

Info

*Buletin informativ
al Uniunii Naționale
a Transportatorilor
Rutieri din România*

*ANUL V, NR. 10 (55)
OCTOMBRIE 2008*

UNTRR



***AUTORITĂȚI DEZINTERESATE,
REVENDICĂRI DISPERATE***



**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

UE – Arta birocrăției!

Mă întreb cât mai pozăm în maimuțe proaste ca să își ia „băieții deștepți” din UE partea, pretinzând că ne învață lucruri despre care numai ei știu că avem nevoie – fără să știm și noi și fără să ne întrebe cineva de ce am avea nevoie?

În buna gândire a UE, au fost alocate o serie de fonduri pentru ca și ultimii veniți să învețe despre cum se fac lucrurile prin UE! Natural lucrurile acestea nu pot fi predate decât de cei care au deja experiență în domeniu! Este clar că aceia nu sunt dintre noi! Sunt dintre cei mai vechi prin UE!

În fond e foarte bine să avem șansa să învățăm de la cei mai vechi membri UE despre cum au progresat. Cu atât mai mult, cu cât învățatul costă, iar UE plătește! Pare o abordare foarte generoasă: pe banii UE, ultimii veniți sunt instruiți despre cum se petrec lucrurile astfel încât să se adapteze cât mai rapid.

Și despre ce să învățăm? Dincolo de cerințele și recomandările UE pe fiecare domeniu de activitate vizat, românii sunt interesați cum să facă totul ca la carte, dar și cum să devenim mai eficienți, să Nu, nu așa! Noi nu știm ce nevoi avem în UE, pentru că de abia am intrat! Așa că tot cei vechi din UE știu ce nevoi au și ultimii veniți!

Vrem nu vrem, începem să vedem că pâinea și cuțitul nu mai sunt în mâinile Românilor.

Plusuri și minusuri. Cu siguranță că variante doar cu plusuri, este posibil să nu prea existe. Însă variante doar cu minusuri, pot să existe.

Este foarte interesant că UE și Comisia Europeană cunosc tratamentul la care sunt supuși transportatorii din toate țările la trecerea prin Ungaria. La sesizările făcute de UNTRR către responsabilii europeni, am primit răspunsul prin care suntem informați că legislația europeană urmărește cadrul general cu privire la procedurile de control și sancțiunile în cadrul legislativ, fără să afecteze regulile naționale cu privire la emiterea sancțiunilor.

Totuși Comisia Europeană, prin intermediul unui Corp de experți alcătuit din experți reprezentanți ai statelor membre, a început inventarierea încălcărilor reglementărilor cu privire la timpul de conducere și la tahografe, în vederea unei aplicări mai egale a reglementărilor și pentru a preveni apariția discrepanțelor în aplicarea corectă și efectivă a prevederilor Reglementelor europene în diferite state membre. În final ne-a fost făcută recomandarea de a apela la autoritățile Ungare pentru abordarea cazurilor punctuale! Deșteaptă-te Române! Cred că ar trebui să fim în stare să facem o lege suficient de dură și să o aplicăm cu predilecție străinilor! Problema pare să fie, că autoritățile române vorbesc aceeași limbă doar cu operatorii români, așa că este mai ușor să îi amendeze pe ei. Este interesant că Ungurii reușesc să nu aplice legea atât de dur și propriilor firme, creând o discriminare – în avantajul transportatorilor din Ungaria, fără însă ca cineva din aparatul de stat să toarne pe cineva din interior pentru modalitatea de acțiune.

Am primit răspunsuri de la cabinetul domnului Antonio Tajani - vicepreședinte al Comisiei Europene și comisar pe transporturi, de la cabinetul domnului Jonathan Scheele, Comisia Europeană – Direcția generală pentru energie și transport, Direcția transport intern – politici de transport terestru, de la Autoritatea Națională de Transport din Ungaria, primele două conținând paragrafe identice, dar toate trei susținând aplicarea nediscriminatorie a reglementărilor europene în materie. Cu toate acestea Comisia Europeană, așa cum rezultă din scrisori și așa cum mi-a confirmat și domnul Enrico Grillo Paquarelli – Comisia Europeană, Director al Direcției Generale pentru Transport și Energie în cadrul unei întâlniri recente, Comisia Europeană analizează modalitatea de aplicare a reglementărilor legate de timpul de conducere și de tahograf.

Autoritățile din Ungaria ne rea-



mintesc de sprijinul acordat în perioada din 2007 în care autoritățile din România nu au eliberat carduri pentru tahografele digitale și ne asigură că intenționează să revizuiască Decretul guvernamental 57/2007 care stabilește amenzile promoționale de numai 50.000 forinți pentru depășirea timpului de conducere cu până la 6 minute, în ciuda cunoașterii notelor de ghidare ale Comisiei Europene cu privire la depășirea timpilor de conducere în vederea găsirii unui loc de oprire corespunzător.

În același timp autoritățile din România susțin că nu au păghii pentru urmărirea încasării amenzilor aplicate și nici nu au cum să procedeze la imobilizarea vehiculelor, deoarece legea română zice că un „proces verbal” devine executoriu la 15 zile de la înmănare, iar până atunci nu se poate lua nici o măsură de imobilizare. În Ungaria se poate.

Credeți că ungarilor se îmblânzesc sau că vor face o lege și mai dură, ca să ne învețe minte să nu ne mai plângem? Că, la ei, se pare că milităria funcționează!

Radu Dinescu,
Secretar General al UNTRR

SUMAR

• UNTRR INTERVINE, AUTORITĂȚILE RĂSPUND	
▪ UNTRR Intervine, Autoritățile Răspund -Problematica	pag. 5-7
• AUTORITĂȚI DEZINTERESATE, REVENDICĂRI DISPERATE	pag. 9-10
• A 60-A ANIVERSARE IRU	pag. 11-16
• Planul de acțiune al UE privind logistica transportului de marfă	pag. 17-19
▪ Evoluția principalelor valute 15 august - 15 septembrie 2008	pag. 20
▪ Prețul motorinei la pompă 15 septembrie 2008 (în euro)	pag. 20
▪ Roviniete prin UNTRR!	pag. 20
▪ Birourile regionale	pag. 21
▪ FUN INFO	pag. 21
▪ Truck ART	pag. 21
▪ Instruire șoferi: oportunitate sau frână pentru piață și recrutare?	pag. 22
• Flyer IRU - Poluatorul plătește	pag. 23-26
▪ Îmbunătățirea gestionării vitezei	pag. 27
▪ Publicații UNTRR	pag. 28-29
▪ Transport marfă: rutier versus cale ferată – schimbări modale în perspectivă?	pag. 30
▪ "Drumurile noastre toate"	pag. 30
▪ Cartea verde „către o nouă cultură a mobilității urbane”	pag. 31-34
▪ Info Utile	pag. 35-36
▪ Statistici	pag. 37
▪ Indici IRU	pag. 41
▪ Info SIAR	pag. 42-43
▪ Produse specifice transportului comercializate de UNTRR	pag. 44-45

UNTRR intervine, autoritățile răspund

PROBLEMATICA- INTERVENȚII

COMISIA EUROPEANĂ
Cabinetul Vicepreședintelui Antonio TAJANI
Șeful Cabinetului
Antonio PRETO

Bruxelles, 1 septembrie 2008
AP-SR-D(08)818

Stimate Dommule DINESCU,

Vă mulțumim pentru scrisoarea dumneavoastră din 2 iulie 2008 prin care ați făcut o reclamație privind practicile de implementare și amenzi impuse de poliția ungară asupra cărușilor români.

În primul rând, aș dori să vă atrag atenția asupra faptului că, în concordanță cu Articolul 19 al Regulamentului(CE) Nr. 561/2006, este responsabilitatea Statelor Membre să stabilească un sistem adecvat de penalități eficiente, proporționale, descurajante și nediscriminatorii aplicabile contravențiilor la Regulament, ca și celor la Regulamentul (EEC) Nr.3821/85.

Conform principiilor subsidiarității și proporționalității, Comisia Europeană stabilește numai regulile generale cu privire la proceduri de control și sancțiuni în cadrul legislativ, care nu trebuie să afecteze regulile naționale cu privire la răspunderea pentru contravenția dovedită.

Comisia Europeană, asistată de un Comitet Consultativ format din experți ai Statelor Membre, a început activitatea de clasificare a contravențiilor la regulile referitoare la orele șoferilor și tabograf. Se intenționează ca acest cadru general să armonizeze practicile de aplicare în cadrul Comunității și să promoveze o aplicare mai uniformă a regulilor, pentru a ajuta la prevenirea discrepanțelor apărute în aplicarea unei implementări corespunzătoare și eficiente a prevederilor acestor Regulamente în diferite State Membre.

Mai mult, doresc să vă informez că organismele de legătură intra-comunitară sunt stabilite în fiecare Stat Membru pentru a asigura comunicarea informațiilor relevante. Puteți găsi detaliile de contact relevante pentru toate organismele de legătură intra-comunitară în fiecare Stat Membru pe website-ul Europei,

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/index_en.htm

Cu sinceritate,

Antonio PRETO



EUROPEAN COMMISSION
Cabinet of Vice President Antonio TAJANI
Head of Cabinet
Antonio PRETO

Bruxelles, 1 Septembrie 2008
AP-SR-D(08)818

Dear Mr DINESCU,

Thank you for your letter of 2nd July 2008 by which you have raised a complaint about the enforcement practices and fines imposed by the Hungarian police on Romanian hauliers.

First, I should like to draw your attention to the fact that, in accordance with Article 19 of Regulation (EC) No. 561/2006, it is the responsibility of Member States to establish an appropriate system of effective, proportionate, dissuasive and non-discriminatory penalties applicable to infringements of the Regulation, as well as those of Regulation (EEC) No. 3821/85.

Compliant to the principles of subsidiarity and proportionality the European Commission provides only general rules concerning control procedures and sanctions within the legislative framework, which should not affect national rules concerning the burden of proof.

The European Commission, assisted by an Advisory Committee, composed of experts from Member States has started work on categorising infringements of the drivers' hours and tachograph rules. This broad framework is intended to harmonise enforcement practices throughout the Community and, to promote a more even application of the rules, to help prevent discrepancies arising in the application of proper and effective enforcement of the provisions of those Regulations in different Member States.

Furthermore I would like to inform you that the bodies for intra-community liaison are established in every Member State to ensure the communication of relevant information. You can find the relevant contact details for all the intra-community liaison bodies in every Member State on the Europa website,

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/index_en.htm

Yours sincerely

Commission européenne, B-1049 Bruxelles / European Commission, B-1049 Brussels - Belgium. Telephone: (32-2) 299 11 11. Office: 0035, 12004. Internet: <http://ec.europa.eu> Fax: (32-2) 299 00 00.
E-mail: antonio.preto@ec.europa.eu



National
Transport
Authority
Central Office

4 2386
09 88

Budapest, .. August, 2008

National Union of Road Hauliers
From Romania

Subject: information
Reference number: 3467/1/2008

Sr. Ienăchiță Văcărescu nr. 60
Sector 4, cod 040157,
București Romania

Mr. Radu Dinescu
Secretary General

Budapesta, august 2008

UNTRR
Ienăchiță Văcărescu 60
Sector 4, București
Att. Domnului Radu Dinescu
Secretar General

Dear Mr. Dinescu,

Referring to your letter ref. number 1788 sent to the Ministry of Transport, Telecommunication and Energy of Hungary I can inform you as follows:

On the territory of the Republic of Hungary at the moment three authorities are performing checks regarding companies dealing with road transport of passengers and goods. Namely they are customs authority, the police and the transport authority.

The authorities empowered by law carry out their activity as enforcement bodies. The purpose of checks is to make domestic and foreign companies taking part in road transport to comply with the rules of road safety, to make drivers and employers show adequate competition behavior on the market. The authorities intend - as do the authorities of Romania - to do their task in accordance with the expectations of the European Union.

The leaders of the authorities, in accordance with the requirements of the European Union, demand from their employees to perform checks in a non-discriminative manner. It is characteristic to the activity of the authorities to use effective, proportionate and dissuasive sanctioning practice, exceptionally against companies and participants of the market violating rules.

President
H-1058 Budapest, Tettezőktér 38. Phone: +36 1 373 1410 Fax: +36 1 373 1453 Internet: www.ah.h

Hungary, as well as Romania is member of the Committee of the European Union dealing with implementation of Regulation (EC) No 561/2006. The possibility was given for conciliation.

During the introduction of digital tachograph in the Working Group (at the MIDT forum) the Hungarian Republic was among the first countries voting for the temporary acceptance of driving without driver card for the Romanian Republic and Bulgarian Republic. Moreover the Hungarian Republic in order to provide assistance handed over to the representatives of the Romanian Republic and Bulgarian Republic the address-list of the Hungarian digital tachograph workshops, which provided solution for activating and calibrating vehicle units (VU) for the Romanian and Bulgarian hauliers.

The social rules relating to road transport, Regulation (EC) No 561/2006, Directive 2006/22/EC, Council Regulation (EEC) No 3821/85, Guidance Note No. 1 are naturally well known for the Hungarian authorities and they are applied in their daily work.

According to paragraph 3) point (a) of the guidance note 1 when assessing the legitimacy of the deviation on the basis of Article 12 all circumstances must be examined carefully by an enforcer including a history of driver's driving records to establish the pattern of driver's performance and verify whether the driver normally complies with driving and rest time rules, and that the deviation is exceptional.

From the 7th of February 2008 the Romanian (RRA) and Hungarian (National Transport Authority, NKH) authorities hold two times a month consolidated checks, these are very convenient for getting mutually familiar with checking methods and trust building.

The unified application of the governmental decree 57/2007. (III.31.) for domestic and foreign hauliers itself can guarantee non discriminatory sanctioning.

At the same time I inform you that the Ministry is planning to review the governmental decree No. 57/2007. (III.31.) about procedures of imposing fines, taking into account the feedback and reflections of domestic and foreign stakeholders regarding application of the governmental decree.

The Hungarian authorities in the future as well are open for resolution of the problems arising in order to assure conditions of the expected quality in road transport sector.

Yours sincerely,

Zoltán Csaba Horváth




Autoritatea Națională de Transport
Biroul Central

Stimate Domnule Dinescu,
Referitor la scrisoarea dumneavoastră nr. 1788 transmisă
Ministerului Transportului, Telecomunicației și Energiei din
Ungaria, vă informez după cum urmează:

Pe teritoriul Republicii Ungaria în prezent există trei
autorități care efectuează controale privind companiile care
desfășoară transporturi rutiere de pasageri și mărfuri. Și
anume autoritatea vamală, poliția și autoritatea de trans-
port.

Autorități împuternicite prin lege să-și desfășoare ac-
tivitatea lor în calitate de organisme de implementare. Scopul
verificărilor este acela de a se asigura respectarea regulilor
privind siguranța rutieră de către companiile naționale și
străine care efectuează transporturi rutiere, și de a dezvolta
un comportament competițional adecvat al șoferilor și pa-
tronilor pe piață. Autoritățile intenționează - ca și cele din
România - să-și facă datoria conform așteptărilor Uniunii
Europene.

Conducătorii autorităților, în conformitate cu cerințele
Uniunii Europene, solicită angajaților săi să efectueze
verificări într-o manieră nediscriminatorie. Este caracteris-
tic activității autorităților să utilizeze practici sancționatorii
eficiente, proporționale și descurajante, mai ales împotriva
companiilor și participanților care nu respectă reglementările
pieței.

Ungaria, ca și România, este membră a Comitetului
Uniunii Europene care se ocupă cu implementarea Regula-
mentului CE nr.561/2006. Posibilitatea pentru consultare
există.

În perioada introducerii tahografului digital în cadrul
Grupului de Lucru (la forumul Monitorizarea Implementării
Tahografului Digital - MIDT) Ungaria a fost printre primele
țări care a votat pentru acceptarea temporară a conducerii
autovehiculului fără cardul șoferului pentru România și Bul-
garia. Mai mult Ungaria, în vederea acordării de asistență,
a înmănat reprezentanților României și Bulgariei o listă
cu adresele atelierelor unghurești pentru tahografele digitale,
furnizând soluția pentru activarea și calibrarea unităților
autovehiculelor pentru transportatorii români și bulgari.

Reglementările sociale referitoare la transportul rutier,
Reglementarea CE nr.561/2006, Directiva 2006/22/CE,
Reglementarea Consiliului CEE nr.3821/85, Nota de Ori-
entare nr.1 sunt în mod firesc foarte bine cunoscute de către
autoritățile ungare și sunt aplicate în munca lor zilnică.

În conformitate cu paragraful 3) punctul (a) al Notei de
Orientare nr.1 atunci când evaluează legitimitatea derogării
pe baza articolului 12, toate situațiile trebuie să fie examinate

cu atenție de către o autoritate de executare, inclusiv un istoric al înregistrărilor duratelor de conducere ale conducătorului auto și pentru a verifica în ce măsură conducătorul auto respectă în mod normal normele referitoare la durate de conducere și de repaus și în ce măsură derogarea are un caracter excepțional.

Începând cu 7 februarie 2008, Autoritatea de Transport Rutieră din România (RAR) și cea din Ungaria (NKH) au efectuat de două ori pe lună verificări combinate, foarte convenabile pentru familiarizarea reciprocă cu metodele de verificare și sporirea încrederii.

Aplicarea uniformă a decretului guvernamental 57/2007. (III.31.) atât pentru transportatorii naționali și cât și cei internaționali poate garanta sancționarea nediscriminatorie.

În același timp vă informez că Ministerul are în vedere revizuirea decretului guvernamental nr.57/2007.(III.31.) privind procedurile de impunere a amenzilor, având în vedere reacțiile și reflecțiile investitorilor interni și străini privind aplicarea decretului guvernamental.

Autoritățile ungare sunt deschise în continuare pentru rezolvarea problemelor care apar în vederea asigurării condițiilor la calitate dorită din cadrul sectorului transportului rutier.

Al dumneavoastră sincer,

Zsolt Csaba Horvath

Furthermore I would like to inform you that the bodies for intra-community liaison are established in every Member State to ensure the communication of relevant information. You can find the relevant contact details for all the intra-community liaison bodies in every Member State on the Europa website,

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/index_en.htm


Syabolcs SCHMIDT
Head of Unit

COMISIA EUROPEANĂ
Direcția Generală pentru Energie și Transport
Direcția E-Transport Intern
Politica de transport terestru

Bruxelles,
TREN/E1/PCH/afd/D(2008) 433681

Dlul R.DINESCU
Secretar General
Uniunea Națională a Transportatorilor
Rutieri din România
Str.Ienăchită Văcărescu nr.60, sector 4
040157 București
ROMÂNIA

Subiect: *Inspecțiile companiilor de transport românești în Ungaria*

Stimate Dle DINESCU,

Vă mulțumesc pentru scrisoarea dv. din 11 iulie 2008, adresată Dlui Scheele, în care dv. atrăgeți atenția asupra dificultăților pe care companiile de transport românești le-au întâmpinat atunci când au fost controlați în Ungaria. Dl.Scheele m-a rugat să răspund scrisorii dv.

Aș dori să confirm că, în conformitate cu Articolul 19 al Reglementării (CE) nr.561/2006, este responsabilitatea Statelor membre să stabilească un sistem de penalități eficiente, proporționale, disuasive și ne-discriminatorii aplicabile contravențiilor la Regulament, ca și celor la Regulamentul (EEC) Nr.3821/85.

Conform principiilor subsidiarității și proporționalității, Comisia Europeană stabilește numai regulile generale cu privire la proceduri de control și sancțiuni în cadrul legislativ, care nu trebuie să afecteze regulile naționale cu privire la problema penalităților.

Comisia Europeană, asistată de un Comitet Consultativ format din experți ai Statelor Membre, a început activitatea de clasificare a contravențiilor la regulile referitoare la orele șoferilor și tabograf. Se intenționează ca acest cadru general să armonizeze practicile de aplicare în cadrul Comunității și să promoveze o aplicare mai uniformă a regulilor, pentru a ajuta la prevenirea discrepanțelor apărute în aplicarea unei implementări corespunzătoare și eficiente a prevederilor acestor Regulamente în diferite State Membre.

Totuși, dacă există vreo îndoială privind corectitudinea unei penalități date sau vreunui tratament individual, vă sfătuim să lansați un recurs la autoritățile ungare respective.

Mai mult aș dori să vă informez că organisme de legătură intracomunitare sunt înființate în fiecare stat membru pentru a asigura o comunicare a informațiilor importante. Puteți găsi detaliile privind contactele respective pentru toate organismele de legătură intracomunitare în fiecare stat membru pe website-ul european: http://ec.europa.eu/transport/road/policy/index_en.htm.

Syabolcs SCHMIDT
Șeful Unității



EUROPEAN COMMISSION
DIRECTORATE-GENERAL FOR ENERGY AND TRANSPORT
DIRECTORATE E - Inland Transport
Land transport policy

11 SEF. 2008

Bruxelles,
TREN/E1/PCH/afd/D(2008) 433681

Mr R. DINESCU
Secretary General
National Union of Road Hauliers
from Romania
Str. Ienăchita Văcărescu nr 60,
sector 4
040157 Bucuresti
ROMANIA

Subject: **Inspections of Romanian transport companies in Hungary**

Dear Mr DINESCU,

Thank you for your letter dated 11th July 2008 addressed to Mr Scheele, in which you draw the attention to difficulties that Romanian transport companies have encountered when being controlled in Hungary. Mr Scheele has asked me to reply your letter.

I would like to confirm that in accordance with Article 19 of Regulation (EC) No. 561/2006, it is the responsibility of Member States to establish an appropriate system of effective, proportionate, dissuasive and non-discriminatory penalties applicable to infringements of the Regulation, as well as those of Regulation (EEC) No. 3821/85.

Compliant to the principles of subsidiarity and proportionality the European Commission provides only general rules concerning control procedures and sanctions within the legislative framework, which should not affect national rules concerning the issue of penalties.

The European Commission, assisted by an Advisory Committee, composed of experts from Member States has started work on categorising infringements of the drivers' hours and tachograph rules. This broad framework is intended to harmonise enforcement practices throughout the Community and, to promote a more even application of the rules, to help prevent discrepancies arising in the application of proper and effective enforcement of the provisions of those Regulations in different Member States.

However, should there be any doubts about the appropriateness of an issued penalty on an individual treatment, you are kindly advised to launch an appeal with the relevant Hungarian authorities.

Commission européenne, B-1049 Bruxelles / European Commission, B-1049 Brussels - Belgium. Telephone: (32-2) 298 11 11. Office: DM 24 (23/04). Telephone: direct line (32-2) 2981913. Fax: (32-2) 2982166.

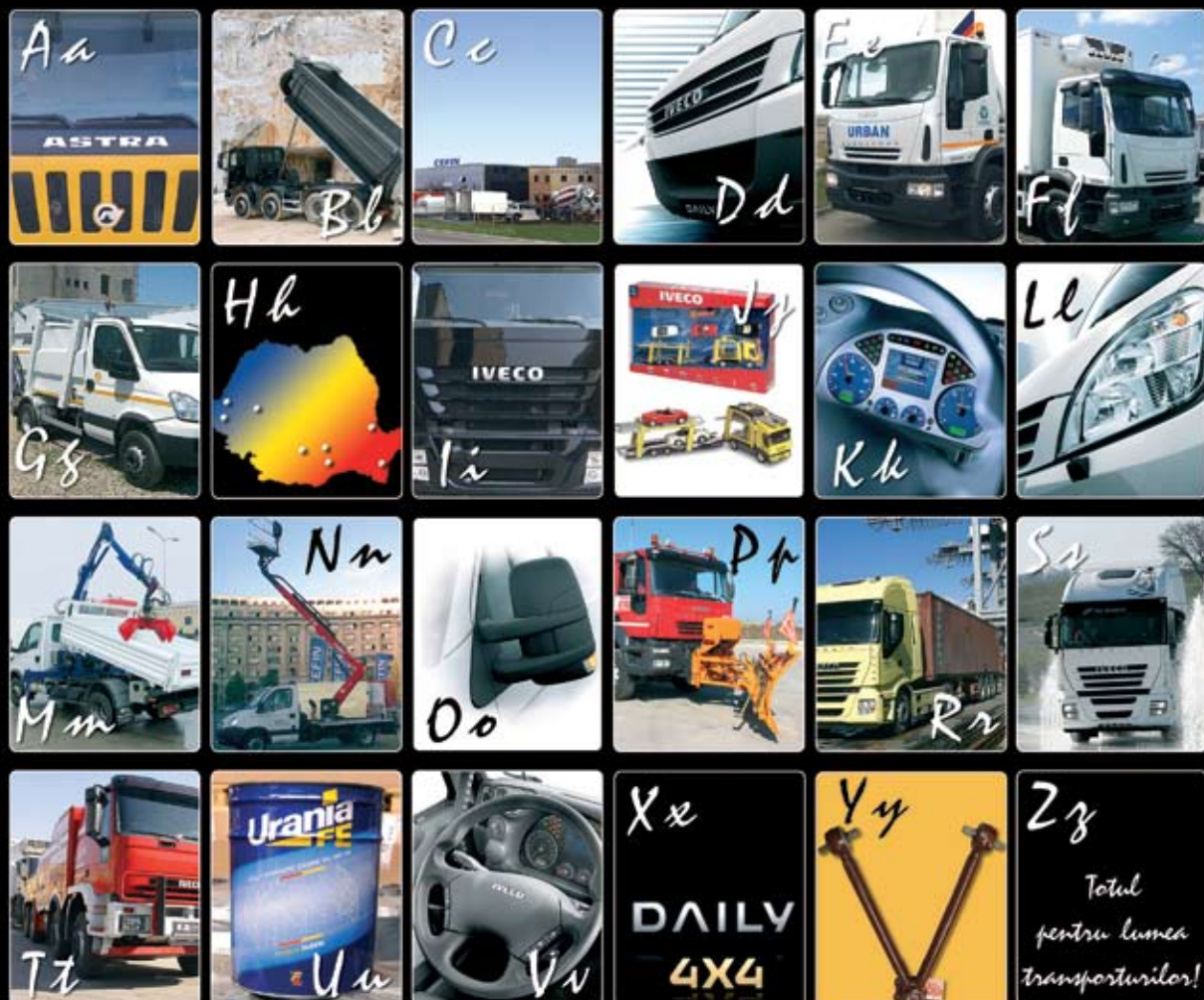
E-mail: philippe.cherrieux@ec.europa.eu

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 IJEN S.A.
IVECO
CAPITAL

AUTORITĂȚI DEZINTERESATE, REVENDICĂRI DISPERATE



Consiliul Național Rutier a organizat la sfârșitul lunii septembrie la hotel Howard Johnson un eveniment de presă la care au participat jurnaliști ai mass media centrală interesați de transporturile rutiere și reprezentanți ai asociațiilor fondatoare a CNR din a cărui componență au făcut parte și au luat cuvântul Ion Lixandru – vicepreședinte UNTRR, Ctin Isac - vicepreședinte UNTRR, Dragoș Anastasiu – președinte ACPR, Augustin Hagi – președinte FORT și Ctin Ghienea – reprezentant ARTRI. Aceștia au anunțat la unison mărirea de peste 20% ale tarifelor de transport rutier iar asta din cauza prețurilor mari la combustibil dar și a timpului pierdut pe drum datorită situației jalnice în care se află infrastructura din România.

Consiliul Național Rutier este un organism independent care reunește toate asociațiile patronale importante din România din domeniul transporturilor rutiere și este un principal garant al transportatorului în relația sa cu autoritățile române. **CNR** a hotărât ca, începând cu 2008, să răspundă tot mai ferm și prin acțiuni radicale comportamentului și atitudinii pline de indiferență de care dau dovadă toți cei care administrează atât legislativ cât și

operațional sistemul de infrastructură rutieră din România. **Unde sunt banii noștri?** reprezintă demersul oficial pe care CNR l-a inițiat constant de la începutul acestui an în numele tuturor asociațiilor și patronatelor din transporturi cu scopul de a reglementa și în al doispnezecelea ceas situația extrem de critică în care se află transportatorul și transportul rutier din România. Demers care nu a dat nici un fel de rezultat. Dimpotrivă! Aceste intenții ale **CNR** de a îmbunătăți și schimba în folosul său și al întregului sistem rutier per ansamblu, sistem de care este direct și strâns legată economia românească, au fost tratate ca niște simple întâlniri urmate nici măcar de promisiuni.

„Se face în curând un an de când ne străduim să avem din partea statului român un răspuns favorabil la solicitările care privesc transportatorul român, revendicările sale și drepturile pe care acesta trebuie să le aibă. În timp ce prețul petrolului a scăzut simțitor atingând un procent de peste 50%, valoarea de trazație a combustibilului în România a crescut și este în continuare ridicată. Rovinieta – taxa obligatorie - este încasată de CNADNR însă banii încasați rămân la discreția deciziei acestei societăți co-

merciale fără să se cunoască destinația lor finală și în ce scop/mod au fost utilizați. În cei 19 ani de la funcționare, CNADNR indiferent de forma ei de organizare, societate tot timpul aflată în subordinea Ministerului Transporturilor, nu a produs decât 160 km de autostradă către Constanța și 15 km în continuarea centurii orașului Pitești, și a refăcut de două sau chiar de trei ori autostrada București – Pitești de la km 22 la km 44 fără ca cineva să întrebe de ce și cine plătește. În nici un alt stat democratic din lume nu se întâmplă ce se întâmplă la noi în țară cu transportatorul român. Suntem duși cu vorba de atâta vreme pentru ca în final să nu ni se mai răspundă nici măcar la adresele oficiale pe care le trimitem guvernului. Iar asta datorită dezinteresului pe care îl are ministerul și guvernul față de noi – motor al economiei dar și cei mai taxați și impozitați oameni din mediul de afaceri - și al respectului pe care aceștia îl așează la tot pasul. Am constituit ședințe de lucru comune cu ei, am purtat negocieri intense, am venit cu propuneri concrete de rezolvare a lucrurilor și acum nici nu mai stau de vorbă cu noi. Nici nu ne mai bagă în seamă. Pentru noi e clar că această cale a dialogului civilizată nu este calea soluționării. Vom recurge la ceea ce merită pentru a pune în mișcare lucrurile”, a declarat Ion Lixandru, vicepreședinte UNTRR.

Dacă în orice alt stat membru al UE taxele la combustibil se aplică cu măsură astfel încât prețul final al combustibilului să se păstreze în limite de preț rezonabile, la noi în țară situația se prezintă cu totul diferit, costul pe care transportatorul român este obligat să-l platească în final fiind unul cu adevărat de monopol (a se vedea profitul Petrom...pur și simplu dezarmant!).

Studiile comandate de IRU au concluzionat că orice penalitate asupra transportului rutier, precum multe impunerii fiscale, reglementări sociale și administrative la care este supus transportatorul român, toate acestea

constituie o penalitate mai mare asupra economiei românești în ansamblu. De fapt, aceste studii au concluzionat că pentru fiecare 1 Euro irosit prin costuri de transport rutier suplimentare, economiile țărilor G7 pierd 2 Euro prin oportunități ratate de afaceri. Pentru țări ca România, cifra este de 1 la 20 Euro!

Cererile transportatorului român au rămas și la acest moment nerezolvate:

1. Eliminarea plății rovinietei pentru drumurile naționale.

2. Taxă de înmatriculare 0 pentru vehiculele comerciale Euro 4 și Euro 5.

3. Asigurarea transparenței colectării accizelor din carburant și monitorizarea de către asociațiile patronale din transporturi a utilizării acestora pentru întreținerea și construcția de drumuri și legiferarea acesteia.

4. Taxă locală - modificarea Ordonanței nr. 155/2007 pentru modificarea alineatelor 4 și 5 ale art. 263 din Legea nr. 571 privind Codul fiscal, pentru păstrarea formei și nivelului de impunere din 2007.

5. Rambursarea TVA-ului în cel mult 30 zile de la solicitare.

6. Elaborarea cadrului legislativ coerent pentru desfășurarea în cele mai bune condiții a activității de transport rutier în România.

7. Desemnarea în consiliul de administrație și de conducere în organismele subordonate Ministerului Transporturilor – specifice transporturilor rutiere: ARR, RAR, CNADNR, a reprezentanților asociațiilor patronale din transporturi.

8. Eliminarea totală a restricțiilor de circulație a camioanelor, cu excepția cazurilor de forță majoră definite de lege.

9. Amenajarea parcărilor la standarde europene.

10. Eliminarea segmentelor de drum cu portanță inferioară față de portanța drumului european. Sunt acceptate variantele ocolitoare în parcurs egal și portanță echivalentă.

11. Obligatorietatea furnizorilor de mărfuri divizibile la cântărirea omologată a camioanelor și sancționarea

egală cu a transportatorilor în cazurile de depășire.

12. Eliminarea AST-urilor pentru mărfurile divizibile.

13. Constituirea corpului de lectori și examinatori independent pentru pregătirea profesională specifică.

14. Eliminarea completă a taxei de mediu asimilată la taxe de înmatriculare.

15. Întărirea controlului fiscal la operatorii de transport cu risc și sancționarea autorităților tolerante.

16. Simplificarea procedurilor de concediere pentru creșterea competitivității pieței muncii.

17. Înființarea organismului unic de control.

18. Limitarea pe perioadă determinată a capacității de transport rutier de marfă.

19. Actualizarea distanțelor tarifare în raport cu noua rețea rutieră.

20. Facilitarea obținerii operative de permise de muncă în România și eliberarea acestora către județul solicitant.

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.

A 60-A ANIVERSARE IRU

In 1948 - exact acum 60 ani - UNIUNEA INTERNAȚIONALĂ A TRANSPORTULUI RUTIER (IRU)

a fost înființată în parteneriat cu ONU pentru a fi motorul reconstrucției Europei având ca misiune reunirea operatorilor de transport, dezvoltarea transportului rutier internațional, precum și facilitarea posibilităților legături economice și sociale.

IRU (www.iru.org), prin intermediul celor 180 de asociații naționale din 74 țări, reprezintă și promovează întregul sector de

transport rutier - operatori de autocare, taxiuri și camioane, care dețin de la parcuri importante de autovehicule până la șofer-patroni - în toate organismele internaționale și naționale ale căror decizii afectează transportul

rutier.

Pe măsură ce ne confruntăm din ce în ce mai mult cu probleme privind

pean, Dl. Mathieu Grosch, Dna Zita Gurmai și Dl. Ari Vatanen au găzduit, imediat după reuniunea Comitetului

Parlamentului European Transport și Turism (PE TRAN), cea de-a 60-a Aniversare a IRU, reunind peste 160 de invitați din Consiliul, Comisia și Parlamentul UE, jurnaliști și asociații membre IRU, pentru a discuta opțiunile și cele mai potrivite răspunsuri prezente ale transportului în UE, inclusiv cererea economică sporită pentru transportul rutier, furnizarea de energie, mobilitatea durabilă a oame-

nilor și mărfurilor și impactul asupra mediului.

Redăm mai jos discursurile principalelor participanți la această ceremonie.



De la stânga la dreapta: Delegatul General IRU, Michael Nielsen, Membrul Parlamentului European, Mathieu Grosch, Membrul Parlamentului European, Zita Gurmai, Președintele IRU, Janusz Laczny, Directorul General Adjunct al DG TREN, Zoltán Kazatsay, și Johann Friedrich Colsman, Membru al Cabinetului Comisionarului Tajani.

furnizarea de energie, mobilitate și impactul nostru asupra mediului, devine crucială gândirea viitorului, examinarea opțiunilor noastre și cooperarea pentru a afla răspunsuri.

Membrii Parlamentului Euro-

.....

„EVOLUȚIA CERERII TRANSPORTULUI ȘI REGLEMENTĂRILE PRIVIND TRANSPORTUL” - Discursul Dlui Janusz Laczny, Președintele Uniunii Internaționale a Transportului Rutier

Stimați Membri ai Parlamentului European, Distingși Oaspeți, Doamnelor și Domnilor,

Mai întâi de toate permiteți-mi să mulțumesc gazdelor noastre și membrilor Parlamentului European, Mathieu Grosch, Zita Grumai și Ari Vatanen. Este o mare onoare pentru Uniunea Internațională a Transportului

Rutier (IRU), și pentru mine, în calitate de Președinte ale acestei organizații, să sărbătorim cu dumneavoastră succesul celor 60 de ani ai IRU. De asemenea doresc să mulțumesc Domnului Colsman din partea Cabinetului Comisiei Europene, Vicepreședintele și Comisionarul Transportului și Energiei Dlui Tajani care și-a împărtășit gândurile cu noi în această seară. Mulțumesc de asemenea reprezentanților organizațiilor membre IRU dintre care mulți au traversat Europa pentru a veni aici. Și un foarte mulțumesc tuturor celorlași care s-au alăturat sărbătorii noastre. Dar în



Președintele IRU, Janusz Laczny

spatele simplului fapt de sărbătoare, speranța mea este ca schimbul de opinii din această seară să declanșeze o dezbatere creatoare și să continue dincolo de această seară.

Aflându-mă aici, în Parlamentul European din Bruxelles, unde se iau hotărârile care au efect asupra tuturor europenilor, aș dori să vă vorbesc despre evoluția cererii de transport și reglementările acestuia.

În timp ce evoluția cererii de transport este munca oamenilor de știință și cea a reglementărilor de transport este în sarcina politicianilor, permiteți-mi, în calitate de operator de transport, în calitate de cadru universitar și Președinte IRU să vă expun punctul meu de vedere privind aceste importante aspecte.

Înainte de aceasta, vă rog să-mi permiteți să subliniez faptul că IRU s-a înființat acum 60 de ani pentru a lucra în parteneriat cu Comisia Economică a Națiunilor Unite pentru Europa (CEE-ONU) pentru a dezvolta și pune în aplicare instrumentele cheie privind comerțul multilateral ONU și facilitarea transportului rutier care a permis reconstrucția Europei sfâșiate de război! Membrii fondatori ai IRU au avut viziunea corectă în 1948 și este menționată clar în Statutul IRU și este prinsă în sloganul de astăzi al IRU „Să lucrăm împreună pentru un viitor mai bun”. A fost intenția noastră, încă de pe atunci, așa după cum este și astăzi, de a fi o organizație credibilă pentru a lucra într-un adevărat parteneriat public-privat pentru realizarea obiectivelor comune.

Transportul rutier are exact 100 de ani. Transportul rutier internațional modern, pe de altă parte, a început numai după cel de-al Doilea Război Mondial, acum 60 de ani! În pofida acestei istorii scurte, dar poate datorită energiei tineretii, 60 de ani pe drumuri, autobuzele, autocarele, taxiurile și camioanele au devenit nu numai adevărații promotori ai comerțului și turismului în întreaga lume, dar de asemenea au devenit cel mai eficient motor al progresului social și economic de pretutindeni, inclusiv din Europa.

Din 1948, prin rețeaua sa globală de 180 membri din 74 țări, IRU a promovat interesele milioanei de operatori rutieri de pasageri și mărfuri pentru a interconecta oamenii, afacerile și

piețele din toată lumea.

Astăzi, rezultat al globalizării, colapsul fostei Uniuni Sovietice, precum și trecerea decisivă spre piața capitalistă a Chinei și Indiei, aproximativ alte 1,5 miliarde de muncitori noi au intrat pe piața globală și a forței de muncă, dublând-o în acest fel.

În pofida schimbării majore, din păcate guvernele întreprind foarte puțin pentru a pune în aplicare măsurile necesare pentru a reflecta schimbarea schemelor de mobilitate și a proceselor de producție, rezultând noi scheme de turism și comerț și mai presus de toate, lanțuri logistice.

Permiteți-mi să vă explic, cu un foarte simplu exemplu, cum procesele de afaceri, drept rezultat al globalizării, schimbă procesele de producție și astfel evoluția cererii pentru transport.

Pentru a bea o simplă ceașcă de cafea la cafenea, la prețurile pieței de astăzi, este nevoie de eforturile colaborative a 29 companii din 18 țări.

Dacă 29 companii sunt necesare pentru o ceașcă de cafea, vă puteți imagina cât este necesar în termeni de transport și logistică pentru a produce ceva mai complex cum ar fi un computer sau un DVD player?

Pentru a fabrica o mașină, de exemplu, este nevoie de 10.000 furnizori... fiecare dintre ei având proprii furnizori!

Datorită unicei sale capacități „ușă-în-ușă”, transportul rutier este singurul mod de transport capabil să interconecteze cu toate celelalte afaceri. Astfel evoluția cea mai importantă a transportului rutier, datorită creșterii competiției rezultând din globalizare, este aceea că nu mai este doar un simplu mod de transport sau distribuție. Mai degrabă, transportul rutier a devenit un instrument vital de producție în toate economiile și motorul progresului economic, social și de mediu.

Același lucru este valabil pentru serviciile cu taxiuri, autobuze și autocare, care sunt cele mai sigure, mai prietenoase pentru mediu și în multe cazuri alternativa cea mai convenabilă pentru societățile noastre moderne de a realiza o mobilitate durabilă.

Pentru a înțelege mai bine evoluția cererii de transport marfă, este necesar să înțelegem că globalizarea, care este rezultatul mișcării libere a oamenilor,

mărfurilor, serviciilor și capitalului nu numai în Europa dar în toată lumea, înseamnă mai presus de toate întreprinderea tuturor activităților la cea mai bună locație, producerea celor mai bune produse și negocierea în cele mai bune condiții posibile din punct de vedere economic, social și fiscal.

Un exemplu bun este China care a devenit nu numai o piață mare, ci fabrica întregii lumi. Aproximativ 75% din mărfurile vândute cu amănuntul pe principalele piețe ale lumii sunt produse în China și transportate în special în containere pe mare. Această evoluție are astfel un impact dramatic asupra transportului. În prezent, porturile principale sunt complet saturate!

Ar trebui să ne aducem aminte că globalizarea a început acum 700 ani de către țările care aveau flote maritime și acces direct la mare și în ultimii 200 ani de către companiile multinaționale. În prezent, datorită deschiderii piețelor și utilizării pe scară largă a Internetului, fiecare dintre noi este un actor al globalizării și fiecare dintre noi este deja în colaborare sau în competiție cu cineva din lume! De aceea transportul rutier, care este întotdeauna și pretutindeni la dispoziția oricui, are un nou rol major de jucat în economia globală.

De fapt, transportul rutier, în timpul aceleiași perioade, datorită calității ridicate a serviciilor sale de transport și în special datorită calității sale unice de serviciu „ușă-în-ușă”, este singurul mod de transport capabil nu numai să transporte din China în Europa, dar să interconecteze toate afacerile prin coridoare de transport din Asia către fiecare piață principală din lume.

Nu trebuie să uităm că într-o economie modernă 85% din transportul rutier de mărfuri se desfășoară la distanțe mici, sub 150 kilometri, și că numai 0,9% din operațiunile de transport sunt efectuate peste 1.000 kilometri. Mai mult, transporturile interne înregistrează 90-95% din toate mișcărilor transportului rutier, în timp ce transportul internațional înregistrează aproximativ 5-10% în majoritatea țărilor.

Globalizarea nu înseamnă în mod neapărat transport pe distanțe lungi. Dar ai nevoie de o destinație pentru a termina cursa, ca un fir electric, pentru a permite dezvoltarea comerțului și interacțiunea afacerilor de-a lungul

acestui itinerariu.

Luând în considerare această nouă evoluție a turismului, comerțului și transportului global, toată lumea ar trebui să recunoască rolul vital și de neînlocuit al transportului rutier.

De aceea, având în vedere că transportul rutier este cel mai reglementat mod de transport ar trebui acordată o prioritate și mai mare facilitării, dezvoltării și securității transportului rutier, care reprezintă coloana vertebrală a mobilității cetățenilor și motorul economiei.

Viziunea interconectării lumii globalizate utilizând transportul rutier a fost sprijinită și promovată în numeroase conferințe ministeriale din afara Europei, de ex. Conferința Euro-Asiatică a Miniștrilor de Transport care a avut loc la Beijing în 2005 și din nou în 2007 la Varșovia, și confirmată încă odată, de 30 de Miniștri sau Reprezentanți ai Miniștrilor la Istanbul în luna mai care a trecut.

Este clar din cele de mai sus că statele europene care nu fac parte din Uniunea Europeană, precum și cele din Asia fac tot ce le stă în putință nu numai pentru a răspunde cererii noi de transport, ci și pentru a încuraja dezvoltarea transportului rutier prin punerea în aplicare a reglementărilor care facilitează mai degrabă decât penalizează transportul rutier, pentru a permite dezvoltarea în aceste regiuni. Ei recunosc foarte bine că orice penalizare adusă transportului rutier devine o penalitate și mai mare asupra economiei în ansamblul său.

Ei au recunoscut repede că transportul rutier de pasageri oferă mobilitate durabilă pentru toți, precum și o mai bună calitate a vieții, și, deci, ei promovează transportul colectiv privat de pasageri cu autobuzele, autocarele și taxiurile.

Totuși, dacă comparăm evoluția cererii pentru transport și evoluția reglementărilor cu impact asupra transportului rutier în Uniunea Europeană, suntem obligați să ne întrebăm dacă acest fapt fundamental, și anume că transportul rutier este un instrument de producție vital, este pe deplin înțeles aici în Europa – chiar dacă nimeni nu pune la îndoială rolul transportului rutier de a aduce prosperitate pentru Europa în ultimii 60 de ani.

Acest fapt este de deplin reflectat

în politicile și legislația adoptată pentru industria transportului rutier la vecinii noștri care nu fac parte din UE din Europa și în contrapartidă Asia și America. Experiența și tratamentul lor fundamental diferit de reglementare trebuie să ne facă să ne îndoim de faptul că aceste adevăruri care sunt în mod general evidente sunt pe deplin înțelese sau acceptate de diferitele instituții la Bruxelles. Mai mult, trebuie să ne întrebăm dacă este înțeles sau acceptat de majoritatea acelor politicieni care sunt mențiți să aperse interesele economice ale Europei, respectiv ale țărilor lor și mai important ale cetățenilor lor!

Dacă transportul rutier, așa după cum a fost demonstrat, este atât de vital pentru bunăstarea economică, socială și a mediului și progresul viitor al tuturor economiilor, este responsabilitatea noastră și chiar datorită de a pune următoarele întrebări privind evoluția reglementărilor în Europa cu impact asupra transportului rutier:

1. În timp ce transportul rutier este pe departe cel mai reglementat mod de transport din Europa, de ce factorii de decizie sunt atât de indecizi să-i aplice instrumentele de facilitare corespunzătoare?

2. De ce este transportul maritim, care a fost pe deplin liberalizat ca și transportul rutier, are foarte puține reglementări privind operațiunile sale?

3. De ce toate reglementările UE pentru transportul rutier au singurul scop de a limita, restricționa, penaliza sau interzice operațiunile sale, în comparație cu transportul aerian unde toate reglementările se concentrează asupra celor opt „Libertăți” aviatice?

Totuși, este evident că tocmai aceste opt Libertăți care au permis transformarea fostelor companii aeriene naționale monopoliste în structuri monopoliste și mai mari sau chiar carteluri, denumite în mod diplomatic de către companiile aeriene „Alliance” sau „Star Alliance” etc.

Consecința acestei situații este clară: exact aceste structuri monopoliste enorme sau carteluri impun, pretutindeni, fără controlul statului, regulile lor, nu numai față de clienții lor, dar de asemenea și partenerilor lor, cum ar fi Spanair. Exact aceste monopoluri enorme obligă companii cum ar fi Spanair să facă economii peste tot, inclusiv

verificarea avioanelor și utilizarea până la 30 de ani a avioanelor, care conduc în final la recente catastrofe aeriene.

Din contră, este bine știut, și pot confirma, că nici un camion, autocar, angajat în transportul internațional nu este mai vechi de cinci sau șase ani, cu inspecțiile tehnice regulate efectuate nu numai de către companie, dar de asemenea și controlul complet în trafic de către autoritățile competente.

4. De ce un șofer american de camion poate conduce maximum 11 orele pe zi după 10 ore de odihnă, sau un maxim de 74 ore într-o perioadă de 7 zile sau 88 ore într-o perioadă de 8 zile consecutiv, în timp ce un șofer din UE poate conduce numai un maximum de 9 ore pe zi cu 11 ore de odihnă și un maxim de 56 ore pe săptămână?

5. De ce șoferii UE, respectând reglementările de conducere, au o șansă din șase să fie atacați într-o zonă de parcare, și totuși nici un guvern nu-și asumă îndatorirea primară a unui stat de a asigura securitatea persoanelor pe teritoriul său?

6. De ce primesc celelalte moduri de transport subvenții uriașe de la UE în ce operațiunile de transport rutier sunt în mod excesiv taxate prin intermediul noilor taxe anuale asupra vehiculelor, taxarea exorbitant de uriașă a combustibilului sub forma accizelor, TVA, taxelor asupra noxelor și taxelor rutiere în creștere?

7. În timp ce se cunoaște că în Statele Unite și Japonia, ca și în UE, singurul scop al taxării combustibilului este acela de a acoperi costurile infrastructurii vehiculelor rutiere, de ce este taxarea în UE de 5,3 ori mai mare decât în Statele Unite sau 2,1 ori mai mare decât în Japonia?

[Taxarea combustibilului (acciza și TVA) reprezintă până la 54% (1,33\$ din 2,47\$) din prețul plătit la pompă per litru de motorină în UE, sau 50,4% (1,09\$ din 2,16\$) în Polonia, în timp ce taxele reprezintă numai 21% (0,25\$ din 1,19\$ per litru) în Statele Unite sau 38% (0,62\$ din 1,62\$ per litru)].

8. De ce atât de multă energie politică și resurse financiare sunt dedicate căilor ferate în Europa, în timp ce calea ferată reprezintă 17% din partea pieții în UE? Ar trebui să fie știut de către fiecare cetățean că privatizarea căii ferate, ca în Statele Unite, cu 43%

din partea pieții, reprezintă de două ori și jumătate mai mult trafic! Trebuie să ne întrebăm ce forțe blochează calea ferată de a progresa prin liberalizarea completă astfel încât ea să poată furniza serviciile cerute de comodalitate pentru a fi un succes?

9. De ce conceptul vehiculelor modulare nu este promovat la nivel UE, în timp ce el ar putea face comodalitatea mai atractivă prin aducerea a două containere sau unități mobile decât unul la terminalul de cale ferată, prin reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de dioxid de carbon cu 15%, a numărului de curse cu 32%, uzurii drumului cu 5% și costurilor de transport cu 23%. De ce atât de multe rezultate pozitive, confirmate de UE și alte studii de fezabilitate științifice, nu determină factorii de decizie să asigure dezvoltarea armonizată a acestei soluții inovatoare? De ce politicienii ascultă opoziția nejustificată a căii ferate mai degrabă decât să implementeze ceea ce este mai eficient pentru realizarea unui transport mai bun decât mai mult transport și dezvoltare durabilă?

10. De ce industria de transport rutier trebuie să îndure normele Euro din ce în ce mai stricte, cum ar fi Euro 5 și 6 pentru autovehiculele comerciale de transport marfă pentru a reduce emisiile de gaze și sonore ale transportului rutier cu până la 97%, în timp ce nu există norme echivalente pentru alte vehicule sau moduri de transport?

11. De ce atunci când industria europeană de taxi solicită purtarea obligatorie a centurilor de siguranță pentru șoferi și accesul la reglementările profesiei la nivel UE pentru îmbunătățirea calității serviciilor ei, factorii de decizie politică UE abia observă existența acestei industrii?

Așa după cum am spus la început, nu este rolul meu să răspund acestor întrebări; ci mai degrabă al experților și politicienilor din această sală. Intenția mea a fost de a prezenta o perspectivă globală cum a devenit transportul rutier un instrument vital de producție în toate economiile și că orice penalizare asupra transportului rutier devine o penalitate și mai mare asupra economiei în ansamblul său. Acestea fiind spuse, problemele ridicate trebuie să fie, de urgență, în atenția experților, și mai mult, a politicienilor din Uniunea

Europeană, dacă dorim să facem din Europa un loc unde pot prospera în viitorii 60 de ani copiii noștri într-un mediu global provocator și competitiv.

Vă mulțumesc pentru atenție.



Membrul Parlamentului European,
Mathieu Grosch

DISCURSUL DOMNULUI MATHIEU GROSCH, MEMBRU AL PARLAMENTULUI EUROPEAN

Stimate Doamne, Stimați Domni,
Am onoarea să vă urez bun-venit la evenimentul aniversar al Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere (IRU).

Am venit cu toții în seara aceasta să sărbătorim cei 60 de ani ai IRU.

Dacă IRU ar fi o persoană, atunci ne-am putea imagina o femeie sau un bărbat de 60 de ani, cu păr cărunt, având drept însușiri înțelepciune, experiență și fiind în același timp o persoană foarte activă. Cel puțin am avea un tort uriaș, pentru că ar fi nevoie de 60 de lumânări. Dar vă las pe dumneavoastră să vă faceți propria idee despre această comparație și să o dezvoltați.

Ca Membru al Parlamentului European care lucrează în cadrul Comitetului de Transport și Turism, nu am avut niciodată probleme în a lucra cu organizația internațională.

Este de la sine înțeles că baza unei astfel de cooperări o constituie libertatea de opinie și independența ambele părți.

IRU a fost întotdeauna pentru mine mai mult decât o sursă de informație interesantă, la care am lucrat.

Abordarea generală a IRU este foarte interesantă; aceasta este

materializată în diferite etape:

1. Informare
2. Sprijinire a activității legislative
3. Inițiative în implementare, în plus față de prestarea principalelor servicii pentru sector

În prezent, ca și în viitor, sectorul rutier joacă rolul cel mai important în cadrul sectorului transporturilor: aceasta nu este numai o preferință subiectivă, ci și un fapt obiectiv.

Activitatea informativă a IRU este de o importanță crucială, pentru că adesea aceasta judecă mai presus de realitățile europene.

Transportul este o chestiune pe care Parlamentul European o tratează în cadrul procedurii de codecizie și în special de aceea activitatea legislativă este de o importanță remarcabilă. IRU a înțeles acest lucru destul de repede și de aceea, de exemplu, nu era ignorantă în ceea ce privește noua discuție referitoare la regula celor 12 zile.

Dar IRU joacă de asemenea un rol decisiv în cadrul implementării. În special Academia IRU este un instrument remarcabil, care contribuie la o înțelegere mai bună a Politicii de Transport Europene, reușind să explice altora și să facă înțeleasă legislația europeană, încurajând aplicarea acesteia.

Pregătirea pe teme ca „Mărfuri periculoase”, „Programul conducătorului auto”, „Formarea profesională privind calitatea în transportul rutier” contribuie nu numai la o mai mare transparență în ceea ce privește legislația europeană existentă în sectorul transporturilor, ducând și la un standard profesional mai ridicat, ci și îmbunătățește în același timp siguranța și eficiența transportului internațional.

IRU desfășoară o activitate importantă de implicare, care uneori nici nu este întreprinsă de autoritățile naționale competente.

După 60 de ani IRU apare, prin intermediul celor 180 de asociații naționale ale sale din 74 de țări, ca REPRESENTANTA sectorului transporturilor rutiere nu numai la nivel european, ci în întreaga lume.

Tocmai acest caracter internațional este cel care deosebește IRU, conferindu-i o înțelegere extraordinară a dificultății de a găsi o poziție comună la nivelul Uniunii Europene.

Dar nu doresc să folosesc greșit

această scurtă introducere pentru a împărtăși opinii politice.

Cred că împărtășim cu toții aceeași opinie referitoare la faptul că transportul reprezintă un element economic important care furnizează o bază pentru prosperitatea regiunilor și țărilor. Și aceasta se poate realiza numai prin dezvoltarea utilizării multimodale a transporturilor găsirea unor reguli comune în cadrul unor probleme ca impactul asupra mediului, exercitarea profesiei, pregătire și siguranță. Altfel s-ar putea ajunge la abuz, existând riscul denaturării concurenței.

Acesta este motivul pentru care au o mare importanță problemele care sunt tratate în prezent:

- revizuirea Eurovinietei,
- strategia privind internalizarea costurilor externe,
- accesul pe piața transporturilor și accesul la profesia de operator de transport rutier, pentru a le menționa numai pe cele principale.

Sunt în așteptare dezbateri interesante, pentru care informațiile care provin direct din cadrul sectorului sunt importante. Și cu siguranță acestea nu vor fi ultimele.

Destule motive pentru ca să urăm Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere multă „sănătate” în următorii 60 de ani și pentru ca să ciocnim cu toții paharul cu ocazia aniversării sale.

Vă mulțumesc pentru atenție și vă doresc tuturor o seară foarte plăcută.

.....

DISCURSUL DOMNULUI JOHANN FRIEDRICH COLSMAN, MEMBRU AL CABINETULUI COMISIONARULUI TAJANI

Dragă Președinte Lacny,
Dragi Membri ai Parlamentului,
Doamnelor și Domnilor,

Este o plăcere să fiu aici (din nou) în Parlamentul European și să mă adresez dumneavoastră cu ocazia acestui eveniment. În numele Vicepreședintelui Comisiei Europene, Antonio Tajani, care din păcate nu poate fi aici în această seară, aș vrea să vă explic activitatea noastră neîntreruptă și planurile noastre de viitor pentru sectorul transporturilor – și în special al trans-



Johann Friedrich Colman, Membru al Cabinetului Comisionarului Tajani.

portului rutier. Politica noastră poate fi rezumată în cinci cuvinte: *trebuie să asigurăm mobilitatea durabilă.*

Transportul rutier nu este numai un alt mod de transport, este un mijloc esențial de producție economică – dar acesta se confruntă de asemenea cu provocări majore:

- globalizarea,
- vulnerabilitatea față de stocurile de petrol,
- schimbarea climatică,
- griile cetățenilor cu privire la sănătatea și siguranța publică.

Suntem cu toții conștienți de povestea de succes a transportului rutier în trecut și despre creșterea așteptată în viitor. Din păcate, transportul rutier funcționează aproape 100% pe bază de importuri de țitei. Cu modelele noastre de mobilitate actuale, este foarte probabil ca emisiile vehiculelor cu motor să crească de trei ori mai repede decât în celelalte sectoare. În situația în care Europa s-a angajat să își îmbunătățească eficiența energetică și să reducă emisiile de gaze cu efect de seră cu 20% până în 2020, acest lucru este o provocare pentru afaceri și politică.

În această situație, din păcate percepția opiniei publice nu este întotdeauna favorabilă. Congestia afectează zilnic viața a milioane de cetățeni ai noștri și lumea este din ce în ce mai îngrijorată de impactul transportului asupra sănătății și siguranței publice, cu aproximativ 40 000 de accidente pe drumurile din UE în fiecare an.

Pentru a face față acestor provocări, toate modurile de transport trebuie să

devină mai eficiente, mai puțin poluante și mai sigure și ar trebui să fie făcute să funcționeze în sinergie pe cât posibil în cel mai eficient fel.

Acest lucru are repercursiuni fundamentale asupra transportului rutier și trebuie să lucrăm pe trei fronturi.

1) Concurență loială și reguli mai simple

Avem nevoie de o adoptare rapidă a celor trei noi Regulamente înaintate anul trecut Consiliului și Parlamentului European privind accesul la piață și accesul la profesie.

Pachetul este inovator în ceea ce privește o serie de puncte:

Referitor la cabotaj, soluția propusă este simplă de controlat și oferă o gamă de noi oportunități pentru operatorii de transport internațional: fiecare transport internațional dă transportatorului dreptul să efectueze trei operațiuni de cabotaj săptămânal. Aceasta va pune capăt nesiguranței juridice actuale și va reduce cursele în gol.

Condițiile privind accesul la profesie vor fi unificate prin intermediul unui Regulament, care este direct aplicabil, și nu ca până acum prin intermediul unei Directive care trebuie să fie transpusă în 27 de seturi naționale de măsură.

Acesta include criterii comune cu privire la stabilirea, la onorabilitatea operatorului de transport și proceduri de control mai simple și armonizate prin intermediul unui registru al întreprinderilor din întreaga Europă.

Acesta este un pachet echilibrat și oferă un teren de joc uniform. Concurența loială pe piața internă ca și siguranța rutieră necesită reguli eficiente și armonizate referitoare la timpurile de conducere, perioadele de odihnă, tahografe și timpul de lucru:

De la intrarea în vigoare a noului regulament social în 2006, am lucrat cu partenerii sociali și cu Statele Membre pentru a clarifica și a ne pune de acord asupra unei înțelegeri armonizate și comune a regulilor. Vom continua această muncă.

În ceea ce privește derogarea de la regula celor „12 zile” pentru transportul ocazional cu autocarul, soluțiile ar trebui să fie un pas înainte, nu un pas înapoi, atât pentru angajatori cât și pentru angajați. De aceea salutăm acordul

la care au ajuns partenerii sociali. După o punere la punct în amănunt am încrederea că Parlamentul European și Consiliul pot adopta acest amendament la reglementarea privind timpul de conducere.

Comisia ar vrea de asemenea să propună, înainte de sfârșitul anului, o revizuire a Directivei privind timpul de lucru cu privire la conducătorii auto liber profesioniști. Falsul liber profesionalism este o problemă îngrijorătoare care trebuie tratată cu această ocazie, cu scopul de a furniza autorităților de control instrumente mai puternice pentru a aplica regulile privind timpul de lucru al conducătorilor auto.

2) Transportul „verde”

După cum știți, în iulie trecut, Comisarul Tajani a înaintat colegiului un Pachet privind Transportul „verde”, care este în prezent dezbătut în Consiliu și în Parlament. Acest pachet conține două elemente principale:

Primul este o strategie pas cu pas pentru "internalizarea" costurilor de poluare, zgomot, congestie și schimbare climatică în toate modurile de transport: transport feroviar, rutier, aerian, maritim. Acest lucru a fost cerut acum doi ani de către Parlamentul European și de către Consiliu, și sunt fericit să văd că această strategie a primit de asemenea un sprijin larg la consultarea publică ce a fost organizată. Această strategie a început deja să fie implementată: Schimbul de cote de emisii în transportul aerian și taxele de zgomot diferențiate pentru transportul feroviar sunt numai două exemple de lucrări aflate deja în desfășurare.

Al doilea este o Directivă privind taxele de utilizare a drumurilor pentru transportul de marfă, care modifică Directiva Eurovinieta în vigoare acum, cu scopul de a permite internalizarea anumitor costuri externe și de a oferi, prin aceasta, oportunități de finanțare suplimentare pentru proiectele de infrastructură. Această propunere va încuraja taxe mai inteligente și mai „verzi”.

Prin metoda de a face taxele variabile funcție de diverși factori, acestea vor constitui un imbold pentru a utiliza vehicule mai puțin poluante și pentru a

evita drumurile aglomerate și orele de vârf. Taxele vor trebui să fie colectate prin intermediul unor sisteme electronice pentru a asigura fluxul liber al traficului, a reduce aglomerația la punctele de taxare, asigurând în același timp interoperabilitatea la nivel european.

Venitul din taxe va fi alocat astfel încât va fi folosit pentru a reduce congestia prin construirea unor noi capacități de infrastructură, sau pentru a îmbunătăți performanța de mediu și de energie a vehiculelor.

Propunerea noastră nu are ca scop să impună transportatorilor rutieri o taxă împovărătoare în plus, ci furnizează Statelor Membre un cadru care le permite să introducă taxe de infrastructură inteligente în sectorul transporturilor. Pe termen lung, noile reguli vor reduce costurile de transport pentru societate și de asemenea pentru sectorul rutier – fapt ce va economisi combustibil care este irosit în prezent ca rezultat al congestiei!

3) Inovație și infrastructură

Mobilitatea durabilă va necesita de asemenea idei noi, inovații și bune măsuri practice pentru a le promova. Cu permisiunea dumneavoastră, vă voi da câteva exemple cu privire la ceea ce facem:

Pregătim în prezent un Plan de Acțiune (inclusiv o propunere legislativă) pentru a încuraja aplicațiile sistemelor de transport inteligente și serviciile.

Împreună cu Parlamentul European, am lansat un proiect pilot pentru a îmbunătăți și adapta furnizarea de locuri de parcare pentru conducătorii auto de camioane la cerințele logisticii moderne. După o primă etapă în care am definit nevoile și am creat o zonă model de parcare sigură, continuăm în prezent proiectul cu o a doua etapă, în care vom conferi o etichetă de calitate europeană la 50 de zone de parcare, și în a treia etapă vom aborda problemele de congestie la granițele dintre UE și Rusia. În Cartea Verde privind viitorul Rețelelor Europene de Transport (TEN), care trebuie să apară în Decembrie, vom vedea cum să facem față mai departe provocării privind unele facilități mai bune de parcare pentru conducătorii auto de camioane.

Doamnelor și Domnilor,

Aș vrea să vă mulțumesc pentru această oportunitate de a discuta cu dumneavoastră – ca reprezentanți ai sectorului transportului rutier – despre viitorul transportului rutier în Europa. Noi toți trebuie să împărțim responsabilitatea de a dezvolta sectorul transportului rutier pentru noile provocări ale acestui secol. Comisia Europeană va continua să fie o forță motrice și un partener de încredere în această misiune. Puteți conta pe sprijinul nostru!

Ioana Ciorzan – Responsabil Reprezentare Internă și Internațională



De la stânga la dreapta: Delegatul General IRU, Michael Nielsen, Reprezentantul UNTRR, Ioana Ciorzan – Responsabil Reprezentare Internă și Internațională, Președintele IRU, Janusz Lacy cu soția.

PLANUL DE ACȚIUNE AL UNIUNII EUROPENE PRIVIND LOGISTICA TRANSPORTULUI DE MĂRFĂ

Comunicarea Comisiei Europene în care aceasta prezintă Planul său de acțiune privind logistica transportului de marfă - COM(2007)607

I. CONTEXT

– Pe 18 octombrie 2007, ca urmare a comunicării sale privind logistica transportului de marfă din vara anului 2006, a concluziilor Consiliului și a opiniei Parlamentului European (PE), Comisia Europeană a publicat Planul său de acțiune privind logistica transportului de marfă. Documentul poate fi descărcat de pe Internet de la următoarea adresă:

- http://www.ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/doc/action_plan/2007_com_logistics_action_plan_fr.pdf

– Acest Plan de acțiune face parte dintr-o serie de documente referitoare la logistică publicate în același timp de Comisia Europeană: agenda europeană privind transportul de marfă, comunicări privind politica portuară europeană și o rețea feroviară cu prioritate pentru transportul de marfă, precum și un raport referitor la consultarea pe tema autostrăzilor de la malul mării.

– Consiliul Miniștrilor Transporturilor a adoptat concluziile sale privind Planul de acțiune în timpul reuniunii din 28 și 29 noiembrie 2007. PE a anunțat că un raport de inițiativă va fi pregătit de deputatul ecologist neamț Michael Cramer.

II. CONȚINUTUL PLANULUI DE ACȚIUNE PRIVIND LOGISTICA TRANSPORTULUI DE MĂRFĂ

– Planul de acțiune conține șase priorități: transportul electronic de marfă și sistemele de transport inteligente (STI), calitatea și eficiența durabilă, simplificarea lanțurilor de transport, gabaritul vehiculelor și normele de încărcare, coridoarele de transport verzi și logistica transportului de marfă în mediul urban.

– Comisia recunoaște în mod explicit

faptul că logistica este o activitate în principal cu caracter comercial și că aceasta revine deci întreprinderilor. Rolul autorităților ar trebui să se limiteze la stabilirea condițiilor-cadru adecvate.

– Fiecare prioritate este însoțită de un număr de acțiuni care prezintă un interes direct sau indirect pentru transportul rutier de marfă.

1. Transportul electronic de marfă și STI

– Comisia consideră că transportul electronic de marfă și STI-urile pot avea o contribuție capitală la comodalitate, îmbunătățind gestionarea infrastructurilor, a traficului și a parcurilor de vehicule, facilitând urmărirea și monitorizarea electronică a traseului mărfii și îmbunătățind legătura dintre întreprinderi și administrații. Siguranța datelor și problemele legate de viața privată fac parte din principalele preocupări, ca și necesitatea unei simplificări administrative. Comisia consideră că extinderea sistemelor de transport inteligente (STI) în transportul rutier este foarte lentă.

– Acțiunile concrete așteptate sunt următoarele: stabilirea unui *cadru pentru dezvoltarea aplicațiilor STI* (termen: 2009), stabilirea unui cadru reglementar pentru normalizarea specificațiilor funcționale referitoare la *o interfață unică* (unitate montată pe vehicul) în vederea furnizării și schimbului de informații (termen: 2010) și accelerarea lucrărilor în vederea *interoperabilității sistemelor de taxare rutieră electronică* (termen: 2008).

2. Calitatea și eficiența durabilă

– Continuarea activității de identificare a punctelor de strângere (blocajelor) în logistica transportului de marfă și căutarea de soluții adecvate fac parte din preocupările Comisiei, care nu exclude calea juridică.

Formarea profesională și îmbunătățirea performanțelor sunt considerate importante.

– Acțiunile concrete așteptate sunt următoarele: *stabilirea unei liste a calificărilor minime și a cerințelor de formare la diferite niveluri de specializare* în vederea integrării acestora într-un cadru care să permită asigurarea *recunoașterii reciproce a diplomelor* (termen: 2009). Trebuie de asemenea să se exploreze *unele piste de creștere a atractivității profesiilor din sectorul logisticii* (începere din 2008). Aceste două acțiuni vor fi întreprinse în strânsă colaborare cu partenerii sociali și cu celelalte părți implicate. Alte acțiuni avute în vedere: stabilirea unei serii de indicatori generici *pentru măsurarea și notarea performanțelor în lanțurile logistice ale transportului de marfă* în scopul de a încuraja trecerea la forme de transport mai puțin poluante (termen: sfârșitul lui 2009) și *evaluarea comparativă a terminalelor intermodale* (termen: 2010). Aceste rezultate ar putea fi incluse într-un cod al celor mai bune practici sau într-o recomandare. Necesitatea *datelor statistice* va fi de asemenea examinată (termen: 2009).

3. Simplificarea lanțurilor de transport

– Simplificarea administrativă, responsabilitatea și siguranța sunt punctele cele mai importante reunite în cadrul acestei priorități.

– Acțiunile concrete așteptate sunt următoarele: crearea unei *ferestre unice (unui punct de acces unic) pentru procedurile administrative* în cadrul tuturor modurilor de transport și implementarea sa cel târziu în 2012, precum și adoptarea unei propuneri de creare a unui *spațiu de transport maritim fără bariere* (termen: 2008). Comisia Europeană va examina de asemenea modalitățile și valoarea adăugată a

elaborării unui *document de transport unic pentru toate transporturile de marfă* și va avea în vedere ulterior elaborarea unei propuneri legislative adecvate (termen: 2009). Necesitatea unei *clauze standard de responsabilitate* și a unui *instrument juridic care să acopere întreg lanțul logistic multimodal* va fi de asemenea evaluată (consultări în 2008 și eventuale propuneri în 2009 și 2010). Ar trebui elaborate norme europene cu scopul de a facilita *integrarea sigură a modurilor de transport în lanțul logistic* (termen: 2008). Cerințele aplicabile accesului în porturi ar trebui de asemenea să fie simplificate (termen: 2008).

4. Masele și dimensiunile vehiculelor și noile de încărcare

– Comisia subliniază că regulile actuale generează o situație incoerentă pentru operatori, ceea ce face controalele dificile. Evoluțiile tehnologice și modificările cerințelor aplicabile transportului au pus de asemenea din nou în discuție normele actuale.

– Acțiunile concrete așteptate sunt următoarele: un studiu al consecințelor adaptării regulilor privind masele și dimensiunile vehiculelor comerciale grele (termen: vara lui 2008) și o actualizare a propunerii din 2003 privind unitățile de încărcare intermodale (termen: 2007).

5. Coridoare de transport « verzi » pentru transportul de marfă

– Conform Planului de acțiune, coridoarele de transport verzi « vor corespunde unui concept de transport integrat în care transportul maritim pe distanțe scurte, transportul feroviar, pe căi navigabile interioare și rutier se completează unul pe altul pentru a permite alegerea unui transport prietenos cu mediul ».

– Acțiunile concrete așteptate sunt următoarele: *definirea coridoarelor de transport verzi și organizarea cooperării dintre autorități și operatorii din sectorul logisticii transportului de marfă*, în vederea identificării îmbunătățirilor necesare pentru asigurarea unor infrastructuri adecvate pentru un transport durabil. În plus, va fi promovată capacitatea de transport de marfă a celorlalte moduri de transport cum ar fi cel feroviar, pe căile navigabile interioare și transportul maritim pe distanțe scurte.

6. Logistica transportului de marfă în mediul urban

– Comisia Europeană este convinsă că logistica transportului urban de marfă trebuie să fie abordată în mod mai general, înglobând alte probleme legate de transportul urban, ca urbanismul, mediul și gestionarea

traficului, în scopul de a facilita în același timp transportul de călători și de marfă.

– Acțiunea concretă așteptată este următoarea: *Planul de acțiune privind transporturile urbane* (termen: 2008).

III. CONCLUZIILE CONSILIULUI

– În concluziile sale, Consiliul primește favorabil Planul de acțiune privind logistica transportului de marfă și este de acord cu Comisia în ceea ce privește afirmația acesteia conform căreia logistica este o activitate în principal cu caracter comercial.

– În special, se subliniază importanța continuării activității de identificare a punctelor de strângere în logistică și căutarea unor soluții concrete. Inovația în STI este primită favorabil iar acțiunile din domeniul cerințelor de formare profesională și recunoașterea reciprocă a diplomelor sunt susținute.

– Consiliul nu este foarte clar în ceea ce privește opinia sa referitoare la inițiativele din domeniul normelor privind vehiculele și se limitează să recunoască avantajele normalizării.

– Coridoarele verzi pentru transportul de marfă sunt primite foarte favorabil, în special posibilitatea de a crește rolul transportului feroviar, pe căile navigabile interioare și al transportului maritim în cadrul transportului european de marfă.

– Textul integral al concluziilor Consiliului est disponibil pe Internet la adresa următoare:

• http://www.consilium.europa.eu/ueDocs/cms_Data/docs/pressData/fr/trans/97388.pdf (pagina 30)

IV. OBSERVAȚII PRELIMINARE ALE IRU

– IRU a adoptat deja mai multe poziții referitoare la problemele ridicate în Planul de acțiune privind logistica transportului de marfă (conf. listei din Anexa 1).

– IRU este mulțumită că Planul de acțiune recunoaște faptul că societățile moderne nu pot ajunge la o dezvoltare durabilă fără lanțuri logistice eficiente și că cel mai bun mod de a obține aceste lanțuri este să i se dea industriei mijloacele dar și libertatea de a le utiliza.

– Totuși, rolul transportului rutier în logistică nu este recunoscut pe deplin. Implicit, Planul de acțiune utilizează pretextul comodalității pentru a încuraja transferul modal. Alegerea de a promova coridoare « verzi » pentru transportul de marfă este un bun exemplu de marginalizare a transportu-

lui rutier. Este important să se includă coridoarele rutiere în această inițiativă pentru a îmbunătăți fluiditatea traficului și să se pună în valoare elementele « verzi » ale acestora.

– Acțiunile care au drept scop crearea unei unități unice montate pe vehicul, care ar putea include aplicațiile de taxare, de înregistrare a timpilor de conducere și de odihnă și de gestionare a parcurilor de vehicule, constituie un alt punct pozitiv. IRU solicită o astfel de inițiativă de mai multă ani. Totuși, se pun două probleme importante: care va fi costul instrumentului și protecția datelor va fi garantată?

– IRU și mai multe asociații membre participă activ la activitatea de identificare a punctelor de strângere în logistica transportului de marfă și de căutare de soluții. Unii așteaptă ca sectorul nostru să preia comanda acestei activități. Mai multe soluții la problemele existente, cum ar fi penuria de conducători auto, au fost deja înaintate. Acestea fiind spuse, Comisia Europeană, Parlamentul European și Consiliul ar trebui de asemenea să garanteze că propunerile sectorului beneficiază de o urmărire adecvată la nivel instituțional și că noi propuneri legislative sunt formulate, acolo unde este necesar, pentru a rezolva problema punctelor de strângere existente.

– Acțiunile care vizează simplificarea sarcinilor administrative, nu numai în transportul rutier de marfă, ci și în transportul multimodal, sunt esențiale pentru facilitarea comodalității.

– În domeniul formării profesionale, transportul rutier de marfă are deja instrumentele juridice necesare pentru a asigura calificările minime ale conducătorilor auto (Directiva 2003/59/CE) și ale operatorilor de transport (Directiva 96/26/CE), și pentru a garanta recunoașterea reciprocă a diplomelor. Acestea fiind zise, este cunoscut totuși faptul că Statele Membre cer, în general, nerezidenților formări/examene suplimentare pentru a se asigura că aceștia cunosc diferențele naționale specifice, înainte de a le acorda, de exemplu, o licență de exploatare. Mai mult, inițiativele care au ca scop să facă mai atractivă profesia de logistician sunt binevenite.

– Intenția Comisiei Europene de a facilita integrarea modurilor de transport în lanțurile logistice trebuie să fie primită cu prudență. O propunere de directivă a Comisiei Europene referitoare la siguranța lanțului de aprovizionare a fost respinsă de Parlamentul European. În prezent, Comitetul European de Normalizare pregătește o normă voluntară privind siguranța lanțului

de aprovizionare. IRU a adoptat deja o poziție foarte detaliată privind siguranța lanțului de aprovizionare care pune din nou în discuție valoarea adăugată a acestor noi inițiative.

– Acțiunile care au ca scop facilitarea accesului în porturi sunt pozitive. De mai mult timp, IRU solicită crearea unor carduri de acces în porturi și recunoașterea reciprocă a acestora.

– Intenția Comisiei Europene de a întreprinde un studiu privind diferitele aspecte ale legislației europene în materie de mase și de dimensiuni, cu scopul de a lua în considerare modificarea directivelor existente, constituie un pas înainte foarte important după ani de neimplicare în acest domeniu. Totuși, nimeni nu poate spune cu certitudine că această modificare a maselor și a dimensiunilor va avea într-adevăr loc și a dimensiunilor vor fi vizate. IRU solicită de mai mult timp ca abordarea modulară europeană să facă obiectul mai multor teste și ca niște reguli armonizate pentru întreaga Uniune Europeană să fie adoptate cu scopul

de a permite utilizarea acestora în toate Statele Membre.

V. ETAPE DE URMĂRIT

– Secretariatul IRU va informa membrii cu privire la evoluția dosarului.

ANEXA I

LISTA POZIȚIILOR PERTINENTE ALE IRU

● Transport urban durabil:

http://www.iru.org/index/cms-filesystem-action?file=fr_Resolutions_Transport_de_marchandises/06_Port.Access.F.pdf

● Utilizarea abordării modulare europene:

http://www.iru.org/index/cms-filesystem-action?file=fr_Resolutions_Politique_generale_des_transports/07-IRU-Position-useModularConcept-F.pdf

● Coridoare de transport rutier de marfă:

http://www.iru.org/index/cms-filesystem-action?file=fr_Resolutions_

Transport de marchandises/07_FreightCorridors_Tens.F.pdf

● Interoperabilitatea cardurilor de acces în porturi:

http://www.iru.org/index/cms-filesystem-action?file=fr_Resolutions_Transport_de_marchandises/06_Port.Access.F.pdf

● Siguranța lanțului de aprovizionare:

http://www.iru.org/index/cms-filesystem-action?file=fr_Resolutions_Securite/06_Supply_Chain_security.F.pdf

http://www.iru.org/index/cms-filesystem-action?file=fr_Resolutions_Securite/04_security_f.pdf

● Terminale intermodale:

http://www.iru.org/index/cms-filesystem-action?file=fr_Resolutions_Transport_combine_intermodal/06_TerminalProblem.f.pdf

● Unități de încărcare intermodale:

http://www.iru.org/index/cms-filesystem-action?file=fr_Resolutions_Transport_combine_intermodal/04_ilu_f.pdf



Avem nevoie de camioane (2 axe) pentru tractarea remorcilor noastre basculante și frigorifice între UE și Scandinavia.

Preferăm camioane ADR, cu șoferi care să vorbească engleza/germana.

Putem oferi plăți la timp, prețuri foarte bune, ajustate automat cu coeficientul de creștere a prețului combustibilului în fiecare lună, și un contract de transport.

Suntem o companie daneză 100% familială cu sediul în Glostrup lângă Copenhaga, și suntem cotați cu calificativul „de excelență” de către firma Duin & Bradstreet și avem 500 angajați, și 800 camioane aflate în curse în fiecare zi.

Avem birouri regionale în Finlanda (Vantaa și Jakobstad), Polonia (Szczecin), Germania (Rostock). Pentru mai multe informații, vă rugăm să vizitați site-ul nostru www.hcs.dk.

Pe acest website vă puteți completa datele companiei dumneavoastră și vă vom contacta: <http://uk.hcs.dana10.dk/334-haulage-for-hcs.htm>

Sau ne puteți scrie la: marius.depta@hcs.dk; madep@t-online.de

Sau ne puteți suna la:

Telefon direct: [+49 – 381 – 666 917 17](tel:+4938166691717)

Fax: [+49 – 381 – 666 917 30](tel:+4938166691730)

Celular: [+49 – 160 – 948 557 30](tel:+4916094855730)

Prețul litrului de motorină la pompă 15 septembrie 2008 (în euro)

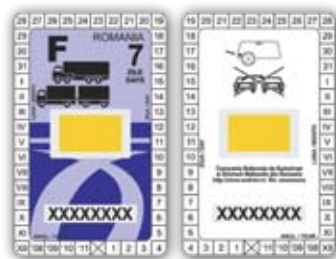
Țara	Preț fără taxe	Accize	Preț fără TVA	% taxe specifice	TVA	Valoarea TVA	Preț cu toate taxele incluse	% (Accize + TVA)	Indice al prețului fără TVA (Franța = 100)
GERMANIA	0.6529	0.4704	1.1233	41.9%	19.0%	0.213	1.3368	51.2%	102.81
AUSTRIA	0.6529	0.3864	1.0575	36.5%	20.0%	0.212	1.2690	47.1%	96.78
BELGIA	0.6904	0.3179	1.0082	31.5%	21.0%	0.212	1.2200	43.4%	92.27
BULGARIA	0.6253	0.3068	0.9321	32.9%	20.0%	0.186	1.1185	44.1%	85.31
CIPRU	0.7277	0.2557	0.9834	26.0%	15.0%	0.148	1.1309	35.7%	90.00
DANEMARCA	0.6901	0.3665	1.0566	34.7%	25.0%	0.264	1.3207	47.8%	96.70
SPANIA	0.7102	0.3020	1.0122	29.8%	16.0%	0.162	1.1742	39.5%	92.64
ESTONIA	0.6741	0.3301	1.0042	32.9%	18.0%	0.181	1.1850	43.1%	91.91
FINLANDA	0.7667	0.3301	1.0968	30.1%	22.0%	0.241	1.3381	42.7%	100.38
FRANȚA	0.6648	0.4279	1.0927	39.2%	19.6%	0.214	1.3068	49.1%	100.00
GRECIA	0.7738	0.2930	1.0668	27.5%	18.0%	0.192	1.2588	38.5%	97.63
UNGARIA	0.7161	0.3762	1.0923	34.4%	20.0%	0.218	1.3108	45.4%	99.97
IRLANDA	0.8129	0.3681	1.1810	31.2%	21.0%	0.248	1.4290	43.1%	108.08
ITALIA	0.7235	0.4230	1.1465	36.9%	20.0%	0.229	1.3757	47.4%	104.92
LETONIA	0.6903	0.2530	0.9434	26.8%	18.0%	0.170	1.1132	38.0%	86.34
LITUANIA	0.6857	0.2743	0.9599	28.6%	18.0%	0.173	1.1327	39.5%	87.85
LUXEMBURG	0.6954	0.3020	0.9974	30.3%	15.0%	0.150	1.1470	39.4%	91.28
MALTA	0.7765	0.2455	1.0220	24.0%	18.0%	0.184	1.2060	35.6%	93.54
OLANDA	0.7346	0.4108	1.1454	35.9%	19.0%	0.218	1.3630	46.1%	104.83
POLONIA	0.6965	0.3610	1.0575	34.1%	22.0%	0.233	1.290	46.0%	96.78
PORTUGALIA	0.7230	0.3644	1.0874	33.5%	20.0%	0.217	1.305	44.6%	99.52
CEHIA	0.7230	0.4078	1.1307	36.1%	19.0%	0.215	1.346	46.3%	103.49
ROMÂNIA	0.6907	0.2619	0.9526	27.5%	19.0%	0.181	1.134	39.1%	87.18
REGATUL UNIT	0.6966	0.6321	1.3286	47.6%	17.5%	0.233	1.561	55.4%	121.60
SLOVACIA	0.7231	0.4783	1.2014	39.8%	19.0%	0.228	1.430	49.4%	109.95
SLOVENIA	0.6755	0.3020	0.9775	30.9%	20.0%	0.196	1.173	42.4%	89.46
SUEDIA	0.6818	0.4449	1.1266	39.5%	25.0%	0.282	1.408	51.6%	103.11

Evoluția principalelor valute 15 august 2008 - 15 septembrie 2008

DATA	EUR	USD	CHF	EUR/USD	EUR/CHF
15 aug.2008	3.55	2.41	2.19	1.4723	1.6173
18 aug.2008	3.53	2.4	2.19	1.4729	1.6142
19 aug.2008	3.53	2.41	2.19	1.4668	1.6111
20 aug.2008	3.52	2.4	2.18	1.4697	1.6164
21 aug.2008	3.53	2.4	2.18	1.4745	1.6177
22 aug.2008	3.52	2.37	2.17	1.4835	1.6202
25 aug.2008	3.52	2.39	2.17	1.4760	1.6214
26 aug.2008	3.55	2.43	2.19	1.4589	1.6162
27 aug.2008	3.55	2.41	2.2	1.4715	1.6123
28 aug.2008	3.56	2.41	2.21	1.4760	1.6133
29 aug.2008	3.53	2.4	2.19	1.4738	1.6159
1 sep.2008	3.52	2.4	2.19	1.4645	1.6070
2 sep.2008	3.53	2.44	2.2	1.4482	1.6099
3 sep.2008	3.55	2.46	2.21	1.4399	1.6055
4 sep.2008	3.56	2.45	2.22	1.4515	1.6013
5 sep.2008	3.61	2.53	2.27	1.4242	1.5875
8 sep.2008	3.6	2.53	2.25	1.4227	1.6026
9 sep.2008	3.58	2.53	2.24	1.4171	1.6004
10 sep.2008	3.6	2.55	2.26	1.4130	1.5935
11 sep.2008	3.61	2.6	2.28	1.3901	1.5868
12 sep.2008	3.6	2.56	2.25	1.4091	1.6005
15 sep.2008	3.62	2.54	2.28	1.4249	1.5897

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

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*

Iușoș Florin, Epure Adrian
Str. Prunului nr. 66; C.P. 310214
Tel.: 0720-999.231, 0728-979.255
0257-254.384
arad@untrr.ro

3. PITESTI* (ARGES)

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)

Carmen Oșvat
Șoseaua Borșului nr. 53
Tel.: 0720-999.259, 0259-316.391
oradea@untrr.ro

5. CLUJ-NAPOCA* (CLUJ)

Pop Viorica Monica
Str. Traian, nr. 48; C.P. 400046
Tel.: 0720-999.250, 0264-593.330
cluj@untrr.ro

6. TÂRGU MURES* (MURES)

Bucur Rodica, Mușean Marcel Dorel
Str. Călărășilor, nr. 77; C.P. 540320
Tel.: 0720-999.244, 0720-999.226,
0265-217.899
mures@untrr.ro

7. SIBIU*

Alămorean Marinela, Gămătoiu Florin
Str. Cojocarilor, nr. 2; C.P. 550177
Tel.: 0720-999.246, 0720-999.257
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, Ungureanu Ciprian Vasile
Str. Ștefan cel Mare, nr. 47, bl. A1, sc. A,
ap. 2; C.P. 720054
Tel.: 0720-999.248, 0720-999.233
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

Săvescu Decebal
Str. Străpungerei Silvestru 30, bl. T2, sc. E,
ap. 2, parter; C.P. 700005
Tel.: 0720-999.242, 0232-278.140
iasi@untrr.ro

12. TIMIȘOARA (TIMIȘ)

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



Comunicat de Presă IRU, 10 septembrie 2008

Instruire șoferi: oportunitate sau frână pentru piață și recrutare?

Bruxelles – Directiva UE referitoare la formarea continuă a șoferilor (2003/59/CE), care intră în vigoare astăzi, stipulează că toți șoferii noi de autobuze și autocare trebuie să aibă un certificat de competență profesională (CCP). Această măsură se va aplica exact peste un an și noilor șoferi de autovehicule transport marfă.

Această Directivă comunitară privind formarea șoferilor ar trebui să contribuie la îmbunătățirea și mai mult a performanțelor transportului rutier în materie de securitate rutieră și protejării mediului înconjurător. Directiva – stimulent salutar al exigențelor privind calitatea în cadrul sectorului – ar trebui de asemenea să permită transportatorilor rutieri să-și facă o carieră, bazată pe nivelul competențelor pentru tineri.

Totuși, există temeri că pregătirea neadecvată și punerea în aplicare deordonată observată în numeroasele state membre ale UE frânează considerabil recru-

tarea noilor șoferi, și antrenează chiar buna funcționare a pieții. De fapt, este foarte posibil ca Directiva să accentueze penuria de șoferi și să reducă capacitatea transportului colectiv de persoane de a răspunde la solicitarea în creștere pentru o mobilitate durabilă.

Transportatorii de mărfuri, sectorul distribuției și economiei în ansamblul său vor avea aceeași soartă începând cu septembrie 2009 dacă aceste probleme nu sunt rezolvate, datorită:

1. Punerii în aplicare cu întârziere a măsurilor solicitate, care a debutat acum câteva luni numai în numeroase țări ale UE, în pofida adoptării Directivei în 2003;

2. Costurile ridicate ale pregătirii examenărilor, putând ajunge de la 3000 euro la 6000 euro, în Belgia, de exemplu, unde numai testele sunt obligatorii. În țările unde participarea la cursurile de CCP este solicitată, costurile astfel ridicate de intrare în profesie vor fi și mai prohibitive;

3. Lipsa armonizării între sisteme și niveluri (gradul de dificultate al întrebărilor teoretice și testelor practice, nota minimă de reușită la examen, etc.) aplicabile în diferite state membre ale Uniunii.

Delegatul general IRU, Michael Nielsen, a afirmat: « Datorită acestor neajunsuri în pregătirea și modul de aplicarea Directivei din statele membre, Directiva ar putea transforma o ocazie pozitivă pentru sector în bariere scumpe și inutile pentru șoferii noi atât de necesari profesiei noastre. Autoritățile comunitare și guvernamentale ar trebui deci să ajute întreprinderile și institutele de formare profesională care doresc succesul Directivei. Se impun soluții urgente inclusiv finanțări publice suplimentare la scară națională, schimbul de bune practici între autoritățile naționale și ceilalți investitori, prețuri corespunzătoare pentru cursurile și examenele de instruire, întrebări adaptate în cursul examenelor și standarde armonizate. »



Be on top of your business

TX-MAX, computerul de bord inteligent

Servirea promptă a clienților și creșterea profitului, acesta este obiectivul fiecărei societăți de transport și logistică. Pentru a vă susține în atingerea acestui obiectiv, Transics a conceput TX-MAX, care vă ajută pe dvs. și pe șoferii dvs., oferind o perspectivă a unui viitor plin de succese. Ecranul său sensibil la atingere ușor de folosit și operarea sa intuitivă îl fac să fie lubit de toți șoferii. Acest computer de bord inteligent îi ajută în raportarea și comunicarea zilnică, în administrarea și respectarea orelor de odihnă și de parcurs și le oferă în plus și sistem de navigație. Împreună cu TX-CONNECT la biroul de bază, TX-MAX vă oferă o soluție totală pentru un management al flotei eficient din punct de vedere al costurilor fiind, în plus, ușor integrabil în programul informatic de management al transporturilor pe care îl aveți deja. Astfel rămâneți "în fruntea domeniului dvs. de activitate".

Transics

TRANSICS INTERNATIONAL
Ter Waarde 91 - 8900 Ieper - Belgia
Tel.: +32 (0)57 34 61 71 - Fax: +32 (0)57 34 61 7
www.transics.com - info@transics.com



Poluatorul plătește – Problema rămâne

X



Principiul Evitării cu Costul Cel Mai Mic

O abordare economică modernă pentru reducerea costurilor externe ale transportului rutier

✓



Uniunea Națională a
Transportatorilor Rutieri
din România

IRU International
Road Transport
Union

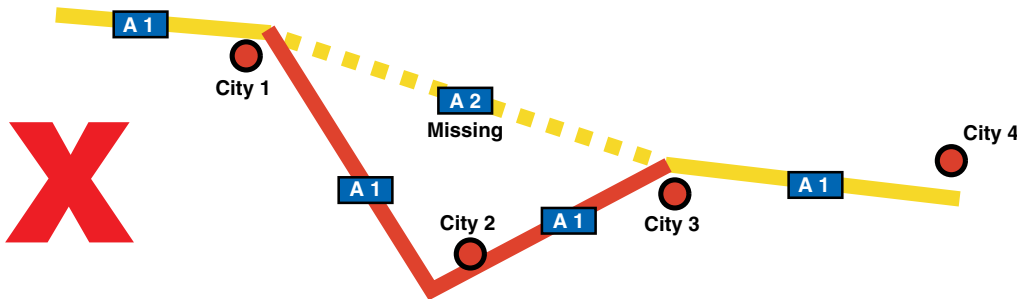
Globalizarea a creat o nouă economie bazată pe libera circulație a persoanelor și mărfurilor, iar din poartă în poartă, transportul rutier a devenit parte integrantă a economiei.

Transportul rutier, ca orice activitate umană, are efecte secundare negative asupra mediului și societății, iar costurile asociate acestora sunt denumite “costuri externe”. Problema este cum să se gestioneze aceste costuri externe.

Principiul Poluatorul Plătește – o schemă de colectare a taxelor

Politicienii consideră Principiul Poluatorul Plătește (PPP) ca fiind singurul mod de a plăti pentru costurile externe. Cu toate acestea, PPP este numai o altă schemă de colectare a taxelor, care nu reduce costurile externe într-un mod optimal pentru că acesta indică deja care parte trebuie să acopere toate costurile externe, fără realizarea unei analize riguroase cost-beneficiu. În plus, banii colectați nu vor fi utilizați pentru rezolvarea problemei.

Aplicarea CCAP la externalitățile cauzate de lipsa unei secțiuni de legătură la autostradă



- Pentru a ajunge din orașul 1 în orașul 4, fără nicio rută directă, un camion are de parcurs mulți kilometri suplimentari prin orașele 2 și 3, utilizând astfel mai mult combustibil și emițând mai multe emisii.
- Proprietarii camionului vor fi taxați pentru externalitățile produse de camionul lor.
- Veniturile nu vor fi folosite pentru rezolvarea problemei, ci mai degrabă pentru subvenționarea încrucișată (bugete generale, fonduri de pensii, moduri de transport mai puțin eficiente, etc.).
- Proprietarul camionului va transfera extra-costurile către client, care va face produsul/serviciul mai scump pentru consumatorul final.

Rezultat: Impactul asupra mediului nu va fi redus. Costurile economice vor crește

Poluatorul plătește – problema rămâne



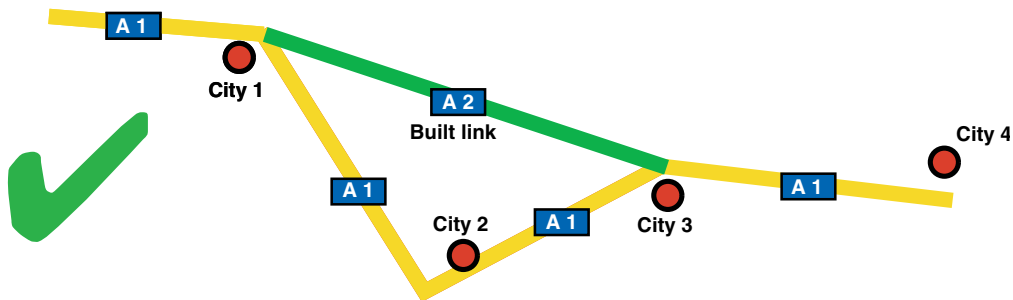
soanelor, mărfurilor și serviciilor. Datorită înaltei calități a serviciului și a oricărui sistem logistic și astfel un instrument vital de producție.

ive ca emisiile și zgomotul. Acestea sunt etichetate ca “efecte externe”, și evocarea este cum să fie reduse aceste costuri într-un mod optimal.

Principiul Evitării cu Costul cel Mai Mic (CCAP) – o abordare economică modernă

În cercurile economice, Principiul Evitării cu Costul cel Mai Mic (CCAP), pentru care Ronald Coase a primit Premiul Nobel în 1991, a înlocuit PPP. Principiul esențial al CCAP este acela că se realizează o analiză cost-beneficiu și trebuie să plătească partea interesată care poate preveni costurile externe la costul cel mai mic pentru întreaga economie.

Aplicarea CCAP la externalitățile cauzate de lipsa unei secțiuni de legătură la autostradă



- Pentru a ajunge din orașul 1 în orașul 4, fără nicio rută directă, un camion are de parcurs mulți kilometri suplimentari prin orașele 2 și 3, utilizând astfel mai mult combustibil și emițând mai multe emisii.

- Se realizează o analiză cost-beneficiu a situației.

- Analiza cost-beneficiu poate concluziona că este mai justificată construirea unei legături directe cu autostrada, dacă costurile externe determinate de parcurgerea mai multor kilometri sunt mai mari decât costurile sociale, de mediu și economice aferente construirii unei legături directe cu autostrada.

- Costurile de construcție și costurile externe ale noii secțiuni de legătură cu autostrada ar fi acoperite de către partea interesată care poate face aceasta la costul cel mai mic pentru întreaga economie. În general, se ajunge la acțiunea comună a societății și utilizatorilor.

Rezultat: Impactul asupra mediului va fi redus. Costul asupra economiei în ansamblu va fi minimizat.

CCAP rezolvă problema



CONCLUZIE

Principiul Poluatorul Plătește este încă o schemă de colectare a taxelor, care nu reduce costurile externe într-un mod optimal!

Poluatorul plătește – problema rămâne

Pentru a realiza dezvoltarea durabilă și a rămâne competitiv, Principiul Evitării cu Costul cel Mai Mic (CCAP), care se bazează pe o riguroasă analiză cost-beneficiu, trebuie să fie aplicat la toate problemele legate de costurile externe ale transportului rutier.

CCAP rezolvă problema

**Uniunea Națională a Transportatorilor
Rutieri din România
UNTRR
Sediul Central**

Str. Ienachiță Văcărescu nr. 60, sector 4
Cod poștal 040157
București

Tel: 021.336.77.88
Fax: 021.337.48.53
E-mail: office@untrr.ro
Web: www.untrr.ro

**International Road Transport Union,
Secretariat General**

3, rue de Varembe
B.P. 44
CH-1211 Geneva 20
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00
Fax: +41-22-918 27 41
E-mail: iru@iru.org
Web: www.iru.org



ÎMBUNĂTĂȚIREA GESTIONĂRII VITEZEI



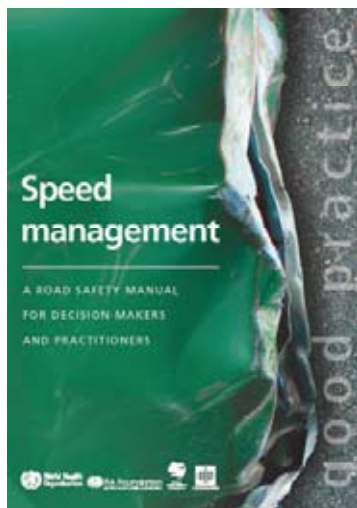
Camera pentru înregistrat viteza

Manualul pentru bune practici internaționale „Speed management, a road safety manual for decision-makers and practitioners”, destinat factorilor de decizie și specialiștilor, realizat sub conducerea GRSP, a fost publicat pe 3 martie 2008. „Gestionarea vitezei” este al treilea din seria de manuale pentru bune practici publicate prin colaborarea ONU cu Organizația Mondială a Sănătății, Banca Mondială, Fundația FIA și GRSP, sprijinind raportul Mondial privind prevenirea accidentelor rutiere. Manualele furnizează cititorilor, pas cu pas, consultanță pentru aplicarea cu succes a măsurilor cunoscute. Raportul Mondial a identificat îmbunătățirile în gestionarea siguranței rutiere care au dus la scăderea dramatică a deceselor și rănilor în țările industrializate care au fost active în siguranța rutieră. Raportul a arătat că utilizarea centurilor de siguranță, căștilor și scaunelor auto pentru copii a salvat mii de vieți. Introducerea și legiferarea limitelor de viteză corespunzătoare, crearea unei infrastructuri mai sigure, legiferarea limitelor concentrației de alcool în sânge și îmbunătățirile siguranței vehiculului, toate reprezintă intervenții evaluate și demonstrate în mod repetat ca fiind eficiente.

VITEZA CREȘTE RISCUL CIOCNIRII ȘI SEVERITATEA RĂNILOR

Viteza excesivă și necorespunzătoare este unul din factorii având o contribuție decisivă la ciocnirile rutiere și severitatea rănilor

în toată lumea. Cu cât este mai mare viteza cu atât mai mare este necesară distanța de oprire, și deci riscul sporit al unei ciocniri. Întrucât mai multă energie cinetică trebuie să fie absorbită în timpul impactului la viteză ridicată, există un risc mai mare de rănire dacă se întâmplă un accident. În multe țări, limitele de viteză sunt stabilite la niveluri care sunt prea ridicate pentru condițiile rutiere, structura și volumul utilizatorilor rutieri, în special acolo unde sunt mulți pietoni și cicliști. Politicile și programele de gestionare a vitezei vor juca un rol esențial în efortul fiecărei țări de a preveni accidentele rutiere și a reduce severitatea rănilor.



Publicat în martie 2008

GESTIONAREA EFICIENTĂ A VITEZEI

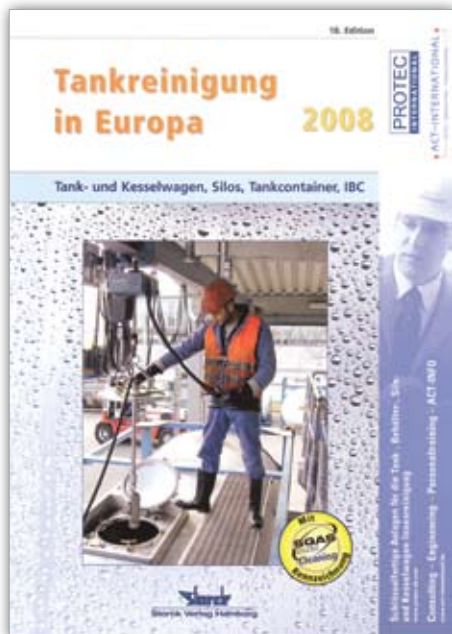
Gestionarea eficientă a vitezei implică o gamă largă de măsuri inclusiv stabilirea și legiferarea limitelor de viteză, măsuri ingineresti destinate reducerii vitezei, și campanii publice de educare și conștientizare. Multe țări solicită de asemenea fixarea de limitatoare de viteză pe autovehicule cum ar fi autobuzele și camioanele. Îmbunătățirea conformității cu li-

mitele de viteză și reducerea vitezelor de condus nesigure nu sunt sarcini ușoare. Mulți șoferi nu recunosc riscurile implicate și adesea beneficiile percepute ale vitezei sunt considerate greșit mai importante decât conștientizarea pericolelor. Gestionarea vitezei rămâne una din cele mai mari provocări cu care trebuie să se confrunte specialiștii siguranței rutiere din toată lumea și este nevoie de un răspuns concertat, pe termen lung, multidisciplinar.

ADAPTEAZĂ NU ADOPTĂ

Alături de celelalte manuale din serie, manualul Gestionării Vitezei dorește să prezinte exemple ale unei practici internaționale privind problema critică a siguranței rutiere și oferă un cadru pe care specialiștii îl pot adapta specificului local. Manualul constă într-o serie de module „cum să...”. El furnizează dovada de ce gestionarea vitezei este importantă și furnizează utilizatorului pașii necesari adaptării situației în propria țară. Manualul conduce apoi cititorul prin pașii necesari proiectării, planificării și aplicării programului, inclusiv strângerea fondurilor, înființarea unui grup de lucru, planul de dezvoltare și acțiune și, dacă este necesar, introducerea legislației corespunzătoare. Domeniile la care se face referire în manual includ ingineria, legiferarea, și utilizarea educației pentru a schimba comportamentul legat de viteză. În fine, manualul îndrumă utilizatorul cum să monitorizeze și să evalueze programul astfel încât rezultatele să poată fi reintroduse în proiectarea programului. Pentru fiecare din aceste activități, documentul subliniază într-un mod practic diferiții pași care trebuie să fie întreprinși. Manualul este disponibil într-un format PDF care poate fi descărcat gratuit de pe website-urile tuturor organizațiilor partenere ca și celelalte manuale privind bunele practici. Vizitați website-ul GRSP la adresa: www.GRSProadsafety.org

Publicații UNTRR



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



• **Linii directoare IRU în materie de siguranță pentru transportul de persoane:** un ghid util destinat transportatorilor și șoferilor de autobuze, autocare 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.



Fișa de securitate a șoferului de taxi



Fișa de securitate a șoferului de autocar



Fișa de securitate a șoferului profesionist pentru circulația prin tuneluri

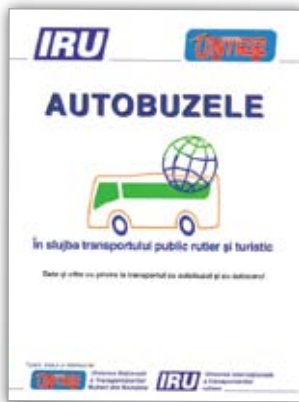


Fișa de securitate a șoferului de camion

• **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:

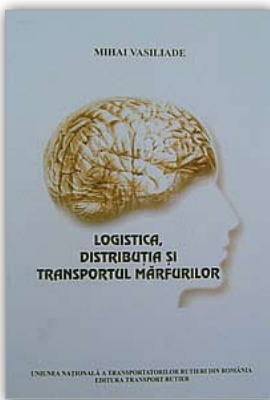
- * Fișa de securitate a șoferului de camion;
- * Fișa de securitate a șoferului de autocar;
- * Fișa de securitate a șoferului de taxi;
- * Fișa de securitate rutieră în tuneluri pentru șoferii profesioniști.

Publicații UNTRR

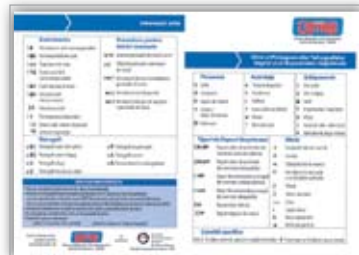


Autobuzele în slujba transportului public rutier și turistic

• *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 principiile cerințele ale reglementărilor sociale europene, pentru o mai bună informare și reamintire a conducătorilor auto:



Ghid al Pictogramelor Tabografului Digital și al Rapoartelor Imprintate



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

* Pliantul "Reguli cu privire la orele de conducus și timpul de lucru al șoferilor în UE";
 * Pliantul "Ghid al Pictogramelor Tabografului Digital și al Rapoartelor Imprintate";
 * Sticker-ul "Reguli cu privire la orele de conducus ale șoferilor în UE";
 * Sticker-ul "Lista zilnică de verificare a vehiculului";



Reguli privind orele de conducere ale șoferilor în UE



• *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.*

Recomandările europene privind cele mai bune practici în domeniul securizării încărcăturii pentru transportul rutier - Ediția a doua -



• *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 Ministrului Transporturilor, domnul Ludovic Orban. Prețul publicației este de 99 RON (TVA inclus), UNTRR asigurând gratuit membrilor săi expedierea postală. 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.*

TRANSPORT MARFĂ: RUTIER VERSUS CALE FERATĂ – SCHIMBĂRI MODALE ÎN PERSPECTIVĂ?

Studiul efectuat de Jones Lang LaSalle, Belgia, privind creșterea volumului de marfă și schimbările așteptate în termeni de repartiție modală

În iunie 2008, Jones Lang LaSalle¹ a publicat concluziile sale privind evoluțiile așteptate în termeni de repartiție modală de transport.

Redăm în continuare câteva din citatele raportului:

„În Europa, marfa este transportată în cea mai mare parte de transporturile rutiere, ceea ce reprezenta în 2005 o parte modală de 44%². În comparație cu alte moduri de transport, creșterea puternică a transporturilor rutiere reflectă flexibilitatea și eficiența lor în materie de livrări de mărfuri. În special, factorii cererii, cum ar fi scăderea transportului de volum mare și importanța sporită a serviciilor ușă-în-ușă și „la timp”, au contribuit la progresul puternic al transporturilor rutiere în cursul ultimului deceniu. Acest mod continuă să fie cel mai flexibil în termeni de colectare și de livrare a mărfurilor și destinațiile numeroase sunt accesibile numai pe cale rutieră”.

„În pofida avantajelor recunoscute ale transportului feroviar, un anumit număr de puncte litigioase frânează totuși apariția unui transfer substanțial către calea ferată, printre care: constrângerile privind capacitatea, timpii de transport mai lungi, o interconexiune insuficientă între țările izolate și diferite moduri de transport, problemele legate de urmărirea și de securitatea mărfurilor, precum și costurile mai ridicate

pentru distanțe mai scurte în comparație cu transportul rutier”.

„În timp ce transportul rutier continuă să fie mai rapid și mai eficient decât transportul feroviar iar factorul cost nu este mai ridicat, operatorii vor rezista să fie scoși de pe piață. Drept urmare este încă prea devreme de a vedea operatorii transferându-și o parte importantă din marfa lor către calea ferată”.

„Marfa, considerată drept agent cu efect de seră la scară mondială...”

¹ Jones Lang LaSalle (NYSE:JLL) este o societate de servicii financiare și profesionale specializată în imobiliare. Cu o cifră de afaceri de 2,7 miliarde de dolari în 2007, Jones Lang LaSalle are aproximativ 180 de birouri în lumea întreagă și este prezentă în peste 700 orașe din 60 de țări. Societatea este de asemenea leader în servicii de gestionare a bunurilor și instalațiilor pentru întreprinderi cu aproape 1,2 miliarde de metri pătrați în lumea întreagă. LaSalle Investment Management, branșa de gestionare a fondurilor societății, este una din cele mai importante din lume cu aproximativ 54 miliarde de dolari active gestionate. În Belgia, Jones Lang LaSalle propune o gamă completă de servicii profesionale grație birourilor sale din Bruxelles și Anvers. Cele 100 persoane care lucrează acolo prezintă competențe diverse și se bazează pe experiența lor de înalt nivel

pentru a da soluții valorii adăugate puternice în ceea ce privește gestionarea bunurilor lor.

² Rutier, cale ferată, maritim, aerian, oleoducte și căi navigabile interioare inclusiv.

„Aceste considerații ne conduc la pronosticul că partea transportului feroviar va crește, și cu aceasta, cererea de echipamente logistice direct conectate de rețeaua feroviară. Totuși, în afara diverșilor alți factori în favoarea transportului rutier (plus de rapiditate, mai mare flexibilitate și eficiență), performanța sa de mediu este în mod constant îmbunătățită și va continua și mai departe grație evoluțiilor tehnologice”.

„..... transportul feroviar, considerat drept mijlocul de transport cel mai puțin poluant, poluează și el, în special în ceea ce privește zgomotul. Tracțiunea diesel crește efectul de seră și poluarea locală, ca și tracțiunea electrică generată de motorizarea termică”.

Persoanele interesate de această abordare relativ obiectivă a viitoarei repartiții modale a transporturilor sunt rugate să citească raportul complet disponibil pe site-ul: <http://www.joneslanglasalle.be/be/en-gb/new/2008/rail+freight.htm>.

Sursa: IRU CTM/G8866/PKR

„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@untr.ro pentru a fi publicate în cadrul rubricii „Drumurile noastre toate!”



CARTEA VERDE „CĂTRE O NOUĂ CULTURĂ A MOBILITĂȚII URBANE”

Observațiile făcute de IRU referitoare la principalele întrebări formulate în Cartea Verde a Comisiei Europene privind mobilitatea urbană (COM(2007)551).

– Pe 25 septembrie 2007, Comisia Europeană a publicat Cartea sa Verde « Către o nouă cultură a mobilității urbane » și a invitat părțile interesate să îi înainteze comentariile lor până la 15 martie 2008.

– IRU a trimis membrilor analiza sa detaliată a Cărții Verzi (documentul CTP/B3721 din 29 octombrie 2007), cerându-le să îi transmită comentariile și sugestiile lor înainte de sfârșitul lunii noiembrie 2007. Foarte puțini membri au răspuns acestui apel.

– Cartea Verde pune 25 de întrebări principale. Pe baza listei pozițiilor exprimate de IRU anexată la documentul CTP/B3721, IRU a formulat răspunsuri la aceste întrebări (a se vedea ANEXA I). Aceste răspunsuri vor fi comunicate Comisiei Europene (DG TREN) până la 15 martie 2008.

ANEXA I

CARTEA VERDE A COMISIEI EUROPENE

„CĂTRE O NOUĂ CULTURĂ A MOBILITĂȚII URBANE”

Pe baza datelor primite de la Asociațiile de transport de marfă și de persoane Membre ale IRU din cele 27 de State Membre, IRU a făcut următoarele observații cu privire la Cartea Verde a Comisiei Europene „Către o nouă cultură a mobilității urbane” (COM(2007)551).

1. Ar trebui să se ia în considerare un sistem de „etichetare” pentru recunoașterea eforturilor de pionierat ale unor orașe în combaterea aglomerației și îmbunătățirea condițiilor de viață?

UE ar trebui în primul rând să se concentreze pe facilitarea schimbului de informații între orașe și să încurajeze dialogul. Există deja o mare diversitate între orașe la nivel național. Această diversitate este și mai mare la nivel european. Nu este suficient să luăm în considerare „eforturile de pionierat”, pentru că astfel de eforturi pot să nu fie deloc bune practici. Pentru a putea promova bunele practici, UE ar trebui mai întâi să stabilească ce criterii trebuie să fie înscrise pe listă ca fiind o bună practică. Aceste bune practici ar trebui să includă nu numai aglomerația și condițiile de viață, ci și să ia în considerare cei trei piloni ai dezvoltării durabile, adică dezvoltarea economică, echitatea socială și protecția mediului.

În plus, ar trebui furnizată o platformă la nivelul UE pentru un schimb periodic între orașe și industria transportului și aceasta ar trebui să fie sprijinită de Comisia Europeană.

O astfel de platformă ar permite o informare și o consultare oportună a firmelor cu privire la măsurile planificate la nivel local/de oraș.

2. Ce măsuri ar putea fi luate pentru a promova mersul pe jos și cu bicicleta drept alternative reale la mașină?

Nicio opinie.

3. Ce s-ar putea face pentru a promova un transfer modal către mijloace de transport durabile în orașe?

Ar trebui lăsat utilizatorul să facă alegerea. Un transfer modal forțat a eșuat deja în industria transportului de marfă și numai comodalitatea va ajuta ca orașele să devină durabile.

Având în vedere că taxiurile, autobuzele și autocarele sunt o parte importantă a lanțului mobilității, și având în vedere că autocarele sunt unul din cele mai curate moduri de transport, transportul în comun cu autobuzul, autocarul și taxiurile ar trebui promovat prin stimulente, inclusiv în materie de infrastructură adecvată (terminale pentru autocare, inclusiv ca parte a rețelei

TEN, posibilitatea pentru taxiuri și autocare de a utiliza benzi speciale, parcări și facilități pentru conducătorii auto și pentru turiști, etc.) și indicatoare de circulație.

În plus, promovarea unei concurențe reglementate și a rolului pozitiv al sectorului privat în prestarea unor servicii de transport public, dar și colectiv, eficiente și de calitate ridicată este esențială pentru a permite actorilor de pe piață din sectorul de transport cu autobuzul, autocarul și taxiul să concureze cu succes cu mașina personală.

4. Cum ar putea fi stimulată mai mult utilizarea unor tehnologii curate și eficiente din punct de vedere energetic în transportul urban?

Nu numai transportul urban ar trebui să fie luat în considerare. Întregul sector al transportului rutier necesită o abordare integrată, cu scopul de a introduce stimulente pentru a accelera introducerea în întregul sector a tehnologiilor celor mai curate și mai eficiente din punct de vedere energetic. Normele Euro ar trebui să se afle în centrul oricărei inițiative UE de promovare a unor parcuri de vehicule mai curate și mai eficiente din punct de vedere energetic, asigurându-se în același timp că măsurile luate la nivel național sau local/nivel de oraș (ca cele referitoare la zonele de mediu) creează sinergii și nu anulează investițiile făcute de operatorii de transport pentru reînnoirea parcului lor de vehicule. Normele Euro și viața economică a vehiculelor ar trebui luate în considerare înainte de a introduce măsuri la nivel local/de oraș.

În plus, ar trebui să se lucreze mai mult la reducerea consumului de energie al vehiculelor destinate transportului rutier. Până în prezent, fabricanții de vehicule s-au concentrat prea mult pe respectarea normelor Euro și au pierdut din vedere impactul referitor la consumul de energie al vehiculelor.

În sfârșit, traficul fluid este important. Aglomerația și opririle și pornirile

riile repetate contribuie la producerea de CO2. Multe măsuri care au ca scop reducerea vitezei obligă conducătorii auto să oprească și să accelereze mai des. Este esențial ca măsurile să rămână compatibile.

5. Cum ar trebui să fie promovate achizițiile ecologice comune?

Cum trebuie să fie definit termenul „verde” („ecologic”)? Nu numai performanța de mediu a vehiculelor trebuie să fie luată în considerare, ci și modul în care sunt produși combustibilii. Achizițiile ecologice comune făcute de către autoritățile municipale vor avea un impact foarte mic asupra performanței de mediu a întregului parc european de vehicule comerciale, pentru că vizează numai o mică fracțiune din parcul de vehicule. Deci, o inițiativă de la vârf către bază sub forma unei directive nu este o soluție. Autoritățile municipale trebuie să poată decide în mod liber cum doresc să trateze problema performanței de mediu a parcului lor de vehicule. Implementarea unui schimb al bunelor practici în acest domeniu ar fi mult mai productivă decât o inițiativă de la vârf către bază. Măsurile ar trebui de asemenea să fie eficiente din punct de vedere al costului și ar trebui examinate în ce măsură există măsuri alternative, mai eficiente din punct de vedere al costului, la achizițiile ecologice comune.

6. Ar trebui să fie prezentate criterii sau linii directoare pentru definierea Zonelor Verzi și a măsurilor restrictive care se aplică în cadrul acestora? Care este cea mai bună cale de a asigura compatibilitatea acestora cu circulația liberă? Există o problemă de aplicare transfrontalieră a unor reguli locale care guvernează Zonelor Verzi?

Unele orașe din mai multe țări ca Suedia, Germania, Țările de Jos, Italia și Regatul Unit au introdus Zonelor Verzi cu scopul de a îmbunătăți calitatea aerului. Au fost utilizate diferite abordări. Este important să se evite ca mai multe orașe să folosească moduri diferite pentru a institui Zonelor Verzi. Un rol de coordonare generală este esențial pentru a armoniza astfel de inițiative. Cu toate acestea este necesar un set mai larg de linii directoare ale UE cu privire la dezvoltarea Zonelor Verzi. Acestea ar trebui să cuprindă o argumentare a necesității de a institui o Zonă Verde, o analiză cost-beneficiu solidă, proporționalitatea măsurilor care trebuie introduse și natura nedis-

criminatorie a unor astfel de măsuri. De asemenea sunt necesare niște reguli referitoare la utilizarea veniturilor care provin din amenzi aplicate pentru infracțiuni legate de astfel de zone. Astfel de venituri trebuie să fie reinvestite în transport. Trebuie să se evite ca autoritățile municipale să introducă Zonelor Verzi numai pentru a își umple trezoreria.

Orașele trebuie să consulte părțile interesate, naționale și din cadrul UE, publice și private, cu privire la planurile lor de a introduce astfel de zone, și, atunci când a fost luată o decizie, să informeze cu un avans suficient părțile/ firmele interesate despre intrarea în vigoare a acestora, pentru ca acestea din urmă să se poată pregăti (parcuri de vehicule, tarife, orare etc.).

Trebuie să fie creat un site web multilingv al UE, pe care orașele să poată posta informațiile referitoare la Zonelor Verzi și care să poată fi consultat de către publicul larg.

7. Cum ar putea să fie promovată mai mult conducerea auto ecologică?

Există două moduri. În primul rând, conducerea auto ecologică să fie introdusă în cursul pregătitor care se finalizează prin obținerea permisului de conducere. În al doilea rând, conducerea auto ecologică trebuie de asemenea să fie inclusă în cursurile ulterioare, la locul de muncă.

8. Ar trebui să se dezvolte și să se promoveze servicii de informare mai bune pentru călători?

A se vedea răspunsul la întrebarea nr. 6.

9. Este nevoie de acțiuni suplimentare pentru a asigura standardizarea interfețelor și interoperabilității aplicațiilor ITS în orașe? Ce aplicații ar trebui să aibă prioritate atunci când se întreprind acțiuni?

IRU împărtășește punctul de vedere al Ertico, acela că scopul final este un sistem al mobilității realizat în cooperare, în care călătorul are acces ușor la toate informațiile relevante pentru nevoile sale de mobilitate, serviciile de mobilitate sunt bine interconectate, iar soluțiile ITS sunt îmbunătățirea caracteristicilor privind siguranța, securitatea și performanța de mediu ale modurilor de transport individuale sunt implementate.

Sistemele mobilității realizate în cooperare vor permite vehiculelor să interacționeze local și direct cu sistemele de control al traficului, să colec-

teze și să transmită date în timp real, dar și să furnizeze un sprijin mai mare călătorului și un management integrat de rețea.

Principala provocare rezidă în faptul că, deși evoluția tehnologiilor ITS începe cu sistemele autonome din prezent, diferitele moduri de transport ar trebui să dezvolte deja tehnologii ITS „compatibile”, ceea ce permite apoi interoperabilitatea și comunicarea intermodală. Aceasta înseamnă că o implementare rapidă reușită a unui sistem al mobilității realizat în cooperare necesită deja în prezent atât o cooperare intermodală cât și la nivelul UE.

În acest context, Ertico sprijină de asemenea activitatea Comisiei cu privire la un Plan de Acțiune pentru a realiza extinderea rapidă a Sistemelor și Serviciilor de Transport Inteligente. Aceasta se poate realiza numai atunci când activitățile necesare sunt sincronizate și părțile interesate vizate sunt implicate în diverse moduri, și anume:

- a) pentru a dezvolta și extinde serviciile prioritare și tehnologiile conexe care le fac posibile,
- b) pentru a realiza interoperabilitatea dintre servicii și în cadrul UE,
- c) pentru a utiliza pe deplin sinergiile potențiale,
- d) pentru a dezvolta cadrul legal necesar,
- e) pentru a furniza stimulente utile și sprijin financiar,
- f) pentru a identifica organizarea necesară.

În plus, este necesar să se îmbunătățească disponibilitatea unui spectru de frecvențe radio suficient pentru serviciile privind vehiculele conectate, accesibilitatea datelor din surse publice, protejarea și siguranța datelor personale, cât și dezvoltarea structuri de firme pentru servicii multiple.

10. În ceea ce privește ITS, cum ar putea să fie îmbunătățit schimbul de informații și de bune practici între toate părțile interesate?

Primii pași imediați pentru a realiza o nouă cultură a mobilității urbane includ ridicarea tuturor orașelor la standardele de „bune practici”, creând parteneriate eficiente, locale și la nivelul UE, între părțile cheie interesate în vederea desfășurării inițiativelor, investigând modalitățile de extindere a TEN-T și a altor mecanisme de finanțare ale UE la schemele urbane, ca și promovând scheme de stimulente și de prime pentru ca orașele să încurajeze

desfășurarea și extinderea sistemelor mobilității realizate prin cooperare.

11. Cum poate să fie ameliorată calitatea transportului în comun în orașele europene?

Promovând concurența reglementată și rolul sectorului privat (reglementare, studii, schimb al bunelor practici), incluzând autobuzele, autocarele și taxiurile. O mai mare implicare a sectorului privat este esențială pentru a ajunge la servicii de transport public durabil peste tot în UE.

Niște dovezi suplimentare, furnizate prin intermediul unor studii finanțate de către UE cu privire la performanțele (calitatea, siguranța, gradul de mulțumire a clientului etc.) transportului public/colectiv executat de operatorii privați ar ajuta autoritățile atunci când decid natura contractelor pentru care vor opta.

12. Ar trebui să fie încurajată amenajarea de benzi speciale pentru transportul în comun?

Benzile care sunt folosite special pentru transportul în comun ar trebui de asemenea să poată fi utilizate de taxiuri, autocare private și servicii de livrare a mărfii.

13. Este nevoie să se introducă o Cartă Europeană a drepturilor și obligațiilor călătorilor care folosesc transportul în comun?

UE poate obține cele mai bune rezultate ajutând industria să dezvolte și să implementeze pe scară largă inițiativele industriale deja disponibile cu privire la calitate, ca cele dezvoltate în transportul turistic cu autocarul (sistemul IRU de clasificare pe stele pentru autobuze și autocare) sau de către asociațiile comerciale naționale de taxi din diverse țări (FIN, NL, S etc.).

14. Ce măsuri ar putea fi luate pentru a integra mai bine transportul de călători și de marfă în cercetare și în planificarea mobilității urbane?

Planurile de transport urban durabil ar putea fi un instrument util pentru a integra diferitele aspecte care au un impact asupra mobilității urbane. Comisia UE a întreprins deja niște cercetări cu privire la această problemă, dar acțiuni ulterioare nu au fost întreprinse niciodată. Comisia UE ar putea cerceta în ce măsură ar putea fi util să furnizeze linii directoare voluntare pentru orașele care doresc să elaboreze un astfel de plan și să îl implementeze. Este desigur important să fie implicate diferite părți interesate – inclusiv operatorii

de transport de marfă și de persoane – în dezvoltarea unor astfel de planuri, care ar trebui să cuprindă de asemenea aspecte privind turistul și călătoria (în afară de transportul intra-urban și navetă).

Totuși, toate cercetările ar trebui să se concentreze pe măsuri inovatoare, eficiența stimulentele și o infrastructură adecvată.

În plus, un accent specific pe taxiuri este necesar. Iată o listă non-exhaustivă a subiectelor potențiale legate de taxiuri, care ar putea fi cercetate cu sprijinul fondurilor UE, și care ar putea contribui la o mai bună integrare a taxiurilor în lanțul de transport în comun/public:

- Interacțiunea dintre taxiuri și alte moduri de transport public/în comun

- Integrarea taxiurilor în politica de durabilitate urbană și de mediu: ajungerea la o reducere a traficului cu mașini personale, asigurând în același timp accesul ușor al cetățeanului la principalele servicii urbane și la viața urbană prin intermediul unor servicii sporite de taxi

- Parcul de taxiuri și caracteristicile de mediu: utilizarea unor stimulente pentru investiții prietenoase cu mediul în sectorul taxiurilor

- Utilizarea terenului public și privat în orașe: utilizarea spațiului de parcare de către mașinile personale în comparație cu utilizarea extinsă a taxiurilor

- Locația stațiilor de taxi și managementul parcului de taxiuri

- Distribuția locală și alimentarea în cazul combustibililor alternativi (inclusiv pentru taxiuri)

- Contracte de servicii publice și subcontractarea serviciilor de taxi: bune practici

- Sistemele de tarifare pentru taxiuri ca instrument de îmbunătățire a siguranței traficului și a performanțelor de mediu

- Utilizarea taxiurilor în zonele rurale: beneficii pentru mobilitate și pentru societate

- Beneficii pentru societate datorită transportului pacienților pentru consultații zilnice, ca alternativă la imobilizarea la pat pe o perioadă mai lungă în spitale

- Impactul utilizării unor microbuze în parcul de taxiuri: studii de caz transportul școlar și persoane cu dizabilități

15. Cum se poate realiza o mai bună coordonare între transportul ur-

ban și interurban și respectiv amenajarea teritoriului? Ce tip de structură organizatorică ar fi adecvată?

Promovarea și sprijinirea înființării unor terminale/stații de autobuze și de autocare în întreaga Europă (ca parte a Rețelelor Transeuropene de exemplu) le pot ajuta să devină veritabile interfețe ale mobilității și platforme pentru călătorii obișnuiți și turiști. Stațiile de autocare cu capacitate de schimb intermodal permit dirijarea unui număr mai mare de pasageri și conferă o valoare adăugată călătoriei colective cu autobuzul și cu autocarul. Acest lucru este exemplificat prin diferența de cotă de piață a călătoriei colective cu autobuzul și cu autocarul în vechile și în noile State Membre UE, inclusiv în țările candidate, unde, în ultimele, o rețea densă de astfel de stații există încă, încurajând astfel un număr mare de călători să opteze pentru un transport colectiv, sigur și durabil.

16. Ce acțiuni suplimentare ar trebui întreprinse pentru a ajuta orașele să facă față provocărilor din transportul urban în materie de siguranță rutieră și securitate a persoanelor?

Și
17. Cum pot fi mai bine informați operatorii și cetățenii cu privire la posibilitățile oferite în materie de siguranță de tehnologiile avansate în domeniul gestionării infrastructurii și vehiculelor?

Aceasta este o problemă care nu este limitată numai la domeniul urban. Siguranța rutieră și gestionarea infrastructurii sunt probleme importante pentru întreaga rețea rutieră europeană care include de asemenea părțile sale urbane. Abilitățile de conducere în zonele urbane sunt deja o parte importantă a pregătirii practice și a examinării în vederea obținerii unui permis de conducere. Mai multe inițiative au fost de asemenea luate recent pentru a îmbunătăți siguranța vehiculelor grele, în special noi reguli privind instalarea oglinzilor retrovizoare care ar trebui să reducă accidentele cauzate de unghiul mort. Infrastructura rutieră urbană este deja limitată în spațiu și trebuie să fie folosită în comun de mulți utilizatori ca de exemplu proprietarii de mașini, bicicliștii, motocicliștii, pietonii, vehiculele comerciale și de transport public. De aceea este important ca toți utilizatorii de drumuri să fie conștienți de drepturile și de obligațiile lor și să respecte regulile. Acest lucru va fi benefic pentru

toți. O mai bună aplicare va îmbunătăți de asemenea gradul de conformitate cu regulile privind siguranța rutieră. Autoritățile municipale ar trebui de asemenea să studieze cu atenție impactul schimbărilor de infrastructură asupra tuturor utilizatorilor de drumuri. Ar trebui să se evite ca îmbunătățirile pentru anumite categorii de utilizatori să ducă la un impact negativ pentru alții. Este o problemă de găsire a unei soluții echitabile.

Recomandări suplimentare pot fi găsite în „Studiul European privind Cauzele Accidentelor în care sunt implicate Camioane” ETAC.

18. Este nevoie de dezvoltarea echipamentelor radar automate adaptate la mediul urban și de promovarea utilizării acestora?

Astfel de echipamente există deja în prezent și sunt deja folosite în mai multe țări. Totuși, autoritățile responsabile cu controlul par să aibă probleme cu urmările administrative ale infracțiunilor înregistrate de astfel de echipamente și mai este de asemenea o problemă legată de aplicarea unor măsuri de control transfrontalier privind siguranța rutieră care trebuie să fie rezolvată.

19. Este supravegherea video un instrument bun pentru siguranța și securitatea în transportul urban?

Nicio opinie

20. Ar trebui ca toate părțile interesate să colaboreze la dezvoltarea unei noi culturi a mobilității în Europa? Pe baza modelului Observatorului European pentru Siguranța Rutieră, înființarea unui Observator European pentru Mobilitatea Urbană ar putea fi o inițiativă utilă pentru susținerea acestei colaborări?

Nu trebuie reinventată roata. Căile pentru a face mai durabilă cultura mobilității existentă în prezent trebuie să fie identificate și promovate. Acestea există deja. Uniunea Europeană ar trebui să întreprindă o evaluare a așa-numitelor „bune practici”, inclusiv a celor dezvoltate de industrie, și ar trebui să stabilească niște criterii care trebuie să fie îndeplinite pentru ca o practică să devină o „bună practică”. Astfel de bune practici ar trebui apoi să fie încurajate și promovate. Practicile care nu trebuie urmate ar trebui de asemenea să fie identificate, iar părțile interesate ar trebui de asemenea să fie informate despre acestea. UE ar trebui să creeze un site web unic, special, pe care să poată fi găsite

toate informațiile privind soluțiile de mobilitate urbană. Informațiile care sunt în prezent dispersate pe mai multe site-uri web ar trebui unificate.

21. Cum ar putea instrumentele financiare existente, precum fondurile structurale și de coeziune, să fie mai bine utilizate, într-un mod coerent, pentru a susține un transport urban integrat și durabil?

Nicio opinie

22. Cum ar putea instrumentele economice, în special instrumentele bazate pe piață, să susțină un transport urban curat și eficient din punct de vedere energetic?

Ar trebui întreprinse inițiative pentru a susține un transport curat și eficient în întreaga Uniune Europeană, nu numai în zonele urbane. UE și Statele Membre ar trebui să creeze mai multe stimulente pentru a accelera introducerea unor soluții de transport curat și eficient. Un bun exemplu în acest sens îl constituie stimulentele legate de introducerea ultimelor norme Euro pentru vehiculele grele. Este bine cunoscut faptul că vehiculele sunt mai ușor înlocuite cu unele noi sau îmbunătățite în Statele Membre care acordă stimulente pentru aceasta.

Din păcate, de obicei acordarea stimulentei încetează atunci când noua normă devine obligatorie. Totuși, luând în considerare ciclul de viață al unui vehicul greu, trece un timp până când întregul parc de vehicule este adus la un standard mai ridicat. Operatorii tind să încetinească ritmul investițiilor în vehicule mai curate odată cu încetarea acordării stimulentei.

23. Cum ar putea activitățile de cercetare cu obiective specifice să contribuie mai mult la integrarea constrângerilor urbane și dezvoltării traficului urban?

A se vedea întrebarea 14

24. Ar trebui ca orașele să fie încurajate să folosească taxele urbane? Este nevoie de un cadru general și/sau de îndrumări pentru taxele urbane? Ar trebui ca veniturile din aceste taxe să fie rezervate pentru îmbunătățirea transportului urban în comun? Ar trebui să se internalizeze costurile externe?

Posibilitatea de a introduce taxe urbane pentru toți utilizatorii nu ar trebui luată în considerare izolat, ci trebuie să fie inclusă în dezbaterile generale care este continuată în forță în prezent în UE. Legarea sa de internalizarea costurilor externe trebuie să fie luată în

considerare cu foarte mare atenție, în special maniera în care costurile externe sunt internalizate și opțiunile ar trebui cu siguranță să nu se limiteze la așa-numita opțiune „poluatorul-plătește”. Taxele ar trebui să fie corecte, transparente, proporționale și nediscriminatorii. Veniturile rezultate ar trebui să fie reinvestite în soluții de transport durabil, nu numai în transportul în comun. Vehiculele grele vor fi cel mai probabil primele vizate de oricare inițiative de a introduce taxe urbane și standarde de performanță de mediu. Acest lucru este inacceptabil pentru că ele nu sunt principala cauză a poluării urbane.

În plus, este de asemenea probabil ca rolul și locul transportului în comun de persoane și taxele aferente aplicate utilizatorului să iasă din nou la suprafață ca o problemă importantă, care va necesita la rândul ei o dezbateră cu privire la principii. Orice taxe introduse pentru transportul în comun de persoane ar trebui să fie transparente și să corespundă unui serviciu făcut. Taxele de acces în orașe pentru autoturismele cu turiști sunt total inacceptabile, și orice cadre sau linii directe viitoare ale UE trebuie să trateze această problemă pentru a preveni ca acestea să se întâmple.

25. Ce valoare adăugată ar putea aduce, pe termen mai lung, susținerea europeană orientată pe obiective specifice pentru finanțarea transportului urban curat și eficient din punct de vedere energetic?

A se vedea răspunsul la întrebarea 22.

Nota trad.: Abrevieri și acronime

ERTICO: (European Road Transport Telematics Implementation Coordination Organisation)

Organizația Europeană de Cooperare a Implementării Telematicii în Transportul Rutier

IRU: (International Road Transport Union) Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere

ITS: (Intelligent Transportation System) Sistem de transport inteligent

TEN: (Trans-European Network) Rețeaua transeuropeană

TEN-T: (Trans-European Network-Transport) Rețeaua transeuropeană de transport

INFO UTILE

L 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. SLOVACIA – LIMITE DE VITEZĂ, transport de pasageri
Limitări de viteză (km/h)

In localități

A = drumuri obișnuite

B = drumuri urban

In afara localităților

C = drumuri obișnuite

D = autostrăzi

	A	B	C	D
Autovehicule cu greutatea totală ≤ 3,5 t	60	80	90	130
Autocare	60	80	90	110
Autocare cu o remorcă > 750 kg	60	80	80	80
Alte autovehicule	60	80	80	80

Sursa: CESMAD SLOVACIA, iunie 2008

3. GERMANIA - BGL, Berlin, dorește să clarifice o modificare care a fost introdusă de la 1 mai 2008 la punctul de frontieră Weil am Rhein-Autostradă (frontiera între Elveția și Germania) referitoare la vămuirea transporturilor de mărfuri. Atunci când un autovehicul părăsește Elveția și se îndreaptă spre Germania, el trece printr-o "zonă vamală extinsă provizoriu" (PEZA - Provisorisch erweiterte Zollanlage, în germană) în care numărul de înmatriculare al autovehiculului este înregistrat de o cameră și transmis agenților vamali. Agenții vamali pot din acel moment să înceapă formalitățile vamale, știind că vehiculul va sosi imediat la frontieră. În timpul orelor de deschidere ale PEZA, camera înlocuiește deci prezentarea "obișnuită" din fața vămii. Totuși, atunci când PEZA este închisă, șoferii trebuie să-și prezinte camionul lor agenților vamali, aceasta neputând să înceapă formalitățile vamale decât atunci când camionul a ajuns la frontieră. În ambele cazuri, șoferii nu trebuie să părăsească vama atâta timp cât vămuirea nu s-a încheiat.

În anexă veți găsi o informare destinată șoferilor publicată de autoritățile vamale germane.

ANEXA

ATENȚIE Importul în Germania

☞ Oficiul Vamal verifică prezentarea mărfurilor pentru controlul vamal.

☞ În cazul intrării prin PEZA (Instalația vamală extinsă provizoriu), acest lucru se efectuează cu ajutorul camerei de luat vederi.

☞ În toate celelalte cazuri, șoferul se va prezenta cu docu-

mentele originale ale autovehiculului în clădirea de tranzit „Einfuhr“ (Import).

☞ Numai după prezentarea mărfurilor pentru controlul vamal se poate preda fișa de parcurs la ghișeu german.

☞ Acest lucru nu este valabil pentru autovehiculele goale. Oficiul Vamal autostrada Weil am Rhein.

4. Conferința Internațională - Autobuzele în mișcare - NEC Birmingham, 5-6 Noiembrie 2008 – invitație de participare



Internațională a Transporturilor Rutiere - IRU invită operatorii de autobuze și autocare să participe la conferința internațională dedicată problematicei autobuzelor și autocarelor, care va avea loc pe 5-6 noiembrie 2008 la Centrul Național de Expoziții (NEC) în Birmingham, Marea Britanie, în cadrul Expoziției Euro Bus Expo 2008.

Conferința este co-organizată de IRU, **EURO BUS EXPO** și **SI CPT** - Marea Britanie, cu participarea de vorbitori din Europa și Statele Unite, inclusiv Ministrul Transporturilor din Marea Britanie, Rosie Winterton.

Pentru mai multe informații referitoare la programul Conferinței și la înregistrare, vă rugăm să vizitați site-ul: <http://www.eurobusexpo.com/default.asp>

5. GRECIA

INTERDICȚII DE CIRCULAȚIE - 2008

INTERDICȚIE:	Autovehicule de transport marfă cu sarcina utilă mai mare de 1,5 t
PERIOADA:	- În zilele de 24 martie, 24 aprilie, 30 aprilie, 13 iunie, 14 august, 27 octombrie, 24 decembrie, 31 decembrie și 5 ianuarie de la ora 16,00 la 21,00; - Pe 25 aprilie de la 6,00 la 14,00; - Pe 26 aprilie de la 6,00 la 15,00 - Din 11 martie – 30 aprilie în fiecare zi de vineri de la orele 16,00 la 20,00; - Din 1 iunie – 30 septembrie, în fiecare zi de vineri de la orele 16,00 la 20,00;
TERITORIUL:	- Autostrada Atena – Corint – Patra, în direcția Patra, între Elefsina și Rio; - Autostrada Atena – Lamia – Salonic, în direcția Salonic, între intersecțiile Agios Stefanos (Kryoneri) și Bralos, între intersecțiile Lamia și Raches Fthiotidos și de la Larissa (Km371 + 400) către regiunea Skotina (km 410); - Autostrada Salonic – Kavala în direcția Kavala de la km 11 și podul peste râul Strimonas; - Autostrada Salonic – N. Moudania în direcția N. Moudania de la podul Ryssio și km 34; - Autostrada Schimatari – Chalkida, în direcția Chalkida, de la intersecția cu autostrada Atena – Lamia până la podul Chalkida; - Drumul Lagada – Redina, de la Nymphopetra la intersecția Redina

EXCEPȚII:	Transporturile de lapte, pește, carne proaspete și animale vii, precum și transporturile de fructe și legume proaspete de la Corint la Rio
PERIOADA:	- În zilele de 25 martie, 28 aprilie, 28 mai, 16 iunie, 17 august, 28 decembrie, 1 ianuarie și 6 ianuarie, de la 15,00 la 22,00; - Pe 29 aprilie de la 8,00 la 15,00; - Pe 28 octombrie de la 15,00 la 21,00; - Din 11 martie – 30 aprilie, în fiecare zi de duminică a anului între orele 15,00 la 22,00; - Din 1 iunie – 30 septembrie, în fiecare zi de duminică a anului între orele 15,00 la 22,00; - Din 1 octombrie – 31 mai, în fiecare zi de duminică a anului între orele 15,00 la 22,00;
TERITORIU:	- Autostrada Patras – Corint – Atena, în direcția Atena, între intersecția Rio și Elefsina; - Autostrada Salonica – Atena în direcția Atena, între regiunea Skotina (km 410) și Larissa (km 371+400), între intersecțiile Raches Fthiotidos și Lamia și între intersecțiile Bralos și Agios Stefanos (Kryoneri); - Autostrada Salonica – Kavala în direcția Salonic între podul peste râul Strimonas și intersecția Rentin; - Autostrada Salonica – N. Moudania în direcția Salonica între podul peste Ryssio și km 34 - Autostrada Schimatari – Chalkida, în direcția Atena, de la podul Chalkida (km 12+300) la intersecția cu autostrada Atena – Lamia.
EXCEPȚII:	Transporturile de lapte, pește, carne proaspete și animale vii

Informații suplimentare se pot obține de la:

OFAE – Hellenic Federation of International Road Transports
351, Patissson Street; GR-111 44 ATHENS
tel: (+302 10) 201 97 60/2; fax: (+302 10) 228 43 68
E-mail: ofae@otenet.gr

ZILE DE SĂRBĂTOARE - 2008

1 ianuarie, 6 ianuarie, 10 martie, 25 martie, 27 aprilie, 28 aprilie, 1 mai, 16 iunie, 15 august, 28 octombrie, 25 decembrie, 26 decembrie

Sursa: OFAE, Septembrie 2008

6. ITALIA

În Italia, transportatorii riscă să fie pedepsiți cu interdicție de circulație, amenzi ridicate și sechestrarea autovehiculului pentru 3 luni dacă șoferul său încalcă anumite articole ale codului rutier italian.

Dacă șoferii transportă mărfuri în timpul unei interdicții de circulație de weekend o amendă între 370 euro și 1.485 euro poate fi aplicată. Mai mult, șoferul va primi o sancțiune administrativă, care constă în suspendarea permisului de conducere pentru o perioadă de 1-4 luni, precum și suspendarea licenței pentru aceeași perioadă.

Conform Articolului 176.1 a)-d) din codul rutier autovehiculul poate fi sechestrat dacă:

a) Autovehiculul este întors pe autostradă, se traversează zona centrală de rezervă sau se circulă pe direcția opusă;

b) Autovehiculul este așezat cu spatele pe autostradă sau pe banda de urgență;

c) Se circulă pe banda de urgență, dacă nu urmează să oprească sau să pornească

d) Se circulă cu viteze diferite dacă nu urmează să intre sau să iasă de pe autostradă.

Sancțiunile de la 1a) vor genera o amendă administrativă de 1.754 euro până la 7.018 euro.

Sancțiunile de la 1b)-d) vor genera o amendă administrativă de 370 euro până la 1.485 euro.

În afara sancțiunilor de mai sus, va fi impusă o suspendare a permisului de conducere pentru o perioadă de 6-24 luni și sechestrarea autovehiculului pentru o perioadă de 3 luni.

7. DANEMARCA

Podul Langeland va fi închis pentru transporturile agabaritice, începând cu 30 septembrie 2008, ora 3,30 până pe 2 octombrie 2008, ora 6,00, datorită unor lucrări de întreținere.

Sursa: ITD nr.23

8. Interdicții de circulație în Europa – Octombrie 2008

Austria, 26

Croația, 8

Cehia 28

Germania 3, 31 – în Landul Brnadenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt și Thuringen)

Italia 31

Slovenia 31

Spania 12, 13, 26 – anumite tronsoane

Spania – Tara Bascilor 12

Turcia 28,29

Ungaria 23

9. NORVEGIA – Rv 55 dintre Luster și Skjolden închis în anumite perioade

Imediat după Anul nou va începe construirea unui tunel în Gullringen pe drumul 55 dintre Luster și Skjolden în Sogn of Fjordane din Norvegia.

Lucrările de despădurire și securizare au început deja pe munte, ceea ce înseamnă că drumul va fi închis traficului în perioadele dintre 8,30 și 20,00 de luni până sâmbătă.

Aceste lucrări vor continua până pe 10 octombrie 2008. În conformitate cu planificarea, drumul va fi deschis trecerii o dată pe oră.

10. AUSTRIA - Asociația transportatorilor rutieri AISO, Viena, reamintește membrilor că, așa cum se menționează în documentul IRU privind interdicțiile de circulație pentru anul 2008, camioanele Euro 2 nu vor mai fi autorizate pe autostrada A12 Tyrol, începând cu 1 noiembrie 2008.

Noutăți legislative

PROTOCOL din 13 iunie 2008 DE APLICARE a Acordului dintre Guvernul României și Consiliul Federal Elvețian privind readmisia persoanelor

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 658 din data de 18 septembrie 2008

Statistici

ÎNMATRICULĂRI NOI DE VEHICULE RUTIERE PENTRU TRANSPORTUL MĂRFURILOR, ÎN SEMESTRUL I 2008

- număr -

Vehicule noi înmatriculate în semestrul I 2008	
Autocamioane (autoutilitare și auto-specializate)	34835
Din total, autocamioane după încărcătura utilă:	
până la 1,49 tone	7519
de 1,5 tone și peste	27316
Din total, autocamioane după tipul de energie utilizată:	
benzină	1539
motorină	33295
electricitate	-
alte surse	1
Autotractoare și autoremorchere - total	248
Din total, autotractoare și autoremorchere noi, după tipul de energie utilizată:	
benzină	-
motorină	248
electricitate	-
alte surse	-
Semiremorci - total	5822
Remorci - total	7569
Vehicule rutiere pentru scopuri speciale	2123
Alte vehicule rutiere pentru transportul mărfurilor	43

ÎNMATRICULĂRI NOI DE VEHICULE RUTIERE PENTRU TRANSPORTUL PASAGERILOR, ÎN SEMESTRUL I 2008

- număr -

Vehicule înmatriculate în semestrul I 2008	
Autocare, autobuze și microbuze	4556
Din total, autocare, autobuze, microbuze, pe tipuri de energie utilizată:	
benzină	
motorină	3
electricitate	4553
alte surse	-

Sursa: INS



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

”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 Natională 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 15oC 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

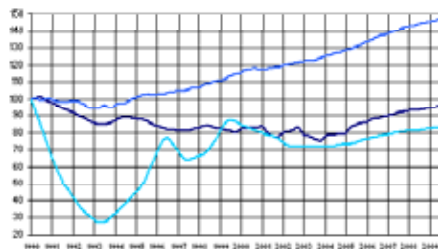


Indici IRU

Indicatori transport rutier pentru Suedia

Trim. III 2008 - Prevedere

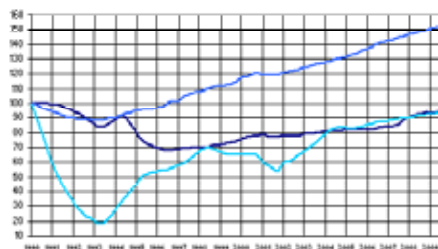
Index	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim.I		2008 – Trim. III		2009 – Trim.III	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100	99,6	93,8	93,4	95,6	95,1
PIB (\$ Miliard)	100	57,6	144,3	83,1	147,3	84,8
Înmatriculare Camion (Numarul Înmatriculării)	100	1766	81,83	1445	83,13	1468



Indicatori transport rutier pentru Finlanda

Trim. III 2008 - Prevedere

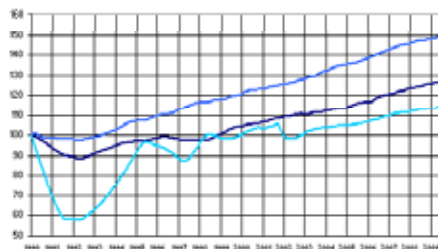
Index	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim.I		2008 – Trim. III		2009 – Trim.III	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100	114,3	92,2	105,4	93,9	107,4
PIB (\$ Miliard)	100	34,4	148,7	51,2	152,6	52,5
Înmatriculare Camion (Numarul Înmatriculării)	100	1324	91,67	1214	93,49	1238



Indicatori transport rutier pentru Marea Britanie

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	429,2	124,6	534,8	126,3	541,9
PIB (\$ Miliard)	100	244,9	147,1	360,2	149,6	366,3
Înmatriculare Camion (Numarul Înmatriculării)	100	13133	112,96	14834	114,4	15023





EDITORIAL



ACTUAL

CONGRESUL INTERNAȚIONAL SMAT 2008 CRAIOVA

După cum este bine cunoscut, Facultatea de Mecanică a Universității din Craiova are deosebitul privilegiu de a organiza, în perioada 23-25 octombrie, cel mai important eveniment științific al lumii academice din domeniul autovehiculelor rutiere.

Acest eveniment de prestigiu înscris în programul manifestărilor FISITA din acest an se desfășoară sub egida organismelor internaționale de resort EAEC și SAE Internațional.

Asemenea manifestări, cu o puternică tradiție și vizibilitate în mediul academic românesc (s-au derulat până acum 30 de ediții în centrele universitare din Brașov, Pitești, București, Cluj-Napoca, Timișoara și Craiova), permit stimularea și coordonarea activităților care promovează un mediu pozitiv:

- ✓ educației continue și perfecționării cunoștințelor specialiștilor;
- ✓ schimbului activ de idei și de experiență;
- ✓ diseminării și cuantificării cercetărilor științifice din lumea autovehiculelor și a domeniilor adiacente etc.

Urmărind să conferim acestui Congres Internațional avertura corespunzătoare temicii propuse (Vehicule Rutiere, Motoare, Trafic rutier, Tractoare, Materiale și tehnologii avansate) se preconizează a fi evidențiate, analizate și validate, de către comunitatea științifică, rezultatele cercetărilor desfășurate, fapt ce va impune elaborarea concluziilor legate de strategiile și direcțiile viitoare, urmărindu-se armonizarea acestor activități cu directivele europene de dezvoltare actuale și de viitor.

Din perspectiva evoluției pozitive a industriei de automobile și tractoare din Oltenia, mediul academic și tehnic din regiune se simte onorat de importanța acestui remarcabil eveniment și așteaptă cu deosebit respect sosirea oaspeților Congresului Internațional Știința și Managementul Automobilelor și Tractoarelor - Craiova 2008.

Universitatea din Craiova –
Departamentul Autovehicule Rutiere
Prof.dr.ing. Ilie DUMITRU, Prof.dr.ing. Victor OȚĂT

SIMPOZIONUL INTERNAȚIONAL CERCETAREA ȘI EDUCAȚIA ÎN ERA INOVAȚIEI 20-21 noiembrie 2008, Arad

- Organizat de Ministerul Educației și Cercetării împreună cu Universitatea „Aurel Vlaicu” din Arad
- Simpozionul se desfășoară în cinci secții, printre care secția 3 - Procese și tehnologii ingineresti, secția 4 - Chimie și domenii de aplicare și secția 5 - Matematică și Informatică
- Informații detaliate la <http://www.uav.ro> sau la e-mail rectorat@uav.ro

CONFERINȚA INTERNAȚIONALĂ ADVANCED COMPOSITE MATERIALS ENGINEERING „COMAT 2008”

- Conferința este organizată de Academia Română de Științe Tehnice și Universitatea „Transilvania” din Brașov, în perioada 9-11 octombrie 2008 și se desfășoară sub patronajul FISITA, fiind dedicată îndeosebi aplicării materialelor compozite în ingineria automobilului.
- Informații privind înregistrarea participării și programul conferinței se pot obține pe pagina web: <http://www.mecanica.unitbv.ro/COMAT2008>

SEMINARIILE INTERNAȚIONALE ATZ 2008

- NOI TEHNOLOGII PENTRU PIEȚELE EMERGENTE, 26 NOIEMBRIE 2008, Frankfurt - Germania, tratează îndeosebi tehnologiile pentru piețele din India și China, în colaborare cu firma TATA din India.
- ATZ/TUV SUD, 9 - 10 decembrie 2008, München - Germania, tratează tehnologia și controlul frânării, cu participarea cercetării/dezvoltării, furnizorilor de echipamente etc.
- driveIT 2008, Congresul Internațional de programe/electronică auto, 4-5 noiembrie 2008, Stuttgart - Germania, se referă la ultimele dezvoltări ale informației în domeniu.
- Informații detaliate se pot obține pe pagina Web: <http://www.viewegtechnologyforum.de/index.php>.

CONFERINȚA INTERNAȚIONALĂ „OFF-ROAD VEHICLES” – ORV 2008 25-26 septembrie 2008, București

- organizată de Academia tehnică Militară, Catedra autovehicule și logistică, sub patronaj EAEC și SIAR
- informații: <http://www.autovehicule-militare.ro>

REGLEMENTĂRI MONDIALE

REGULAMENT TEHNIC MONDIAL NR. 8 privind sistemele de control al stabilității vehiculelor ușoare (ESC), înscris în registrul mondial la 26 iunie 2008

Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (ECE) prin grupa de lucru WP 29 a adoptat Regulamentul tehnic nr. 8 privind controlul stabilității vehiculelor ușoare, având masa tehnică autorizată până la 4536 kg (autoturisme, furgonete, microbuze, camionete) ceea ce constituie un sprijin pentru eforturile pe care le face Uniunea Europeană pentru ca aceste sisteme să devină obligatorii începând cu anul 2012. Noul regulament va sprijini pe producătorii din țările ce adoptă acest regulament să poată vinde vehiculele echipate cu sisteme ESC fără alte omologări individuale la exportul în țări care aplică, de asemenea, acest regulament mondial.

Ulterior, la 31 iulie 2008, s-au adoptat de către Comitetul executiv (AC3) al Acordului din 1998 privind regulamentele tehnice mondiale, raportul de situație și recomandările în vederea aplicării Regulamentului.

Studiile efectuate îndeosebi în SUA și Japonia arată că, prin instalarea sistemului de control al stabilității direcționale, în cazul accidentelor în care este implicat un singur vehicul (răsturnare sau alunecare urmată eventual de ciocnirea cu un obstacol) reprezentând jumătate din totalul accidentelor, numărul deceselor anuale s-ar putea reduce cu 34%

Sistemul se bazează pe frânarea automată, controlată de calculator, separat a fiecărei roți, care asistă conducătorul în situații critice, care evită pierderea controlului stabilității la nivelul axei spate (derapare) sau axei față (patinare). Sistemul acționează la viteze care depășesc 20 km/h, cu excepția unor cazuri excepționale în care conducătorul este autorizat să dezactiveze sistemul.

Sistemul de control ESC nu exclude existența sistemelor de control al frânării - ABS - sau de control al derapării la pornire pe terenuri cu aderență redusă - ASR - preconizând ca aceste sisteme să conlucreze fiind integrate într-un sistem electronic unic.

Textul Regulamentului tehnic mondial nr. 8 precum și al raportului de situație și recomandărilor pe pagina Web: http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wqs/wp29gen/wp29glob_registry.html.

Dr. ing. Cornel Armand Vladu



TEZE DE DOCTORAT

- **CONTRIBUȚII LA ÎMBUNĂȚIREA POSIBILITĂȚILOR DE UTILIZARE A AUTOVEHICULELOR ÎN CONDIȚII SPECIFICE LUCRĂRILOR DE CONSTRUCȚII - CONTRIBUTIONS TO THE IMPROVEMENT OF THE POSSIBILITIES TO USE THE MOTOR VEHICLES IN SPECIFIC CONDITIONS OF CONSTRUCTION WORKING (BUILDING SITES)**

Autor: ing. Florin Grigore TECAU, rezumat în limba engleză:

florintecau@uahoo.com

Conducător științific: Prof. univ. dr. ing. Ion TABACU,
Universitatea din Pitești

- **CONTRIBUȚII LA REALIZAREA CIRCUITELOR DE REGLARE ALE FUNCȚIONĂRII AUTOVEHICULELOR ÎN SCOPUL CREȘTERII PERFORMANȚELOR DINAMICE ȘI DE CONSUM - CONTRIBUTIONS TO THE ACHIEVEMENT OF THE REGULATION CIRCUITS FOR THE MOTOR VEHICLES WORKING IN ORDER TO INCREASE THE DYNAMIC AND CONSUMPTION PERFORMANCES**

Autor: ing. Dan PAHONI, Rezumat în limba engleză:

danpahoni@yahoo.com

Conducător științific: Prof. univ. dr. ing. Ion TABACU,
Universitatea din Pitești



LUCRĂRI NOI

- **INTERNALIZAREA COSTURILOR EXTERNE ÎN TRANSPORTURI**, Studiul Centrului de studii juridice și economice al Universității Saarland, Campus C31, Saarbrücken – Germania, comandat de IRU și publicat în Buletinul Info UNTRR, iunie 2008, 116 pagini; poate fi consultat și la Centrul de Documentare SIAR de la Universitatea Politehnica București

- **EVENT DATA RECORDERS, A DECADE OF INNOVATION**, lucrare editată de H. Clay GABLER, John HINCH și John STEINER, conține 28 comunicări științifice din domeniul reconstrucției accidentelor cod produs PT-139, 576 pagini, preț pentru membri SIAR-SAE \$79,96, ISBN-13 978-0-7680-2066-3, Casebound, 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

Harta Europa
pliată



Diagrama
tahograf,
Kienzle



Diagrama
tahograf,
Siemens VDO

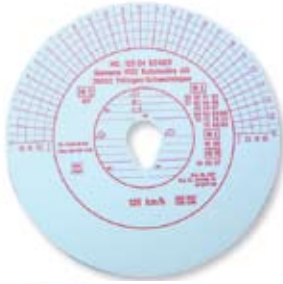


Diagrama
tahograf,
Siemens VDO



Stingător
auto



Triunghi
reflectorizant

Benzi
reflectorizante



Trusa
sanitară

Suport număr



Vestă
reflectorizantă



Chingă
fixare marfă



PRODUSE SPECIFICE TRANSPORTULUI - COMERCIALIZATE DE UNTRR - OCTOMBRIE 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 în 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.**



Fermit SA
www.fermit.ro



Siguranta Dumneavoastra - Misiunea noastra !

❖ GARNITURI DE FRÂNĂ TAMBUR

❖ SABOTI DE FRÂNĂ



❖ GARNITURI FRÂNĂ DISC



❖ GARNITURI DE CHIULASĂ ,
GARNITURI MOTOR

❖ DISCURI DE AMBREIAJ
ASAMBLATE



Sediul central: Aleea Industrii nr.1, Rm. Sarat 125300, tel:0238/562451, fax:566495, marketing@fermit.ro, mobil : 0730/330102 ;

Puncte de lucru : **Arad :** Str. Padurii nr. 24 , tel/fax : 0257/228095 , mobil : 0730/330143 ; **Bacau :** str. Constantin Musat nr.1, tel/fax:0234/588010 , mobil : 0730/330124 ; **Brasov :** str. Carierei nr. 158, tel/fax: 0268/516827 , mobil : 0730/330130 ;

Bucuresti : Bd. Preciziei nr.26, tel/fax:0213/115509, mobil : 0730/330142 ; **Cluj Napoca :** str. Piata 1 Mai nr. 1-2 , tel : 0264/437839 , mobil : 0730/330135 ; **Constanta :** str. Interioara II, nr.2, tel/fax: 0241/651017, mobil : 0730/330136 ;

Craiova : Bd. Decebal nr.85, tel: 0351/427877, mobil : 0730/330140



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

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.