www.mtpartner.ro

MT2 MARKET INSIGHT · BITUM RUTIER

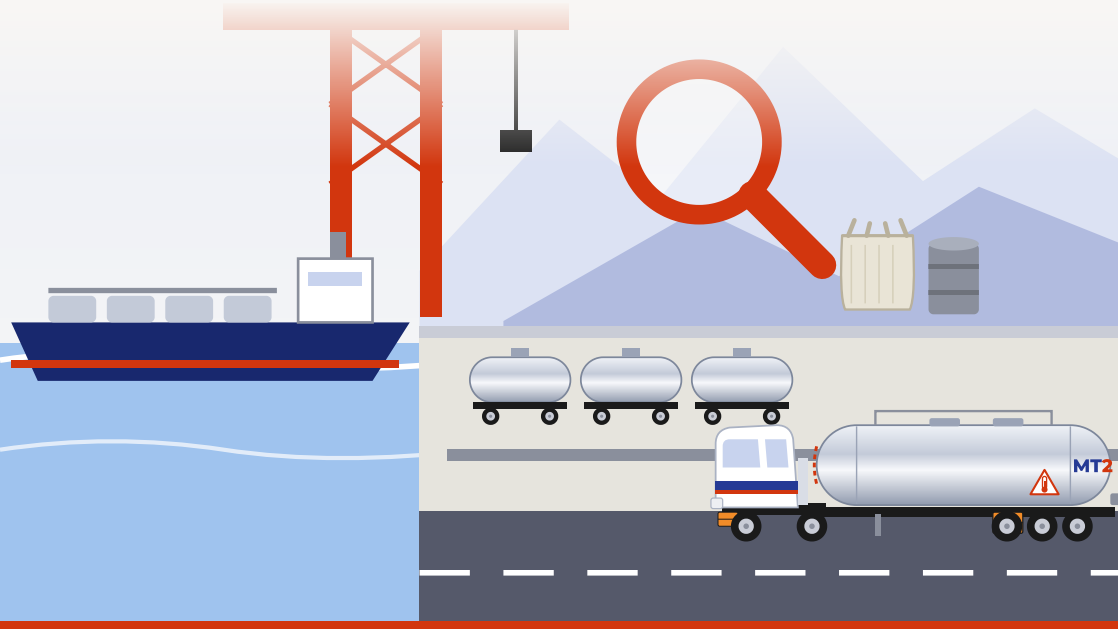
Adevărul din butoi

Ce nu scrie pe certificatul de calitate

Bitumul de origine non-europeană și din surse sancționate pe piața românească (2025–2026)

Trasabilitate. Testare. Preț real.

Pentru autorități contractante, administratori de drumuri, constructori, laboratoare și stații de mixturi asfaltice



resurse sigure pentru drumuri durabile

EDIȚIA 1 · OCTOMBRIE 2026

Despre acest document

MT2 Market Insight este o publicație informativă a MT Partner Logistics SRL despre piața bitumului rutier din România. Această ediție analizează un fenomen apărut în 2025–2026: pătrunderea pe piață a bitumului de origine non-europeană – inclusiv din țări aflate sub regimuri de sancțiuni – și efectele lui asupra calității lucrărilor, a concurenței și a riscului juridic al cumpărătorilor.

Documentul combină trei tipuri de informație, marcate distinct în text:

- **Date oficiale și publice** – Eurostat Comext, OEC (BACI/CEPII), Banca Centrală Europeană, pagina oficială a prețurilor de rafinărie din Grecia, acte normative UE și românești, comunicate OFAC. Fiecare cifră are o trimitere numerotată la pagina de surse (de exemplu [1]).
- **Observații de piață MT2** observație MT2 – constatări ale echipei comerciale, care nu provin dintr-o statistică publicată.
- **Estimări MT2** estimare MT2 – calcule orientative pe baza observațiilor proprii.

REGULA DE REDACTARE

Documentul nu numește și nu sugerează nicio companie, marcă sau rafinărie ca sursă a unor produse reetichetate sau sancționate. Sunt menționate nominal doar persoane și entități desemnate oficial (de exemplu, de OFAC), cu trimitere la sursa oficială.

Date extrase la 9 octombrie 2026. Statisticile de comerț sunt revizuite periodic de autoritățile emitente; valorile pot suferi mici modificări. Fișierele brute (CSV) sunt disponibile la cerere.

MT Partner Logistics SRL
Str. Radu Beller 3-5, Sector 1, București
CUI RO51332381 · ONRC J2025012457002
www.mtpartner.ro

Cuprins

★ **Pe scurt: 8 constatări** 4

01 Introducere: piața, prețul și tentația 5
- Piața ca regulator de preț 6
- Fenomenul 2025–2026 7

02 Diferențele de calitate 8
- Ciclurile cald–rece 9
- Specificații: 50/70 vs. ~60/90 10
- Ce înseamnă în operă 11

03 Transportul și forma de sosire 12
- Rutele principale 13
- Forme de livrare și „pierderea originii" 14
- Ce arată datele OEC 15
- Ce arată datele Eurostat 2025–2026 16

04 Produsele sub embargo 17
- Cadrul sancțiunilor 18
- Cazuri documentate 19
- România, o țintă atractivă 20

05 Mărcile și comercializarea 21
- Patru etape ale mecanismului 22
- Ce poate verifica cumpărătorul 23

06 Diviziunea pieței 24
- Două piețe paralele 25

07 Riscurile pentru cumpărător 26
- Harta riscurilor 27
- Cadrul juridic în România 28

08 Cum identificăm un produs cu origine îndoielnică 29
- Trei metode 30
- Lista documentelor 31
- Testele de laborator 32
- Semnale de alarmă 33

09 Costul real al produselor din zonele „gri" 34
- Estimarea MT2 35

10 Costul unui produs original 36
- Metodologie și grafic 2025 37
- Tabel săptămânal 2025 38
- Ce ne spune 2026 40

11 Concluzii și recomandări 41
- Sinteză 42
- Recomandări 43

12 Poziționarea MT2 44
- Categoriile de risc MT2 45
- Notă legală 46
- Surse și referințe 47
- Glosar 49
- Contact 50

Pe scurt: 8 constatări

Ce arată datele publice și ce observăm în piață, într-o singură pagină.

97%
din bitumul cu origine Irak importat în UE în 2025 a intrat în România (15.279 t din 15.753 t).
Eurostat Comext [1]

100%
din importurile UE de bitum cu origine Iran în 2025 (1.072 t) au fost înregistrate de România.
Eurostat Comext [1]

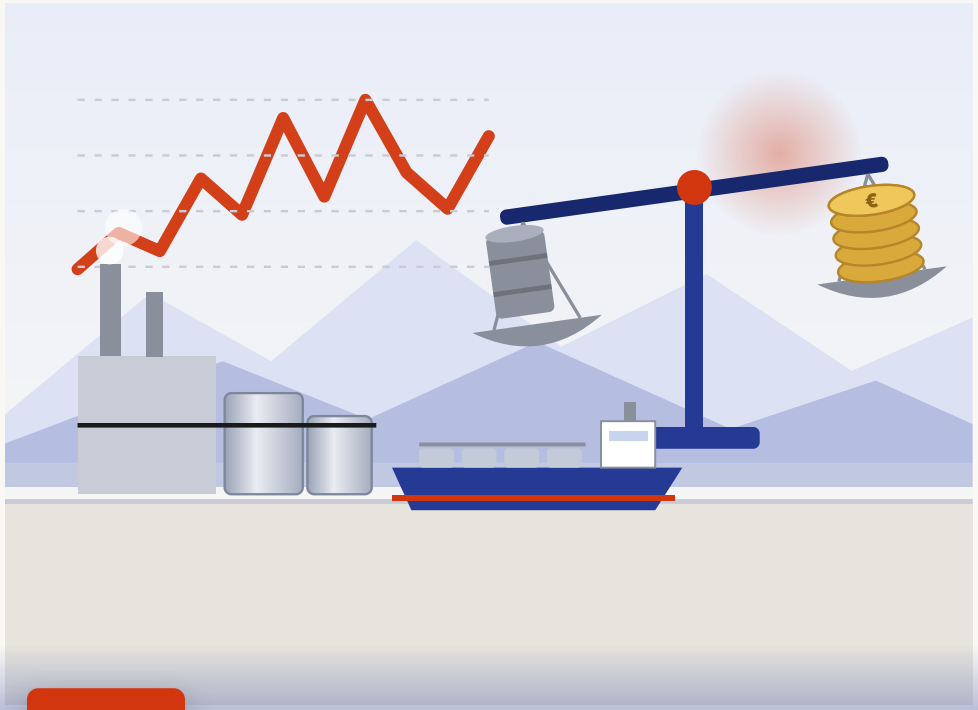
0 t
importuri de bitum din Irak sau Iran în Polonia, Ungaria și Grecia (2024 – iulie 2026).
Eurostat Comext [1]

412
EUR/t – media 2025 a prețului public ex-rafinărie 50/70 în Grecia (51 de săptămâni publicate).
oil.gge.gov.gr [3]

≈363
EUR/t – echivalentul estimării „gri" de 410 USD/t (FOB Constanța + manipulare) la cursul BCE 2025.
MT2 + BCE [4]

≈52%
raportul dintre costul „gri" și prețul livrat București la vârful crizei din Hormuz (S14/2026).
calcul MT2 [3,4]

- ☑ Volumele non-UE sunt mici în totalul pieței (Irak: 2,6% din importurile României în 2025), dar **concentrate aproape exclusiv în România** în cadrul UE [1] – inclusiv, potrivit observațiilor MT2, prin tranzit via Bulgaria observație MT2.
- ☑ Din 30 septembrie 2025, importul în UE de produse petroliere iraniene – inclusiv bitum (CN 2713) – este din nou interzis [7].
- ☑ Schemele documentate oficial de „spălare" a originii folosesc Irakul, Emiratele și transbordări navă-navă [5,6].
- ☑ Singura apărare practică a cumpărătorului: **testare lot cu lot**, verificarea documentelor de origine și compararea prețului cu rafinăria + transport + marjă.



01

CAPITOLUL 01

Introducere: piața, prețul și tentația

Piața este cel mai eficient regulator de preț, dar și cel mai rapid amplificator de risc atunci când diferențele de preț devin prea mari pentru a fi explicate.

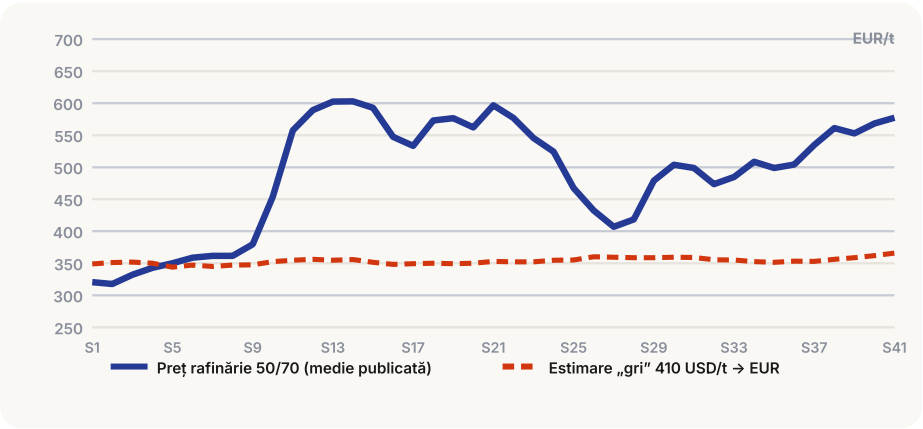
- Inflație, volatilitate, conflicte
- Ce este nou și de ce contează
- Fenomenul 2025–2026 în România

Piața ca regulator de preț

Prețul bitumului reflectă, cu o întârziere de câteva săptămâni, prețul țițeiului și al păcurii, costul transportului și echilibrul dintre cerere și ofertă pe fiecare piață regională.

În ultimii ani, trei forțe au împins constructorii și importatorii să caute soluții mai ieftine pentru lucrările aflate în execuție și pentru cele viitoare: **inflația costurilor** (energie, transport, manoperă), **volatilitatea pieței petroliere** și **conflictele regionale**. Contractele de lucrări publice se semnează pe ani, dar bitumul se cumpără pe săptămâni – orice diferență de preț lovește direct marja constructorului.

Volatilitatea s-a văzut clar în 2026: după izbucnirea conflictului din jurul Strâmtorii Hormuz (sfârșitul lui februarie), Brentul a depășit 100 USD/baril pe 8 martie, pentru prima dată în patru ani [17]. Prețul public ex-rafinărie al bitumului 50/70 în Grecia a urcat de la circa 380 EUR/t (săptămâna 9) la peste 600 EUR/t (săptămânile 13–14) [3].



Preț public ex-rafinărie 50/70 (Grecia), medii săptămânale 2026 (S1–S41), comparat cu estimarea „gri" convertită în EUR. Sursa: oil.gge.gov.gr [3], BCE [4], estimare MT2.

CONTEXT: PIAȚA RUTIERĂ DIN ROMÂNIA

Bugetul CNAIR aprobat pentru 2025 a fost de 18 mld. lei, din care 16,7 mld. lei pentru investiții [15]. În 2025 au fost deschiși traficului 146 km de autostradă și drum expres, iar pentru 2026 sunt programați 255 km [14]. Un program de această amploare face din România una dintre cele mai atractive piețe de bitum din regiune.

Ce s-a schimbat în 2025–2026

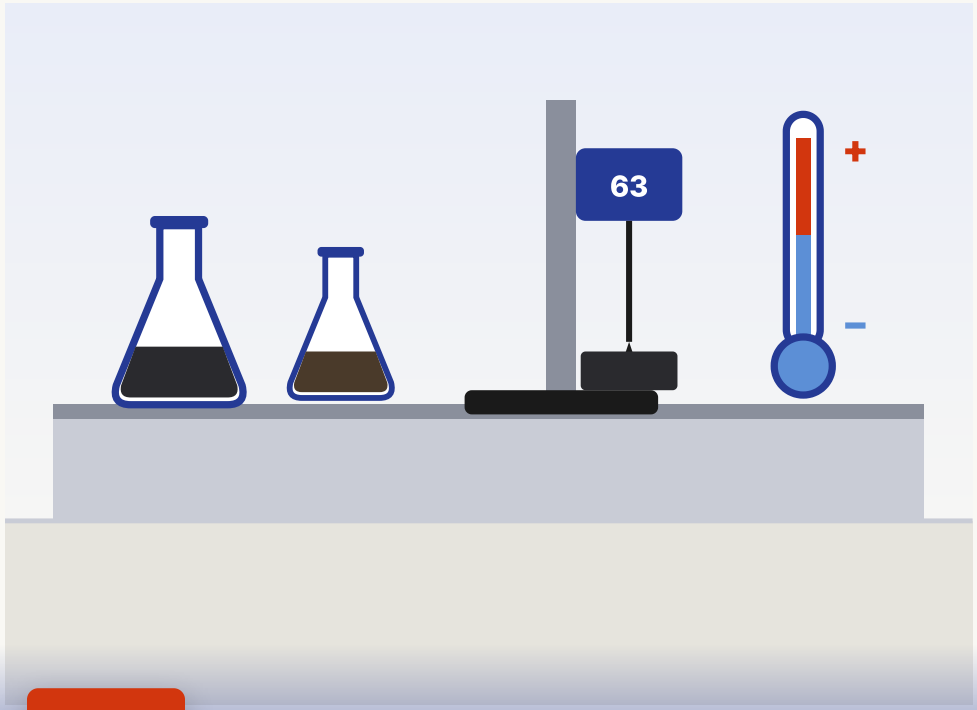
În ultimul an și jumătate, piața românească a început să primească – direct sau indirect – bitum de origine Irak, Iran și alte țări din Orientul Mijlociu, livrat adesea în **formă solidă** (big bags, butoaie) observație MT2. Datele Eurostat confirmă tendința: în 2025, România a fost singurul stat membru UE care a raportat importuri de bitum cu origine Iran, Arabia Saudită și Oman și a absorbit 97% din bitumul irakian intrat în UE [1].

Sursa: Eurostat Comext, DS-045409 [1].

În anumite momente, diferența de preț față de sursele europene poate ajunge, potrivit observațiilor noastre, la aproape jumătate observație MT2. Pentru firmele din acest comerț, oportunitatea de câștig este evidentă; pentru cumpărători, aceeași diferență ar trebui să fie un semnal de verificare, nu doar un argument de cost.

DE CE CONTEAZĂ

Bitumul nu este o marfă oarecare: este liantul care decide durata de viață a unui drum. Un produs ieftin, neconform sau cu origine îndoielnică poate transforma o economie de câțiva euro pe tonă într-o reparație de milioane – și, în cazurile grave, într-o problemă juridică pentru cumpărător.



02

CAPITOLUL 02

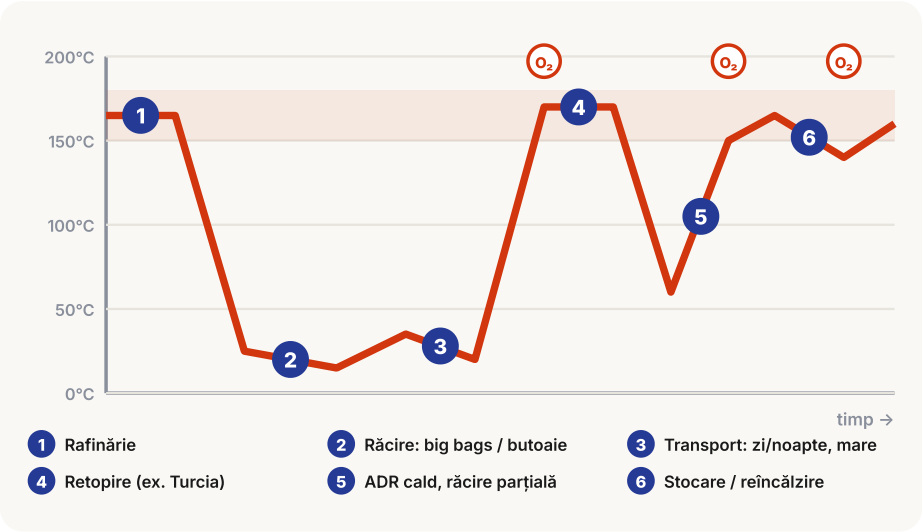
Diferențele de calitate

Două loturi etichetate la fel pot avea comportamente foarte diferite în mixtură. Diferența vine din drumul parcurs de produs și din specificația după care a fost fabricat.

- Ciclurile cald–rece
- Ce înseamnă în operă
- Specificații: EN 12591 vs. practică

Transportul: ciclurile cald–rece

Bitumul livrat solid trece prin mai multe cicluri de încălzire și răcire până ajunge la stația de asfalt. Fiecare reîncălzire în prezența aerului accelerează oxidarea.



Schemă ilustrativă a istoricului termic al unui lot livrat solid și retopit pe traseu. Valorile de temperatură sunt orientative.

CE SE ÎNTÂMPLĂ

- La fiecare topire, fracțiile ușoare se evaporă și o parte a produsului se oxidează.
- Bitumul se întărește: penetrația scade, punctul de înmuiere crește.
- Ambalajele (big bags, butoaie) pot introduce umiditate și impurități.

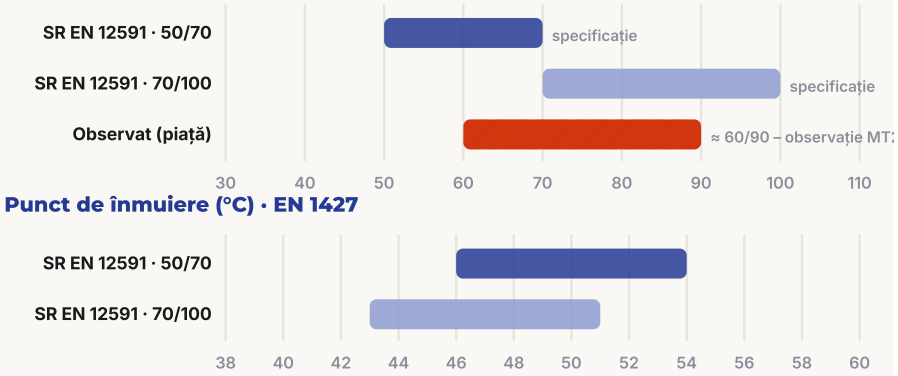
CE ÎNSEAMNĂ

- Produsul a „îmbătrânit" deja înainte de fabricarea mixturii.
- Rezerva de rezistență la îmbătrânire (RTFOT) este consumată parțial.
- Comportamentul real diferă de certificatul emis la origine.

Mecanismul de îmbătrânire termo-oxidativă este simulat în laborator prin încercarea RTFOT (SR EN 12607-1) [13]. Un produs încălzit repetat pe traseu intră în mixtură cu o parte din acest „buget" deja consumat.

Specificații: 50/70 vs. ce ajunge în piață

În România, bitumul rutier se cumpără conform **SR EN 12591**, iar gradul cel mai folosit este 50/70 [13]. Multe produse din Orientul Mijlociu sunt fabricate și certificate după alte sisteme – de exemplu, gradele de penetrație ASTM D946 (40–50, 60–70, 85–100 etc.) [13] – care nu se suprapun cu clasele europene.



Limite: SR EN 12591:2009. Banda „observat" = observație de piață MT2, nu valoare de laborator publicată.

În practică, observăm loturi care nu se încadrează nici măcar în 50/70 – penetrație de circa 60–90, deci un produs mai moale – și neconformități la punctul de înmuiere și la RTFOT observație MT2.

Caracteristică (50/70)	Metodă	Limită SR EN 12591
Penetrație la 25°C	EN 1426	50–70 (0,1 mm)
Punct de înmuiere	EN 1427	46–54°C
După RTFOT: variația masei / penetrație reziduală / creșterea PI	EN 12607-1	≤ 0,5% / ≥ 50% / ≤ 9°C
Punct de inflamabilitate	EN ISO 2592	≥ 230°C
Solubilitate	EN 12592	≥ 99,0%

Valori uzuale SR EN 12591 pentru 50/70; caietul de sarcini poate fi mai restrictiv [13].

Ce înseamnă în operă

Neconformitățile de laborator devin, în câteva sezoane, defecte vizibile pe drum.

Bitum prea moale (penetrație mare)
Risc de făgașe și deformații permanente la temperaturi ridicate și trafic greu.

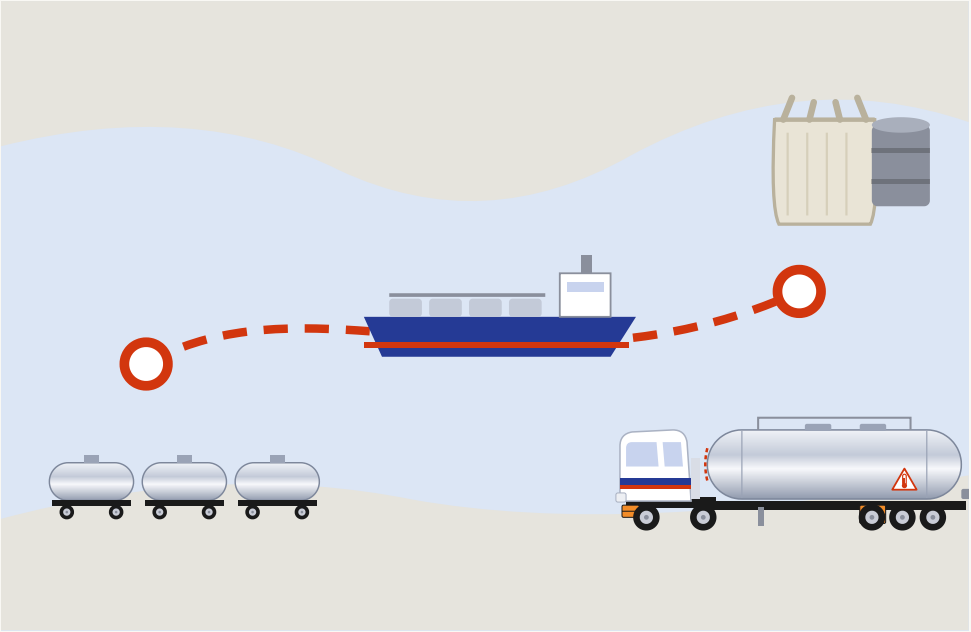
Punct de înmuiere scăzut
Mixtura cedează mai repede vara; exsudare în straturile de uzură.

Rezistență slabă la îmbătrânire
Liantul se rigidizează rapid: fisuri, desprinderi de agregat, ciupituri.

Istoric termic necunoscut
Rezultatele de pe certificat nu mai descriu produsul livrat.

RESPONSABILITATEA RĂMÂNE LA CONSTRUCTOR

Garanția de bună execuție și eventualele remedieri sunt suportate de executant, indiferent de furnizorul liantului. De aceea, verificarea calității bitumului este, înainte de toate, o protecție pentru constructor.



03

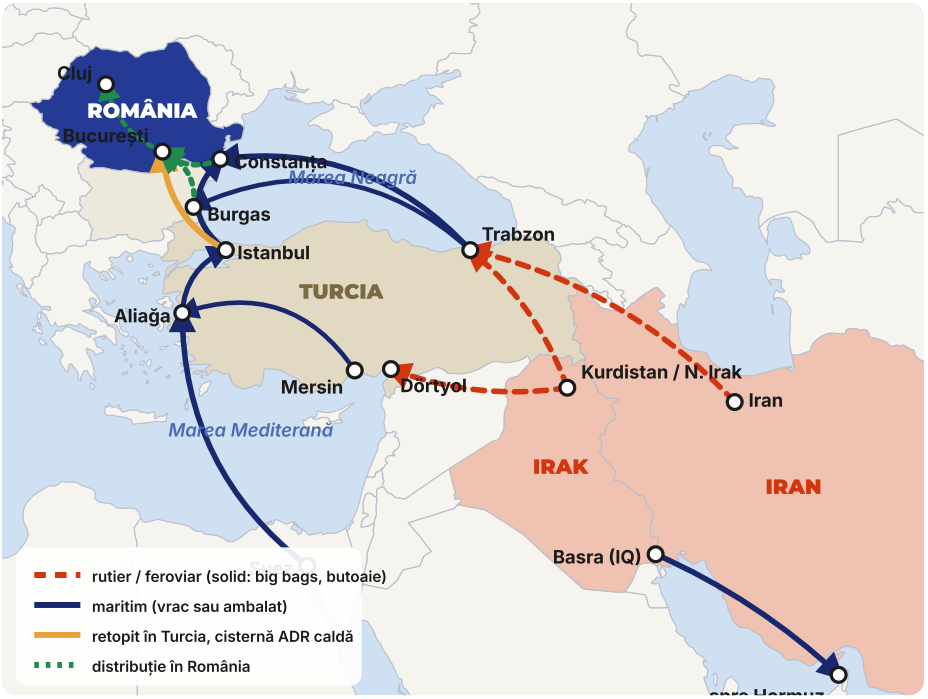
CAPITOLUL 03

Transportul și forma de sosire

Pe hârtie, produsul vine dintr-un singur loc. În realitate, poate schimba de mai multe ori modul de transport, forma fizică și – uneori – documentele.

- Rute: Irak/Iran – Turcia – Constanța
- Ce arată datele OEC
- Forme de livrare
- Ce arată datele Eurostat 2025–2026

Rutele: de la Golf la Constanța



Schemă cu rutele tipice descrise în text (nu la scară; nu reprezintă fluxuri individuale). Fundal cartografic: Natural Earth (domeniu public).

- **Maritim sau feroviar până în portul Constanța**, apoi distribuție în țară – cea mai frecventă variantă observație MT2.
- **Prin Turcia:** produsul solid este topit de firme locale și livrat cald în România, în cisterne ADR observație MT2. Presa de specialitate a descris fluxuri regulate de bitum din producția rafinăriilor din Kurdistanul irakian, încărcat într-un terminal turcesc la Marea Neagră și descărcat la Burgas, apoi transportat pe calea ferată către un terminal din România [10].
- **Lichid, direct în terminale din România** – mai rar observație MT2.

Forme de livrare și „pierderea originii”

Big bags

Bitum solid, în saci de 1 t. Ieftin de transportat pe distanțe mari; necesită retopire.

Butoaie

Format clasic pentru export din Golf. Retopire lentă, risc de supraîncălzire locală.

Vrac lichid

Navă sau cisternă încălzită. Cel mai puțin stres termic, dar cere infrastructură.

De principiu, se preferă o oprire intermediară în țări precum Turcia – pentru topire, reambalare sau amestec – urmată de livrare cu documente emise în țara de tranzit observație MT2. Turcia este un nod major: în 2024 a importat aproximativ 956.000 t de bitum din Irak [2] și a exportat în UE peste 300.000 t [1].

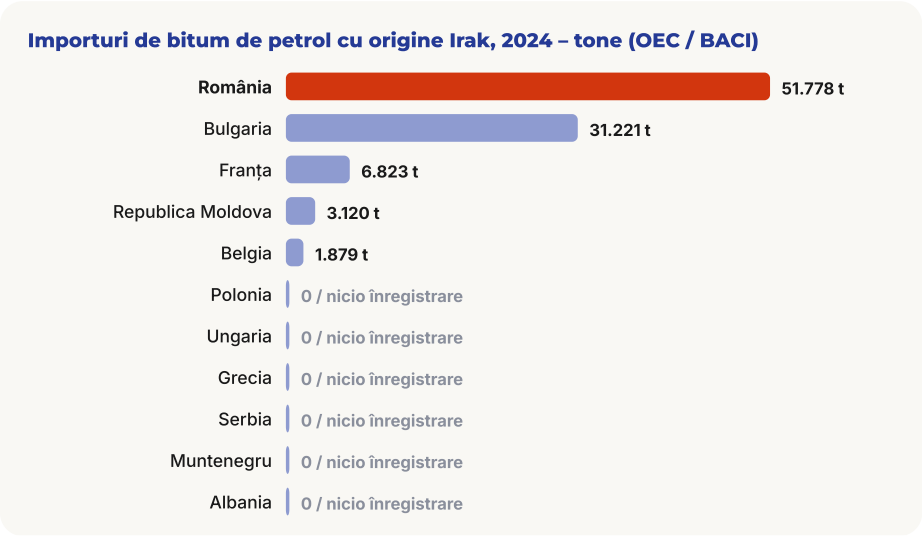
ATENȚIE LA REGULILE DE ORIGINE

Potrivit Codului Vamal al Uniunii, o marfă la a cărei producție au participat mai multe țări este considerată originară din țara în care a suferit **ultima transformare substanțială**, justificată economic [16]. Operațiunile simple – topire, reambalare, amestec – nu schimbă, în principiu, originea. Un document care declară altceva poate fi neconform.

Pentru produsele rafinate din țiței rusesc în țări terțe, UE a introdus din 21 ianuarie 2026 o interdicție explicită (art. 3ma din Reg. 833/2014, aplicabil codurilor CN 2710) [8]. Analize independente au documentat exporturi către UE de produse rafinate în Turcia din țiței rusesc [9]. Bitumul (CN 2713) din Rusia era deja interzis la import prin art. 3i [8].

Ce arată datele OEC (2024)

Am verificat afirmația potrivit căreia România ar fi singura țară din UE și din Balcani care importă astfel de produse. Datele OEC (baza BACI, HS 271320 – bitum de petrol, ultimul an disponibil: 2024) arată o imagine nuanțată [2]:



Sursa: OEC – The Observatory of Economic Complexity, date BACI (CEPII), HS92 271320 [2].

- În 2024, **România a fost cel mai mare importator european** de bitum irakian (51.778 t), urmată de Bulgaria (31.221 t) [2]. Potrivit observațiilor de piață MT2, produsul importat în Bulgaria a fost ulterior livrat către cumpărători din România (reexport/tranzit) observație MT2 – astfel încât, de fapt, România rămâne destinația finală în regiune.
- Pentru bitumul iranian, România apare cu 637 t în 2024 – cel mai mare volum din Europa; Spania (98 t) și Franța (24 t) au volume marginale [2].
- Polonia, Ungaria, Grecia, Serbia, Muntenegru și Albania nu înregistrează importuri de bitum din Irak sau Iran în 2023–2024 [2].

Eurostat: 2025 și primele luni din 2026

Pentru perioada recentă, sursa oficială este Eurostat Comext (date lunare, cod CN 27132000, origine declarată la import) [1].

Origine	România	Restul UE	Pondere RO
Irak – 2024	51.778 t	50.103 t	51%
Irak – 2025	15.279 t	474 t	97%
Irak – ian.–iul. 2026	15.222 t	39.298 t	28%
Iran – 2024	637 t	98 t	87%
Iran – 2025	1.072 t	0 t	100%
Arabia Saudită – 2025	9.885 t	0 t	100%
Oman – 2025	1.010 t	0 t	100%

Sursa: Eurostat Comext, DS-045409, extragere 09.10.2026 [1]. „Restul UE" = total UE27 minus România.

598.832 t
importuri totale de bitum ale României în 2025, din care 13,5% din afara UE.
Eurostat [1]

2,6%
ponderea originii Irak în importurile României din 2025 (7,0% în 2024).
Eurostat [1]

387 EUR/t
valoarea statistică medie a bitumului irakian importat în 2025, față de 406 EUR/t pentru cel din Grecia.
Eurostat [1]

Concluzie: în 2025, România a fost practic singura destinație din UE pentru bitumul cu origine declarată în Irak, Iran, Arabia Saudită și Oman. Volumele raportate de Bulgaria în 2024 (31.221 t) au fost, potrivit observațiilor de piață MT2, livrate ulterior către cumpărători din România **observație MT2**. În 2026, alte state (Portugalia, Țările de Jos, Spania, Italia) au reînceput importuri din Irak, în contextul crizei din Hormuz. Statisticile reflectă doar originea *declarată*: produsele cu origine schimbată nu apar, prin definiție, ca atare.

04

CAPITOLUL 04

Produsele sub embargo

Sancțiunile creează două prețuri pentru același produs: unul pentru piața legală și unul, mult mai mic, pentru cine acceptă riscul. Diferența alimentează canale de export cu origine schimbată.

- Cadrul sancțiunilor UE și SUA
- România, o țintă atractivă
- Cazuri documentate oficial

Cadrul sancțiunilor, pe scurt

Regim	Ce interzice (relevant pentru bitum)	Sursa
UE – Iran (Reg. 267/2012, modificat prin Reg. 2025/1975)	Din 30.09.2025: importul, achiziția și transportul de țiței și produse petroliere iraniene; Anexa IV include CN 2713 (bitum de petrol) și 2715. Excepții tranzitorii pentru contracte anterioare, până la 1.01.2026.	[7]
UE – Rusia (Reg. 833/2014)	Art. 3i: import de bunuri din Anexa XXI, inclusiv CN 2713. Art. 3m: produse petroliere CN 2710. Art. 3ma (din 21.01.2026): produse CN 2710 rafinate în țări terțe din țiței rusesc.	[8]
SUA – Iran (OFAC)	Sancțiuni secundare (E.O. 13846, E.O. 13902): pot fi vizate și persoane non-americane implicate în tranzacții semnificative cu petrol sau produse petroliere iraniene.	[5,18]
România (OUG 202/2008)	Pune în aplicare sancțiunile internaționale; nerespectarea lor este contravenție sau, după caz, infracțiune (art. 27^1, introdus prin Legea 224/2025).	[12]

IMPORTANT PENTRU 2024–2025

Între ianuarie 2016 și 29 septembrie 2025, importul de bitum iranian în UE nu era interzis de dreptul Uniunii (măsurile fuseseră suspendate prin acordul JCPOA), dar era expus sancțiunilor secundare americane. Din 30 septembrie 2025, interdicția UE se aplică din nou [7].

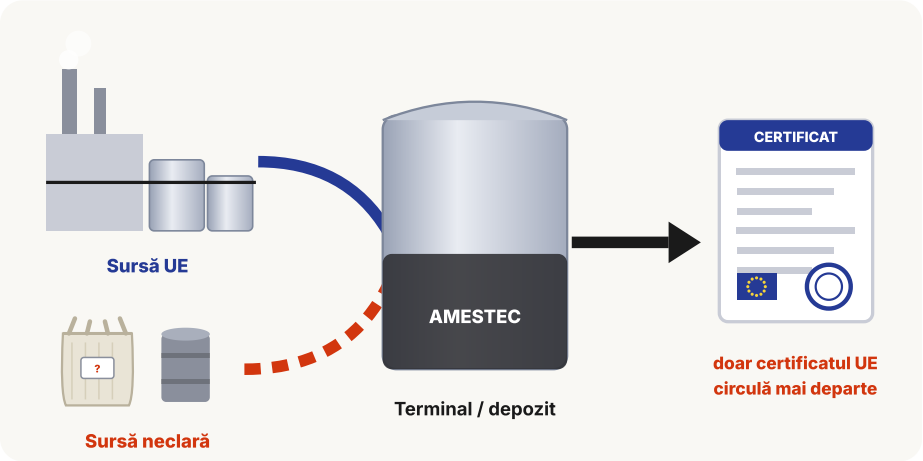
Spălarea originii: cazuri documentate

Schimbarea originii nu este o ipoteză teoretică: autorități și publicații de referință au documentat mecanisme concrete.

1. **OFAC, 3 iulie 2025**
   Trezoreria SUA a desemnat rețeaua omului de afaceri irakiano-britanic Salim Ahmed Said, acuzată că, cel puțin din 2020, a vândut petrol iranian declarat fals ca irakian, prin amestec în terminale din Khor al-Zubair (Irak), transbordări navă-navă și documente falsificate, inclusiv către cumpărători occidentali, via Irak sau Emiratele Arabe Unite [5].

2. **Reuters, 3 decembrie 2024**
   O rețea de contrabandă cu păcură, estimată la cel puțin 1 mld. USD/an pentru Iran și aliații săi, amesteca produs iranian cu produs irakian și îl vindea ca fiind pur irakian [6].

3. **CREA & CSD, septembrie 2024**
   Analiză care arată că statele G7+ au importat în S1 2024 produse petroliere de 1,8 mld. EUR rafinate în Turcia din țiței rusesc – o „spălare" legală la acel moment, închisă parțial de UE din 2026 [9].



Mecanismul de amestec în terminal (schemă ilustrativă).

De ce România este o țintă

Produsele sub sancțiuni sunt foarte atractive ca preț tocmai pentru că nu pot intra direct pe piețele reglementate. De aceea folosesc canale de export cu origine schimbată și ajung la prețuri care nu corespund realității bursiere observație MT2.

În regiune, fenomenul pare izolat: în Polonia, Ungaria și Grecia nu s-au înregistrat importuri de bitum din Irak sau Iran în 2024 – iulie 2026 [1], iar în Serbia, Muntenegru și Albania nu apar astfel de importuri în 2023–2024 [2].

FACTORI DE ATRACȚIE

- Program mare de investiții rutiere, finanțat public [14,15].
- Criteriul prețului cel mai mic, dominant în multe licitații.
- Acces maritim direct (Constanța) și proximitatea Turciei.
- Capacitate limitată de testare sistematică la recepție observație MT2.

OBSERVAȚIA NOASTRĂ

- România a devenit o țintă pentru companii și persoane asociate cu entități sancționate de OFAC, UE sau statul român observație MT2.
- Prețurile oferite urmăresc adesea rafinăriile locale cu un discount mic, nu bursa observație MT2.
- Fenomenul este greu de observat din statistici, deoarece originea reală nu este declarată.

CUM CITIM ACESTE DATE

Statisticile oficiale nu pot dovedi încălcarea sancțiunilor; ele arată doar originea declarată. Orice suspiciune concretă trebuie semnalată autorităților competente desemnate prin OUG 202/2008 (de exemplu ANAF, inclusiv autoritatea vamală).

05

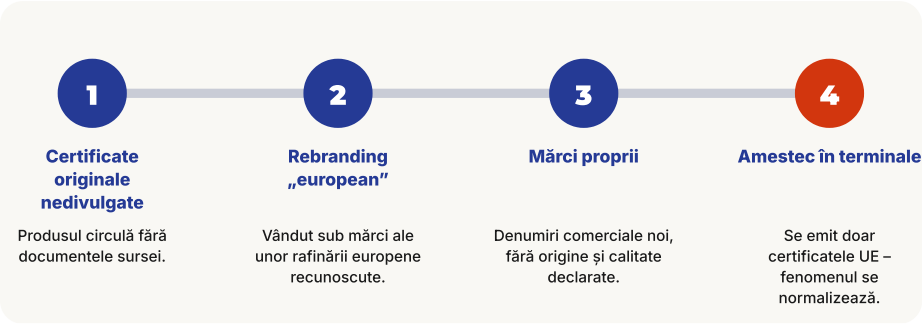
CAPITOLUL 05

Mărcile și comercializarea

Când cumpărătorii mari au devenit atenți, produsele cu origine îndoielnică nu au dispărut. Și-au schimbat ambalajul, numele și documentele.

- Patru etape ale mecanismului
- Ce poate verifica cumpărătorul
- Amestecul în terminale

Cum s-a „normalizat” fenomenul



Evoluția mecanismelor de comercializare observate în piață ***observație MT2***.

1. Certificatele originale nu erau divulgate. La început, importatorii prezentau doar documente proprii, fără certificatul producătorului **observație MT2**.

2. Rebranding „european”. Când marile firme de infrastructură au devenit sensibile la calitate și la risc, produsele au început să fie comercializate ca fiind de origine europeană, sub mărci ale unor rafinării europene recunoscute **observație MT2**.

3. Mărci proprii. Unii comercianți și-au creat denumiri comerciale proprii, fără a declara originea și calitatea reală **observație MT2**.

4. Amestecul surselor în terminale. Pe lângă importul prin țări terțe, amestecarea loturilor în depozite și emiterea exclusivă a certificatelor europene a făcut ca fenomenul să pară normal **observație MT2**.

Documentul descrie un mecanism de piață, nu acuză vreo companie sau marcă anume. Rafinăriile europene ale căror mărci pot fi folosite abuziv sunt, la rândul lor, păgubite de acest mecanism.

Ce poate verifica cumpărătorul

Un certificat european nu garantează singur că lotul livrat provine de acolo. Legătura dintre document și produs trebuie dovedită.

DA

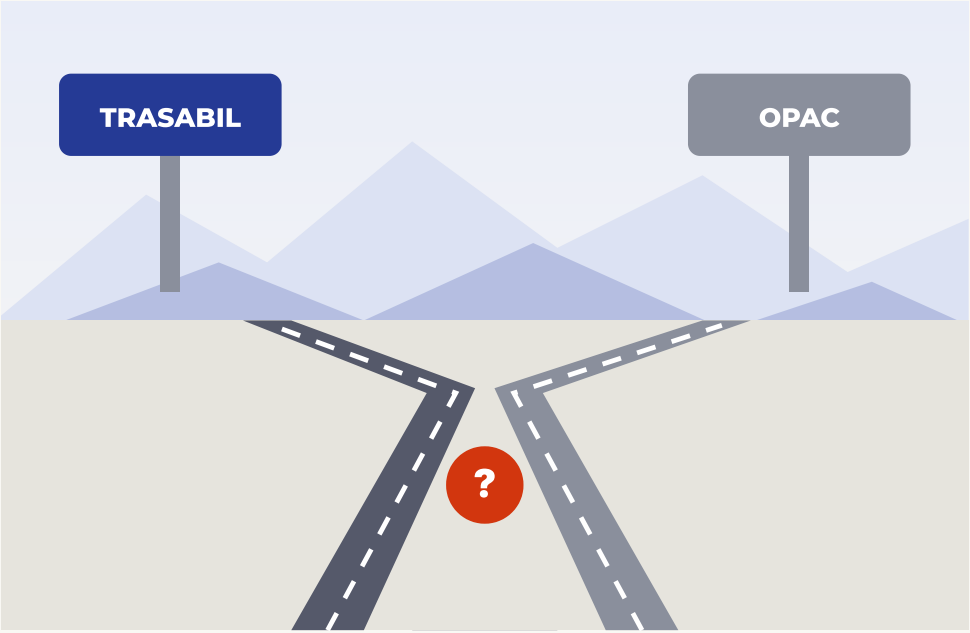
- ✔ Certificat de lot emis de producător, cu număr de lot, data și locul încărcării.
- ✔ Corespondență între cantitatea din certificat și documentele de transport (CMR, scrisoare de trăsură CIM, B/L).
- ✔ Declarația de performanță (DoP) și marcajul CE ale producătorului real.
- ✔ Posibilitatea de a confirma lotul direct la producător.

NU

- ✘ Certificate „generice", fără număr de lot sau cu date anterioare încărcării.
- ✘ Certificat al unei rafinării, dar transport pornit din alt loc.
- ✘ Mărci comerciale fără producător identificabil.
- ✘ Refuzul de a permite prelevarea de probe la recepție.

Lot · loc de încărcare · dată · cantitate

Documentele trebuie să descrie același lot: același loc, aceeași dată, aceeași cantitate.



06

CAPITOLUL 06

Diviziunea pieței

Piața s-a rupt în două: cei care cumpără produs trasabil la preț real și cei care nu au cunoștințele sau interesul de a identifica anomaliile.

- Două piețe paralele
- Efectul în licitațiile publice

Două piețe, două prețuri

Companiile mari, cu sisteme de control și laboratoare proprii, au devenit foarte atente la sursă și la calitate. Ele cumpără produs trasabil, la prețul real al pieței. În paralel, o parte a pieței cumpără pe criteriul exclusiv al prețului, fără mijloace de a identifica anomalii observație MT2.

PIAȚA TRASABILĂ		PIAȚA OPACĂ
Laborator propriu / independent		Fără verificări sistematice
Testare lot cu lot		Doar certificatul vânzătorului
Origine + documente verificate	≠	Origine nedeclarată / „pierdută”
Preț aliniat la bursă + transport		Preț sub rafinăria regională
Risc juridic și tehnic minim		Risc transferat beneficiarului
Ofertă „scumpă” în vârf de piață		Ofertă foarte competitivă

Efectul în licitațiile publice

Diviziunea se simte direct în licitații: firmele cu politici stricte de trasabilitate nu mai sunt competitive în fața celor care devin foarte competitive exact atunci când piața este pe un vârf de preț observație MT2. Cu cât prețul european urcă, cu atât avantajul unei surse „gri” crește – vezi capitolul 10.

CE POATE FACE AUTORITATEA CONTRACTANTĂ

Să ceară, prin caietul de sarcini, certificatul de lot al producătorului, documente de origine și dreptul de a preleva probe la recepție, cu testare la un laborator independent. Aceste cerințe nu discriminează nicio origine; ele cer doar ca originea și calitatea să fie dovedite.

07

CAPITOLUL 07

Riscurile pentru cumpărător

Riscul nu dispare odată cu plata facturii. Rămâne în opera construită și în documentele care o însoțesc.

- Riscuri tehnice și comerciale
- Riscuri juridice

Harta riscurilor

Performanță slabă în operă

Degradări premature: făgașe, fisuri, desprinderi – în câteva sezoane.

TEHNIC

Documente neconforme

Certificate care nu corespund lotului; recepții contestate.

CONTRACTUAL

Implicare într-o anchetă

Achiziția, voluntară sau involuntară, din zone sub embargo poate atrage implicații directe.

JURIDIC

Întreruperea aprovizionării

Loturi blocate în vamă sau confiscate; șantier oprit.

OPERAȚIONAL

Reputație

Asocierea cu un furnizor investigat afectează eligibilitatea în licitații.

REPUTAȚIONAL

Victime fără vină

Firme care au cumpărat cu bună-credință și suportă costurile remedierii.

FINANCIAR

O companie poate fi afectată cu sau fără știrea ei: în cazul unei anchete, lanțul de aprovizionare este reconstituit de la sursă, iar fiecare verigă trebuie să-și justifice diligența observație MT2.

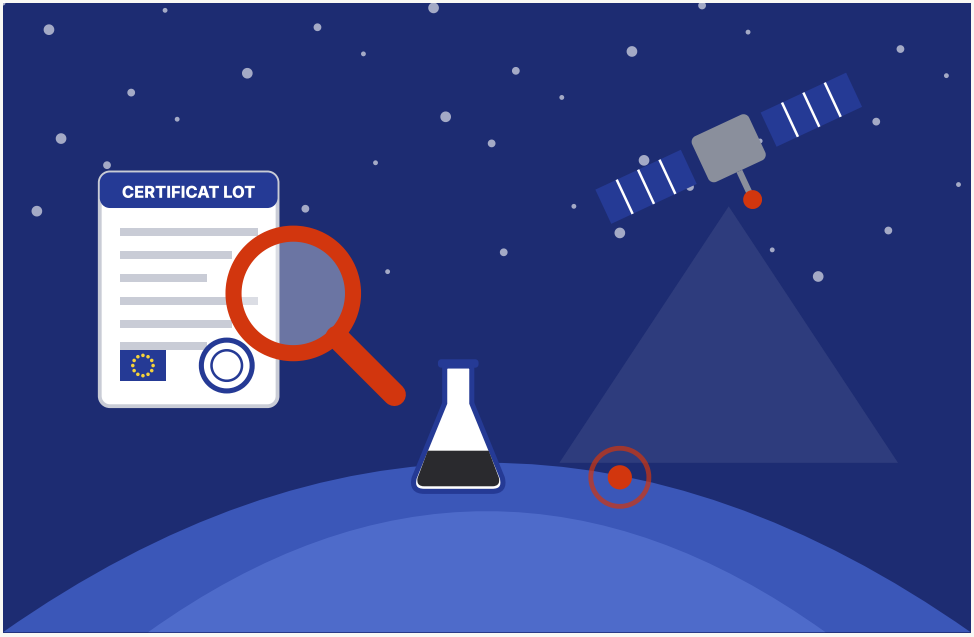
Cadrul juridic în România

Fără a constitui consultanță juridică, menționăm prevederile care pot deveni relevante. Încadrarea concretă a oricărei fapte aparține exclusiv organelor judiciare.

Prevedere	Conținut	Sancțiune prevăzută
Cod penal, art. 322 – fals în înscrisuri sub semnătură privată	Falsificarea unui înscris sub semnătură privată (de exemplu, un certificat de calitate) și folosirea lui în vederea producerii unei consecințe juridice.	Închisoare de la 6 luni la 3 ani sau amendă [11]
Cod penal, art. 323 – uz de fals	Folosirea unui înscris oficial ori sub semnătură privată, cunoscând că este fals, în vederea producerii unei consecințe juridice.	Închisoare de la 3 luni la 3 ani sau amendă (înscris oficial); de la 3 luni la 2 ani sau amendă (înscris sub semnătură privată) [11]
OUG 202/2008, art. 26	Nerespectarea sancțiunilor internaționale, dacă fapta nu constituie infracțiune.	Amendă de 10.000–30.000 lei, confiscare, suspendarea/retragerea autorizațiilor [12]
OUG 202/2008, art. 27^1 (Legea 224/2025)	Încălcarea intenționată a măsurilor restrictive ale UE.	Închisoare, în principiu de la 1 la 5 ani; limite majorate pentru valori de peste 100.000 EUR [12]

PE SCURT

Utilizarea, într-o lucrare publică, a unui certificat de calitate sau de origine fals **poate constitui** infracțiunea de fals și/sau uz de fals. Achiziția de produse supuse sancțiunilor UE **poate constitui** contravenție sau infracțiune potrivit OUG 202/2008.



08

CAPITOLUL 08

Cum identificăm un produs cu origine îndoielnică

Identificarea este din ce în ce mai dificilă. Certificatele sunt europene, mărcile sunt cunoscute de decenii, iar prețurile s-au „cuminți”. Rămân trei instrumente: laboratorul, trasabilitatea și aritmetica prețului.

- Trei metode care funcționează
- Testele de laborator
- Lista documentelor
- Semnale de alarmă și formula prețului

De ce e greu și ce funcționează

Chiar și firme de renume au devenit, uneori fără să știe, „scoica" prin care trec astfel de produse observație MT2. Certificatele sunt europene, pentru mărci cu care piața lucrează de decenii. Prin urmare, controlul documentar nu mai este suficient.

1. **Testare lot cu lot**
   Probă prelevată la recepție, testată la un laborator independent și comparată cu certificatul vânzătorului. Abaterile sistematice sunt cel mai puternic indiciu.

2. **Urmărirea încărcărilor**
   Verificarea încărcărilor din rafinăriile locale și regionale – documente de transport, date AIS pentru nave, imagini satelitare publice ale terminalelor. Un lot fără „istoric" de încărcare este suspect.

3. **Aritmetica prețului**
   Prețul public al rafinăriei + transportul + o marjă uzuală de 10–15 EUR/t observație MT2. O ofertă mult sub această sumă cere explicații.

Ofertă cu mult sub această sumă → solicitați explicații și testați lotul.

STRATEGIA CELOR CARE ADUC ASTFEL DE PRODUSE

După ce clienții au devenit atenți la prețurile sub piață – mai ales în perioada conflictului din Strâmtoarea Hormuz – ofertele s-au aliniat la prețurile rafinăriilor, cu discounturi de maximum circa 20 EUR/t, urmărind dinamica rafinăriilor locale observație MT2.

Lista de verificare: documente

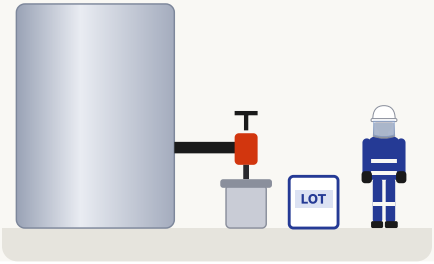
	Primit	Verificat
Certificat de calitate al lotului, emis de producător (nr. lot, data, rezervor/punct de încărcare)	☐	☐
Declarația de performanță (DoP) și marcajul CE conform SR EN 12591	☐	☐
Certificat de origine (non-preferențial) sau dovada originii preferențiale (ex. EUR.1), după caz	☐	☐
Documente de transport: CMR / scrisoare CIM / conosament (B/L) – cu locul real de încărcare	☐	☐
Fișa cu date de securitate (FDS/SDS) a producătorului real	☐	☐
Declarația vamală de import / punere în liberă circulație (pentru loturile din afara UE)	☐	☐
Avizul de însoțire și corespondența cantităților pe tot lanțul	☐	☐
Confirmarea lotului direct de la producător (e-mail / portal)	☐	☐
Declarație a furnizorului privind conformitatea cu sancțiunile UE și ale SUA	☐	☐
Raport de încercare independent pentru lotul livrat	☐	☐

Lista poate fi inclusă ca anexă la contractul de furnizare sau la caietul de sarcini.

Lista de verificare: teste de laborator

Încercare	Standard	Ce urmărim
Penetrație la 25°C	SR EN 1426	Încadrarea în clasă (ex. 50–70). Valori de 60–90 indică alt grad.
Punct de înmuiere (inel și bilă)	SR EN 1427	46–54°C pentru 50/70. Valori sub limită = risc de deformații.
Rezistență la îmbătrânire (RTFOT)	SR EN 12607-1	Variația masei, penetrația reziduală, creșterea punctului de înmuiere.
Solubilitate	SR EN 12592	≥ 99,0%: impurități, contaminare din ambalaje.
Punct de inflamabilitate	SR EN ISO 2592	≥ 230°C: indicator de fracții ușoare/contaminare.
Punct de rupere Fraass, vâscozitate (opțional)	SR EN 12593 / 12595 / 12596	Comportament la rece și la temperaturi de lucru.

Limitele pentru 50/70 conform SR EN 12591; vezi și fișa tehnică MT2 [13].



BUNĂ PRACTICĂ

Păstrați o contraprobă sigilată din fiecare lot, semnată de ambele părți, cel puțin pe durata perioadei de garanție a lucrării.

Semnale de alarmă

Prețul nu se leagă de bursă

Dacă prețul ofertat nu urmează tendința pieței petroliere – un indiciu simplu este prețul motorinei la pompă – produsul este suspect observație MT2.

3.000–4.000 km și totuși mai ieftin

Un produs care parcurge mii de kilometri și este mai ieftin decât rafinăria regională cere alt mod de evaluare a ofertei observație MT2.

Discount constant de ~20 EUR/t

Un discount fix față de rafinăria locală, indiferent de piață, poate ascunde un cost real mult mai mic observație MT2.

Livrare solidă, retopită

Big bags sau butoaie topite pe traseu: istoric termic necunoscut.

Documente fără lot

Certificate generice, fără legătură verificabilă cu lotul livrat.

Refuzul probelor

Furnizorul descurajează prelevarea de probe sau testarea independentă.

Mărci fără producător

Denumiri comerciale fără producător identificabil.

Origine „de tranzit”

Țara din certificat diferă de locul real de producție.

REGULA MT2

Dacă două semnale de alarmă apar simultan, tratați lotul ca suspect până la proba contrarie: testare independentă înainte de punerea în operă.

09

CAPITOLUL 09

Costul real al produselor din zonele „gri”

Cât costă, de fapt, un produs care ajunge în Constanța pe căi ocolite? Estimarea noastră și ce spun datele oficiale.

- Estimarea MT2
- Comparația cu datele vamale

Estimarea MT2

385 USD/t
preț mediu FOB Constanța, produse din zone „gri”
estimare MT2

+25 USD/t
manipulare (descărcare, depozitare, retopire)
estimare MT2

≈410 USD/t
cost total estimat ≈ 363 EUR/t la cursul mediu BCE 2025 (1,1300 USD/EUR)
MT2 + BCE [4]

Pe baza observațiilor noastre, costul mediu al acestor produse se situează în jurul a 385 USD/t FOB Constanța, la care se adaugă circa 25 USD/t pentru manipulare estimare MT2. Cifra nu provine dintr-o statistică publicată și trebuie citită ca ordin de mărime.

Cum se compară cu prețul rafinăriilor

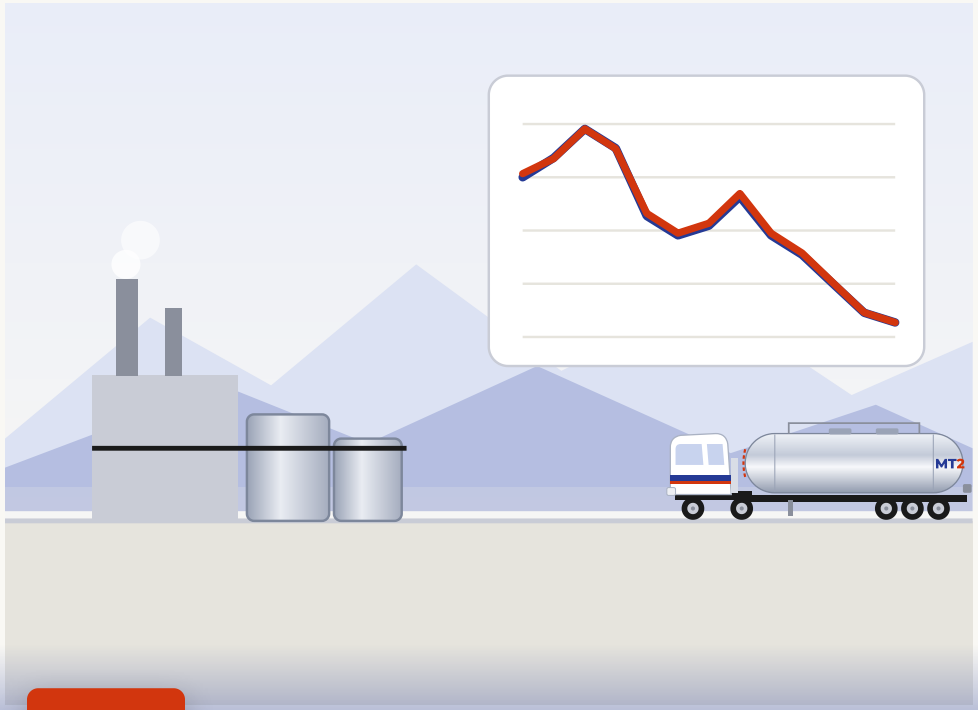
Perioada	Rafinărie 50/70 (medie)	Livrat București	Cost „gri” (EUR/t)	„Gri” / livrat Buc.
2025 – medie anuală	412 EUR/t	492 EUR/t	364	74%
2026 – vârf Hormuz (S14)	603 EUR/t	683 EUR/t	356	52%
2026 – S10–S24 (medie)	562 EUR/t	642 EUR/t	352	55%

Calcul MT2 pe baza oil.gge.gov.gr [3] și BCE [4]. Costul „gri” este la Constanța; prețul livrat include transportul până la București.

CE CONFIRMĂ ȘI CE NU CONFIRMĂ DATELE

Afirmația „aproape jumătate din prețul rafinăriilor” se confirmă **la vârful crizei din 2026**, prin raportare la prețul livrat. În media anului 2025, diferența a fost mult mai mică (circa 74% din prețul livrat București), iar în săptămânile 47–52/2025 prețul public ex-rafinărie a fost chiar sub estimarea „gri” convertită în euro.

Valoarea statistică medie (vamală) a bitumului irakian importat în România în 2025 a fost de 387 EUR/t, față de 406 EUR/t pentru bitumul din Grecia [1]. Valorile vamale includ transportul până la frontiera UE și nu sunt prețuri de tranzacție.



10

CAPITOLUL 10

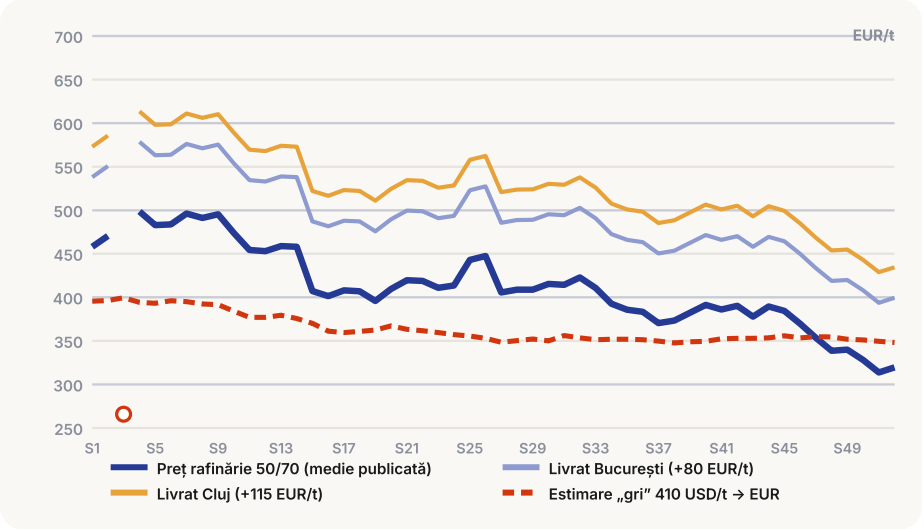
Costul unui produs original

Prețurile rafinăriilor sunt publice. În Grecia, ministerul de resort publică zilnic prețurile ex-rafinărie, inclusiv pentru bitum. O informație la îndemâna oricărui cumpărător din Balcani.

- Metodologie
- Tabel săptămânal S1–S52
- Grafic 2025
- Ce ne spune 2026

Prețul public al rafinăriei, 2025

Sursa: **oil.gge.gov.gr** – pagina oficială a prețurilor rafinăriilor grecești, informație publică accesibilă tuturor beneficiarilor, inclusiv din Peninsula Balcanică [3]. Seria folosită: „BEA 50/70 & 70/100" (bitum rutier, livrare din rafinărie), în **EUR/t, fără taxe și TVA**, publicată zilnic pentru două rafinării.



Medii săptămânale 2025 (săpt. ISO). Cercul roșu de la bază marchează săptămâna nepublicată. Sursa: oil.gge.gov.gr [3]; BCE [4]; estimare MT2.

- Valoarea săptămânală = media aritmetică a tuturor cotațiilor zilnice publicate în săptămână, pentru ambele rafinării (valorile zero au fost excluse ca nepublicate).
- Livrat București = rafinărie + 80 EUR/t; livrat Cluj = rafinărie + 115 EUR/t (costuri de transport orientative MT2) estimare MT2.
- „Gri" = 410 USD/t convertit cu media săptămânală a cursului de referință BCE.

Tabel săptămânal 2025 · S1–S26

Săpt.	Perioada	Rafinărie 50/70 EUR/t	Livrat Buc. +80 EUR/t	Livrat Cluj +115 EUR/t	„Gri” EUR/t	Δ raf.–gri EUR/t
1	30.12–05.01	457,9	537,9	572,9	396	+62
2	06.01–12.01	470,6	550,6	585,6	396	+74
3	13.01–19.01	*nepublicat*	*nepublicat*	*nepublicat*	400	–
4	20.01–26.01	498,4	578,4	613,4	394	+104
5	27.01–02.02	483,1	563,1	598,1	393	+90
6	03.02–09.02	483,7	563,7	598,7	396	+88
7	10.02–16.02	496,1	576,1	611,1	395	+101
8	17.02–23.02	491,1	571,1	606,1	392	+99
9	24.02–02.03	495,3	575,3	610,3	392	+104
10	03.03–09.03	474,0	554,0	589,0	384	+90
11	10.03–16.03	454,5	534,5	569,5	377	+77
12	17.03–23.03	452,9	532,9	567,9	377	+76
13	24.03–30.03	458,9	538,9	573,9	380	+79
14	31.03–06.04	458,0	538,0	573,0	376	+82
15	07.04–13.04	407,1	487,1	522,1	370	+37
16	14.04–20.04	401,5	481,5	516,5	361	+40
17	21.04–27.04	408,1	488,1	523,1	360	+49
18	28.04–04.05	407,1	487,1	522,0	361	+46
19	05.05–11.05	395,9	475,9	510,9	362	+33
20	12.05–18.05	409,5	489,5	524,5	367	+42
21	19.05–25.05	419,6	499,6	534,5	363	+56
22	26.05–01.06	418,9	498,9	533,9	362	+57
23	02.06–08.06	410,8	490,8	525,8	360	+51
24	09.06–15.06	413,6	493,6	528,6	357	+56
25	16.06–22.06	442,9	522,9	557,9	356	+87
26	23.06–29.06	447,4	527,4	562,4	353	+94

Sursa: oil.gge.gov.gr [3] – medie a cotațiilor zilnice ex-rafinărie, EUR/t, fără taxe și TVA. S1 = 30.12.2024–05.01.2025. „Nepublicat” = nicio cotație pe site în săptămâna respectivă. „Gri”: estimare MT2, 410 USD/t la cursul BCE [4].

Tabel săptămânal 2025 · S27–S52

Săpt.	Perioada	Rafinărie 50/70 EUR/t	Livrat Buc. +80 EUR/t	Livrat Cluj +115 EUR/t	„Gri” EUR/t	Δ raf.–gri EUR/t
27	30.06–06.07	**405,7**	485,7	520,7	348	+57
28	07.07–13.07	**408,8**	488,8	523,8	350	+59
29	14.07–20.07	**408,9**	488,9	524,0	352	+57
30	21.07–27.07	**415,3**	495,3	530,3	350	+65
31	28.07–03.08	**414,4**	494,4	529,4	356	+58
32	04.08–10.08	**422,8**	502,8	537,8	353	+69
33	11.08–17.08	**410,7**	490,7	525,7	352	+59
34	18.08–24.08	**392,6**	472,6	507,6	352	+41
35	25.08–31.08	**385,9**	465,9	500,9	352	+34
36	01.09–07.09	**383,4**	463,4	498,4	351	+32
37	08.09–14.09	**370,4**	450,4	485,4	350	+20
38	15.09–21.09	**373,5**	453,5	488,5	348	+26
39	22.09–28.09	**382,4**	462,4	497,4	349	+33
40	29.09–05.10	**391,5**	471,5	506,5	349	+42
41	06.10–12.10	**386,1**	466,1	501,1	352	+34
42	13.10–19.10	**390,3**	470,3	505,3	353	+37
43	20.10–26.10	**378,0**	458,0	493,0	353	+25
44	27.10–02.11	**389,6**	469,6	504,6	353	+36
45	03.11–09.11	**384,3**	464,3	499,3	356	+28
46	10.11–16.11	**369,7**	449,7	484,7	354	+16
47	17.11–23.11	**353,4**	433,4	468,4	355	−1
48	24.11–30.11	**338,8**	418,8	453,8	354	−16
49	01.12–07.12	**339,9**	419,9	454,9	352	−12
50	08.12–14.12	**328,1**	408,1	443,1	351	−23
51	15.12–21.12	**313,8**	393,8	428,8	349	−36
52	22.12–28.12	**319,5**	399,5	434,5	348	−29
Medie	**2025**	**412,1**	**492,1**	**527,1**	**364**	**+48**

Sursa: oil.gge.gov.gr [3]; BCE [4]. Media anuală este calculată pe cele 51 de săptămâni publicate. Date brute: gge_daily_bitum_motorina_2025_raw.csv, gge_saptamanal_bitum_50-70_2025.csv.

Ce ne spune 2026

314 → 603

EUR/t: minimul din dec. 2025 (S51) și maximul din apr. 2026 (S14)

oil.gge.gov.gr [3]

+92%

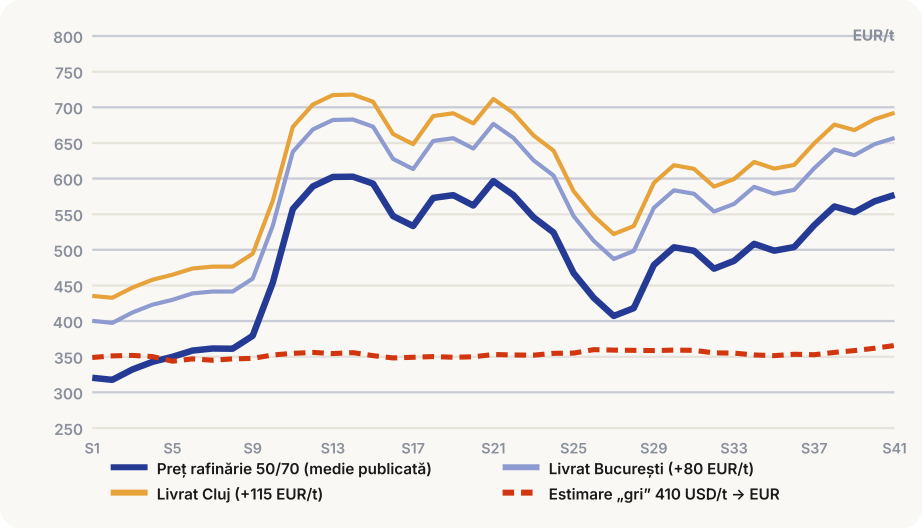
creșterea prețului public ex-rafinărie în aproximativ 15 săptămâni

calcul MT2

577

EUR/t – media săptămânii 41/2026 (5–9 oct.)

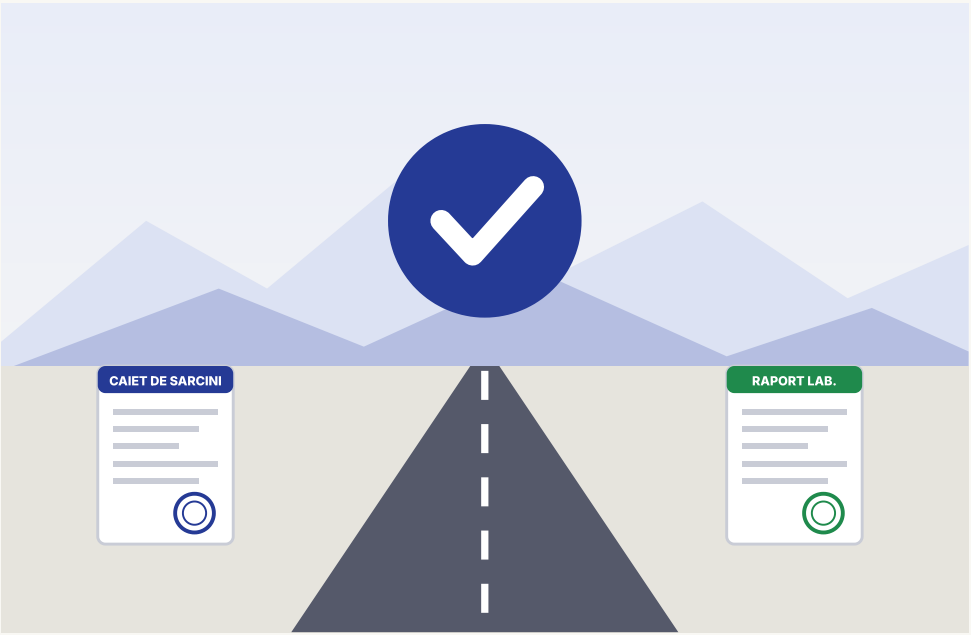
oil.gge.gov.gr [3]



Medii săptămânale 2026, S1–S41. Sursa: oil.gge.gov.gr [3]; BCE [4]; estimare MT2.

În 2026, diferența dintre prețul european și costul estimat al produselor „gri" s-a lărgit puternic: când prețul rafinăriei a urcat peste 550 EUR/t, costul „gri" a rămas, după estimarea noastră, în jurul a 350–365 EUR/t. Exact în aceste perioade, ofertele sub piață devin cele mai tentante – și cele mai riscante.

Prețurile publice de rafinărie se pot compara direct cu oferta primită: preț rafinărie din ziua încărcării + transport + marjă uzuală. Seria completă este disponibilă zilnic pe oil.gge.gov.gr.



11

CAPITOLUL 11

Concluzii și recomandări

Diferența de preț este reală. Și riscul este real. Cumpărătorul informat le poate separa.

- Sinteză
- Recomandări pentru constructori
- Recomandări pentru autorități

Sinteză

- **Fenomenul este real și concentrat.** În 2025, România a primit 97% din bitumul irakian și 100% din cel iranian intrat în UE [1]. Bulgaria a importat 31.221 t din Irak în 2024 [1,2]; potrivit observațiilor de piață MT2, acest produs a fost livrat ulterior în România observație MT2. România rămâne astfel principala piață finală din UE și Balcani.
- **Calitatea este o problemă de traseu și de specificație.** Ciclurile cald–rece îmbătrânesc produsul, iar specificațiile de origine nu corespund întotdeauna SR EN 12591.
- **Originea poate fi schimbată.** Schemele documentate de OFAC și de presa de referință folosesc amestecuri, transbordări și documente falsificate [5,6].
- **Sancțiunile UE s-au înăsprit.** Din 30.09.2025 bitumul iranian este din nou interzis la import în UE [7].
- **Prețul e cel mai bun detector.** Când prețul european urcă (2026), avantajul surselor „gri" se mărește, iar ofertele sub piață devin mai frecvente.
- **Piața s-a divizat.** Firmele care investesc în trasabilitate pierd licitații în fața celor care nu o fac observație MT2.

> ***Un drum construit cu bitum ieftin, dar neconform, nu este un drum ieftin.***

Recomandări pentru cumpărători

AUTORITĂȚI CONTRACTANTE ȘI ADMINISTRATORI DE DRUMURI

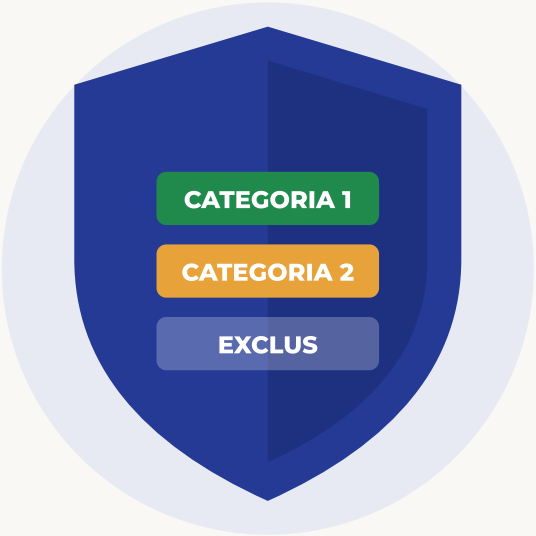
- Includeți în caietele de sarcini cerința certificatului de lot emis de producător și a documentelor de origine.
- Prevedeți dreptul de prelevare a probelor la recepție și testarea la laborator independent, pe cheltuiala executantului în caz de neconformitate.
- Solicitați declarații privind respectarea sancțiunilor internaționale (UE, ONU, SUA – unde este relevant).
- Analizați ofertele anormal de scăzute și pe componenta de liant, cu referință la prețurile publice ale rafinăriilor.

CONSTRUCTORI ȘI STAȚII DE MIXTURI

- Testați lot cu lot cel puțin penetrația, punctul de înmuiere și, periodic, RTFOT.
- Comparați fiecare ofertă cu formula: rafinărie + transport + 10–15 EUR/t.
- Evitați produsele livrate solid și retopite pe traseu pentru lucrările cu cerințe ridicate.
- Documentați diligența: păstrați documentele, contraprobele și corespondența cu furnizorul.

LABORATOARE

- Raportați abaterile sistematice față de certificatele furnizorilor.
- Includeți în rapoarte istoricul termic declarat al lotului, când este cunoscut.



12

CAPITOLUL 12

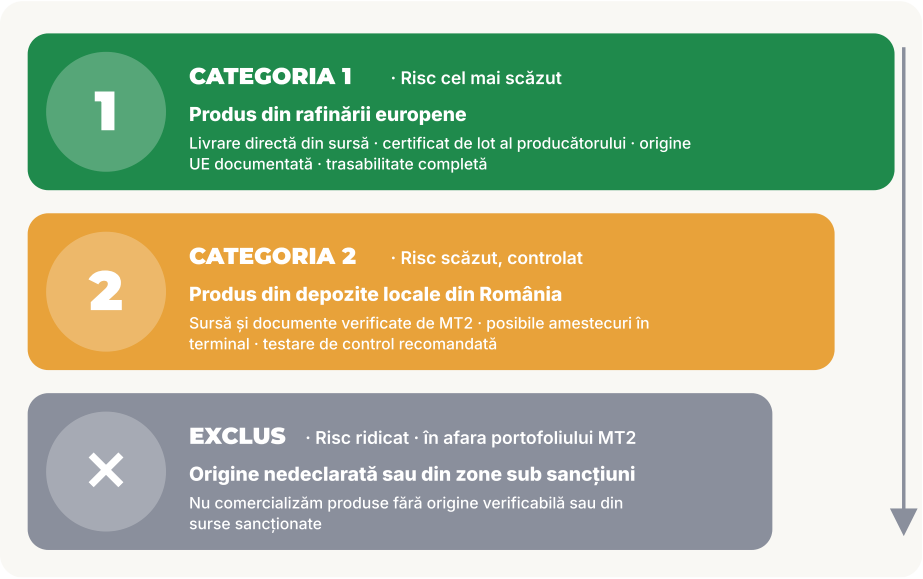
Poziționarea MT2

Tratăm acest subiect foarte serios, pentru că lucrăm pentru instituții care nu își permit riscuri ascunse.

- Categoriile de risc MT2
- Notă legală

Categoriile de risc MT2

MT Partner Logistics este dedicată relației cu instituții guvernamentale și instituții private de prestigiu din România. MT Partner Logistics SRL operează sub marca BitumExpres, alături de BMT-1. Pentru informarea continuă a clienților, fiecare ofertă MT2 indică categoria de risc a produsului:



- **Categoria 1 – risc cel mai scăzut:** produse din rafinării europene, livrate cu documentele producătorului.
- **Categoria 2:** produse din depozite locale din România, cu sursă și documente verificate.
- Categoria este menționată în ofertă și în documentele de livrare; la cerere, punem la dispoziție certificatul de lot și documentele de transport.

Notă legală

Acest document are **caracter exclusiv informativ**. Este realizat de MT Partner Logistics SRL pe baza surselor publice indicate și a observațiilor proprii de piață, la data de 9 octombrie 2026.

Documentul **nu se referă la nicio companie, marcă, rafinărie sau persoană anume**, cu excepția entităților desemnate oficial de autorități, menționate cu trimitere la sursa oficială. Mecanismele descrise sunt prezentate generic; nicio afirmație nu trebuie interpretată ca acuzație la adresa vreunui operator.

Observațiile și estimările MT2 sunt marcate distinct și reflectă experiența echipei comerciale; ele nu sunt date statistice oficiale. Datele oficiale pot fi revizuite de emitenți.

Documentul **nu constituie consultanță juridică, fiscală sau tehnică** și nu înlocuiește verificările proprii ale cumpărătorului, caietul de sarcini sau opinia unui avocat ori a unui laborator acreditat. Încadrarea juridică a oricărei fapte aparține exclusiv autorităților competente.

Prețurile din capitolul 10 sunt prețuri publice de referință ex-rafinărie, nu oferte MT2. Costurile de transport (+80 / +115 EUR/t) sunt orientative.

Mărcile și denumirile comerciale aparțin titularilor lor. Ilustrațiile sunt originale, vectoriale, și nu reprezintă persoane, nave sau instalații reale.

EDIȚII VIITOARE

MT2 Market Insight va fi actualizat periodic cu date noi de comerț și prețuri. Sugestii și corecturi: risk@mtpartner.ro.

Surse și referințe

DATE STATISTICE ȘI PREȚURI

[1] Eurostat Comext, setul DS-045409 „EU trade since 1988 by HS2-4-6 and CN8", CN 27132000 și 27150000, flux import, indicatori cantitate și valoare; actualizare 15.09.2026, extragere 09.10.2026. ec.europa.eu/eurostat/comext

[2] OEC – The Observatory of Economic Complexity, date BACI (CEPII), HS92 rev. 1992, cod 271320 „Petroleum bitumen" și 271500, 2019–2024; oec.world, accesat 09.10.2026.

[3] oil.gge.gov.gr – „Τιμές Διυλιστηρίου" (prețuri de rafinărie), Secretariatul General pentru Comerț, Grecia; seria „BEA 50/70 & 70/100", EUR/t (μ.τ.), fără taxe și TVA; cotații zilnice 30.12.2024–09.10.2026, extrase 09.10.2026.

[4] Banca Centrală Europeană – curs de referință USD/EUR, seria EXR.D.USD.EUR.SP00.A, 2025–2026; data-api.ecb.europa.eu.

SANCȚIUNI ȘI CAZURI DOCUMENTATE

[5] U.S. Department of the Treasury, comunicat sb0188, 3 iulie 2025, „Treasury Targets Diverse Networks Facilitating Iranian Oil Trade"; OFAC Recent Actions 20250703.

[6] Reuters, 3 decembrie 2024, „Fuel oil smuggling network rakes in $1 billion for Iran and its proxies".

[7] Consiliul UE, comunicat 29.09.2025, „Iran sanctions snapback: Council reimposes restrictive measures"; Regulamentul (UE) 2025/1975 de modificare a Reg. (UE) nr. 267/2012, art. 11 și Anexa IV.

[8] Regulamentul (UE) nr. 833/2014, art. 3i și Anexa XXI, art. 3m, art. 3ma; Comisia Europeană – FAQ privind importurile de petrol și produse rafinate din țiței rusesc.

[9] CREA & CSD, „Turkish refineries" analysis, septembrie 2024; energyandcleanair.org.

[10] Argus Media, 29.05.2024, știre privind fluxuri regulate de bitum din producția rafinăriilor din Kurdistanul irakian, via Marea Neagră și Burgas, către un terminal din România.

[18] Executive Orders 13846 (2018) și 13902 (2020) – sancțiuni SUA privind sectoarele petrolier și petrochimic ale Iranului.

Surse și referințe (continuare)

LEGISLAȚIE ȘI STANDARDE

[11] Codul penal (Legea nr. 286/2009), art. 322 „Falsul în înscrisuri sub semnătură privată” și art. 323 „Uzul de fals”.

[12] OUG nr. 202/2008 privind punerea în aplicare a sancțiunilor internaționale, art. 26; art. 27^{1} introdus prin Legea nr. 224/2025; legislatie.just.ro.

[13] SR EN 12591:2009 – Bitum și lianți bituminoși. Specificații pentru bitumuri rutiere; SR EN 1426, SR EN 1427, SR EN 12607-1, SR EN 12592, SR EN ISO 2592; ASTM D946 – Penetration-Graded Asphalt Binder; Fișa tehnică MT2 Bitum 50/70.

[16] Regulamentul (UE) nr. 952/2013 (Codul Vamal al Uniunii), art. 60 – dobândirea originii nepreferențiale.

PIAȚA RUTIERĂ ȘI CONTEXT

[14] AGERPRES, 30.12.2025, „Retrospectivă 2025: Rețeaua de drumuri de mare viteză s-a îmbogățit cu 146 de kilometri noi”.

[15] Bursa Construcțiilor, „Bugetul CNAIR pentru 2025 – 18 miliarde lei”; CNAIR – Bugetul de venituri și cheltuieli, cnadnr.ro.

[17] Bloomberg, 2026, „Iran War: How High Could Oil Prices Get with Strait of Hormuz Closure?”; rapoarte săptămânale de piață a bitumului, martie 2026 (presă de specialitate).

OBSERVAȚII MT2

[—] Afirmațiile marcate „observație MT2” / „estimare MT2” provin din experiența comercială a MT Partner Logistics și nu sunt date oficiale. Fișierele de date brute utilizate (CSV) sunt arhivate de MT2.

Fundal cartografic pentru harta rutelor: Natural Earth (domeniu public).

Glosar

50/70, 70/100	Clase de bitum rutier după penetrația la 25°C (în 0,1 mm), conform SR EN 12591.
Penetrație	Adâncimea la care pătrunde un ac standard în bitum; cu cât e mai mare, cu atât bitumul e mai moale.
Punct de înmuiere	Temperatura la care bitumul se înmoaie într-o încercare standardizată (inel și bilă).
RTFOT	Rolling Thin Film Oven Test – simularea în laborator a îmbătrânirii la fabricarea mixturii.
FOB	Free On Board – prețul mărfii încărcate pe navă, fără transportul principal.
Ex-rafinărie	Prețul la poarta rafinăriei, fără transport.
DoP / CE	Declarația de performanță și marcajul CE pentru produsele de construcții.
CMR / CIM / B/L	Documente de transport rutier, feroviar și maritim.
AIS	Sistem automat de identificare a navelor; permite urmărirea publică a traseelor.
OFAC	Office of Foreign Assets Control – autoritatea de sancțiuni a Trezoreriei SUA.
Origine nepreferențială	Țara în care marfa a suferit ultima transformare substanțială.
Comext / BACI	Baza de date de comerț exterior a Eurostat / baza armonizată CEPII folosită de OEC.

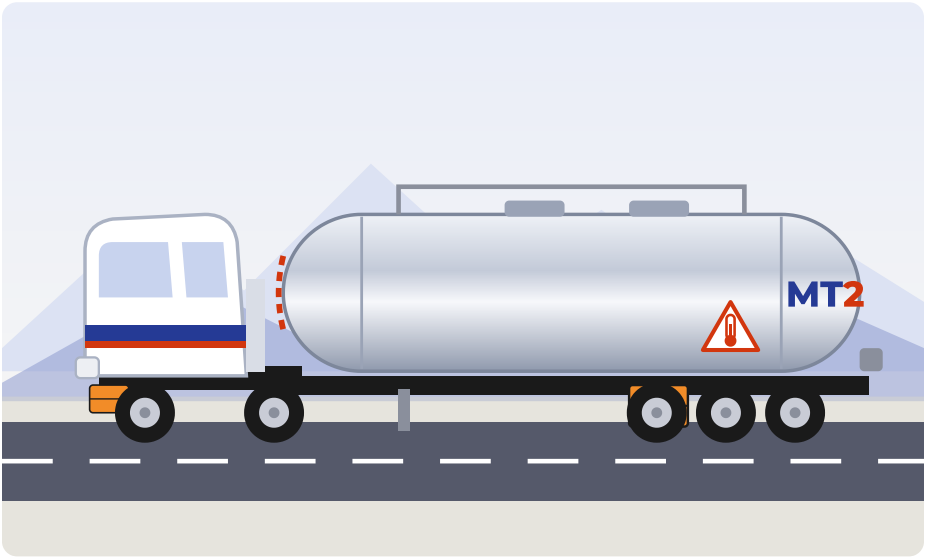
Contact

Pentru întrebări despre acest document, oferte de bitum rutier sau documentația unui lot:

Companie	**MT Partner Logistics SRL (MT2)**
Sediu	**Str. Radu Beller 3-5, Sector 1, București**
CUI	**RO51332381**
ONRC	**J2025012457002**
Telefon comercial	**0728 000 022**
E-mail	**risk@mtpartner.ro**
Web	**www.mtpartner.ro**

Precision Supply for Critical Institutions.

resurse sigure pentru drumuri durabile – fiecare ofertă MT2 indică sursa și categoria de risc a produsului, iar certificatul de lot și documentele de transport sunt disponibile la cerere.



Notițe

Observații proprii, oferte comparate, rezultate de laborator.

Un preț care nu se explică este, de cele mai multe ori, un risc care nu se vede.

Scanează pentru contact și ediții actualizate

www.mtpartner.ro

MT Partner Logistics SRL
Str. Radu Beller 3-5, Sector 1, București
CUI RO51332381 · ONRC J2025012457002
risk@mtpartner.ro · 0728 000 022

MT2

resurse sigure pentru drumuri durabile

Precision Supply for Critical Institutions.

© 2026 MT Partner Logistics SRL

MT Partner Logistics SRL operează sub marca BitumExpres, alături de BMT-1.