

■ **FLORIN SPĂȚARU, MINISTRUL ECONOMIEI:** “Investitorii din sectorul producției de baterii, sprijiniți prin scheme de ajutor de stat ad-hoc”  
**PAGINA 2**

■ **ADRIAN SANDU, SECRETAR GENERAL ACAROM:** “Avem creșteri de costuri pe toate planurile în industria auto, din cauza prețurilor energiei”  
**PAGINA 3**

■ **VASILE ȘTEFĂNESCU, PREȘEDINTELE COTAR:** “Nu avem capacitatea financiară necesară pentru generalizarea introducerii mașinilor electrice în activitatea de taxi”  
**PAGINA 4**

■ **CLAUDIU SUMA, CEO LEKTRI.CO:** “Trendul ascendent al pieței automobilelor electrice, afectat de criza semiconductorilor”  
**PAGINA 6**



■ **FLORIN COTEA, GENERAL MANAGER FLO AUTO LEASE SRL:** “Criza semiconductorilor a dus la o creștere a achiziției mașinilor second-hand”  
**PAGINA 7**

■ **CE propune trecerea obligatorie la Euro 7**  
**PAGINA 8**

■ **Grenadier 4x4, noul vehicul propus de Ineos Automotive**  
**PAGINA 8**

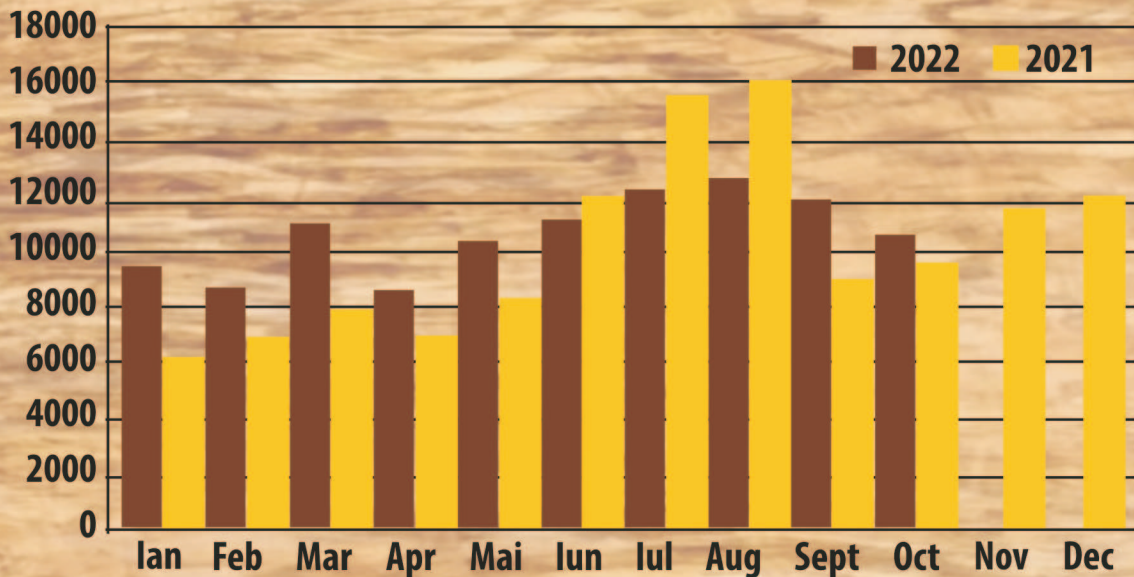
SUPLIMENT  
GRATUIT

**BURSA**  
ZIARUL OAMENILOR DE AFACERI

14%

din Produsul Intern  
Brut îl reprezintă  
producția  
auto

## Înmatriculări autoturisme (unități)



*Majoritatea bateriilor de care se produc în acest moment sunt pe bază de litiu-ion, iar producătorii care doresc să vină și să investească în România au în planul de acțiune dezvoltarea activităților de producție pentru litiu-ion, la care vor adăuga componenta de reciclare, de recuperare a materiei prime pentru a putea fi folosită în continuarea activității, după cum ne-a spus Florin Spătaru, ministrul Economiei. Oficialul ne-a precizat: „Noi derulăm în acest moment proiectul IPCEI pentru cercetare, dezvoltare și producție de prototip, cu un buget de 500 milioane euro, proiect prevăzut în Planul Național de Redresare și Reziliență. Acest proiect ar reprezenta încă un avantaj în dezvoltarea unei unități de producție, dar trebuie să ținem cont că decizia de creare a unei unități de producție în domeniul semiconductorilor este una care nu va fi luată într-un termen foarte scurt”.*

## Mașina noastră cea de toate zilele

Industria automotive reprezintă primul segment de activitate din ramurile industriei românești. Compania Dacia SA a ocupat și în acest an, în toate topurile firmelor, locul 1 pentru activitatea de export, iar uzina Ford de la Craiova are un nou management care își propune să urce rapid în noua piață a vehiculelor electrice și hibrid. Mai mult, Dacia SA se află în top 3 al producătorilor europeni privind activitatea de export.

Noul trend la nivel european, stabilit prin țintele incluse în Green Deal, din care prima bornă urmează a fi atinsă în 2035 – când producătorii auto din UE nu vor mai avea voie să pună în vânzare decât mașini electrice, începe să se manifeste și în piața automotive din țara noastră, iar acest fapt se reflectă în statisticile lunare ale Asociației Producătorilor și Importatorilor de Automobile (APIA), care ne arată o creștere spectaculoasă a numărului de automobile electrice vândute. Astfel, automobilele full electrice vândute reprezintă 8,1% din piață, în primele zece luni ale anului 2022 față de anul 2021, când reprezentau doar 2,7%. Dacă adăugăm la mașinile electrice și pe cele full hibrid (care dispun și de propulsie electrică fără încărcare din sursă externă), atunci autoturismele verzi sau mai puțin poluante dețin o cotă de piață

de 20,8%, care depășește cu 6,8% și 7.080 unități vândute cota deținută de motoarele diesel.

La acest efort, la care a contribuit și compania Dacia prin cele 4567 de mașini full electrice Dacia Spring vândute în România în primele zece luni ale anului curent, se vor adăuga în primele luni ale anului viitor și unitățile Dacia Jogger, un autoturism de șapte locuri, hibrid, care în orașe va funcționa doar electric, așa cum au susținut recent, în cadrul Topului Național al Firmelor – eveniment organizat de Camera de Comerț și Industrie a României - reprezentanții celui mai vechi producător auto din țara noastră.

Pe lângă Dacia, și Ford nu vor mai avea voie să pună în vânzare primele mașini full electrice produse de uzina respectivă. Preocuparea reprezentanților industriei automotive pentru respectarea țăintelor din Green Deal privind decarbonizarea pare însă a fi amenințată de criza din energie care continuă și de actualul conflict armat din Ucraina, incidente care și-au pus amprenta negativă asupra prețurilor la gaze naturale și la electricitate și au accentuat distorsiunile din lanțurile de aprovizionare cu materialele necesare industriei respective. Din cauza crizei acute a microcipurilor, termenii de livrare a autoturismelor către clienți a crescut. Norii negri care amenință

industria europeană, în ansamblul său, par să nu se fi risipit, atât timp cât Uniunea Europeană, în privința materiilor prime critice necesare inclusiv industriei auto – mai ales în ceea ce privește fabricarea bateriilor atât de necesare mașinilor electrice, este tributară sau mai bine zis dependentă de alte state din lume, dintre care cel mai mare furnizor este China. Această dependență dictează nu doar modul și timpii de livrare a produselor respective, ci și prețul lor, preț care a crescut constant și care se va regăsi în costurile de producție a automobilelor electrice urmând să fie suportat, în cele din urmă, de către clienți.

Mai mult, dependența respectivă și criza semiconductorilor se pare că pun în pericol însăși atingerea obiectivului propus de Green Deal pentru anul 2035, când producătorii de automobile din Europa sunt obligați să fabrice și să vândă doar mașini electrice. De aceea, marile grupuri producătoare din automobile din Europa au solicitat recent Comisiei Europene să revizuiască ținta propusă pentru 2035, în sensul amânării acesteia, și așteaptă ca acest lucru să fie aprobat în urma evaluărilor periodice efectuate din doi în doi ani de către experții instituției de la Bruxelles.

În acest context, asupra economiei și industriei europene își face simțită umbra noii decizii a administrației Biden care dorește pomparea a 369 miliarde dolari în

industria americană și care le cere propriilor cetățeni să cumpere doar produse Made in USA. Decizia administrației de la Washington a creat neliiniști pe bătrânul continent, liderii de la Bruxelles afirmând că este nevoie de contramăsuri, pentru că în lipsa lor am putea asista la o deindustriizare a Europei. De aceea, liderii UE ar urma să dezbată, cu prilejul summitului privind Balcanii de Vest din 6 decembrie, și în ocazia ședinței Consiliului European de la mijlocul lunii decembrie, un pachet de măsuri prin care industria europeană – inclusiv industria automotive – să fie subvenționată pentru a-și păstra competitivitatea la nivel global. Soluția respectivă este solicitată chiar de marile corporații și companii de la nivel european și ea a început să fie aplicată, individual în Germania, unde guvernul de Berlin a decis alocarea a 200 miliarde euro pentru sprijinirea industrii.

Din tabloul de mai sus reiese că, deși vremurile par să fie dificile pentru economia europeană, industria automotive reușește să inoveze și să producă în continuare autoturisme care să se încadreze în toate normele de mediu stabilite, atât în UE, cât și la nivel global. Dacă inovarea va aduce cu timpul și o soluție fiabilă care să reducă prețul bateriilor, atunci chiar vom putea vorbi despre autoturismul full electric ca despre mașina noastră cea de toate zilele. ■



AUTORITATI

FLORIN SPĂTARU, MINISTRUL ECONOMIEI:

“Investitorii din sectorul producției de baterii, sprijiniți prin scheme de ajutor de stat ad-hoc”

Industria automotive din țara noastră reprezintă unul dintre cei mai mari contribuitori la produsul intern brut, deși criza pandemică, criza energetică și problemele din lanțurile de aprovizionare accentuate de războiul recent din Ucraina și-au pus amprenta și asupra activității din acest sector economic. Cu toate acestea, autoritățile centrale susțin că au demarat o serie de proiecte prin care se urmărește sprijinirea acestei ramuri industriale importante, atât prin prisma realizării unor capacități de producție care să le satisfacă nevoia de baterii și de semiconductori, cât și prin prisma asigurării plății unui preț corect la energie. Despre aceste aspecte și nu numai, am discutat, în cadrul unui interviu, cu Florin Spătaru, ministrul Economiei.

**Reporter:** Care este situația industriei auto din țara noastră în acest moment?

**Florin Spătaru:** Industria auto românească, cu impact semnificativ în economie – 14% din Produsul Intern Brut îl reprezintă producția auto -, trece printr-o serie de transformări, pentru că toate aceste modificări la nivel european și trecerea către e-mobilitate au impact și asupra producției de componente și producției de mașini românești. Cu toate acestea, România este una dintre țările producătoare de mașini. Problemele apărute pe lanțurile de producție au avut un impact asupra activității celor două mari fabrici existente în țara noastră – Dacia Renault și Ford – dar pe de altă parte România produce și nu au fost sesizate întreruperi ma-

România, iar în perioada următoare vom veni cu propuneri concrete pentru a începe aceste investiții.

**Reporter:** Deschiderea unor capacități de producție a fost stabilită pentru anumite zone din țară?

**Florin Spătaru:** Decizia privind localizarea acestor unități de producție aparține investitorului. Noi am sprijinit acest demers împreună cu autoritățile locale, în funcție de specificul fiecărei zone, iar Ministerul Economiei va iniția o schemă de ajutor de stat pentru acest lucru.

**Reporter:** Nu se pot face investiții pe HG 807/2014?

**Florin Spătaru:** Nu. Vor fi stabilite scheme de ajutor de stat ad-hoc.

*"Cred că este important pentru România să aloce resurse financiare pentru menținerea acestui sector economic și pentru asigurarea acestei transformări a sectorului automotive, pentru că e-mobilitatea trebuie să reprezinte un obiectiv pentru noi, atât din punct de vedere al producției de componente, producției de mașini, cât și din punct de vedere al dezvoltării rețelei de alimentare".*

jore. Modificarea de acționariat de la Ford Craiova duce de asemenea la un program accelerat de trecere către producția de mașini electrice, în timp ce cei de la Dacia au un proiect numit Dacia Jogger.

**Reporter:** Pentru că ați menționat mașinile electrice, o problemă importantă cu care se confruntă constructorii este criza semiconductoarelor, mai bine zis întârzierile din lanțurile de aprovizionare. Ce face Ministerul Economiei pentru a rezolva această situație? Știu că ați demarat un program privind microelectronica și că recent s-a semnat la Bruxelles un memorandum privind domeniul bateriilor...

**Florin Spătaru:** De fapt este vorba despre o scrisoare de intenție. Noi am avut o discuție cu compania IMEC, unul dintre principalii producători de semiconductori prototip și ne-am întâlnit cu reprezentanții firmei respective în cursul acestei luni, la București. De asemenea, am demarat discuții concrete de colaborare cu diverse companii sau universități din România. Ne dorim ca împreună cu cei de la IMEC să creăm un proiect prin care o parte dintre aceste prototipuri să fie realizate în România și să fie testate. Pe de altă parte, în acest demers de crearea unei infrastructuri pentru realizarea de baterii pentru mașinile electrice, noi suntem în acest moment în legătură cu un număr de producători care își doresc să facă investiții în

Proiectul de extragere a grafenului din minele Salrom, în stand-by

**Reporter:** O altă problemă importantă în industria auto o reprezintă materiile prime și pământurile rare. La un moment dat se vorbea despre extracția grafenului de la Salrom. Se mai mișcă ceva în această direcție?

**Florin Spătaru:** Salrom SA are ca obiectiv realizarea unui studiu de fezabilitate, dar în condiții de legalitate. Demersul inițiat în 2021 avea câteva probleme legislative, legate în special de proprietatea și licențele pe care Salrom le are pe minele de grafen de la Ungurelași și Cătălina. După ce vor fi clarificate aceste aspecte, se va demara studiul de fezabilitate pentru identificarea unei potențiale investiții în acea zonă. Dar, pe de altă parte, majoritatea bateriilor care se produc în acest moment sunt pe bază de litiu-ion, iar producătorii care doresc să vină și să investească în România au în planul de acțiune dezvoltarea activităților de producție pentru litiu-ion, la care vor adăuga componenta de reciclare, de recuperare a materiei prime pentru a putea fi folosită în continuarea activității.

**Reporter:** Știu că vă doriți ca



Uniunea Europeană să aprobe o investiție în domeniul semiconductoarelor în țara noastră. Există speranță că în maximum doi ani vom avea o fabrică de semiconductori în țara noastră?

**Florin Spătaru:** Investiția în acest domeniu este o investiție de mare anvergură, iar impactul economic este major. De aceea, noi am transmis către Comisia Europeană o sinteză a avantajelor competitive pe care România le-ar avea în domeniul semiconductoarelor. Menționez că noi mai derulăm în acest moment proiectul IPCEI pentru cercetare, dezvoltare și producție de prototip, cu un buget de 500 milioane euro, proiect prevăzut în Planul Național de Redresare și Reziliență. Acest proiect ar reprezenta încă un avantaj în dezvoltarea unei unități de producție, dar trebuie să ținem cont că decizia de creare a unei unități de producție în domeniul semiconductoarelor este una care nu va fi luată într-un termen foarte scurt. Avem mai multe discuții cu potențiali investitori, dar cred că va trebui să realizăm și un studiu tehnic în care vom clarifica zonele în care o astfel de inve-

le acestui demers: crearea unei fabrici de semiconductori și asigurarea de semiconductori în situații de criză.

**”Companiile din industria auto trebuie să fie considerate consumatori energointensivi”**

**Reporter:** Marile companii auto de la nivel european susțin că nu pot respecta ținta din anul 2035 privind interdicția producerii și vânzării în showroom-uri din acel an a autoturismelor diesel sau pe benzină. Ele solicită Comisiei Europene amânarea acestui termen limită. Cum se prezintă țara noastră din acest punct de vedere?

**Florin Spătaru:** România a susținut extinderea acestui termen de trecere de la producția motoarelor cu ardere internă la producție de motoare electrice sau producție de mașini bazate pe motoare electrice. De asemenea am fost de acord cu

are discuții concrete cu potențiali investitori în această zonă. Prin crearea unor unități de producție de baterii și reciclarea lor vom reuși să asigurăm o bază importantă pentru cei doi mari producători de autoturisme din România.

**Reporter:** Are țara noastră forța de muncă calificată pe care o caută aceste companii ca să lucreze în viitoarele capacități de producție?

**Florin Spătaru:** Pentru asta am semnat cu cei de la InnoEnergy un protocol împreună cu Ministerul

*"În PNRR sunt incluse un număr de 30.000 de stații de alimentare pentru mașinile electrice. Împreună cu Ministerul Energiei și cu ACAROM vom veni cu propuneri pentru ca acest demers să fie implementat cât mai repede în România. Fără o rețea corespunzătoare de alimentare nu vom reuși să implementăm e-mobilitatea în țara noastră".*

Educației pentru dezvoltarea unor programe educaționale atât în domeniul vocațional cât și la nivel universitar, pentru crearea acestei forțe de muncă sau acestor competențe, mai degrabă. Este un demers pe termen lung, dar pe care îl vom începe. Cei de la InnoEnergy așteaptă semnarea unor parteneriate cu universitățile din țara noastră. Eu, personal, am discutat cu Universitatea din Galați pentru dezvoltarea unor proiecte de formare pe termen scurt, de reconversie profesională, programe de șase luni, cât și introducerea unor astfel de programe în curricula universitară începând cu toamna anului viitor.

**Reporter:** Se apropie sezonul rece, iar companiile din domeniul auto, fiind mari consumatoare de energie, se plâng de faptul că autoritățile nu au rezolvat încă problema privind prețul pe care ele îl achită pentru electricitate și energia termică. Sunt companii care înregistrează dificultăți financiare, deoarece nu s-au încadrat la cate-

goria IMM-uri și au fost nevoite să plătească prețul întreg la electricitate. Ce demersuri ați făcut, pe lângă Ministerul Energiei, pentru ca industria auto să beneficieze de un preț corect la electricitate?

**Florin Spătaru:** La adoptarea OUG 119/2022, Ministerul Economiei a propus ca marii consumatori energointensivi să poată semna contracte bilaterale cu producătorii de energie din țara noastră. Am discutat ca firmele din industria automotive să fie considerate consumatori energointensivi, dar mecanismul creat de OUG 119 și o eventuală modificare a acestui act normativ astfel încât să reglementăm prețul energiei va avea consecințe benefice asupra industriei. Am reînceput discuțiile cu toate sectoarele economice, pentru a veni cu propuneri concrete privind modificarea OUG 119 privind prețurile la energie și la gaz.

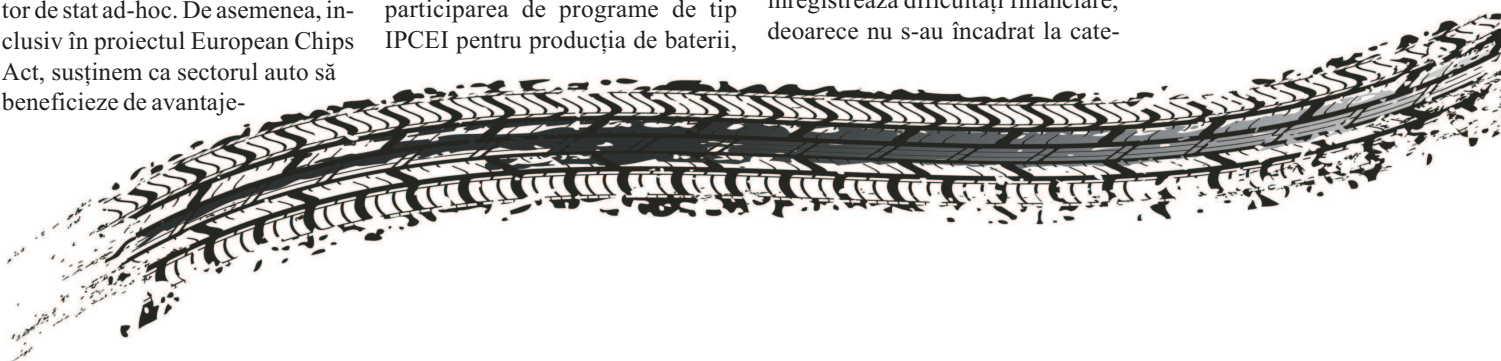
**Reporter:** Permite regulamentele europene ca și industria automotive să se înscrie în aceste scheme de ajutor?

**Florin Spătaru:** Deocamdată nu, dar este o propunere pe care am trimis-o Comisiei Europene, de extindere a categoriei sectoarelor economice care se încadrează în această categorie a consumatorilor energointensivi.

**Reporter:** Ce trebuie să facem pentru a atinge țintele privind e-mobilitatea?

**Florin Spătaru:** Cred că este important pentru România să aloce re-

A CONSEMNAȚ  
GEORGE MARINESCU





ASOCIATII

ADRIAN SANDU, SECRETAR GENERAL ACAROM:

“Avem creșteri de costuri pe toate planurile în industria auto, din cauza prețurilor energiei”

**C**riza din energie și sincopel apărute în lanțurile de aprovizionare, accentuate de războiul din Ucraina, și-au pus amprenta și asupra industriei automotive din țara noastră, care a înregistrat în acest an o creștere exponențială a costurilor de producție, chiar dacă activitatea s-a derulat în primele trei trimestre la parametrii din anul pre-pandemic 2019. Cele două fabrici mari de automobile din țara noastră – Dacia Renault și Ford – și furnizorii acestora își doresc dezvoltarea producției și urmărirea trendului european în privința producerii de vehicule electrice, dar un impediment major îl reprezintă infrastructura precară din țara noastră privind stațiile de încărcare electrică, fapt care are un impact major asupra deciziei clienților ce ar dori să achiziționeze un autoturism full-electric. Despre toate aceste aspecte, am realizat un interviu cu Adrian Sandu, secretar general al Asociației Constructorilor de Automobile din România (ACAROM).

**Reporter:** Care este situația companiilor constructoare de automobile din țara noastră, ținând cont de faptul că în cursul anului 2022 s-au confruntat cu mai multe crize suprapuse – criza energetică, lipsa semiconductoarelor, problemele din lanțurile de aprovizionare – adâncite și de războiul din Ucraina?

**Adrian Sandu:** Pe primele trei trimestre am înregistrat un plus de producție comparativ cu aceeași perioadă a anului trecut și cu aceea din 2020, plus care ne permite să ne situăm la nivelul anului 2019, an de precizie. Putem spune că ambele uzine de automobile din România au produs bine în primele nouă luni ale acestui an, ajungând la 382.000 de unități. Se pare că prin eforturile direcțiilor de cumpărări și ale departamentelor de achiziții din companiile respective s-au găsit soluții cu privire la problema legată de aprovizionare cu componente și materiale atât din zona Rusia-Ucraina, care a fost blocată din luna februarie și care continuă să fie blocată și în prezent, și aprovizionarea cu anumite componente electronice. Evident că nu există un flux continuu, un flux normal de

nu s-au putut face. Probabil că lipsa semiconductoarelor se va mai simți în industria automotive undeva până în perioada martie-aprilie 2023. Asta dacă nu mai apar alte “surprize”.

**Reporter:** Conform situațiilor prezentate anul acesta, se observă o tendință a creșterii pieței automobilelor electrice. Este loc de mai bine sau se poate vorbi deocamdată despre o cerere timidă în privința acestor vehicule?

**Adrian Sandu:** Este un trend la nivel european acela de a face o tranziție către electrificarea transportului în general, nu doar a transportului cu autoturisme. Acest trend este impulsat și de programul Comisiei Europene “Fit for 55”, care prevede o decarbonizare a transportului până în anul 2035. Aceasta înseamnă că la nivelul anului 2035 ținta de reducere de emisii de carbon trebuie să fie undeva la 90% ceea ce se traduce prin imposibilitatea de a pune în piață, ca vânzare de autovehicule noi, a vehiculelor cu motoare termice, fie că sunt bazate pe diesel, benzină sau GPL, fie că sunt vehicule hibride care au în compo-



la ora actuală nu există niciun vehicul hibrid care să aibă emisiile reglementate la nivelul respectiv. Dacă nu se va schimba nimic și dacă Comisia nu va lua o altă decizie până la nivelul anului 2035, automat în acel an vom vedea în showroom-uri propuse la vânzare numai vehicule electrice.

Conceptul market-driver, uitat de Comisia Europeană în cazul vehiculelor electrice

**Reporter:** Este pregătită industria automotive din țara noastră să facă acest pas uriaș în 2035? Că am văzut, la nivel european, marii constructori care solicită o amânare a acestui termen privind emisiile zero pentru mașinile noi.

**Adrian Sandu:** Industria auto la nivel european investește anual 60 miliarde euro în cercetare-dezvoltare-inovare, re tehnologizare și așa mai departe. O mare parte din aceste investiții s-au dus în ultimii ani în reducerea emisiilor noilor vehicule. Dacă ne referim numai la faptul că acum avem Euro 6 și chiar se discută anul acesta despre Euro 7, putem spune sincer că s-au făcut pași uriași în vederea depoluării a sectorului de transport auto. Totodată nu este problema doar legată de investițiile din sectorul auto, de ceea ce face industria și dacă este pregătită. Nu este de ajuns să pui în piață doar vehicule electrice. Industria auto se va adapta, va cerceta, va avea noi produse și va pune în piață vehicule electrice, dar mai sunt necesari și alți factori precum infrastructura de încărcare a acestor vehicule. Ea trebuie să fie disponibilă și suficientă. Atât timp cât noi ne aflăm ca țară pe ultimele locuri din Europa la viteza de dezvoltare a infrastructurii de încărcare pentru vehicule electrice... Teoretic, în Europa ar trebui să se inaugureze săptămânal circa 16.000 de puncte de încărcare noi pentru ca obiectivul stabilit pentru 2035 să fie atins corespunzător, an în care ar trebui să avem 3 milioane de puncte de încărcare a vehiculelor

electrice la nivel european. Vedem că acest lucru nu se întâmplă. Suntem undeva la aproximativ o cincime din obiectivul stabilit. În acest caz este posibil să apară “deranjamente” în piață astfel încât cei care vor opta pentru achiziția unui vehicul full-electric, la un moment dat, dacă nu au soluția de a încălca vehiculul acasă, să se trezească în imposibilitatea de a îl încălca pe drum. Fiindcă benzinării avem, dar nu avem și stații de încărcare dezvoltate în același ritm precum sunt amplasate benzinăriile la ora actuală. Apoi, schimbarea pieței trebuie să vină ca și o consecință a schimbării comportamentului consumatorului, nu a impunerii unor anumite condiții consumatorilor. În engleză se spune market-driver, adică piața trebuie să ceară schimbarea. Dacă pui în piață anumite vehicule și anumite tehnologii, este exact ca la telefoanele mobile unde piața a cerut ca să avem smart-phone-uri, pentru că până la apariția lor aveam telefoane cu butoane. Dacă obligai toți producătorii să pună la dispoziție smart-phone-uri de la un moment zero, nu se știe dacă consumatorii priveau cu aceeași dispoziție sau același interes o astfel de măsură.

60% din stațiile de încărcare din Europa se află în Germania și Olanda

**Reporter:** Ați spus că, de fapt, este o condiție impusă la nivel european să se treacă la vehicule cu emisii zero în 2035.

**Adrian Sandu:** Tocmai. Deci nu mai vorbim despre market-driver, vorbim despre o impunere reglementară. S-a introdus un regulament la nivel euro-

pean și ținând cont de el nu se vor mai putea vinde la nivelul anului 2030 decât vehicule cu emisii zero. Se mai discută despre punerea în circulație a unor vehicule care folosesc benzine sintetice, care să aibă emisii zero de carbon, dar aceste benzine sintetice sunt foarte scumpe în acest moment, iar tehnologia utilizată este extrem de scumpă și disponibilitatea ei este aproape de zero. Ele există doar la modul de cercetare, în curs de testare. Un fapt bun pe care l-a acceptat Comisia este evaluarea acestui parcurs din doi în doi ani, astfel încât să se vadă unde s-a ajuns cu respectivele obiective, ce trebuie făcut în continuare și cum să facem să ne adaptăm așa încât să atingem obiectivele respective până la termenul propus.

**Reporter:** În această perioadă, dat fiind prețurile fluctuante în sus la electricitate, s-a observat o modificare a deciziei celor care ar fi dorit să cumpere o mașină electrică? Au fost clienți care deși doreau să cumpere la începutul anului un astfel de vehicul, au renunțat ulterior motivând că alimentarea cu electricitate este prea costisitoare?

**Adrian Sandu:** Nu am informații în acest sens, dar vă pot spune că atunci când ieși o decizie cu privire

la încălca mașina electrică. Disponibilitatea rețelei de încălcare va pune pe gânduri multă lume cu privire la achiziționarea unui vehicul full-electric. De exemplu, peste 60% din stațiile de încălcare la nivelul întregii Europe se află doar în două state din UE: Germania și Olanda.

Costuri triple la energie și materii prime

**Reporter:** Vine iarna și Comisia Europeană ne cere o reducere a consumului de energie și folosirea energiei din surse regenerabile. Care este situația companiilor constructoare de mașini? Sunt pregătiți cele două uzine și furnizorii lor din țară să treacă peste ceea ce se anunță în sezonul rece? Cât reprezintă în acest moment costurile cu energia din cifra de afaceri a unei companii constructoare de mașini?

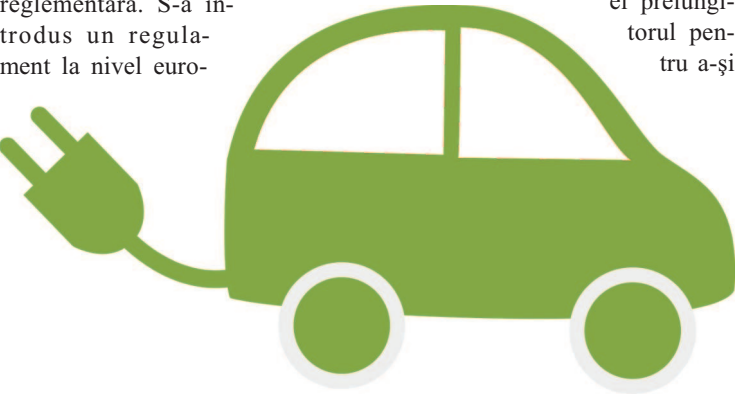
**Adrian Sandu:** Costurile respective variază în funcție de profilul de fabricație al fiecărei companii. Cei care lucrează de exemplu scaune sau huse pentru scaune, textile și așa mai departe, au costuri mai scăzute. Cei care produc

*"Teoretic, în Europa ar trebui să se inaugureze săptămânal circa 16.000 de puncte de încărcare noi pentru ca obiectivul stabilit pentru 2035 să fie atins corespunzător, an în care ar trebui să avem 3 milioane de puncte de încărcare a vehiculelor electrice la nivel european".*

la un bun de larg consum – printre care se înscriu și vehiculele -, clientul respectiv trebuie să cunoască toate aspectele care stau la baza deciziei de achiziție fie a unui vehicul electric, fie a unui vehicul pe benzină sau a unui vehicul alimentat cu GPL. Iar costurile de utilizare și de întreținere, pe lângă costul de achiziție, mai bine zis raportul dintre toate aceste trei costuri trebuie să fie unul avantajos, în favoarea vehiculului pe care vrei să îl cumperi. Probabil că, dacă prețul la electricitate va continua să fie ridicat, va avea un impact negativ asupra deciziei de cumpărare a unor astfel de vehicule, dar depinde foarte mult și de soluția de încălcare pe care o adopți. Dacă stai la casă, poți să îți pui o priză în curte alimentată de la un panou fotovoltaic. Dacă stai la bloc, este mai greu să încarci un astfel de vehicul full-electric. 99,99% din complexe de locuințe nu au zone dedicate de încălcare pentru vehiculele electrice. Nu cred că cineva va vorbi cu vecinul de la parter să îl lase să tragă de la el prelungitorul pentru a-și

componente metalice prelucrate au costuri mai ridicate cu energia și consumul de energie diferă. Cert este că aceste costuri au crescut foarte mult, cu 100%, chiar cu 300% în cazul unor companii. Nimeni nu a putut să ia energie electrică mai ieftină fiindcă nu a avut de unde. La fel și în privința achiziționării gazelor naturale. Acum, în ultimele două luni, a apărut și o problemă cu compensarea, deoarece companiile care nu au fost considerate IMM-uri nu au mai primit compensarea costurilor la energie și au fost nevoite să plătească prețul întreg, din piața liberă. Automat, toate aceste costuri s-au dus în prețul final al componentelor fabricate și livrate către clientul final, care este producătorul de vehicule. Acum, nici acesta din urmă nu a rămas la costuri constante cu energia electrică și cu gazele naturale, fiindcă și el consumă energie și ar trebui să își facă adaptări ale costului cu energia. Făcând aceste adaptări și actualizări, prețul final al mașinilor produse a crescut, pentru că nu ai unde să te duci cu costul la energie. Suportă o parte din el, mai negociezi cu furnizorii, dar cât să negociezi pentru că toată lumea, pe întregul lanț, a avut costurile în creștere. Dacă ar fi doar energia electrică și gazele naturale, ar fi ceva, dar din plătit nu sunt doar ele. Prețurile la materii prime s-au dublat, chiar triplat pe alocuri la plastic, cauciuc și oțel, deci vorbim despre creșteri de costuri pe toate planurile.

**Reporter:** Vă mulțumim! ■



aprovizionare cum era cel din perioada preciză, dar există toate premisele ca aceste aspecte să fie rezolvate și să revenim la un flux de fabricație normal.

**Reporter:** În aceste condiții, care sunt perspectivele pentru finalul anului 2022?

**Adrian Sandu:** Speranțele sunt de a depăși nivelul anului 2019 la nivel de producție. Dacă va fi așa, va fi foarte bine.

**Reporter:** La nivel european se discută despre lipsa semiconductoarelor. Se resimte această lipsă și la nivelul industriei automotive din țara noastră?

**Adrian Sandu:** S-a simțit începând cu luna februarie 2021, ceea ce a dus la oprirea temporară, două luni, a fabricației de componente electronice. S-a simțit această lipsă și în anul 2022 și continuă să se facă simțită în anumite perioade, fiind influențată inclusiv de anumite efecte ale pandemiei, mai ales în China, stat care a închis temporar anumite zone și astfel livrările de componente și materiale

nența lor și motoare electrice. Astfel că acest trend va continua în perioada următoare mai ales datorită anunțurilor constructorilor de a renunța la motorizările diesel în echiparea noilor vehicule. Teoretic se va face o tranziție de la motoare termice către vehicule hibride și apoi către vehicule full-electrice. Deja în piață au apărut o serie de vehicule full-electrice, disponibile în acest moment, iar piața din România a acționat, impulsată și de trendul european, dar mai ales de vânzările acestor vehicule mai verzi, achiziționarea lor fiind susținută de programele Rabla și Rabla Plus lansate de Ministerul Mediului.

**Reporter:** Ați vorbit despre o tranziție de la clasic la full-electric. Cât estimați că va dura această tranziție?

**Adrian Sandu:** Tranziția va dura până în 2030. Undeva la nivelul anului 2030, nu vor mai fi acceptate la intrarea în piață decât vehicule cu emisii zero de carbon sau aproape de zero. Vă dați seama că

*"Putem spune că ambele uzine de automobile din România au produs bine în primele nouă luni ale acestui an, ajungând la 382.000 de unități".*



# PIATA

VASILE ȘTEFĂNESCU, PREȘEDINTELE COTAR:

# “Nu avem capacitatea financiară necesară pentru generalizarea introducerii mașinilor electrice în activitatea de taxi”

**T**intele introduse de Comisia Europeană în Green Deal privind decarbonarea transportului auto le dă mari băți de cap companiilor din domeniu, fie că vorbim despre firmele de transport marfă, de distribuție, de curierat sau de transport de persoane. Înlocuirea mașinilor existente acum în parcurile auto ale companiilor cu autovehicule electrice implică cheltuieli substanțiale, care nu pot fi susținute de firmele respective ce se confruntă în această perioadă cu creșterea prețurilor la carburanți, la energie, dar și cu inflația galopantă și reducerea cererii. De aceea, firmele de transport ar dori o derogare sau o amânare a îndeplinirii ȳntelor de decarbonare prevăzute pentru transportul rutier pentru anul 2035 și anul 2050. Despre toate aceste aspecte, dar și despre activitatea de transport rutier de persoane în regim de ne-a vorbit, în cadrul unui interviu, Vasile Ștefănescu, președintele Confederației Operatorilor de Transport Autorizați din România (COTAR).

**Reporter:** Uniunea Europeană a stabilit ca, începând din 2035, companiile constructoare de mașini să nu mai fabrice și să nu mai vândă autoturisme cu motoare cu ardere internă, ci doar vehicule care nu poluează. Sunteți pregătiți pentru așa ceva?

**Vasile Ștefănescu:** Nu ai cum să mergi numai cu mașini electrice,

*"În următoarea decadă nu avem cum să aducem mașini electrice, deoarece nu există capacitatea financiară necesară nu doar pentru activitatea noastră de transport, dar nici pentru cetățenii de rând".*

pentru că acest lucru ar presupune acordarea de la bugetul de stat sau din fondurile europene a unor subvenții importante companiilor de taxi și companiilor din transportul alternativ de persoane pentru înlocuirea parcurilor auto actuale. În acest moment, marea majoritate (aproape 90%) a autoturismelor din parcurile auto ale companiilor de taxi au instalații GPL, fapt care a redus gradul de poluare a acestor mașini.

**Reporter:** Ce se va întâmpla însă în anul 2050, când pe drumurile din Uniunea Europeană ar mai rămâne doar 20% din vehiculele cu motoare cu ardere internă? Ar avea companiile românești de taxi sumele necesare pentru înlocuirea parcurilor auto existente cu cele alcătuite numai din autoturisme electrice?

**Vasile Ștefănescu:** E mult timp până în 2050, dar aș face o predicție pentru următorii 5-10 ani. În următoarea decadă nu avem cum să aducem mașini electrice, deoarece nu există capacitatea financiară necesară nu doar pentru activitatea noastră de transport, dar nici pentru cetățenii de rând. Nimeni nu poate să spună că mâine își va înlocui mașina cu una electrică. Priviți la prețurile autoturismelor electrice și luați în considerare că bateriile acestora sunt garantate pentru o perioadă cuprinsă între 5 și 7 ani.

După aceea, e obligatorie achiziționarea unei noi mașini electrice, deoarece prețurile acumulatoarelor reprezintă jumătate din prețul unui autoturism electric nou, în acest moment. La noi nu s-au dat niciodată subvenții pentru transportul de persoane în regim de taxi; deci nu există subvenție la achiziționarea unui autovehicul nou.

**Reporter:** Dar programele Rabla și Rabla Plus nu vă pot ajuta să schimbați parcurile auto?

**Vasile Ștefănescu:** Ba da, dar suma este infimă. Dacă achiziționezi o mașină electrică în valoare de peste 30.000 euro, îți scade din preț 10.000 euro. Deci tot îți rămâne o valoare consistentă de achitat, de peste 20.000 euro. Or la tariful existent astăzi, la prețul per litru de carburant – că și la GPL a crescut prețul -, de unde să luăm restul sumei? Uitați-vă la cât a ajuns iarăși prețul litrului de motorină la pompă: 9,10 lei sau chiar 9,50 lei. Mi-e și frică să mă gândesc la ce se va întâmpla în perioada ianuarie – martie 2023 și cum vom ieși în primăvara anului viitor. Iar la situația asta se adaugă și scăderea comenziilor, inclusiv pe transportul rutier de marfă.

## Probleme în transportul rutier de persoane

**Reporter:** Care este situația transporturilor de persoane, în regim taxi, din țara noastră?

**Vasile Ștefănescu:** Ne confruntăm cu concurența neloială făcută de firmele de transport alternativ, care a dus la un adevărat haos în transportul de persoane în regim de taxi și închiriere. Ați văzut că, în urma controalelor făcute în ultima vreme, instituțiile abilitate au găsit la companiile respective câte 600-800 de angajați fără contracte de muncă, fără să plătească taxe la stat, dar nu știm ce măsuri s-au luat, pentru că nimeni nu spune nimic. Au fost verificate două-trei companii, din zeci de companii existente la nivel național, care au aceeași metodă de lu-



cru. Numai în zona București-Ilfov, la ora actuală, sunt peste 20.000 de mașini autorizate pentru transport alternativ de persoane de către Autoritatea Rutieră Română. Pe când la taxi, din 10.269 de autorizații pe București, sunt în acest moment pe stradă vreo 4000 – maximum 5000 de taxiuri.

Asta arată că în acest moment transportul de persoane nu este corelat. Atunci când a fost adoptată în Parlament legea transportului alternativ, unul dintre motive a fost acela că ar reprezenta o oportunitate pentru studenții din Capitală sau din orașele mari să practice o meserie și să mai câștige un ban. La ora actuală nu există niciun student, ci firme care fac evaziune fiscală, companii care lucrează cu acești șoferi care au mașinile proprii și nu sunt angajați, dar care beneficiază ca și un angajat de toate drepturile legale. Sunt aceste societăți comerciale pe transport alternativ care fac evaziune fiscală și fraudă, pentru că neavând angajați nu plătesc taxe și impozite, încasările se duc direct în bugetele firmelor respective, care scot banii cash

pentru a plăti șoferii respectivi. Organele fiscale și alte instituții de control ar trebui să verifice toate aceste aspecte, mai ales că această situație din București se regăsește la nivelul întregii țări, în toate marile orașe.

**Reporter:** Firmele respective au susținut întotdeauna că parcul auto pe care îl dețin este mai nou decât cel al firmelor de taximetrie clasice.

**Vasile Ștefănescu:** Noi suntem înregistrați peste tot cu parcurile auto deținute pentru transportul în regim de taxi: la Poliție și la primării. Haideți să vedem ce parcuri auto avem noi și ce parcuri au companiile respective. Legea transportului alternativ de persoane stipulează că activitatea poate fi desfășurată cu autoturisme care au maximum 15 ani vechime. Pe când legea 38/2003 privind transportul în regim de taxi, cu toate că și transportul alternativ este un taxi mascat, ne obligă să nu avem în parcul auto activ autoturisme mai vechi de 10 ani. Marea majoritate a par-

curilor auto ce aparțin companiilor de taximetrie nu au autoturisme cu vechime mai mare de șase ani, pe când cei de la transport alternativ merg cu mașini de 15 ani vechime. Adică pentru ei nu contează că mașina e veche, că produce noxe care contribuie din plin la schimbările climatice, iar noi nu înțelegem aceste aspecte din activitatea com-

*"În domeniul asigurărilor, în ultimele șapte luni tarifele polițelor de asigurare au crescut substanțial. Numai asigurarea RCA a crescut cu 200% sau chiar 250%. Păi dacă eu, în calitate de companie de taxi, plătesc asigurare RCA pe firmă, iar cei de la transportul alternativ plătesc asigurare ca persoane fizice, individuale, se poate vorbi iarăși despre o concurență neloială care nu este observată de Consiliul Concurenței".*

paniilor respective.

**Reporter:** Se poate vorbi în aceste condiții de concurență loială pe regimul de taxi?

**Vasile Ștefănescu:** Nu. Avem concurență neloială tot timpul. Vedeți dumneavoastră, companiile respective practică, potrivit legii, un tarif dinamic, dar ce înseamnă aceasta? Cum poți să calculezi un tarif, după ureche, în funcție de aglomerația din trafic? Noi, ca activitate de taximetrie avem stabilit clar un tarif pe kilometru parcurs, cu case fiscale metrologizate, cu absolut tot ce trebuie, pe când cei din transportul alternativ într-o zi pe aplicație modifică tariful de mai multe ori și fac ce vor cu el. Dacă este după-amiază și e un pic de aglomerație în trafic, bagă un tarif dinamic de nu mai știi cât este pe kilometru și tot așa.

## Modificarea legislației privind transportul de persoane, o cerință a COTAR

**Reporter:** Și atunci care este soluția pentru a asista la un transport civilizat de persoane atât în regim de taxi, cât și în regim alternativ?

**Vasile Ștefănescu:** Să facem o echitate, o concurență loială, pentru că până la urmă transportul alternativ de persoane nu este altceva decât o activitate de taxi. Este o glumă proastă să spunem că unui acționează într-un fel, iar alții într-alt fel. De aceea, legea taximetriei și legea transportului alternativ de persoane trebuie aduse la un numitor comun, în care vechimea pentru parcurile auto să fie aceeași, fiscalitatea să fie aceeași pentru toți, dispozițiile Codului Muncii să fie aplicabile tuturor companiilor din domeniu, pentru că din taxele respective sunt alimentate atât bugetul de stat cât și sistemul de sănătate. Numai așa vom avea o concurență loială, iar domnul Bogdan Chirițoiu – președintele Consiliului Concurenței – își revine și constată că în acest moment este o concurență neloială și demarează o anchetă pe tema asta, mai ales că pentru intrarea unor multinaționale pe piața transportului alternativ din țara noastră s-a făcut un lobby puternic în rândul clasei politice pen-

tru adoptarea unei legislații specifice.

**Reporter:** În contextul necesității unei concurențe loiale, amintim că firmele de taxi plătesc o sumă către companiile de asigurări pentru despăgubirea clienților în caz de accident.

**Vasile Ștefănescu:** Așa este, iar în domeniul asigurărilor în ultimele șapte luni tarifele polițelor de asigurare au crescut substanțial. Numai asigurarea RCA a crescut cu 200% sau chiar 250%. Păi dacă eu, în calitate de companie de taxi, plătesc asigurare RCA pe firmă, iar cei de la transportul alternativ plătesc asigurare ca persoane fizice, individuale, se poate vorbi iarăși despre o concurență neloială care nu este observată de Consiliul Concurenței. În București, jumătate din mașinile de transport alternativ de persoane sunt înmatriculate în afara Capitalei. Sunt o mulțime de aspecte ce trebuie reglementate și așteptăm să vedem ce au de gând autoritățile.

**Reporter:** Vă mulțumim! ■







Începând cu anul 2017, Electromagnetica proiectează și realizează primele stații de încărcare pentru autovehicule electrice.

În prezent, societatea pune la dispoziție cele mai performante și eficiente stații de încărcare autovehicule electrice, care pot fi instalate în orice loc, public sau privat, fără a afecta rețeaua electrică existentă sau mediul înconjurător și spațiul în care este amplasat.



**Stație de încărcare rapidă vehicule electrice SIVE DC 50kW / AC 22kW**



**Stație de încărcare rapidă vehicule electrice SIVE DC 100kW / 22-43kW**

- Stațiile Electromagnetica sunt compatibile cu orice autovehicul electric din Europa cu încărcare în curent alternativ;
- Sunt fiabile, performante și rezistente; având un design modular și robust, sunt rezistente la șoc și vandalism, ignifuge și nu se decolorează;
- Sunt fabricate în România;
- Au garanție 5 ani;
- ELMotion este marcă înregistrată la OSIM;
- OCPP este un protocol prin care se poate comunica cu stații și care poate fi integrat în diverse platforme informatice.



## ELMotion software de management pentru soluții de încărcare vehicule electrice

Electromagnetica SA a dezvoltat acest software, destinat persoanelor fizice sau juridice care dețin EV, pentru utilizarea stațiilor de încărcare vehicule electrice, folosind aplicația smartphone EIMotion.

### Aplicație SMARTPHONE utilizatori EV

**Interfață intuitivă**  
Selectați stația adecvată din aplicația mobilă. Fiecare stație conține informații despre tipurile de prize instalate, astfel încât să puteți vedea întotdeauna dacă vehiculul

**Navigare către stație**  
Puteți găsi o stație potrivită din lista de stații ordonate în funcție de distanța de la poziția actuală sau puteți vizualiza stațiile direct pe hartă.

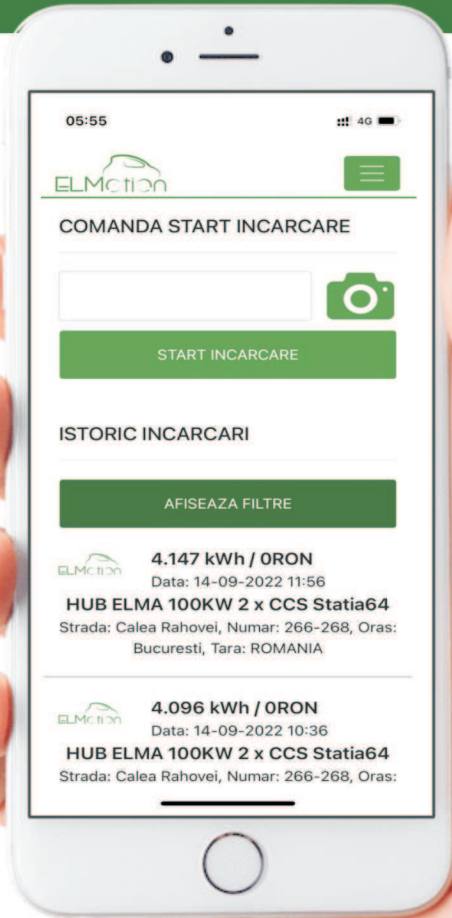
**Controlul stației**  
Doriți să știți ce putere maximă de ieșire are stația sau alți parametri tehnici? Le puteți găsi în detaliu prin intermediul aplicației smartphone.



### Aplicație management pentru proprietarii de stații

Aplicația de management asigură proces de la preluarea de date de la stații până la efectuarea autonomă a plăților. Aceasta va avea mai multe componente:

- Componentă de comunicație cu stațiile de încărcare;
- Modulul de administrare al stațiilor și al utilizatorilor de EV pentru operatorii de stații de încărcare (CPO);
- Interfață pentru utilizatorii de EV prin intermediul aplicației de mobil pentru platforma ANDROID sau IOS;
- Platforma își propune să permită accesul utilizatorilor de EV la toate stațiile de încărcare gestionate prin platformă, oferind posibilitatea de a plăti la fiecare tranzacție sau în baza unei facturi lunare.





COMPANII

CLAUDIU SUMA, CEO LEKTRI.CO:

“Trendul ascendent al  
pieței automobilelor  
electrice, afectat de criza  
semiconductorilor”

Automobilele electrice reprezintă viitorul mobilității europene, dacă ținem cont de faptul că, până în anul 2050, Uniunea Europeană și-a propus atingerea neutralității climatice prin decarbonarea economică. În acest context, piața autoturismelor electrice se află în continuă creștere, fiind sprijinită și de diferite programe cu finanțare europeană sau națională pentru schimbarea de către companii a parcului auto clasic, cu autovehicule electrice, precum și pentru realizarea de stații electrice de alimentare pe drumurile din țara noastră. Autoritățile centrale s-au angajat ca, la finalul anului 2026, țara noastră să aibă 18.000 de stații de încărcare pentru mașini electrice, dintre care 15.000 noi stații vor fi amenajate din fondurile alocate prin Planul Național pentru Redresare și Reziliență. Însă, pe lângă aceste stații publice de încărcare, companiile din domeniul e-mobilității au realizat mai multe concepte de stații de încărcare pentru autoturismele locuitorilor din noile zone rezidențiale, precum și pentru cei care doresc să aibă propria lor stație de alimentare cu electricitate a vehiculului personal. Despre aceste stații, precum și despre dezvoltarea pieței mașinilor electrice, am realizat următorul interviu cu Claudiu Suma, CEO Lektri.co.

**Reporter:** Cum se prezintă piața e-mobilității în 2022? Care a fost impactul crizelor din ultimii doi ani asupra acestei piețe? Care este impactul discontinuității lanțurilor de aprovizionare și a crizei semiconductorilor asupra industriei de profil?

**Claudiu Suma:** Piața mașinilor electrice este în continuă creștere începând cu anul 2014. Anul acesta se continuă trendul ascendent mai ales datorită modelului Dacia Spring. Din păcate, creșterea anuală este mai mică în toată Europa din cauza crizei semiconductorilor, comparativ cu anul 2021. Cu toate acestea, tendința este clar ascendentă, singurul impediment în calea creșterii numărului de vehicule electrice fiind capacitatea de producție și livrare a constructorilor.

**Reporter:** Care sunt tendințele și perspectivele acestei piețe?

**Claudiu Suma:** Fără îndoială

pieța vehiculelor electrice este în creștere, atât în România, cât și la nivel european. Criza semiconductorilor și situația geopolitică au condus la o creștere mai puțin rapidă față de anul anterior, dar fără îndoială trendul este ascendent. Cererea de mașini electrice este în continuare mai mare decât capacitatea de producție a companiilor. Piața stațiilor de încărcare urmărește evoluția.

**Reporter:** Cum ați încheiat primii doi ani de pandemie? Care a fost cifra de afaceri înregistrată la finalul anului 2021 și cum arată estimarea finalului de an 2022? A influențat războiul din Ucraina prognozele pe care le aveai la începutul acestui an pentru dezvoltarea afacerii?

**Claudiu Suma:** În primii doi ani de pandemie ne-am concentrat eforturile pe dezvoltarea noului nostru încărcător, LEKTRI.CO 1P7K, un



*"Avantajul LEKTRI.CO față de alți producători de stații de încărcare îl reprezintă faptul că suntem mai puțin afectați de criza componentelor datorită arhitecturii modulare pe care am dezvoltat-o. Așadar, avem în permanență stoc suficient pentru a livra produsele în cel mai scurt timp".*

încărcător compact, cu funcții inteligente și ușor de integrat cu sisteme fotovoltaice. Noi ne-am specializat pe așa numitele încărcătoare de destinație, întrucât aproximativ 80% dintre sesiunile de încărcare sunt realizate acasă sau la birou, acolo unde mașina stă mai mult timp parcată.

Anul 2021 l-am încheiat cu o cifră de afaceri de 1,5 milioane euro, iar pentru finalul acestui an ne așteptăm la o creștere de 20%.

Sigur că războiul din țara vecină ne-a influențat pe fiecare dintre noi, atât în plan personal, cât și din punctul de vedere al afacerilor. Criza energetică și cea a semiconductorilor au dus la creșterea prețurilor anumitor componente și la timpuri de livrare mult mai mari. Însă

am dezvoltat un produs cu o arhitectură modulară pentru a nu fi nevoiți să oprim producția din cauza lipsei anumitor componente.

**Reporter:** Care sunt obiectivele pe termen mediu și lung ale companiei dumneavoastră?

**Claudiu Suma:** Primul obiectiv, pe termen mediu-scurt este să atingem cifra de 1000 de încărcătoare vândute pe lună până la jumătatea anului viitor. Pe termen lung dorim să ne implicăm în industria sistemelor de gestionare a energiei casnice (HEMS: Home Energy Management Systems) prin integrări ale stației de încărcare LEKTRI.CO cu furnizorii de electricitate, pentru a echilibra consumul de energie după contor.

**Claudiu Suma:**  
“Investim în  
cercetare-inovare  
40% din cifra de  
afaceri”

**Reporter:** Ce noutăți oferiți în acest an clienților companiei dumneavoastră?

**Claudiu Suma:** Dezvoltăm constant aplicația mobilă și funcțiile încărcătorului, astfel că în curând vom introduce două noi funcții:

- SolKast - încărcătorul prognozează producția de energie solară pentru a ajuta utilizatorii să încarce acumulatorul mașinii atunci când aceasta este disponibilă.
- BatterySense - conexiune securizată cu mașina, astfel încât utilizatorii să verifice nivelul bateriei și autonomia disponibilă în aplicația mobilă LEKTRI.CO.

**Reporter:** Cercetarea și inovarea au un rol important atât în e-mobility, cât și în smart-mobility. Cât alocați din cifra dumneavoastră de afaceri anuală pentru cercetare-inovare?

**Claudiu Suma:** Considerăm că investițiile în cercetare sunt foarte importante, mai ales în acest domeniu, unde este nevoie de funcții noi, integrări cu diverse sisteme și conectivitate cloud. Așadar, investim în acest segment aproximativ 40% din cifra de afaceri.

**Reporter:** Este pregătită LEKTRI.CO să facă față cerinței de stații electrice de alimentare pe care România și le-a asumat prin PNRR?

**Claudiu Suma:** Avantajul

LEKTRI.CO față de alți producători de stații de încărcare îl reprezintă faptul că suntem mai puțin afectați de criza componentelor datorită arhitecturii modulare pe care am dezvoltat-o. Așadar, avem în permanență stoc suficient pentru a livra produsele în cel mai scurt timp.

**Reporter:** Cum vedeți dezvoltarea pieței de automobile electrice în următoarea decadă? Suntem pregătiți să ne atingem țintele propuse pentru 2030 și să ajungem la decarbonarea totală în 2050?

**Claudiu Suma:** Piața de mașini electrice va crește în continuare, acestea fiind mult mai ușor de utilizat și de întreținut față de mașinile convenționale. Dacă luăm în considerare atât acest aspect, cât și factorii economici și de mediu, este evident că treptat vor fi înlocuite o mare parte din mașinile clasice. Să nu uităm că acestea din urmă au evoluat pe un termen foarte îndelungat, mai bine de 100 de ani, pentru a ajunge la performanțele din ziua de azi. Așadar, noi credem că și mașinile electrice vor fi cel puțin la fel de populare peste 100 de ani.

În ceea ce privește țintele propuse de către Uniunea Europeană, suntem de părere că industria este pe calea cea bună. Din păcate, nu ține doar de eforturile producătorilor să atingem neutralitatea din punct de vedere al emisiilor de carbon, ci și de contextul geopolitic și economic. Avem însă încredere și suntem mândri să facem parte din această schimbare, dorind să oferim un mediu mai curat generațiilor viitoare.

**Reporter:** Vă mulțumim! ■

*"Piața mașinilor electrice este în continuă creștere începând cu anul 2014. Anul acesta se continuă trendul ascendent mai ales datorită modelului Dacia Spring. Din păcate, creșterea anuală este mai mică în toată Europa din cauza crizei semiconductorilor, comparativ cu anul 2021".*





LEASING

FLORIN COTEA, GENERAL MANAGER FLO AUTO LEASE SRL:

“Criza semiconductoarelor a dus la o creștere a achiziției mașinilor second-hand”

Crizele din ultimii ani au schimbat trendul în piața achiziției de automobile. Dacă înainte de pandemie se înregistra un număr ridicat de autoturisme noi care intrau în piața din țara noastră, odată cu problemele apărute în lanțurile de aprovizionare, cu cele generate de lipsa acută din piața europeană a semiconductoarelor și cu creșterea exponențială a prețurilor energiei electrice, gazelor naturale și carburanților, cei care doreau să achiziționeze un autoturism au ajuns, prin prisma majorării acestor costuri și, în special, a timpilor mari de livrare, să se reorienteze către piața second-hand, unde autoturismele le sunt livrate rapid, în unele cazuri chiar imediat pentru a-și satisface nevoile de mobilitate. Despre acest nou trend în piața auto din țara noastră și despre problemele cu care se confruntă această piață, am realizat un scurt interviu cu Florin Cotea, general manager al companiei Flo Auto Lease SRL, care, la finalul anului trecut, a înregistrat o cifră de afaceri de 6 milioane de euro, cifră care a fost depășită anul acesta încă din primele zile ale lunii septembrie.

**Reporter:** Cum se prezintă piața în ceea ce privește leasingul de automobile?

**Florin Cotea:** Firma noastră deține un sector auto în sectorul 3 din București și, în general, majoritatea autoturismelor pe care le vindem, le comercializăm în sistem de leasing. Lucrăm cu toate firmele mari de leasing și, în funcție de bonitatea clientului, oferim soluția cea mai bună de finanțare. Cam 95% din autoturismele pe care le avem în parcul auto le oferim companiilor, în sistem de leasing. Numărul clienților persoane fizice este, din păcate, destul de mic.

**Reporter:** Ați avut probleme cu plata leasingului ținând cont de crizele prin care s-a trecut în ultimii ani și anume criza sanitară, criza economică, criza energetică și acum criza generată de războiul din Ucraina? Ați consemnat întârzieri la plata leasingului?

**Florin Cotea:** Sunt clienți care mai au întârzieri la plata leasingului din diferite motive cum sunt acum majorările de prețuri din energie și din domeniul gazelor

naturale. Clienții au fost puțin derutați și am înregistrat o perioadă de stagnare a vânzării autoturismelor. O altă cauză o reprezintă creșterile repetate ale Robor și Euribor, ceea ce a dus implicit la creșterea dobânzilor și a costurilor unui leasing auto. Companiile de leasing au trimis notificare clienților privind majorarea ratei leasingului pentru autoturismele achiziționate. De exemplu, Euribor-ul în urmă cu câteva luni era negativ, iar acum a urcat la 2%.

**Reporter:** Ce caută clienții în primul rând atunci când doresc să achiziționeze un autoturism? La ce sunt atenți? La caracteristicile mașinii, la gradul de siguranță și confort, la puterea motorului sau la multiutilitatea bordului?

**Florin Cotea:** În general, clienții noștri caută mașini cu kilometri puțini, cu istoric, să nu aibe daune. Noi, toate mașinile pe care le avem în stoc sunt importate în principal din Germania, dar și din alte state din Uniunea Europeană. Sunt autoturisme cu istoric, certificate și ne-am axat pe gama de auto pre-



mium. Avem vehicule cu prețuri cuprinse între 26.000 euro și 245.000 euro. Apoi, clienții noștri caută și confort, și putere. Sunt unii clienți care vor o putere mai mare a motorului, dar și siguranță. Însă, la ce mașini importăm noi nu există probleme privind siguranța autoturismelor ce sunt achiziționate și care vor rula pe drumurile din țara noastră.

**Reporter:** Ați vorbit despre kilometraj mic la autoturismele pe care le vindeți. Care a fost kilometrajul cel mai mare al unei astfel de mașini?

**Florin Cotea:** Nu vindem mașini cu un kilometraj care depășește 200.000 kilometri efectuați. Avem mașini cu zero kilometri, autoturisme noi – cum ar fi Mercedes – Maybach – și mașini care au maximum 187.000 kilometri.

**Reporter:** În aceste condiții, cine execută mentenanța mașinilor pe care le aduceți din Germania și din alte țări europene?

**Florin Cotea:** Mașinile importate vin cu istoricul aferent din Germania, iar clienții care le cumpără merg unii și fac mentenanța la reprezentanța Mercedes, BMW sau Audi, iar alții fac mentenanța la service-uri autorizate de Registrul Auto Român.

**Reporter:** Care este cifra de afaceri a companiei dumneavoastră? Câte autoturisme vindeți anual?

**Florin Cotea:** La finalul anului 2021 am înregistrat o cifră de afaceri de aproximativ 6 milioane euro. Cifra respectivă de afaceri am înregistrat-o pentru anul 2022 la finalul lunii august, iar până la 31 decembrie 2022 vom înregistra implicit o creștere comparativ cu anul trecut și ne așteptăm să fie cât mai mare.

**Probleme în lanțurile de aprovizionare și în transportul maritim**

**Reporter:** Compania dumneavoastră vinde și automobile electri-

ce sau încă nu ați intrat în piața respectivă?

**Florin Cotea:** Da. Avem clienți care ne solicită să importăm, la comandă, astfel de mașini. Pentru că noi aducem automobile și la comanda clientului, nu doar ce avem în stocul pe care îl deținem în parcul auto. Am importat până acum automobile electrice, dar și mașini hibrid, pentru că și piața auto hibrid a început să crească în ultimii ani. Noi avem în stoc, permanent, în jur de 50 de autoturisme, dar asta nu înseamnă că activitatea noastră se concentrează doar pe ceea ce avem în parcul auto. Răspundem permanent nevoilor clienților noștri și, în funcție de ce doresc aceștia, le oferim automobilul sau vehiculul pe care îl caută și îl importăm din statele europene. Stocul de autoturisme este menținut permanent la același nivel și valorează în jur de 3,5 milioane euro.

**Reporter:** Ce preferă clienții dumneavoastră? O mașină nouă sau una rulată?

**Florin Cotea:** Majoritatea clienților doresc o mașină second-hand, care să aibă câteva mii de kilometri, mai ales că diferența de preț este foarte mare între un astfel de automobil și unul care este nou, luat direct din fabrică. Acum este și un moment favorabil pentru vânzarea mașinilor second-hand, deoarece există criza de semiconductori la nivel global, iar clienții care doresc mașini noi

*"Sunt clienți care mai au întârzieri la plata leasingului din diferite motive, cum sunt acum majorările de prețuri din energie și din domeniul gazelor naturale. Clienții au fost puțin derutați și am înregistrat o perioadă de stagnare a vânzării autoturismelor. O altă cauză o reprezintă creșterile repetate ale Robor și Euribor, ceea ce a dus implicit la creșterea dobânzilor și a costurilor unui leasing auto".*

sunt nevoiți să aștepte opt luni, un an sau chiar doi ani în unele cazuri pentru a intra în posesia unui autoturism nou. Or, ei au nevoie rapid să se deplaseze și atunci aleg alternativa achiziționării unui automobil second-hand, rulată cu câțiva mii de kilometri și care le este livrată mult mai rapid, imediat chiar, în comparație cu livrarea unei mașini noi.

**Reporter:** Ați spus că aduceți în principal autoturisme din Germania. Vă gândiți să vă extindeți și în alte piețe din alte zone ale Europei sau ale lumii?

**Florin Cotea:** Am adus și mașini din Spania, din Italia, din Franța, din Olanda, chiar și din Belgia și din Luxemburg, dar majoritatea activității de import o derulăm pe relația cu companiile din Germania. În ceea ce privește automobilele produse în alte zone ale lumii, cum ar fi Japonia, Coreea de Sud, China sau SUA, în această perioadă sunt mai greu de adus, fiind probleme în lanțurile de aprovizionare, dar și în lanțurile de transport. După cum bine știți, crizele actuale au generat creșteri de cheltuieli și în domeniul transportului maritim, dar, pe lângă acestea, se înregistrează întârzieri mari la livrare în acest moment și la acest tip de transport.

**Reporter:** Care sunt prognozele pentru anul 2023 privind activitatea companiei dumneavoastră? Ce estimări aveți?

**Florin Cotea:** Vom rămâne în actualele piețe europene, dar dorim să axăm activitatea pe achiziționarea și vânzarea de mașini ultra-premium, foarte performante și care oferă condiții sporite de siguranță în trafic și de confort nu doar pentru conducătorii auto, ci și pentru pasagerii din autoturismul respectiv. Ne dorim să aducem în piața din țara noastră mașini mai exclusiviste, care se adresează unui anumit tip de clienți, mai potenți din punct de vedere financiar.

**Reporter:** Vă mulțumim! ■



*"Vom rămâne în actualele piețe europene, dar dorim să axăm activitatea pe achiziționarea și vânzarea de mașini ultra-premium, foarte performante și care oferă condiții sporite de siguranță în trafic și de confort nu doar pentru conducătorii auto, ci și pentru pasagerii din autoturismul respectiv".*



STIRI



RAPORT APIA

# Trend pozitiv pentru mașinile electrice

Autoturismele full electrice dețin o cotă de 8,1% din piață în primele 10 luni ale anului 2022 față de anul 2021 când reprezentau doar 2,7%, se arată în buletinul statistic publicat în 11 noiembrie, de Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile din România.

Autoturismele „electrificate”, respectiv cele electrice (100% și hibride plugin), precum și cele full hybrid (care dispun și de propulsie electrică fără încărcare din sursă externă), ajung să dețină, după zece luni din 2022, o cotă de piață de 20,8%, care depășește cu 6,8% și 7.080 unități cota deținută de motoarele diesel.

Ca și în anul 2021, când, deși s-a înregistrat o scădere a achizițiilor de autoturisme în general, cele „verzi” au performat, în anul 2022, achizițiile din această categorie au crescut considerabil (+76,4%) comparativ cu perioada similară a anului trecut. În acest context, este de remarcat creșterea importantă a autoturismelor 100% Electrice (+224,1%) și a celor plug-in hybrid (+44,3%).

Cu atât mai mult, în primele zece luni din anul 2022, este de remarcat evoluția la vârful clasamentului unde primele 5 cele mai vândute autoturisme 100% electrice sunt Dacia Spring, cu 4.567 unități, model lansat în 2021, cu o creștere de 12 ori față de aceeași perioadă a anului precedent, Tesla Model 3 – cu 687 unități, ceea ce reprezintă o creștere de 7 ori față de 2021, Volkswagen e-UP! cu 398 unități, în creștere cu 21,3%, Hyundai Kona cu 327 unități, în creștere cu 19,8% și Tesla Model Y cu 227 unități, fără înmatriculări în primele 10 luni ale anului trecut.

În ceea ce privește autoturismele Plug-in, top 5 modele este condus de Ford Kuga, cu 300 unități, +57,1%, urmată de Renault Captur cu 215 unități, +5,9%, Mercedes Benz GLE cu 211 unități și o creștere de 40,7%, Hyundai Tucson cu 205 unități, în creștere cu 38,5% și Mercedes Benz

GLC cu 181 unități, în scădere cu 1,1%.

Autoturismele hibride, fără reîncărcare din surse externe, au pe primul loc din top 3 Toyota Corolla cu 2.030 unități, în creștere cu 10,4% față de 2021, urmată de Toyota C-HR cu 1.685 unități și 0,8% creștere, apoi Toyota RAV4 cu 1.414 unități, în creștere cu 7,5%.

Documentul citat mai arată că piața auto din țara noastră a crescut în primele zece luni ale anului 2022 cu 8,3% față de primele zece luni din 2021, și a ajuns la 104.712 mașini noi înmatriculate, comparativ cu cele 96.728 mașini noi înmatriculate anul trecut.

În piața națională, Top 10 mărci, autoturisme și autovehicule comerciale, după zece luni din 2022, este condus de către Dacia (31.237 unități), urmată de Ford (10.319 unități), Toyota (9.089 unități), Renault (8.731 unități), Hyundai (8.202 unități), Volkswagen (7.567 unități), Skoda (7.168 unități), Mercedes Benz (6.018 unități), Peugeot (3.515 unități) și BMW (2.467 unități).

După evoluția importantă a lunilor anterioare, precum o creștere de peste 30% în septembrie, în luna octombrie 2022 s-a consemnat o creștere de numai 9,4% a înmatriculărilor de autovehicule față de luna similară din precedent. Dacă ne raportăm la anii anteriori, luna octombrie 2022 este în scădere cu 11,7% față de perioada similară din anul 2020 și în creștere cu 0,4% față de octombrie 2019.

Autoturismele (care reprezintă aproximativ 84% din total) au înregistrat, în luna octombrie 2022, un volum de 10.423 unități, cu 9,8% mai mult decât în luna similară din 2021.

După primele zece luni ale anului 2022, se observă o evoluție mixtă a segmentelor în care sunt încadrate autoturismele, după cum urmează: Clasa A (+167,0%), Clasa B (-3,6%), Clasa C (-0,9%), Clasa D (+19,5%), Clasa E (-3,5%), Clasa F (+16,1%),

SUV (+9,4%), MPV (+55,7%) și Clasa Sport (+14,2%), raportat la perioada similară din anul anterior.

În ceea ce privește cota de piață, segmentul SUV este pe prima poziție, cu o cotă de 43,7%, în creștere cu 0,5% față de 2021, urmat de Clasa C cu o cotă de 25,9%, în scădere cu 2,4% și Clasa B cu o cotă de 18,5%, în scădere cu 2,3% față de cota deținută în aceeași perioadă a anului trecut.

În funcție de tipul de combustibil al autoturismelor înmatriculate, în primele zece luni din acest an, motorizările pe benzină înregistrează o scădere de 1,8% față de perioada similară din 2021, ajungând, astfel, la o pondere de 65,1%. În ceea ce privește autoturismele echipate cu motoare diesel, acestea înregistrează o scădere de 6,2% față de primele zece luni din 2021 și dețin o cotă de 14,1% din total.

Analizând evoluția autoturismelor cu tracțiune integrală (4x4), se observă că, după zece luni din 2022, acestea dețin o cotă de piață de 21,1%, corespunzătoare unui volum total de 22.115 unități, în creștere cu 4,9% față de anul 2021, când se înregistrau 21.075 unități.

În ceea ce privește tipul proprietarului, cele mai multe achiziții de autoturisme în luna octombrie 2022 au fost realizate de către persoane juridice, care acoperă 63,0% din totalul achizițiilor de autoturisme. Dacă ne raportăm la cele zece luni din acest an, persoanele juridice acoperă un procent de 59,0%, iar diferența de 41,0% le revine persoanelor fizice.

Categoria autovehicule comerciale ușoare înregistrează, în octombrie 2022, o scădere de 8,1% față de luna octombrie 2021. Pe ansamblul celor zece luni din acest an, se remarcă o scădere de 15,4%, care consemnează o evoluție opusă față de cea a autoturismelor (+8,3%). În acest context, majoritatea mărcilor și modelelor sunt în teritoriul negativ în raport cu perioada similară a anului trecut. ■

# CE propune trecerea obligatorie la Euro 7

● Reprezentanții industriei auto susțin că obligativitatea trecerii la Euro 7 va mări substanțial costul autocamioanelor ● Organizațiile neguvernamentale de mediu afirmă că propunerea Comisiei Europene este neserioasă și pare a fi dictată de industria auto

Standardul Euro 7 poate fi atins folosind tehnologia deja disponibilă, evitând necesitatea ca producătorii de automobile să dezvolte noi prototipuri de motoare cu ardere, au afirmat recent reprezentanții Comisiei Europene, citați de Euractiv.com.

Officialii de la Bruxelles susțin că implementarea noului standard privind poluarea rezultată de la motoarele cu ardere internă nu va implica o creștere substanțială a costului de producție.

Potrivit estimărilor Comisiei Europene, standardul Euro 7 va atrage o majorare de maximum 0,6% a prețului unui autoturism sau unui atovehicul nou. În schimb, impactul asupra prețului camioanelor și autobuzelor este de așteptat să fie mai mare, oficialii europeni estimând o majorare de maximum 3,1%.



Frans Timmermans, vicepreședintele Comisiei Europene a declarat că noile reguli vor fi în concordanță cu standardele de emisii de CO2 pentru a oferi un aer mai curat în orașe.

Comisarul european pentru piața internă, Thierry Breton a spus că, în timp ce unii au pus sub semnul întrebării necesitatea de a revizui standardele de poluare a aerului de către vehicule, având în vedere trecerea iminentă la tehnologia cu emisii zero, noile standarde „vor asigura că mașinile cu motor cu combustie introduse pe piața noastră până în 2035... vor fi cât mai curate posibil, cât mai mult timp posibil, oriunde s-ar fi folosite”.

Breton a precizat că în anul 2050 vor mai rămâne aproximativ 20% de mașini cu motoare cu ardere internă din totalul vehiculelor care vor rula în Uniunea Europeană și a menționat că procentul respectiv va fi mult mai mare în piețele externe din Asia și America Latină. Comisarul european pentru piața internă a arătat că este nevoie de standarde și pentru reducerea emisiilor cauzate de frâne și anvelope.

Auto (VDA) a susținut că termenele cuprinse în regulamentul nu pot fi respectate.

„Propunerea Comisiei UE publicată astăzi nu vizează echilibrul și fezabilitatea, ci obiective extreme nerealiste. Pentru autoturisme și vehicule utilitare ușoare, reducerile valorii limită sunt nominal mai mici, dar momentul nu este fezabil”, a declarat Hildegard Müller, președintele asociației industriale germane VDA, într-un comunicat.

Cu toate acestea, ONG-ul pentru mobilitate curată Transport și mediu (T&E) a criticat Comisia pentru că nu a impus limite mai stricte de poluare pentru vehiculele noi.

„Propunerile pentru

mașini sunt atât de slabe, încât parcă ar fi fost elaborate de industria auto. Deși se bucură de profituri record, producătorii de mașini au vândut Comisiei o minciună că un Euro 7 ambicioz nu este accesibil”, a spus Anna Krajnska, managerul pentru emisiile vehiculelor și calitatea aerului la T&E. ■



# Grenadier 4x4, noul vehicul propus de Ineos Automotive

Ineos Automotive a lansat, la finalul lunii trecut producția în serie a modelului Grenadier 4x4 în cadrul fabricii din Ham-bach, începând astfel o etapă importantă din activitatea sa.

“Am parcurs un drum lung de la startul proiectului în 2017, iar acesta este un moment de referință pentru INEOS Automotive ca producător de autovehicule. Faptul că am ajuns în acest punct este o dovadă a rezilienței și a eforturilor intense depuse de întreaga echipă a INEOS Automotive, de partenerii noștri de dezvoltare și de furnizorii noștri, pentru care le mulțumim tuturor acum, când ne apropiem de primele livrări către clienți”, a declarat Mark Tennant, Commercial Director, INEOS Automotive.

Aventura realizării noului vehicul 4x4, Grenadier, a început în anul 2017, când președintele companiei INEOS, Jim Ratcliffe, un pasionat de mașini și un aventurier cu experiență, a identificat un gol în oferta de pe piață pentru un 4x4 de bază, utilitar, proiectat pentru standardele și fiabilitatea zilelor noastre. Astfel, a fost înființată INEOS Automotive Limited, care a adunat o echipă de profesioniști din domeniul auto pentru a aduce transformarea viziunii în realitate, cu o perspectivă nouă a dezvoltării și producției vehiculelor 4x4. Combinând spiritul și designul britanic robust cu rigoarea inginerescă germană, Grenadier va fi un 4x4 cu adevărat fără compromisuri, construit de la zero. Proiectat pentru a depăși toate condițiile, acesta va ofe-

ri cea mai bună capacitate off-road, durabilitate și fiabilitate pentru cei care depind de un vehicul ca unealtă de lucru, oriunde s-ar afla în lume. Dotat cu un motor BMW de trei litri, pe benzină și cu șase cilindri, și o cutie de transmisie automată, noul vehicul 4x4 are o putere fluidă, motorul fiind reglat pentru a avea o curbă de cuplu aplatizată de la turații mici. Acesta este ceea ce oferă performanța constantă necesară pentru abordarea oricărui obstacol. Calibrarea motorului pentru a îndeplini standardele stricte ale Grenadierului a avut loc pe tot parcursul procesului de testare, testare în care noul 4x4 a străbătut peste un milion de kilometri în condiții de teren dificile, dar și pe drumurile publice.

Conducerea companiei Ineos afir-

mă că, în ciuda problemelor legate de lanțul global de aprovizionare care continuă să afecteze producția, primele livrări către clienți ale vehiculului Grenadier 4x4 vor avea loc în luna decembrie 2022. Pentru a sprijini aceste livrări, INEOS Automotive a construit o rețea extinsă de peste 200 de locații de vânzare și service la nivel mondial.

INEOS Automotive este o filială a INEO, o companie de top din industria petrochimică, ce are peste 25.000 de angajați în mai multe sectoare de activitate și o rețea de producție de 183 fabrici în 29 de țări, printre produse numărându-se vopsele, materiale plastice, textile, tehnologie, medicamente, telefoane mobile, etc..

În 2021, INEOS a avut vânzări de 65 de miliarde de dolari. ■