de către operatorul de transport rutier sau operatorul economic care transporta cu vehicule care îi aparțin bunuri în nume propriu, în format fizic sau electronic, împreună cu documentul care însoțește transportul bunurilor cu risc fiscal ridicat.

Până la apariția acestei legi, identificarea prin cod UIT reprezenta deținerea și prezentarea codului UIT pe timpul transportului de către operatorul de transport rutier în format fizic sau electronic, împreună cu documentul care însoțește transportul bunurilor cu risc fiscal ridicat.

**RO e-Transport: care sunt bunurile cu risc fiscal ridicat**

**transportate rutier care fac obiectul monitorizării**

Să ne reamintim că, potrivit Ordinului nr. 802/2022, pe lista bunurilor care fac obiectul monitorizării se numără legume și fructe, băuturi alcoolice, oțet, articole de îmbrăcăminte, încălțăminte, dar și fontă, fier și oțel. Sunt prevăzute nomenclatoare de coduri pentru respectivele produse/categorii de produse, astfel încât să poată fi identificate ușor.

Sistemul RO e-Transport se interconectează cu celelalte sisteme informatice existente la nivelul Ministerului Finanțelor, Agenției Naționale de Administrare Fiscală sau al Autorității Vamale Române.

Începând cu data de 1 iulie 2022, utilizatorii prevăzuți în ordonanța de urgență sunt obligați să declare în Sistemul RO e-Transport datele referitoare la transporturile de bunuri cu risc fiscal ridicat, astfel încât să poată fi identificate prin codul UIT.

**Sanțiuni**

Nerespectarea prevederilor ordonanței de urgență se sancționează cu amendă de la 10.000 de lei la 50.000 de lei, în cazul persoanelor fizice, sau cu amendă de la 20.000 de lei la 100.000 de lei în cazul persoanelor juridice. Unele contravenții se sancționează cu amenda de la 5.000 de lei la 10.000 de lei, însă există o serie de contravenții pentru care se poate dispune și confiscarea contravalorii bunurilor nedeclarate.

**Modificările legii:**

1. La articolul I punctul 4, punctul 12

al articolului 2 se modifică și va avea următorul cuprins:

„12. identificarea prin cod UIT - deținerea și prezentarea codului UIT pe timpul transportului de către operatorul de transport rutier sau operatorul economic care transportă cu vehicule care îi aparțin bunuri în nume propriu, în format fizic sau electronic, împreună cu documentul care însoțește transportul bunurilor cu risc fiscal ridicat.”

2. La articolul III punctul 1, articolul 4 se modifică și va avea următorul cuprins

„Art. 4. - Prin derogare de la dispozițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016, cu modificările și completările ulterioare, EXIMBANK - S.A. este condusă de un consiliu de administrație numit de adunarea generală a acționarilor, format din 9 membri, din care 5 administratori neexecutivi și 4 administratori executivi, respectiv președintele executiv al băncii și 3 vicepreședinți executivi. Președintele consiliului de administrație este desemnat de către adunarea generală ordinară a acționarilor dintre membrii neexecutivi. Structura și componența consiliului de administrație, respectiv procedura de selecție, remunerarea președintelui executiv, a vicepreședinților executivi și a administratorilor neexecutivi se reglementează prin hotărâre a Guvernului la propunerea Ministerului Finanțelor, cu respectarea prevederilor legislației bancare specifice.”



# 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.







# MILIOANE DE ȘOFERI RĂMÂN FĂRĂ RCA ÎN SEPTEMBRIE. PRETURILE, AȘTEPTATE SĂ SARĂ ÎN AER

**Doar 60.000 de șoferi au renunțat la polițele Euroins în condițiile în care acestea vor expira pe data de 8 septembrie 2023.**

La data la care Euroins a dat faliment, peste 2,8 milioane de polițe RCA erau în vigoare. Singura soluție pentru a opri un dezastru și pentru ca prețul polițelor RCA să nu explodeze la toamnă ar fi ca guvernul să prelungească cu 3 luni termenul de expirare.

## **Tarifelor RCA au fost plafonate în februarie pentru șase luni**

Șoferii asigurați RCA la Euroins au trimis până acum doar 63.000 de cereri de denunțare a polițelor de asigurare auto, au precizat pentru presă oficialii CITR, lichidatorul judiciar al fostului lider RCA intrat în faliment. În condițiile în care una din patru mașini asigurate RCA are o poliță Euroins, care va expira automat în 8 septembrie, ASF a propus Guvernului prelungirea cu 3 luni a acestui termen.

## **O propunere care nu a fost luată în seamă**

Valentin Ionescu, director general asigurări în cadrul Autorității de Supraveghere Financiară (ASF), a anunțat recent la o televiziune că autoritatea a propus Guvernului prelungirea valabilității polițelor de asigurare emise de către Euroins. „Având în vedere evoluțiile din piața asigurărilor și în scopul protecției consumatorilor, ASF a propus prelungirea valabilității polițelor. Deci, dacă această propunere pe care noi am înaintat-o Guvernului, de proiect de ordonanță de urgență, va trece, denunțarea polițelor RCA se va face undeva la începutul lunii decembrie”, a spus acesta.

Motivul este numărul mare de polițe RCA care ar rămâne în vigoare, pentru

că puțini șoferi și-au denunțat polițele emise de Euroins.

## **2,8 milioane de șoferi, fără RCA?**

„În urma analizelor făcute, în urma schimbului de informații pe care noi le-am avut cu Fondul de Garantare, văzând că nu sunt foarte multe denunțări și că rămân, totuși, multe polițe în vigoare, am venit după analiza pe care am făcut-o internă, am venit cu această propunere de prelungire a denunțării polițelor în loc de 8 septembrie, să avem 8 decembrie”, a spus oficialul ASF.

Euroins avea 2,8 milioane de polițe RCA în vigoare la data de 17 martie 2023, când ASF i-a declarat insolvența și i-a retras autorizația de funcționare.

Surse din ASF au precizat recent pentru presă că „la data de 19 iulie 2023, erau în vigoare peste 1,8 milioane de polițe RCA emise de Euroins, respectiv 25% din totalul celor peste 7,2 milioane de polițe RCA în vigoare, potrivit datelor raportate la ASF de către Biroul Asiguratorilor Auto (BAAR)”. Una din patru mașini are asigurare RCA la Euroins și riscă să expire.

## **Cum vrea ASF să dea timp șoferilor să-și facă noi contracte**

Potrivit legii, polițele mai sunt valabile până la data de 8 septembrie, inclusiv, dată de la care aceste contracte vor expira automat, astfel că șoferii în cauză ar trebui să-și facă din timp altă asigurare RCA.

Pentru aceasta ar trebui să denunțe polița RCA chiar la Euroins, a cărui conducere a fost preluată acum de

CITR, lichidatorul judiciar, apoi să facă o cerere de restituire de primă rămasă din contract către Fondul de Garantare a Asiguraților (FGA).

## **Câți șoferi au cerut denunțarea polițelor RCA de la Euroins până acum?**

„Au fost recepționate aproximativ 63.000 de cereri. Retururile de primă se solicită de la FGA și se plătesc de către FGA. Doar această instituție vă poate oferi numărul persoanelor care au primit returul de primă”, a declarat Paul Dieter Cîrlănar, CEO CITR.

Au fost probleme tehnice și cu singura adresă de e-mail unde se denunță polițele.

## **Ce spune CITR**

Pe lângă faptul că oamenii nu se grăbesc să-și schimbe o asigurare RCA valabilă încă, au existat și probleme tehnice cu singura adresă de e-mail la care se primesc cererile de denunțare ale polițelor Euroins: reziliere@euroins.ro

„Au existat probleme tehnice cu adresa reziliere@euroins.ro care însă au fost soluționate în scurt timp. Vom asigura supravegherea situației în timp real pentru a ne asigura de funcționarea optimă a serverului Euroins”, a precizat oficialul CITR.

## **Ce trebuie să faci dacă vrei să-ți denunți polița RCA de la Euroins**

În ceea ce privește rezilierea polițelor valabile, șeful CITR a precizat care sunt pașii în acest moment:

1. Rezilierea intervine, conform codului civil, în 20 de zile din ziua în care



## 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**





persoana respectivă trimite cererea de reziliere la adresa rezilieri@euroins.ro.  
2. Persoanele care solicită rezilierea primesc confirmare în momentul în care cererea este soluționată, însă este posibil, din cauza numărului mare de cereri, ca acestea să nu fie soluționate la timp. În fapt însă, denunțarea intervine în termenul de 20 de zile stabilit prin lege. Așadar cei care au solicitat rezilierea trebuie să aibă o nouă poliță de asigurare valabilă după termenul de 20 de zile.

3. Pasul următor este ca cei care au solicitat rezilierea să formuleze cerere de plată privind acordarea restituirii de primă la FGA sau să se înscrie la masa credală pentru a primi returnul de primă.

### **Ce bani a plătit FGA în contul Euroins: Doar 7.500 de cereri de plată achitate**

Dacă CTR spune că a primit doar 63.000 de cereri de denunțare a contractelor, Fondul de Garantare a Asiguraților a anunțat recent că a înregistrat oficial și mai puține (peste 44.000), semn că sunt întârzieri și acolo. Mai mult, până acum abia s-au plătit peste 7.500 de cereri de plată. „Pentru Euroins, societate în cazul căreia plățile au început la data de 17 Mai 2023, au fost achitate 7.591 cereri de plată până la 31 iulie 2023, plățile efectuate însumând cca. 27,2 mil. lei. Până la 31 iulie 2023, pentru Euroins au fost înregistrate 109.577 cereri de plată.

Din totalul cererilor înregistrate pentru Euroins, mai mult de jumătate reprezintă solicitări de despăgubiri pentru dosare de daună.

### **Falimentul Euroins**

Fondul de Garantare a Asiguraților (FGA) a luat act, în iunie anul acesta, de hotărârea instanței, de deschidere a procedurii de faliment pentru Societatea Euroins Asigurare-Reasigurare SA, conform unui comunicat al Fondului. Potrivit sursei citate, decizia din data de 9 iunie 2023 nu este definitivă. Deschiderea procedurii de faliment își produce efectele atât în cadrul procedurii de faliment a societății de asigurare cât și cu privire la desfășurarea activității Fondului de Garantare a Asiguraților. Astfel, în termen de 90 de zile de la data pronunțării hotărârii de deschidere a procedurii de faliment, polițele de asigurare încheiate de societatea de asigurare/ reasigurare încetează de drept, potrivit dispozițiilor Legii nr. 85/2014 privind procedurile de prevenire a insolvenței și de insolvență. Termenul de 90 de zile se împlinște la data de 8 septembrie 2023. Potrivit legii, lichidatorul judiciar are posibilitatea de a denunța polițele înainte de împlinirea acestui termen. De asemenea, de la data deschiderii procedurii falimentului, în cazul societății Euroins Asigurare-Reasigurare SA, începe să se calculeze termenul limită/

maxim, de 90 de zile, pentru depunerea cererilor de deschidere a dosarelor de daună-anexa 7, prevădute menționată în Art 12 alin(1) din Legea 213/2015 actualizată.

### **Termenul de încetare - 150 de zile**

În cazul contractelor de asigurări din clasa XV-Asigurări de garanții, termenul de încetare de drept a polițelor este de 150 de zile. Acest termen, în cazul societății Euroins Asigurare-Reasigurare SA se împlinște la 7 noiembrie 2023. La 17 martie 2023, data ridicării licenței de funcționare a asigurătorului, la Euroins Asigurare-Reasigurare SA erau valabile circa 3,66 milioane contracte de asigurări, dintre care aproximativ 2,76 milioane contracte RCA. La data de 9 iunie 2023, mai sunt valabile circa 2,94 milioane contracte de asigurări, dintre care aproximativ 2 milioane polițe RCA. Până la data de 8 iunie 2023, Fondul a primit 92.168 cereri de plată din partea creditorilor de asigurări ai societății Euroins Asigurare-Reasigurare SA. Creditorul de asigurări poate urma separat, pe lângă procedura administrativă necontencioasă prevăzută de Legea nr. 213/2015 pentru încasarea despăgubirii de la FGA și procedura de faliment a asigurătorului prevăzută de Legea nr. 85/2014, în vederea recuperării creanței sale din activele asigurătorului aflat în faliment,



# INSURANCE POLICY TERMS AND CONDITIONS

inclusiv pentru suma convenită care depășește plafonul de garantare prevăzut la art. 15 alin. (2) din Legea 213/2015.

## **Tarifele RCA au fost plafonate în februarie pentru șase luni**

Plafonarea tarifelor la polițele RCA după ieșirea Euroins de pe piață a fost un lucru bun, tocmai ca să ținem lucrurile mai calme, să trecem peste panica atât a consumatorilor, cât și a asigurătorilor, și trebuie să folosim această perioadă ca să pregătim o legislație mai bună, care să rezolve problemele, cea mai importantă fiind lipsa de control asupra costurilor ce induce inevitabil o creștere a prețului la RCA, este de părere președintele Consiliului Concurenței, Bogdan Chirițoiu.

"Tarifele au fost plafonate de către Guvern ca să se poată absorbi șocul ieșirii unei companii foarte mari, Euroins, de pe piață, ieșire care vine la scurt timp după ce a ieșit altă companie mare, City, de pe piață. Ideea este să folosim această perioadă de șase luni, din care deja s-au scurs două, ca să se calmeze piața, asta înțeleg, și ca să pregătim o legislație mai bună, care să ne asigure că în viitor nu vor mai fi probleme pe piața RCA. Deci, aștept cu încredere că până la sfârșitul celor șase luni va exista un act normativ, de ce tip o fi el vom vedea, dar să existe un act normativ care să rezolve problemele pe piață. Cea mai importantă pe care-o vedem noi este lipsa de control asupra costurilor, care induce sau e inevitabil să inducă o creștere a prețului polițelor RCA", a afirmat Chirițoiu, după o conferință pe tema pieței farmaceutice,

organizată de Consiliul Concurenței, la Sinaia.

În opinia sa, faptul că anumiți asigurători vor să stabilească tariful polițelor în funcție de anumite criterii, cum ar fi kilometrajul mașinii etc, nu reprezintă o problemă, ci faptul că nu există un mecanism prin care să fie controlat cât cheltuiesc aceștia cu reparațiile mașinilor.

"Asta nu mi se pare problematic. Dacă o companie are niște criterii și vine cu un preț care, nu știu, e considerat nepotrivit de către clienți, clienții se pot duce la altă companie care are alte criterii. Deci nu aici văd problema. Problema este dacă, repet, dacă nu este un mecanism de a controla cât cheltuiesc firmele astea de RCA, ele vor fi obligate să pună aceste costuri crescute cu reparațiile mașinilor, că despre asta e vorba în primul rând, costurile cu reparațiile mașinilor vor obliga toate companiile să crească prețurile, da, deci nu doar una. Criteriile, cum sunt, sunt ale fiecărei companii, dar costurile astea în piață se răsfrâng asupra tuturor și atunci vor crește prețurile toate", a explicat el.

Chirițoiu a subliniat că plafonarea tarifelor la RCA a fost o idee bună, pentru a nu se crește tarifele în panica creată de ieșirea de pe piață a Euroins. "Unu: piața de RCA avea probleme de mai mult timp și erau firme care încercau să evite o expunere mare pe piața RCA. Doi, am văzut, când a ieșit de pe piață City, că sunt firme care în panica iscată în momentul ăla au crescut foarte mult tarifele, probabil în efortul de a nu avea noi clienți până când nu se lămurește situația în piață. De asta cred că a fost o idee bună, că de data asta au fost

plafonate tarifele. Deci, după ieșirea Euroins s-a venit cu această plafonare cu care nu s-a venit după ieșirea City. Cred că e un lucru bun acum, tocmai ca să ținem lucrurile mai calme, să trecem peste panica atât a consumatorilor, dar și a firmelor de RCA", a adăugat șeful autorității de concurență.

Consiliul Autorității de Supraveghere Financiară (ASF) a anunțat, pe 17 martie 2023, că a decis să retragă autorizația de funcționare a societății Euroins România, constatând indiciile stării de insolvență a companiei. "Consiliul a mai hotărât promovarea de către ASF a unei cereri pentru deschiderea procedurii de faliment și numirea Fondului de Garantare a Asiguraților (FGA) ca administrator interimar al societății, cu sarcina de a asigura administrarea și conducerea activității asigurătorului și adoptarea măsurilor necesare pentru conservarea patrimoniului. Atribuțiile conducerii societății se suspendă de drept. Mandatul FGA încetează la numirea lichidatorului judiciar", precizează sursa citată, într-un comunicat. Instituția menționează că, la data de 30 iunie 2022, societatea nu deține fonduri eligibile pentru acoperirea SCR, situație care se menține și la data de 30 septembrie 2022. Pentru restabilirea cerinței de capital de solvabilitate (SCR) este nevoie de fonduri în cuantum la 2,19 miliarde lei, iar pentru acoperirea MCR fonduri de 1,75 miliarde lei. Decizia retragerii autorizației a fost luată în condițiile în care situația Euroins România nu face fiabilă aplicarea unei proceduri de rezoluție, subliniază ASF.





# SCANIA. PRIMA COMBINAȚIE DE REMORCI DUO PENTRU COMBUSTIBILI REGENERABILI DIN SPANIA

**Compania de logistică industrială și management al lanțului de aprovizionare Sesé și Scania au pus în circulație primul camion spaniol cu conceptul Duo Trailer, alimentat cu combustibil regenerabil.**

Lansarea acestui vehicul de transport greu, probabil cel mai durabil de lungă distanță din sudul Europei, se realizează în colaborare cu furnizorul spaniol de energie Repsol și Volkswagen Navarra. Scania R650 4x2 tractor cu o remorcă Duo de 31,7 metri lungime va parcurge 4.500 de kilometri pe săptămână între orașele spaniole Pamplona și Barcelona. Aceasta va reduce semnificativ emisiile de CO<sub>2</sub>, datorită combinației de mai mare de vehicule și prin utilizarea de combustibil regenerabil.

## **Combinarea vehiculelor mari aduce îmbunătățiri semnificative**

Aceste transporturi pilot fac parte din grupurile internaționale de vehicule DUOTRAILER care efectuează teste practice în mai multe țări europene, în colaborare cu Universitatea spaniolă din Zaragoza. Studiul își propune să găsească modalități de îmbunătățire a tuturor aspectelor transportului rutier, inclusiv siguranța rutieră, eficiența transportului de marfă, consumul de combustibil și emisiile. S-au demonstrat îmbunătățiri semnificative în toate aceste domenii prin combinarea modulelor de transport standardizate ale UE, care pot fi separate dacă este necesar. În cazul remorcii Duo Sesé, acest lucru înseamnă două semiremorci convenționale de 13,6 metri, conectate printr-un "dolly" și trase de un cap de camion cu o capacitate de remorcă de 70 de tone.

## **Logistică inovatoare și durabilitate**

Sesé, cu sediul în Zaragoza, Spania, operează în 20 de țări din Europa, America, Africa și Asia. Compania a fost un pionier în implementarea primei remorci Duo din Spania în 2018. Acum, Sesé își reafirmă angajamentul de decarbonizare a transporturilor sale de marfă. Utilizarea modulelor Duo Trailer face, de asemenea, posibilă combinarea transportului rutier cu cel feroviar. Remorca Duo este proiectată să circule pe drumuri de mare capacitate, reducând numărul de transporturi mai riscante pe drumurile convenționale.

## **Combustibil - regenerabil și de încredere**

Combinările mai lungi înseamnă deja emisii reduse datorită eficienței sporite. Datorită combustibilului regenerabil furnizat de Repsol, emisiile de CO<sub>2</sub> vor fi reduse cu până la 90%, de la sursă la roată\*. Biocombustibilul avansat HVO (ulei vegetal hidrotratat) este produs din deșeuri precum uleiuri vegetale uzate și reziduuri agricole și forestiere. În plus, acesta deține certificările de sustenabilitate necesare conform Directivei Uniunii Europene privind energia regenerabilă și îndeplinește toate cerințele tehnice care garantează utilizarea sa în vehiculele diesel fără a necesita modificări. Până în prezent, testele s-au desfășurat cu tractoare cu o singură semiremorcă și alimentate cu HVO pe o distanță de peste 550.000 de kilometri,

demonstrând rezultate fiabile.

## **Spre neutralitatea emisiilor cu Scania**

Căutarea de soluții eficiente, durabile și inovatoare pentru lanțul de aprovizionare este una dintre prioritățile de bază ale Sesé pentru a deveni o companie neutră din punct de vedere al emisiilor până în 2050.

Scania lucrează cu diverse tipuri de combustibili regenerabili în multe țări de decenii. O flotă în creștere a vehiculelor Scania funcționează cu combustibili fără emisii, care au devenit o opțiune reală pentru transport, având o disponibilitate în creștere.

Această inițiativă de eficiență în transport, împreună cu clienții și societatea, reprezintă un pas înainte către obiectivele de decarbonizare din Cadrul 3 al Obiectivelor Științifice ale Scania. Aceasta se referă la momentul în care produsele sunt utilizate, unde Scania își propune să reducă emisiile de CO<sub>2</sub> cu 20% din vehiculele livrate în 2025, comparativ cu emisiile din vehiculele vândute în 2015.

*\*Măsurarea de la sursă la roată include obținerea combustibilului, spre deosebire de măsurarea doar a emisiilor din coșul de eșapament ("tank-to-wheel").*

## CNIR - povestea unei escrocherii pe bani publici

Compania Națională de Investiții Rutiere (CNIR) a fost înființată oficial prin Ordonanța de Urgență nr. 55 din 2016.

De la înființarea CNIR, din 2016, până în prezent a fost o saga perpetuă.

Sorin Bușe, ministrul Transporturilor de la cea vreme, l-a numit pe Valentin Urlan, la 14 septembrie 2016, pe poziția de director general interimar.

După șase luni, primul director general al CNIR a capotat și și-a dat demisia. El a constatat că nu se poate operaționaliza Compania din cauza intereselor meschine "clocite" de omniprezentul Narcis Neaga și alții ca el.

În CA-ul de la CNIR s-au perindat, de a lungul timpului, o mulțime de "vedete", printre care vajnicul Costin Mihalache, care se laudă peste tot că ar fi

general al unui serviciu, Gabriel Budescu simpatizant și membru al guvernului din umbră al USR, Mariana Ioniță "Gogoriță", fostă șefă a CNAIR, și "pupilul" Adrian Foghiș.

"Răspândacul" Cătălin "Burtoi" Urtoi este director general interimar, adică numărul 2 în companie și, în câteva zile, îi expiră mandatul provizoriu de patru luni, în care nu a făcut absolut nimic.

Înființarea CNIR nu este altceva decât o mare escrocherie pe bani publici, făcută doar ca să bifeze o cerință pe care useristul Cătălin Drulă a introdus-o în PNNR, atunci când credea că o să fie veșnic ministru al Transporturilor.

"Drulică Frânaru" visa pe atunci că va schimba mafia penelisto-pesedistă cu cea a ONG-urilor useriste.

Așa se face că operaționalizarea CNIR rămâne în continuare un

fâs, bifat doar pentru a se încasa tranșa a doua din PNNR.

Pentru faptul că nu muncesc absolut nimic, membrii Consiliului de Administrație al CNIR primesc un salariu lunar de 8300 lei brut, adică în jur de 1000 euro pe lună net.

**În loc de concluzie:** Directorul general interimar Cătălin Urtoi primește, pentru incompetență și inacțiune, un salariu brut de 25.000 lei, adică în jur de 3000 euro pe lună net.

## Președinte traseist

Președintele Consiliului de Administrație al CNIR are o singură mare calitate: este un renumit traseist politic. Sorin "Pământ-De-Flori" Bota este susținut, în acest moment, de Lucian Bode, secretarul general al PNL, și de către Organizația PNL Sălaj.

Bota este un fost pesedist, convertit la penelism. El a avut



Pentru că m-au dat afară din asociație, îmi fac alta, care se va numi "Moldova nu mai vrea autostradă, dar eu mai vreau sinecure plătite din bani publici"!

Nu am văzut un scandalagiu mai mare decât tine de când m-am aciuat ca președinte la CNIR, Compania Națională de Inseminare din România!

Campanie Socială pentru egalitatea de șanse: președintele CNIR, Sorin Bota "Pământ-De-Flori", și directorul general interimar, Cătălin "Burtoi" Urtoi, sunt prinși într-un dialog al surzilor din subordinea lui "Chaplin" Grindeanu.



trei mandate de parlamentar din partea PSD, dar, în 2019, a trădat. "Botuță" este unul dintre cei șapte parlamentari pesediști, care au votat împotriva Guvernului Dăncilă. A fost dat afară din PSD și, în ciuda încercărilor sale, nu a fost primit în Partidul Pro România, cum a fost cazul tuturor celor care au trădat atunci PSD-ul. S-a dus la PER, cu coada între picioare, unde a candidat la alegerile din 2020. Rezultatul alegerilor a fost unul elocvent pentru "talentul" lui "Pământ-De-Flori": a luat doar trei voturi. Cu alte cuvinte, nici măcar toți cei

din familia lui nu l-au votat! Acest rezultat "de senzație" nu a rămas nerecompensat: a fost dat afară imediat din PER. Din acel moment s-a ascuns sub brațul (puternic mirositor!) al lui Lucian Bode, unde s-a reinventat ca mare specialist în transporturi, adică un domeniu în care nu a lucrat nicio zi în viața lui. Singura legătură cu transporturile "Pământ-De-Flori" a avut-o ca politruc: în calitate de parlamentar a fost membru în Comisia de Transporturi. Pe vremea în care era parlamentar, Bota și-a dat arama pe față, printr-o inițiativă

legislativă, a cărei expuneri de motive, de doi lei, v-o prezentăm în exclusivitate în continuare.

## "EXPUNERE DE MOTIVE

"O persoană care astăzi este căsătorită și beneficiază de acest program, mâine poate să divorțeze copiii fiind crescuți într-o familie monoparentală. Nu este un argument ca la momentul inseminării mama să fie casătorită ca mai apoi dacă divorțează sau din alte motive rămâne fără soț nu se poate anula procedura de înseminare artificială. E o barieră artificială creată pentru a limita numărul de mame care pot să apele la această soluție. Având în vedere că natalitatea e scăzută... Având în vedere faptul că procentul ca prima inseminare să nu se realizeze cu succes, statul nu mai acordă o șansă unei a 2-a încercări urmând ca mai departe fiecare persoană să recurgă la mijloace financiare proprii acolo unde se dorește. Prin această lege se încurajaza natalitatea în Romania în familii cu părinți care muncesc spre a acorda condiții de trai decente de creștere și învățare a copiilor. Se încurajează familiile cu 2,3 copii.

### Expunere de motive

O persoană care astăzi este căsătorită și beneficiază de acest program, mâine poate să divorțeze copii fiind crescuți într-o familie monoparentală. Nu este un argument ca la momentul inseminării mama să fie casatorită ca mai apoi dacă divorțează sau din alte motive rămâne fără soț nu se poate anula procedura de înseminare artificială. E o barieră artificială creată pentru a limita numărul de mame care pot să apeleze la o astfel de soluție. Având în vedere că natalitatea este scăzută... Având în vedere faptul că procentul ca prima înseminare să nu se realizeze cu succes, statul nu mai acordă o șansă unei a 2-a încercări urmând ca mai departe fiecare persoană să recurgă la mijloace financiare proprii acolo unde se dorește. Prin această lege se încurajaza natalitatea în Romania în familii cu părinți care muncesc spre a acorda condiții de trai decente de creștere și învățare a copiilor. Se încurajează familiile cu 2, 3 copii.

Inițiator

**Deputat**

**Marius Sorin Ovidiu Bota**

**În loc de concluzie:** Campanie Socială. Pentru egalitatea de șanse, politrucii cu un ușor retard pot conduce orice companie cu capital integral de stat.

### Circularul șef

Cătălin "Burtoi" Urtoi, directorul general interimar al CNIR, este un "neica-nimeni", care nu are nicio pregătire reală. În urmă cu câțiva ani, el vindea cartofi în piața centrală din Iași. "Burtoi" și-a dat seama că nu poate să parvină decât în politic, pentru că în viața privată n-a avut nicio șansă.

Inițiator

**Deputat**

**Marius Sorin Ovidiu Bota**

POPA MIHAILA VALENTIN PSD

CHIRIAC VIORIC PSD

ROMITA IOAN ROSINA PSD

BEGHICU CORINA PSD

MILAN OVIDIU PSD

LEON SORIN PSD

CACIUA AVARZ PSD

HEATA EUGENI PSD

COCOS LASCU PSD

OTERSTAY DANIELA PSD

De aceea, în 2019, cuibărit sub același braț al lui Lucian Bode, fiind în siajul ONG-ului "Moldova vrea autostradă", la categoria "răspândac și zbierac", "Burtoi" făcea circ la ședințele cu Mariana Ioniță, director general al CNAIR, la acea vreme.

În calitate de consilier onorific al ministrului Bode, când acesta din urmă era la Transporturi, Urtoi și-a perfecționat pupindosismul, pe care l-a exacerbat ulterior la ministrul Cătălin Drulă.

Aceeași asociație era vehiculul pe care, împreună cu Ionel Apostol, îl folosea ca să își găsească o "parcare" în politică. Din păcate pentru el, USR lași știa că nu face nici două parale, iar traseul meteoric a lui Drulă de la MT nu i-a asigurat primirea în USR.

Văzând că nu are șanse să intre pe partea dreaptă a eșicherului politic, "Burtoi" s-a reorientat către PSD, băgându-se sub poalele lui Maricel Popa, fostul președinte al organizației PSD Iași, care l-a susținut pentru un post de consilier al ministrului Grindeanu.

Acest fapt a fost însă complet dezaprobat de foștii colegi din ONG-ul "Moldova vrea autostradă". Oamenii s-au dezis total de el și l-au dat afară din organizație, acuzându-l de oportunism și pupindosism.

Faptul că a fost dat afară din ONG nu l-a descurajat pe "Burtoi". Împreună cu alți doi indivizi și-a făcut repede o altă asociație, sub titulatura "Hai că se poate", un real plagiat după un slogan de la PNL Ilfov, ca să se mențină pe lângă activitatea de infrastructură.

Susținut de Maricel Popa, șeful PSD Iași, "Burtoi" a fost numit politic de Grindeanu în CA-ul CNIR și apoi director general interimar, ca să își facă toate cărțile pentru definitivare.

**În loc de concluzie:** Vorba proverbului: scandalagiu să fii, noroc să ai!

## Sluga "bolojanului"

Adrian Foghiș, zis "Sluga", un insignifiant funcționar la Consiliul Județean Bihor, a fost promovat în 2019, de către baronul PNL Ilie Bolojan, pe funcția de secretar de stat la Ministerul Transporturilor. Pe această poziție nu s-a remarcat decât prin atitudinea conflictuală și arogantă pe care o are cu funcționarii ministerului. Zbiară și îi amenință pe angajații din MT, dar stă în poziția ghiocelului ori de câte ori îi calcă pragul Bolojan. Acesta din urmă și PNL Bihor l-au susținut pe "Slugă" și a fost numit politic în Consiliul de Administrație al CNIR.

**În loc de concluzie:** Nu e plantă ca tufișul și nici slugă ca "foghișul"!

## Povestea pafaristului curtean

Cosmin Petrescu, zis "Pafarescu", este un alt exemplu de parvenit, fiind omul de casă al Alinei Gorghiu, baroneasa PNL de Argeș. Aceasta din urmă i-a dat un serviciu călduț la Fondul Național de Garantare a Creditelor pentru IMM (FNGCIMM) și l-a numit președinte la Organizația PNL Curtea de Argeș.

Mai mult, "Gorghioaica" l-a promovat pe "Pafarescu", cu ajutorul fostului ministru al Economiei, Viorel Popescu, în Consiliul de Administrație de la Electrica, fără să aibă niciun fel de calificare în acest sens. Dar, fiindcă PNL Curtea de Argeș are cheltuieli pe care "Pafarescu" nu le putea acoperi doar din CA-ul de la Electrica, duduia Gorghiu l-a susținut și pentru un al doilea CA, la CNIR, unde, în urma negocierilor din coaliție, PNL a obținut trei poziții: Bota, Foghiș și Petrescu.

**În loc de concluzie:** Să trăiască baroneasa, c-a umflat țapul cât casa!

## Gogorița lu' Mitrea

Mariana Ioniță, zisă "Gogoriță", fosta directoare generală a CNAIR, supranumită și "Cameleoanca", pentru că își schimbă culoarea politică fără nicio jenă, a fost

susținută pentru CA al CNIR nu de Forța Dreptei sau de Ludovic Orban, așa cum probabil s-ar fi așteptat lumea, ci de însuși marele baron-strateg PSD, Miron Mitrea, zis "Manivelă". Acesta din urmă a venit personal la ministrul Sorin "Chaplin" Grindeanu ca să o pună pe Ioniță secretar general în MT. Și pentru că nu îi ajungea salariul de la Ministerul Transporturilor, că are doar rang de secretar de stat, "Manivelă" a susținut-o să fie promovată politic în CA-ul de la CNIR.

**În loc de concluzie:** Nu numai obrazul subțire, dar și fata "Gogoriței" la școală la Haga cu mare cheltuială se ține!

## Bibicul CNIR

Ștefan Ioniță, zis "Fane Bibicu", fost director general CNAIR și actual director al CESTRIN, și-a cultivat cu atenție și înalt servilism relațiile din PSD. Acestea l-au propulsat, în 2017, în scaunul de șef suprem al Companiei de Administrare a Infrastructurii Rutiere din România.

Și de această dată, Bibicu a fost promovat politic în CA-ul de la CNIR cu sprijinul baronului de Olt, "tătucul" Paul Stănescu.

Dar măcar, în cazul lui Fane, putem spune că avem de a face cu minimă competență în domeniul infrastructurii, care îi oferă circumstanțe atenuante acestei numiri politice.

Astfel, în urma negocierilor din coaliție, PSD-ul a obținut cele trei poziții în CA a CNIR pentru "Burtoi", "Gogoriță" și "Fane Bibicu".

Trebuie să facem precizarea că între Mariana Ioniță și Ștefan Ioniță nu știm să existe vreo legătură de rudenie, că altfel ne-am gândi că "La Famiglia" PSD a lovit încă o dată.

**În loc de concluzie:** Nu e vas cum e ibricu' și nici Fane ca Bibicu!

**Documente exclusive. Leneșii incompetenți de la CNIR și-au**



# Coloana a cincea 5

## mărit puternic salariile

Fără niciun pic de rușine, membrii Consiliului de Administrație (CA) al unei instituții care există numai pe hârtie, Compania Națională de Investiții Rutiere (CNIR), au decis, în ședința care a avut loc la 10 august 2023, să își mărească salariile. Înființarea pe hârtie, în anul 2016, a CNIR nu a fost decât o mare escrocherie pe bani publici. Deși scopul declarat a fost acela de a stimula investițiile în infrastructura rutieră, în realitate Compania nu a fost altceva, până în anul 2023, decât o mare căpușă pe banul public. Sub mandatul ministerial al pesedistului Sorin Grindeanu, o așa-zisă "operaționalizare" a CNIR a fost făcută doar ca să bifeze o cerință pe care useristul Cătălin Drulă, fost șef al Ministerului Transporturilor, a introdus-o în PNNR. În 2016, s-a pornit de la ideea "năstrușnică" potrivit căreia fosta Companie de Administrare

a Drumurilor Naționale din România (CNADNR) trebuie spartă în două entități: Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (CNAIR) și Compania Națională de Investiții Rutiere (CNIR). Lipsiți total de cel mai elementar simț al realității, cei care au introdus inițiativa legislativă au crezut că lucrurile vor merge mai bine dacă fosta Companie de Drumuri se rupe în două, pentru ca întreținerea drumurilor să fie separată de investiția în drumuri. **În loc de concluzie:** În realitate, ineficiența cronică a CNADNR a fost transferată către "urmașele" CNAIR și CNIR, doar că personalul este pe cale să fie dublat.

## "Mălai mare" pentru "păsăroii" CNIR

Pentru faptul că nu muncesc absolut nimic, membrii Consiliului de Administrație al CNIR au primit până acum un salariu lunar de 8.300 lei brut, adică în jur de 1.000 de euro net

pe lună. Șeful leneșilor incompetenți, directorul general interimar Cătălin Urtoi a primit de la angajarea sa un salariu brut de 25.000 lei, adică în jur de 3.000 de euro net pe lună. Pentru ședințele Consiliilor de Administrație ale CNIR și CNAIR, care au avut loc în aceeași zi "fatidică", 10 august 2023, șeful Biroului Salarizare din CNAIR, Bogdan Gordon, a pregătit mai multe documente în baza cărora salariile șefilor din cele două companii să fie mărite. Pentru că cei din conducerea CNIR nu fac nimic, la ședința CA au decis să aprobe maximul din grila de salarizare pe care îl permite legea.

Astfel, membrii CA urmează să încaseze salarii brute de 18.598 lei, directorul economic 46.495 lei și directorul general 55.794 lei.

**În loc de concluzie:** Pentru că nu are salariați și nici Birou Salarizare, documentele pentru măririle salariale din CNIR au fost făcute de angajatul CNAIR Bogdan Gordon și astfel, în CA-urile de la ambele companii au fost depuse, pe 10 august 2023, aceleași hârtii, cu aceleași greșeli gramaticale, singura diferență fiind dată doar de prezența sau lipsa unui "A" din denumirile instituțiilor.

## Salarii de angajați la stat

În timp ce Executivul încearcă reducerea cheltuielilor bugetare printr-o ordonanță de urgență cu zeci de măsuri, șefii CNAIR și CNIR au discutat în CA-uri majorarea grilelor de salarizare. Într-o totală bătaie de joc față de efortul premierului Marcel Ciolacu de a reduce numărul bugetarilor cu 200.000, conducerea CNIR se pregătește cu entuziasm să angajeze 400 de oameni, pe niște mega-salarii. În ședința din 10 august, CA-ul CNIR a aprobat grila de salarizare. Aceasta pornește

### INDEMNIZATIA AFERENTA CONTRACTELOR DE MANDAT DIRECTOR GENERAL AL C.N.I.R. S.A. IN ANUL 2023

#### PREVEDERI LEGALE APLICABILE

Art. 37 și 38 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 109 din 30 noiembrie 2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice modificat prin Legea nr. 111/2016

38 (1) Remunerația directorilor este stabilită de consiliul de administrație și nu poate depăși nivelul remunerației stabilite pentru membrii executivi ai consiliului de administrație. Ea este unica formă de remunerație pentru directorii care îndeplinesc și calitatea de administratori.

37 (3) Remunerația membrilor executivi ai consiliului de administrație sau ai consiliului de supraveghere este formată dintr-o indemnizație fixă lunară care nu poate depăși de 6 ori media pe ultimele 12 luni a câștigului salarial mediu brut lunar pentru activitatea desfășurată conform obiectului principal de activitate înregistrat de societate, la nivel de clasă conform clasificării activităților din economia națională, comunicat de Institutul Național de Statistică anterior număririi, și dintr-o componentă variabilă. Componenta variabilă se are în vedere la baza indicatorii de performanță financiară și nefinanciară, negociați și aprobați de adunarea generală a acționarilor, diferiți de cei aprobați pentru administratorii neexecutivi, determinați cu respectarea metodologiei prezente în art. 31 alin. (5).

Situația  
privind câștigul salarial mediu brut (Lei) în perioada lunie 2022 - Mai 2023

Nr. CRT.	Luna/An	Castigul salarial mediu brut (Lei) - comunicat de INS pentru Cod CAEN 84 Administratie Publica(Lei)
1	Iunie 2022	9.020
2	Iulie 2022	8.921
3	August 2022	8.858
4	Septembrie 2022	8.946
5	Octombrie 2022	8.943
6	Noiembrie 2022	9.067
7	Decembrie 2022	9.135
8	Ianuarie 2023	9.379
9	Februarie 2023	9.465
10	Martie 2023	9.696
11	Aprilie 2023	10.016
12	Mai 2023	10.136
Media (12 luni)		9.299

Indemnizație maximă lunară CF. OUG 109/2011 55.794 9299 lei\*6

\* La data de 18.07.2023 pe site-ul INS sunt prezentate informații cu privire la câștigul salarial mediu brut lunar la nivelul lunii Mai 2023

SEF BIROU SALARIZARE,  
EC. BOGDAN GORGON

INDEMNIZATIA AFERENTA CONTRACTELOR DE MANDAT  
DIRECTOR ECONOMIC  
AL C.M.L.R. SA IN ANUL 2023

PREVEDERI LEGALE APLICABILE

Art. 37 si 38 din Ordonanta de Urgenta a Guvernului nr. 109 din 30 noiembrie 2011 privind guvernanta corporativa a intreprinderilor publice modificate prin Legea nr. 113/2016

27 (Remuneratia membrilor unui consiliu de administratie si nu poate depasi nivelul remuneratiilor stabilite pentru membrii executivii ai consiliului de administratie. Ea este totusi formata de remuneratia pentru directorii care indeplinesc si functiile de administratie)

27 (Remuneratia membrilor executivii ai consiliului de administratie sau ai consiliului de supraveghere este formata din: indemnizatie fixa lunara care nu poate depasi de 4 ori media pe ultimele 12 luni a castigului salarial mediu brut lunar pentru activitatea deplinita in calitate de directori generali de societati, in afara de celei conferite clasificarii activitatilor din economia nationala, comunitar de la nivelul National de Statistic pentru salarii si altele - componenta variabila). Componenta variabila se ataseaza la baza indicatorilor de performanta (financieri si nefinancieri, negociati) si este de cel mult 50% din valoarea indicatorilor de performanta de care depinde pentru activitatea deplinita in calitate de directori generali a activitatilor de care depinde pentru activitatea deplinita in calitate de directori generali prevazute la art. 11 alin. (3).

Situatia privind castigul salarial mediu brut (LeI) in perioada luna 2022 - Mai 2023

Nr. CRT.	Luna/An	Castigul salarial mediu brut (LeI) comunicat de INS pentru Cod CAEN 84 Administratie Publica(LeI)
1	Iunie 2022	9.020
2	Iulie 2022	8.921
3	August 2022	8.858
4	Septembrie 2022	8.946
5	Octombrie 2022	8.943
6	Noiembrie 2022	9.067
7	Decembrie 2022	9.135
8	Ianuarie 2023	9.379
9	Februarie 2023	9.465
10	Martie 2023	9.696
11	Aprilie 2023	10.016
12	Mai 2023	10.136
Media (12 luni)		9.299

Indemnizatie lunara C1\_OUG 109/2011 46.490.5299 lei\*2

\* La data de 18.07.2023 pe site-ul INS sunt prezentate informatii cu privire la castigul salarial mediu brut lunar la nivelul lunii Mai 2023

SEF BIROU SALARIZARE,  
EC. BOGDAN GORGON

"Burtoi": Sorin "Pământ-De-Flori" Bota, Adrian "Sluga" Foghiș și Mariana Ioniță "Gogoriță".

**Sporuri "barosane"**

"1. Pentru a ocupa o funcție de conducere este necesară o vechime de minim 3 ani în domeniul studiilor absolvite și studii superioare de lungă durată și minim un an vechime în companie cu precizarea că nu se aplică până la 31 decembrie 2025.

2. Salariații vor primi

adăugat la salariul de bază, corespunzător grilei, următoarele sporuri:

- spor pentru vechimea în muncă astfel:

- 3-5 ani - 12%;
- 5-10 ani - 14%;
- 10-15 ani - 18%;
- 15-20 ani - 21%;
- 20- 30 ani - 25%;
- Peste 30 de ani - 30%.

- spor pentru CFP/ CFG/ control intern/ audit intern - 30%;

- spor pentru implementarea proiectelor finanțate din

de la un salariu între 3.300 și 3.735 lei pentru un muncitor necalificat, cu doar 8 clase și zero experiență.

Tot la categoria lipsă totală de experiență se încadrează și consilierii directorului general, care trebuie să aibă studii superioare și care pot să ajungă la un salariu lunar de 18.000 de lei. Că te și întrebi: ce consiliere poate să ofere un individ care nu are nicio experiență în domeniu?!

La "categoria" de 3 ani vechime, salariile șefilor de compartimente, birouri, servicii, departamente și direcții pot să ajungă până la 23.500 lei pe lună, la care se adaugă un spor de funcție de până la 50%.

**În loc de concluzie:** Pentru că, timp de patru luni, nu a făcut absolut nimic, directorului general interimar Cătălin "Burtoi" Urtoi i s-a prelungit mandatul cu încă două luni. Prelungirea s-a făcut cu trei voturi din cele șapte din CA-ul CNIR. Au votat pentru

INDEMNIZATIA MEMBRILOR CONSILIULUI DE ADMINISTRATIE  
AL C.N.I.R. SA IN ANUL 2023

PREVEDERI LEGALE APLICABILE

HAGA nr. 10/08.05.2018 - punctul 1 privind indemnizatia fixa bruta lunara reprezentand 2 x media pe ultimele 12 luni a in conformitate cu pagina 105 din Buletinul Statistic lunar nr. 3/2018 emis de I.N.S. "In consecinta, indicatorul "castig HAGA nr. 30/05.12.2018 - punctul 4 privind indemnizatia fixa bruta lunara reprezentand 2 x media pe ultimele 12 luni a OUG nr. 90/2017 - prevederi art. 18 "Remuneratiile brute ale administratorilor si directorilor prevazute in contractele de mandat Art. 37 din Ordonanta de Urgenta a Guvernului nr. 109 din 30 noiembrie 2011 privind guvernanta corporativa a intreprinderilor (1) Remuneratia membrilor consiliului de administratie sau, dupa caz, a membrilor consiliului de supraveghere este stabilita de (2) Remuneratia membrilor necesarului ai consiliului de administratie sau ai consiliului de supraveghere este formata dintr-o

Situatia privind castigul salarial mediu brut (LeI) in perioada luna 2022-Mai 2023 date preluate de pe site-ul Institutului National de Statistica publicate la data de 10.07.2023

Nr. CRT.	Luna/ An	Castigul salarial mediu brut (LeI) comunicat de INS pentru Cod CAEN 84 Administratie Publica(LeI)
1	Iunie 2022	9.020
2	Iulie 2022	8.921
3	August 2022	8.858
4	Septembrie 2022	8.946
5	Octombrie 2022	8.943
6	Noiembrie 2022	9.067
7	Decembrie 2022	9.135
8	Ianuarie 2023	9.379
9	Februarie 2023	9.465
10	Martie 2023	9.696
11	Aprilie 2023	10.016
12	Mai 2023	10.136
Media (12 luni)		9.299

Indemnizatie maxima 18.598 9,299 lei\*2

\* La data de 18.07.2023 pe site-ul INS sunt prezentate informatii cu privire la castigul salarial mediu brut lunar la nivelul lunii Mai 2023

SEF BIROU SALARIZARE,  
EC. BOGDAN GORGON



fonduri europene/ externe (ex. PNRR, PT, IFI, etc.) - conform prevederilor contractului de finanțare aplicabil proiectelor - 20%;

- alte sporuri legale;
- plata orelor suplimentare, orele prestate în weekend, de noapte și sărbătorilor legale conform Legii 53/ 2003 - Codul Muncii;

3. Toți salariații vor beneficia de tichete de masă, tichete cadou și vouchere de vacanță conform legii și încadrărilor în BVC. Tichetele cadou vor fi acordate astfel:

- 8 martie - Ziua Femeii - 300 lei;
- Sărbătorile Pascale - 550 lei;
- 1 iunie - Ziua copilului - 300 lei/ fiecare copil al angajatului;
- Sărbătorile de Crăciun - 550 lei/ salariat + 300 lei/ fiecare copil al angajatului.

Voucherele de vacanță vor fi acordate în cuantum egal cu un salariu minim pe economie - 3300 lei/ an.", se spune în documentul semnat de interimarul de la conducerea CNIR.

**În loc de concluzie:** Salariile "nesimțite" votate de Consiliul de

Administrație al CNIR urmează acum să treacă prin Adunarea Generală a Acționarilor (AGA) companiei, care se va întruni în curând. Pentru că AGA este controlată de ministrul Sorin Grindeanu, care nu pierde niciun prilej de a-i "da un bobârnac" premierului Ciolacu, cel căruia visează să îi ia locul, este foarte probabil ca salariile umflate să fie aprobate.

### CA-ul nu muncește, ci ia notă

Vă prezentăm în continuare integral Hotărârea Consiliului de Administrație nr. 16 din 10.08.2023:

"Consiliul de Administrație al Companiei Naționale de Investiții Rutiere - SA, numit potrivit Hotărârii Adunării Generale a Acționarilor nr. 8/13.02.2023, în conformitate cu prevederile O.U.G. 55/2016 privind reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. și înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere - S.A., precum și modificarea și completarea unor acte normative, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 50/2021, ale Legii nr. 31/1990 privind societățile, republicată, cu modificări și completări și ale prevederilor O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 111/2016, cu modificările și completările ulterioare, precum și în conformitate cu prevederile Statutului C.N.I.R. SA aprobat prin H.G. nr. 864/2021, s-a întrunit în ședința, legal și statutar constituită, în data de 10.08.2023, la ora 09.00 la sediul companiei, Bd. Dinicu Golescu nr. 38, Sector 1, București. Ședința a fost legal constituită, având cvorumul necesar.



**COMPANIA NAȚIONALĂ DE INVESTIȚII RUTIERE**  
C.N.I.R S.A.  
Bdul Dinicu Golescu , nr.38, sector 1, București  
C.U.L 36727850, J40/14842/2016

#### PROPUNERE GRILĂ DE SALARIZARE CNIR S.A.

Nr. Ct	Funcție	Nivelul minim de studii	Experiență profesională (minim)	Salariu		Indemnizație de conducere
				minim	maxim	
<b>A. MUNCITORI</b>						
1	MUNCITOR NECALIFICAT	GIMNAZIAL	0	3300	3735	
2	ȘOFER	MEDII	2 ANI	5300	7300	
<b>B. PERSONAL TESA</b>						
<b>B1. PERSONAL EXECUȚIE</b>						
3	MAGAZIONER, FUNCȚIONAR, ARHIVAR	MEDII	2 ANI	5300	8000	
4	REFERENT RESURSE UMANE, INSPECTOR ÎN DOMENIUL S.SM, CONTABIL, ANALIST ASISTENT, SECRETAR, TEHNICIAN.	MEDII	0	5300	8400	
5	SUBINGINER, ECONOMIST COLEGIU, INGINERI COLEGIU, SPECIALIST RESURSE UMANE, EXPERT ÎN SECURITATE SI SANATATE ÎN MUNCA	SUPERIOARE DE SCURTĂ DURATĂ (SSD)	0	5900	9800	
6	PROGRAMATOR ASISTENT ADMINISTRATOR REȚEA	SUPERIOARE	0	8700	15000	
7	ASISTENT MANAGER	SUPERIOARE	0	8200	10500	

COMPANIA NAȚIONALĂ DE INVESTIȚII RUTIERE  
C.N.I.R. S.A.  
Bd-ul Dăbâca Golova, nr.58, sector 1, București  
C.U.E. 36727858, J4014842/2016

PROFILUL DE ACTIVITATE	GRUPA	CLASIFICAREA	GRUPA	CLASIFICAREA	GRUPA	CLASIFICAREA
INGINER, INCHIRIERA DIPLOMAT, ECONOMIST, COMERȚ, FINANȚAR, MATHEMATICĂ/SĂNĂȚĂ/LOGICĂ/TIPOGRAFIA, ANALISTĂ/PROGRAMATOR, SPECIALIST RESURSE UMANE, SPECIALIST RELĂTII PUBLICE, SPECIALIST RELĂTII SOCIALE, EXPERT ÎN SĂNĂȚATE ȘI ÎNSTRUMENTE DE MUNCĂ, EXPERT ACIZIȚII PUBLICE, COMERȚUL INTERNET, TRANSAȚIUN, ASISTENT ȘEFUL ȘCOLII, ARHITECT MANAGER, INCHIRIERA DE SISTEM, INSPECTOR ECONOMIC ÎN SISTEMUL ECONOMIC, REFERENT DE SPECIALITATE LAMARINIER, ARHITECT ȘI JURNALISTUL GEOGRAF, CARTOGRAF, CONSULTANT CIVIL, ADMINISTRATOR BAZE DE DATE, RESPONSABIL CU PROTECȚIA DATELOR CU CARACTER PERSONAL, PORNIRE ÎN DOMENIUL INGINERIE CIVILĂ, ANALIST PROGRAMATOR ÎN DOMENIUL SOFTWARE	8	8700	13000			
RESPONDABIL						
3 ANI	13000	23000				
10. INCHIRIERA INGINERIEI GENERAL	RESPONDABIL	9	10000	20000		
SAL PERSONAL CONDOCERE						
10. ȘEF COMPARTIMENT	RESPONDABIL	3 ANI	8700	23000	15.30%	
11. ȘEF BUCU	RESPONDABIL	3 ANI	8700	23000	30%	
13. ȘEF SERVICIU	RESPONDABIL	3 ANI	8700	23000	30%	
13. ȘEF DEPARTAMENT / ȘEF ȘEF	RESPONDABIL	3 ANI	8700	23000	40%	
14. DIRECTOR - DIRECTIE	RESPONDABIL	3 ANI	8700	23000	45%	
15. DIRECTOR GENERAL ADJUNCT	RESPONDABIL	3 ANI	8700	23000	50%	

După aprobarea ordinii de zi, s-a adoptat prezenta:

Hotărâre

1. Consiliul de Administrație avizează Grila de Salarizare a Companiei Naționale de Investiții Rutiere S.A. .

2. Consiliul de Administrație aprobă demararea demersurilor în vederea majorării indemnizației fixe brute lunare a membrilor Consiliului de Administrație al C.N.I.R. S.A., precum și majorării indemnizațiilor brute aferente contractelor de mandat, pentru Directorul General și Directorul Economic-Financiar

ai C.N.I.R. S.A., în anul 2023, în conformitate cu prevederile legale în vigoare, urmând ca aceste demersuri să fie finalizate în strictă concordanță cu deciziile Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de acționar.

3. Consiliul de Administrație mandatează Directorul General Interimar al C.N.I.R. S.A., în vederea inițierii și finalizării achizițiilor publice cu valoare mai mică sau egală de 270.120 lei fără TVA, pentru produse și servicii, respectiv 900.400 lei, fără TVA, pentru lucrări.

4. Consiliul de Administrație ia act de faptul că raportul Comitetului

Cristian "Piștol Gol" Pistol, șeful CNAIR, vrea să afle de la Cătălin "Burtoi" Urtoi, interimarul de la conducerea CNIR, despre șansele ca salariile nesimțite votate de CA-ul CNIR să fie votate în AGA, controlată de ministrul Sorin "Chaplin" Grindeanu.



Si crezi că nu îți va da peste degete Lino-Leul?

Bă, prostule, Chaplin nu are timp de salariile noastre! În ultima vreme, merge zilnic la hotelul de la Parcul Carol să studieze muzica lui Gheboasă!



de Nominalizare și Remunerare, referitor la stadiul procedurii de recrutare a Directorului General și Directorului Economic-Financiar, pentru o perioadă de 4 ani, se află în curs de elaborare, urmând ca acesta să fie prezentat Consiliului de Administrație.

5. Consiliul de Administrație ia act de Raportul de Activitate elaborat de Directorul General Interimar al C.N.I.R. S.A., aferent perioadei parcurse (Aprilie – August 2023).

6. Consiliul de Administrație aprobă prelungirea mandatului acordat domnului Urtoi Catalin,

Director General Interimar, cu doua luni, respectiv de la data de 20.08.2023, până la data de 20.10.2023 sau anterior, la finalizarea procedurii de selecție pentru ocuparea postului pentru care Mandatarul este numit provizoriu.

Membrii Consiliului de Administrație mandatează Președintele Consiliului de Administrație în persoana domnului Bota Marius Sorin Ovidiu să semneze actual adițional al contractului de mandat nr. 60/19.04.2023, în numele și pe seama Consiliului de Administrație, act adițional ce

va viza prelungirea de termen, având ca obiectiv principal operaționalizarea companiei, celelalte clauze rămânând neschimbate.

7. Consiliul de Administrație ia act de Nota de Informare nr. 107/04.08.2023 privind stadiul elaborării proiectului de Buget de Venituri și Cheltuieli al C.N.I.R. S.A. pentru anul 2023 și hotărăște ca acest proiect de Buget de Venituri și Cheltuieli să fie transmis către Comitetul de Audit din cadrul Consiliului de Administrație al C.N.I.R. S.A., în vederea parcurgerii ulterioare a demersurilor legale privind elaborarea și aprobarea acestuia prin Hotărâre a Guvernului.

8. Consiliul de Administrație ia act de Informarea cu privire la stadiul operaționalizării al C.N.I.R. S.A., prezentată de Directorul General Interimar. Președinte Consiliul de Administrație C.N.I.R. S.A. Marius Sorin Ovidiu Bota".

**În loc de concluzie:** Propunem ca, la următoarea ședință, CA-ul CNIR să ia în discuție și completarea numelui președintelui său. Astfel "Pământ-De-Flori" ar urma să se numească Marius Sorin Ovidiu Bota Maradona Elvis Chuck Norris Bruce Lee Jean-Claude Van Damme Pelle Hagi Bănel Nicolîță.

### **Genul programului: PAMFLET!**

*Coloana a cincea este o rubrică de pamflet și trebuie tratată ca atare.*

*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](mailto:director@tirmagazin.ro).*



COMPANIA NAȚIONALĂ DE INVESTIȚII RUTIERE  
C.N.I.R S.A.  
Bdul Dinicu Golescu , nr.38, sector 1, București  
C.U.I. 36727850, J40/14842/2016

1. Pentru a ocupa o funcție de conducere este necesară o vechime de minim 3 ani în domeniul studiilor absolvite și studii superioare de lungă durată și minim un an vechime în companie cu precizarea că nu se aplică până la 31 Decembrie 2025.

2. Salariații vor primi adăugat la salariul de bază, corespunzător grilei, următoarele sporuri:

- spor pentru vechimea în muncă astfel:

3-5 ani – 12%;

5-10 ani – 14%;

10-15 ani – 18%;

15-20 ani – 21%;

20- 30 ani – 25%;

Peste 30 de ani – 30%;

- spor pentru CFP/ CFG/ control intern/ audit intern – 30%;

- spor pentru implementarea proiectelor finanțate din fonduri europene/externe (ex. PNRR, PT, IFI, etc.) – conform prevederilor contractului de finanțare aplicabil proiectelor – 20%;

- alte sporuri legale;

-plata orelor suplimentare, orele prestate în weekend, de noapte și sarbatorilor legale conform Legii 53/ 2003 – Codul Muncii;

3. Toți salariații vor beneficia de tichete de masa, tichete cadou și vouchere de vacanță conform legii și încadrărilor în BVC.

Tichetele cadou vor fi acordate astfel:

- 8 martie – Ziua Femeii – 300 lei;

- Sărbătorile Pascale – 550 lei;

- 1 iunie – Ziua copilului – 300 lei/ fiecare copil al anagajatului;

- Sărbătorile de Crăciun – 550 lei / salariat + 300 lei / fiecare copil al angajatului.

Voucherele de vacanță vor fi acordate în cuantum egal cu un salariu minim pe economie - 3300 lei/ an.

Director General al Companiei Naționale de Investiții Rutiere S.A.

Cătălin Urtoi

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



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

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





# **NOILE CAMIOANE ELECTRICE PENTRU TRANSPORT REGIONAL DISPONIBILE ACUM ÎN ROMÂNIA**



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

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

**SCANIA**