

Info

Buletin informativ
al Uniunii Naționale
a Transportatorilor
Rutieri din România

ANUL V, NR. 8 (53)
AUGUST 2008

UNTRR



SE DISTRIBUIE GRATUIT MEMBRILOR UNTRR



***”PARTENERIAT UNTRR – MOL
ÎN BENEFICIUL MEMBRILOR
UNTRR”***

**ROVINIETE
PRIN UNTRR**

PROMOTRANS

CENTRU PROFESIONAL ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR

AUTORIZAT de Ministerul Transporturilor ca centru de pregătire și

perfecționare a personalului din transporturile rutiere:

Conducători auto

Coordonatori de transport

Consilieri de siguranță pentru marfuri periculoase

Instructori auto

Profesori de legislație rutieră

ASIGURĂ pregătirea conducătorilor auto pentru obținerea
atestatelor și certificatelor profesionale necesare în transporturi:

de mărfuri

de persoane

cu vehicule agabaritice

în regim de taxi

de mărfuri periculoase

ORGANIZEAZĂ la solicitare:

Programe de evaluare și selecție profesională a utilizatorilor
de autovehicule din orice firmă

Stagii de perfecționare în tehnicile de conducere auto.

PRIN CALITATEȘI COMPETENȚĂ

PROMOTRANS

REZOLVĂ PROMPT ȘI EFICIENT IMPERATIVELE PROFESIONALE
DIN ACTIVITATEA OPERATORILOR DE TRANSPORT RUTIER

Pentru relații suplimentare și înscrieri la cursuri puteți să ne contactați la sediul

Centrului **PROMOTRANS** din

Str. Bacău nr. 2-6, Sector 5, București

Tel./Fax: 021 4567345 GSM: 0720 999225

www.promotrans.ro

Creșterea prețului combustibilului stârnește pizma între UE și ultimii veniți

Sunt câteva proverbe românești care spun „întotdeauna găina vecinului e mai grasă”, „să nu te uiți în curtea vecinului” sau în situația de criză din transporturile europene poate fi valabilă zicala „să crape și la capra vecinului”. Veți fi surprinși, poate, de faptul că pentru prima dată găina grasă nu e la vecini, ci la noi acasă – așa văd europenii, iar cei care își doresc și capra vecinului crăpată nu suntem noi, ci tocmai ceilalți din UE!

Nu am fost surprins de solicitarea BBC Londra de a acorda un interviu pentru o emisiune ce dezbătea tocmai protestul transportatorilor rutieri din Marea Britanie ce se desfășura în Londra în acel moment. Surprinderea majoră a apărut când reporterul BBC mi-a spus că în Marea Britanie există percepția unei concurențe puternice din partea operatorilor din Europa de est, în special a românilor! Desigur că atunci când ceva merge rău, este mai simplu să dai vina pe alții decât să te uiți în propria ogradă. Cei mai mulți operatori din Europa au înțeles de ceva vreme – unii mai demult, iar alții relativ recent, că elementele din structura costurilor unei firme de transport sunt aproape aceleași, indiferent de țara în care se operează – toți plătesc bani împrumutați, taxe, impozite, combustibil, salarii, diurne, utilități, etc. Cu siguranță că diferența semnificativă era până acum o vreme dată de valorile absolute ale elementelor de cost enumerate mai sus, fără ca rezultatul final să fie semnificativ alterat. Noi ne-am bucurat de salarii mai mici, costuri mai mici cu utilitățile, dar am fost împovărați cu costurile sau costurile de oportunitate cu autorizațiile și cu dobânzile uriașe pentru banii luați pentru finanțare. Ei au avut salarii și costuri administrative mai ridicate – comparativ cu noi, fără bariere administrative – autorizații și s-au bucurat de dobânzi mult mai mici decât cele practicate pe plaiurile mioritice. Cei care au înțeles primii au fost cei din UE, care au și apărut în România, tocmai pentru a combina cele două avantaje: cel de la ei de acasă

– bani ieftini și cel de aici – costuri de operare mai mici decât la ei acasă. Astăzi, noi suntem pe cale să ajungem la aceleași costuri de operare, fără să luăm în discuție finanțările, încă mult mai scumpe pe la noi.

„Din luna iulie, în Marea Britanie este deschisă piața muncii pentru



șoferii români” îmi spune reporterul și mă întreabă la ce să se aștepte. Ciudat să vezi că le este teamă de noi, când șoferi nu avem nici noi aici în România, iar de șoferi buni în număr suficient nici nu mai putem vorbi, toți cei buni fiind plecați de o vreme pe alte meleaguri. Nu e clar din partea cui ar fi fost temerea, dincolo de o preocupare socială la modul general, de stil englezesc. Firmele de transport din Marea Britanie nu pot decât să se bucure dacă trăiesc cu senzația că s-a deschis piața pentru șoferi buni și ieftini din România – așa își pot reduce costurile și își pot crește profitul. Dacă noi am avea așa mulți șoferi și așa buni, dar care să taie frunză la maidanezi, atunci șoferii din Marea Britanie ar fi putut să fie preocupați, ceea ce nu e cazul, chiar deloc.

Poate că insularii au un stil mai aparte, am spus. Însă, când colegii din Estonia mă sună și mă întreabă cu disperare ce se întâmplă în România,

dacă la noi „se mai învârte roata”, pentru că la ei anul acesta camioanele au rulat cu circa 20% mai puțin decât în perioada similară a anului precedent, înseamnă că situația noastră chiar o fi un pic diferită! Și pentru prima dată, în bine! „Mai se vând camioane în România? Da?! La noi în Estonia nu! Dacă le vreți vi le vindem și pe ale noastre!”

Nu vă bucurați foarte tare. Diferențele sunt date tocmai de decalajul dintre economia și societatea românească și cele ale țărilor așezate din UE. Toate statisticile arată că în România este loc pentru construcții noi – și civile și industriale, pentru infrastructură nouă – și rutieră și feroviară, pentru servicii noi și pentru o pătură socială de mijloc în dezvoltare. Toate acestea arată de ce este nevoie de transport din ce în ce mai mult, de ce va fi nevoie de vehicule din ce în ce mai multe. Cu tariful ar mai fi problema... Chiar așa, până aici se pare că stârnim invidia celorlalți, deși noi nu simțim acest lucru când plătim impozit pe vehicul cu mult mai mare dacă face curse în afara patriei – teoretic impozit minim acceptat de UE pentru cei care concurează pe piața UE, cel plătit pentru transporturi naționale fiind un bonus în curs de aliniere, în cadrul unei perioade de tranziție.

Cum europenii sunt întreprinzători, unii chiar cuceritori din timpuri vechi, ca să nu se plictisească pe acasă, încep să își ia elan spre plaiurile noastre mioritice, recent devenite de invidiat. Astfel s-ar putea ca Europa pe de o parte să își încetinească ritmul de dezvoltare, iar pe de altă parte să ne ajute să o prindem din urmă venind la noi în casă să ne sprijine, ca să nu ne îndoim de prea mult efort sau prea multe oportunități... și așa în următorii 5 ani vom putea să semănăm mai tare cu ei! Și la bune și la rele! Dar nemți oricum nu ne facem!

Radu Dinescu,
Secretar General al UNTRR

SUMAR

▪ "Parteneriat UNTRR – MOL ÎN BENEFICIUL MEMBRILOR UNTRR"	pag. 5-8
• UNTRR INTERVINE, AUTORITĂȚILE RĂSPUND	
▪ UNTRR Intervine, Autoritățile Răspund -Problematica	pag. 10-12
▪ Condiții generale ale IRU pentru transportul rutier internațional de mărfuri	pag. 13-19
▪ Poziția IRU privind transportul rutier și petrolul	pag. 20-21
▪ Evoluția principalelor valute - August	pag. 21
▪ Prețul motorinei la pompă 14 iulie 2008 (în euro)	pag. 21
▪ Model Roviniete	pag. 22-28
▪ Cuantumul amenzii contravenționale aplicabile utilizatorilor în cazul lipsei rovinietei valabile	pag. 28
▪ Roviniete prin UNTRR!	pag. 28
▪ Birourile regionale	pag. 29
▪ FUN INFO	pag. 29
▪ Truck ART	pag. 29
▪ Poluatorul plătește, problema rămâne	pag. 30
▪ Parteneriatul român pentru siguranță rutieră (GRSP) România	pag. 30-31
▪ <i>POZIȚIA BSEC-URTA Privind Creșterea Prețului Combustibilului</i>	pag. 31
▪ Publicații UNTRR	pag. 32-33
▪ Analiza influenței evoluției prețului carburantului asupra ratei de faliment	pag. 34-35
▪ Lecții de învățat, idei de luat în considerare <i>AL 3-LEA CONGRES EUROPEAN RUTIER</i>	pag. 35-36
▪ Biocarburanții din a doua generație – o soluție încă prea puțin viabilă pe plan economic	pag. 36-37
• ȘASE RADARU!	
▪ Taxarea excesivă a combustibilului impusă de guvern trebuie să înceteze, dar trebuie să înceteze și blocadele	pag. 39
▪ Seminar URTP	pag. 40-41
▪ "Drumurile noastre toate"	pag. 41
▪ Accesul la profesie și siguranța rutieră	pag. 42-45
▪ Târg Turcia	pag. 45-49
▪ Info Utile	pag. 49-50
▪ Indici IRU - Statistici	pag. 50-51
▪ Produse specifice transportului comercializate de UNTRR	pag. 56-57
▪ Info SIAR	pag. 58-59

"Parteneriat UNTRR – MOL ÎN BENEFICIUL MEMBRILOR UNTRR"

Stimați Membri,

Începând cu 15 iulie 2008, UNTRR împreună cu MOL România vă propune o soluție dedicată, special concepută pentru ca evoluția afacerii dumneavoastră să fie una ascendentă.

Ca să vă bucurați de cele mai bune condiții comerciale, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (U.N.T.R.R.) a dezvoltat un parteneriat cu MOL România care vă asigură următoarele beneficii:

- Reducere față de prețul de pompă;
- Un termen de plată care vă facilitează rularea banilor în companie - dobânzile la vedere pentru un depozit pot fi până la 8% pe an;
- Un control strict al consumului pe fiecare card în parte - reducerea consumului prin limitarea cardului la un număr de plinuri/lună;
- Nu se poate alimenta în altă mașină - reducerea costului prin reducerea fraudei;
- Reducerea timpului dedicat activității de decontare cu 3 zile pentru 1 angajat ;
- Reducerea timpului dedicat departa-jării cheltuielilor pe filiale cu 1 zi.

Astfel, dacă sunteți membru al U.N.T.R.R. și alimentați cu cel puțin 1.000 de litri de carburant pe lună, MOL România vă va factura consumul de carburant la Prețul de Listă. Acesta se definește ca fiind o medie a prețurilor din rețeaua MOL România. În prezent, Prețul de Listă este egal cu prețul de pompă diminuat cu 0,05 RON/litru. Mai mult decât atât, în cazul în care consumul dumneavoastră depășește 10.000 litri/lună vi se oferă și o grilă de discount atractivă.

Facturile se vor emite de două ori pe lună, iar dumneavoastră veți putea beneficia de creditarea cantității alimentate la un termen de plată confortabil, alegând între 15 sau 30 de zile.

Vă asigurăm acces gratuit la Centrul Virtual de Carduri pentru a monitoriza și administra prin internet tranzacțiile cu cardurile MOL.

În plus, o echipă de profesioniști va fi la dispoziția dumneavoastră pentru a avea grijă ca dosarul să vă fie procesat în cel mai scurt timp.

Vă mulțumim pentru completarea și trimiterea către MOL a formularului de înscriere pe care îl puteți descărca de pe site-ul nostru (www.untrr.ro) și vă asigurăm că veți fi contactat în cel mai scurt timp de către un reprezentant de vânzări din cadrul Departamentului Co-mercial al MOL România.

UNTRR împreună cu MOL te ajută să optimizezi consumul flotei de mașini !

OFERTA SPECIALĂ MOL ROMÂNIA PENTRU MEMBRII UNTRR

MOL România, una dintre cele mai importante companii petroliere de pe piața românească, oferă o **soluție completă de alimentare cu carburant persoanelor juridice.**

Astfel, flotelor auto le sunt puse la dispoziție carduri de carburant acceptate în rețeaua MOL atât pe teritoriul României (124 de benzinării), cât și în Ungaria, Slovacia și Slovenia iar în curând și în țări precum Serbia, Austria, Italia și Croația. De asemenea, companiile care dețin capacitate de stocare au posibilitatea **aprovizionării în sistem en-gros**, chiar în cadrul sediului în care își desfășoară activitatea.



Cardurile MOL Gold și Silver vă permit controlul asupra consumului florei auto.

Acceptare în România, Ungaria, Slovacia și Slovenia!

Utilizând sistemul de carduri MOL costurile totale de exploatare a parcului auto scad semnificativ, datorită următoarelor avantaje:

- **CONTROL.** Cardul MOL se bazează pe un sistem informatic complex, ce procesează tranzacțiile efectuate în benzinăriile MOL. Detaliile legate de aceste tranzacții se regăsesc în anexa facturii. Cardul MOL poate fi personalizat pe număr de înmatriculare sau pe nume de persoană. Puteți alege dintr-o varietate de opțiuni pentru a configura categoria de cumpărare pe card, după tipul de carburant, produse și servicii, inclusiv plata taxelor de drum (vignete).

- **CREDITARE.** Facturile se emit de două ori pe lună bilunar și se plătesc la termen.

- **CALITATEA CARBURANȚILOR.** Carburanții MOL sunt Euro 4 și Euro 5. Benzina și motorina EVO sunt carburanți Euro 5, cu un conținut de sulf de sub 10 ppm. Au un pachet complex de aditivi care asigură pornirea ușoară, încălzirea rapidă și funcționarea silențioasă a motorului. Totodată, protejează componentele motorului și ale sistemului de alimentare, limitând emisiile poluante și evitând depunerile și fenomenul de coroziune.

- **INFORMARE PERMANENTĂ.** Folosind Centrul Virtual de Carduri, puteți monitoriza și administra prin internet cheltuielile pe card: modificați datele proprii sau datele cardurilor dumneavoastră, obțineți liste de tranzacții sau blocați și comandați carduri noi. Aveți posibilitatea să setați și să modificați în timp real limitele cardurilor (zilnice, săptămânale sau lunare) astfel încât informația se transmite imediat la stațiile din rețeaua MOL.

- Pentru detalii accesați: http://www.molromania.ro/ro/servicii/centrul_virtual_de_carduri/introducere/

- **LIBERTATE DE MIȘCARE** în România și Europa. Cardul MOL Gold poate fi utilizat în 124 de benzinării în România, peste 350 de stații de alimentare în Ungaria, peste 200 în Slovacia (rețeaua Slofnaf, parte a Grupului MOL) și în alte 12 stații din Slovenia.

- Alegând să alimenteze în rețelele MOL din aceste țări, transportatorii vor putea cumula trei beneficii importante: achiziționarea carburantului cu ajutorul cardului MOL Gold fără a se percepe comisioane de tranzacționare, recuperarea TVA aferent și posibilitatea achitării taxelor de drum.



În plus, clienții de carduri MOL au posibilitatea de a beneficia și de cardul internațional MOL-DKV, ce poate fi utilizat în Europa în peste 22.000 de stații de alimentare, la peste 10.000 de ateliere de reparații și pentru traversarea a sute de tuneluri, bacuri și autostrăzi. Transportatorii de mărfuri și persoane pot aplica pentru sistemul de facturare netă.

Serviciul de rambursare a TVA. MOL România, în parteneriat cu compania Tax Back International, a lansat ser-

viciul de rambursare a TVA pentru cheltuielile efectuate cu deplasările în străinătate în interes de afaceri, destinat posesorilor de carduri de carburanți emise de Mol România.

MOL România: Livrări en-gros de carburant, calitate la prețuri competitive!

MOL România vă pune la dispoziție carburanți auto en-gros de calitate în conformitate cu standardele în vigoare ale Uniunii Europene, din gamele Euro 4 și Euro 5. Utilizând sistemul de livrări en-gros MOL, veți beneficia de soluția potrivită în vederea eficientizării alimentărilor cu carburanți prin:

- **OPTIMIZAREA COSTURILOR.** În urma comenzii, carburanții vor fi livrați în locația indicată de dumneavoastră la prețuri competitive, deoarece în prețul final de vânzare al carburanților en-gros ne bazăm pe:

- Prețul de listă - o informație transparentă la care aveți acces pe site-ul: www.molromania.ro

- Reducerea costurilor de transport prin optimizarea rutelor: transportul la depozitul dumneavoastră este asigurat de către MOL România

- Acciza și fondurile speciale sunt incluse în prețul final al carburantului și nu necesită achitarea acestora în avans

- **CONTROL.** Aveți la dispoziție sistemul de livrare en-gros cu cisterne dotate cu pompă de transvazare, precum și cu debitmetru electronic cu compensare la temperatura de 150C care tipărește un tichet ce conține cantitatea exactă descărcată pentru ca dumneavoastră să aveți în permanență controlul asupra cantității livrate.

- **CREDITARE.** Puteți beneficia de creditarea cantității livrate prin plata la termenul stabilit.

- **PROGRAM DE INVESTIȚII.** MOL România a dezvoltat pentru firmele care nu dețin capacitate de stocare un program de creditare și investiții, dacă acestea doresc să intre în posesia unui rezervor pentru stocarea carburantului, în corespondență cu activitatea pe care o desfășoară.

MOL reprezintă o echipă întreagă de profesioniști la dispoziția dumneavoastră. Pe perioada derulării contractului, veți beneficia de asistența unui Area Sales Manager care va administra contul companiei dumneavoastră pentru o bună derulare a contractului.

De asemenea, aveți la dispoziție linia telefonică dedicată pentru a intra în contact cu operatorii noștri din cadrul Departamentului de Relații cu Clienții, 24 de ore din 24.

S.C. MOL România Petroleum Products S.R.L.

București 014134, sect. 1, str. Daniel Danielopolu, nr. 4-6., et. 2

Tel: (+40) 21-204 85 00; Fax: (+40) 21-232 09 48

Cluj-Napoca 400117, calea Dorobanților, nr. 14-16,

et. 1

Tel: (+40) 264-407 600, Fax: (+40) 264-594 852

Capital social: 242.154.900 RON, Număr RC.:

J12/729/2000; C.U.I.: RO 7745470

www.molromania.ro



CONTACTE ZONALE MOL ROMÂNIA

Nume	Funcția	Zona	Telefon	Adresa mail
EAST				
ZSOLT KERÉKES	Sales Team Leader	Bacau, Focsani, Onesti	0726368806	zkerekes@molromania.ro
LUCIAN HARANGUS	SR Brasov	Brasov, Prahova(Ploiesti)	0720600594	lharangus@molromania.ro
ADRIAN ANGHELUTA	SR Iasi	Iasi, Piatra Neamt, Botosani, Roman, Suceava	0726368805	angheluta@molromania.ro
ADRIAN IGESCU	SR Galati	Galati, Braila, Buzau	0729884949	aigescu@molromania.ro
ISTVAN MARTON	SR Miercurea Ciuc	M Ciuc, Gheorgheni, Odorhei, Sf Gheorghe, Sighisoara	0724232840	imarton@molromania.ro
WEST				
ADRIANA ORZ	Card Product Manager	Baia Mare, Bistrita	0729399276	aorz@molromania.ro
ATTILA SANDOR	SR Cluj	Cluj-Napoca, Turda, Tg Mures, Reghin, Medias, Sighisoara, Ludus, Tarnaveni	0722409893	asandor@molromania.ro
DORIN CASALEAN	SR Deva	Deva, Petrosani, Sibiu, Orastie, Hunedoara, Alba	0724232835	dcasalean@molromania.ro
EUGEN HERCUT	SR Oradea	Oradea, Satu Mare, Salaj	0723372977	ehercut@molromania.ro
MARIUS PAUNESCU	SR Timisoara	Timisoara, Resita, Lugoj, Arad, Turnu Severin	0724232834	mpaunescu@molromania.ro
SOUTH				
CHEZY KALO	SR Constanta	Constanta, Ialomita	0726368804	ckalo@molromania.ro
STEFAN DINCA	SR Bucuresti	Bucuresti, Giurgiu	0742232832	sdinca@molromania.ro
ELENA SAMOILA	SR Bucuresti	Bucuresti, Pitesti	0724353368	esamoila@molromania.ro
IZABELL CALIN	SR Bucuresti	Bucuresti, Alexandria	0723556853	icalin@molromania.ro
DIANA DIACONU	Card Key Account Manager	Craiova, Slatina, Valcea, Targoviste	0724232831	ddiaconu@molromania.ro
DEPARTAMENTUL CARDURI				
Backoffice carduri			0264.407.683/684	cardline@molromania.ro

Stimați Membri,

Vă informăm că UNTRR a încheiat un Protocol de colaborare cu firma S.C. AUTOSIB S.R.L., urmare căruia dumneavoastră puteți beneficia de produsele și serviciile acestei firme – vezi site: <http://www.hyundai-sibiu.ro> cu un discount de 5%, pe baza unei recomandări valabile cu o perioadă de valabilitate, eliberată de UNTRR.

Pentru mai multe informații, vă rugăm să vă adresați la UNTRR.

U.N.T.R.R. facilitează întâlniri și contacte între transportatori pe de o parte și furnizori de servicii sau beneficiari ai serviciilor de transport - pe de altă parte, neasumându-și nici o responsabilitate în ceea ce privește finalizarea sau derularea eventualelor contracte încheiate între aceștia, neavând calitatea de intermediar potrivit statutului său.

Pentru a avea o afacere profitabilă te invităm să alegi dintr-o gamă diversă de autovehicule comerciale, astfel încât firma ta să fie mult mai eficientă. Tot la noi găsești servicii post-vânzare și piese de schimb pentru care îți garantăm timp minim de staționare.

IVECO
www.iveco.ro

Abecedarul unei afaceri profitabile !



www.cefin.com

CEFIN
AUTOVEHICULE COMERCIALE

dealer autorizat Iveco SpA

București: 021.202.60.00; 0741.841.000; Arad: 0257.28.12.52

Constanța: 0241.629.800; Deva: 0254.21.31.11

Galați: 0236.49.20.91; Pitești: 0248.21.44.05

Ploiești: 0244.27.66.28; Timișoara: 0256.29.58.95

Partener promovare:

Afin.
LEASING IEN S.A.
IVECO
CAPITAL

UNTRR intervine, autoritațile răspund

PROBLEMATICA

UNTRR a realizat numeroase intervenții și sesizări pe lângă autoritățile române și maghiare privind practicile de control abuzive ale autorităților din Ungaria.

Adresa nr.1768, 1789, 1788 (Szabo 1 și 2), 1976

UNTRR continuă să sesizeze autorităților naționale problemele privind infrastructura:


Adresa nr.1980 (Tăriceanu 1 și 2)

UNTRR este îngrijorată de evoluția prețului combustibilului și solicită autorităților naționale luarea de măsuri corespunzătoare.


Adresa nr.1856

UNTRR intervine pe lângă Primăria Municipiului București în vederea luării unor măsuri care să ducă la îmbunătățirea traficului în capitală.

Adresa nr.1981.



**ASOCIAȚIA ROMÂNĂ PENTRU
TRANSPORTURI RUTIERE INTERNAȚIONALE**
Alexandru Constantinescu nr. 12, cod 011473, sector 1,
BUCUREȘTI
Tel.: (+40-21) 2244137
Fax: (+40-21) 2243599
www.artri.ro E-mail: office@artri.ro



**UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR
RUTIERI DIN ROMÂNIA**
Str. Ienăcniță Văcărescu nr.60, sector 4, cod 040157,
BUCUREȘTI
Tel.: (+40-21) 336 77 88; 330 14 25; 337 46 08
Fax: (+40-21) 335 48 25; 337 48 53
www.untrr.ro E-mail: office@untrr.ro

Nr. 236/05/02.07.2008 Nr. 1855/02.07.2008

**Cancelaria Primului Ministru
Domnului Călin POESCU - TĂRICEANU**

Stimate Domnule Prim Ministru,


În lumina situației financiare dramatice cauzate de creșterea constantă a prețului la combustibil, Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere - IRU alături de asociațiile naționale membre, printre care și asociațiile din România - UNTRR și ARTRI, s-au întâlnit la Bruxelles într-o reuniune de urgență privind criza combustibilului.

Reprezentanții transportatorilor reuniți la Bruxelles pentru identificarea soluțiilor la frământarea în creștere din industria transporturilor rutiere, reflectată în declanșarea protestelor transportatorilor din multe țări europene, printre care și România, au adoptat în unanimitate și de maximă urgență Rezoluția asupra Crizei Prețului Combustibilului adresată guvernelor și instituțiilor interguvernamentale.

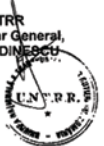
Vă transmitem alăturat Rezoluția IRU și vă rugăm să luați măsurile care se impun cu prioritate pe plan național pentru a sprijini sectorul transporturilor rutiere din țara noastră în această conjunctură internațională dramatică, cu consecințe extrem de grave pentru transportatorii din România.

Vă mulțumim anticipat pentru angajarea dumneavoastră în rezolvarea de urgență a acestei probleme deosebit de serioase care afectează industria transporturilor rutiere.

Cu considerație,




ARTRI
Secretar General,
Florentin ANDREI



UNTRR
Secretar General,
Radu DINESCU

**NATIONAL UNION OF ROAD
HAULIERS FROM ROMANIA**



UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA
Str. Ienăcniță Văcărescu nr.60, sector 4, cod 040157, BUCUREȘTI-ROMÂNIA
Tel.: (+40-21) 336 77 88; (+40-21) 330 14 25
Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53
www.untrr.ro E-mail: office@untrr.ro

**UNION NATIONALE DES
TRANSPORTEURS ROUTIERS
DE LA ROUMANIE**

IRU

Nr.1976/18.07.2008

**MINISTERUL INTERNELOR ȘI
REFORMEI ADMINISTRATIVE**

În atenția Domnului Ministru Cristian David






Stimate Domnule Ministru,

Prin prezenta vă rugăm să dispuneți luarea unor măsuri urgente, legale și operative, echitabile pentru toți transportatorii profesioniști de marfă și călători, români și străini, astfel încât să se poată plăti și încasa amenzile urmare contravențiilor săvârșite.


Astfel, în timp ce alte autorități străine, de ex. cele din Ungaria, iau măsuri foarte dure pentru transportatorii români - imobilizarea autovehiculelor până la plata amenzilor care sunt foarte mari, la noi în țară nu există măsuri concrete de umărire a încasării acestora.

În speranța soluționării cât mai rapide a acestei omisiuni din legislația românească, vă asigurăm Stimate Domnule Ministru de întreaga noastră disponibilitate în vederea asigurării celor mai bune condiții pentru desfășurarea activității de transportator profesionist din România.

Cu deosebită stimă,



SECRETAR GENERAL,
Radu DINESCU





UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA
Str. Ierusalim Văcărescu nr.65, sector 4, cod 040157, BUCUREȘTI-ROMÂNIA
Tel: (+40-21) 336 77 88; (+40-21) 330 14 25
Fax: (+40-21) 336 48 25; (+40-21) 337 48 53
www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro

Nr.1980/22.07.2008

Domnulul CĂLIN POPESCU TĂRICEANU
PRIM MINISTRU AL ROMÂNIEI

Stimate Domnule Prim Ministru,

Vă suntem atenți la situația actuală a infrastructurii rutiere din România. Infrastructura rutieră este frecvent asemănată cu sistemul circulator al unui organism.

Dezvoltarea insuficientă a infrastructurii rutiere pune în pericol dezvoltarea economică a României, în pofida poziției geografice de învidiat.

O serie de investitori străini își doresc să utilizeze România ca platformă pentru deservirea piețelor din Europa de Est, inclusiv ca a României. Retinererea acestora de a demara activitățile pe teritoriul României este datorată costurilor de operare ridicate, generate de infrastructura insuficient dezvoltată.

Dovada căutării unor soluții în zona Europei Centrale și de Est s-a limitat, până în prezent, la o redistribuire a fluxurilor de mărfuri către portul Koper din Slovenia, autoindulgiți „Poarta către Europa Centrală”, având ca avantaj principal racordarea la rețeaua europeană de autostrăzi.

Operatori de logistică din întreaga Uniune Europeneau monitorizează îndeaproape evoluția României și calculează în mod permanent eficiența unei investiții în România. Deși ca toți operatorii își doresc sisteme care să asigure fluiditate maximă pentru fluxuri considerabile de mărfuri. Aici intră atât dezvoltarea infrastructurii rutiere, feroviare, portuare, aeroportuare la capacități crescute de procesare a fluxurilor de mărfuri, inclusiv a terminalelor aferente.

Suntem conștienți că imediat ce România va avea o autostradă care să lege Constanța de rețeaua europeană și mărfurile vor putea să circule suficient de rapid astfel încât calculele să dovedească eficiența unei investiții în România, acestea nu vor întârzia să apară.

Vă solicităm să realizați o analiză la nivel guvernamental a costurilor de oportunitate aferente fiecărui sector de activitate din economia națională, iar pe baza acestora să alocați resurse în mod corespunzător. Avem convingerea, pe baza experienței disponibile la nivel global, că dezvoltarea infrastructurii rutiere se va situa în topul acestor priorități, având în vedere că infrastructura generează bunăstare și asigură distribuția echilibrată a acestora în zonele acoperite, atât în mod direct prin noi locuri de muncă, cât și indirect prin facilitarea dezvoltării diferitelor activități economice (de la producția la turism) în zone diferite de marile aglomerări urbane.

1



Vă solicităm să împulsionați construcția de autostrăzi într-un ritm accelerat, având în vedere necesitatea uriașă a unor noi artere de circulație a mărfurilor și persoanelor, corespunzătoare ritmului de dezvoltare economică a României. Considerăm că se stagnează inadmisibil de mult asupra perfectării unor proiecte care foarte probabil, la momentul finalizării, vor fi depășite de necesitățile reale.

În măsura disponibilității agendei dumneavoastră puteți verifica că parcurerea unui drum de la București la Arad reprezintă o adevărată provocare pentru orice participant la trafic, care nu este constrâns să respecte timpi de conducere și odihnă. Pentru profesioniștii, de oriunde ar fi ei din România, UE sau din afara UE înseamnă o încercare fundamentală, supuși presiunii legislative și striviți de concurența acerbă din această piață. Având în vedere că acest segment de drum este extrem de aglomerat chiar și pe timp de noapte și ținând cont că în mod real traficul pe această rută va atinge valori dincolo de capacitatea acestui drum, cu mult înainte de finalizarea vreunei autostrăzi, vă rugăm să sprijiniți realizarea unei navețe de cale atrăgătoare București-Arad, în tehnologie RO-LA (autovehicule pe tren), a cărei atractivitate să fie bazată pe principii comerciale și nu pe constrângeri administrative.

Menționăm că UNTRR este partener cu societățile de profil din Ungaria – Hungarokombi și Austria – Okombi în cadrul programului Marco Polo, prin care oferim tarife atractive transportatorilor români pentru utilizarea trenului de la Szeged la Weis, datorită sumelor acordate de UE și subvențiilor acordate de statele tranzitate – Ungaria și Austria. Menționăm că Okombi este gata să dezvolte un proiect de cooperare cu CFR în condițiile unui sprijin guvernamental al acestei inițiative.

În susținerea celor de mai sus, vă transmitem alăturat și Concluziile celui de-al 31-lea Congres Mondial al Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere - IRU, desfășurat la Istanbul, în perioada 15-16 mai 2008 sub sloganul „Transportul rutier, Vector al Păcii și Prosperității!” atașându-vă și:

- Declarația IRU de la Istanbul – „Transportul rutier, Vector al Păcii și Prosperității!”, aprobată în unanimitate de Adunarea Generală IRU, precum și de către cei 1.900 participanți la Congres din 70 de țări, pe 15-16 mai 2008;
- Declarația Ministerială de la Istanbul privind „Revitalizarea Drumului Mătăsii” aprobată în unanimitate de către cei 30 de miniștri și reprezentanți guvernamentali de nivel înalt care au participat la Conferința Ministerială care a avut loc în cadrul celui de-al 31-lea Congres Mondial IRU, de la Istanbul, pe 15-16 mai 2008.

În speranța că veți acționa în spiritul celor de mai sus, vă asigurăm de întreaga noastră considerație.

Cu stimă,

SECRETAR GENERAL,

Radu Dinescu

2



UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA
Str. Ierusalim Văcărescu nr.65, sector 4, cod 040157, BUCUREȘTI-ROMÂNIA
Tel: (+40-21) 336 77 88; (+40-21) 330 14 25
Fax: (+40-21) 336 48 25; (+40-21) 337 48 53
www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro

Nr.1981/22.07.2008

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
În atenția Domnului Primar General Sorin Oprescu

Stimate Domnule Primar General,

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) este o organizație profesională și patronală, guvernamentală, independentă, apolitică, fondată în 1990 pe principii democratice, care promovează și apără interesele transportatorilor rutieri pe plan intern și internațional, înregistrând de la înființare până în prezent peste 13.000 membri - operatori care efectuează transporturi interne și internaționale de marfă și persoane.

Permiteți-ne să vă felicităm pentru alegerea dumneavoastră în funcția de Primar general al Capitalei și folosim acest prilej pentru a vă asigura de întregul nostru sprijin pentru proiectele folosite Bucureștii.

Vă rugăm să anunțați din timp aplicarea unor noi măsuri care pot afecta transportatorii, astfel încât aceștia să se poată organiza corespunzător în vederea respectării noilor reglementări.

După cum cunoașteți, Municipiul București se confruntă în prezent cu probleme deosebite privind transporturile, atât din cauza aspectelor legate de infrastructura rutieră, cât și a creșterii numărului de autovehicule.

În acest sens, dorim să vă solicităm adoptarea unor măsuri care să influențeze pozitiv fluidizarea traficului în zona metropolitană.

Pe lângă proiectele de anvergură - realizarea de pasaje, atât supraterrane (poduri) pe toate arterele cu circulație intensă, cât și subterane (tuneluri) pe arterele de intrare/ieșire din București, care vizează fluidizarea circulației la intrarea/ieșirea din oraș, considerăm că este importantă adoptarea unor măsuri care să aibă în vedere investiții minime și care pot fi realizate în termen scurt, astfel:

- circulație reversibilă pe segmentele de drum pe care se identifică fluxuri neechilibrate;
- promovarea utilizării troleibuzelor în locul tramvaielor, având în vedere că acestea sunt mai flexibile, ecologice, nu necesită infrastructură dedicată, iar pe aceeași bandă de rulare pot să circule și autobuze și taxi;
- permisiunea ca mijloacele de transport public să poată circula pe aceeași bandă (tramvai, autobuz și, dacă este posibil, taxi), separată de restul benzilor de circulație, astfel stimulând utilizarea transportului public, datorită unei viteze crescute de deplasare;

1

- sincronizarea semafoarelor - implementarea „undei verzi”, urmate de realizarea unei semaforizări inteligente cu timp variabil în funcție de trafic;
- construirea de parcuri corespunzătoare, atât din punctul de vedere al capacității, cât și ca amplasare;
- crearea de sensuri giratorii la intersecția șosele de centură cu ieșirile/intrările din București; și nu în ultimul rând
- reanalizarea restricțiilor de acces în București, precum și cuantumul taxei de acces (2.000 lei pentru un camion pe timp de noapte).

De asemenea, multe probleme, cauzatoare inclusiv de blocaje, se pot rezolva prin indicatoare și marcaje rutiere de orientare (orizontale și verticale).

Lucrările în curs de desfășurare trebuie să aibă în vedere cerințele reale ale utilizatorilor de autovehicule din zona respectivă, fie că aceștia sunt persoane fizice sau juridice, inclusiv prin crearea locurilor de parcare și a căilor de acces.

Soluții există, unele fiind de anvergură, costisitoare din punct de vedere al timpului și banilor, dar există și unele soluții punctuale, care necesită în special profesionalism, dar care pot aduce beneficii pe termen scurt și în condițiile demarării unor lucrări de proporții, care vor afecta circulația rutieră. La realizarea acestor lucrări trebuie să se aibă în vedere și opinia cetățenilor/companiilor din zona în care aceste lucrări sunt realizate.

Suntem conștienți că adoptarea unor măsuri, ca cele sugerate mai sus, va conduce la creșterea vitezei de deplasare a autovehiculelor, în prezent situată la circa 15 km/h, asigurându-se în același timp securitatea traficului, inclusiv ca urmare a modernizării infrastructurii de transport din Municipiul București.

Trebuie avut în vedere și realizarea unor circuite turistice în oraș cu autocare cu platformă (dublu deck), precum și înființarea unor Puncte de Informare Turistică, similare celor din marile orașe europene.

În final am dori să vă solicităm acordarea unui spațiu corespunzător în vederea amplasării unui monument al transportatorilor rutieri din România, monumentul urmând a fi realizat prin eforturile UNTRR.

În speranța că sugestiile noastre vor fi analizate de dumneavoastră, vă rugăm să primiți, stimate Domnule Primar General, distinsle noastre salutații.

SECRETAR GENERAL,

Radu Dinescu

2



UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA
Str. Ianăchidă Văcărescu nr.60, sector 4, cod 040187, BUCUREȘTI ROMANIA
Tel.: (+40-21) 336 77 88; (+40-21) 330 14 25
Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53
www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro

IRU

No. 1788

2 July 2008

Ministry of Transport, Telecommunication and Energy of Hungary
Mr. Pál Szabó – Minister



Dear Mr. Minister,

The National Union of Road Hauliers from Romania – UNTRR is a professional and employers' organization, representing the interests of Romanian companies performing road transport of goods and passengers. UNTRR is also an active member of the International Road Transport Union – IRU.



Considering the numerous problems faced by road transport operators with the current control and penalties practice of Hungarian authorities, our association supported by IRU, has undertaken several interventions with the relevant authorities from Romania and Hungary, in order to reach a common understanding on the application of the Regulation (EC) No. 561/2006 of the European Parliament and of the Council of 15 March 2006 on the harmonization of certain social legislation relating to road transport.



In this respect, we would like to inform you that in accordance with Article 22 (4) of Regulation (EC) No. 561/2006 the Commission supports dialogue between Member States concerning national interpretation and application of the Regulation. Therefore, the Commission has established a Legal Working Group on the harmonized application of social rules in road transport under the auspices of the Committee on social rules in road transport.



Following its last Legal Working Group Meeting on the 19 December 2007, the European Commission published on its website the Guidance Note 1 providing an exceptional derogation from legal working time in order to find a suitable stopping place.

These Guidance Notes are intended to ensure a common and correct interpretation of Regulation no.561/2006, by each Member State. Moreover, they are approved by the legal services of the Commission and it is acknowledged that



UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA
Str. Ianăchidă Văcărescu nr.60, sector 4, cod 040187, BUCUREȘTI ROMANIA
Tel.: (+40-21) 336 77 88; (+40-21) 330 14 25
Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53
www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro

IRU

No. 1789

2 July 2008

European Commission

For the kind attention of Mr. Antonio TAJANI – EU Transport Commissioner



Dear Mr. Commissioner,

The National Union of Road Hauliers from Romania – UNTRR is a professional and employers' organization, representing the interests of Romanian companies performing road transport of goods and passengers. UNTRR is also an active member of the International Road Transport Union – IRU.



Considering the numerous problems faced by road transport operators with the current control and penalties practice of Hungarian authorities, our association has undertaken several interventions with the relevant authorities from Romania and Hungary. However, Romanian transport companies are further prone to be controlled with predilection, being penalized by Hungarian authorities. We say "with predilection", despite any argument with statistical character emitted by Hungarian authorities in official meetings, taking into consideration that during control actions, the authorities are accompanied by translators for Romanian language.



In other EU countries like Austria and Germany, the authorities support drivers to identify available parking places, even if the legal working time is affected, without applying penalties. Furthermore, European Commission published Guidance Note 1 providing an exceptional derogation from legal working time in order to find a suitable stopping place.



Taking into consideration the above mentioned facts, we kindly ask you to support our demarches in order to stop this practice of Hungarian authorities. We mention that this Hungarian practice affects all road transport companies, creating serious problems in performing transport operations on European market.

Trusting that you have the European competency to solve this situation and to ensure the correct application of EU legislation in each country, we thank you for your kind attention and remain,

Yours faithfully,

Secretary General
Radu PINESCU



these notes could be used in a court of law to challenge what might be considered unfair enforcement practices.

As these Guidance Notes of the European Commission could represent an European solution to the problems related to the implementation of this EU regulation in our countries, both Romania and Hungary, we have already informed Romanian Ministry of Transport in this respect.

We have also taken the initiative to inform your institution, as we consider that Hungarian Governmental Ordinance no. 57/2007.(III.31.) is too restrictive and it should be revised according to these Guidance Notes of the European Commission, in order to allow a normal operation of road transport activities.

Despite any arguments with statistical character for non-discriminatory controls, we have to consider the fact that, as long as during control actions Hungarian authorities come accompanied by translators for Romanian language, there is a certain target.

In this context, may we express our hope that by ensuring Hungarian legislation's conformity to European Guidance Notes, your Ministry of Transport will finally provide a fair solution to the serious problems faced by Romanian road transport operators in Hungary.

Trusting that our demarches will have your support, we thank you for your kind attention and remain,

Yours faithfully,

Secretary General

Radu PINESCU



UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA
Str. Ianăchidă Văcărescu nr.60, sector 4, cod 040187, BUCUREȘTI ROMANIA
Tel.: (+40-21) 336 77 88; (+40-21) 330 14 25
Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53
www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro

IRU

Nr.1768/20.06.2008

În atenția Doamnei Silvia-Adriana ȚICĂU – Vicepreședinte, Comitetul de Transport și Turism, Parlamentul European



Stimată Doamnă Vicepreședinte,

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR a realizat numeroase sesizări și intervenții pe lângă autoritățile române și maghiare, cu privire la practicile de control abuzive ale autorităților din Ungaria.

Cu toate acestea, operatorii români de transport sunt în continuare controlați cu predilecție și penalizați de către autoritățile maghiare. În baza unei legislații proprii mai mult decât exagerate. Spunem cu predilecție, în ciuda oricărui argument cu caracter statistic emis de autoritățile maghiare în întâlnirile oficiale, având în vedere că la acțiunile de control, autoritățile sunt însoțite de traducători de limba română.



Vă transmitem alăturat documentarea cazului sesizat de Administratorul firmei MILTRANS TOP S.R.L. din Oradea, alături de legislația ungară privind cuantumul amenzilor aplicabile în cazul încălcării unor dispoziții legate de transportul rutier de marfă și persoane.



Având în vedere ceea ce mai sus menționat, ne adresăm dumneavoastră în speranță că veți sprijini demersurile noastre prin acțiuni concrete în sensul rezolvării acestei probleme cu care se confruntă transportatorii români în Ungaria.



De asemenea, intenționăm să ne adresăm și Comisarului European pentru Transport, domnul Antonio Tajani, pentru a solicita înțelegerea acestor practici ale autorităților maghiare. Amintim că în Austria sau Germania, autoritățile sprijină șoferii pentru identificarea locurilor de parcare disponibile, chiar dacă timpul de conducere legal este afectat, fără să aplice sancțiuni.

În plus, Nota de orientare nr. 1 publicată de Comisia Europeană (anexată) stabilește o Derogație cu caracter excepțional de la perioada minimă de repaus și de la duratele maxime de conducere, în scopul găsitrii unui loc de oprire corespunzător.

Vă mulțumim pentru atenția și sprijinul dumneavoastră.

Cu considerație,

Secretary General
Radu PINESCU



CONDIȚII GENERALE ALE IRU PENTRU TRANSPORTUL RUTIER INTERNAȚIONAL DE MĂRFURI

1. Încheierea ale contractului de transport de mărfuri (1)

1.1 Orice contract de transport este considerat încheiat în momentul și în locul în care Expeditorul primește acceptarea comenzii sale de către Transportator.

1.2 Tăcerea Transportatorului nu înseamnă acceptarea comenzii.

1.3 Comanda Expeditorului - care nu conține un anumit termen de valabilitate - trebuie să fie considerată ca neacceptată dacă Expeditorul nu primește acceptarea comenzii de către Transportator în termen de zile de la data primirii comenzii.

2. Prelucrarea și livrarea

2.1 Prelucrarea sau livrarea sunt convenite la poarta sau pe rampa de încărcare a societății dacă nu este convenit niciun alt loc.

Itinerarul care trebuie urmat de vehiculul rutier în uzine, magazine, pe șantiere și în alte locuri este indicat de către administratorii locurilor. Ei au responsabilitatea acestui itinerar.

Transportatorul va putea să se opună acestuia în cazul în care condițiile locale pun în pericol vehiculul său și încărcătura.

2.2 Atunci când locul prevăzut pentru preluare sau livrare este situat într-o zonă portuară, preluarea sau livrarea se va efectua conform regulilor sau uzanțelor în vigoare în acel port.

2.3 Transportatorul poate refuza transportul :

- în cazul în care marfa nu este predată de către Expeditor în momentul punerii la dispoziție a vehiculului (vehiculelor) la data și în locul care au fost convenite, cu condiția ca totuși acest refuz să fie justificat de alte angajamente care îl împiedică să întârzie preluarea sau de imposibilitatea de a respecta termenul de livrare stabilit în contractul de transport

- dacă poate să întârzie preluarea mărfii, atunci are dreptul să aplice dispozițiile paragrafului 7.3 de mai jos, în condițiile prevăzute la acesta,

- dacă este împiedicat să înscrie în scrisoarea de trăsură CMR eventualele rezerve care menționează :

(i) starea aparentă a mărfii și a ambalajului acesteia,

(ii) încărcarea mărfurilor într-un vehicul rutier sau într-un container sau sigilarea lor, în absența transportatorului,

(iii) predarea către transportator a mărfurilor, încărcate, în absența transportatorului, pe paleți înfășurați în folii de plastic alipite sau nu.

- pentru aceleași motive menționate în capitolul 6, "Reguli care se aplică transportului în curs de executare", de mai jos.

(1) În scopurile prezentelor Condiții generale, se înțelege prin termenul "mărfuri", de asemenea, containerele, paleții și orice ambalaj similar, dacă acestea sunt furnizate de către expeditor (explicație : această definiție se bazează pe cea a Convenției Națiunilor Unite privind transportul multimodal internațional de mărfuri, Geneva, 24 mai 1980 și este similară cu cea a Convenției Națiunilor Unite privind transportul de mărfuri pe mare, Hamburg, 31 martie 1978).

2.4 Transportatorul care a pus capăt contractului de transport

în circumstanțele menționate la paragraful 2.3 are dreptul să fie despăgubit până la concurența de ... % din prețul de transport convenit dacă încălcarea contractului de către expeditor nu rezultă din circumstanțe de care acesta este străin.

2.5 Expeditorul poate refuza să predea marfa transportatorului:

- dacă vehiculul (vehiculele) pus(e) la dispoziția sa de către Transportator nu este (nu sunt) conform(e) - în ceea ce privește tonajul, capacitatea și/sau echipamentul - cu vehiculul (vehiculele) convenit(e) și face (fac) imposibilă executarea contractului de transport conform condițiilor convenite

- dacă vehiculul (vehiculele) nu este (nu sunt) puse la dispoziția sa în ziua convenită, cu condiția ca întârzierea care decurge din acest fapt să împiedice Transportatorul, în condițiile respectării legislației privind timpul de conducere a vehiculelor și viteza admisă, să țină cont de termenul de livrare fixat în contractul de transport.

2.6 Expeditorul care a pus capăt contractului de transport în circumstanțele menționate la paragraful 2.5 are dreptul să fie despăgubit până la concurența contravalorii prejudiciilor ocazionate, dacă încălcarea contractului de către Transportator nu rezultă din circumstanțe de care acesta este străin. Valoarea totală a despăgubirii nu ar trebui totuși să depășească prețul convenit al transportului.

2.7 Expeditorul autorizează Transportatorul - sub rezerva aplicării articolului 12, paragraful 1 al Convenției CMR - să aducă înapoi marfa la locul de încărcare atunci când destinatarul o refuză. Această autorizație este considerată ca o instrucțiune în sensul articolului 15, paragraful 1 al Convenției.

Totuși, dacă alte angajamente ale Transportatorului nu îi permit să aducă înapoi marfa la locul de încărcare, acesta poate acționa conform dispozițiilor articolului 16, paragrafele 2 și 3 din Convenția CMR. Expeditorul va răspunde de prețul suplimentar al transportului, de eventualele cheltuieli de descărcare și de depozitare, ca și de toate celelalte cheltuieli aferente pentru care Transportatorul va furniza dovada.

3. Ambalarea, manipularea, încărcarea, fixarea, descărcarea

3.1 Cu excepția unei prevederi contrare a contractului de transport, este convenit ca:

- ambalarea, manipularea, încărcarea și fixarea să fie efectuate de către Expeditor sau în contul său și sub răspunderea sa,

Expeditorul este deci răspunzător pentru alegerea mijloacelor de fixare adecvate și în special atunci când o parte a călătoriei va fi efectuată, fără descărcarea mărfii din vehicul, pe o altă cale decât cea rutieră

- descărcarea să fie efectuată de către destinatarul mărfii sau în contul său și sub răspunderea sa.

3.2 Când mărfurile necesită un vehicul cu amenajări speciale, Expeditorul are în mod exclusiv responsabilitatea de a informa Transportatorul, în prealabil și în scris, cu privire la acest fapt. Altfel, transportul se poate face cu orice vehicul rutier pe care Transportatorul

tatorul îl consideră adaptat transportului mărfurilor care i-au fost încredințate.

4. Paletii (2)

4.1 Cu excepția unei dispoziții contractuale contrare, Transportatorul nu are nicio obligație, după ce a transportat și livrat marfa pe paleți, să recupereze paleții de la destinatar în vederea transportului și restituirii acestora la locul de încărcare sau în orice alt loc indicat de către Expeditoarea.

4.2 Atunci când recuperarea paleților de la destinatar, în vederea transportului și restituirii acestora la locul de încărcare sau în orice alt loc indicat de către Expeditoarea, este convenită cu Transportatorul, sunt aplicabile următoarele reguli:

- recuperarea, transportul și restituirea paleților trebuie să fie remunerate de către Expeditoarea,

- Transportatorul nu recuperează decât paleții care îi sunt restituiți de către destinatar,

- atunci când natura, calitatea și/sau numărul de paleți restituiți de către destinatar diferă de ceea ce trebuia să fie predat Transportatorului, răspunderea acestuia nu este angajată. În cazul în care remunerația Transportatorului este fixată în funcție de cantitatea de paleți restituiți, aceasta trebuie plătită pentru cantitatea restituită în mod efectiv,

- dacă data de restituire a paleților nu este menționată în contractul de transport, restituirea lor va avea loc într-un termen rezonabil, dacă este posibil în termen de 4 săptămâni,

- răspunderea Transportatorului nu este angajată dacă, din motive survenite după încheierea contractului, acesta nu își poate îndeplini obligația de restituire sau nu poate respecta data de restituire,

- dacă restituirea paleților este convenită în cadrul unui contract de transport repetitiv, Transportatorul va furniza Expeditoarea un decont lunar al numărului de paleți preluați și restituiți.

4.3 Atunci când Transportatorul pune proprii paleți sau paleții aparținând unor terți la dispoziția Expeditoarea, sunt aplicabile următoarele reguli:

- atât punerea paleților la dispoziția Expeditoarea cât și parcurul spre locul de încărcare al mărfurilor pe paleți trebuie să fie remunerate de către Expeditoarea,

- Expeditoarea trebuie să facă astfel încât destinatarul să restituie paleți de aceeași natură, calitate și în același număr, fie imediat la returul vehiculului Transportatorului după livrarea mărfurilor, fie în termen de 14 zile, la locația Transportatorului,

- condițiile stipulate la paragraful 4.2, de mai sus, se aplică mutatis mutandis (efectuând transpunerile necesare, păstrând proporțiile).

(2) În scopurile prezentelor Condiții generale, se înțelege prin "palet, un dispozitiv pe platforma căruia se poate realiza grupajul unei anumite cantități de mărfuri pentru a constitui o unitate de încărcătură în vederea transportării sale, sau în vederea manipularii sale, sau a legării sale în fascicule cu ajutorul unor aparate mecanice. Acest dispozitiv este constituit fie din două platforme legate între ele prin antretoaze, fie dintr-o platformă sprijinită pe picioare; înălțimea sa totală este cât se poate de redusă, permițând însă manipulara cu motostivuitoare sau transpalete; poate fi dotat sau nu cu o suprastructură (explicație: această definiție este bazată pe cea a Convenției europene referitoare la regimul vamal al paleților utilizați în transporturile internaționale, Geneva, 9 decembrie 1960).

5. Prepuși și subcontractanți

5.1 Prepușii Transportatorului nu pot accepta nicio instrucțiune sau declarație care angajează Transportatorul în afara limitelor prevăzute, în ceea ce privește:

- valoarea mărfii care trebuie să servească drept referință în caz de pierdere totală sau parțială, sau în caz de avarie (Convenția CMR, art. 23 și 25),

- instrucțiunile referitoare la rambursarea la livrare ("Cash on delivery") în momentul livrării mărfii (Convenția CMR, art. 21),

- termenul de livrare (Convenția CMR, art. 19),

- o valoare declarată a mărfii (Convenția CMR, art. 24) sau un interes special la livrare (Convenția CMR, art. 26).

- o asigurare a mărfii.

5.2 Este convenit faptul că subcontractanții acționează în numele și în contul Părții contractante care recurge la serviciile lor, independent de orice înscrisiere contrară care poate eventual să fie făcută în documentația de transport.

6. Reguli care se aplică transportului în curs de executare

6.1 Expeditoarea autorizează Transportatorul, dacă acesta consideră necesar, să depună mărfurile în depozitele alese de el, fără a avea nevoie de un consimțământ special din partea Expeditoarea.

Expeditoarea autorizează de asemenea Transportatorul să încredințeze societăților de transport combinat feroviar-rutier sau Roll-On-Roll-Off (Ro-Ro) – în scopul transportării – mărfurile sau containerele încărcate în vehicul, cât și să schimbe itinerarul stabilit inițial fără a avea nevoie de un consimțământ special din partea Expeditoarea.

6.2 Depozitarea, manipularea în cursul executării transportului și orice altă operațiune în cadrul transportului intră de asemenea sub incidența prezentelor Condiții și în special a regimului răspunderii așa cum este definit în Convenția CMR.

6.3 Același lucru este valabil atunci când transportul trebuie să fie întrerupt din motive de necesitate imperioasă.

6.4 Dacă Transportatorul constată, într-un moment oarecare al călătoriei, că masa mărfurilor este mai mare decât cea indicată de către Expeditoarea și decât masa maximă autorizată a vehiculului, el are dreptul să descarce imediat excedentul, și aceasta pe cheltuiala și riscurile Expeditoarea.

Excedentul va fi facturat dublu, atunci când masa mărfurilor nu este mai mare decât masa maximă autorizată a vehiculului.

Expeditoarea are obligația să ramburseze Transportatorului amenzi și taxele percepute din cauza indicării incorecte a masei mărfii.

6.5 Atunci când Transportatorul va constata prezența unor mărfuri periculoase sau deșeuri periculoase (așa cum sunt definite în Cartea oranj a Organizației Națiunilor Unite sau în Acordul ADR sau în Convenția de la Bâle), despre care nu a fost informat în mod corect de către Expeditoarea înainte de preluare, el va putea să le descarce imediat, să decidă înmagazinarea sau stocarea acestora sau să le distrugă pe cheltuiala expeditoarea care va răspunde de toate daunele-interese provocate de lipsa de informare.

Același lucru este valabil dacă:

- Expeditoarea nu a predat Transportatorului toată documentația necesară transportului de mărfuri periculoase, inclusiv – atunci când transportul unui vehicul sau al unui container se face parțial pe mare
- Certificatul de încărcare al mărfii în interiorul unei unități de

transport intermodal sau alte documente cerute de companiile de transport maritim,

- clasificarea, ambalarea și/sau etichetarea mărfurilor periculoase se dovedesc/dovedește incompatibile/incompatibilă cu dispozițiile legislative care se aplică transportului lor.

6.6 Transportatorul va refuza orice instrucțiune a Expeditorului care ar antrena încălcarea dispozițiilor legislative referitoare la timpul de conducere și/sau a celor referitoare la viteza maximă autorizată.

7. Remunerarea Transportatorului

7.1 Prețul transportului este exigibil chiar din momentul preluării mărfii. Valoarea prețului transportului va produce de drept, și fără somație, dobânzi de ... per annum (pe an), începând de la data prevăzută în factură până la data efectuării plății, aceasta fiind inclusă în calculul dobânzilor.

Datoria reprezentată de prețul transportului trebuie să fie plătită la sediul Transportatorului.

Prețul transportului este datorat în ciuda oricărei reclamații făcute împotriva Transportatorului, de orice natură ar fi, și orice compensare prin daune-interese este exclusă.

Prețul transportului este datorat chiar în cazul în care, din cauza unor circumstanțe de care Transportatorul este străin, mărfurile nu au fost livrate destinatarului.

7.2 Expeditorul este răspunzător de plata prețului transportului, chiar în cazul "plății transportului mărfii la sosire, de către destinatar".

7.3 Prețul transportului cuprinde timpul de încărcare, de descărcare și cel necesar operațiunilor de vămuire și de tranzit al frontierelor.

Acest timp este de ... ore pentru ansamblul operațiunilor atunci când încărcătura nu depășește 15 tone. O oră suplimentară este adăugată pentru fiecare tranșă de 10 tone suplimentare.

După ce a trecut acest interval, Expeditorul va plăti staliile de 10%.

După ce a trecut dublul acestui interval, Expeditorul va plăti taxe de stalie de 20% de fiecare dată când același interval este depășit.

Confirmările furnizate cu această ocazie de către cei care efectuează încărcarea, respectiv descărcarea, de către funcționarii care se ocupă cu tranzitul mărfurilor în vamă sau de către autoritățile publice constituie dovezi.

7.4 Orice schimbare de itinerar impusă de circumstanțe de care Transportatorul este străin antrenează o reajustare a prețului transportului.

7.5 Prețul transportului trebuie plătit conform următoarelor condiții de plată:

- prețul transportului trebuie să fie plătit în moneda în care acesta este exprimat,
- în termenul prevăzut în factură,
- conform modalităților indicate în contractul de transport și/ sau factură.

8. Asigurarea

8.1 Dacă Expeditorul dorește acest lucru, Transportatorul este obligat să indice numele companiei de asigurări și Nr. poliței referitoare la acoperirea responsabilității sale contractuale.

8.2 Dacă Expeditorul dorește acest lucru, Transportatorul este obligat să asigure, pe cheltuiala acestui Expeditor, mărfurile

încredințate pentru transport.

Valoarea asigurată va corespunde celei indicate de către Expeditor în contractul de transport. Totuși, această valoare nu constituie ipso facto (în mod automat) valoarea declarată a mărfii în sensul articolului 24 al Convenției CMR.

9. Rezilierea contractului de transport

9.1 În cazul rezilierii unilaterale a contractului de transport de către una din Părți și care nu este prevăzută de prezentele Condiții generale sau de către legea aplicabilă acestui contract, daune-interese sunt în sarcina celui care reziliază, valoarea acestora fiind fixată forțat la ... % din prețul transportului.

10. Dreptul aplicabil

10.1 Orice contract de transport internațional încheiat între Expeditor și Transportator este supus Convenției CMR și, în subsidiar, dispozițiilor imperative ale legislației naționale a Transportatorului.

Dispozițiile contractului de transport și cele ale prezentelor Condiții generale se aplică în măsura în care acestea sunt compatibile cu Convenția CMR și cu dispozițiile imperative menționate.

Orice dispoziție contrară prezentelor Condiții generale, prevăzută eventual în condițiile comerciale ale Expeditorului, este considerată nulă și neavenită.

Condițiile contractului de transport prevalează asupra celor din prezentele Condiții generale.

10.2 Dispozițiile facultative prevăzute în legislația națională a Transportatorului se aplică numai în cazul în care dispozițiile menționate la paragraful 10.1 de mai sus nu conțin reguli care reglementează acest caz.

10.3 Contractul de transport rămâne supus dreptului aplicabil, menționat la paragrafele 10.1 și 10.2, chiar atunci când, dintr-un motiv oarecare, scrisoarea de trăsură CMR nu este întocmită.

10.4 Conform Convenției CMR, contractul de transport rutier internațional având un caracter consensual, orice contestare a acestui caracter, în temeiul legislației naționale care se aplică în subsidiar contractului de transport, este exclusă.

11. Jurisdicția (3)

11.1 Toate litigiile care decurg din contractul de transport care nu pot fi rezolvate pe cale amiabilă vor fi supuse, în afara altor tribunale:

- 1*) organului de jurisdicție obișnuit din țara pe teritoriul căreia:
 - se află reședința obișnuită a părâtului, sediul său principal sau sucursala ori agenția prin intermediul căreia a fost încheiat contractul de transport, sau
 - este situat locul preluării mărfurilor sau cel prevăzut pentru livrarea mărfurilor.
- 2*) tribunalului arbitral (instituțional sau « ad hoc », în funcție de compromisul Părților).

Dreptul aplicabil de către tribunalul arbitral este cel indicat în capitolul 10 de mai sus. Sentința dată de tribunalul arbitral pune capăt procedurii arbitrale și Părțile se angajează să o execute de bună voie.

(3) Părțile contractante pot să desemneze – bifând subparagraful 1*) sau subparagraful 2*) – fie organul de jurisdicție obișnuit fie arbitrajul. Dacă Părțile contractante omit să bifeze unul din cele două subparagrafe, organul de jurisdicție obișnuit este singurul competent.

CONTRACT TRANSPORT PASAGERI

CONTRACT



I. PĂRȚI CONTRACTANTE						
<u>Organizator de călătorii</u>	<u>Transportator</u>					
(sediul social)	(sediul social)					
(adresa)	(adresa)					
tel. _____	tel. _____					
fax _____	fax _____					
_____ (alte informații)	_____ (alte informații)					
II. OBIECTUL CONTRACTULUI						
Punerea la dispoziție:						
<input type="checkbox"/> în cadrul contractului de transport						
<input type="checkbox"/> în cadrul contractului de închiriere						
a serviciilor de transport efectuate cu autocarul cu echipaj						
a) <u>Autocar(e)</u>						
aa) _____ ab) _____ ac) _____						
(numărul de autocare)	(marca, tipul) (numărul de locuri cerute într-un autocar)					
ad) categoria _____ Dotări: _____	da nu					
(clasificarea IRU)						
ae) _____	(cerințe speciale, de ex. afișaje, panouri, banderole, etc. dacă este necesar, volumul maxim de bagaje dorit)					
b) <u>Echipajul fiecărui autocar</u>						
ba) <input type="checkbox"/> un conducător auto <input type="checkbox"/> doi conducători auto						
bb) Ghidul furnizat de: _____ <input type="checkbox"/> Transportator, _____ <input type="checkbox"/> Organizatorul de călătorii.						
bc) Cazarea și masa echipajului asigurate de către: _____ <input type="checkbox"/> Transportator și în sarcina sa. _____ <input type="checkbox"/> Organizatorul de călătorii și în sarcina sa.						
III. CARACTERISTICILE CĂLĂTORIEI						
a) _____ călătorie(i) tur-retur. _____ <input type="checkbox"/> națională _____ <input type="checkbox"/> internațională cu ușile închise						
(număr)						
b) _____ călătorie(i) tur (retur în gol). _____ <input type="checkbox"/> națională _____ <input type="checkbox"/> internațională						
(număr)						
c) _____ călătorie(i) retur (tur în gol). _____ <input type="checkbox"/> națională _____ <input type="checkbox"/> internațională						
(număr)						
d) _____ servicii navetă. _____ <input type="checkbox"/> națională _____ <input type="checkbox"/> internațională						
(număr)						
IV. DURATA ȘI ITINERARUL						
a) _____						
b) jalonarea fiecărei etape zilnice:						
Plecare	de la	la	ora	km	Opriri pe drum	Vamă
data	ora		sosirii			

V. REZILIEREA CONTRACTULUI	
a)	Fiecare parte poate să rezilieze contractul fără nicio despăgubire pentru cealaltă parte atunci când aceasta este înștiințată cu înainte de data plecării. (ore sau zile)
b)	Dacă termenul de la a) nu este respectat, partea care anulează contractul are obligația să plătească dacă contractul este reziliat cel târziu cu înainte de data plecării. (suma) (ore sau zile) și dacă contractul este reziliat cel târziu cu înainte de data plecării. (suma) (ore sau zile)
c)	În cazul unei rezilieri care nu este făcută conform contractului, orice acout este abandonat de către Organizatorul de călătorii, dacă acesta anulează contractul, sau restituit dublu de către Transportator, dacă acesta anulează contractul.
VI. REMUNERAREA TRANSPORTATORULUI	
a)	<u>Pretul</u>
aa)	preț forfetar pe zi și pe kilometru sau (suma) (suma) preț forfetar pe kilometru cu minimum km pe zi. (suma) (numărul)
ab)	supliment pentru prelungirile duratei serviciilor de către Organizatorul de călătorii pentru (suma) fiecare oră care depășește durata indicată în capitolul IV de mai sus, cu excepția primelor ore (numărul) și nu mai mult de ore. (numărul)
ac)	supliment pentru climatizare..... (suma)
ad)	supliment pentru cerințele suplimentare (suma)
ae)	supliment pentru al doilea conducător auto af) supliment pentru ghid
ag)	alte cheltuieli (§ 33 de la CONDIȚII GENERALE de mai jos) (suma)
b)	<u>Condiții de plată</u>
ba) cu..... zile înaintea plecării, ca plată anticipată a unei (suma sau procentul din suma prevăzută) (numărul)
părți din preț efectuată de Organizatorul de călătorii în contul Transportatorului, care va fi dedusă din suma totală a facturii. În cazul rezilierii contractului, această sumă trebuie să fie restituită de către Transportator Organizatorului de călătorii dacă sunt îndeplinite condițiile de la Capitolul V a) sau trebuie să fie abandonată de Organizatorul de călătorii în cazul obligației care decurge din articolul V b);	
SAU	
.....	cu..... zile înaintea plecării, (suma) (numărul)
bb)	Soldul/Suma totală, dacă alternativele de la ba) nu sunt îndeplinite la..... zile după primirea facturii. (numărul)
c)	<u>Modalități de plată</u>
ca) cb)
	(moneda) (condiții bancare)
VII. CONDIȚII GENERALE	
„CONDIȚIILE GENERALE DE PUNERE LA DISPOZIȚIE A SERVICIILOR DE TRANSPORT” de la paginile 3 și 4 constituie parte integrantă a prezentului contract și cele două părți contractante declară că iau cunoștință de acestea înainte de semnarea Contractului.	
.....2008	
PENTRU ORGANIZATORUL DE CĂLĂTORII	PENTRU TRANSPORTATOR

**CONDIȚIILE GENERALE
DE PUNERE LA DISPOZIȚIE A SERVICIILOR DE TRANSPORT**

<p>I. GENERALITĂȚI</p> <p>1. Contractul (paginile 1 și 2), referitor la punerea la dispoziție de către Transportator a serviciilor de transport în contul Organizatorului de călătorii este guvernat de condițiile generale definite mai jos.</p>	<p>10. În capitolul V din contract, prin „data plecării” se înțelege:</p> <ul style="list-style-type: none"> - momentul zilei plecării indicat în contract sau în programul călătoriei, atunci când părțile contractante specifică faptul că respectivul contract poate fi anulat cu un număr de ore stabilit înaintea plecării; - ziua plecării indicată în contract, atunci când părțile contractante specifică faptul că respectivul contract poate fi anulat cu un număr de zile stabilit înaintea plecării.
<p>2. Termenul „Transportator” desemnează o persoană pentru care sau în contul căreia a fost încheiat un contract de transport sau un contract de închiriere de autocar cu echipaj – la alegerea părților la contract (capitolul II, pagina 1 a contractului) –, indiferent dacă serviciile care rezultă din oricare din aceste contracte sunt asigurate efectiv de către el sau de către transportatorul substituit lui.</p>	<p>11. Contractul este întocmit și semnat în 2 exemplare, fiecare parte primind câte un exemplar. Toate modificările sau completările la contract trebuie, pentru a fi valabile, să fie făcute în scris și de comun acord.</p>
<p>3. În cazul absenței, în capitolul II, pagina 1 a contractului, a unei mențiuni care indică natura serviciilor de transport puse la dispoziție, se presupune că acestea sunt efectuate în baza unui contract de transport.</p>	<p>III. AUTOCAR ȘI ECHIPAJ</p> <p>12. Conducerea și paza autocarului revin Transportatorului. Acesta este răspunzător:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de competența conducătorilor auto în raport cu sarcinile care le revin în baza contractului, - de încălcările dispozițiilor referitoare la timpul de conducere și de odihnă ca și a celor din Codul de circulație rutieră, cu excepția cazului menționat în § 23 de mai jos, - față de terți, inclusiv pasageri, de vătămările corporale sau de daunele materiale, în măsura în care legea aplicabilă, indicată în § 35 de mai jos, sau cea care se va aplica în mod imperativ în ciuda acestei indicații, îl face răspunzător de acestea în cadrul contractului de transport sau contractului de închiriere de autocar cu echipaj. Transportatorul va contracta în acest sens toate asigurările utile.
<p>II. STABILIREA CONTRACTULUI</p>	
<p>4. Indicarea în contract a identității Transportatorului și a Organizatorului de călătorii are o valoare incontestabilă pentru părțile contractante. Cu excepția cazului prevăzut la § 15 de mai jos, substituirea Transportatorului cu un altul nu este posibilă decât cu acordul prealabil al Organizatorului de călătorii.</p>	
<p>5. În capitolul I al contractului (rubrica „alte informații”), părțile pot să indice, dacă este necesar, numele persoanelor responsabile cu executarea contractului și, dacă este posibil înainte de încheierea contractului, numele ghidului furnizat de către Organizatorul de călătorii, cu indicația dacă acest ghid este autorizat să efectueze modificări în program pe parcurs.</p>	
<p>6. În capitolul II literele ac) din contract se indică exclusiv numărul de locuri la dispoziția Organizatorului de călătorii, inclusiv locul ghidului.</p>	<p>13. Autocarul va fi furnizat de către Transportator, conform prevederilor contractului, în stare bună de funcționare, de prezentare și de întreținere atât la exterior cât și la interior și dotat cu un contor kilometric care funcționează corect. Dacă acest lucru este posibil fără a constitui un obstacol în desfășurarea călătoriei, Transportatorul va asigura spălarea și întreținerea autocarului în mod periodic în timpul călătoriei.</p>
<p>7. Cu excepția cazului celor două mici afișe sau însemne menționate la § 21 de mai jos, eventualele cerințe suplimentare privind dotarea și prestările de servicii (de ex. afișaj suplimentar, volum maxim de bagaje) trebuie să fie indicate în capitolul II, literele ae).</p>	
<p>8. În capitolul III al contractului, se înțelege prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> - serviciu navetă, un serviciu organizat pentru a transporta, de la un același loc de plecare până la un același loc de sejur de vacanță sau de interes turistic, pasageri constituiți în prealabil în grup, în funcție de durata prevăzută a sejurului, și pentru a aduce fiecare grup înapoi la punctul de plecare în cursul unei călătorii ulterioare expirării perioadei prevăzute; în cadrul unui astfel de serviciu toți pasagerii care au făcut împreună o călătorie tur călătorească împreună la retur iar curse în gol au loc la începutul și la sfârșitul seriei de călătorii. Totuși, prin derogare de la dispozițiile generale precedente și cu condiția ca autoritățile competente din țările incluse în călătorie să permită acest lucru: <ul style="list-style-type: none"> - unii pasageri pot efectua călătoria de retur cu un alt grup și/sau pot fi luați sau lăsați pe parcursul călătoriei, - prima călătorie tur și ultima călătorie retur a seriei de navete pot avea loc în gol, - serviciu internațional de transport cu ușile închise, un circuit în timpul căruia același autocar transportă pe tot parcursul călătoriei același grup de pasageri și se întoarce la punctul de plecare fără ca să fi luat, nici lăsat pasageri pe parcursul călătoriei; totuși, cu condiția ca reglementarea națională a țării de plecare să permită acest lucru, călătorii pot fi luați și lăsați în mai multe puncte din acea țară. 	<p>14. Combustibilul, lubrifianții și materialele necesare bunei funcționări a autocarului vor fi furnizate de către Transportator în cursul întregii perioade de punere la dispoziția Organizatorului de călătorii.</p> <p>15. Dacă vehiculul se defectează pe parcursul călătoriei, Transportatorul va trebui să îl repare în termenul cel mai scurt și, dacă este cazul, să îl înlocuiască sau va lua orice măsură utilă.</p> <p>16. Echipajul Transportatorului va avea o ținută și o atitudine corectă pe toată durata călătoriei.</p> <p>17. Conducătorii auto vor fi serviabili față de pasagerii care urcă în autocar sau coboară din acesta, încărcând sau descărcând bagajele acestora transportate în compartimente speciale. Aceste compartimente vor rămâne încuiate în timpul transportului și al staționării în afara momentelor de încărcare și de descărcare. Dacă în cursul perioadelor de disponibilitate, autocarul este lăsat fără supraveghere, compartimentul destinat pasagerilor va fi de asemenea încuiat. Totuși, exceptând aceste precauții, Transportatorul nu își asumă nicio răspundere pentru bagajele sau lucrurile personale lăsate de pasageri în habitacul autocarului.</p>
<p>9. În loc să completeze rubricile capitolului IV, părțile contractante pot face trimitere la programul călătoriei atunci când acesta conține informațiile analoge celor cerute în rubricile menționate.</p>	<p>18. Conducătorul auto este reprezentantul Transportatorului în timpul călătoriei. Dacă există mai mult de un conducător auto, unul dintre ei va fi desemnat ca reprezentant al Transportatorului.</p> <p>19. Transportatorul va dota autocarul și echipajul cu documentele necesare pentru călătorie.</p>
	<p>20. Organizatorul de călătorii poate refuza acceptarea autocarului dacă acel autocar sau echipajul său nu corespund condițiilor stabilite în contract.</p>

21. Cu excepția a două mici afișe sau însemne care conțin identificarea călătoriei și numele Organizatorului de călătorii și care pot fi expuse gratuit pe autocar fără a afecta totuși siguranța rutieră și starea buna a autocarului, Organizatorul de călătorii nu are dreptul să aplice panouri, banderole, afișe etc. fără acordul prealabil al Transportatorului. Transportatorul nu va expune pe sau în autocar reclama publicitară a unei activități care face concurență Organizatorului de călătorii.	30. Conducătorul auto și ghidul trebuie să se ajute reciproc. În ceea ce privește măsurile care trebuie luate în cadrul călătoriei, conducătorul auto va urma instrucțiunile ghidului, cu condiția ca acestea să nu pună în cauză răspunderea conducătorului auto și să nu riște să producă daune autocarului. VI. PLĂȚI
22. Organizatorul de călătorii este răspunzător de degradările, altele decât uzura normală, suferite de autocar din cauza comportamentului pasagerilor, sau al ghidului său și din cauza utilizării unor drumuri în stare proastă alese de ghid în cursul călătoriei cu excepția dispozițiilor de la § 23, de mai jos.	31. Plățile sunt efectuate în totalitate în numerar, cu excepția unei stipulări contrare în contract. 32. Kilometrii parcurși sunt socotiți astfel: plecarea din garajul Transportatorului – întoarcerea în acel garaj. Kilometrajul este stabilit conform contorului kilometric al autocarului sau, în cazul încetării funcționării acestuia pe parcursul călătoriei, conform hărții rutiere, planurilor sau indicațiilor contorului kilometric de la bordul altor autocare dacă sunt mai multe care efectuează același parcurs.
IV. CĂLĂTORIA	
23. Organizarea călătoriei îi revine Organizatorului de călătorii. Totuși: - Organizatorul de călătorii trebuie: - să fixeze succesiunea etapelor zilnice având în vedere respectarea diverselor reglementări – circulație, timpul de muncă, timpul de conducere și de odihnă în special – a căror respectare este cerută întreprinderilor de transport rutier, - să nu dea nicio instrucțiune, scrisă sau verbală, care antrenează încălcări ale dispozițiilor mai sus menționate. Orice instrucțiune care provine de la el și care nu respectă aceste dispoziții angajează răspunderea sa. Refuzul conducătorului auto de a urma astfel de instrucțiuni nu poate în niciun caz să fie considerat ca o încălcare a dispozițiilor stabilite prin Contract. - fiecare modificare a duratei de punere la dispoziție a autocarului în cursul desfășurării călătoriei necesită consimțământul Transportatorului, cu excepția cazului prelungirii minore prevăzute la capitolul VI, literale ab) din Contract. - fiecare modificare a itinerarului călătoriei în cursul desfășurării sale necesită o formă scrisă.	33. Cheltuielile suportate de Răspunzător în cadrul călătoriei – în special costurile feribotului și asigurării aferente acestuia, cheltuielile cu parcare, cu tunelurile, taxele de autostradă și taxele de drum – sunt rambursate de Organizatorul de călătorii conform facturilor primite/eliberate conducătorului auto sau, în lipsa acestora, conform declarațiilor conducătorului auto confirmate, dacă este posibil, de ghidul furnizat de Organizatorul de călătorii. VII. REZILIEREA CONTRACTULUI 34. Contractul încetează automat de a mai fi în vigoare înainte de plecarea autocarului atunci când autoritățile competente ale țării (țărilor) de tranzit și/sau de destinație, indicate în itinerarul călătoriei nu au eliberat, fără a fi vina Transportatorului, autorizația necesară pentru a efectua călătoria. În acest caz, nicio parte contractantă nu va avea dreptul la despăgubire. VIII. LEGEA APLICABILĂ ȘI JURISDICȚIA 35. Contractul, forma sa, valabilitatea sa și obligațiile care decurg din acesta sunt supuse legii țării Transportatorului.
24. Atunci când, în conformitate cu § 9 de mai sus, contractul face trimitere la programul de călătorie, autocarul va fi pus la dispoziție la punctul de plecare indicat în program ca începutul călătoriei cu cel puțin 15 minute înainte de ora plecării, și respectiv la punctul de plecare indicat în program ca începutul fiecărei etape zilnice, cu cel puțin 10 minute înainte de ora plecării.	36. Toate litigiile care decurg din contract și care nu pot fi rezolvate pe cale amiabilă vor fi supuse: - tribunalelor atunci când ambele părți contractante sunt din aceeași țară, atunci când legea lor nu permite ca litigiul să fie prezentat spre arbitraj în străinătate, - arbitrajului, atunci când părțile contractante sunt din țări diferite sau din aceeași țară și atunci când legile lor le permit ca litigiul să fie prezentat arbitrajului în străinătate.
25. În cazul transportării autocarului cu feribotul, Organizatorul de călătorii nu îl va face pe Transportator răspunzător de accidente sau alte incidente independente de voința acestuia.	37. Partea care dorește să supună diferendul spre arbitraj va înștiința Asociația sa Națională, cealaltă parte la contract și Asociația Națională a celeilalte părți la contract, prin scrisoare recomandată poștală, scrisoare conținând o expunere a pretențiilor sale precum și numele, adresa și calitățile arbitrilor pe care ea îl desemnează. Cealaltă parte va avea atunci obligația de a își desemna arbitrul în două luni și să înștiințeze Asociația sa, partea în litigiu și Asociația părții în litigiu comunicând, prin scrisoare recomandată poștală, numele, adresa și calitățile acestuia, precum și expunerea răspunsului său. Dacă una dintre părți nu și-a desemnat arbitrul, această desemnare va fi făcută de către Asociația părții în litigiu de care aparține această parte. În luna comunicării numelor arbitrilor desemnați, Asociația părții citate va înștiința Comisia mixtă IRU/FUAAV cu privire la arbitri și la expunerile părților în litigiu. În luna comunicării litigiului, Comisia mixtă IRU/FUAAV va desemna un arbitru președinte dintre juriștii specialiști în transportul rutier, dacă Transportatorul este citat, sau dintre juriștii specialiști în turism, dacă Organizatorul de călătorii este citat.
26. Ghidul este reprezentantul Organizatorului de călătorii în timpul călătoriei. Dacă respectiva călătorie necesită prezența mai multor ghizi, unul dintre aceștia va fi desemnat ca reprezentant al Organizatorului de călătorii. Ghidul care îl reprezintă pe Organizatorul de călătorii este abilitat să aducă modificări minore de itinerar și de program orar la Contract, sub rezerva ca aceste modificări să nu antreneze nicio încălcare a legilor și dispozițiilor în vigoare.	
27. Organizatorul de călătorii răspunde de competența ghizilor în raport cu sarcinile care le revin în desfășurarea călătoriei.	
28. Organizatorul de călătorii va furniza ghizilor și pasagerilor documentele care îi privesc și care sunt necesare pentru călătorie.	
V. COLABORAREA PĂRȚILOR CONTRACTANTE	
29. Partea contractantă care are cunoștință de anumite obstacole în desfășurarea călătoriei va înștiința cealaltă parte fără întârziere. Părțile vor discuta măsurile cele mai adecvate pentru a reduce pagubele financiare și materiale proprii și în special cele suferite de către pasageri.	
Atunci când circumstanțele nu permit înștiințarea imediată a celeilalte părți contractante, partea care are cunoștință de anumite obstacole în desfășurarea călătoriei va lua, din proprie inițiativă, toate măsurile susceptibile să reducă pagubele celeilalte părți.	Tribunalul arbitral va avea sediul la Geneva și va aplica procedura conform Concordatului elvețian privind arbitrajul. Transportatorul și Organizatorul de călătorii vor executa de bună voie sentințele tribunalului arbitral.

POZIȚIA IRU PRIVIND TRANSPORTUL RUTIER ȘI PETROLUL

Poziția IRU privind transportul rutier și petrolul

I. ANALIZĂ

Într-o economie mondializată din ce în ce mai competitivă, transportul rutier a devenit un instrument de producție esențial, un adevărat motor al dezvoltării economice. Dar, deși furnizează un serviciu de neîncut, trebuie să remarcăm că transportul rutier public depinde 100% de petrol, pe termen scurt ca și pe termen lung. Acesta nu dispune de un alt carburant care să fie viabil din punct de vedere economic. Compararea coeficientului greutate/volum a diferiților carburanți (a se vedea Anexa 1) arată faptul că toți carburanții de substituție (hidrogen, propan sau etanol, etc.) necesită rezervoare mult mai grele și mai mari decât rezervoarele diesel cu care sunt dotate vehiculele comerciale în prezent. Acest surplus de greutate, transportat de un vehicul comercial, ar micșora cu mult sarcina utilă și, în consecință, randamentul global al vehiculului.

Deși petrolul este o resursă epuizabilă iar transportul rutier depinde și va depinde întotdeauna 100% de acesta, o mare parte a resurselor petroliere este destinată unor instalații fixe cum ar fi centralele termice pe combustibil. Acestea sunt astfel utilizate în mod greșit pentru producerea de electricitate. Ori, această electricitate ar putea fi produsă într-un mod la fel de economic cu alte surse de energie mai abundente decât petrolul.

De altfel, în cazul instalațiilor fixe cum ar fi centralele termice, nu există aceleași condiții tehnice restrictive ca în cazul aplicațiilor pentru vehicule. O diversificare în sensul altor surse de energie decât petrolul ar necesita modificări tehnice absolut realizabile în cazul instalațiilor fixe.

Câteva exemple în Elveția:

- 5 milioane de tone de petrol utilizate pentru încălzire (instalații fixe)
- 1,5 milioane de tone de petrol utilizate pentru producția de motorină (pentru vehicule) și
- 8% numai din această motorină utilizată pentru camionaj.

Industria de transport rutier își asumă responsabilitățile în ceea ce privește dezvoltarea durabilă și a investit enorm în vehicule de ultimă generație. Acest lucru a avut drept rezultat o scădere considerabilă a consumului de carburant, de la 50 litri/100 km în 1970 la 32 litri/100 km în prezent, obiectivul fiind să se mai reducă acest consum cu 8%. În ciuda acestei evoluții pozitive, industria transporturilor rutiere din țările industrializate este penalizată în fiecare an cu aproximativ 15000 - 20000 Euro pentru fiecare camion datorată ca taxe pentru motorină.

Această taxare a carburantului, compusă din accize și TVA, reprezintă până la 70% din prețul carburantului. Fondul rezultat din

aceste taxe servește la finanțarea bugetului general și la subvenționarea modurilor de transport mai puțin eficiente.

Examinând mai îndeaproape piața petrolieră internațională, devine evident că:

- prețul ridicat al petrolului disponibil nu este fixat de țările producătoare de petrol ci este dictat de către speculanți și multinaționalele petroliere.
- prețul petrolului disponibil nu reprezintă decât 10% din achizițiile de pe piața petrolieră.
- prețul petrolului disponibil nu corespunde contractelor pe termen lung cu țările producătoare de petrol.

Aceste trei elemente contribuie la o creștere considerabilă a prețului carburantului, ca și la o penurie de petrol pe piață. Această penurie lasă loc la mai multă speculă care generează, la rândul ei, mai multă stocare, având drept consecință finală o creștere a veniturilor statului, dovadă că industria transporturilor rutiere este de două ori penalizată, pentru că:

1. nu are nicio capacitate de stocare și
2. nu dispune de nicio alternativă viabilă din punct de vedere economic pentru a înlocui combustibilul fosil.

II. POZIȚIE

O politică energetică durabilă trebuie să garanteze că nepoții noștri vor mai dispune încă de resurse petroliere. Dat fiind faptul că transportul rutier nu dispune de nicio alternativă la motorină viabilă din punct de vedere economic, resursele petroliere trebuie să fie rezervate transportului rutier.

Pentru a asigura o utilizare rațională a resurselor petroliere, guvernele trebuie:

- să diversifice utilizarea surselor de energie acolo unde există alternative la petrol, măbind taxarea combustibililor fosili utilizați pentru producerea de energie termică, electrică, de oțel, de ciment sau de hârtie.
 - să scadă fiscalitatea pentru benzină și motorină acolo unde nicio altă sursă de energie nu este viabilă din punct de vedere economic, așa cum este cazul pentru transportul rutier.
 - să armonizeze taxarea motorinei „profesionale” (Nota trad.: motorină pentru care se recuperează, în plus față de TVA, și o parte a accizelor, dacă este utilizată pentru vehicule de peste 7,5 tone) în țările care fac parte din aceeași regiune economică.
 - să mărească taxarea profitului obținut din specula cu petrol.
 - să stabilizeze fluctuația prețurilor carburantului prin intermediul unui raport variabil în funcție de prețul petrolului.
- În plus, multinaționalele petroliere nu trebuie să aplice în mod sistematic și coordonat prețul cel mai ridicat la pompă.

Caracteristici energetice ale mai multor carburanți

Greutatea și volumul unui rezervor pentru aceeași cantitate de energie	Coefficient Greutate	Coefficient Volum
Benzină	1	1
Motorină	1	1
Propan (C3H3)	8	1.9
Butan (C4H10)	8	1.4
Hidrogen (H2) - Gaz la 200 bar	25	22
Hidrogen (H2) - Lichid la -253°C	4	5.8
Hidură metalică - Magneziu	5	3.2
Hidură metalică - Vanadiu	10	1.7
Hidură metalică - fier/titan	20	3.2
Metanol (CH3OH)	2.2	2.1t
Etanol (C2H5OH)	1.62	1.53
Baterie cu plumb	70	12

Evoluția principalelor valute 16 iunie 2008 - 11 iulie 2008

DATA	EUR	USD	CHF	EUR/USD	EUR/CHF
16 iun.2008	3.66	2.37	2.27	1.5420	1.6135
17 iun.2008	3.66	2.36	2.27	1.5504	1.6151
18 iun.2008	3.66	2.37	2.26	1.5481	1.6182
19 iun.2008	3.67	2.37	2.27	1.5484	1.6159
20 iun.2008	3.67	2.35	2.27	1.5595	1.6179
23 iun.2008	3.67	2.37	2.27	1.5530	1.6196
24 iun.2008	3.68	2.36	2.27	1.5559	1.6190
25 iun.2008	3.66	2.35	2.26	1.5576	1.6230
26 iun.2008	3.65	2.33	2.26	1.5710	1.6201
27 iun.2008	3.66	2.32	2.27	1.5769	1.6074
30 iun.2008	3.65	2.31	2.27	1.5813	1.6046
1 iul.2008	3.64	2.31	2.27	1.5773	1.6051
2 iul.2008	3.64	2.31	2.26	1.5792	1.6122
3 iul.2008	3.64	2.29	2.26	1.5874	1.6109
4 iul.2008	3.61	2.3	2.24	1.5698	1.6103
7 iul.2008	3.61	2.3	2.23	1.5657	1.6143
8 iul.2008	3.59	2.29	2.23	1.5718	1.6102
9 iul.2008	3.54	2.26	2.18	1.5689	1.6218
10 iul.2008	3.55	2.26	2.19	1.5701	1.6215
11 iul.2008	3.58	2.27	2.21	1.5800	1.6226

NOTĂ: Cursurile valutare de mai sus, stabilite de BNR, sunt valabile pentru ziua următoare celei menționate în tabel.

Prețul litrului de motorină la pompă 14 iulie 2008 (în euro)

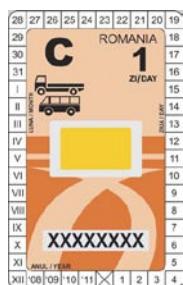
Țara	Preț fără taxe	Accize	Preț fără TVA	% taxe specifice	TVA	Valoarea TVA	Valoarea TVA	Preț cu toate taxele incluse	% (Accize + TVA)	Indice al prețului fără TVA (Franța = 100)
AUSTRIA	0.7994	0.3864	1.1858	32.6%	20.0%	0.237	0.237	1.4230	43.8%	98.49
BELGIA	0.8327	0.3179	1.1506	27.6%	21.0%	0.242	0.242	1.3922	40.2%	95.56
BULGARIA	0.7465	0.3068	1.0533	29.1%	20.0%	0.211	0.211	1.2639	40.9%	87.48
CIPRU	0.8488	0.2557	1.1045	23.2%	15.0%	0.166	0.166	1.2702	33.2%	91.73
DANEMARCA	0.8120	0.3664	1.1784	31.1%	25.0%	0.295	0.295	1.4730	44.9%	97.87
SPANIA	0.8344	0.3020	1.1364	26.6%	16.0%	0.182	0.182	1.3182	36.7%	94.38
ESTONIA	0.7754	0.3301	1.1055	29.9%	18.0%	0.199	0.199	1.3045	40.6%	91.81
FINLANDA	0.7869	0.3301	1.1170	29.6%	22.0%	0.246	0.246	1.3628	42.3%	92.77
FRANȚA	0.7762	0.4279	1.2041	35.5%	19.6%	0.236	0.236	1.4400	46.1%	100.00
GRECIA	0.8578	0.2930	1.1508	25.5%	18.0%	0.207	0.207	1.3579	36.8%	95.57
UNGARIA	0.8339	0.3510	1.1849	29.6%	20.0%	0.237	0.237	1.4219	41.4%	98.41
IRLANDA	0.7881	0.3681	1.1562	31.8%	21.0%	0.243	0.243	1.3990	43.7%	96.03
ITALIA	0.8507	0.4230	1.2737	33.2%	20.0%	0.255	0.255	1.5284	44.3%	105.78
LETONIA	0.8067	0.2550	1.0617	24.0%	18.0%	0.191	0.191	1.2527	35.6%	88.17
LITUANIA	0.7907	0.2743	1.0650	25.8%	18.0%	0.192	0.192	1.2567	37.1%	88.45
LUXEMBURG	0.8058	0.3020	1.1078	27.3%	15.0%	0.166	0.166	1.2740	36.7%	92.01
MALTA	0.7765	0.2455	1.0220	24.0%	18.0%	0.184	0.184	1.2060	35.6%	84.88
OLANDA	0.8759	0.3804	1.2563	30.3%	19.0%	0.239	0.239	1.4949	41.4%	104.34
POLONIA	0.8185	0.3516	1.1701	30.1%	22.0%	0.257	0.257	1.428	42.7%	97.18
PORTUGALIA	0.8257	0.3644	1.1901	30.6%	21.0%	0.250	0.250	1.440	42.7%	98.84
REPECHĂ	0.8379	0.3988	1.2367	32.2%	19.0%	0.235	0.235	1.472	43.1%	102.71
ROMÂNIA	0.7949	0.2504	1.0453	24.0%	19.0%	0.199	0.199	1.244	36.1%	86.81
MAREA BRITANIE	0.7866	0.6383	1.4249	44.8%	17.5%	0.249	0.249	1.674	53.0%	118.34
SLOVACIA	0.7598	0.4563	1.2161	37.5%	19.0%	0.231	0.231	1.447	47.5%	101.00
SLOVENIA	0.7772	0.3020	1.0792	28.0%	20.0%	0.216	0.216	1.295	40.0%	89.63
SUEDIA	0.7808	0.4479	1.2287	36.5%	25.0%	0.307	0.307	1.536	49.2%	102.05

MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, PARTEA I, Nr. 184/11.III.2008

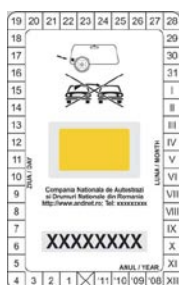
ANEXA Nr. 2*)
La normele metodologice

MODEL ROVINIETA MATCA-CUPON

a) model rovinietă matcă-cupon cu valabilitate de o zi (culoare predominantă matcă — roșu)



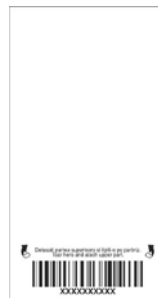
FAȚĂ



VERSO



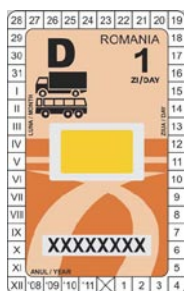
FAȚĂ



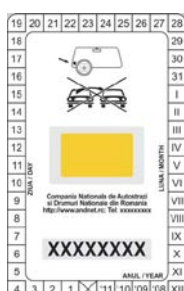
VERSO

Model matcă pentru vehicule de transport marfă cu 3,5 t < MTMA ≤ 7,5 t și vehicule de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și maximum 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)

Model cupon pentru vehicule de transport marfă cu 3,5 t < MTMA ≤ 7,5 t și vehicule de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și maximum 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)



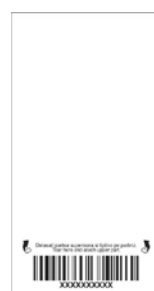
FAȚĂ



VERSO



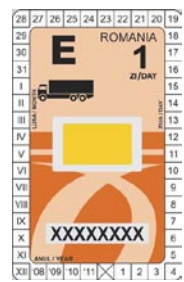
FAȚĂ



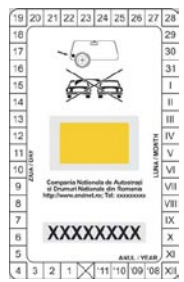
VERSO

Model matcă pentru vehicule de transport marfă cu 7,5 t < MTMA < 12,0 t și vehicule de transport persoane cu mai mult de 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)

Model cupon pentru vehicule de transport marfă cu 7,5 t < MTMA < 12,0 t și vehicule de transport persoane cu mai mult de 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)



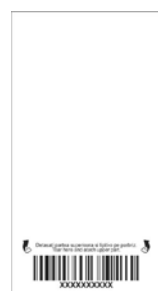
FAȚĂ



VERSO



FAȚĂ



VERSO

Model matcă pentru vehicule de transport marfă cu MTMA ≥ 12,0 t, cu maximum 3 axe (inclusiv)

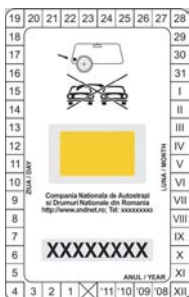
Model cupon pentru vehicule de transport marfă cu MTMA ≥ 12,0 t, cu maximum 3 axe (inclusiv)

*) Modelele din prezenta anexă sunt reproduse în facsimil.

MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, PARTEA I, Nr. 184/11.III.2008



FAȚĂ



VERSO



FAȚĂ

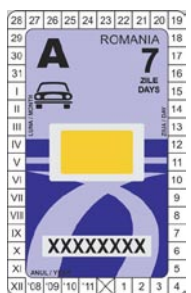


VERSO

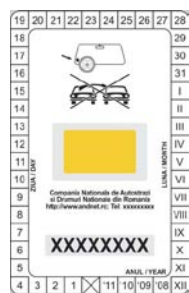
Model matcă pentru vehicule de transport marfă, cu MTMA ≥ 12,0 t, cu minimum 4 axe (inclusiv)

Model cupon pentru vehicule de transport marfă, cu MTMA ≥ 12,0 t, cu minimum 4 axe (inclusiv)

b) model rovinietă matcă-cupon cu valabilitate de 7 zile (culoare predominantă matcă — violet)



FAȚĂ



VERSO



FAȚĂ



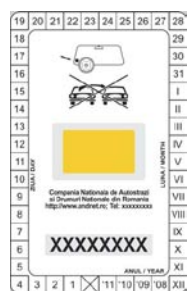
VERSO

Model matcă pentru autoturisme

Model talon pentru autoturisme



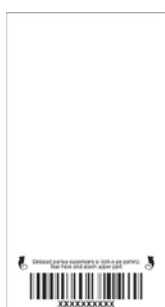
FAȚĂ



VERSO



FAȚĂ



VERSO

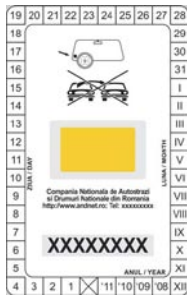
Model matcă pentru vehicule de transport marfă cu 0,0 t < MTMA ≤ 3,5 t

Model talon pentru vehicule de transport marfă cu 0,0 t < MTMA ≤ 3,5 t

MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, PARTEA I, Nr. 184/11.III.2008



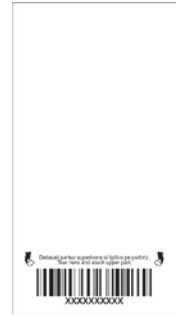
FAȚĂ



VERSO



FAȚĂ



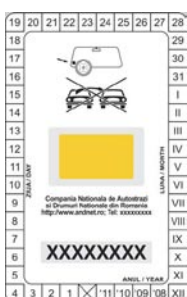
VERSO

Model matcă pentru vehicule de transport marfă cu 3,5 t < MTMA ≤ 7,5 t și vehicule de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și maximum 23 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)

Model cupon pentru vehicule de transport marfă cu 3,5 t < MTMA ≤ 7,5 t și vehicule de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și maximum 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)



FAȚĂ



VERSO



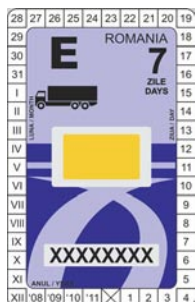
FAȚĂ



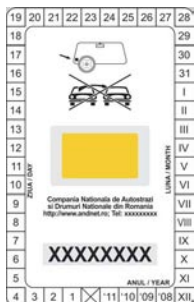
VERSO

Model matcă pentru vehicule de transport marfă cu 7,5 t < MTMA < 12,0 t și vehicule de transport persoane cu mai mult de 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)

Model talon pentru vehicule de transport marfă cu 7,5 t < MTMA < 12,0 t și vehicule de transport persoane cu mai mult de 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)



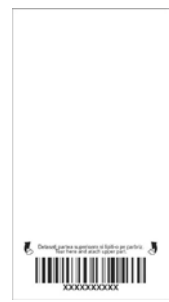
FAȚĂ



VERSO



FAȚĂ



VERSO

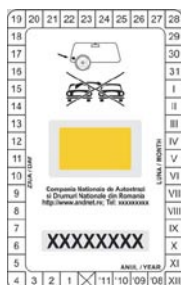
Model matcă pentru vehicule de transport marfă cu MTMA ≥ 12,0 t, cu maximum 3 axe (inclusiv)

Model talon pentru vehicule de transport marfă cu MTMA ≥ 12,0 t, cu maximum 3 axe (inclusiv)

MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, PARTEA I, Nr. 184/11.III.2008



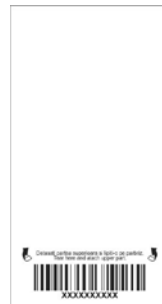
FAȚĂ



VERSO



FAȚĂ

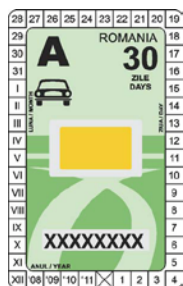


VERSO

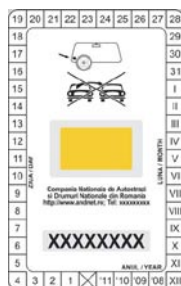
Model matcă pentru vehicule de transport marfă, cu MTMA \geq 12,0 t, cu minimum 4 axe (inclusiv)

Model matcă pentru vehicule de transport marfă, cu MTMA \geq 12,0 t, cu minimum 4 axe (inclusiv)

c) model rovinietă matcă-cupon cu valabilitate de 30 de zile (culoare predominantă matcă — verde)



FAȚĂ



VERSO



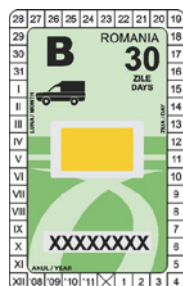
FAȚĂ



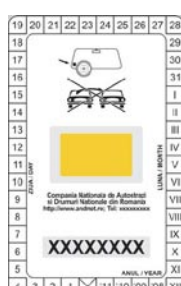
VERSO

Model matcă pentru autoturisme

Model talon pentru autoturisme



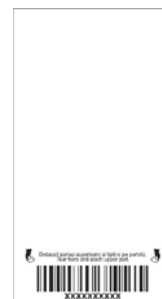
FAȚĂ



VERSO



FAȚĂ

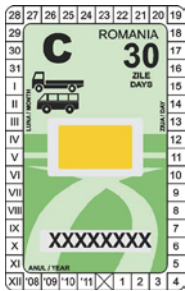


VERSO

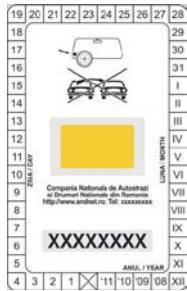
Model matcă pentru vehicule de transport marfă cu 0,0 t < MTMA \leq 3,5 t

Model talon pentru vehicule de transport marfă cu 0,0 t < MTMA \leq 3,5 t

MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, PARTEA I, Nr. 184/11.III.2008



FAȚĂ



VERSO



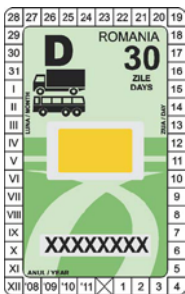
FAȚĂ



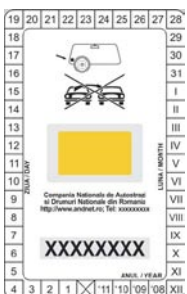
VERSO

Model matcă pentru vehicule de transport marfă cu 3,5 t < MTMA ≤ 7,5 t și vehicule de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și maximum 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)

Model cupon pentru vehicule de transport marfă cu 3,5 t < MTMA ≤ 7,5 t și vehicule de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și maximum 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)



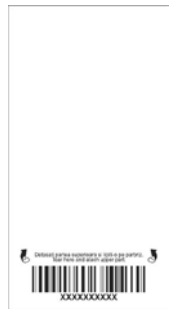
FAȚĂ



VERSO



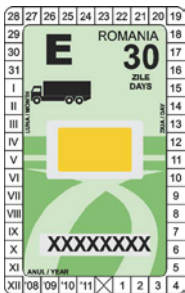
FAȚĂ



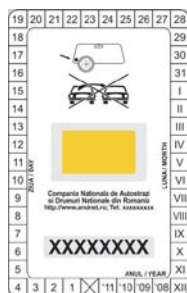
VERSO

Model matcă pentru vehicule de transport marfă cu 7,5 t < MTMA < 12,0 t și vehicule de transport persoane cu mai mult de 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)

Model talon pentru vehicule de transport marfă cu 7,5 t < MTMA < 12,0 t și vehicule de transport persoane cu mai mult de 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)



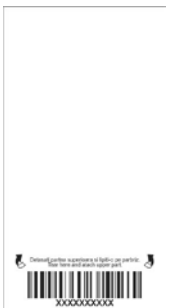
FAȚĂ



VERSO



FAȚĂ



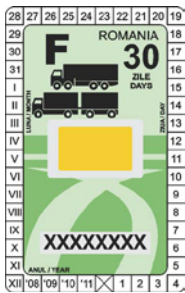
VERSO

Model matcă pentru vehicule de transport marfă cu MTMA ≥ 12,0 t, cu maximum 3 axe (inclusiv)

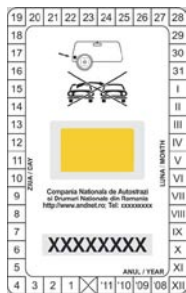
Model talon pentru vehicule de transport marfă cu MTMA ≥ 12,0 t, cu maximum 3 axe (inclusiv)

MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, PARTEA I,

Nr. 184/11.III.2008



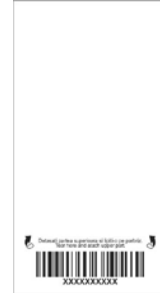
FAȚĂ



VERSO



FAȚĂ

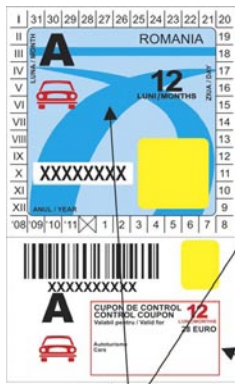


VERSO

Model matcă pentru vehicule de transport marfă, cu MTMA \geq 12,0 t, cu minimum 4 axe (inclusiv)

Model talon pentru vehicule de transport marfă, cu MTMA \geq 12,0 t, cu minimum 4 axe (inclusiv)

d) modelul rovinietei matcă-cupon cu valabilitate de 12 luni (culoare predominantă matcă — albastru)



FAȚĂ

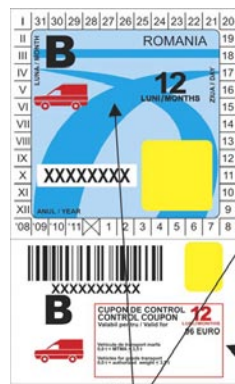
MATCĂ



VERSO

CUPON

Model rovinietă matcă-cupon pentru autoturisme



FAȚĂ

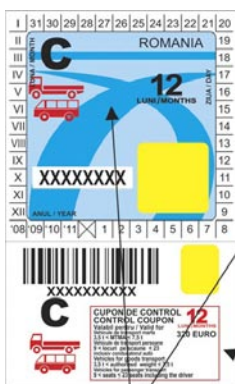
MATCĂ



VERSO

CUPON

Model rovinietă matcă-cupon pentru vehicule de transport marfă cu 0,0 t < MTMA \leq 3,5 t



FAȚĂ

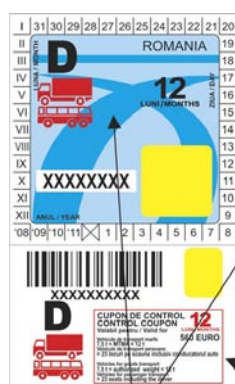
MATCĂ



VERSO

CUPON

Model rovinietă matcă-cupon pentru vehicule de transport marfă cu 3,5 t < MTMA \leq 7,5 t și vehicule de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și maximum 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)



FAȚĂ

MATCĂ



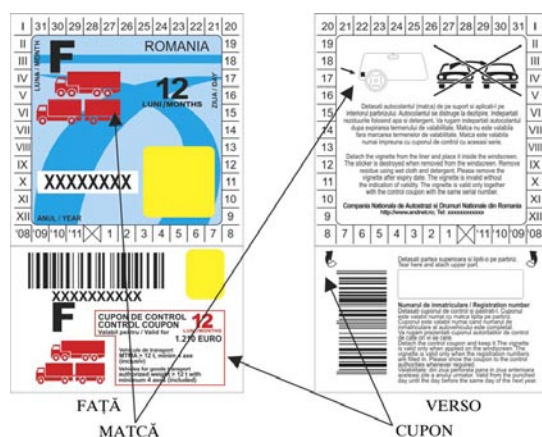
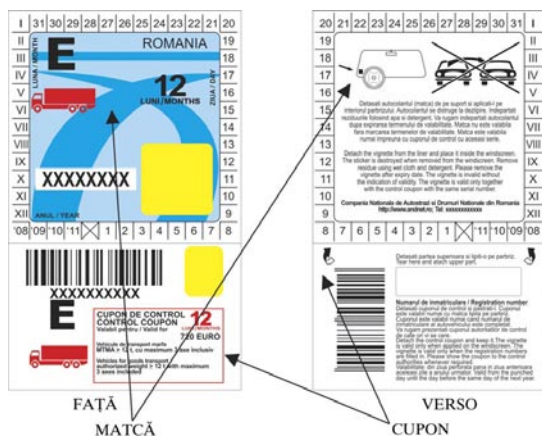
VERSO

CUPON

Model rovinietă matcă-cupon pentru vehicule de transport marfă cu 7,5 t < MTMA < 12,0 t și vehicule de transport persoane cu mai mult de 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)

MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, PARTEA I,

Nr. 184/11.III.2008



Model rovinietă matcă-cupon pentru vehicule de transport marfă, cu MTMA ≥ 12,0 t, cu maximum 3 axe (inclusiv)

Model rovinietă matcă-cupon pentru vehicule de transport marfă, cu MTMA ≥ 12,0 t, cu minimum 4 axe (inclusiv)

**) Simbolurile „08”, „09”, „10”, „11” referitoare la „anul/year” aferente perioadei de valabilitate pot fi modificate de Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România — S.A., ori de câte ori este necesar, la tipărirea rovinietelor.*

CUANTUMUL AMENZII CONTRAVENȚIONALE APLICABILE UTILIZATORILOR ÎN CAZUL LIPSEI ROVINIETEI VALABILE *Anexa nr. 2 la Ordonanța Guvernului nr. 15/2002*

Tipul vehiculului	Cuantumul amenzii contravenționale (lei)	
	minim	maxim
vehicule de transport marfă cu MTMA mai mare sau egal cu 12,0 t, cu minimum 4 axe (inclusiv)	6.000	9.000
vehicule de transport marfă cu MTMA mai mare sau egal cu 12,0 t, cu maximum 3 axe (inclusiv)	4.500	6.000
a) vehicule de transport marfă cu 7,5 t mai mic decât MTMA mai mic decât 12,0 t b) vehicule de transport persoane cu mai mult de 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)	3.500	4.500
a) vehicule de transport marfă cu 3,5 t mai mic decât MTMA mai mic sau egal cu 7,5 t b) vehicule de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și maximum 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)	2.500	3.500
vehicule de transport marfă cu 0 t mai mic decât MTMA mai mic sau egal cu 3,5 t	1.500	2.500
autoturisme	500	1.000

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 885 din data de 27 decembrie 2007

ROVINIETE PRIN UNTRR!

UNTRR, respectând legislația în vigoare, respectiv Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 157/19.12.2007 publicată în Monitorul Oficial nr.885/27.12.2007, vinde roviniete atât utilizatorilor români, cât și străini.

*Vă așteptăm la
oricare din sediile
noastre pentru a vă
încheia
ROVINIETA!*

Birouri regionale U.N.T.R.R.

Program de lucru: Luni-Vineri 8-17

1. **București***
Mădălina Gărdăreanu
Str. Ienăchiță Văcărescu 60, sect. 4,
C.P. 040157
Tel.: 0720-999.256, 021-366.77.88,
021-335.65.38
office@untrr.ro
2. **Arad***
Iuhoș Florin, Epure Adrian
Str. Prunului nr. 66; C.P. 310214
Tel.: 0720-999.231, 0728-979.255
0257-254.384
arad@untrr.ro
3. **Pitești* (Argeș)**
Stoica Paul, Vlaicu Loredana
Cartier Popa Șapcă, str. Sf. Vineri, bl. P16,
sc. B, ap. 2, parter; C.P. 110024
Tel.: 0720-999.230, 0720-999.209,
0248-610.054
pitesti@untrr.ro
4. **Oradea* (Bihor)**
Irimie Daciana Carmen, Carmen Oșvat
Șoseaua Borșului nr. 53, Județul BIHOR
Tel.: 0720-999.233, 0720-999.259
0259-316.391
oradea@untrr.ro
5. **Cluj-Napoca* (Cluj)**
Pop Viorela Monica
Str. Traian nr. 48; C.P. 400046
Tel.: 0720-999.250, 0264-593.330
cluj@untrr.ro
6. **Târgu Mureș* (Mureș)**
Bucur Rodica, Mușean Marcel Dorel
Str. Călărășilor nr. 77; C.P. 540320
Tel.: 0720-999.244, 0265-217.899
mures@untrr.ro
7. **Sibiu***
Alămorean Marinela
Str. Cojocarilor, nr. 2; C.P. 550177
Tel.: 0720-999.246, 0269-223.130
sibiu@untrr.ro
8. **Satu Mare***
Lorenț Cerasela
Str. Martirilor Deportați nr. 10;
C.P. 440025
Tel.: 0720-999.247, 0261-713.262
satumare@untrr.ro
9. **Suceava***
Neamțu Daniela
Str. Ștefan cel Mare, nr. 47, bl. A1, sc. A,
ap. 2; C.P. 720054
Tel.: 0720-999.248, 0230-520.191
suceava@untrr.ro
10. **Deva (Hunedoara)**
Oltean Daniel
Str. 22 Decembrie, bl. 6, ap. 29, parter;
C.P. 330167
Tel.: 0720-999.240, 0254-235.229
deva@untrr.ro
11. **Iași**
Săvinescu Decebal
Str. Străpungerei Silvestru 30, bl. T2, sc. E,
ap. 2, parter; C.P. 700005
Tel.: 0720-999.242, 0232-278.140
iasiuuntr@rdslink.ro
12. **Timișoara**
Popa Minodora
Str. Tache Ionescu 51; C.P. 300070
Tel.: 0720-999.249, 0256-430.345
timis@untrr.ro

*Reprezentanțe emitente de carnete TIR

Truck Art



FUN INFO



Poluatorul plătește, problema rămâne

Bruxelles - Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU) atenționează Comisia Europeană că actuala sa abordare "Poluatorul plătește" în internalizarea costurilor externe și revizuirea Directivei Euroviniției subminează obiectivele de la Lisabona ale Uniunii Europene legate de creștere, locuri de muncă și competitivitate.

Președintele Comitetului de Legătură Transport Marfă al IRU, Bertil Dahlin, reliefează că "Directiva Euroviniției nu va face decât ca UE să fie mai puțin competitivă și este probabil să cauzeze chiar și mai multă dislocare ceea ce va genera, în schimb, mai mult transport rutier din afara granițelor! Această abordare 'poluatorul plătește' nu face decât să mute problema în altă parte în loc să o rezolve la fața locului! IRU susține mai degrabă Principiul Evitării cu Costul Cel Mai Mic, ca fiind modul cel mai eficient din punct de vedere al costului pentru a reduce costurile externe ale transportului rutier."

Dacă UE urmează să îndeplinească obiectivele Agendei de la Lisabona odată cu reducerea impactului transportului rutier asupra mediului, este critic pentru Comisia Europeană să:

- Aplice taxe asupra tuturor modurilor de transport în același timp;
- Aloce toate veniturile din taxarea rutieră pentru sectorul transporturilor rutiere mai degrabă decât să le utilizeze pentru bugetul general de stat și pentru subvenționarea încrucișată a modurilor de transport inefficiente;
- Recunoască odată pentru totdeauna că principiul poluatorul plătește este anacronic din punct de vedere economic și nechibzuit din punct de vedere al protecției mediului, pentru că nu tratează problema;
- Aplice analize cost-beneficiu temeinice înainte de internalizarea costurilor externe, așa cum susține Principiul Evitării cu Costul Cel Mai Mic;
- Nu își fundamenteze politica pe așa numitul "îndrumar" care nu reprezintă un fundament temeinic și de încredere pentru evaluarea scenariilor potențiale de internalizare, ci este mai degrabă o lungă pledoarie cu date extrem de îndoielnice.

"Valul de proteste și blocade referitoare la combustibil în lume din ultimele săptămâni a adus în lumină serioasele dificultăți ale operatorilor de transport de a face față majorării costurilor combustibilului. Comisia Europeană propune acum o altă determinantă a costurilor: taxarea suplimentară a infrastructurii! Această nouă penalizare fiscală impusă transportului rutier nu va reprezenta decât o penalizare încă și mai mare pentru economie în ansamblu." a concluzionat Bertil Dahlin.

Sursa: IRU, 26.06.2008



PARTENERIATUL ROMÂN PENTRU SIGURANȚĂ RUTIERĂ (GRSP) ROMANIA

Încă de la inițierea activităților în România, la începutul anului 2000, Global Road Safety Partnership (GRSP) – Parteneriatul Global pentru Siguranță Rutieră (GRSP) a lucrat în strânsă colaborare cu departamentele și agențiile guvernamentale relevante, sectorul privat și organizațiile societății civile. La început GRSP a acționat în calitate de subcomisie în cadrul Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră, responsabil cu coordonarea siguranței rutiere în România, având un rol consultativ. La începutul anului 2008, GRSP România i-a fost acordat statutul juridic de Asociație conform legii române. Organizația își păstrează profilul său trisectorial și va continua să acționeze drept umbrelă pentru activitatea partenerială în vederea îmbunătățirii siguranței rutiere în România.

Săptămâna Siguranței Globale Rutiere (GRSW) și campania națională pentru siguranță rutieră

GRSP România a cooperat cu guvernul și alte organizații pentru implementarea activităților pentru prima GRSW. Săptămâna a început cu o reuniune cu ușile închise a Consiliului Interministerial pe

24 aprilie, unde au fost prezenți miniștrii Transporturilor, Internelor, Educației și Sănătății, precum și reprezentanții altor ministere. GRSP a fost singurul ONG invitat la această reuniune.

Rezultatul principal al acestei reuniuni a fost hotărârea de a iniția o Strategie Națională privind Siguranța Rutieră, începând cu lansarea pe 27 aprilie a două programe de siguranță rutieră: Educația publică și aplicarea campaniei „Stop accidentelor! Viața are prioritate!”, desfășurată de Ministerul Internelor și Reformei Administrative și programul de îmbunătățire a infrastructurii „Drumuri Sigure Construim pentru Viață” cu sprijinul Ministerului Transporturilor. GRSP România a fost invitată să participe la campania de educare și aplicare.

GRSP a colaborat cu Organizația Mondială a Sănătății, Ministerul Internelor și Reformei Administrative la lansarea campaniilor care aveau în vedere aceleași probleme principale ale GRSW: pietonii, în special elevii, cu scopul unei înțelegeri mai bune a traversării pietonilor, precum și a compartamentului în siguranță în trafic, utilizând instrumente media cum ar fi spoturile TV, spoturile radio, fluturași și postere; și șoferii tineri cu accent pe viteză și siguranță.

În octombrie 2007 GRSP România și-a continuat cooperarea cu SIAR (Societatea Inginerilor de Automobile) pentru al treilea an prin organizarea unei sesiuni privind siguranța rutieră în timpul Congresului Internațional AMMA (Automobilul, Mediul și Mașinile Agricole) din Cluj. Organizațiile membre GRSP România au făcut prezentări privind varietatea de probleme legate de siguranța rutieră pentru reprezentanții autorităților locale și studenții masteranzi ai universităților tehnice implicate în studii privind siguranța rutieră. S-a încheiat un Acord între Centrul de Cercetare al Universității și GRSP România în vederea îmbunătățirii sistemului pentru statisticile și raportările privind accidentele rutiere în România.

O primă realizare a acestei colaborări se va concretiza în elaborarea unei publicații anuale privind accidentele rutiere, inclusiv o analiză și informații privind dinamica accidentelor rutiere din România pe baza informațiilor din baza de date a poliției rutiere.



POZIȚIA BSEC-URTA

Privind creșterea prețului combustibilului

Uniunea Asociațiilor de transport rutier din Regiunea de Cooperare Economică a Mării Negre (BSEC-URTA), care reprezintă asociațiile naționale de transport rutier din Albania, Armenia, Azerbaidjan, Bulgaria, Georgia, Grecia, Moldova, România, Rusia, Serbia, Turcia și Ucraina, au convenit o poziție comună privind creșterea prețului combustibilului și impactul acestuia asupra operatorilor de transport și în cele din urmă asupra consumatorilor, după cum urmează:

ANALIZĂ

- Transportul rutier este un instrument de producție vital reprezentând astfel motorul dezvoltării economice;
- Transportul rutier este 100% dependent de petrol;
- Transportul rutier nu are o altă alternativă viabilă la motorină;
- Doar 3% din consumul total de petrol este utilizat pentru camioane
- 70% din petrol este utilizat pentru utilizări fixe (încălzire, producerea de electricitate sau hârtie)
- 27% din petrol este utilizat pentru alte utilizări mobile,
- Din 1970 eficiența combustibilului unui camion a crescut cu 36%
- 50% din consumul de combustibil este risipit datorită aglomerațiilor rutiere;
- Prețul combustibilului este un element important al costurilor unei curse internaționale;
- Taxarea combustibilului constă în taxe vamale și TVA ceea ce face ca prețul combustibilului la pompă să fie de 3-4 ori

mai mare decât prețul stabilit de OPEC;

- Guvernele utilizează taxarea combustibilului drept o sursă de venit obținut ușor pentru stat;
- Transportul rutier plătește cele mai multe taxe. Călea ferată plătește aproape nimic și industria aeronautică nu plătește taxe vamale de loc la zborurile internaționale. Acest tratament fiscal inegal duce la o competiție neloială;
- Începând de astăzi, prețurile record ale petrolului, datorită taxelor aplicate, sunt însoțite de prețuri record la combustibil;
- Presiunea în creștere a costurilor combustibilului afectează toți consumatorii și operatorii de transport (dacă costurile combustibilului reprezintă 26% din costul total de exploatare al autovehiculului și prețurile combustibilului cresc cu 15%, costurile totale vor crește cu 3,92%);
- Guvernele mențin taxe ridicate privind combustibilul care distorsionează în mod artificial prețul plătit la pompă;
- Această penalizare a transportului rutier reprezintă o penalizare și mai mare a economiei, companiile fiind nevoite să-și caute alte locații și să reducă numărul de locuri de muncă;
- Guvernele sunt vinovate pentru că permit deteriorarea situației într-o astfel de măsură prin neacordarea asistenței transportatorilor.

POZIȚIA BSEC-URTA

- Guvernele trebuie să scadă taxele ridicate aplicate combustibilului;

- Guvernele ar trebui să recunoască că motorina profesională, utilizată numai în scopuri comerciale, reprezintă sângele vieții economiilor noastre și ar trebui să beneficieze de un nivel special al taxării combustibilului reflectând importanța sa economică;
- Guvernele ar trebui să aplice măsuri pentru reducerea utilizării petrolului în scopuri fixe cum ar fi încălzirea, producerea de electricitate sau hârtie, acolo unde resurele de energie alternativă sunt disponibile, în vederea păstrării acestuia pentru utilizarea mobilă inclusiv de către camioane, știut fiind că nu există o altă alternativă viabilă la motorină;
- Guvernele ar trebui să aplice un tratament fiscal egal tuturor modurilor de transport în vederea asigurării unei competiții corecte între ele;
- Guvernele ar trebui să nu schimbe ci să utilizeze taxele aplicate asupra combustibilului pentru reabilitarea, întreținerea, dezvoltarea rețelei infrastructurii rutiere în vederea reducerii aglomerațiilor rutiere, fluidizării traficului și economisirii combustibilului prin reducerea consumului;
- Companiile de transport care doresc să rămână solvabile ar trebui să aplice clauze de creștere a prețului în contractele lor de transport (Factorii de ajustare Bunker) pentru a-și recupera costurile de la clienții lor. Dacă transportatorii nu-și pot transfera costurile asupra clienților atunci ei trebuie să-și oprească activitatea de transport.

Publicații UNTRR

IRU

Linii Directoare IRU în Materie de Siguranță pentru Transportul de Persoane

Linii Directoare voluntare în materie de siguranță pentru Transportatori și Șoferi de Autobuze, Autocare și Taxii



IRU International Road Transport

FIȘĂ DE SECURITATE A ȘOFERULUI DE AUTOCAR

SUNETEȚI PREGĂTIȚI?

NU ATI UITAT NICI!

IRU

FIȘĂ DE SECURITATE A ȘOFERULUI DE CAMION

SUNETEȚI PREGĂTIȚI?

GARE RESTUL ESTE PREGĂTIȚI?

IRU

UNTRR

Reguli cu privire la orele de conducere ale șoferilor în UE

Limite pentru șoferii de vehicule de marfă din 11 aprilie 2007

Șoferii:

- Oameni
- Până la 9 săptămâni

Limite maxime de conducere săptămânală: 56 de ore

Limite maxime de conducere zilnică: 90 de minute

Limite maxime de conducere pe șifru: 90 de minute

Permisiv de răspuns zilnic:

- max. 2 ore
- max. 1 oră
- max. 1 oră
- max. 1 oră

Permisiv de răspuns săptămânal:

- max. 1 oră
- max. 1 oră
- max. 1 oră
- max. 1 oră

Siguranță:

IRU

IRU UNTRR

AUTOBUZELE

În slujba transportului public rutier și turistic

IRU

Poate fi comandată acum la sediul UNTRR din București și la birourile UNTRR din țară. Prețul publicației este de 99 RON (TVA inclus), UNTRR asigurând membrilor săi expedierea postală gratuită.

UNTRR prezintă

BIBLIA TRANSPORTURILOR

2008

- rutier -

TR

Stațiile de spălare a autovehiculelor de transport mărfuri periculoase

UNTRR

Reguli cu privire la orele de conducere și timpul de lucru al șoferilor în UE

Reguli pentru șoferii de vehicule de marfă din 11 aprilie 2007

RE SPONSA RIȚĂȚII ȘOFERILOR

IRU

MHAI VASILADE

LOGISTICA, DISTRIBUȚIA ȘI TRANSPORTUL MĂRFILOR

UNIONA NAȚIONALĂ A TRANSPORTĂTORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA

ENTITAȚI TRANSPORT RUTIER

IRU

Știți că...?

IRU

18. Edition

Tankreinigung in Europa 2008

PROTEC INTERNATIONAL

ACT-INTERNATIONAL

Tank- und Kesselwagen, Silos, Tankcontainer, IBC

MIT SOAP Cleaning Kennzahl 000000

Schulungstraining - Personaltraining - ACT-INFO

SOAP Cleaning Kennzahl 000000

Storch Verlag Hamburg

Publicații UNTRR

• *Stațiile de spălare a autovehiculelor de transport mărfuri periculoase, din Europa, ediția 2008.*

• *Biblia Transporturilor 2008:* peste 1000 de pagini cu texte legislative, oferind o colecție completă de legislație specifică transporturilor rutiere, pregătită și promovată în parteneriat de către UNTRR, cu sprijinul Ministerului Transporturilor, domnul Ludovic Orban. Prețul publicației este de 99 RON (TVA inclus), UNTRR asigurând gratuit membrilor săi expedierea poștală.

• *Linii directoare IRU in materie de siguranță pentru transportul de persoane:* un ghid util destinat transportatorilor și șoferilor de autobuze, auto-care și taxiuri, cuprinzând recomandări și instrucțiuni voluntare în materie de siguranță rutieră și securitate a șoferilor, pasagerilor și vehiculului, adoptate de membrii Consiliului de Transport Persoane al Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere - IRU.

• *Studiul privind cauzele producerii accidentelor camioanelor europene* - Identifică principalele cauze ale accidentelor în care sunt implicate camioanele

• *Logistica, distribuția și transportul mărfurilor* - prezintă situații și recomandări care tratează schimburile și transporturile internaționale

• *Recomandările europene pri-vind cele mai bune practici în domeniul securizării încărcăturii pentru transportul rutier* - cele mai bune practici pregătite de un grup de experți europeni privind securizarea încărcăturii.

• *Ghidul practic pentru Uniunea Europeană* - lucrare care prezintă principalele instituții europene și funcțiunile acestora.

• *Recomandările europene pri-vind cele mai bune practici în domeniul securizării încărcăturii pentru transportul rutier* - cele mai bune practici pregătite de un grup de experți europeni privind securizarea încărcăturii.

• *Bazele exploataării autovehiculelor de marfă în trafic intern și internațional* - un ghid necesar oricărui operator de transport care nu a mai efectuat sau care efectuează transporturi auto.

• *Broșura IRU "Știați că? - date despre transportul rutier și petrol"*, oferind informații deosebit de interesante cu privire la consumul de petrol și eficiența noilor tehnologii, alternativa bio-combustibililor, dimensiunea taxelor guvernamentale în prețul motorinei, rolul transporturilor rutiere într-o economie globalizată.

• *Pliante și stickere pregătite cu sprijinul Asociației Transportatorilor de Marfă din Marea Britanie (FTA)*, prezentând sintetic și explicit principalele cerințe ale reglementărilor sociale europene, pentru o mai bună informare și reamintire a conducătorilor auto:

* Pliantul "Reguli cu privire la orele de condus și timpul de lucru al șoferilor în UE";

* Pliantul "Ghid al Pictogramelor Tabografului Digital și al Rapoartelor Imprimare";

* Sticker-ul "Reguli cu privire la orele de condus ale șoferilor în UE";

* Sticker-ul "Lista zilnică de verificare

a vehiculului";

• *Fișe de siguranță pentru șoferii profesioniști*, pregătite cu sprijinul IRU și al Ministerului Transporturilor din România, pentru o bună informare a conducătorilor auto. Fișele sunt plastificate, pentru a fi rezistente la utilizare intensivă de către conducătorii auto, fiind un instrument util la bordul vehiculului, care îi ajută pe șoferii profesioniști să preîntâmpine o serie de evenimente și să crească siguranța rutieră, oferind sfaturi utile cu privire la verificările necesare cursei și la comportamentul prudent în trafic:

* *Fișa de securitate a șoferului de camion;*

* *Fișa de securitate a șoferului de autocar;*

* *Fișa de securitate a șoferului de taxi;*

* *Fișa de securitate rutieră în tuneluri pentru șoferii profesioniști.*

• *Broșura "Timpii de conducere și de odihnă"* Reglementări și instrucțiuni - 2007: material pregătit de UNTRR cu sprijinul Asociației Transportatorilor de Marfă din Danemarca (ITD). Pe fondul modificărilor legislative europene și în România, datorate aderării la UE, UNTRR a venit în întâmpinarea nevoilor de cunoaștere sintetică și facilă a reglementărilor UE de către conducătorii auto, prin broșura redactată cu sprijinul și bazat pe expertiza ITD Danemarca, partener tradițional al UNTRR pe acest subiect, ținând cont de colaborarea similară desfășurată în realizarea broșurii AETR, în anul 2004.

ANALIZA INFLUENȚEI EVOLUȚIEI PREȚULUI CARBURANTULUI ASUPRA RATEI DE FALIMENT

Influența cheltuielilor variabile specifice asupra operațiunilor de transport rutier

Într-o economie din ce în ce mai competitivă și globalizată, transportul rutier a devenit un instrument de producție esențial și deci adevăratul motor al dezvoltării economice. Ori, deși acesta furnizează un serviciu de neînlocuit, trebuie să constatăm că transportul rutier comercial depinde, pe termen scurt ca și pe termen lung, 100% de petrol și nu dispune de o alternativă la carburantul fosil care să fie viabilă din punct de vedere economic. Prețurile carburantului reprezintă cheltuieli de exploatare variabile care au un impact semnificativ asupra structurii costurilor unei întreprinderi de transport rutier. Dat fiind că:

- Este probabil ca tendința de creștere a prețurilor carburantului să continue;

- Prețurile carburantului sunt supuse unor mari fluctuații din cauza volatilității prețurilor petrolului;

- Creșterile prețurilor carburantului au un impact direct asupra sectorului transportului rutier în care carburantul reprezintă în medie 25% din cheltuielile de exploatare pentru marje de profit de ordinul a 2%;

- Sectorul transportului public nu poate întotdeauna să repereceze în totalitate și imediat creșterile prețurilor carburantului deoarece contractele de transport, în care transportatorul este adesea subcontractant, nu conțin o clauză referitoare la creșterile de preț ale carburanților;

se poate concluziona logic că există o corelație potențială între evoluția prețurilor carburantului și ratele de faliment în industria transporturilor rutiere.

Definiție – obiectiv – forme de faliment

În acest context, un faliment este incapacitatea stabilită legal a unei persoane sau a unei întreprinderi de a își rambursa creditorii. Obiectivul de bază al unui faliment este (1) să permită debitorului de bună credință să o ia din nou de la zero și (2) să ramburseze creditorii

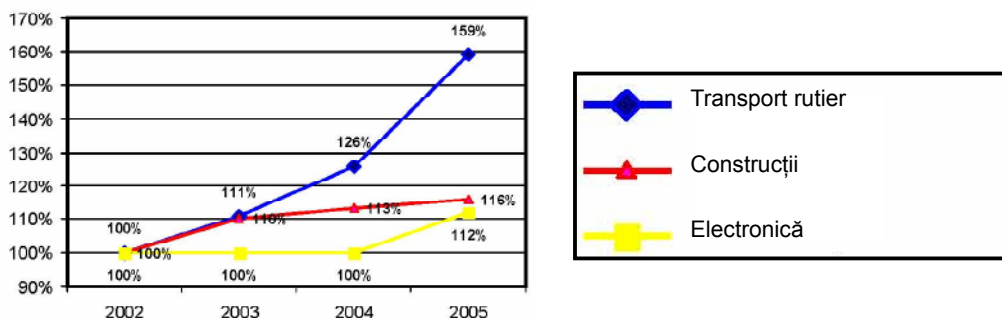
în ordine în măsura în care debitorul are resursele necesare pentru a o face. Există în prezent două forme obișnuite de faliment: lichidarea sau reorganizarea unei întreprinderi.

Ratele de faliment în industria transporturilor rutiere

Examinarea statisticilor oficiale ale falimentelor arată în mod clar că acestea nu indică decât numărul de cazuri de insolvență la nivel național. Ele nu dau nicio indicație privind valoarea sau motivul falimentului. Pentru a complica și mai mult lucrurile, există un interval de mai multe luni, uneori chiar de mai mulți ani, între încetarea plății, trecerea creditorilor prin pierderi și profituri și momentul în care întreprinderea este declarată insolubilă.

În comparație cu cifrele globale, mai multe studii științifice arată că ratele de faliment și creșterea ratelor de insolvență ale transportatorilor sunt peste media națională. În UE, rata medie de insolvență în diversele sectoare ale industriei se situează între 1.7% și 1.8%. În schimb, în sectorul transporturilor rutiere, această rată este în prezent de 4%, cu un total de aproximativ 12000 cazuri de insolvență în anul 2006. Dacă se consideră că în medie 6 persoane își pierd locul de muncă la fiecare faliment, numărul total al pierderilor de locuri de muncă în branșa transporturilor rutiere din UE în cursul anului 2006 ar fi de 72000. Pasivele pentru cele 12000 de falimente sunt estimate la 7.8 miliarde de Euro și costurile fiscale (costurile șomajului, pierderea de TVA prin scăderea puterii de cumpărare) la 2.2 miliarde de Euro.

Evoluția falimentelor în acești ultimi ani poate fi considerată ca dramatică. Exemplul Austriei (a se vedea graficul 1) arată că, în comparație cu alte sectoare ca industria construcțiilor și industria electronică, rata de insolvență în sectorul transporturilor rutiere a crescut cu 59% între 2002 și 2005, în timp ce evoluția cazurilor de insolvență pentru celelalte două sectoare s-a stabilizat la un nivel mult mai mic.



Graficul 1 : Falimente pe fiecare dintre sectoare în Austria

Sursa: Einbock, Marcus (2007): *Insolvenzen – Institutul de Transport și Logistică, Universitatea din Viena, Verkehrsjournal Nr. 14. Viena.*

Motivele falimentelor

Motivele creșterii falimentelor în acești ultimi ani se situează pe trei niveluri:

economic, sectorial sau propriu întreprinderii.

Conjunctura mondială și națională:

- Încetinirea generală a economiei care face să scadă cererea de transport

- Introducerea noului acord de la Băle privind fondurile proprii care reduce lichiditățile printr-o restricționare a sistemelor de credit și de leasing

- Delocalizarea întreprinderilor și schimbările în lanțurile de producție și de aprovizionare

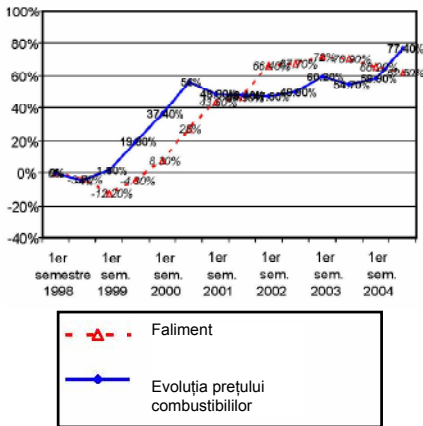
Nivelul sectorial:

- Creșterea concurenței și scăderea rentabilității drept consecință

- Prețuri ridicate ale combustibilului

- Introducerea tarifării pentru utilizarea infrastructurii

- Introducerea de taxe specifice transporturilor (taxe de mediu, taxa pe CO2)



- Subcontractare

Factori proprii întreprinderii:

- Proasta gestiune (în special contabilă)

- Lipsa de fonduri proprii

- Obiceiuri de plată (plăți tardive)

- Mărimea întreprinderii (întreprinderile mici sunt supuse falimentelor în măsură mai mare)

Corelația dintre prețul carburantului și falimente

Data fiind creșterea spectaculoasă a prețurilor carburantului în acești ultimi ani, pare mai mult decât evident că acestea au o legătură directă cu ratele de faliment.

Agenția de rating și de consultanță Standard & Poors și Institutul American pentru falimente (American Bankruptcy Institute) indică în raportul lor 2006 (www.abiworld.org) că prețurile carburantului vor fi un factor important al următorului val de falimente dacă acestea rămân la nivelul lor ridicat actual.

Acest fapt este prezentat și într-o analiză a Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., (a se vedea graficul 2), care a dovedit că există o legătură directă între creșterea prețurilor carburantului și creșterea falimentelor în sectorul transporturilor rutiere în Germania.

Graficul 2: Corelația dintre evoluția prețurilor carburantului și cea a falimentelor din Germania. Sursa: Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. 2008, Frankfurt a.M., editat de IRU.

Concluzie

Prețurile carburantului sunt cheltuieli de exploatare având un impact major asupra rentabilității transporturilor. Deși unii factori mondiali, sectoriali și proprii întreprinderii influențează de asemenea această rentabilitate, creșterea actuală a prețurilor carburantului are un impact hotărâtor asupra ratei de faliment în industria transporturilor rutiere.

Pentru transportatori aceasta înseamnă că, atunci când ei negociază un contract pe termen lung cu clienții lor, trebuie să țină cont de creșterile prețurilor carburantului. În cazul ideal, contractul între transportator și clientul său ar trebui să cuprindă un sistem de adaptare a prețului pe baza unui indice al prețurilor carburantului.

Sursa: IRU

Bruxelles, 1 iulie 2008

Lecții de învățat, idei de luat în considerare AL 3-LEA CONGRES EUROPEAN RUTIER

Cel de-al 3-lea Congres European Rutier, care a avut loc la Bruxelles pe 25 iunie 2008, a atras mai mult de 100 participanți și s-a bucurat de intervențiile a numeroși membri, precum și a unui număr de vorbitori prestigioși, conduși de Ministrul flamand – Președinte Kris Peeters, Secretarul General al Forumului de Transport Internațional Jack Short și Directorul CEE-ONU al Unității de Transport Eva Molnar. Evenimentul sectorului rutier a fost organizat de Federația Rutieră a Uniunii Europene (ERF), Centrul de Programme de la Bruxelles al Federației Rutiere Internaționale (IRF) și a avut titlul "Pregătirea Drumurilor pentru Viitor".

Conferința, care a fost împărțită în patru sesiuni tematice legate de siguranța rutieră, sistemele de transport inteligente, drumurile mai puțin poluate și mai corespunzătoare, a reușit să reunească factorii de decizie de vârf din cadrul sectorului pentru a dezbate cele mai fierbinți probleme și să ofere idei asupra rolului sectorului infrastructurii rutiere în anii care vin.

Delegații au reafirmat că numai prin plasarea infrastructurii rutiere pe primul loc în lista pro-



blemelor s-ar realiza cele mai dificile așteptări din partea societății. Pe viitor, drumurilor trebuie să fie mai rezistente, mai „inteligente”, mai ieftine de construit și reparat și chiar mai sigure pentru utilizatorii lor, așa după cum a fost subliniat mereu de-a lungul anilor de către ERF – IRF BPC. Numai o infrastructură de transport rutier eficientă și de încredere, care de fapt va permite cetățenilor din Europa să devină într-adevăr „mobili”, va spori beneficiile socio-economice pentru societate în general.

Dl. Nicodeme, Director General ERF – IRF BPC, a încheiat evenimentul spunând că o abordare comună și egală va deveni necesară pentru a rezolva provocările viitoare din domeniul sectorului de transport rutier.



BIOCARBURANȚII DIN A DOUA GENERAȚIE – O SOLUȚIE ÎNCĂ PEA PUȚIN VIABILĂ PE PLAN ECONOMIC

Analiza economică a biocarburanților din a doua generație (SGB)

Biocarburantul : mai mult o problemă decât o soluție

I. CONTEXT

Pe 5 aprilie 2008, Secretarul General al Națiunilor Unite, Ban Ki-moon, a întâlnit grupul scepticilor cu privire la biocarburanți și a chemat la «...o revizuire completă a politicii biocarburanților, deoarece aceștia generează o criză globală a prețului produselor alimentare și amenință stabilitatea mondială. Producția sporită de biocarburanți este parțial răspunzătoare de creșterea cu 20 % a prețului orezului anul trecut, cu 50 % a prețului porumbului, și cu 100 % a prețului grâului.»

El a continuat declarând că «Din cauza utilizării sporite a culturilor pentru producerea de energie, Națiunile Unite va trebui să facă apel la guvernele occidentale pentru a obține un supliment de aproximativ 500 milioane de dolari, pentru a acoperi lipsa actuală în materie de ajutor alimentar anual.» (www.guardian.co.uk)

Într-un context similar, Agenția Europeană de Mediu (EEA) a anunțat la 10 aprilie 2008 că «Obiectivul excesiv de ambițios al biocarburanților este o experiență ale cărei consecințe întâmplătoare sunt greu de prezis și de controlat». Din acest motiv, comitetul științific al EEA recomandă suspendarea cotei obligatorii de biocarburanți, realizarea unui nou studiu științific mai detaliat privind riscurile pentru mediu și avantajele biocarburanților, precum și fixarea unui nou obiectiv mai moderat și pe termen lung, durabilitatea fiind garantată. (www.eea-europa.eu)

În sfârșit, Dl. Stern, autorul influentului studiu al guvernului britanic privind aspectele economice ale schimbării climatice (Raportul Stern) și fost economist șef al Băncii Mondiale, a declarat pentru Financial Times, pe 26 aprilie, că «utilizarea biocarburanților este foarte îngrijorătoare, mai ales a carburanților pe bază de cereale care afectează producția de alimente.»

Abordarea dogmatică a biocarburanților

Fără să fi fost întreprinsă nicio analiză economică sau de mediu aprofundată, biocarburanții erau promovați, cu câțiva ani în urmă, ca o soluție viabilă din punct de vedere economic a problemei schimbării climatice. Anumite țări ca Statele Unite, cele din Uniunea Europeană, Australia și Japonia chiar au făcut obligatorie introducerea biocarburanților alături de carburanții convenționali.

Astăzi, biocarburanții din prima generație obținuți din grâu, semințe de soia sau trestie de zahăr nu au fost identificați ca fiind o soluție, ci mai degrabă o problemă, pentru că aceștia generează emisii de CO₂ mai mari decât carburanții fosili, distrug biodiversitatea,

antrenează o fertilizare excesivă, un consum abundent de apă și tăierea copacilor, pentru a nu enumera decât câteva dintre efectele lor negative.

În continuare, atenția s-a concentrat asupra așa-numiților biocarburanți din a doua generație, produși din deșeuri organice și materiale conținând celuloză, ca lemnul, paie sau iarba. Deși această tendință nu se bazează pe niciun studiu științific aprofundat, biocarburanții sunt încă o dată prezentați ca fiind SOLUȚIA.

Paragrafele următoare contrazic argumentele utilizate pentru promovarea acestor biocarburanți.

Biocarburanții din a doua generație nu constituie o alternativă viabilă din punct de vedere economic!!

Mitul nr. 1 : Biocarburanții din a doua generație pot fi vânduți la un preț rezonabil

Pe hârtie, se consideră că aceștia prezintă un potențial economic considerabil. Dar uzinele producătoare de biocarburanți din a doua generație sunt foarte puține iar cunoștințele practice în domeniul producerii acestora sunt limitate. Conform unor studii de fezabilitate economică, construcția unei uzine de mărime medie ar costa aproximativ 650 milioane de euro. Această uzină ar utiliza 1 milion de tone de biomasă pentru a produce în jur de 80 000 tone de astfel de biocarburanți din a doua generație. Ținând cont de acest randament și pentru a acoperi costurile de investiții și de producție, ar fi necesar să se atribuie un cost de 1,09 € pe litru. (Sursa : studiu întreprins de ESU-Service pentru Confederația Helvetică, UFEK). Adăugând la acesta marja de profit pentru producția industrială, costurile legate de transport și taxele, prețul final al litrului de biocarburant la pompă s-ar apropia de 2€ (prețul carburantului diesel la 11 aprilie 2008: Germania 1,29€, Franța 1,27€, Statele Unite 0,66€). Chiar dacă în final

numai 10% din biocarburanții din a doua generație ar fi încorporați în carburanții fosili, prețul acestui carburant normal ar mai crește cu aproximativ 0,05 € pe litru.

Mitul nr. 2 : Recurgerea la biocarburanții din a doua generație este realizabilă din punct de vedere economic pentru transportul rutier

O comparație a caracteristicilor energetice ale diferiților carburanți arată că, pentru a obține aceeași eficacitate operațională ca un camion care funcționează pe bază de carburant diesel (conf. Tabelului 1), biocarburanții din a doua generație necesită rezervoare mai mari decât rezervoarele obișnuite pentru carburant diesel din cauza densității lor energetice mici. Cu alte cuvinte, funcționând pe bază de carburanți alternativi, un camion va avea o performanță a motorului mai mică, trebuind să transporte în același timp o încărcătură suplimentară de carburant, în loc să transporte mărfuri.

Tabelul 1 : Caracteristici energetice ale carburanților - masa & volumul carburantului pentru aceeași cantitate de energie

		Coeficient de masă	Coeficient de volum
<i>Carburant fosil</i>	<i>Carburant diesel</i>	1	1
<i>Biocarburant</i>	Metanol (CH ₃ OH)	2.2	2.1
<i>Biocarburant</i>	Etanol (C ₂ H ₅ OH)	1.62	1.53

Mitul nr. 3 : Recurgerea la biocarburanții din a doua generație nu va implica niciun cost conex pentru transportatori

Este foarte problematic ca vehiculele convenționale pe benzină să fie făcute să funcționeze cu un amestec alcool-benzină. Alcoolul are tendința de a degrada anumite tipuri de plastic, cauciuc și alte componente, și de a accelera coroziunea metalelor. Numai componentele din oțel inoxidabil, ca filtrele de carburant, permit eliminarea acestor probleme. Conform testelor întreprinse de transportatori și de constructorii de vehicule, costul de fabricație al unui vehicul capabil să funcționeze cu biocarburant din a doua generație se poate ridica cu câteva sute de euro pentru un vehicul.

De altfel, numeroși constructorii au limitat garanțiile lor la utilizarea anumitor tipuri de carburant, ceea ce înseamnă că recurgerea la biocarburanții din a doua generație ar face să nu mai fie valabilă garanția vehiculelor, iar costurile de întreținere ar trebui atunci să fie acoperite de proprietarul vehiculului.

Mitul nr. 4 : Biocarburanții din a doua generație vor permite reducerea emisiilor de CO₂ în mod economic

Nu există în prezent nicio analiză a ciclului de viață a emisiilor de CO₂ privind biocarburanții din a doua generație, și nu se dispune pentru aceasta de niciun studiu științific care să compare cu cifre emisiile de CO₂ ale biocarburanților și ale carburanților diesel.

Inițiative științifice ca proiectul RENEW (Renewable Fuels for Advanced Powertrains) al UE sau studii ale ISO presupun totuși că, costurile de reducere a emisiilor de CO₂ privind biocarburanții din a doua generație s-ar ridica la aproximativ 280€/t de echivalent CO₂.

Comparativ, costurile de reducere a emisiilor de CO₂ legate de formarea profesională a conducătorilor auto pot fi estimate la 100€/t de CO₂. Pentru a efectua acest calcul, durata evaluată a fost de un an pentru 100 000 km parcurși. Acest cost de reducere a emisiilor de CO₂ va continua să scadă în cursul anilor viitori. Acest lucru arată că, în loc de focalizarea pe producerea de biocarburanți din a doua generație, accentul ar trebui pus pe programe de reducere mai eficiente a costului, cum ar fi formarea profesională a conducătorilor auto sau diversificarea surselor de energie pentru cazurile în care există alternative la carburantul fosil viabile din punct de vedere economic.

II. CONCLUZIE

Se poate confirma faptul că nici biocarburanții din a doua generație nu constituie o soluție viabilă din punct de vedere economic pentru transportul rutier și că aceștia ar trebui să fie folosiți pentru aplicații staționare, acolo unde pot constitui o alternativă la carburantul fosil viabil din punct de vedere economic, sau pentru piețele de nișă locale privind aplicațiile mobile, acolo unde s-au dovedit a fi o alternativă durabilă la carburantul fosil.

III. ACȚIUNE

IRU și membrii săi au subliniat în mai multe rânduri faptul că transportul rutier public este și va rămâne dependent de petrol, fără a se întrevedea o alternativă viabilă din punct de vedere economic. Această poziție va servi drept fundament pentru acțiunile de lobbying pe lângă autoritățile competente naționale și internaționale.

ȘASE RADARU' !

De la începutul acestei săptămâni, cinci 'Loganuri' ale Poliției Rutiere nu se vor mișca de pe DN1 și DN7, în județul Sibiu. Aceasta nu pentru că oamenii legii s-au dedicat muncii cu trup și suflet, ci pentru că au fost puse cinci panouri care seamănă cu spatele unei mașini de poliție. Scopul lor ar trebui să fie acela de a-i speria pe șoferi și de a-i face să reducă viteza.

Cele cinci 'mașini' de poliție din tablă au fost instalate luni seara. 'Panourile sunt identice cu partea din spate a unui Logan de poliție inscripționat. Sperăm ca, fiind remarcate de la distanță, șoferii să reducă viteza și să circule mai prudent', a declarat comisar Alin Pahontiu, șeful Serviciului Poliției Rutiere.

Sunt vizibile și pe timpul nopții.

Patru dintre acestea au fost montate pe DN1, iar altul pe DN7. Panourile au dimensiunile unei mașini reale și conțin materiale reflectorizante pentru a fi vizibile și pe timp de noapte.

Ideea a fost împrumutată de la colegii din Germania, unde până acum a dat rezultate foarte bune. 'Acolo am văzut o astfel de metodă de prevenire a accidentelor rutiere și am gândit că va fi benefică și la Sibiu. În acest moment cred că este singurul județ unde s-au montat astfel de panouri', adaugă comisar Alin Pahontiu. Rămâne de văzut cât timp va trece până când șoferii români se vor obișnui cu panourile și le vor ignora.

În 2004, au pus polițiștii de tablă

Tot în Sibiu, în anul 2004, au mai fost puse pe marginea unor drumuri polițiști din tablă, pe post de sperietoare pentru șoferii vitezomani. Agenții de tinichea au reușit să îi sperie o vreme pe cei care conduceau pe DN1 și pe Valea Oltului, dar minunea a durat doar până șoferii s-au obișnuit cu prezența lor.



Radare Județul Vâlcea

Sensul de mers Vâlcea -> Sibiu

Milcoiu – la intrarea în localitate a doua curbă, pe partea stângă (ia din spate vehiculele pe sensul Sibiu > Pitești)



Bujoreni – drum cu 3 benzi (1 banda coborâre/2 benzi) pe partea dreaptă – (ia din spate vehiculele care circulă Vâlcea > Sibiu)



Gura Văii – la ieșirea spre Sibiu pe partea stângă (ia din spate vehiculele spre Râmnicu Vâlcea, după prima curbă, pe partea dreapta ascuns de un pom)



Robesti – langa o cabina telefonica pe partea stângă spre Sibiu (ia din spate vehiculele ce merg spre Vâlcea)



Caineni – la intrarea în localitatea spre Sibiu (ia din spate vehiculele ce merg spre Sibiu, la 30 m de la intrarea în localitate)



Radare Județul Sibiu

Direcția de mers Sibiu > Deva

Săcel – la ieșire pe partea stângă; la intrare dinspre Deva spre Sibiu pe partea dreaptă, stalp gri cu două dungi negre orizontale (nedectabil de detectoare radar)



IRU – Comunicat de Presă

Taxarea excesivă a combustibilului impusă de guvern trebuie să înceteze, dar trebuie să înceteze și blocadele!

Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere este împotriva acțiunilor care obstrucționează libera circulație a mărfurilor dar nu este împotriva propunerii privind motorina profesională.

Geneva – „Valul de proteste privind combustibilul și blocadele care au avut loc în întreaga lume în ultimele săptămâni nu au rezolvat și nu vor rezolva problema creșterii prețului combustibilului”, a declarat Președintele IRU, domnul Janusz Lachny. „Deși înțelege frustrările operatorilor de transport și respectă dreptul la grevă, IRU nu poate să sprijine în nici un mod acțiunile care subminează libera circulație a persoanelor și a mărfurilor pe căile rutiere de transport. Cu toate acestea, guvernele sunt vinovate pentru permiterea deteriorării situației într-o asemenea măsură fără a oferi sprijin transportatorilor care se confruntă cu o creștere fără

precedent a costurilor combustibilului.”

Având în vedere prețurile actuale ale petrolului de peste 130 USD pe baril, nu există nici o altă opțiune pentru companiile de transport decât să transfere costurile către clienții lor, dacă acestea doresc să rămână solvabile. Acesta este un fapt inevitabil pe care cumpărătorii serviciilor de transport și, în ultimă instanță, consumatorii vor trebui să îl accepte. Dacă transportatorii nu vor putea să transfere costurile, ei nu ar trebui pur și simplu să mai efectueze transporturi!

Această penalizare a economiei ar fi putut fi redusă sau evitată. Inflația prețului petrolului prin taxele aplicate de guvern este foarte mare. Fără taxe, prețul petrolului în UE, de exemplu, ar fi de aproximativ 1.23 USD [0.8 EUR] pe litru. Deja acum, operatorii de transport plătesc între 1.96 USD [1.27 EUR] (Estonia) și 2.55 USD [1.67 EUR] (Marea Britanie) pe litru la pompă; cu alte cuvinte, aceste prețuri

reprezintă 104 USD [68 EUR] și respectiv 317 USD [206 EUR] taxe pe baril. Dar chiar dacă s-ar aplica nivelurile minime de taxe pe combustibil, transportatorii ar plăti suma inacceptabilă de 69 USD [45 EUR] taxe pe baril de petrol.

Guvernele de pretutindeni au folosit taxele pe combustibil pur și simplu ca o sursă de venituri ușor de obținut pentru stat. Ani de zile, IRU a susținut că guvernele trebuie să recunoască faptul că motorina profesională, folosită numai în scopuri comerciale, reprezintă sângele dător de viață pentru economiile noastre și trebuie să beneficieze de un procent special al taxei pe combustibil care să reflecte importanța sa economică.

Nu există nicio scuză pentru menținerea taxelor pe combustibil excesiv de mari care distorsionează artificial prețul plătit la pompă, tocmai acum când economiile noastre au nevoie cel mai mult de ajutor.

SEMINAR URTP - COMBUSTIBILII ALTERNATIVI PENTRU TRANSPORTUL PUBLIC

Uniunea Română pentru Transport Public – URTP a organizat un seminar de informare cu privire la PROMOVAREA COMBUSTIBILILOR ALTERNATIVI ÎN TRANSPORT, la Universitatea POLITEHICA din București, în *cadrul proiectului Su:Gre (Sustainable Green Fleets)*.

Acest proiect se derulează din ianuarie 2006 și se va încheia la 31 decembrie 2008, în cadrul Programului IEE (Intelligent Energy in Europe) co-finanțat de Comisia Europeană. În esență proiectul invită la a reflecta asupra propulsiei alternative și implicit asupra unui mediu înconjurător prosper și cât mai puțin poluat.

În UE, transportul contribuie cu o valoare estimată de 21% din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră. Petrolul fosil este principala sursă de energie care asigură în proporție de 98% necesarul de combustibili în transport, iar resursele de energie fosilă (convențională) sunt în continuă scădere și afectate de tensiuni geopolitice, cererea/oferta pieței, etc. Prețul per baril (100 USD în prezent) a crescut de 5 ori în ultima decadă de ani, motivat de economiile ascendente din unele state, precum China și India, afectând întreaga economie din Europa.

Impactul negativ asupra mediului înconjurător poate fi redus considerabil prin câteva măsuri simple, care vor conduce la economii financiare precum și beneficii de mediu:

- Achiziția de vehicule mai puțin poluante
- Utilizarea mai eficientă a ener-

giei.

Biocombustibilii (Biodiesel, Bioetanol)

Biocombustibilii sunt combustibili derivați din diverse surse ale biomasei: grăsimi animale, anumite tipuri de culturi energetice, uleiuri vegetale reciclate sau deșeuri.

Biodieselul sau bioetanolul poate înlocui până la 100% combustibilul diesel/petrol convențional, putând fi utilizat în amestec cu combustibilul diesel/petrol în diferite proporții:

- Există motoare care nu solicită modificări pentru a utiliza amestecuri de până la 5% (aditivi)
- Pentru biodiesel, sunt posibile amestecuri de până la 20-30%, dar invalidează garanțiile multor producători.

Biocombustibilii au devenit în ultimii ani o prioritate pentru transport.

Pentru a promova utilizarea bio-

combustibililor, numeroase state membre contează pe *scutiri de taxe pe combustibil*.

Situația actuală – argumente pro și contra

- în primul semestru al 2009, în Marea Britanie va fi pusă în funcțiune cea mai mare biorafinărie din UE, ce va produce bioetanol și un co-produs bogat în proteine (hrana animale), cu capacitatea de 1,2 – 1,3 milioane tone/an, din recolta proprie de grâu, asigurând o treime din necesarul intern de etanol;

- în următorii doi ani, autobuzul etajat Scania va rula în Stockholm, Suedia, în varianta hibridă. Tehnologia hibridă Scania generează energie prin motorul diesel normal care funcționează pe etanol;

- cea de-a 3-a întâlnire internațională, din 22 - 24 aprilie 2008 din



Madrid, Spania, s-a concluzionat cu un scenariu destul de pesimist în ce privește prima generație de biocombustibili în Europa;

- Agenția de Energie nepoluantă din China a suspendat recent producția de biodiesel, argumentând că producția nu mai este fezabilă economic, deoarece nu poate transfera clienților costurile cu materiile prime, datorită unor plafoane de prețuri impuse de guvern.

INFORMAȚII RECENTE

- Producătorul de Vehicule Mercedes-Benz a lansat un nou vehicul (Economic) pe GNC reducând costurile cu combustibilii cu 30-60% (0,6-09 euro centi/kg), iar emisiile de CO₂ cu 20%;

- Comisia Europeană verifică și analizează măsurile și regulile de achiziție publică a vehiculelor, prin licitare competitivă, precum și atribuirea Contractelor pentru servicii de transport, în care utilizarea combustibililor alternativi va trebui să ocupe un loc important. Elaborarea unor Directive în acest sens este în curs.

- UE intenționează să interzică biocombustibilii care nu reduc cu cel puțin 35% emisiile de CO₂.

- UE finanțează proiecte de Cer-

cetare & Dezvoltare care contribuie la dezvoltarea durabilă a transportului public, în cadrul Programului Star-net Transport - Rețea europeană pentru sprijinirea IMM-urilor pentru un transport de suprafață durabil (European Network to Support the Sustainable Surface Transport SMEs), pentru următoarele teme prioritare (<http://cordis.europa.eu> – selectare tema7: - selectare subtema 7.2. Sustainable Surface Transport)

7.2.2 Încurajarea intermodalității și a decongestionării coridoarelor de transport

7.2.2.1 Rețele de transport inovative, intermodale și interoperabile

7.2.2.2 Infrastructuri, terminale și sisteme pentru un trafic optim

7.2.2.3 Interacțiune inteligentă între vehicule și infrastructură

7.2.2.4 Optimizarea capacității infrastructurii și a logisticii

7.2.3 Asigurarea unei mobilități urbane durabile

7.2.2.1 Scheme noi (inovative) de organizare

7.2.2.2 Mijloace de transport sigure și nepoluante (pentru oameni și mărfuri)

7.2.2.3 Îmbunătățirea modurilor de transport public

7.2.2.4 Îmbunătățirea mijloacelor de transport public

7.2.2.5 Raționalizarea transportului privat (micșorarea numărului de autoturisme în trafic)

7.2.2.6 Structuri de comunicare și informare

7.2.4 Îmbunătățirea siguranței și securității

7.2.4.1 Creșterea siguranței și securității prin reproiectare

7.2.4.2 Siguranța inteligentă

7.2.4.3 Siguranța integrată (incluzând interfața dintre om - mașină)

7.2.4.4 Salvare post accident

7.2.4.5 Sisteme de instruire pe teme de siguranță și securitate

7.2.5 Creșterea competitivității

7.2.5.1 Produse și/sau servicii inovative și concepte noi de sisteme

7.2.5.2 Concepții noi în construcția de infrastructuri avansate și mai ieftine

7.2.5.3 Dezvoltarea produselor competitive

7.2.5.4 Întreprinderi noi de producție din domeniul transp. de suprafață

7.2.5.5 Costuri mici pentru producție și întreținere

„Drumurile noastre toate!“

Se vor întâlni vreodată cu autostrăzile din UE?

În această rubrică dorim să prezentăm transportatorilor și publicului larg, inclusive autorităților, situații actuale întâlnite pe drumurile din România. Astfel transportatorii vor cunoaște mai bine zonele periculoase și vor putea evita pericolele, până autoritățile vor putea reacționa. Gropi, denivelări, marcaje rutiere necorelate sau expirate (după terminarea lucrărilor, cel mai frecvent dungile galbene pentru devierea circulației rămân pe șosea) sunt elemente care pun în pericol viața și siguranța celor din trafic.

Așteptăm pozele dumneavoastră cu situații întâlnite pe drumurile din România pe adresa office@untrr.ro pentru a fi publicate în cadrul rubricii „Drumurile noastre toate!“



ACCESUL LA PROFESIE ȘI SIGURANȚA RUTIERĂ: PREZENTARE GENERALĂ A RESTRICȚIILOR DE VÂRSTĂ IMPUSE CONDUCĂTORILOR AUTO DE AUTOBUZE ȘI DE AUTOCARE ÎN STATELE MEMBRE ALE UNIUNII EUROPENE CARE AU FOST SELECTATE

Raport privind situația referitoare la transpunerea Directivei (CE) nr. 2003/59/CE cu privire la vârsta conducătorilor auto în statele membre ale Uniunii Europene care au fost selectate.

Vă transmitem în anexă o prezentare generală a situației actuale privind restricțiile de vârstă impuse conducătorilor auto de autobuze și de autocare în statele membre ale Uniunii Europene selectate, așa cum au fost furnizate informațiile de către Asociațiile membre IRU din acele state.

Informații suplimentare, comentarii sau corectări suplimentare din partea membrilor sunt apreciate ca fiind deosebit de binevenite.

ANEXA 1

Prezentare generală a vârstei conducătorilor auto în statele membre ale Uniunii Europene care au fost selectate – transpunerea Directivei 2003/59/CE

Țara	Legislația
Austria	<p>Temeiul juridic pentru vârsta minimă a conducătorilor auto de autobuze în Austria intră sub incidența § 21 din Legea privind obținerea permisului de conducător auto:</p> <p>§ 21. (1) Un permis de conducător auto pentru categoria D poate fi acordat numai dacă solicitantul:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poședă un permis de conducător auto pentru categoria B; • Este instruit să acorde primul ajutor; și • Are mai mult de 21 ani. <p>(2) Permisul de conducere pentru categoria D este valabil 5 ani; peste vârsta de 60 ani, acesta este valabil 2 ani. Fiecare reînnoire a permisului necesită un certificat medical, în conformitate cu § 8. Documentele necesare pentru certificatul medical și emiterea noului permis de conducere în cazul reînnoirii sunt scutite de taxa de timbru și de taxele administrative. Autoritățile locale plătesc o taxă agenției guvernamentale care a fost autorizată să producă permise de conducere. Taxa este stabilită de Ministerul Federal al Transporturilor, Inovației și Tehnologiei.</p> <p>...</p> <p>(4) Un permis de conducere de categoria D, emis într-un alt stat parte la Acordul privind Spațiul Economic European (SEE), expiră, în cazul în care posesorul își schimbă domiciliul în Austria (§ 5 alin. 1 teza 1), la data prevăzută de către statul emitent, dar nu mai târziu de 5 ani de la data schimbării domiciliului în Austria (§ 5 alin. 1 teza 1).</p>
Belgia	<p>Legislația din Belgia prevede o vârstă minimă de 21 ani pentru a dobândi un Certificat de Competență Profesională (CCP) pentru transportul de pasageri. Vârsta poate fi redusă la 18 ani pentru servicii regulate pe teritoriul Belgiei dacă distanța nu depășește 50 km și, respectiv, la 20 ani pentru transporturi naționale. Când vârsta minimă este redusă la 18 sau 20 ani pentru servicii regulate pe distanțe de până la 50 km sau, respectiv, pentru transporturi naționale, capacitatea vehiculului în ambele cazuri este limitată la 16 + 1 locuri.</p>
Bulgaria	<p>În Bulgaria, vârsta minimă a conducătorilor auto care efectuează transporturi de pasageri cu permise de categoriile D, D1, D1+E este de 21 ani. Conducătorii auto trebuie să fie ațți din punct de vedere fizic și psihic.</p>
Republica Cehă	<p>Conducătorii auto ai unor vehicule destinate transportului de pasageri pot conduce:</p> <p>a) de la vârsta de 21 ani, un vehicul pentru care este necesar un permis de conducere de categoriile D și D+E, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP de calificare inițială;</p> <p>b) de la vârsta de 23 ani, un vehicul pentru care este necesar un permis de conducere de categoriile D și D+E, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP de calificare inițială accelerată.</p> <p>Există o reglementare suplimentară. Pentru transportul internațional de mărfuri, există o altă condiție care trebuie să fie îndeplinită: conducătorii auto trebuie să aibă cel puțin doi ani de experiență în conducerea unui vehicul destinat transportului de mărfuri sau a unui autobuz.</p>

Țara	Legislația
Danemarca	<p>Restricții referitoare la calificările conducătorilor auto: Conducătorii auto ai unui vehicul destinat transportului de pasageri pot conduce:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de la vârsta de 21 ani, un vehicul pentru care este necesar un permis de conducere de categoriile D și D+E, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP de calificare inițială. Toate vehiculele, pe orice distanțe, • cu condiția ca aceștia să dețină un CCP de calificare inițială accelerată <ol style="list-style-type: none"> 1. D1 și D1+E de la vârsta de 21 ani 2. D și D1+E pentru serviciile regulate pe distanțe mai mici de 50 km, de la vârsta de 21 ani 3. D și D+E de la vârsta de 23 ani <p>Asociația Proprietarilor de Autocare din Danemarca a încercat să obțină reducerea limitei de vârstă prevăzute de cerințele de reglementare pentru conducătorii auto care efectuează servicii regulate pe distanțe mai mici de 50 km. Autoritățile responsabile cu siguranța rutieră nu fost de acord cu această chestiune.</p> <p>În consecință, permisele de conducere pentru categoriile D și D+E pot fi emise numai persoanelor care au împlinit 21 ani.</p> <p>În circumstanțe normale, permisul de conducere al conducătorului auto este valabil până la vârsta de 50 ani.</p> <p>După aceasta, permisul de conducere trebuie reînnoit o dată la 5 ani până la vârsta de 70 ani.</p> <p>După vârsta de 70 ani, acesta se reînnoiește conform următoarelor etape:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) conducătorul auto a împlinit 70 ani, dar nu încă 71 ani: 4 ani. 2) conducătorul auto a împlinit 71 ani, dar nu încă 72 ani: 3 ani. 3) conducătorul auto a împlinit 72 ani, dar nu încă 80 ani: 2 ani. <p>După vârsta de 80 ani, permisul de conducere poate fi reînnoit pe o bază anuală, în funcție de starea de sănătate a conducătorului auto.</p> <p>În general: dacă există condiții medicale specifice care impun aceasta, permisele pot fi emise pentru o perioadă mai scurtă decât este prevăzută în conformitate cu regulile generale.</p>
Finlanda	<p>În Finlanda permisul de conducere al unui conducător auto de autobuz este anulat când conducătorul auto împlinește 70 ani.</p>
Franța	<p>Legea din Franța prevede o vârstă minimă de 21 ani pentru obținerea unui CCP pentru transport de pasageri.</p> <p>Federația Națională a Transporturilor de Pasageri (FNTV) a căutat clarificări privind cerințele legale care ar permite statelor membre ale Uniunii Europene să deschidă acest sector persoanelor de 18 ani pregătite adecvat (280 ore de FIMO*). Din momentul adoptării Regulamentului 561/2006, nimic nu ar trebui să pară că stă în calea acestei deschideri (în teorie), dar autoritățile responsabile cu siguranța rutieră, atât din Franța cât și din cadrul Comisiei Europene, sunt ezitante.</p> <p>*FIMO = nivelul minim obligatoriu de formare</p>
Germania	<p>În Germania, baza legală pentru vârsta minimă a conducătorilor auto de autobuze intră sub incidența § 2 II al Legii privind calificarea conducătorilor auto profesioniști (Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz – BKrQG). În conformitate cu § 2 BKrQG:</p> <p>(2) Conducătorii auto care intră sub incidența dreptului comercial ai vehiculelor destinate pentru transportul de pasageri pot:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. în cazul vehiculelor de clasa D și DE, acestea pot să fie exploatate numai de către un conducător auto: <ol style="list-style-type: none"> a) cu vârsta minimă de 18 ani și numai dacă ea/el deține, de asemenea, certificatul de calificare profesională cerut în conformitate cu § 4 alin. 1 teza 2; sau b) dacă ea/el conduce pe curse regulate de transport de pasageri și care nu depășesc o distanță de 50 km în conformitate cu §§ 42, 43 din Legea germană privind restricțiile impuse personalului (Personenbeförderungs-gesetz – PbefG), având o vârstă minimă de 21 ani, dar numai dacă ea/el deține de asemenea certificatul de calificare profesională accelerată cerut în conformitate cu § 4 alin. 2; 2. în cazul vehiculelor de clasa D1 și D1E, acestea pot să fie exploatate numai de către un conducător auto: <ol style="list-style-type: none"> a) cu vârsta minimă de 18 ani și numai dacă ea/el deține, de asemenea, certificatul de calificare profesională cerut în conformitate cu § 4 alin. 1 teza 2; sau b) cu vârsta minimă de 21 ani, și doar dacă ea/el deține de asemenea certificatul de calificare profesională accelerată cerut în conformitate cu § 4 alin. 2; 3. în cazul vehiculelor de clasa D și DE, acestea pot să fie exploatate numai de către un conducător auto cu o vârstă minimă de 20 ani și numai dacă ea/el deține de asemenea certificatul de calificare profesională cerut în conformitate cu § 4 alin. 1 teza 2; sau <ol style="list-style-type: none"> a) cu vârsta minimă de 21 ani și numai dacă ea/el deține de asemenea certificatul de calificare profesională cerut în conformitate cu § 4 alin. 1; sau b) cu vârsta minimă de 23 ani, și numai dacă ea/el deține certificatul de calificare profesională accelerată cerut în conformitate cu § 4 alin. 2.

Țara	Legislația
Ungaria	Ungaria: 35/2000 (XI.30.) Decret BM – vârsta minimă 21 pentru categoriile „D”, „D1”, „D+E”, „D1+E”.
Italia	<p>În Italia, vârsta de conducere este stabilită prin Art. 115 al Codului privind Autostrăzile (Ordinul nr. 285 din 30 aprilie 1992).</p> <p>În conformitate cu această legislație, conducătorii auto trebuie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • să aibă 21ani pentru a conduce autocarele destinate transportului de pasageri (D; D + E). <p>Vârsta maximă nu poate să depășească:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 60 ani pentru a conduce autocare și alte vehicule destinate transportului de pasageri. Această limită poate fi majorată pe o bază anuală până la maximum 65 ani dacă respectivul conducător auto obține un certificat care atestă capacitatea sa fizică și psihică de a practica această ocupație. <p>Permisele de conducere de categoria D sunt valabile pe o perioadă de cinci ani până la vârsta de 60 ani.</p>
Lituania	<p>Legea privind siguranța traficului rutier în Republica Lituania, care va intra în vigoare la 1 Iulie 2008, prevede că vârsta minimă a conducătorilor auto de autobuz și autocar trebuie să fie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Categoria D1- 18 ani (numai după dobândirea calificării profesionale elementare pentru transportul de pasageri în conformitate cu legea stabilită) sau 21 ani; • Categoria D1 E- 18 ani (doar după dobândirea calificării profesionale elementare pentru transportul de pasageri în conformitate cu legea stabilită) sau 21 ani; • Categoria D – 18 ani (pentru transportul de pasageri pe curse regulate dacă ruta nu este mai lungă de 50 km și numai după dobândirea calificării profesionale elementare pentru transportul de pasageri în conformitate cu legea stabilită) sau 21 ani (pentru transportul de pasageri pe curse regulate dacă ruta nu este mai lungă de 50 km și numai după dobândirea calificării profesionale elementare pentru transportul de pasageri în conformitate cu legea stabilită) sau 23 ani; • Categoria DE și Categoria D – 18 ani (pentru transportul de pasageri pe curse regulate dacă ruta nu este mai lungă de 50 km și numai după dobândirea calificării profesionale elementare pentru transportul de pasageri în conformitate cu legea stabilită), respectiv 21 ani (pentru transportul de pasageri pe curse regulate dacă ruta nu este mai lungă de 50 km și numai după dobândirea calificării profesionale elementare pentru transportul de pasageri în conformitate cu legea stabilită) sau 23 ani; • Categoria T (troleibuz) – vârsta de 21 ani.
Luxemburg	<p>Referitor la transpunerea Directivei (CE) nr. 2003/59/CE privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri, Luxemburg a transpus, în întregime, articolul 5 alineatul 3 al Directivei. Concret, articolul 5 alineatul 2 precum și articolul 5 alineatul 3 lit. (a) pct. i) au fost în întregime adoptate în legislația națională a Luxemburgului.</p> <p>Cu toate acestea, Luxemburg nu a ales opțiunea propusă de Directivă de a autoriza conducătorii auto ai vehiculelor de categoriile D să conducă vehiculele pe teritoriul său de la vârsta de 20 ani, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP ca cel la care se face referire în articolul 6, alineatul 1 sau chiar de a reduce vârsta la 18 ani când conducătorul auto conduce asemenea vehicule fără pasageri.</p> <p>Luxemburg a decis să mențină în prezent limita de vârstă conform legislației sale în vigoare, care este de asemenea prevăzută de către Directivă, să autorizeze conducătorii auto de la vârsta de 23 ani să conducă vehicule pentru care sunt necesare permise de categoriile D și D + E, cu condiția ca aceștia să dețină un CCP (cf. Articolului 5 alineatul 3 lit. (a)).</p>
Olanda	<p>Vârsta minimă pentru conducătorii auto de autobuze și autocare în Olanda este de 21 ani. Aceasta este reglementată de către „ATB Vervoer”.</p> <p>Conducătorii auto născuți după data de 30.06.1955 trebuie să fie certificați ca și conducători auto de autobuz și de autocar în conformitate cu Directiva Ministrului Transporturilor d.d. 2.12.2005.</p>
Polonia	<p>În conformitate cu Legea privind Traficul din Polonia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vârsta de 18 ani pentru un permis de conducere de categoriile A, B, B+E, C, C+E, C1 sau C1+E • vârsta de 21 ani pentru un permis de conducere de categoriile D, D + E, D1 sau D1 + E <p>Nu este o limită maximă de vârstă pentru conducătorii auto; vârsta minimă pentru conducătorii profesioniști de autobuz (și camion) este 21 ani.</p> <p>Conducătorii auto profesioniști, după vârsta de 60 ani, trebuie să fie admiși la testările speciale psihologice și medicale după fiecare 30 de călătorii.</p>
România	<p>În România, Directiva (CE) nr. 2003/59/CE a fost transpusă prin Ordinul Nr. 42/2006. În conformitate cu acest Ordin, conducătorii auto ai vehiculelor destinate transportului de pasageri, care dețin un CCP pentru calificarea inițială, pot să conducă un vehicul pentru care este necesar un permis de categoriile D1, D1E, D și DE de la vârsta de 21 ani.</p>
Suedia	<p>În prezent, legislația din Suedia prevede vârsta minimă de 21 ani pentru un permis de conducere de categoria D.</p> <p>Un comitet lucrează la o propunere de reformă a legislației suedeze cu scopul a transpune Directiva (CE)</p>

Tara	Legislația
Suedia	nr. 2006/126/CE în legislația suedeză. Comitetul trebuie de asemenea să investigheze dacă reducerea limitei de vârstă care este de 21 ani în conformitate cu Directiva (CE) nr. 2003/59/CE este acceptabilă din punct de vedere al siguranței traficului și al siguranței conducătorului auto.
Elveția	D, D1 – de la vârsta de 21 ani
Marea Britanie	<p>Vârsta conducătorului auto și cerințele în baza Certificatului de Competență Profesională al conducătorului auto sunt exact aceleași ca și pentru categoriile D și D1 pentru permisele PCV [permisele pentru vehicule destinate transportului de pasageri – „Passenger Carrying Vehicle (PCV) licences”].</p> <p>În timp ce reglementările care prevăd 21 ani pentru un permis de conducere de categoria D1 și 24 ani pentru un permis de conducere de categoria D sunt standard, de fapt vârsta de bază este ridicată de la 18 la 24 ani, în cazul permisului de conducere de categoria D, utilizat pentru transporturi pe distanțe mai mici de 50 km. A existat o abordare practică a acestei chestiuni, cu condiția ca respectivii conducători auto să dețină un CCP. În acest ultim caz, limitele de vârstă sunt ca și cele de mai înainte.</p> <p>Vârsta de 18 ani pentru serviciile de transport pe distanțe mai mici de 50 km pe teritoriul Marii Britanii. Vârsta de 21 ani pentru serviciile de transport pe distanțe mai mari de 50 km. Aceasta poate fi de 18 ani cu condiția ca respectivii conducători auto să conducă vehicule fără pasageri.</p> <p>Punctul cheie în acest caz este că aceștia trebuie să obțină un CPC de conducător auto. În cazul tuturor persoanelor care au obținut deja un permis PCV (permisele pentru vehicule destinate transportului de pasageri) și au încă sub 21 ani, acestea pot continua să conducă și intră sub incidența cerinței privind formarea periodică având durata de 35 ore pe o perioadă de 5 ani.</p>

Sursa: IRU

AMBASADA R. TURCIA Biroul Consilierului Comercial

Bd. Magheru no.24 et.4/27
BUCUREȘTI, ROMANIA

No.1301

Tel:40 1 318 39 39
Fax:40 1 318 44 99
dtbuk@rdsmail.ro
Data:04.07.2008

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA

Ambasada R.Turcia la București, Biroul Consilierului Comercial are onoarea a comunica prin prezenta că în perioada 12-16 octombrie 2008 în Turcia, la Mersin se va organiza "Târgul de Logistică și Transporturi-MERSİN 2008".

În cadrul programului, organizatorul misiunilor oamenilor de afaceri din străinătate, Secretariatul de Stat pentru Comerț Exterior din Turcia (coordonator), Uniunea Exportatorilor din Zona Mediteraneană cu S.C. Forza Fuarçılık (organizatorul târgului) vor asigura participarea la întâlniri bilaterale, vizitarea standurilor și a unităților de producție, tur de oraș, conform programului din anexă.

Cazarea (inclusiv micul dejun) este asigurată de către organizator, contravaloarea transportului până în Turcia fiind suportată de către participant.

Firmele invitate trebuie să dețină un potențial suficient pentru import; reprezentantul să aibă putere de decizie pentru import; de preferință să fie cunoscător al limbii engleze, franceze sau germane;

Lista participanților la această manifestare va fi stabilită de către Secretariatul de Stat pentru Comerț Exterior din Turcia.

În cazul în care membrii dvs. sunt interesați să participe la acest târg, vă rugăm să ne transmiteți completat chestionarul prezentat în anexă, până cel târziu, 05.09.2008.

Odată cu mulțumirile noastre pentru buna colaborare, vă rugăm să primiți expresia înaltei noastre considerațiuni

Necati YILMAZ
Prim Consilier Comercial

**TURKISH PRIME MINISTRY
UNDERSECRETARIAT FOR FOREIGN TRADE**

Application Form For International Buyer Mission Program

Name of Turkish Commercial Counsellor: Necati YILMAZ

Name of Buyer Mission Program: TARGUL MERSİN LOGİSTİKA, TRANSPORTURİ 2008

acceptance will be given to you by Turkish Commercial Counselor as soon as eligibility is cleared by Turkish Prime Ministry Undersecretariat For Foreign Trade.

Application forms must be returned by [date]. 05.09.2008

Please indicate whether any of the information you have provided is confidential.

(1) Undersecretariat For Foreign Trade External Demands Database.

Details shown at 1 to 8 will automatically be used to create an entry on **Undersecretariat For Foreign Trade External Demands Database**.

If you **do not** want details of your organization to appear on **Undersecretariat For Foreign Trade External Demands Database**, please here.

(2) Name of the Company:

(3) Status of the Company:

Please tick,

- Manufacturer
 Importer
 Retailer
 Manufacturer-Importer
 Wholesaler
 Chain Store
 Other (please specify)

(4) Company Address
(Please include postcode)

Telephone & Fax:

E-mail & Website Address:

(5) Company representative who will attend to the Program and Position

(6) Name of parent or holding Company (if applicable)

(7) Brief description of goods and/or services imported from all over the World.

(8) Detailed description of goods and/or services demanded from Turkey.

(9) Total number of employees and year of count?

1-10

10-50

50-100

More Than 100

(10) What is the company's annual turnover and year of count? (Optional)

(11) What is the sum of your total annual imports?

in years 2005 and 2006 (world-wide)?

(12) What is the value of your annual imports from

Turkey and year of count?

(13) How many times has your company visited Turkey?

• On an Undersecretariat For Foreign Trade Buyer Mission Program

• Independently?

(14) Are any of your objectives in participating in this mission represented by the following?

Categories

	Yes	No
Import From Turkey	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Preliminary research into Turkish market	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seeking a representative	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meeting new suppliers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meeting existing representatives/ Suppliers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Partners for manufacture under Licence or joint venture	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

If other, please give details

(15) Do you have any local contacts or representatives in Turkey?

If "Yes" please give the following details

Yes

No

Name & Address

Type of Contact:

Subsidiary

Associate Company

Commission Agent

Name of the person filled this form and position:

Date:

Signature:

ORGANİZATOR:

Uniunea Exportatorilor din Zona Mediteraneeană
AKDENİZ İHRACATÇI BİRLİKLERİ GENEL
SEKRETERLİĞİ

Adres: Uray Caddesi, Turan İşhanı, Kat:3-4 33001 Mersin-
TÜRKİYE

Telefon: (90 24) 237 68 00 (5 hat)

Fax: (90 324) 237 71 17

E-mail: arge@akib.org.tr

Web: <http://www.akib.org.tr>

ORGANİZATORUL TARGULUİ:

FORZA FUARCILIK VE ORGANİZASYON
HİZMETLERİ A.Ş.

Adres: Meşrutiyet cad. No:29/7 06420 Kızılay-ANKARA

Tel: 0(312) 430 70 00

Fax: 0(312) 430 70 03

Mail: info@forzafuar.com.tr

Web: <http://www.forumfuar.com/>

DATE PRIVIND TÂRGUL

MERSİN LOGISTICS AND TRANSPORTATION FAIR

14-17 OCTOBER 2008

YENİŞEHİR FAIR CENTER

MERSİN / TURKEY

While it is said that today Turkey has a logistics market of 10 billion dollars, the experts raw attention towards the fact that the actual potential of Turkey for this respect is 3 times mores, which means 30 billion dollars. Therefore, Turkey's market becomes more attractive day by day not only for the Turkish firms but also for European, American and multinational companies.

In Province of Mersin, in addition to the highway, sea and railway transportation, air transportation is also available via Adana Şakirpaşa Airport which is 69 km. away from the city center. The uploading and the unloading made in the free zone and at the marina as well as the distribution of agricultural products which bears an important position in the provincial economy are mostly carried out via highways Eastern Anatolia, Southeastern Anatolia and Central Anatolia regions use Mersin Marina for their import and export activities. Furthermore, imports-exports to the Middle East countries and the Central Asia Turkish Republics, USA and the EU countries as well as the transit load transportation to these countries are executed through Mersin Marina.

It is going to be one of the important meeting points of logistics and transports sector...

Mersin Logistics and Transport Fair to be organized for the first time this year in Mersin having a highly developed infrastructure with its port, highways, railways, airways, wide-band connection available in its information and communication technologies, its free zone, organized industry zone, technology development zone business centers, etc. aims at becoming one of the

important meeting points of the sector.

The transit loads coming to Mersin Marina via railways and sea ways having line connection to the marina are forwarded to the Middle East countries and the Central Asia Turkic Republics. Annual vessel acceptance capacity of Mersin Marina which was put into operation in 1948 is 3.273. In 2005, 2.209 foreign and 1.876 Turkish vessels visited the marina. In 2005, totally 12.727.078 tons of uploading and unloading were realized in Mersin Marina.

Furthermore, within the same year, 25.401 passengers benefited from Mersin Marina. In 2005, while 360.586 trucks and 4.040 wagons brought 2.893.946 tons of load to the marina, 184.897 trucks and 3.685 wagons carried 2.551.699 tons of load from the marina. Within the same year, 293.553 containers were uploaded and 295.151 containers were unloaded.

Information about the Fair

The fair will be held on a covered area of 10.000 m² and an open area of 5.000 square meters on the fairground of Yenişehir Municipality. The organization of the fair will be realized by Forza Fair and Organization Services Co. Inc. in cooperation with Mersin Chamber of Commerce and Industry. Forum Firs and Promotions Co. Inc. having under-designed quite important fairs abroad will also contribute to the fair with its experiences.

Visitor Profile

All the producers taking transport and logistics services

Decision makers of importation and exportation organizations and institutions

Supporting Institutions and Organizations:

The Fair is supported by the Ministry of Transport the Undersecretariat for Maritime Affairs, TOBB-Turkish Union of Chambers and Stock Exchanges, MTSO-Mersin Chamber of Commerce and Industry, Governorship of Mersin, Mersin Metropolitan Municipality, Mersin Mediterranean Municipality, Mersin Yenişehir Municipality, Mersin Toroslar Municipality, Republic of Turkey Prime Ministry the Undersecretariat of Foreign Trade Mediterranean Exporters Unions, Mersin Chamber of Shipping, Mersin Tarsus Organized Industry Zone Tarsus Chamber of Commerce and Industry, Silifke Chamber of Commerce and Industry, Erdenli Chamber of Commerce and Industry, Anamur Chamber of Commerce and Industry, Mut Chamber of Commerce and Industry, MESIAD-Mersin Industrialists and Businessmen Association, Mersin Branch of MUSIAD-Businessmen Association, MEGIAD-Mersin Young Businessmen Association, MESBAS-Mersin Free Zone Operator Co. Inc.

PRODUCTS TO BE EXHIBITED IN THE FAIR

Conveyor Systems
Highway, railway, sea and air transportation
Cargo, courier services, logistics
Unloading- uploading equipments
Storage systems, forklifts, transpallets, packaging equipments
Marina terminal equipments, containers and wagons
Railway and traffic equipments, road

construction machinery

Combined transporters, marina operators, trailers and semi-trailers

Tankers, producers of the depot equipments and shelf systems

Communication tools and systems, Software-hardware suppliers

Insurance companies, finance-leasing organizations, consultancy companies

Related publications

PARTICIPATION FEES (per sqm)

Indoor area	
9m2 – 50m2	\$110+VAT
51m2 – 100m2	\$100+VAT
101m2 – ...m2	\$90+VAT

Minimum stand size for indoor area is 9m2.

Outdoor area	
50m2 – 100m2	\$55+VAT
101m2 – 250m2	\$50+VAT
251m2 – ...m2	\$45+VAT

Minimum stand size for outdoor area is 50m2.

A standart stand includes carpet, front plate, lighting, 1 table, 2 chairs and internet connection.

MERSİN LOGISTICS AND TRANSPORTATION FAIR BUYING MISSION PROPOSED PROGRAM (12-16 OCTOBER 2008)

12 October Sunday	Arrival to Mersin
13 October Monday	Bilateral meetings with Turkish companies
14 October Tuesday	Visiting the fair
15 October Wednesday	Visiting the fair/Visiting the facility/City Tour
16 October Thursday	Departure from Mersin

INFO UTILE

1. Vă informăm că pe site-ul UNTRR, la secțiunea Restricții de circulație în România, puteți consulta informații actualizate oferite de autorități cu privire la trafic și starea drumurilor naționale:

- Info Trafic - Poliția Română
- Situația Drumurilor Naționale - CNADNR.

2. NORVEGIA

NLF-Norvegia a informat cu privire la un nou nivel al taxei pentru șoseaua de centură a orașului Oslo, care se aplică la toate vehiculele de peste 3,5 t , începând cu 1 iulie. Noul nivel este de 75 NOK (40 NOK înainte).

3. TARIFE PENTRU UTILIZAREA TUNELULUI MONT BLANC LA 1.7.2008, EXPRIMATE ÎN EURO (TVA INCLUS)

	Un sens		Dus - intors	
	EURO 1	EURO 2, 3 și 4	EURO 1	EURO 2, 3 și 4
Clasa 3: autovehicule cu 2 axe, înălțimea > 3m	Franța 127,40 Italia 127,80	Franța 120,40 Italia 120,80	Franța 204,40 Italia 205,10	Franța 193,20 Italia 193,80
Clasa 4: autovehicule cu 3 sau mai multe axe, înălțimea > 3 m	Franța 256,00 Italia 256,80	Franța 241,90 Italia 242,70	Franța 414,50 Italia 415,90	Franța 391,70 Italia 393,00

TARIFE PENTRU UTILIZAREA TUNELULUI FREJUS LA 1.7.2008, EXPRIMATE ÎN EURO (TVA INCLUS)

	Un sens		Dus - intors	
	EURO 1	EURO 2, 3 și 4	EURO 1	EURO 2, 3 și 4
Clasa 3: autovehicule cu 2 axe, înălțimea > 3m	Franța 127,40 Italia 127,80	Franța 120,40 Italia 120,80	Franța 204,40 Italia 205,1	Franța 193,20 Italia 193,80
Clasa 4: autovehicule cu 3 sau mai multe axe, înălțimea > 3 m	Franța 256,00 Italia 256,80	Franța 241,90 Italia 242,70	Franța 414,50 Italia 415,90	Franța 391,70 Italia 393,00
Clasa B: autovehicule cu lățimea între 2,81 m și 3,50 m; înălțimea până la 4,30 m	Franța 355,40 Italia 356,60	Franța 335,80 Italia 337,00		
Clasa C: autovehicule cu lățimea între 3,51 m și 6,00 m; înălțimea până la 4,30 m; lungimea mai mare de 25,00 m; înălțimea până la 4,30 m	Franța 705,40 Italia 707,70	Franța 666,70 Italia 668,90		
Escortă pentru tranzitul mărfurilor periculoase	Franța 103,10 Italia 103,40	Franța 97,40 Italia 97,80		

4. Vă informăm că autorizațiile speciale de transport și alte categorii de informații sunt disponibile prin intermediul compartimentelor CNADNR după cum urmează:

NR. CRT.	SERVICIUL	TIP AUTORIZAȚIE/INFORMAȚII	NR. TELEFON / E-MAIL
1.	Dispecerat Drumuri Naționale	- informații privind starea drumurilor naționale; - informații privind restricțiile de circulație și variante de ocolire;	9360 021/318.66.31 021/318.66.09
2.	Avize, autorizări și utilizarea zonei drumurilor	- autorizații speciale de transport pentru depășirea limitelor maxime admise; - avize prealabile efectuării transporturilor cu depășiri ale limitelor maxime admise; - autorizații nominale de circulație, pentru vehiculele rutiere, altele decât cele destinate exclusiv transportului de persoane, cu masa totală maximă autorizată mai mare sau egală cu 7,5t pentru sectorul DN1 București (int DN1, km7+418, str. Ion Ionescu de la Brad, B-dul Aerogării) - Bărcănești (int DN1 km 53+650 DN1A km70+550), sectorul DN1 Ploiești (int DN1 km67+248 DN1B) Brașov (intrare municipiu, DN1 km 159+600).	021/318.66.51; 021/318.66.61 autorizatii@andnet.ro
3.	Controlul traficului	- autorizarea agenților economici posesori de vehicule specializate pentru însoțirea transporturilor agabaritice autorizare comună ARR-CNADNR); - autorizarea personalului specializat al agenților economici pentru însoțirea transporturilor agabaritice autorizare comună ARR-CNADNR).	021/318.66.52 c.mobile@andnet.ro
4.	Siguranta circulației	- avize pentru amplasarea unor obiective și instalații în zona drumului; - aprobări privind închiderea și/sau instituirea restricțiilor de circulație în vederea execuției unor lucrări în zona drumului ; - informații și precizări referitoare la: - îmbunătățirea la nivel european a standardelor, normelor privind siguranța circulației; - identificarea punctelor periculoase pe drumurile naționale ; - derularea programelor anuale de siguranța circulației.	021/318.66.12 sigcivc@andnet.ro
5.	Întreținere Drumuri Naționale și Autostrăzi	- informații privind lucrări de întreținere și reparații pe rețeaua de drumuri naționale.	021/318.66.08 drum@andnet.ro drum1@andnet.ro
6.	Poduri	- informații privind lucrările de întreținere și reparații poduri.	021/318.66.13 poduri@andnet.ro

Vă reamintim că pe site-ul UNTRR, la rubrica Noutăți intern se găsește textul integral al Ordonanței de urgență nr.50 din 21 aprilie 2008 pentru instituirea taxei de poluare pentru autovehicule.

De asemenea, tot pe prima pagină a site-ului nostru se găsește și calculatorul privind taxa de poluare.

Statistici

Transport de mărfuri

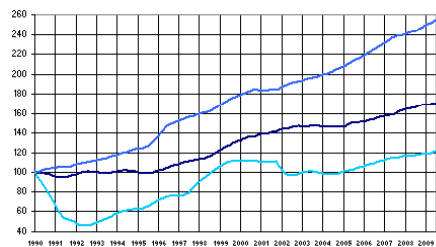
Mod de transport	TRIM.I	TRIM.I	TRIM.I	TRIM.I	Variație TRIM.I 2008 vs TRIM.I.1 2007
	MII TONE		PROCENTE		
Feroviar	16859	16721	17,08%	16,02%	99,18%
Căi navigabile	3724	3285	3,77%	3,15%	88,21%
Conducte	3016	3162	3,05%	3,03%	104,84%
Maritim	12	1	0,01%	0,001%	8,33%
Aerian	1	1	0,001%	0,001%	100,00%
Rutier	75119	81232	76,08%	77,81%	108,14%
Total	98731	104402	100,00%	100,00%	105,74%

Indici IRU

Indicatori transport rutier pentru Irlanda

Trim. III 2008 - Prevedere

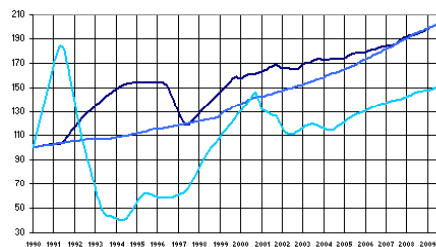
Index	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim.I		2008 – Trim. III		2009 – Trim.III	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	20,3	167,1	34	170,9	34,7
PIB (\$ Miliard)	100,0	10,8	244,1	26,3	254,4	27,4
Înmatriculare Camion (Numarul Înmatriculării)	100,0	1101	117,99	1299	121,52	1338



Indicatori transport rutier pentru Luxemburg

Trim. III 2008 - Prevedere

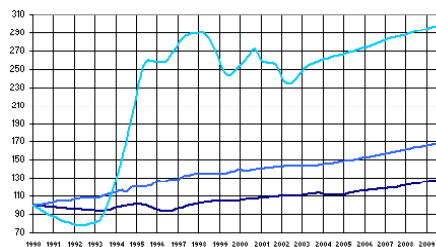
Index	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim.I		2008 – Trim. III		2009 – Trim.III	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	5,9	193,7	11,4	202	11,9
PIB (\$ Miliard)	100,0	2,6	194,8	5,1	202,8	5,3
Înmatriculare Camion (Numarul Înmatriculării)	100,0	246	145,99	360	150,61	371



Indicatori transport rutier pentru Norvegia

Trim. III 2008 - Prevedere

Index	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim.I		2008 – Trim. III		2009 – Trim.III	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	61,6	124	76,3	126,9	78,1
PIB (\$ Miliard)	100,0	26,1	164,3	42,.	168,4	44
Înmatriculare Camion (Numarul Înmatriculării)	100,0	604	292,36	1767	297,98	1801





UNTRR, în colaborare cu Tax Back International, vă oferă serviciul de rambursare a TVA din străinătate

Reduceți costurile deplasărilor în străinătate prin rambursarea TVA

Firmele de transport internațional plătesc TVA pentru o serie de cheltuieli înregistrate în străinătate, TVA care nu poate fi rambursată în țara de origine. TBI și UNTRR vă oferă soluția cea mai simplă și mai eficientă pentru a economisi până la 25% din costurile cu deplasările externe. Membrii UNTRR beneficiază de un comision preferențial pentru procesarea dosarelor de rambursare.

Exemple de cheltuieli pentru care puteți recupera TVA:

- Motorină
- Taxe de drum
- Lubrifianți
- Produse de întreținere auto
- Reparații/ Piese de schimb
- Cazare
- Restaurant / Mese
- Taxa de târg/ conferință
- Cursuri de perfecționare
- Protocol și multe altele

Serviciile TBI:

- Rambursări maxime și rapide din 34 de țări
- GRATUIT - calcularea sumei rambursabile și auditarea documentelor fiscale
- Consultanță de calitate
- Serviciu de recuperare/corectare a documentelor fiscale
- Experiență de peste 10 ani in domeniul taxelor internaționale

Pentru a reduce costurile cu deplasările externe, aveți de urmat trei pași simpli:



Adunați toate facturile/
bonurile fiscale externe



Trimiteți-le la TBI



Primiți rambursarea



Înregistrări online: www.untrr.vatrefunds.eu

Email: untrr@vatrefunds.eu

Tel: +40 264 591 297,

+40 752 22 55 76

Fax: +40 264 593 973

TABEL TVA

Exemple de cheltuieli ale companiilor pentru care se poate rambursa TVA.
Ghidul de față are caracter general, prin urmare pot exista restricții. Pentru detalii

Țara	Denumiri ale TVA	Motorină/ Benzină	Hotel	Restaurant	Protocol	Telecomunicații	Închirieri mașini/Texti	Târguri/ Conferințe	Costuri publicitare	Materiale promocționale	Materiale tipărite/Consumabile
AUSTRALIA [✓]	GST	10	10	10*	-	10	10*	10	10	10	10
AUSTRIA	UST / MWST	✓*	✓*	✓*	✓*			✓*	✓	✓	✓
BELGIA	TVA / BTW	✓*	✓*			✓	✓*	✓	✓*	✓*	✓
BULGARIA	ДДС	✓*	✓			✓*	✓*	✓	✓	✓	✓*
CANADA	GST/HST		✓					✓	✓*	✓*	✓*
CEHIA	DPH	✓*	✓*	✓*	✓*	✓*	✓*	✓	✓*	✓*	✓*
CIPRU	ΦΠΑ	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
CROAȚIA	PDV					✓*		✓			✓
DANEMARCA	MOMS	✓	✓*	✓*		✓	✓*	✓	✓	✓	✓
ESTONIA	KM	✓*	✓	✓*		✓	✓*	✓	✓	✓*	✓*
FINLANDA	ALV	✓	✓			✓*	✓	✓	✓	✓	✓
FRANȚA	TVA	✓*	✓*	✓	✓*	✓		✓	✓	✓	✓
GERMANIA	MWST	✓*	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GRECIA	ΦΠΑ	✓*				✓		✓	✓	✓	✓
IRLANDA	VAT	✓*				✓*		✓	✓*	✓*	✓*
ISLANDA	VSK	✓*	✓			✓		✓			✓*
ITALIA	IVA	✓*			✓*	✓	✓*	✓	✓	✓	✓
JAPONIA [✓]	Consumption tax	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
LETONIA	PVN	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
LITUANIA	PVM	✓	✓			✓		✓	✓	✓	✓
LIECHTENSTEIN	MWST	✓*	✓	✓*		✓	✓*	✓	✓*	✓	✓
LUXEBURG	TVA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
MALTA	VAT	✓*	✓		✓*	✓	✓*	✓	✓	✓	✓
MAREA BRITANIE	VAT	✓	✓	✓	✓*	✓	✓	✓	✓	✓	✓
MONACO	TVA	✓*	✓*	✓	✓*	✓		✓	✓	✓	✓
NORVEGIA	MVA	✓*	✓			✓		✓	✓*	✓	✓
OLANDA	BTW	✓	✓		✓*	✓	✓*	✓	✓	✓*	✓
POLONIA	VAT	✓*				✓	✓*	✓	✓	✓	✓
PORTUGALIA	IVA	✓*	✓*	✓*		✓		✓	✓*	✓*	✓*
SLOVACIA	DPH	✓*	✓*	✓*		✓*		✓	✓	✓	✓
SLOVENIA	DDV	✓*			✓*	✓*		✓	✓*	✓	✓
SPANIA	IVA	✓*	✓	✓*		✓	✓*	✓	✓*	✓*	✓
SUEDIA	MOMS	✓	✓	✓	✓*	✓	✓*	✓	✓*	✓*	✓
UNGARIA	AFA	✓*	✓		✓			✓	✓*	✓*	✓*

[✓] Australia – Rambursarea este posibilă doar dacă vă înregistrați în scopuri de TVA (GST)

[✓] Japonia – Rambursarea este posibilă doar dacă vă înregistrați în scopuri de TVA (consumption tax) înainte de a înregistra cheltuielile

* Se aplică restricții și limitări



UNTRR, în colaborare cu Tax Back International, vă oferă serviciul de rambursare a TVA din străinătate

Reduceți costurile deplasărilor în străinătate prin rambursarea TVA

Vă informăm că începând din *luna Iulie se pot depune dosarele bi-anuale* pentru rambursarea TVA din străinătate. Avantajul acestui tip de aplicație este că nu mai trebuie să așteptați până la finele anului, având astfel posibilitatea de a vă încasa rambursarea mult mai rapid.

Vă reamintim că prin rambursarea TVA puteți economisi până la 25% din bugetul destinat deplasărilor externe.

Pentru a beneficia de o estimare gratuită a sumei rambursabile, vă rugăm trimiteți facturile externe prin fax la: 0264-593973 sau prin email la: sdobos@taxbackinternational.com.

Puteți revendica TVA pentru o gamă largă de cheltuieli ca de exemplu:

- Târguri și evenimente internaționale
- Cheltuieli de protocol
- Cheltuieli de transport
- Cazare
- Materiale promoționale și multe altele

Pentru informații suplimentare, vă rugăm să accesați website-ul: www.taxbackinternational.com



Alegeți destinația! De restul ne ocupăm noi!



Cazare, transport, evenimente (reuniuni, conferințe, congrese, seminarii), team building, training, incentive și altele

VACANȚE DE NEVITAT

Nisipurile de Aur, Albena, Sunny Beach, Sunny Day, St. Constantin și Elena, Nessebar, Obzor, Balchik, Elenite, Kranevo, Tsarevo, Sf. Vlas



- *EGIPT (Hurgada)
- *FRANȚA (Coasta de Azur),
- *GRECIA (Cipru, Corfu, Creta, Halkidiki, Paralia Katerini, Rodos, Skiathos),
- *Portugalia (Algarve),
- *SPANIA (Costa Brava, Costa del Sol, Ibiza, Mallorca, Tenerife),
- *TUNISIA (Monastir, Sousse),
- *TURCIA (Antalya, Bodrum, Kusadasi) și altele ...



DESTINAȚII EUROPENE – AVION / AUTOCAR

- *Anglia+Scoția,
- *Egipt,
- *Franța - Provence+Coasta de Azur,
- *Londra,
- *Scandinavia,
- *Benelux+Franța,
- *Elveția,
- *Paris,
- *Spania,
- *Berlin,
- *Israel+Iordania,
- *Italia,
- *Portugalia,
- *Țările Baltice
- *China,
- *Japonia,
- *Praga,
- și altele ...



ALTE CONTINENTE

*Africa de Sud, *Australia+Noua Zeelanda, *China+Hong Kong, *Elvetia, *Franța - Provence+Coasta de Azur, *India+Nepal, *Israel, *New York, Peru+Bolivia+ Argentina+Brazilia, , Thailanda, Turcia și altele ...
Destinații exotice, pachete de weekend, cazare, bilete avion, transferuri, croaziere, tururi de oras și altele

Harta Europa
pliată



Diagrama
tahograf,
Kienzle



Diagrama
tahograf,
Siemens VDO

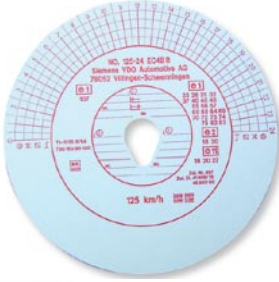


Diagrama
tahograf,
Siemens VDO



Stingător
auto



Triunghi
reflectorizant

Benzi
reflectorizante



Trusa
sanitară

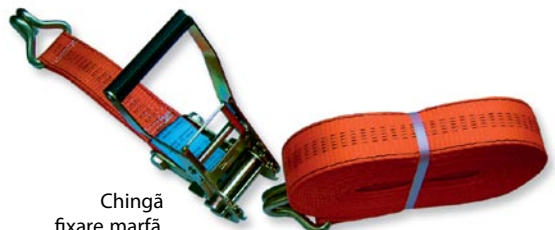
Suport număr



Vestă
reflectorizantă



Chingă
fixare marfă



PRODUSE SPECIFICE TRANSPORTULUI - COMERCIALIZATE DE UNTRR - AUGUST 2008

DENUMIRE	U/M	PREȚ VÂNZARE FĂRĂ TVA	PREȚ SPECIAL PENTRU MEMBRII UNTRR FĂRĂ TVA
1 BENZI REFLECTORIZANTE ALBE *)	m	3,0 euro pt rigid	3,2 euro pt prelată
2 BENZI REFLECTORIZANTE GALBENE *)	m	3,0 euro pt rigid	3,2 euro pt prelată
3 BIBLIA TRANSPORTURILOR 2008	BUC	83,19 ron	83,19 ron
4 BROSURA-TIMPI DE CONDUCERE SI DE ODIHNA	BUC	4,2 ron	4,2 ron
5 BROSURA -STATII CURATARE CISTERNE TRANSPORT ADR	BUC	25,21ron	25,21ron
6 CERTIFICAT DE AGREERE	BUC	1.68 ron	1.68 ron
7 CHINGA FIX MARFA 5T/10M	BUC	56.30 ron	56.30 ron
8 CHINGA FIX MARFA 5T/12M	BUC	63.03 ron	63.03 ron
9 CONVENTIE CMR	CARTE	1.68 ron	1.68 ron
10 CONVENTIE TIR	CARTE	8.40 ron	8.40 ron
11 DIAGRAME TAHOGRAF KIENZLE 140 km/h	CUTIE / 100 FILE	24.37 ron	24.37 ron
12 DIAGRAME TAHOGRAF KIENZLE 180 km/h	CUTIE / 100 FILE	24.37 ron	24.37 ron
13 DIAGRAME VACANTA KIENZLE	FOI	0.63 ron	0.63 ron
14 ROLE - TAHOGRAF DIGITAL KIENZLE	3 BUC/CUTIE	37.82 ron	37.82 ron
15 FOI PARCURS INTERN	CARNET / 100 FILE	8.40 ron	8.40 ron
16 FOI PARCURS EXTERN	CARNET / 100 FILE	8.40 ron	8.40 ron
17 HARTA PERETE	BUC	21.01 ron	21.01 ron
18 HARTA EUROPA PLIATA	BUC	8.40 ron	8.40 ron
19 HARTA ROMANIA PLIATA	BUC	8.40 ron	8.40 ron
20 PLACI IDENTIFICARE VEHICUL LUNG	SET	92.44 ron	92.44 ron
21 PLACI IDENTIFICARE VEHICUL SCURT	SET	69.75 ron	69.75 ron
22 PLACI TIR MICI 200*250	SET	26.89 ron	26.89 ron
23 PLACI TIR 400*565	SET	37.82 ron	37.82 ron
24 SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR)	6 FOI/SET	0.80 ron	0.67 ron
25 CMR 3 FOI	CARNET DE 20 SETURI	8,40 ron	8,40 ron
26 CMR UNIVERSAL	CARNET 50 FOI	9,24 ron	9,24 ron
27 STINGATOR AUTO	BUC	42.02 ron	29.41 ron
28 SUPORT NUMAR	BUC	3.36 ron	3.36 ron
29 TRIUNGHI REFLECTORIZANT	BUC	22.69 ron	18.49 ron
30 TRUSA ADR	BUC	663.87 ron	663.87 ron
31 TRUSA SANITARA	BUC	42.02 ron	32.77 ron
32 VESTA FLUORESCENTA	BUC	14.29 ron	12.61 ron
33 PACHET SIGURANȚĂ AUTO**)	SET	84.03 ron	84.03 ron
34 ROLE - TAHOGRAF DIGITAL HAUG	3BUC/CUTIE	32.77 ron	32.77 ron
35 DIAGRAME TAHOGRAF HAUG 125 km/h	CUTIE / 100 FILE	15.97 ron	15.97 ron
36 DIAGRAME TAHOGRAF HAUG 140 km/h	CUTIE / 100 FILE	24.37 ron	24.37 ron
37 DIAGRAME TAHOGRAF HAUG 180 km/h	CUTIE / 100 FILE	24.37 ron	24.37 ron

*) Plata se face in RON la cursul BNR din data plății. Preț negociabil la cantități mari (>10 role).

**) Conține: trusă sanitară, triunghi reflectorizant, stingător auto, vestă reflectorizantă. Oferta este valabilă în limita stocului disponibil iar prețul de vânzare nu include și cheltuielile de transport

NOUTĂȚI: PREȚURI SPECIALE PENTRU MEMBRII UNTRR CU COTIZAȚIA LA ZI

**Pentru relații suplimentare ne puteți contacta la tel.: 021 336 77 88 sau 021 337 46 08,
(Monica Trache), fax: 021 335 48 25,
sau la sediul UNTRR din strada Ienăchiță Văcărescu
nr. 60, sector 4, București.**

EDITORIAL

ACTUAL

În contextul actual, al globalizării / internaționalizării, printre prioritățile noastre ar trebui să regăsim și încercarea de armonizare a platformelor didactice din învățământul tehnic național cu cele specifice altor țări europene, pentru asigurarea unui limbaj tehnic comun tinerilor noștri absolvenți.

Așadar, considerăm importantă efectuarea unei analize a modului de pregătire universitară a inginerilor de automobile din România, comparativ cu celelalte țări, având în vedere că industria de automobile este, așa cum spuneam anterior, puternic supusă globalizării, iar un tânăr inginer angajat în România poate lucra și în alte țări.

Universitatea din Pitești, prin demersurile sale, este puternic preocupată de aceste aspecte. Reamintesc, cu acest prilej, forumul organizat în cadrul congresului CAR 2005 (<http://car.upit.ro>), intitulat „International Vision of Automotive Engineering Educational System in Romania”, prezidat de dr. Afif AHMED, Manager cu Cooperarea Științifică la Renault Franța.

În egală măsură, subliniez și calitatea de membru fondator pe care Universitatea din Pitești o are în cadrul Fédération Européenne des Ecoles d'Ingénieurs de l'Automobile et des Transports (<http://www.isat.fr/fr/isat/actualites/feeiat>), a cărei primă reuniune de lucru s-a desfășurat în luna iunie la Nevers, Franța. Federația s-a constituit ca o asociație internațională non-profit cu sediul la Bruxelles. Ea are ca obiective: creșterea notorietății instituțiilor participante cu perspective benefice privind eligibilitatea în cadrul competițiilor internaționale pentru câștigarea de fonduri destinate cercetării științifice, partajarea experiențelor prin înlesnirea mobilității cadrelor didactice/studentilor, armonizarea platformelor didactice, realizarea de colaborări între instituțiile participante pentru doctorate în co-tutelă, realizarea de forme de învățământ (licență/master) de tip „dublă-diplomă”, crearea unui brand de calitate FEEIAT etc.

În concluzie, consider că asigurarea unui învățământ de calitate în contextul actual, deschis și foarte concurențial, impune o astfel de abordare, iar tradiția de peste 45 de ani a Universității din Pitești în învățământul tehnic de automobile, ne onorează dar ne și obligă, în același timp, la astfel de acțiuni.

Conf. univ. dr. ing. Adrian CLENCI
Universitatea din Pitești

CONFERINȚA INTERNAȚIONALĂ ȘTIINȚA ȘI AUTOVEHICULELE 2009 14 - 16 aprilie, Belgrad - Serbia

- Forum la a 22-a ediție, organizat de JUMV împreună cu Facultatea de Mecanică a Universității din Belgrad ;
- • Tematica sesiunii cuprinde:
 - 4E – Energie, Emisii, Ecologie, Mediu
 - Frânare & Siguranța vehiculului, integrată
 - Simulare - Logistici pentru automobile
- • Pentru Comunicările științifice se recomandă Propulsia avansată & Grupul propulsor, 4 E, Siguranța (Siguranța vehiculului & traficului, Reconstrucția și analiza accidentelor rutiere, Reglementări), Tehnici avansate de inginerie și Instrumente, Logistici pentru automobile
- • Rezumatele trebuie transmise până la 15 noiembrie a.c., Acceptarea comunicării până la 1 decembrie, Programul preliminar până la 15 ianuarie 2009, Transmiterea lucrărilor finale până la 1 februarie, Editarea programului sesiunii până la 15 martie 2009.
- • Adresele pentru comunicări electronice <http://www.jumv.org.yu> sau cduboka@eunet.yu ori cduboka@mas.bg.ac.yu.

CONFERINȚA INTERNAȚIONALĂ CONVERGENCE 2008 Vehicle Electronics Converging on Real Customer Needs 20-22 octombrie 2008, Cobo Center, Detroit, Michigan, USA

- • Conferința și expoziția sunt administrate de SAE
- • Sesiuni Tehnice: Siguranță avansată, Vehicule conectate, Gestionarea energiei, Interfața om-mașină, provocări ale grupului propulsor cu soluții pentru transportul individual și protecția mediului, Dezvoltarea produsului în mediul global, astăzi și în viitor, Sustenabilitatea/mediul, Țintirea nevoilor consumatorului în condițiile asaltului perfect (Perfect Storm), Nevoia de standarde pentru automobile.
- • Informații ample site: <http://www.ctea.org>

12th EAEC EUROPEAN AUTOMOTIVE CONGRESS 29 iunie – 1 iulie 2009, Bratislava – Slovacia

- Tematica este foarte amplă (grupul propulsor, Vehiculul, Sisteme de producție și de transport)
- Termen pentru trimiterea rezumatelor: octombrie 2008
- Informații complete site: <http://www.eaec2009.com>



INTEGRARE EUROPEANA

Sunt susținute interesele majore ale sectorului auto la reglementarea emisiilor de CO₂ ?

Noi exigente tehnice care privesc automobilul, în primul rând cele legate de emisiile de CO₂, al căror impact ar putea fi determinant pentru prețuri și volumul de vânzări-extrem de importante pentru constructorii de automobile și furnizorii de componente auto din România-se dezbate în forurilor europene.

Constructorii europeni sunt de acord că emisiile de CO₂, în primul rând ale autoturismelor, trebuie diminuate în continuare, dat fiind efectul lor asupra schimbărilor climatice globale. Studiul de impact făcut de Comisia Europeană arată că limitarea emisiilor de CO₂ la 120 gr/km va conduce la costuri de producție suplimentare de peste 2000 euro / auto-turism, ceea ce va produce perturbări mari industriei auto.

Asociația Constructorilor Europeni de Automobile (ACEA), din care face parte și ACAROM, susține ca ținta medie de 120 gr CO₂/km trebuie atinsă prin conjugarea sarcinilor specifice automobilului cu efectele benefice provenind de la: infrastructura rutiera, biocombustibilii, exploatarea rațională, stimulente fiscale etc. Ținta rezonabilă propusă de ACEA exclusiv pentru autoturismele - 130gr/km, a fost preluată de către Comisie în proiectul de regulament, dar lobby-ul ecologist continuă să ceară diminuarea ei. Industria cere aplicarea progresivă a limitei, începând cu 2012 (25% dintre mașinile noi) până în 20015 (100%), pentru a permite fabricația generațiilor noi de motoare care să asigure respectarea țintei de 130 gr/km de către fiecare constructor, ca valoare medie a emisiilor de CO₂ pentru toate autoturismele vândute anual. Dezbateri aprinse se desfășoară la Bruxelles asupra modalității de repartizare a sarcinii pe tipurile de autoturisme, atât parametrul cât și panta dreptei de distribuție fiind încă în discuție. Pentru industria noastră de autoturisme soluția favorabilă este fixarea ca parametru al distribuției amprenta la sol (nu masa), iar valoarea pantei: max. 30%.

Aceste poziții, precum și stabilirea de penalități rezonabile pentru constructorii în funcție de abaterea de la țintele determinate, sunt promovate cu insistența de către ACAROM spre forurile de decizie europene - atât prin ACEA, cât și prin europarlamentarii și autoritățile noastre implicate în reglementare. Se constată ca aceasta implicare a reprezentanților români la Bruxelles în procesul de reglementare a emisiilor de CO₂, ca de altfel și în alte proiecte de reglementare care afectează industria auto românească, devine tot mai consecventă și mai profesionistă.

Dr. Ing. Gheorghe Druță, ACAROM



TEZE DE DOCTORAT

■ CONTRIBUȚII LA ANALIZA FIABILITĂȚII ASISTATĂ DE CALCULATOR / CONTRIBUTIONS TO THE OF COMPUTER AIDED RELIABILITY ANALYSIS

Autor: Ing. Mihaela NECSULESCU

Conducător științific: Prof.dr.ing. Paul ȘCHIOPU

Universitatea „Politehnica” București

■ CERCETĂRI PRIVIND ÎMBUNĂTĂȚIREA SIGURANȚEI ACTIVE LA AUTOTURISME / RESEARCH REGARDING THE IMPROVEMENT ACTIVE SAFETY OF THE PASSENGER CARS

Autor: Ing. Dorin Ion DEAC

Conducător științific: Prof.dr.ing. Vasile CÂMPIAN

Universitatea „Transilvania” din Brașov



LUCRĂRI NOI

■ CERCETĂRI PRIVIND RECONSTRUIREA COLIZIUNII

AUTOVEHICULELOR. autor Bogdan BOBOȘ, Editura RISOPRINT Cluj-Napoca 2008, ISBN 978-973-751-796-8, 251 pagini; poate fi procurată și de la Centrul de Documentare SIAR - București

■ **MONITORIZAREA MEDIULUI,** autor Daniela VASILIU, Editura TEHNICĂ, București 2007, ISBN 978-973-31-2318-7, 512 pagin

■ **BRAKE TECHNOLOGY HANDBOOK,** lucrare editată de Bert BREUER și Karlheinz H. BILL lucrarea editată de 75 de experți în frânare, cod produs R-375, 576 pagini, preț pentru membri SIAR-SAE \$95,96, ISBN 978-0-7680-1787-8, Hardbound, 2008, online: <store.sae.org>

IMPORTANT

Revista „**Ingineria Automobilului**” nr. 7, din iunie 2007, care se difuzează gratuit împreună cu la revista „**Auto Test**” poate fi procurată și de la Secretariatul SIAR din Facultatea de Transporturi, Univ. Politehnica București, camera JC 005. Numerele anterioare ale Buletinului „**INFO SIAR**” pot fi accesate pe site SIAR: www.siar.ro iar ale revistei Ingineria Automobilului pe site: www.ingineria-automobilului.ro

Numerele anterioare ale Buletinului INFO SIAR pot fi accesate pe site-ul SIAR, www.siar.ro

Colectiv de redacție: Cornel VLADU. Mihaela SERBĂNESCU. tel/fax: 021.316.96.08. e-mail: siar@siar.ro

EUROTYRES

EȘTI PE DIRECȚIA BUNĂ



Prima rețea națională



- **Vânzări**



- **Servicii**



- **Consiliere tehnică**



- **Reșapare**



- **Accesorii**



ANVELOPE



București - Sediul Central, Tel.: 021.202.65.76, Fax: 021.202.65.19 • **București 1** - Bd. Iuliu Maniu 620-630, sect.6, Tel.: 021.319.93.26, Fax: 021.319.93.24
• **București 2** - Str. Odai nr. 511 - 513, Tel.: 021.668.20.10, Fax: 021.668.20.30 • **Buzău** - Sos. Spatarului nr. 7, Tel.: 0238.710.807, Fax: 0238.710.778
• **Constanța** - Bd. Aurel Vlaicu (intersecție cu Str. Alba Iulia), Tel.: 0241.693.364, Fax: 0241.62.65.44 • **Craiova** - Str. Nicolae Romanescu 112, Tel.: 0251.425.051, Fax: 0251.425.313 • **Galați** - Str. Ștefan cel Mare 7, Tel.: 0236.465.055, Fax: 0236.465.055 • **Pitești** - Str. Depozitelor nr. 24, Tel.: 0248.218.500, Fax: 0248.218.450
• **Slobozia** - Șos. Brăilei 17, Tel.: 0243.231.457, Fax: 0243.231.457 • **Timișoara** - B-dul Hașdeu nr.1, Tel.: 0256.471.934, Fax: 0256.471.935 • **Bacău** - Str. Izvoare 52, Tel.: 0234.515.149, Fax: 0234.515.149 • **Brașov** - Calea Feldioarei 75C, Tel.: 0268.472.751, Fax: 0268.472.751 • **Cluj** - Str. Orăștie 10, Depozitul 1, Tel.: 0264.456.155, Fax: 0264.456.155 • **Iași** - Șos. Iași-Tomești km 1, Tel.: 0232.236.257, Fax: 0232.236.257 • **Oradea** - Str. Borșului 14 A, Tel.: 0259.414.870, Fax: 0259.416.712 • **P. Neamț** - DN15, loc. Dumbrava Roșie, Tel.: 0233.211.809, Fax: 0233.280.919 • **Tg. Mureș** - Str. Barajului, nr.1 A, Tel.: 0265.259.980, Fax: 0265.224.894.