

# Info

În numărul următor:  
**REGLEMENTĂRI PRIVIND  
DIURNA PE INTERN ȘI EXTERN**

Buletin informativ  
al Uniunii Naționale  
a Transportatorilor  
Rutieri din România

ANUL IV, NR. 9 (43),  
OCTOMBRIE 2007



# – THE MARK OF DISTINCTION



Organisations with effective quality management systems have a distinct advantage over their competitors. And those with ISO 9001 can demonstrate that commitment to quality.



Lloyd's Register Quality Assurance  
is a member of the Lloyd's Register Group

With certification from Lloyd's Register Quality Assurance the mark of distinction could not be greater. Because our reputation will enhance your reputation.

As a world leading, independent certification body, LRQA is proud of its unique approach: its professionalism and integrity. So let our global capability and world class assessment and certification services work for you.

LRQA

este prezentă în România  
cu servicii de  
certificare și instruire.

Telefon: (021) 210 66 95

Fax: (021) 211 53 81

E-mail: [bucharest@lr.org](mailto:bucharest@lr.org)

[www.lrqa.com](http://www.lrqa.com)



LRQA

# SUMAR

<b>EDITORIAL</b> 15+12=Noi+Voi	<i>pag. 4-5</i>
<b>UNTRR intervine autoritățile răspund</b>	<i>pag. 6-9</i>
<b>Reuniunea de la Geneva, 1-2 octombrie 2007</b>	<i>pag. 9</i>
<b>• Evoluția principalelor valute</b> 15 august 2007 - 14 septembrie 2007	
<b>• Prețul motorinei</b> (inclusiv TVA) în Europa și nivelul TVA	
<b>• ROVINIETE prin UNTRR!</b>	<i>pag. 10-11</i>
<b>Propunerea Comisiei europene privind mărfurile periculoase este contrară principiilor concurenței</b>	<i>pag. 11</i>
<b>A 50-a aniversare a UICR</b>	<i>pag. 12</i>
<b>Date statistice</b>	<i>pag. 13-15</i>
<b>Comerț și transport în regiunea BSEC</b>	<i>pag. 16-17</i>
<b>Fără șoferi, nu există transport</b>	<i>pag. 18</i>
<b>Cel de-al 23-lea Congres Mondial de drumuri, Paris</b>	<i>pag. 20</i>
<b>UNTRR certificat ISO 9001</b>	<i>pag. 21</i>
<b>HARTA DN CU MASELE MAXIME ADMISE</b>	<i>pag. 22-23</i>
<b>Discounturile de fidelitate și abuzul de poziție dominantă</b>	<i>pag. 24-27</i>
<b>Perspectivile sistemelor de transport în noul context de dezvoltare economică și socială a României în plan European</b>	<i>pag. 28-29</i>
<b>„Drumurile noastre toate!”</b> Se vor întâlni vreodată cu autostrăzile din UE?	<i>pag. 29</i>
<b>INFO UTILE</b>	<i>pag. 30-32</i>
<b>FUN INFO</b>	<i>pag. 32</i>
<b>PRODUSE SPECIFICE TRANSPORTULUI - COMERCIALIZATE DE UNTRR - OCTOMBRIE 2007</b>	<i>pag. 34</i>
<b>Zona prietenoasă mediului...</b>	<i>pag. 35-39</i>
<b>INFO SIAR</b>	<i>pag. 40-41</i>
<b>Publicații UNTRR</b>	<i>pag. 42</i>
<b>HIGER - Gama completă</b>	<i>pag. 43</i>

# 15+12=Noi+Voi

*Regulamentul de acces la profesia de transportator rutier - instrument legal de distorsiune a concurenței la nivelul UE?*

A m fost invitat ca reprezentant al UNTRR să exprim poziția asociației în cadrul audierilor realizate de Comisia pentru Transport și Turism a Parlamentului European, pe tema „Ocupația de operator de transport rutier”, în 22.10.2007, la Strasbourg. Mulțumesc și pe această cale persoanei preocupată de a face auzită o voce românească pe tema transporturilor rutiere într-un astfel de context. Mulțumesc lui Dumnezeu că datorită cercului relativ restrâns în care au fost purtate discuțiile în vederea participării, vor fi mai puțini cei care vor încerca să-și atribuie meritele pentru ceea ce nu fac (vezi întâlnirea de la Gyula din august).

Ideea de Regulament de acces la profesia de transportator ne arată că dacă până acum am așteptat ceva de la autoritățile de resort din România – Strategie în domeniul activității de transporturi rutiere, acum putem să începem să uităm, din două motive: MT nu este capabil să facă așa ceva – pentru MT, transport rutier = infrastructură rutieră (parcă mărfurile și persoanele ar merge singure pe drum) și mai mult, elaborarea strategiei transporturilor din România a zburat la Bruxelles, dovadă fiind și Regulamentul în discuție.

Pentru o bună informare am pus la dispoziția tuturor celor interesați documentul cu Expunerea de motive, precum și textul proiectului, în vederea obținerii unor poziții din partea celor posibil afectați – transportatorii din ultimele state integrate în UE.

Acum nu pare ca subiectul să fie de interes pentru transportatorii români. Poate că va deveni, dacă Regulamentul va fi aprobat rapid și în 2009 pentru a rămâne în piață transportatorii vor trebui să facă dovada îndeplinirii capacității financiare astfel: dacă firma „poate să facă față în orice moment obligațiilor reale și potențiale pe parcursul exercițiului financiar contabil. În acest sens, întreprinderea trebuie să dovedească, pe baza conturilor anuale verificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispune în fiecare an:

- (a) de active circulante în valoare de cel puțin 9 000 de euro pentru un singur vehicul utilizat și de 5 000 de euro pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat;
- (b) de creanțe, valori mobiliare și lichidități în bancă și în casierie a căror valoare totală depășește 80% din datorii și a căror valoare



**reziduală nu depășește un an (lichidități imediate >= 80%).”**

Sau „Prin derogare de la alineatul (2), autoritatea competentă poate accepta ca o întreprindere să facă dovada capacității sale financiare printr-un certificat eliberat de una sau mai multe bănci sau alte organisme financiare care garantează pentru întreprindere printr-o garanție bancară sau prin orice alt mijloc similar pentru sumele stabilite la alineatul (2) litera (a). **Garanția bancară poate fi reținută de autoritatea competentă care autorizează exercitarea ocupației și nu poate fi eliberată decât cu acordul acesteia”.**

Din păcate, este posibil ca mai afectați de aceste modificări să fie transportatorii care nu citeșc aceste rânduri. Nu pentru că nu le citeșc, ci pentru că nu au nici cea mai vagă urmă de interes pentru viitor. Unii dintre dumneavoastră vor spune „cum îți așterni așa dormi”. Este important să știm că avem drepturi egale ca toate celelalte state membre UE, cel puțin procedural și trebuie să facem uz de ele, dacă considerăm că suntem afectați în mod negativ de noi reglementări propuse. Poate interesează tehnica



legislativă prin care se specifică condițiile generale de retragere a licențelor, urmând să fie stabilite ulterior detalii precum pentru frecvența abaterilor {menționată la Articolul 6, punctul 2 litera (a)} pentru care consider că ar trebui definit modul de calcul – număr de abateri din același tip înregistrate într-un interval de timp care trebuie bine definit (altfel în 2007 au frecvența mare niște abateri, iar în 2008 vor putea avea frecvență mare alte abateri care în 2007 nu au fost nici grave și nici semnificativ de numeroase, și astfel se va putea retrage o licență în 2008 pentru un motiv care în 2007 nu a cauzat niciun efect). La fel și pentru proporționalitatea menționată la Articolul 6, punctul 2 litera (c), trebuie definiți niște multiplicatori corespunzători: „*frecvența de repetare începând de la care infracțiunile minore repetate sunt considerate grave crește proporțional cu numărul de conducători auto utilizați în cadrul activităților de transport coordonate de persoana fizică în cauză.*”

Nici asta nu ar fi grav, însă se pare că UE e UE, dar „feta” e pe bani. Grav pare să fie faptul că cei mai vechi în UE și-au ridicat instrumentele birocratice la nivel de artă și au creat în același timp instrumente de control și protecție a propriilor interese. Față de situația existentă în domeniul reglementărilor naționale în domeniul transporturilor rutiere cu privire la accesul la profesie, dintre cele cinci opțiuni posibile enumerate în expunerea de motive: „**nici o schimbare**”, „**simplificare tehnică și nelegislativă**”, „**armonizare**”, „**standarde superioare de calitate**”, „**liberalizare**” cea de a treia opțiune politică „armonizarea”, se poate considera că răspunde cel mai bine necesităților de reducere

a diferențelor existente între cele 27 de state membre UE. Totuși am anumite rezerve față de modalitatea de realizare a acestei armonizări, având în vedere că există o diferență serioasă între practicile din țările cu cea mai mare vechime în UE și noii intrați, pentru că așa cum cei vechi cu standarde ridicate, este puțin probabil să coboare ștacheta, lucru de altfel nu neapărat necesar, cât timp Regulamentul dă dreptul autorităților naționale să aplice cerințe mai ridicate decât cele prevăzute în cadrul Regulamentului, apare problema alinierii reale și efective a noilor intrați la cerințele Regulamentului (tocmai pentru a-și atinge scopul în care a fost elaborat), extrem de dificil de realizat peste noapte fără costuri sociale și economice de proporții.

Astfel, în măsura în care nu se prevede o aplicare graduală, pe baza unui calendar rezonabil prestabilit, coroborat cu temerile exprimate în repetate rânduri asupra cabotajului chiar în Expunerea de motive aferentă proiectului de Regulament, se poate accentua o interpretare posibilă a scopului acestui Regulament: **sub masca celor mai bune intenții ale unei Europe unite, scopul poate fi considerat ca o măsură de segregare economică, prin concentrarea celor puternici (primii 15 uniți) și prin blocarea accesului celor mai puțin pregătiți (a ultimilor 12 veniți) atât la piață, dacă avem în vedere cabotajul, cât și la profesie dacă ne uităm la prevederea curentă asupra modalității de dovedire a capacității financiare. În rezumat: un instrument legal de distorsiune a concurenței la nivelul UE.** În extensie, se poate considera că enunțul *Pentru Comunitate, propunerea nu generează costuri*

*suplimentare pentru bugetul Comunității* poate fi afectat de costurile de oportunitate, care se vor traduce în costuri indirecte de proporții în viitor.

O reconfirmare a acestor suspiciuni, personal, o regăsesc în *Articolul 22 - Drepturi de anterioritate*, care se referă la primii 15 uniți!

Aș dori să amintesc că în România, datorită unor constrângeri administrative (număr limitat de autorizații, acces la autorizațiile CEMT, bariere vamale, etc) operatorii de transport au fost nevoiți să își schimbe flotele la fiecare 4 ani, în condițiile unor finanțări mult mai scumpe decât cele accesibile colegilor de breaslă din țările UE, și chiar și așa înregistrând un parcurs anual per vehicul cu 25-50% mai redus decât al vehiculelor din UE, toate aceste lucruri conducând la imposibilitatea capitalizării companiilor în același ritm cu cele similare din UE.

Tovarăși, s-a terminat cu Directivele Partidului Comunist, Oameni buni, s-a terminat cu Directivele UE!

**Stimați operatori de transport, Regulamentele se aplică obligatoriu în toate elementele lor și se aplică direct în toate statele membre, în cea de a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Nu spune nimeni, nicăieri că trebuie să fim de acord cu ideea unui Regulament sau cu prevederile unuia croit în particular!** Think outside the box!

*Radu Dinescu,  
Secretar General al UNTRR*

*radu.dinescu@untrr.ro*

# UNTRR intervine, autoritățile răspund

NATIONAL UNION OF ROAD HAULIERS FROM ROMANIA  
UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA  
Str. Ioneliștii Văcărescu nr.60, sector 4, cod 040157, BUCUREȘTI ROMÂNIA  
Tel: (+40 21) 326 77 80; (+40 21) 320 14 25  
Fax: (+40 21) 355 48 25; (+40 21) 237 48 53  
www.untrr.ro E-mail: office@untrr.ro

UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROUMANIE  
UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA  
Str. Ioneliștii Văcărescu nr.60, sector 4, cod 040157, BUCUREȘTI ROMÂNIA  
Tel: (+40 21) 326 77 80; (+40 21) 320 14 25  
Fax: (+40 21) 355 48 25; (+40 21) 237 48 53  
www.untrr.ro E-mail: office@untrr.ro

**IRU**

Nr.2450/11.09.2007

**AUTORITATEA RUTIERĂ ROMÂNĂ**  
In atenția Domnului Ing. Sorin SIFIURAN – Director General.

Stimate Domnule Director General,

După integrarea României în Uniunea Europeană, transporturile executate în afara României se clasifică în transporturi intracomunitare – efectuate în afara României, dar pe teritoriul UE, și transporturi internaționale – efectuate în afara UE.

Având în vedere că prevederile art.9 pct. 2 din Ordinul 1892/2006 se referau la situația în care România nu era membră a Uniunii Europene și ținând cont și de răspunsul RAR de eliminare a obligațiilor de a avea actele de conformitate cu normele tehnice și de siguranță activ/pasivă „transportul vehiculelor înmatriculate în România prin statele membre fiind liberatizat”, vă rugăm să pășiți la modificarea actului normativ, să dispuneți prin normă internă solicitarea acestui atestat numai pentru transporturile internaționale, așa după cum a și fost prevăzut în Ordin, excepând transporturile intracomunitare.

Mulțumindu-vă anticipat pentru sprijinul acordat, vă așteptăm Domnule Director General, de întrebarea noastră disponibilitate față de rezolvarea problemelor cu care se confruntă transportatorii rutieri.

Cu stînă,

Această Adresă RAR

SECRETAR GENERAL  
Rada Popescu

**IRU**

**IRU**

**IRU**

**IRU**

**IRU**

**UNTRR a solicitat autorităților competente din cadrul Ministerului Transporturilor** eliminarea atestatelor de conformitate cu normele tehnice și de siguranță activ/pasivă pentru vehicul. Având în vedere și răspunsul RAR (vezi numărul 8, pe luna septembrie), până la modificarea actelor normative să se solicite, prin intermediul normelor interne, acest atestat numai pentru transporturile internaționale, excepând transporturile intracomunitare.

NATIONAL UNION OF ROAD HAULIERS FROM ROMANIA  
UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA  
Str. Ioneliștii Văcărescu nr.60, sector 4, cod 040157, BUCUREȘTI ROMÂNIA  
Tel: (+40 21) 326 77 80; (+40 21) 320 14 25  
Fax: (+40 21) 355 48 25; (+40 21) 237 48 53  
www.untrr.ro E-mail: office@untrr.ro

UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROUMANIE  
UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA  
Str. Ioneliștii Văcărescu nr.60, sector 4, cod 040157, BUCUREȘTI ROMÂNIA  
Tel: (+40 21) 326 77 80; (+40 21) 320 14 25  
Fax: (+40 21) 355 48 25; (+40 21) 237 48 53  
www.untrr.ro E-mail: office@untrr.ro

**IRU**

Nr.2155/06.08.2007

**MINISTERUL TRANSPORTURILOR**  
INTRA-URBANA GENERALĂ

8 AUG. 2007

INTRARE NR. 19408

**COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOȘTRAZI ȘI DRUMURI NATIONALE DIN ROMÂNIA**  
In atenția Domnului Gheorghe Mihai – Director General

Stimate Domnule Director General,

Având în vedere dispozițiile Hotărâri nr.113/2007 a Consiliului Local al municipiului Giurgiu, privind circulația autovehiculelor peste 7,5 tone este interzisă pe raza municipiului Giurgiu, fiind folosită o rută ocolitoare, prin comuna Oinacu, vă rugăm să amicați corespunzător, prin indicarea rutiere pentru semnaltizarea devierii traficului spre necesară comunită și prin bannouri de avertizare asupra necesității autorizațiilor de acces, pentru cei care depășesc intersecția „drumului rapid” Giurgiu – Băcărești cu drumul județean spre Oinacu. De asemenea, vă rugăm să aveți în vedere aplicarea acestei măsuri de orientare și pentru traficul în sens opus.

Mulțumim că UNTRR a transmis această solicitare: Consiliului Local Giurgiu și Inspectoratului de Poliție al județului Giurgiu, primind ca răspuns adresa Serviciului Poliției Rutiere a Inspectoratului de Poliție al județului Giurgiu, pe care o anexăm la prezenta.

Vă mulțumim pentru atenția acordată solicitării noastre.

Cu considerație,

SECRETAR GENERAL  
Gheorghe Mihai

**IRU**

**IRU**

**IRU**

**IRU**

**IRU**

## UNTRR a solicitat CNADNR

marcarea corespunzătoare prin indicatoare rutiere pentru devierea traficului prin comuna Oinacu, ruta ocolitoare a municipiului Giurgiu, precum și aplicarea de măsuri de orientare pentru traficul în sens opus.

# IVECO

Gamă completă  
vehicule comerciale

Oferte speciale  
de preț

Leasing în condiții  
avantajoase

## Cu noi, transportatorii au acoperire totală!



[www.cefin.com](http://www.cefin.com)

Consiliere de specialitate în alegerea și finanțarea vehiculului comercial. Service la nivel european cu unități mobile pentru intervenție și depanare 24h/7. Soluții moderne de eficientizare a transportului rutier. Decontare directă cu societățile de asigurare și contracte avantajoase pentru întreținere. Apelează la oricare serviciu pe care ți-l oferim și vei avea o afacere rentabilă.

**European Truck Center** member of *Cefin* group  
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

CONSILIUL NAȚIONAL DE FORMARE PROFESIONALĂ HAULIERS FROM ROMANIA UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROUMANIE

UNIONA NAȚIONALĂ A TRANSPORTĂTORILOR RUTIERI DIN ROMANIA

IRU

Nr. 2308/13.08.2007

CONSILIUL NAȚIONAL DE FORMARE PROFESIONALĂ A ADIULETILOR  
Domnului Victor Ilișcu - Președinte

MINISTERUL EDUCAȚIEI, CERCETĂRII ȘI TINERETULUI  
Direcția învățământului profesional și tehnic - domnul Liliana Prodan, Director

MINISTERUL MUNCII, FAMILIEI ȘI EGALITĂȚII DE ȘANSE  
Direcția strategii și programe de formare - dl.ia. Ecerg Blaga, Director

În urma Conferinței a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR, în calitate de membru al Comitetului Secretariatului Transporturilor - EST în cadrul CNFPA și al Fundației Publice Dispozitive în Transporturi - PDI, este implicată în dezvoltarea profesională a experților din domeniul transporturilor, în general și direct interesată de organizarea activității de formare profesională în domeniul transporturilor rutiere, în special:

În acest context, dorim să vă informăm că în cadrul Comitetului de Dialog Social a Ministerului Transporturilor se află în discuție proiectul de înțelegere al Ministerului Transporturilor pentru aprobarea Normelor de autorizare a conducerii de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transporturilor rutiere, pe care îl găsim în prezent, alături de înțelegerea nr.200/2002 care solicită normele de aprobare de autorizare a acceselor rutiere și de observare transpaze de UNTRR către Ministerul Transporturilor - Direcția Relații cu Partenerii, Sindicate, Patronatele și Organizațiile Asocierilor profesionale cu privire la accesul rutier.

Având în vedere atribuțiile Comitetului Național de Formare Profesională a Aduleților - CNFPA privind subțierea licențelor de formare profesională, vă rugăm să analizați acest proiect normativ al Ministerului Transporturilor - MT în vederea corolanței acestuia MT în calitate de ministru de resort, cu cea a CNFPA și a Ministerului Educației, Cercetării și Tineretului și Ministerului Muncii, Familiei și Egalității de Șanse - ca suport în dezvoltarea organizării activității de formare profesională inițială și continuă în România.

Vă mulțumim pentru atenția și sprijinul dumneavoastră.

Cu considerație,

Secretar General  
Radu DINESCU  
UNTRR

**UNTRR a solicitat Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, respectiv CNADNR, precum și Ministerului Internelor și Reformei Administrative, să dispună amplasarea de sensuri giratorii la intersecțiile centurii Bucureștiului cu ieșirile din oraș, acolo unde nu există, în prezent, decât marcaje rutiere.**

NATIONAL UNION OF ROAD HAULIERS FROM ROMANIA UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROUMANIE

UNIONA NAȚIONALĂ A TRANSPORTĂTORILOR RUTIERI DIN ROMANIA

IRU

Nr. 2545/28.09.2007

PARLAMENTUL ROMÂNIEI  
Camera Deputaților

Domnului Iulian Ilișcu - Președintele Comisiei pentru Industrie și Energie

Stimatele Domnule Președinte,

În urma Conferinței a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR a realizat transmisele conținuturi la Ministerul Transporturilor, Ministerul Internelor și Reformei Administrative și la Camera pentru a rezolva problema de care ne ocupăm astăzi.

UNTRR dăruiește înțelegerea actuală de percepere a taxelor locale, care sunt extrem de diverse din punct de vedere al donatorilor, valabilității, cantitatilor și procedurii de achitare (autorizată), având un impact semnificativ asupra activității acestor firme de transport. Acesta la prezenta taxă locală percepută în principalele localități din România, alături de un set de discuționate în acest sens.

Autoritățile din orașe ne-am adresat cu rugămintea ca autoritatea locală este mai puternică decât instituțiile în oraș și să nu se poată face nimic cu privire la uniformizarea denumirilor, ca autoritatea locală trebuie percepută precum și a procedurilor de obținere a autorizațiilor de acces.

În această situație, considerăm că susținem Comisia pentru Industrie și Servicii a Camerei Deputaților cu privire la conținutul negativ al rezoluției actuală a taxelor locale asupra transportatorilor, respectiv o altă soluție spre care s-ar solicita rezolvarea problemei.

Exprimându-ne înțelegerea în spiritul bunăînțelesului, vă rugăm să primiți, Stimatele Domnule Președinte, expresia noastră considerații.

Secretar General  
Radu DINESCU  
UNTRR

**UNTRR a sesizat CNFPA, MECT și MMFES, cu privire la noile norme de autorizare a Centrelor de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transporturilor rutiere, solicitând în același timp corelarea atribuțiilor MT cu cele ale celor trei instituții sus-menționate în domeniul organizării activităților de formare profesională inițială și continuă în România.**

NATIONAL UNION OF ROAD HAULIERS FROM ROMANIA UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROUMANIE

UNIONA NAȚIONALĂ A TRANSPORTĂTORILOR RUTIERI DIN ROMANIA

IRU

Nr. 2577/02.10.2007

MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI  
Domnului Ludovic ORBAN - Ministru

COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOȘTRAZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMANIA  
Domnului Mihail OPREA - Director General

MINISTERUL INTERNELOR ȘI REFORMEI ADMINISTRATIVE - INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE  
Domnului Ghazela POPA - Șefetor de Poliție  
Adunarea Inspectoratului General al Poliției - România

Stimați Domni,

Cu ocazia întâlnirii cu tema "Perspectivele sistemelor de transport în noul context de dezvoltare economică și socială a României în plan European" care a avut loc pe 27 septembrie s.c. la Palatul Parlamentului au fost dezbătute probleme deosebit de interesante pentru transportatorii rutieri români:

Așa după cum am mai menționat și în cadrul întâlnirii, pentru a îmbunătăți sistemele de transport în noul context european trebuie depuse eforturi pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere, stabilirea unei strategii în ceea ce privește activitatea de transport rutier, cu precizie și servicii adecvate, și trebuie de asemenea avută în vedere implicarea eficientă a legislației în vigoare.

Până la demersarea și finalizarea proiectelor de anvergură din domeniul infrastructurii, trebuie să se realizeze pe termen scurt lucrări simple de ameliorare a condițiilor de trafic, în vederea îmbunătățirii fluidității acestuia, precum și amplasarea de marjae, sensuri giratorii etc.

Având în vedere că de mai sus, vă rugăm ca Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului, în colaborare cu Ministerul Internelor și Reformei Administrative să analizeze oportunitatea luării unor astfel de măsuri și, până la implementarea unor sisteme de somalizare cu timp și autorizații de acces de înaltă calitate de pe arterele care se intersectează să dispună amplasarea de sensuri giratorii la intersecțiile centurii Bucureștiului cu ieșirile din oraș, acolo unde, în prezent, nu există decât marcaje rutiere.





În speranța soluționării favorabile a celor de mai sus care să vină în întâmpinarea necesităților transportatorilor rutieri, vă asigurăm, Stimați Domni de Întreaga noastră considerație.

SECRETAR GENERAL  
Radu DINESCU  
UNTRR

**UNTRR a solicitat Parlamentului României, Camera Deputaților să soluționeze problema regimului de percepere a taxelor locale.**



**UNTRR a solicitat MT**, ca la viitoarele întâlniri bilaterale româno-maghiare, să se obțină răspunsuri clare la probleme ridicate de transportatorii români.

	<p>NATIONAL UNION OF ROAD HAULIERS FROM ROMANIA</p>  <p>UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROUMANIE</p> <p>UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERE DIN ROMÂNIA</p> <p>Str. Inelastica Văcăroșcu nr.60, sector 4, cod 040157, BUCUREȘTI-ROMÂNIA</p> <p>Tel.: (+40 21) 336 77 69; (+40 21) 330 14 29</p> <p>Fax: (+40 21) 335 48 23; (+40 21) 337 48 53</p> <p>www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro</p>
	<p>Nr. 2557/28.09.2007</p> <p><b>MINISTERUL TRANSPORTURILOR</b> REGISTRARĂ GENERALĂ</p> <p>Ministerul Transporturilor - 1 OCT 2007</p> <p><b>Denumul Ministeru Iudovic ORBAN</b></p> <p>INTRARE NR. 22833</p>
	<p>Stimate Domnule Ministru,</p> <p>Urmează numeroasele plângeri ale operatorilor de transport din România cu privire la practica abuzivă a autorităților maghiare de a efectua controale impunând sancțiuni exagerate. UNTRR a sesizat autorităților relevante din Ungaria o serie de probleme urgente cu care se confruntă transportatorii români datorită acestui situație, fără a primi nici un răspuns din partea acestora, până la acest moment.</p> <p>În acest context, vă rugăm ca în cadrul întâlnirilor bilaterale între autoritățile române și cele maghiare să înaintați următoarele întrebări, în vederea obținerii de răspunsuri clare și soluții la problemele menționate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Este posibil ca și în Ungaria ca și în Austria, Franța, Germania să se aplice spiritul legii și nu în mod exagerat doar litera legii? Este posibil să se schimbe această abordare pentru o prevenirea abuzurilor și nu doar pentru sancționarea lor?</li> <li>- este posibil ca un autovehicul românesc deplasat cu nerogul la intrare în Ungaria să fie lăsat să se întoarcă în România pentru remedierea deficiențelor fără să fie aplicate amenzi? Dacă se poate de ce nu se aplică. Dacă nu se poate, de ce nu este posibil, uită timp cât autovehiculul nu a intrat pe teritoriul Ungariei?</li> <li>- este posibil cu precizie verbale să poată fi contestate nu întâi, iar amenzi să fie arătate doar în situația unor încălcări definitive?</li> <li>- există posibilitatea aplicării unui cuantum de 50% al amenzilor?</li> <li>- care este procedura legală de contestare și care sunt coordonatele locațiilor în care se pot depune contestații? Adresa, telefon, fax, nume persoana contact.</li> <li>- dacă șoferul are documentele necesare pentru a intra în țară și să fie aplicat autovehiculul până la soluționarea problemelor șoferului/plata amenzii? De ce autovehiculul nu i se permite continuarea cursei cu alți șoferi?</li> <li>- este posibilă întoarcerea timpului la 30 minute pentru controlul autovehiculului? În cazul unor pasageri cu probleme necesită să fie reținut, autovehiculul până să își continue ruta? Un control de căcuva ore, implică afectarea timpului de conducere al șoferilor.</li> <li>- este posibil cu autocărele cu inspecția tehnică în Germania să circule pe autostrăzile din Ungaria cu 100 km/h?</li> <li>- este legală cerința de a avea înscrisurate datele firmei pe un autovehiculul? Trebuie să se facă o distincție clară între exigemențele aplicabile la nivel național și cele aplicabile vehiculelor în tranzit. În România este obligatoriu marșaul cu banda reflectorizantă pe cantonul vehiculelor. Ce ar însemna să se solicite tuturor camionștilor de altă naționalitate în tranzit prin România să fie dotate obligatoriu cu marșaul de canton?</li> <li>- este posibil să fie eliberate atestate asupra controlurilor tehnice și înămânate șoferilor, astfel încât pentru o perioadă de 90 de zile, conform directivei 30/2004, ori 4, elementele controlate să găsească fără probleme să nu mai face subiectul vreunui control în țările UE, decât dacă există deficiențe/concordanțe vizibile?</li> <li>- este legală cerința ca la intrarea pe teritoriul Ungariei solabilitatea ITP să fie de cel puțin două săptămâni?</li> <li>- de ce este necesară o copie legalizată în limba ungară a contractului de muncă al șoferului? de ce nu se acceptă legitimitatea de serviciu?</li> <li>- ca stat membru UE, este legală procedura autorităților maghiare de a sancționa dublu un transportator român, în condițiile în care acesta deține un proces verbal întocmit în acest sens de autoritățile din alți State membre al UE?</li> </ul> <p>Vă rugăm să aveți amabilitatea să ne transmiteți răspunsurile primite din partea autorităților maghiare cu privire la problemele ridicate, pentru a putea fi în măsură să informăm corespunzător operatorii de transport din România.</p> <p>Exprimându-ne încrederea în sprijinul Dna. voastră, vă rugăm să primiți, stimate Domnule Ministru, expresia înaltei noastre considerații.</p> <p style="text-align: center;">   <b>Secretar General</b>  <b>Bogdan DĂNCUȘ</b>   </p>

La reuniunea din 1-2 octombrie 2007 de la Geneva, Grupul de lucru privind Transportul Intermodal și Logistica (WP.24) CEE-ONU a schimbat opinii și experiențe privind impactul "mega-camioanelor" (de asemenea supranumite "gigaliner") asupra separării modale și transportului intermodal, precum și probleme legate de siguranța traficului rutier și conformitatea infrastructurii rutiere.

În timp ce mega-camioanele, cu o lungime de 25,5 m și o greutate de până la 60 tone, lucrează deja în Suedia și Finlanda, ele nu sunt permise pe rețeaua rutieră din alte țări europene, deși au loc operațiuni de testare a unor astfel de camioane pe tronsoane de autostradă din Germania și Olanda. Testările care au avut loc până acum demonstrează o reducere cu 2 până la 5% a autovehiculelor de transport marfă pe drumurile din Olanda, dar se preconizează o creștere de 7 până la 14% din volumul de transport rutier în Germania. Până pe 9 octombrie guvernul german trebuie să ia o hotărâre dacă mega-camioanele vor fi admise pe drumurile germane sau nu. În octombrie 2007 vor începe testările în Danemarca, în timp ce testările privind studiile de fezabilitate se desfășoară în Belgia, Franța și Marea Britanie.

Introducerea mega-camioanelor implică modernizarea infrastructurii pentru a suporta autovehicule mai grele și mai lungi, cum ar fi sensuri giratorii mai mari, poduri ranforsate, benzi de autostradă cu destinație specială și adaptarea căilor rutiere de acces, precum și o creștere a deteriorării drumurilor care necesită operațiuni de întreținere mai frecvente. S-a pus problema preocupărilor privind siguranța autovehiculelor mai mari au adesea consecințe fatale. Argumente mai multe afirmă că introducerea mega-camioanelor va conduce la o creștere a transportului rutier în detrimentul transportului combinat, ceea ce va avea un impact negativ asupra mediului.

## Evoluția principalelor valute 15 august 2007 - 14 septembrie 2007

DATA	EUR	USD	CHF	EUR/ USD	EUR/ CHF
15 aug.2007	3.226	2.3906	1.9714	1.3494	1.6364
16 aug.2007	3.2502	2.4215	1.9918	1.3422	1.6317
17 aug.2007	3.2754	2.4371	2.0205	1.3439	1.6210
20 aug.2007	3.2576	2.4141	2.0001	1.3494	1.6287
21 aug.2007	3.2772	2.4328	2.0201	1.3470	1.6222
22 aug.2007	3.2659	2.4213	2.0056	1.3488	1.6283
23 aug.2007	3.2524	2.3969	1.9831	1.3569	1.6400
24 aug.2007	3.2599	2.3982	1.994	1.3593	1.6348
27 aug.2007	3.2492	2.3787	1.9768	1.3659	1.6436
28 aug.2007	3.2494	2.3796	1.9835	1.3655	1.6382
29 aug.2007	3.2574	2.3939	1.9902	1.3607	1.6367
30 aug.2007	3.2595	2.3927	1.9868	1.3622	1.6405
31 aug.2007	3.2719	2.3934	1.9863	1.3670	1.6472
3 sep.2007	3.2627	2.392	1.9809	1.3640	1.6470
4 sep.2007	3.2934	2.4222	2.0016	1.3596	1.6453
5 sep.2007	3.3238	2.4462	2.0164	1.3587	1.6483
6 sep.2007	3.3232	2.4332	2.0207	1.3657	1.6445
7 sep.2007	3.3069	2.4165	2.0122	1.3684	1.6434
10 sep.2007	3.3128	2.4019	2.0243	1.3792	1.6365
11 sep.2007	3.312	2.3988	2.0208	1.3806	1.6389
12 sep.2007	3.3139	2.3906	2.0181	1.3862	1.6420
13 sep.2007	3.3177	2.3859	2.0167	1.3905	1.6451
14 sep.2007	3.3592	2.4217	2.0399	1.3871	1.6467

### 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 (Ordonanța 15/2002, precum și modificările introduse conform Legii nr. 101/2007), vinde roviniete atât utilizatorilor români, cât și străini cu valabilitate de:

- 7 zile
- 30 zile
- 6 luni
- 12 luni.

Pentru rovinieta cu valabilitate de 3 luni nu este încă stabilit un tarif de utilizare.

Tot prin același act normativ a fost eliminată posibilitatea achitării tarifului de utilizare în rate trimestriale. În consecință, începând cu data intrării în vigoare a Legii 101/2007, nu se vor mai încheia contracte cu utilizatorii pentru plata în rate trimestriale a tarifului de utilizare. Având în vedere abrogarea art. 4 din OG 15/2002 privind introducerea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale, cu modificările și completările ulterioare, coroborat cu art. 1 și art. 6 din contractele încheiate cu utilizatorii, acestea se reziliază de drept la data scadentă pentru achitarea următoarei rate, dată de la care își încetează valabilitatea rovinieta eliberată la încheierea contractului.

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

## Prețul motorinei (inclusiv TVA) în Europa și nivelul TVA

Tara	Devize	Preț/litru	Cota TVA
Andora	Euro	0,875	
Austria	Euro	1,103	20%
Belarus	Euro	0,54	
Belgia	Euro	1,150	21%
Bosnia și Herțegovina	BAM	1,88	
Bulgaria	BGN	2,1	20%
Cehia	CZK	28,5	19%
Cipru			15%
Croația	HRK	7,68	22%
Danemarca	DKK	9,16	25%
Estonia	EEK	12,80	18%
Elveția	CHF	1,79	7,6%
Finlanda	Euro	1,019	22%
Franța	Euro	1,122	19,6%
Germania	Euro	1,2	19%
Grecia	Euro	1,013	19%
Irlanda	Euro	1,094	21%
Italia	Euro	1,262	20%
Letonia	IVL	0,625	18%
Lituania	LTL	3,12	18%
Luxemburg	Euro	0,971	15%
Macedonia	MKD	55	18%
Malta			18%
Marea Britanie	GBP	0,977	17,5%
Norvegia	NOK	10,8	25%
Olanda	Euro	1,131	19%
Polonia	PLN	3,83	22%
Portugalia	Euro	1,109	21%
Republica Muntenegru	Euro	0,950	
Republica Serbia	RSD	78	
Romania	RON	3,22	19%
Rusia	RUB	17,64	20%
Slovacia	SKK	38,44	19%
Slovenia	SIT	0,997	20%
Spania	Euro	0,974	16%
SUA	USD	0,805	
Suedia	SEK	10,99	25%
Turcia			18%
Ucraina	UAH	4	
Ungaria	HUF	270	20%

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

Program de lucru: Luni-Vineri 8-17

### 1. București\*

Mădălina Gărdăreanu, Florina Sburlan  
Str. Ienăchiță Văcărescu 60, sect. 4,  
C.P. 040157  
Tel.: 0720-999.256, 021-366.77.88,  
021-335.65.38  
office@untrr.ro

### 2. Arad\*

Iuhoș Florin  
Str. Prunului nr. 66; C.P. 310214  
Tel.: 0720-999.231, 0257-254.384,  
arad@untrr.ro

### 3. Pitești\* (Argeș)

Stoica Paul, Vlaicu Loredana  
Cartier Popa Șapcă, str. Sf. Vineri, bl. P16,  
sc. B, ap. 2, parter; C.P. 110024  
Tel.: 0720-999.230, 0720-999.209,  
0248-610.054  
pitesti@untrr.ro

### 4. Borș\* (Bihor)

Irimie Daciana Carmen  
Punct de Frontieră Borș, Județul BIHOR  
Tel.: 0720-999.233, 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 Mureș\* (Mureș)

Bucur Rodica  
Str. Călărășilor nr. 61; C.P. 540320  
Tel.: 0720-999.244, 0265-217.899  
mures@untrr.ro

### 7. Sibiu\*

Alămorean Marinela  
Str. Cojocarilor, nr. 2; C.P. 550177  
Tel.: 0720-999.246, 0269-223.130  
sibiu@untrr.ro

### 8. Satu Mare\*

Lorenț Cerasela  
Str. Martirilor Deportați nr. 10;  
C.P. 440025  
Tel.: 0720-999.247, 0261-713.262  
satumare@untrr.ro

### 9. Suceava\*

Pustiș Daniela  
Str. Ștefan cel Mare, nr. 47, bl. A1, sc. A,  
ap. 2; C.P. 720054  
Tel.: 0720-999.248, 0230-520.191  
suceava@untrr.ro

### 10. Deva (Hunedoara)

Olean Daniel  
Str. 22 Decembrie, bl. 6, ap. 29, parter;  
C.P. 330167  
Tel.: 0720-999.240, 0254-235.229  
deva@untrr.ro

### 11. Iași

Săvinescu Decebal  
Str. Străpungării Silvestru 30, bl. T2, sc. E,  
ap. 2, parter; C.P. 700005  
Tel.: 0720-999.242, 0232-278.140  
iasiuntrr@rdslink.ro

### 12. Timișoara

Popa Minodora  
Str. Tache Ionescu 51; C.P. 300070  
Tel.: 0720-999.249, 0256-430.345  
timis@untrr.ro

*Urmare adresei nr.15702 din 30 august a.c., primită din partea Consiliului Local al Municipiului Giurgiu, Direcția Generală a Serviciilor Publice de Gospodărie Comunală Giurgiu, Direcția Tehnică, Serviciul Străzi, vă informăm că în conformitate cu H.C.L.M.113/2007, este interzisă, în municipiul Giurgiu, circulația autovehiculelor cu greutatea de peste 7,5 tone, și drept urmare trebuie să utilizați ruta ocolitoare: Sos. București - comuna Oinacu - vama Giurgiu.*

*Nerespectarea acestor măsuri va fi sancționată.*

## Propunerea Comisiei europene privind mărfurile periculoase este contrară principiilor concurenței

*IRU denunță propunerile CE privind mărfurile periculoase argumentând că ele dăunează industriei transporturilor rutiere și competitivității Europei*

Geneva – Ultimul amendament al Reglementării privind mărfurile periculoase, care a fost votat la sesiunea plenară de la Strasbourg a Parlamentului European pe 4 septembrie 2007, a dat statelor membre posibilitatea de a impune nu numai utilizarea de rute prescrise, dar și de a prescrie moduri de transport pentru mărfurile periculoase. IRU este total împotriva impunerii folosirii unui anume mod de transport. Pe lângă faptul că este anticoncurențială și deci discutabilă din punct de vedere al dreptului comunitar, aceasta va penaliza grav și întreaga industrie chimică, va dăuna competitivității ei și va afecta în special pe transportatorii de mărfuri periculoase. Dl. Paul Wauters, Președintele Grupului de Experti IRU privind Transportul de Mărfuri Periculoase (GEMD) și PDG a Wauters Tanktransport S.A., a afirmat că, „impunerea modurilor de transport este un lucru la care ne-am fi așteptat din partea fostei Uniuni Sovietice, nu din partea UE al cărui obiectiv este crearea unei singure piețe libere! Pentru întregul transport ADR, este imperativ de a lăsa expeditorilor, transportatorilor și destinatarilor libertatea de alegere a mijlocului de transport utilizat. Dacă se începe prin a comanda astfel de măsuri pentru sectorul nostru de mărfuri periculoase, cu siguranță vom vedea industria chimică părăsind fabricile de producție din Europa în țări din afara UE, având impact asupra forței de muncă. Tot ceea ce se va realiza prin impunerea modului de transport pe rute prescrise, va avea consecințe negative și va penaliza în cele din urmă consumatorul, productivitatea și competitivitatea întregii Europe”.

# A 50-a aniversare UICR

În perioada 26 – 28 iulie, Uniunea Internațională a Șoferilor Profesioniști și-a sărbătorit cea de-a 50-a aniversare. Nu a fost acordată o atenție deosebită istoricului asociației, ci mai degrabă importanței aspirațiilor viitoare specifice.

UICR a fost fondată în 1957 de către șoferii spanioli, algerieni și francezi sub numele de Uniunea Internațională a Șoferilor Rutieri (UICR). Scopul său era de a ajuta șoferii profesioniști aflați în situații de urgență. Dar odată cu schimbările din Europa, UICR s-a adaptat și ea. În calitate de președinte al Asociației, Dl. Ludwig A. Büchel subliniază că, în calitate de organizație europeană nesindicalistă, UICR trebuie să reprezinte interesele șoferilor profesioniști. Pentru a proteja interesele și a face un lobby la Bruxelles, UICR trebuie să fie bine organizat și să aibă aliați de valoare.

Deși sau doar pentru că IRU reprezintă antreprenorii și UICR șoferii profesioniști, cooperarea

între cele două organizații este deosebit de importantă. Secretarul general IRU explică în mesajul său de deschidere: „Scopul nostru comun este de a uni această mare familie a transportatorilor rutieri care înseamnă atât de mult pentru noi. UICR este puternică în această privință iar motto-ul nostru este „Să muncim împreună pentru un viitor mai bun”.

Cu această ocazie, Dl. Vincenzo Iuzzolino, președintele asociației profesionale a șoferilor din Italia „Noi Camionisti” a anunțat că asociația sa va organiza Campionatul Mondial UICR, în perioada 9-12 octombrie 2008 la Torino, ocazie ideală pentru a conștientiza importanța calificărilor șoferilor de camioane și autobuze.

Pe 6-7 iulie 2007, reuniunea anuală RoadStars a avut loc la Marchtrenk – Austria, la inițiativa Mercedes Benz. Cu această ocazie UICR a prezentat proiectul „DocStop” publicului prezent.

Din ce în ce mai multe accidente se datorează faptului că șoferii încearcă să ajungă la destinație în pofida faptului că sunt bolnavi. Presiunea timpului, obligațiile logistice și teama pierderii serviciului îl obligă adesea pe șofer să ignore semnele unei boli serioase. Dintr-o anchetă efectuată în rândurile șoferilor profesioniști a rezultat că 85% din șoferii întrebați sunt nemulțumiți de condițiile medicale de pe drum. De ce? Pe autostrăzi nu există medici profesioniști la care să poți apela și este aproape imposibil să găsești un doctor atunci când circuli cu un vehicul de 40 tone. Delegatul european și protectorul acestei inițiative Dr. Dieter L. Koch și inițiatorul, conducătorul și coordonatorul Dl. Rainer Bernickel au luat această

măsură. După mai multe discuții preliminare, prima audiere în cadrul Parlamentului european a avut loc pe 29 martie 2007 la Bruxelles. La această audiere a fost prezentată inițiativa și s-a hotărât să se înceapă un proiect deocamdată în Germania, urmând să fie extins apoi la întreaga Europă. Cum funcționează? Șoferul își anunță sosirea la zona de odihnă. Prin intermediul unei linii telefonice – hotline, se anunță cel mai apropiat medic. Dacă este posibil, șoferul este adus la medic și tratat cu prioritate, cu medicamentația corespunzătoare și adus înapoi la autovehicul. Alternativ, tratamentul ar putea avea loc în camere disponibile adaptate special în zonele de odihnă. Dacă nu există aceste zone, se utilizează containere speciale. Dacă nu este posibilă continuarea drumului de către șofer, compania este informată și, dacă este nevoie, autovehiculul este dus într-o parcare specială. În prezent există 47 zone de odihnă în Germania, 72 medici și 16 spitale din diferite zone ale țării.



Secretarul general al UICR  
Rolf Lehmann



Președintele UICR Ludwig  
A. Büchel



# Date statistice

Urmare informațiilor furnizate de Institutul Național de Statistică în luna august a.c., vă aducem la cunoștință că, pe semestrul I 2007, pentru transportul mărfurilor, numărul înmatriculărilor noi de vehicule rutiere a fost de 43851, în creștere cu 37,7% față de semestrul I 2006 (12010 vehicule înmatriculate). Ponderea vehiculelor noi în total înmatriculări de vehicule pentru transportul mărfurilor a fost de 64,8%. Numărul de înmatriculări noi la categoriile „remorci și semiremorci” și „autotractoare și remorhere” a crescut de 2,2 ori (6001 vehicule înmatriculate), respectiv 68,9% (586 vehicule înmatriculate) comparativ cu

semestrul I 2006. Înmatriculările noi de autocamioane au crescut cu 20,9% (respectiv 5423 vehicule înmatriculate). În ceea ce privește transportul de călători, numărul de înmatriculări

noi a fost de 192147, în creștere cu 41,3% față de semestrul I 2006. Ponderea numărului de înmatriculări de vehicule noi în total înmatriculări de vehicule pentru transportul călătorilor a fost de 77,9%.

## 49. COMERTUL INTERNAȚIONAL CU BUNURI INTERNATIONAL TRADE OF GOODS

	2006						2007						1-30.VI.07	
	ian	feb	mar	apr	mai	iun	ian	feb	mar	apr	mai	iun		
- milioane lei / - lei / million														
<b>Exporturi FOB</b>	8072,6	7884,0	7412,2	7786,5	7981,7	8677,3	6849,8	7011,0	7848,8	8728,9	7302,9	8113,7	8067,1	47072,4
<b>Exports</b>														
<b>INTRĂ UE</b>	5633,6	5648,8	5001,9	5717,8	5792,4	6404,9	4800,9	5125,2	5598,8	6278,1	5127,9	5880,8	5914,3	33923,1
<b>EXTRĂ UE</b>	2439,0	2235,2	2410,3	2068,7	2189,3	2272,4	2248,9	1885,8	2250,0	2450,8	2175,0	2152,8	13149,3	
<b>Importuri CIF</b>	12325,5	12246,3	12085,5	11930,2	13729,7	14348,2	14215,6	11619,6	12957,3	14252,1	12786,7	14292,0	13783,3	79291,0
<b>Imports</b>														
<b>INTRĂ UE</b>	8719,0	8596,7	8086,2	8306,9	9679,1	10034,1	9621,9	8237,4	9094,1	10354,5	9423,4	10242,5	9985,4	57337,3
<b>EXTRĂ UE</b>	3606,5	3649,6	3999,3	3623,3	4050,6	4314,1	4593,7	3382,2	3463,2	3897,6	3363,3	4049,5	3797,9	21953,7
<b>Sold FOB/CIF</b>	-4252,9	-4362,3	-4673,3	-4143,7	-5748,0	-5670,9	-7365,8	-4608,6	-4708,5	-5523,2	-5483,8	-6178,3	-5716,2	-32218,6
<b>Balance</b>														
<b>INTRĂ UE</b>	-3095,4	-2947,9	-3084,3	-2589,1	-3896,7	-3829,2	-5021,0	-3112,2	-3495,3	-4078,4	-4295,5	-4361,7	-4071,1	-23414,2
<b>EXTRĂ UE</b>	-1167,5	-1414,4	-1589,0	-1554,6	-1851,3	-2041,7	-2344,8	-1496,4	-1213,2	-1444,8	-1188,3	-1816,6	-1645,1	-8804,4
- milioane EURO / EURO - million														
<b>Exporturi FOB</b>	2280,3	2222,5	2062,3	2208,0	2258,4	2463,9	1957,4	2062,0	2317,4	2587,8	2186,9	2460,8	2489,7	14104,6
<b>Exports</b>														
<b>INTRĂ UE</b>	1591,4	1592,4	1391,7	1621,4	1638,9	1818,6	1314,8	1510,2	1655,3	1862,7	1537,6	1790,2	1833,1	10189,1
<b>EXTRĂ UE</b>	688,9	630,1	670,6	586,6	619,5	645,3	642,6	551,8	662,1	725,1	649,3	670,6	656,6	3915,5
<b>Importuri CIF</b>	3481,9	3452,2	3362,5	3383,0	3884,8	4074,1	4062,2	3416,8	3707,8	4225,3	3829,7	4334,1	4253,4	23767,1
<b>Imports</b>														
<b>INTRĂ UE</b>	2463,4	2423,4	2249,8	2355,6	2738,7	2849,1	2749,5	2427,3	2688,7	3073,1	2825,7	3117,9	3094,9	17227,6
<b>EXTRĂ UE</b>	1018,5	1028,8	1112,7	1027,4	1146,1	1225,0	1312,7	989,5	1019,1	1152,2	1004,0	1216,2	1158,5	6539,5
<b>Sold FOB/CIF</b>	-1201,6	-1229,7	-1300,2	-1175,0	-1626,4	-1610,2	-2104,8	-1354,8	-1390,4	-1637,5	-1642,8	-1873,3	-1763,7	-9662,5
<b>Balance</b>														
<b>INTRĂ UE</b>	-872,0	-831,0	-858,1	-734,2	-1099,6	-1030,5	-1434,7	-917,1	-1033,4	-1210,4	-1288,1	-1327,7	-1261,8	-7038,6
<b>EXTRĂ UE</b>	-329,6	-398,7	-442,1	-440,8	-526,6	-579,7	-670,1	-437,7	-357,0	-427,1	-354,7	-545,6	-501,9	-2624,0
- în % față de luna corespunzătoare din anul precedent <sup>1)</sup>														
<b>Exporturi FOB</b>	122,3	110,9	110,7	106,6	116,3	121,4	107,6	107,6	116,1	110,1	110,6	116,8	106,7	109,2
<b>Exports</b>														
<b>INTRĂ UE</b>	117,9	116,3	113,4	110,9	118,6	121,3	110,0	110,0	116,4	110,3	113,3	120,9	116,0	115,2
<b>EXTRĂ UE</b>	134,1	99,3	105,4	96,1	110,8	121,8	103,1	103,1	115,5	109,8	104,4	108,1	97,9	95,3
<b>Importuri CIF</b>	122,6	124,1	124,6	118,8	126,2	122,8	130,7	130,7	141,6	129,4	128,4	130,1	122,7	122,2
<b>Imports</b>														
<b>INTRĂ UE</b>	134,9	136,0	139,8	132,5	136,3	134,8	147,5	147,5	150,9	144,9	137,2	142,8	125,5	125,6
<b>EXTRĂ UE</b>	100,3	102,9	102,1	96,2	107,3	101,8	105,6	105,6	122,9	100,8	109,7	103,9	116,1	113,7
- cumulativ în % față de perioada cumulată din anul precedent <sup>2)</sup>														
<b>Exporturi FOB</b>	120,4	118,9	117,8	116,4	116,4	116,9	116,2	116,2	116,1	112,9	112,0	113,1	111,7	111,3
<b>Exports</b>														
<b>INTRĂ UE</b>	118,0	117,7	117,2	116,4	116,6	117,1	116,6	116,6	116,4	113,1	113,2	114,9	115,1	115,1
<b>EXTRĂ UE</b>	126,5	121,8	119,4	116,5	115,9	116,5	115,2	115,2	115,5	112,4	109,2	109,0	103,8	102,3
<b>Importuri CIF</b>	125,7	125,4	125,3	124,5	124,7	124,5	125,1	125,1	141,6	134,9	132,4	131,8	129,7	128,3
<b>Imports</b>														
<b>INTRĂ UE</b>	133,3	133,7	134,5	134,2	134,5	134,5	135,7	135,7	150,9	147,7	143,6	143,4	139,0	136,4
<b>EXTRĂ UE</b>	112,0	110,6	109,3	107,7	107,6	107,0	106,8	106,8	122,9	110,6	110,3	108,7	110,3	110,9

1) Date revizuite / Revised data  
2) Date estimate / Estimated data  
3) Calculate din valori exprimate în euro / Calculated from values expressed in euro  
Nota: Comerțul INTRĂ UE include expedițiile/întroducerile de bunuri către/din statele membre ale Uniunii Europene (UE - la structura din 2007).  
Note: Intra EU trade includes exports/imports of goods to/from the member states of the European Union (EU - the structure from 2007).  
Dacă nu este specificat altfel, toate datele sunt exprimate în milioane de lei.  
Unless otherwise specified, all data are expressed in million lei.

## 50. CURSUL DE SCHIMB AL PIETEI VALUTARE EXCHANGE RATE OF FOREIGN CURRENCY MARKET

	2006						2007						
	iul	aug	sep	oct	nov	dec	ian	feb	mar	apr	mai	iun	iul
- lei / EURO - / - lei / EURO -													
- mediu	3.5723	3.5277	3.5270	3.5192	3.4954	3.4140	3.3937	3.3823	3.3694	3.3349	3.2850	3.2264	3.1337
- la sfârșitul													
anului	3.5458	3.5302	3.5334	3.5211	3.4344	3.3817	3.4084	3.3961	3.3548	3.3272	3.2724	3.1340	3.1582
la													
31.07.07													

SURSA: Banca Națională a României / Source: National Bank of Romania

**51. COMERȚUL INTERNAȚIONAL CU BUNURI PE SECȚIUNI DIN CLASIFICAREA STANDARD DE COMERȚ INTERNAȚIONAL (CSCI REV. 4)**  
**INTERNATIONAL TRADE OF GOODS BY SECTIONS OF STANDARD INTERNATIONAL TRADE CLASSIFICATION (SITC REV. 4)**

- milioane lei -

- million -

Cod CSCI (SITC code)	Denumire secțiuni Sections	Iunie/ June		I.I.-30.VI.	
		2006	2007	2006	2007
	<b>Exporturi FOB/ FOB Exports</b>	<b>8072,6</b>	<b>8067,1</b>	<b>44880,2</b>	<b>47072,4</b>
0	Produse alimentare și animale vii <i>Food products and live animals</i>	150,5	137,7	721,8	781,4
1	Băuturi și tutun <i>Beverages and tobacco</i>	13,7	51,2	63,4	267,8
2	Materiale crude, necomestibile, exclusiv combustibil <i>Crude materials, nonedible, excluding fuel</i>	456,5	420,3	2416,3	2593,8
3	Combustibili minerali, lubrifianți și materiale conexe <i>Mineral fuels, lubricants and connected materials</i>	818,7	449,2	5366,5	3027,5
4	Uleiuri, grăsimi și ceară de origine animală și vegetală <i>Animal and vegetal oils, fats and wax</i>	26,5	28,1	69,5	78,1
5	Produse chimice și produse conexe nespecificate în altă parte <i>Chemicals and similar non-specified elsewhere</i>	478,3	423,1	2600,2	2704,3
6	Produse prelucrate clasificate în principal după materia primă <i>Manufactured products mainly classified by raw material</i>	1602,3	1946,2	8934,7	11207,6
7	Mașini și echipamente de transport <i>Transport machinery and equipment</i>	2357,5	2678,9	13202,6	15490,8
8	Articole manufacturate diverse <i>Manufactured items</i>	2164,3	1927,7	11475,2	10899,8
9	Mărfuri și tranzacții neclasificate în altă secțiune <i>Goods and transactions non-classified in other section</i>	4,3	4,7	30,0	21,3
	<b>Importuri CIF / CIF Imports</b>	<b>12325,5</b>	<b>13783,3</b>	<b>65531,7</b>	<b>79291,0</b>
0	Produse alimentare și animale vii <i>Food products and live animals</i>	521,8	623,7	3012,4	3879,5
1	Băuturi și tutun <i>Beverages and tobacco</i>	111,5	78,6	648,9	446,1
2	Materiale crude, necomestibile, exclusiv combustibil <i>Crude materials, nonedible, excluding fuel</i>	285,0	367,8	1682,8	2239,9
3	Combustibili minerali, lubrifianți și materiale conexe <i>Mineral fuels, lubricants and connected materials</i>	1639,0	1371,1	10074,6	7834,0
4	Uleiuri, grăsimi și ceară de origine animală și vegetală <i>Animal and vegetal oils, fats and wax</i>	25,1	26,2	146,3	155,3
5	Produse chimice și produse conexe nespecificate în altă parte <i>Chemicals and similar non-specified elsewhere</i>	1315,3	1470,7	7075,4	8095,8
6	Produse prelucrate clasificate în principal după materia primă <i>Manufactured products mainly classified by raw material</i>	3121,4	3559,7	15417,4	19498,6
7	Mașini și echipamente de transport <i>Transport machinery and equipment</i>	4318,0	5140,0	22020,4	30238,1
8	Articole manufacturate diverse <i>Manufactured items</i>	986,7	1143,3	5442,9	6891,0
9	Mărfuri și tranzacții neclasificate în altă secțiune <i>Goods and transactions non-classified in other section</i>	1,7	2,2	10,6	12,7
	<b>Soldul operațiunilor de comerț internațional FOB/CIF International Trade Balance FOB/CIF</b>	<b>-4252,9</b>	<b>-5716,2</b>	<b>-20651,5</b>	<b>-32218,6</b>
0	Produse alimentare și animale vii <i>Food products and live animals</i>	-371,3	-486,0	-2290,6	-3098,1
1	Băuturi și tutun <i>Beverages and tobacco</i>	-97,8	-27,4	-585,5	-178,3
2	Materiale crude, necomestibile, exclusiv combustibil <i>Crude materials, nonedible, excluding fuel</i>	171,5	52,5	733,5	353,9
3	Combustibili minerali, lubrifianți și materiale conexe <i>Mineral fuels, lubricants and connected materials</i>	-820,3	-921,9	-4708,1	-4806,5
4	Uleiuri, grăsimi și ceară de origine animală și vegetală <i>Animal and vegetal oils, fats and wax</i>	1,4	1,9	-76,8	-77,2
5	Produse chimice și produse conexe nespecificate în altă parte <i>Chemicals and similar non-specified elsewhere</i>	-837,0	-1047,6	-4475,2	-5391,5
6	Produse prelucrate clasificate în principal după materia primă <i>Manufactured products mainly classified by raw material</i>	-1519,1	-1613,5	-6482,7	-8291,0
7	Mașini și echipamente de transport <i>Transport machinery and equipment</i>	-1960,5	-2461,1	-8817,8	-14747,3
8	Articole manufacturate diverse <i>Manufactured items</i>	1177,6	784,4	6032,3	4008,8
9	Mărfuri și tranzacții neclasificate în altă secțiune <i>Goods and transactions non-classified in other section</i>	2,6	2,5	19,4	8,6

**58. TRANSPORTUL DE PASAGERI**  
**TRANSPORT OF PASSENGERS**

	Anii Years	Pasageri transportați - mii pasageri - Transported passengers - thousand passengers -				Parcursul pasagerilor - milioane pasageri - km - Passengers length of voyage - mill. pass. - km -			
		Trim. I 1 <sup>st</sup> Q.	Trim. II 2 <sup>nd</sup> Q.	Trim. III 3 <sup>rd</sup> Q.	Trim. IV 4 <sup>th</sup> Q.	Trim. I 1 <sup>st</sup> Q.	Trim. II 2 <sup>nd</sup> Q.	Trim. III 3 <sup>rd</sup> Q.	Trim. IV 4 <sup>th</sup> Q.
		Transportul interurban și internațional de pasageri <i>intercity and international transport of passengers</i>	2006	74109	76396	83157	91087	4621	5265
	2007	76368				4959			
<i>din care: / of which</i>									
Transport național <i>National transport</i>	2006	73030	75047	81190	89399	3430	3702	4519	4402
	2007	75094				3432			
Transport internațional <i>international transport</i>	2006	1079	1349	1967	1688	1191	1563	1986	1666
	2007	1274				1528			
Transport feroviar <i>Rail transport</i>	2006	23769	23940	23244	23488	1766	1989	2398	1940
	2007	24457				1765			
<i>din care: / of which:</i>									
- transport național <i>national transport</i>	2006	23674	23825	23093	23305	1738	1953	2353	1885
	2007	24320				1723			
- transport internațional <i>international transport</i>	2006	95	115	151	183	28	36	45	55
	2007	137				42			
Transport rutier <i>Road transport</i>	2006	49935	51889	59150	67035	2392	2634	3242	3467
	2007	51322				2485			
<i>din care: / of which:</i>									
- transport național <i>national transport</i>	2006	49283	51113	57946	65983	1672	1723	2138	2489
	2007	50667				1680			
- transport internațional <i>international transport</i>	2006	652	776	1204	1052	720	911	1104	978
	2007	655				805			
Transport fluvial <i>River transport</i>	2006	20	44	86	40	1	4	6	2
	2007	32				2			
<i>din care: / of which:</i>									
- transport național <i>national transport</i>	2006	20	42	84	40	1	2	4	2
	2007	32				2			
- transport internațional <i>international transport</i>	2006	-	2	2	-	-	2	2	-
	2007	-				-			
Transport aerian <i>Air transport</i>	2006	385	523	677	524	462	638	859	659
	2007	557				707			
<i>din care: / of which</i>									
- transport național <i>national transport</i>	2006	53	67	67	71	19	24	24	26
	2007	75				27			
- transport internațional <i>international transport</i>	2006	332	456	610	453	443	614	835	633
	2007	482				680			
Transport urban și suburban <i>Urban and sub-urban transport</i>	2006	540113	525956	496983	547527	3663	3602	3377	3777
	2007	561812				3801			

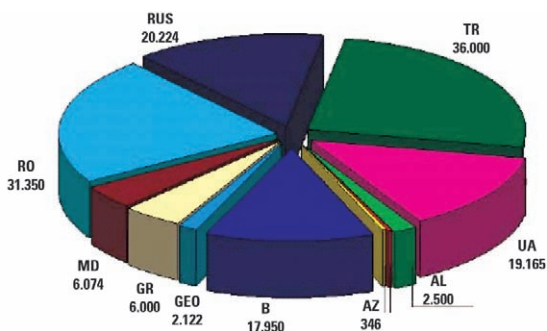
# Comerț și Transport în regiunea BSEC

## Statistici

Regiunea BSEC joacă un rol major în apropierea subregiunilor Europei, Caucaz, Asia Centrală și Orientul Mijlociu cu viziunea de mare importanță a transportului global, datorate locației sale centrale în inima încrucișărilor de drumuri istorice. Cu aproximativ 400 milioane de oameni răspândiți într-o zonă vastă, volumul anual

al comerțului exterior al BSEC este de aproape 1.000 miliarde \$ SUA cu un potențial mare de a spori îndată ce barierele dispar, resurse foarte bogate și o geografie splendidă care așteaptă să fie descoperită de turismul mondial. Aceste oportunități și noua economie globală care atrag o interdependență multiregională fac din sectorul de transport

centrul tuturor activităților BSEC. În această privință, sectorul de transport, în special cel rutier, constituie o componentă strategică a procesului de integrare BSEC, la nivel național, regional și internațional. Capacitatea industriei de transport rutier internațional în regiunea BSEC se estimează la aproape 142.000 camioane la sfârșitul 2005.



**Fig. 1)** Distribuția capacității industriei de transport rutier internațional în regiunea BSEC printre statele membre (raportate de asociațiile naționale).

TOTAL	AL	AR	AZ	B	GEO	GR	MD	RO	RUS	TR	UA
141.851	2.500	120	346	17.950	2.122	6.000	6.074	31.350	20.224	36.000	19.165

**Tabel 1)** Numărul de camioane implicate în transportul rutier internațional în regiunea BSEC (raportat de asociațiile naționale).

Numărul total al curselor efectuate numai de parcul auto BSEC a fost de aproape 3 milioane în

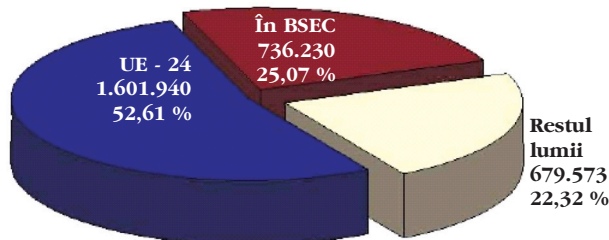
2006. Mai mult de 52% din totalul curselor au fost către cele 24 țări ale UE (țări UE exclusiv Bulgaria,

Grecia și România) în timp ce 1 din fiecare 4 curse au fost în cadrul regiunii BSEC.

	*2006	Procent
Număr total curse	3.044.743	100,00%
Curse în cadrul BSEC	736.230	25,07 %
Curse spre UE - 24 țări	1.601.940	52,61 %
Curse spre restul lumii	679.573	22,32 %
BSEC/Total	25,07%	

**Tabel 2)** Performanța parcului rutier de transport internațional BSEC în 2006.

Sursa: BSEC-URTA  
(\*Acoperirea parțială a regiunii BSEC (AM, GR, SER neincluse)



**Fig. 2)** Curse transport rutier internațional ale transportatorilor BSEC în 2006.

Comerțul exterior al țărilor BSEC arată o creștere remarcabilă de 29% în 2004, 22% în 2005 și aproape 24% în 2006.

Un alt indicator important care demonstrează dinamismul regiunii BSEC este volumul comerțului exterior chiar în cadrul regiunii. Se ob-

servă că procentul comerțului intern BSEC din totalul comerțului BSEC de asemenea a crescut constant de la 15% în 2003 la 17% în 2006.



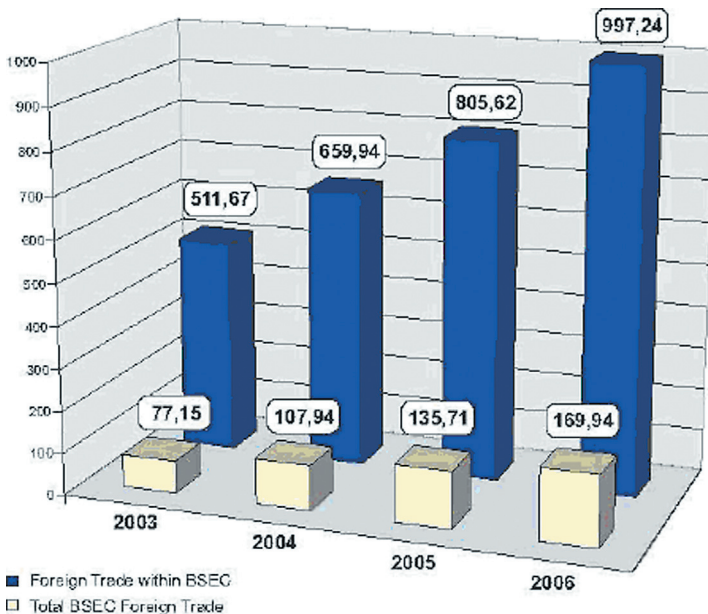
# Comerț și Transport în regiunea BSEC

	2003	2004	% schimb	2005	%	2006	Change %
<b>Comerț exterior intern (*)</b>	77,15	107,94	39,91 %	135,71	25,72%	169,94	25,23%
<b>Total comerț exterior (*)</b>	511,67	659,94	28,98 %	805,63	22,08%	997,241	23,79%
<b>Comerț exterior mondial (**)</b>	7682,34	9.123,51	18,76%	10.393,00	13,91 %	12.062,00	16,06%
<b>Intern / Total</b>	15,08%	16,36%		16,84%		17,04%	

**Tabel 3) Performanța Comerțului Exterior BSEC între 2003 și 2006.**

Source: (\*) National Statistics  
 (\*\*) WTO International Trade Statistics Database (goods only)

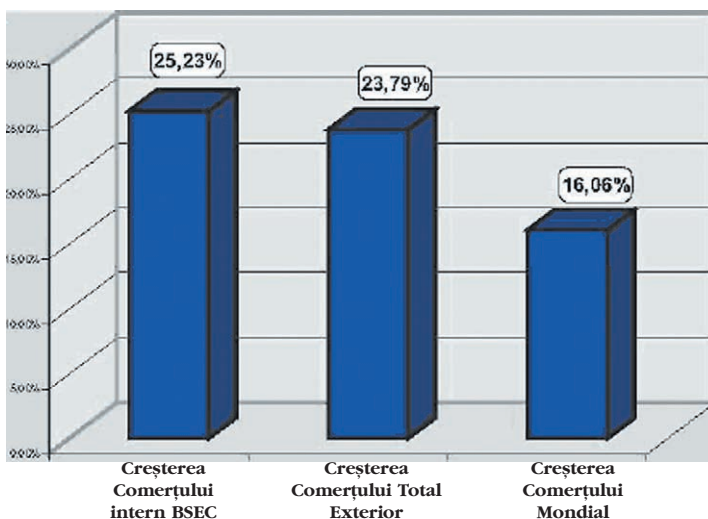
## Comerț Exterior BSEC



**Fig. 3) Performanța Comerțului Exterior BSEC între 2003 și 2006 (în miliarde USD).**

Figura 3 indică de asemenea creșterea rapidă în regiunea BSEC și ponderea ei sporită în economia mondială ca un întreg.

## Comerț total intern și exterior BSEC față de Comerțul mondial în 2006



**Fig. 4) Comparație creșterea comerțului exterior BSEC cu creșterea comerțului mondial în 2006.**

Figura 4 subliniază puterea și dinamismul creșterii comerțului BSEC comparativ cu creșterea comerțului mondial. Este demn de reținut că această creștere a comerțului dintre țările BSEC este chiar și mai mare decât performanța generală a regiunii BSEC.

# Fără șoferi, nu există transport!

*Pe 27 septembrie 2007 a avut loc la Amsterdam cel de-al 5-lea Seminar Internațional al Academiei IRU\*, cu o audiență de 180 de participanți, având ca temă penuria de șoferi, o problemă cu care se confruntă în prezent întreaga industrie a transportului rutier.*

În timpul seminarului, profesioniști din aproximativ 40 țări din America de Sud, Statele Unite ale Americii, Africa, Europa și Asia, precum și experți din partea Comisiei Europene, Forumului Internațional de Transport (ITF), Federației Internaționale a Lucrătorilor din Transport (ITF), și Uniunii Internaționale a Șoferilor Profesioniști (UICR), și-au prezentat opiniile lor cu privire la angajarea șoferilor, migrație, salarii, beneficii sociale și condiții de lucru, precum și fluxurile de trafic și percepția publicului. Rolf Lehmann, Secretarul General al UICR, a afirmat „Penuria șoferilor antrenează perturbări operaționale și costuri sporite care dăunează competitivității din transportul rutier și economiei în general.

Ea împiedică dezvoltarea afacerilor sau chiar existența acestora și apare atât în țările dezvoltate, cât și în cele în curs de dezvoltare, datorită fenomenelor recente ale migrației internaționale a șoferilor care caută condiții de plată și de viață mai bune, dar de asemenea și datorită percepției negative a profesiei în rândul tinerilor și a publicului în general”. Paneliștii au identificat drept principale cauze: creșterea economică globală care a condus la creșterea cererii de transport,

vârsta înaintată a șoferilor, nivelul scăzut al atractivității profesiei (salariile relativ scăzute, imaginea slabă a profesiei, și impactul negativ asupra vieții private și sociale a șoferilor) și transformarea profesiei care necesită instruiți noi și mai complexe.

Yves Mannaerts, Directorul FBAA (Federația belgiană a Operatorilor de Autobuze și Autocare), a concluzionat: „Academia IRU și partenerii săi\*\* vor contribui la crearea de soluții, în special asigurarea implementării treptate a noii Reglementări obligatorii privind Instruirea Șoferilor (CE/59/2003) prin rețeaua sa de Institute de Instruire Acreditate ale Academiei IRU, Programul CPC pentru Șoferi al Academiei IRU, care furnizează șoferilor recunoașterea internațională a calității instruirii lor în transportul rutier!”

\* \* \*

\* Organizat cu sprijinul CCV și ECOS; În parteneriat cu Westland Groep, EVO (Asociația Olandeză pentru Logistică), KNV (Koninklijk Nederlands Vervoer), NEA (Centrul de instruire și cercetare în transport), NIWO (Stichting Nationale en Internationale) și TLN (Transport & Logistiek Olanda)

\*\* Academia IRU este sprijinită oficial de Comitetul Consultativ al Academiei IRU (CCA), format din reprezentanți ai Băncii Mondiale, Comisiei Economice a Națiunilor Unite pentru Europa (CEE-ONU), Forumul Internațional de Transport (ITF), Comisia Europeană, Federația Europeană a Lucrătorilor din Transport (ITF) și Fundația Europeană de Instruire (ETF). De asemenea, ea este sprijinită și de Organizația Internațională a Muncii (ILO) și Parlamentul European.



*Ioana Ciorzan  
Responsabil Departament  
Reprezentare Internă  
și Internațională*



**Fermit SA**  
www.fermit.ro



**MARCĂ DE TRADITIE SI SUCCES ÎN PRODUCEREA DE :**

❖ **GARNITURI DE FRÂNĂ TAMBUR**

PENTRU CAMIOANE SI REMORCI , AUTOBUZE , TROLEIBUZE ,  
TRAMVAIE ;



❖ **GARNITURI FRÂNĂ DISC**

PENTRU CAMIOANE , REMORCI , MICROBUZE ,  
AUTOUTILITARE , AUTOMOBILE , AUTOCARE , AUTOBUZE ;

❖ **FERODOURI PENTRU AMBREIAJE**

CAMIOANE , AUTOUTILITARE , AUTOMOBILE ;



❖ **SABOTI DE FRÂNĂ**

❖ **DISCURI DE AMBREIAJ ASAMBLATE**

❖ **GARNITURI DE CHIULASĂ , GARNITURI MOTOR**

**PROMOTIA PRIMĂVERII !**

**ECHIPATI COMPLET CU GARNITURI DE FRÂNĂ MARCA FERMIT  
CEL PUTIN UN CAMION SAU O REMORCĂ , UN AUTOBUZ SAU UN  
AUTOCAR SI BENEFICIATI DE REDUCERI DE PRET DE PÂNĂ LA 20% .**

**Promotia este valabilă până pe 31.05.2007. Detalii la punctele de lucru FERMIT.**

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

**Puncte de lucru : Bacau :** str. Constantin Musat nr.1, tel/fax:0234/588010 ;

**Brasov :** str. Carierei nr. 158, tel/fax: 0268/410572; **Timisoara :** Calea Sagului nr.100,  
Tel/fax:0256/270884, **Oradea :** str.Petei, nr.2, tel/fax:0259/422500,

**Bucuresti :** Bd. Preciziei nr.26, tel/fax:0213/115509, **Craiova :** Bd. Decebal nr.85,  
tel: 0351/427877 , **Constanta :** str. Interioara II, nr.2, tel/fax: 0241/651017,

**Cluj Napoca :** str. Piata 1 Mai nr. 1-2 , tel : 0264/437839 .



# Cel de-al 23-lea Congres Mondial de drumuri, Paris

În perioada 17-21 septembrie a.c., a avut loc la Paris, cel de-al XXIII-lea Congres Mondial de Drumuri la care au fost dezbătute principalele probleme cu care se confruntă autoritățile naționale ale sistemului de transport rutier, printre care „Noi concepte, noi idei pentru a face față provocărilor dezvoltării durabile”, „Catastrofe: cum se pregătesc și cum le fac față autoritățile rutiere”, „Provocări pentru o dezvoltare durabilă a sistemului de transport rutier”, „Moduri de transport combinat pentru mărfuri”, „Gestionarea riscurilor legate de drumuri”, „Aspecte economice ale rețelilor rutiere”, etc.

De asemenea, au fost prezentate Rapoarte naționale ale autorităților rutiere, printre care menționăm Raportul Franței care aduce în discuție un nou concept și anume cel al descentralizării și repartizării competențelor, ale cărui principale beneficii sunt: o mai bună identificare de către fiecare cetățean al autorității responsabile și competente asupra fiecărei politici publice, apoi, o mai mare apropiere între cetățean și responsabil, și în cele din urmă o îmbunătățire a performanței acțiunii publice, fiecare eșalon teritorial specializându-se pe anumite competențe.

Raportul Austriei a prezentat un rezumat al dezvoltării durabile a rețelei rutiere primare de a cărei exploatare, finanțare, construcție și întreținere este responsabilă întreprinderea națională a autostrăzilor și drumurilor expres – ASFİNAG. ASFİNAG și-a prezentat în octombrie 2006 primul său raport privind dezvoltarea durabilă. În timpul

fazei de planificarea a unui proiect de infrastructură denumit „proces deschis de planificare”, ASFİNAG a încercat să atragă diferite părți implicate în scopul creșterii acceptării publicului la proiect și de a răspunde necesităților mediului, populației implicate și eficienței costurilor. Pentru camioane, taxele sunt legate de distanța parcursă, în timp ce pentru automobile acestea sunt legate de durata de valabilitate. Acest sistem este perceput ca fiind eficient și fair-play permițând astfel asigurarea investițiilor în rețeaua rutieră. În cazul Elveției, Raportul național a prezentat modificările importante pe care Confederația elvețiană este pe cale să le pună în aplicare în domeniul finanțării infrastructurii rutiere. Acest lucru se înscrie în cadrul unei revizuirii a repartizării sarcinilor și repartizării financiare juste în numeroase domenii. Principiul de bază adoptat este acela al reluării integrale a drumurilor naționale (în principal autostrăzile) de către Confederație.

La acest principiu se asociază o punere în aplicare a unui sistem de gestionare a traficului al cărui nivel va fi de asemenea gestionat în întregime de către Confederație. Au fost de asemenea puse în aplicare

fonduri destinate infrastructurii drept nouă formă a finanțării drumurilor. De asemenea, orașele și aglomerările urbane vor beneficia de asemenea, precum și drumurile principale și regiunile montane.

Repartizarea financiară justă constituie pilonul important al coeziunii din cadrul federalismului elvețian. El servește în principal egalizării diferitelor capacități financiare ale cantonelor. Pentru aceasta, s-a recurs la o repartizare financiară verticală, prin intermediul Confederației, care, în calitate de colectivitate superioară, subvenționează cantoanele, colectivitățile inferioare. Se disting trei măsuri diferite: pe de o parte se alocă cantoanelor cote-părți pe rețelele Confederației, pe de altă parte cantoanele primesc subvenții pentru cheltuielile curente sau investiții, și în fine anumite sarcini sunt transferate de la cantoane la Confederație.

*Ioana Ciorzan  
Responsabil Departament  
Reprezentare Internă și  
Internațională*

*Sursa: Documentele Congresului  
Mondial de Drumuri*





*Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) este certificată de către prestigiosului organism britanic Lloyd's Register Quality Assurance (LRQA), pentru sistemul de management al calității implementat la sediu și la reprezentanțele sale din țară emitente de carnete TIR, în conformitate cu standardele internaționale ISO 9001:2000, EN ISO 9001:2000, BS EN ISO 9001:2000, SR EN ISO 9001:2001*

Considerând oportună informarea dumneavoastră cu privire la ultimele noutăți în domeniul certificării sistemelor de management, vă transmitem în continuare un Comunicat primit de la organismul de certificare Lloyd's Register Quality Assurance (Reprezentanța din România).

#### **NOUL STANDARD OHSAS 18001:2007**

Prin prezenta dorim să vă informăm că o nouă ediție a standardului OHSAS 18001 – Sisteme de Management al Sănătății și Securității Ocupaționale a fost publicat la nivel internațional în luna iulie 2007.

Au aparut modificări semnificative în conținutul acestui document comparativ cu prima ediție – 1999. Vă prezentăm câteva exemple edificatoare:

- se acordă o mai mare importanță elementului Sănătate față de elementul de Securitate, cum era până acum;

- este considerat, conform celor conținute în cuprinsul său, standard și nu specificație
- au fost adăugați termeni noi, inclusiv definițiile acestora, iar unele definiții vechi au fost revizuite
- managementul schimbărilor este mai clar explicat
- standardul se aliniează mult mai clar cerințelor ISO 14001:2004 – astfel încât organizațiile să poată dezvolta un “Sistem de Management Integrat” (a fost introdusă chiar o nouă clauză: “Evaluarea conformării”).

#### **ATENȚIE!**

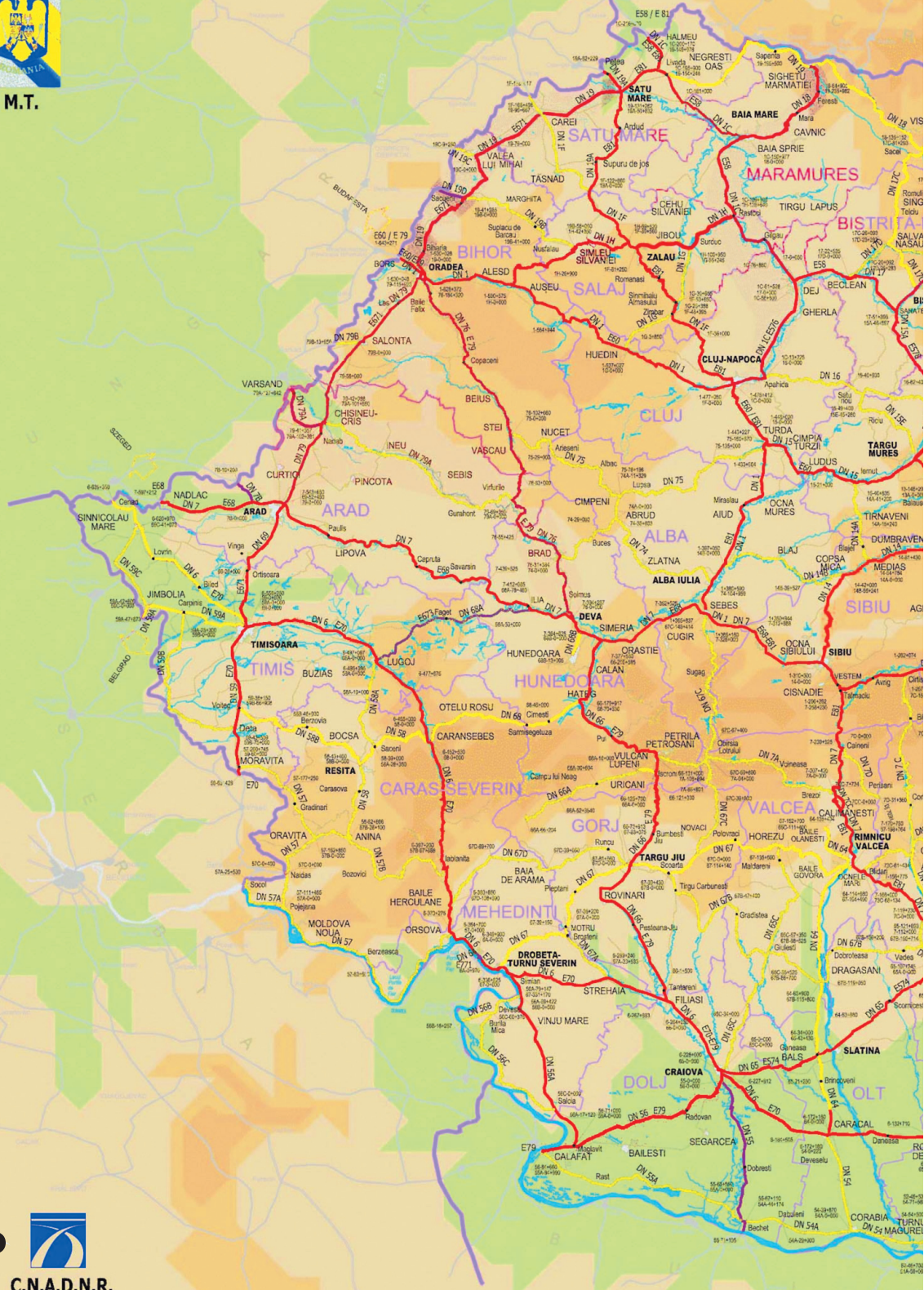
A fost stabilită o perioadă de 2 ani pentru tranziția la noua ediție – Termen final : 30.06.2009

Orice certificat emis conform OHSAS 18001 :1999 după 01.08.2007 este valabil numai până la 30.06.2009, iar după 01.07.2009 se emit certificate numai sub standardul OHSAS 18001:2007.

# Harta Drumurilor Nationale din România conform Monitorului Oficial



M.T.



Info



C.N.A.D.N.R.

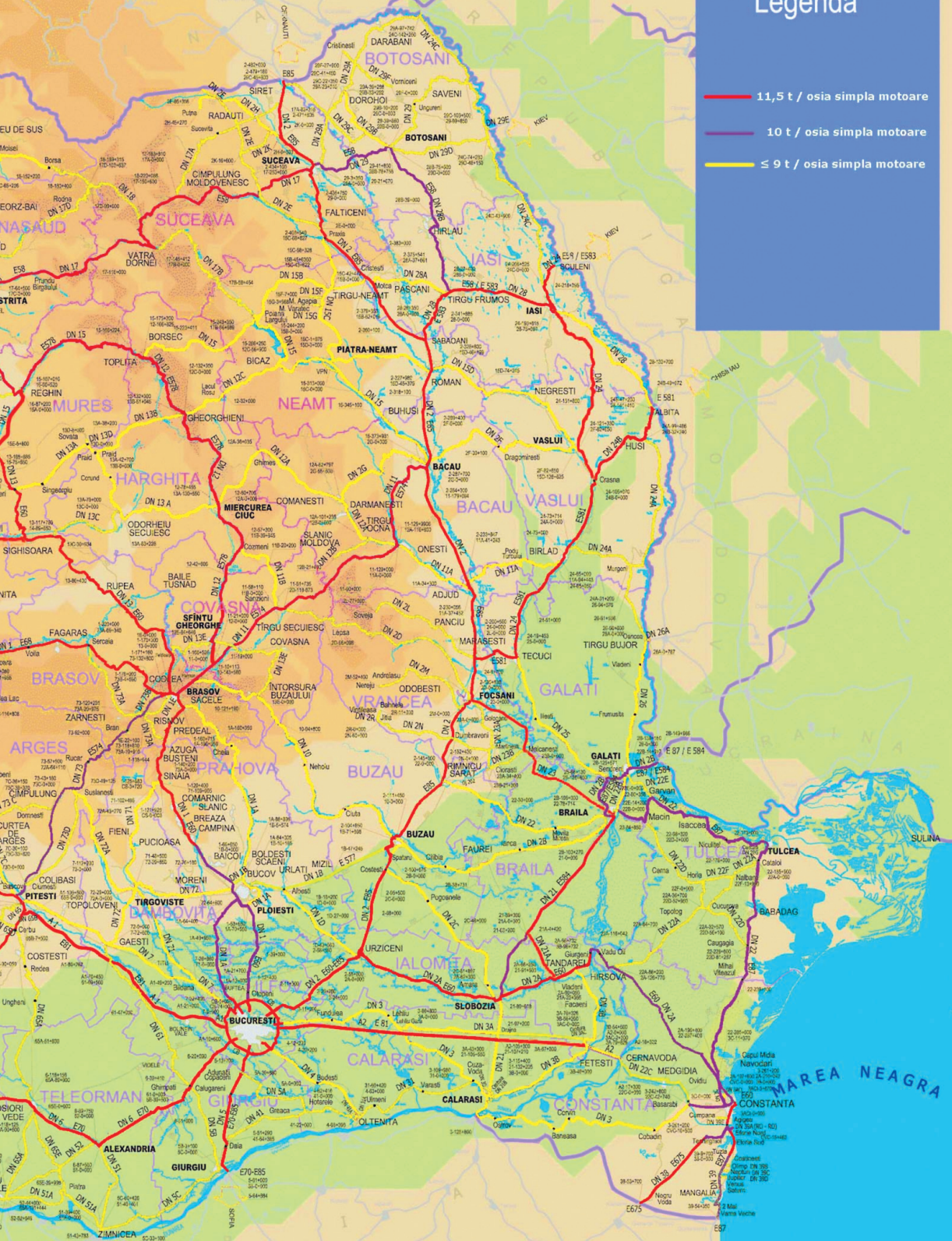


# România cu masele maxime admise

## nr. 4/4.01.2007 Partea I

### Legendă

- 11,5 t / osia simpla motoare
- 10 t / osia simpla motoare
- ≤ 9 t / osia simpla motoare



# Discounturile de fidelitate și abuzul de poziție dominantă

## - un studiu de caz -

O problemă deosebită, vizavi de legislația din domeniul concurenței, în cazul unei întreprinderi care deține poziție dominantă pe piață în furnizarea/prestarea unui bun/serviciu, o constituie evaluarea acordării de discounturi de fidelitate clienților. În acest sens, prezentul material se dorește o sinteză a unui caz mult discutat la nivelul Comisiei Europene, respectiv procedura declanșată în baza art. 82 din Tratatul CE în cazul Deutsche Post AG.

**Cuvinte cheie:** discounturi de fidelitate, subvenții încrucișate, piață geografică, abuz de poziție dominantă, amenzi.

Unit Parcel Services (denumită în continuare UPS) este o companie privată americană cu sediul în Atlanta, Georgia. Această companie este unul din principalii concurenți ai Deutsche Post AG, în ceea ce privește prestarea de servicii de coletărie poștală între diferite firme. De asemenea, UPS asigură și servicii de comandare prin poștă a coletelor poștale, servicii derulate fie numai între diferiți parteneri de afaceri, dar și între firme și beneficiarii serviciilor acestora.

Deutsche Post AG este o companie publică, succesoare din 1995 a societății Deutsche Bundespost Postdienst, care, din punct de vedere legal, a reprezentat o componentă a Fondului Federal.

În aplicarea articolului 3 al Regulamentului nr.17, în iulie 1994, UPS a înaintat o plângere împotriva DPAG, acuzând-o că utilizează veniturile din activitatea de monopol a trimiterilor de scrisori poștale, pentru a finanța o strategie de prestare sub costuri a serviciilor de coletărie, care sunt, de altfel, deschise liberei concurențe. Fără subvențiile încrucișate din aria rezervată, DPAG nu ar fi putut finanța prestarea

serviciilor de coletărie sub costuri pe orice perioadă de timp. De aceea, UPS a solicitat interzicerea prestării acestor servicii sub costuri și o separare structurală a ariei rezervate și a serviciilor de coletărie, deschise concurenței.

În analiza cazului, Comisia Europeană a reținut următoarele aspecte:

Serviciile de coletărie nu fac subiectul unor drepturi exclusive în Germania. Începând cu anul 1976, există concurenți care asigură astfel de servicii, în special în relația dintre firme.

### a) produse relevante și piața geografică

Din motive de caracteristici, costuri, utilizări, serviciile de coletărie comandate prin poștă formează o singură piață relevantă a produsului. Serviciile de coletărie comandate prin poștă nu sunt procesate printr-un sistem de distribuție, dar sunt colectate de DPAG direct de la clienți. Mai mult decât atât, DPAG oferă prețuri speciale clienților care folosesc acest serviciu, care nu utilizează un sistem poștal centralizat pentru propriile colete și trimiteri poștale.

De asemenea, trebuie făcută o distincție între serviciile de coletărie comandate prin poștă pentru transmisiile interne și serviciile similare pentru străinătate. Astfel, serviciile interne sunt asigurate în întregime de DPAG prin propria infrastructură. Nu există o cooperare între diferiți furnizori ai unor astfel de servicii ai altor state membre și de aceea nu există nici o interacțiune.

Piața relevantă geografică în domeniul serviciilor de coletărie comandate prin poștă o reprezintă piața Germaniei. Toate serviciile furnizate de către DPAG pe piața relevantă a produsului sunt asigurate în Germania, utilizând rețeaua națională de distribuție a

coletelor poștale. Curtea de Justiție a reținut în mod constant că teritoriul unui stat membru reprezintă o parte substanțială a pieței comune în sensul art.82 din Tratatul CE.

### b) poziția dominantă

DPAG este singurul furnizor semnificativ din Germania de servicii naționale de coletărie și servicii de transmisiți poștale care îndeplinește cerințele specifice ale comerțului privind comenzile prin poștă. Poziția dominantă a DPAG rezultă din următoarele:

- ponderea volumului serviciilor DPAG în totalul pieței germane a serviciilor de coletărie comandate prin poștă a fost stabilită pe baza informațiilor deținute pentru perioada 1990-1999 și s-a cifrat la 85%. Diferența de 15 procente a fost acoperită de diferiți operatori regionali;
- crearea unei infrastructuri alternative care să asigure derularea comerțului cu astfel de servicii necesită crearea unui sistem interconectat între și în afara centrelor de plecare și punctele beneficiare asociate. Aceasta implică, în opinia experților DPAG, costuri considerabile. Realizarea de investiții în crearea unei infrastructuri naționale care să permită trimiteri poștale zilnice poate fi profitabilă numai când masa critică a 100 mil. colete poștale pe an este depășită;
- DPAG are posibilitatea subvenționării încrucișate a activităților deschise concurenței, ceea ce nu este posibil pentru ceilalți competitori. Tocmai de aceea, aria rezervată este considerată o sursă de subvenționare încrucișată. Cel puțin până la finele anului 2002, monopolul legal a condus la excluderea concurenților din cele mai multe trimiteri poștale de scrisori de până la 200 g.



## U.N.T.R.R. Tours

București, Str. Ienachița Văcărescu 60, sector 4

Tel. 021-336.77.88; 021-330.14.25

Fax: 021-335.48.25 ; 021-337.48.53

office@untrr.ro, 0720.999.222

http://www.u-tours.ro



**UNTRR-Tours, agenție tour-operatoare, membră ANAT, oferă servicii începând cu anul 2000, reușind să se impună atât pe piața internă cât și pe piața externă ca partener de afaceri serios.**

Având personal calificat și cu experiența în domeniul turismului, asigură efectuarea rapidă și eficientă a tuturor operațiunilor legate de pregătirea călătoriei sau evenimentului ales.

### **Agencia UNTRR - Tours oferă turiștilor servicii de turism intern și internațional:**

- circuite și sejururi în țară și în străinătate,
- programe de weekend,
- bilete de odihnă și tratament,
- agroturism,
- servicii de ticketing aerian și rutier,
- rezervări hoteliere pentru orice destinație din țară și străinătate,
- organizarea de evenimente speciale,
- închirierea de microbuze și autocare,
- circuite de oraș (București sau orice alt oraș din România)
- Servicii de cazare în toate orașele din țară,
- programe turistice la cerere,
- turism școlar.

**În continuare încercăm să vă prezentăm o parte din variantele de vacanțe propuse de UNTRR – Tours.**

## **VACANȚE – CONCEDII**

<b>ROMÂNIA</b>	LITORAL / DELTA / MUNTE / AGRO TURISM	
<b>GRECIA</b>	CIRCUIT / SEJUR -	Avion / autocar / transport propriu
<b>TURCIA</b>	CIRCUIT / SEJUR	Avion / autocar / transport propriu
<b>BULGARIA</b>	NISIPURILE DE AUR/ ALBENA / BALCIC	Autocar/ transport propriu
<b>CROAȚIA</b>	CIRCUIT / SEJUR	Autocar / transport propriu
<b>SPANIA</b>	LITORAL	Avion / transport propriu
<b>ITALIA</b>	CIRCUIT/ LITORAL	Avion / autocar / transport propriu
<b>PARIS</b>	CIRCUIT/ LITORAL	Avion / autocar / transport propriu
<b>EGIPT</b>	CIRCUIT / SEJUR	CURSE CHARTER

*Alegeți destinația, de restul ne ocupăm noi.*



## c) abuzul de poziție dominantă

După cum s-a reținut în cazul Hoffman – La Roche, o întreprindere care se află în poziție dominantă pe piață, nu poate încheia o înțelegere cu un client, chiar dacă acesta promite să obțină toate sau cele mai importante produse exclusiv de la societatea dominantă pe piață. În acest caz, Curtea de Justiție a făcut distincție între discounturile de fidelitate și discounturile de cantitate:

- discountul de cantitate este legat exclusiv de volumul de mărfuri cumpărate de la producătorul implicat. Acesta este calculat pe baza cantităților stabilite obiectiv și aplicabile tuturor posibilităților cumpărători;

- discountul de fidelitate este legat nu de o cantitate specificată, ci de cerințele consumatorilor sau de proporția acestora. Reducerea este acordată în schimbul exclusivității în satisfacerea cererii;

- chiar și când discountul de fidelitate este legat de o cantitate specifică, acesta este acordat pe o anumită bază și nu pe cantitate, dar evaluarea cantității reprezintă o estimare a capacității de absorbție prezumate pentru fiecare consumator, discountul rămânând legat nu de cea mai mare cantitate posibilă a fi achiziționată ci de cel mai mare procent posibil de solicitări.

Acordurile încheiate de DPAG începând din 1974 în domeniul serviciilor de transmitere a coletelor și conținute de contractele standard reprezintă discounturi de fidelitate în sensul hotărârii din cazul Hofmann-La Roche, cum ar fi de exemplu:

- contractele de cooperare din 19 decembrie 1974, 3 august 1984, 13 februarie 1987 și 16 aprilie 1987 conțin prevederi conform cărora o firmă este obligată să încredințeze toate coletele nevoluminoase cu greutatea de până la 10 kg sau 20 kg societății DPAG. Contractele cuprind o clauză care obligă cumpărătorii să procure toate serviciile de coletărie de până la 10kg sau 20kg exclusiv de la DPAG;
- contractul de cooperare din 25 iunie 2005 cuprinde o clauză conform căreia este stipulat acordarea unui preț special cu condiția ca respectivul client să-și transfere către DPAG pentru anul următor, în afara trimiterilor prin această societate, și pe cele pe care le-a

utilizat printr-o firmă concurentă a DPAG;

- alte noi patru contracte de cooperare încheiate în noiembrie 1997 conțin o prevedere legată nu de o anumită cantitate ci exclusiv de cerințele clienților implicați și care permite acordarea de discounturi pentru utilizarea serviciilor exclusiv de la DPAG;
- contractul din 28 septembrie 1998 prevedea un preț redus/item dependent de transferul întregului volum de colete de mari dimensiuni.

## d) prețuri de ruinare

Prețurile de ruinare apar când o firmă dominantă vinde/prestează un serviciu sub costuri cu scopul de eliminare a concurenței sau împiedicării intrării pe piață, ceea ce conduce la creșterea puterii pe piață a acesteia. Asemenea prețuri nejustificabil de mici încălcă art.82 al Tratatului EC. Conform jurisprudenței Curții Europene de Justiție, vânzarea sub costurile medii variabile trebuie să fie considerată abuzivă. Acest principiu a fost stabilit în cazul AKZO, unde Curtea a definit costurile medii variabile ca fiind „costurile care variază în funcție de cantitatea produsă”. În stabilirea costurilor care depind de cantitatea produsă, distincția între costurile fixe comune și costurile atribuibile unui serviciu specific stabilite a fost reținută în favoarea DPAG. Fiind însărcinată cu prestarea unui serviciu universal, numai costurile suplimentare de asigurare a unui serviciu variază odată cu cantitatea produsă.

Pe baza relației între costurile de menținere a capacității și costurile în creștere de asigurare a unui anumit serviciu, pot fi făcute următoarele afirmații despre activitățile DPAG: în perioada 1990-1995, veniturile DPAG din serviciile de coletărie comandate prin poștă s-au situat sub costurile în creștere ale furnizării acestor servicii. Aceasta înseamnă că fiecare vânzare a DPAG în perioada mai sus menționată a reprezentat o pierdere care cuprinde toate costurile de menținere a capacității și cel puțin o parte din costurile suplimentare ale asigurării serviciului. În asemenea circumstanțe, fiecare vânzare suplimentară nu numai că contribuie la pierderea a cel puțin o parte din costurile suplimentare, dar nu are nici o

contribuție în vederea asigurării costurilor de menținere a capacității. Pe termen mediu, o astfel de politică de prețuri nu este în interesul economic al transportatorilor. Așa că, DPAG nu a avut nici un interes economic în oferirea unor astfel de servicii pe termen mediu. DPAG putea crește rezultatul său global fie prin creșterea prețurilor pentru a acoperi costurile suplimentare de asigurare a serviciului sau – când nu este cerere pentru acest serviciu la un preț ridicat – să întrerupă asigurarea serviciului, pentru că veniturile obținute din reglementările proprii sunt sub costurile suplimentare induse de furnizarea serviciului. Cu toate acestea, DPAG, prin menținerea pe această piață, fără nici îmbunătățire previzibilă a veniturilor, a restricționat activitatea concurenților, care se aflau în situația de a furniza serviciile la prețuri care se acopere costurile.

## e) efecte asupra concurenței

Contrar celor susținute de DPAG, toate discounturile de fidelitate au efect asupra oportunităților pe care alți furnizori de servicii de coletărie comandate prin poștă le-ar avea și ar putea concura în asigurarea acestora. O intrare de succes pe piața coletelor postale comandate prin poștă necesită existența unei mase critice de activitate (cca.100 mil.colete sau trimeri) și deci un volum mare de colete, ca rezultat al cooperării dintre cel puțin doi parteneri din domeniu. Prin acordarea de discounturi de fidelitate celor mai mari parteneri, DPAG în mod deliberat a împiedicat concurenții să atingă masa critică a cca. 100 mil.în cifra de afaceri anuală. Această politică de acordare a discounturilor a constituit un factor decisiv în asigurarea faptului că discounturile de fidelitate mențin o structură a ofertei ineficientă întrucât:

- resursele economice au fost risipite de o asemenea manieră încât furnizorul dominant nu a acoperit costurile în creștere de furnizare a serviciului și de aceea a creat o nevoie permanentă de subvenții încrucișate din aria rezervată;
- alternativele economice eficiente care ar fi putut acoperi costurile fără a apela la subvenții au fost eliminate;
- ca rezultate, resursele limitate au rămas în continuare să fie strict utilizate pentru a fi furnizate serviciile de coletărie;

- din punct de vedere al consumatorilor, în aria rezervată, s-a forțat finanțarea de pierderi a unor resurse limitate.

Înțelegerile sistematice încheiate de DPAG cu partenerii săi și acordarea de discounturi de fidelitate a condus, în opinia jurisprudenței Curții Europene de Justiție, la concluzia că DPAG a urmărit menținerea clienților săi și eliminarea concurenților de pe piață. Clienții care au acceptat o astfel de înțelegere sunt în general înclinați să își distribuie coletele poștale exclusiv prin compania care le-a acordat discountul. Înțelegerile de acordare de discounturi au fost legate de procentul solicitărilor fiecărui client, mai mult decât atât, având un efect de obstrucționare care nu este legat absolut de loc de atingerea unei performanțe. Acest fapt este ilustrat de situația în care concurenții sunt constrânși să ofere și ei discounturi pentru a compensa pierderea pe care o suportă clienții dacă aceștia dețin doar un mic procent din coletele distribuite de DPAG și astfel cad în capcana unor discounturi mici.

Conform jurisprudenței Curții Europene de Justiție, conceptul de abuz este unul obiectiv și, pe cale de consecință, comportamentul unei întreprinderi aflată în poziție dominantă poate fi considerat abuziv în sensul art.82 al Tratatului EC, chiar și în absența vreunei greșeli din partea firmei. După cum este menționat în cazul Hofmann-La Roche, o întreprindere care are o poziție dominantă pe piață nu trebuie să-și păstreze clienții cu condiția promisiunii de îndeplinire în totalitate sau în mare parte a cerințelor acestora, chiar dacă întreprinderea face acest lucru în practică.

#### **f) efectul asupra comerțului între statele membre**

Politica de acordare de discounturi de fidelitate, practică de DPAG în perioada 1990-1995, afectează comerțul între statele membre, întrucât prin legarea clienților de acordare de discounturi se împiedică posibilitatea ca companiile germane să caute alți furnizori în celelalte state membre. Este adevărat că există o imposibilitate pentru furnizorii de servicii de coletărie comandate prin poștă din alte state membre să obțină un câștig semnificativ din prestarea

acestor servicii pe piața Germaniei. Astfel, piața germană a acestor servicii s-a închis pentru concurenții din alte state membre. Tocmai de aceea, politica de discounturi practică de DPAG are un impact negativ asupra comerțului între statele membre, de o manieră contrară interesului comun în funcționarea pieței unice.

#### **g) Articolul 86(2) al Tratatului EC**

DPAG nu s-a bazat pe restricțiile art.86(2) pentru a justifica politica de discount în domeniul serviciilor de coletărie comandate prin poștă și nici nu a putut explica finalizarea discounturilor de fidelitate stabilite în urma înțelegerilor cu partenerii comerciali, precum și creșterea prețurilor pentru a acoperi cel puțin costurile în creștere ale asigurării acestor servicii.

În toate cazurile, Comisia a constatat că discounturile de fidelitate, uneori combinate cu vânzarea sub costuri a anumitor servicii, afectează dezvoltarea comerțului de o manieră contrară interesului comunitar.

#### **h) articolul 15 al Regulamentului 17**

Chiar dacă nu mai există nici o bază pentru a crede că DPAG încă mai aplică discounturi de fidelitate, Comisia trebuie să se asigure cu certitudine că societatea a încetat aplicarea acestei politici și nu va mai folosi astfel de discounturi pe viitor.

Conform art.15 al Regulamentului 17, în vigoare la acea dată, încălcările art.82 din Tratatul CE puteau fi sancționate cu amendă de până la 1 mil.euro sau până la 10% din cifra de afaceri a anului anterior. În stabilirea amenzii, Comisia trebuie să ia în considerare gravitatea și durata încălcării.

Aplicarea unei politici de discounturi de către o întreprindere aflată în poziție dominantă pe piață constituie o serioasă încălcare a prevederilor. Având în vedere circumstanțele, valoarea amenzii aplicată pentru gravitatea încălcării a fost stabilită la 12 mil.euro, reflectând natura serioasă, nivelul și impactul încălcării.

Încălările reglementărilor din domeniul concurenței s-au repetat sistematic. În concordanță cu

instrucțiunile referitoare la modalitățile de stabilire a amenzii aplicabile conform art.15(2) al Regulamentului 17 și al art.65(5) al Tratatului, suma fixată pentru gravitatea încălcării poate fi majorată până la 10% pentru fiecare an în care s-a încălcat legea. Pentru perioada cuprinsă între noiembrie 1997 și octombrie 2000, Comisia a considerat că o creștere cu 30% ar fi mult mai potrivită. De asemenea, pentru perioada 1974 – 1997, Comisia a considerat ca fiind adecvată majorarea amenzii cu un procent de 70%, astfel încât quantumul de bază al amenzii a fost de 24 mil.euro.

În evaluarea cazului s-a constatat că nu există circumstanțe atenuante sau agravante. Ca regulă generală, Comisia poate considera faptul că o întreprindere, după primirea declarației de obiecțiuni, informează Comisia că nu contestă substanțial faptele pe care se bazează afirmația acesteia privind circumstanțele atenuante. Aceasta, întrucât în cazul de față, contractele relevante care conțin înțelegeri privind practicarea de discounturi de fidelitate, reprezintă baza de fapt prin care Comisia a concluzionat că DPAG a acordat astfel de discounturi. Sub aceste circumstanțe, faptul că DPAG nu a modificat probele acestor contracte în audierea din noiembrie 2000, nu a fost considerat a reprezenta o circumstanță atenuantă.

\* \* \*

Cazul de față reprezintă un exemplu relevant privind modul de evaluare de către Comisia Europeană a comportamentului unei societăți aflate în poziție dominantă pe piață, din perspectiva regulilor concurențiale.

*Acest articol a fost preluat din revista Consiliului Concurenței, Profil: Concurența nr.2/2007*

*Carmen BUCUR  
Inspector de concurență, Direcția  
Cercetare-Sinteze.*

# Informare asupra participării UNTRR la întâlnirea *„Perspectivele sistemelor de transport în noul context de dezvoltare economică și socială a României în plan European“*

Informare asupra participării UNTRR la întâlnirea „Perspectivele sistemelor de transport în noul context de dezvoltare economică și socială a României în plan European” desfășurată la Palatul Parlamentului, Sala „Drepturilor Omului” în 27 septembrie, organizată de Comisia pentru industrie și servicii a Camerei Deputaților împreună cu Confederația Sindicală Națională Meridian, și în parteneriat cu Ministerul Transporturilor, Ministerul Internelor și Reformei Administrative, Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile

În deschidere au fost ținute alocuțiuni de către domnul Ion Popescu – Președintele Confederației Sindicale Naționale Meridian, domnul Iulian Iancu – Președintele Comisiei pentru Industrie și Servicii din Camera Deputaților a Parlamentului României, domnul Dr. Gheorghe POPA - Chestor de poliție, Adjunct al Inspectorului General al Poliției Române, domnul Marius Sorin Bota – fost secretar de stat în Ministerul Transporturilor, domnul Ludovic Orban – Ministrul Transporturilor și după deschiderea discuțiilor ca reprezentant al UNTRR, am suspus atenției celor prezenți trei probleme de importanță majoră pentru industria transporturilor rutiere din România, fără a căror ameliorare sau soluționare, perspectiva transporturilor poate fi considerată sumbră.

- 1) Lipsa unei strategii în domeniul activității de transporturi rutiere. MT când vorbește de strategie în domeniul transporturilor rutiere nu vizează decât infrastructura, însă operatorii de transport simt nevoia unei strategii și asupra activității de transport. Am solicitat ca MT să asigure un tratament egal al operatorilor români în fața celor străini măcar pe teritoriul României. Am solicitat ca MT să apere interesele operatorilor. Români în fața autorităților din străinătate, cunoscut fiind excesul de zel al autorităților ungare.
- 2) Infrastructura rutieră este insuficient dezvoltată, parcările păzite și cu servicii sunt insuficiente, limitările și interdicțiile de circulație instituite de CNADNR se fac cu transferul costurilor directe și indirecte asupra operatorilor de transport și agenților economici.

Am solicitat ca la nivel guvernamental să se realizeze o analiză a costurilor de oportunitate pentru a identifica importanța dezvoltării infrastructurii, în comparație cu costurile de oportunitate aferente dezvoltării altor activități din economia națională. În măsura în care rezultatul va arăta că infrastructura are cel mai mare cost de oportunitate, atunci aici trebuie alocate resursele cu prioritate, iar în măsura în care o

astfel de analiză ar arăta că alte activități au o prioritate mai mare, acolo ar trebui alocate resursele cu prioritate.

Am informat audiența despre demersurile UNTRR din ultimul an pentru ca parte (70-80%) din sumele de bani colectate cu titlu de accize la combustibilul auto să fie direct atribuite întreținerii, reparațiilor și dezvoltării infrastructurii de drumuri naționale, proiectele de dezvoltare autostrăzi trebuind să constituie un subiect total separat inclusiv sub aspectul finanțării. Am solicitat MT ca în colaborare cu MIRA, până la demararea și finalizarea proiectelor de anvergură, să se realizeze pe termen scurt lucruri simple de ameliorare a condițiilor de trafic, respectiv de fluidizare a traficului, precum amplasarea de marcaje, senzori giratorii, etc. Am arătat că este inadmisibil ca pe centura Bucureștiului să se cedeze trecerea vehiculelor care ies din oraș și am solicitat realizarea de urgență a unor senzori giratorii, care chiar dacă nu rezolvă problema, contribuie la fluidizarea traficului. Am arătat că pentru aceste lucruri mărunte este nevoie de specialiști, sau măcar de bun simț și de o mai bună coordonare între cele două ministere.

- 3) Aplicarea ineficientă a legislației în vigoare, incapacitatea de a aplica legea, fie datorită incompetenței, fie datorită lipsei instrumentelor necesare (care ori nu sunt puse

la dispoziție, ori celor în drept le este teamă să le solicite superiorilor), toate aceste conduc la solicitări de elaborare a unor noi legi mult mai complicate. Am solicitat ca legislația să fie simplificată și aplicată, pentru că orice lege cât de perfectă ar fi, dacă nu este aplicată, nu își atinge scopul pentru care a fost emisă.

Domnul ministru Orban a replicat că este dificil să faci o strategie în transporturi, în lipsa infrastructurii rutiere, că este informat asupra problemelor întâmpinate de operatorii români în Ungaria și că așteaptă în scris un material pe această temă. Domnul ministru a informat audiența că circulă foarte mult cu autoturismul, chiar conducând singur, astfel că este bine documentat asupra situației traficului pe drumurile din România.

În privința infrastructurii insuficient dezvoltate domnul ministru Orban a spus „Suntem într-o situație critică! Infrastructura insuficient dezvoltată poate bloca dezvoltarea economică a României!” Domnul Iulian Iancu – Președintele Comisiei pentru Industrii și Servicii din Camera Deputaților a Parlamentului României în alocuțiunea sa a arătat că din punct de vedere al dezvoltării infrastructurii „Suntem într-o situație groaznică!” Cel de al treilea aspect pus în discuție, nu a fost comentat în nici o formă de domnul ministru. Domnul Ministru Orban a declarat reprezentantului UNTRR că intenționează realizarea unei întâlniri cu operatorii de transport în luna octombrie, desigur după aflarea rezultatului moțiunii de cenzură.

*Secretar General  
Radu Dimescu*

## „Drumurile noastre toate!”

### Se vor întâlni vreodată cu autostrăzile din UE?

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

*Așteptăm pozele dumneavoastră  
cu situații întâlnite pe drumurile din România  
pe adresa [office@untrr.ro](mailto:office@untrr.ro)  
pentru a fi publicate în cadrul  
rubricii „Drumurile noastre toate!”*





## 1. GRECIA

### A) Limitări de viteză (km/h)

#### În localități

#### 1. GRECIA

#### A) Limitări de viteză (km/h)

#### În localități

A = drumuri obișnuite

#### În afara localităților

B = drumuri obișnuite

C = drumuri cu 4 benzi (semi-autostrăzi)

D = autostrăzi

	A1	B	C	D
Dubițe (< 3,5t)	50	70	80	80-1002
Camioane (> 3,5t)	50	80	80	85
Vehicule articulate	50	70	70	80
Transport mărfuri periculoase	50	70	70	80

<sup>1</sup> Limita generală de viteză de 50 km/h dacă nu este indicat altfel

<sup>2</sup> Limita maximă de viteză variază funcție de tipul dubiței

*Sursa: OFAE, august 2007*

### B) Mărfuri agabaritice

Pentru mărfuri indivizibile care depășesc greutatea și dimensiunile maxim admise, trebuie adresată o solicitare de autorizație specială la autoritatea competentă:

EYDE

Fidipidou & Sevastoupoleos

Ampelokipi 115 26

Athens

Tél.: (+30) 210 77 10 108/138

Fax: (+30) 210 77 81 685

*Sursa: OFAE, septembrie 2007*

## 2. ELVEȚIA

### a) Taxa pentru vehicule de marfă

Pe 1.1. 2001, taxa forfetară asupra traficului autovehiculelor de transport marfă a fost înlocuit cu o taxă asupra traficului autovehiculelor de transport marfă legată de prestații. Această taxă se bazează pe principiul "poluării țării". Taxa trebuie plătită pentru utilizarea întregii rețele rutiere și este percepută pentru toate vehiculele din Elveția și din alte țări care au o greutate

maxim autorizată de 3,5 t sau mai mult.

Valoarea taxei se bazează pe trei criterii:

- greutatea maximă a autovehiculului sau ansamblului rutier;
- categoria de emisii a autovehiculului;
- distanța parcursă în Elveția.

La intrarea pentru prima dată în Elveția, șoferul trebuie să comunice autorităților vamale informațiile următoare privind autovehiculul său: numărul de

ajunge până la de 5 ori valoarea taxei eludate. În caz de neglijență, amenda maximă se limitează la de 3 ori valoarea taxei sustrase. În toate cazurile, amenda minimă este de 100 CHF.

Din 2001, autovehiculele goale sau ușoare (care nu depășesc 28t) beneficiază de o autorizație de tranzit la preț fix de 80 CHF fără taxe suplimentare (adică taxa asupra autovehiculelor de marfă legată de prestații nu este percepută). La 1 ianuarie 2005 aceste autorizații au fost desființate. Prin urmare, toate autovehiculele mai mari de 3,5 t sunt supuse unei taxe legate de prestații.

#### Taxe 2005 – 2007

- Categoria de emisii Euro 0 și Euro 1:

0, 0288/tonă/km CHF

- Categoria de emisii Euro 2:

0,0252/tonă/km CHF

- Categoria de emisii Euro 3, 4 și 5:

0,0215/tonă/km CHF

#### Începând cu 1.1.2008

- Categoria de emisii Euro 0, 1 și 2:

0, 0307/tonă/km CHF

- Categoria de emisii Euro 3\*:

0,0266/tonă/km CHF

- Categoria de emisii Euro 4, 5 și 6:

0,0226 tonă/km CHF

\* *acest tarif va intra în vigoare pe 1.1.2009; până la această dată, autovehiculele Euro 3 vor continua în categoria 3*

Dacă clasa de emisii poluante a vehiculului nu poate fi dovedită, calculul se va face luând în considerare categoria Euro 0.

#### Reglementări speciale

- La transportul combinat neînsoțit – rambursarea trebuie solicitată la Direcția Generală a Vămilei, Gutenbergstrasse 50, 3003 Berna,
- La transportul de lemne – rambursarea de 1,30 CHF pe metru cub transportat trebuie solicitată la Direcția Generală a Vămilei;



- La transportul de lapte în vrac (cisterne) și la transportul de animale vii (cu excepția cailor) – valoarea datorată este 75% din taxele normale.

SURSA: IRU septembrie 2007

**3. În vederea evitării controalelor și sancțiunilor duble, CORTE - Confederația Autorităților de Control Rutier - (the Confederation of Road Transport Enforcers), și MIDT - Monitorizarea Implementării Tahografului Digital - MIDT (Monitoring of the Implementation of Digital Tachograph)** consideră Articolul 20 al Regulamentului CE nr.561/2006 ca pe o oportunitate de a armoniza paragrafele 1 și 2 ale acestui Articol în cadrul UE, prin utilizarea formularului de control transnațional CORTE/MIDT:

“Articolul 20  
(1) Conducătorul păstrează


dovezile furnizate de către un stat membru cu privire la o sancțiune sau la deschiderea unei proceduri până în momentul în care aceeași încălcare a prezentului regulament nu poate să mai atragă o a doua procedură sau o a doua sancțiune în conformitate cu prezentul regulament.

- (2) Conducătorul prezintă dovada prevăzută la alineatul (1) la cerere.  
(3) Un conducător care lucrează pentru mai multe întreprinderi de transport sau care este la dispoziția mai multor întreprinderi de transport prezintă informații suficiente fiecăreia dintre aceste întreprinderi pentru a se conforma capitolului II.”

Formularul CORTE, de mai jos, este susținut și de organizația de MIDT, fiind utilizat voluntar de unele dintre Statele membre ale Uniunii Europene.

Deși utilizarea formularului propus de cele 2 organizații (CORTE și MIDT) nu este obligatorie, acesta este folosit în unele dintre Statele membre.

Consultantul britanic al Proiectului de Twining între Ministerul Transporturilor din România și VOSA - Marea Britanie ne-a informat că în țara sa, exista un sistem extensiv și obligatoriu de documentare pentru fiecare inspecție sau măsură de aplicare a reglementarilor, prin care se asigură automat șoferului vehiculului, atât în cazul operatorilor britanici, cât și străini, un formular special conceput. În plus, în Marea Britanie există condiții care permit unui inspector de control să obțină o traducere instantă via facilitatea de interpretare telefonică - această facilitate explică șoferului orice aspecte sau probleme găsite și acționează, de asemenea, ca o explicație

		<b>Name, contact address and telephone numbers of the control authority</b>		<b>Roadside Check Form</b> Driving and Resting Time EU Regulations 561/2006 - 382165		<b>11. Result of Check</b> <input type="checkbox"/> Further Enquiries <input type="checkbox"/> Report/Fine <input type="checkbox"/> Warning <input type="checkbox"/> Prohibition <input type="checkbox"/> No infringement	
<b>Place of control</b> 13. Area code of enforcement authority 14. Enforcement officer identity 15. Place of control - Location and road number 2. Date: / / 3. Time: : :		16. Type/group of vehicle <input type="checkbox"/> Motorway <input type="checkbox"/> National (trunk) road <input type="checkbox"/> Other road type		17. Registration number 18. Type/group of vehicle 19. Max weight 20. Nationality 21. Registration number Trailer 22. Type/group of vehicle 23. Maximum total weight 24. Nationality		25. Driver name 26. Date of Birth 27. Nationality 28. Telephone number 29. Address	
30. Driver card number 31. Telephone number		32. Employer - if different from section 7 33. Nationality 34. Address, telephone number		<b>Transport type</b> <input type="checkbox"/> National carriage <input type="checkbox"/> International carriage <input type="checkbox"/> Carriage of goods <input type="checkbox"/> Carriage of passengers <input type="checkbox"/> Digital tachograph <input type="checkbox"/> Analogue tachograph <input type="checkbox"/> EU Journey <input type="checkbox"/> AETR <input type="checkbox"/> National / Other		<b>Period for which data have been analysed</b> From Date / / Time : : To Date / / Time : : No. of days checked : : Odometer reading : :	
<b>Offences - For offence codes see reverse of form</b>							
35. Prohibition is applied and is valid until Time : : Date / / OR <input type="checkbox"/> No prohibition applied		36. Comments -		37. May be confirmed on page 3 Data downloaded or charts taken from driver and/or vehicle <input type="checkbox"/> Tachograph charts (Number) <input type="checkbox"/> Printout (Number) <input type="checkbox"/> Digital data Vehicle Unit <input type="checkbox"/> Digital data Driver Card <input type="checkbox"/> Other (Specify above)		38. Receipt given for: 39. Controllor's signature: 40. Drivers signature:	
<small>* Numbered boxes follow protocol set out in Directive 2000/9/ EU Areas shaded in green are obligatory fields.</small>							

<b>Offence Codes</b> Page 2			
EU Code Council regulation 561/06 Drivers' Hours 561.1 561.2 561.3 561.4 561.5 561.6 561.7 561.8 561.9 561.10 561.11 561.12	<input type="checkbox"/> 561.1 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 561.2 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 561.3 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 561.4 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 561.5 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 561.6 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 561.7 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 561.8 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 561.9 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 561.10 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 561.11 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 561.12 A driver of a motor vehicle	EU Code Council regulation 3821/85 561/06 Records 3821.1 3821.2 3821.3 3821.4 3821.5 3821.6 3821.7 3821.8 3821.9 3821.10 3821.11 3821.12	<input type="checkbox"/> 3821.1 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.2 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.3 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.4 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.5 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.6 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.7 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.8 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.9 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.10 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.11 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.12 A driver of a motor vehicle
EU Code AETR - international carriage outside EEC 467.1 467.2 467.3 467.4 467.5 467.6 467.7 467.8 467.9 467.10 467.11 467.12	<input type="checkbox"/> 467.1 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 467.2 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 467.3 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 467.4 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 467.5 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 467.6 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 467.7 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 467.8 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 467.9 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 467.10 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 467.11 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 467.12 A driver of a motor vehicle	EU Code Council regulation 3821/85 561/06 Driver Cards 3821.1 3821.2 3821.3 3821.4 3821.5 3821.6 3821.7 3821.8 3821.9 3821.10 3821.11 3821.12	<input type="checkbox"/> 3821.1 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.2 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.3 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.4 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.5 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.6 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.7 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.8 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.9 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.10 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.11 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.12 A driver of a motor vehicle
EU Code Council regulation 3821/85 Analogue Tachograph 3821.1 3821.2 3821.3 3821.4 3821.5 3821.6 3821.7 3821.8 3821.9 3821.10 3821.11 3821.12	<input type="checkbox"/> 3821.1 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.2 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.3 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.4 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.5 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.6 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.7 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.8 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.9 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.10 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.11 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.12 A driver of a motor vehicle	EU Code Council regulation 3821/85 Digital Tachograph 3821.1 3821.2 3821.3 3821.4 3821.5 3821.6 3821.7 3821.8 3821.9 3821.10 3821.11 3821.12	<input type="checkbox"/> 3821.1 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.2 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.3 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.4 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.5 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.6 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.7 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.8 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.9 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.10 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.11 A driver of a motor vehicle <input type="checkbox"/> 3821.12 A driver of a motor vehicle
National Code National legislation - Exempt and derogated vehicles.		National Code ADR - Roadworthiness	
Comments continued from page 1			
<b>IMPORTANT EXPLANATORY NOTE TO DRIVER</b> This form has been provided to you in accordance with Article 20(1) of EU Regulation 561/06 It will assist you in any future enforcement checks in which you may be involved. Article 20(2) of EU Regulation 561/06 requires you to produce this form to an enforcement officer, upon demand.			

asupra celor solicitate de inspector. Datorită existenței acestui sistem, M.Britanie nu a planificat încă implementarea formularului CORTE/MIDT.

**4. FRANȚA**

AFTRI, Asociația transportatorilor rutieri din Franța, ne informează că Ministerul francez al Ecologiei și Dezvoltării a publicat o hartă pe Internet care indică tronsoanele de drum periculoase care sunt adesea interzise camioanelor și autocarelor și/sau cu condiții de acces restrictive. Această hartă poate fi consultată pe site la următorul link: [http://www.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/SitesPbl\\_carsPL\\_31juil1\\_cle013b47.pdf](http://www.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/SitesPbl_carsPL_31juil1_cle013b47.pdf)

**5. Vă informăm că, pe site-ul UNTRR,** la rubrica Regim TIR, veți găsi Liniile directoare privind

“Operatorii economici autorizați”, (deocamdată numai în limba engleză) editate de Comisia Europeană, Direcția Generală a Taxării și Uniunii Vamale, urmare solicitării reprezentanților autorităților vamale ale statelor membre. Aceste linii directoare sunt destinate atât autorităților vamale cât și operatorilor economici pentru a se asigura o înțelegere și o aplicare uniformă a noii legislații vamale legate de conceptul operatorului economic autorizat și pentru a garanta transparența și tratamentul egal al operatorilor economici

**6. DANEMARCA**

• Agenția Daneză de Protecția Mediului ne informează că, urmare adoptării unei legi în luna decembrie 2006, cinci municipalități au posibilitatea de a

pune în practică o zonă cu emisii poluante reduse. Copenhaga și Frederiksberg vor introduce această zonă începând cu septembrie 2008 și Aalborg, începând cu februarie 2009. Arhus și Odense nu au luat încă nici o decizie în mod oficial. Agenția Daneză de Protecția Mediului ne va oferi mai multe informații, începând cu primăvara anului 2008.

- Tot în anul 2008, Danemarca va introduce plăcuțele de înmatriculare UE care vor avea un steag UE albastru în partea stângă cu semnul DK dedesubt. Avantajul plăcuțelor UE este acela că ele pot fi folosite drept cod de identificare a țării atunci când se călătorește în spațiul UE, și nu mai este necesar un cod special de identificare a țării pe autovehicul.

# FUN INFO





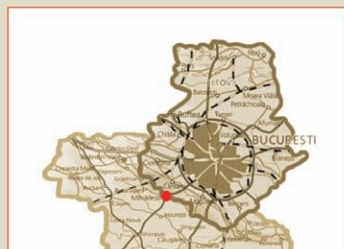
Str. Industriei nr. 9, Mihăilești, Jud. Giurgiu  
Tel.: 0246/278.355; 0248/278.357 Fax: 0246/278.356  
Mobil: 0722.556.173

ALEX INTERNAȚIONAL TRANSPORT, SERVICE AUTORIZAT RAR OFERĂ TOATĂ GAMA DE REPARAȚII PENTRU AUTOTRACTOARE ȘI SEMIREMORCI, INCLUSIV DIAGNOZĂ COMPUTERIZATĂ PENTRU TOATE SISTEMELE



SERVICE-UL DISPUNE DE O ECHIPĂ DE PROFESIONIȘTI EXPERIMENTAȚI ȘI ȘCOLARIZAȚI LA SAF, WABCO, BAR, LAMBERET

- Serviciile oferite prezintă cel mai bun raport calitate - preț
- Piese de origine și after - market pe producători germani. Dispunem de un stoc de piese de schimb bine configurat pentru rezolvarea rapidă a solicitărilor Clienților
- Acțiunile noastre se bazează pe rapiditate, flexibilitate, promptitudine, respect față de Client
- Unicul service autorizat SAF pe raza Municipiului București
- Service autorizat WABCO
- Reprezentanță LAMBERET în România
- Importator exclusiv BĂR în România.





# PRODUSE SPECIFICE TRANSPORTULUI - COMERCIALIZATE DE UNTRR - OCTOMBRIE 2007

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 CERTIFICAT DE AGREERE	BUC	1.68 ron	1.68 ron
4 CHINGĂ FIX MARFĂ 5T/10M	BUC	56.30 ron	56.30 ron
5 CHINGĂ FIX MARFĂ 5T/12M	BUC	63.03 ron	63.03 ron
6 CONVENȚIE CMR	CARTE	1.68 ron	1.68 ron
7 CONVENȚIE TIR	CARTE	8.40 ron	8.40 ron
8 DIAGrame TAHOGRAF KIENZLE 125 km/h	CUTIE / 100 FILE	24.37 ron	19.33 ron
9 DIAGrame TAHOGRAF KIENZLE 140 km/h	CUTIE / 100 FILE	24.37 ron	24.37 ron
10 DIAGrame TAHOGRAF KIENZLE 180 km/h	CUTIE / 100 FILE	24.37 ron	24.37 ron
11 DIAGrame VACANȚĂ KIENZLE	FOI	0.63 ron	0.63 ron
12 ROLE - TAHOGRAF DIGITAL KIENZLE	3 BUC/CUTIE	37.82 ron	37.82 ron
13 FOI PARCURS INTERN	CARNET / 100 FILE	8.40 ron	8.40 ron
14 FOI PARCURS EXTERN	CARNET / 100 FILE	8.40 ron	8.40 ron
15 HARTĂ PERETE	BUC	21.01 ron	21.01 ron
16 HARTĂ EUROPA PLIATĂ	BUC	8.40 ron	8.40 ron
17 HARTA ROMÂNIA PLIATĂ	BUC	8.40 ron	8.40 ron
18 PLĂCI IDENTIFICARE VEHICUL LUNG	SET	92.44 ron	92.44 ron
19 PLĂCI IDENTIFICARE VEHICUL SCURT	SET	69.75 ron	69.75 ron
20 PLĂCI TIR MICI 200x250	SET	26.89 ron	26.89 ron
21 PLĂCI TIR 400x565	SET	37.82 ron	37.82 ron
22 SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR)	6 FOI/SET	0.80 ron	0.67 ron
23 SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR)	4 FOI/SET	0.71 ron	0.59 ron
24 STINGĂTOR AUTO	BUC	42.02 ron	29.41 ron
25 SUPORT NUMĂR	BUC	3.36 ron	3.36 ron
26 TRIUNGHI REFLECTORIZANT	BUC	22.69 ron	18.49 ron
27 TRUSĂ ADR	BUC	663.87 ron	663.87 ron
28 TRUSĂ SANITARĂ	BUC	42.02 ron	32.77 ron
29 VESTĂ FLUORESCENTĂ	BUC	14.29 ron	12.61 ron
30 PACHET SIGURANȚĂ AUTO **)	SET	84.03 ron	84.03 ron
31 ROLE - TAHOGRAF DIGITAL HAUG	3BUC/CUTIE	32.77 ron	32.77 ron
32 DIAGrame TAHOGRAF HAUG 125 km/h	CUTIE / 100 FILE	15.97 ron	15.97 ron
33 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.**

# Zona prietenoasă mediului...



## Stimați rezidenți ai Berlinului,

Nivelurile poluante ridicate cauzate de traficul rutier dăunează sănătății rezidenților din partea centrală a orașului Berlin. Astfel, începând cu 2008, în special autovehiculele cu emisii poluante ridicate nu vor mai fi admise în partea centrală a orașului. Această restricție va afecta până la 7% din cele 1,2 milioane autovehicule înmatriculate în prezent în Berlin. Totuși ea va contribui la reducerea semnificativă a nivelurilor poluante dăunătoare –



**Berlin's Environmental Zone from 2008**  
What drivers need to know

**Zona prietenoasă mediului din Berlin din 2008**  
Ce trebuie să știe șoferii



un mic pas către o metropolă sănătoasă din punct de vedere al mediului – de care vom beneficia cu toții.

*Cu sinceritate, Katrin Lompscher  
Senator pentru Sănătate, Mediu  
și Protecția Consumatorului*

## ...aer mai curat pentru Berlin

### Când va intra în vigoare zona prietenoasă mediului?

Această zonă va intra în vigoare pe 1 ianuarie 2008. Pentru a curăța aerul în mod permanent în Berlin restricțiile de trafic din zona prietenoasă mediului vor fi

aplicate fără o limită în timp. Interdicțiile de circulație se vor aplica fără a ține seama dacă poluarea aerului este în prezent ridicată sau scăzută.

### Cui îi este permis să circule în

### zona prietenoasă mediului din Berlin?

Această zonă va fi introdusă în două etape, 2008 și 2010. Autovehiculele care circulă în această zonă trebuie să poarte un sticker cu emisii poluante reduse.

## Zonă prietenoasă mediului - ce înseamnă?

Zona prietenoasă mediului este o zonă în care numai autovehiculele (mașinile de pasageri și camioanele) care

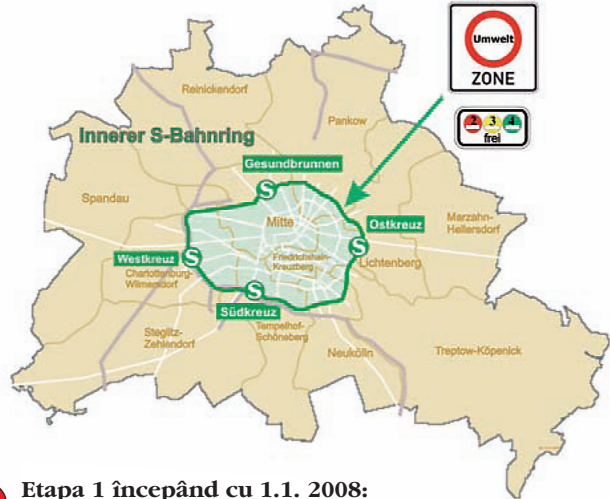
îndeplinesc standardele specifice privind emisiile poluante au permisiunea să circule. Autovehiculelor cu emisii ridicate,

în special, le este interzisă intrarea. Acest lucru se aplică pentru rezidenți și mediul de afaceri din această zonă.



# Ce zonă cuprinde zona prietenoasă mediului?

Zona prietenoasă mediului acoperă partea centrală a orașului Berlin din cadrul centurii urbane de cale ferată. Este o zonă de aproximativ 88 km<sup>2</sup> care este dezvoltată în mod deosebit. Aproximativ un milion din cei 3,4 milioane de locuitori ai Berlinului locuiesc aici. Partea sudică a autostrăzii orașului situată în interiorul centurii urbane de cale ferată nu va face parte din zona prietenoasă mediului și este deschisă pentru toate tipurile de trafic.



- 2** **Etapa 1 începând cu 1.1. 2008:**  
Autovehiculele (camioanele și mașinile de pasageri) trebuie să îndeplinească cel puțin cerințele Clasei 2 de poluare ale recent adoptatei scheme naționale de marcare a autovehiculelor.  
De aceea, sunt permise autovehiculele cu stickere roșii, galbene și verzi.

- 4** **Etapa 2 începând cu 1.1.2010:**  
Numai autovehiculele din Clasa 4 de poluare cu stickere verzi – pot circula în zonă.



## De ce este necesară zona prietenoasă mediului?

Concentrațiile ridicate de particule (PM10) și bioxidul de azot constituie o amenințare la adresa sănătății. De aceea trebuiau respectate valori stricte pentru concentrații de particule fine în

aer încă din 1.1.2005; Limite suplimentare ale valorilor pentru bioxidul de azot trebuie să fie atinse la 1.1.2010.

Limitele valorilor pentru particule fine (PM10) și bioxidul de azot (NO2) sunt depășite pe multe drumuri principale din părțile dens populate ale centrului orașului Berlin. Traficul rutier este sursa principală a acestor poluanți în Berlin, ridicându-se la aproximativ 40% din poluarea cauzată de particulele fine și 80% de bioxidul de azot. Emisiile traficului trebuie de aceea reduse pentru a îmbunătăți protecția sănătății oamenilor care locuiesc aici.

## Ce va realiza zona prietenoasă mediului?

Interdicția de circulație va afecta autovehiculele cu emisiile

poluante cele mai ridicate. Etapa a 2a a zonei va înjumătăți practic emisiile de particule fine de la țevile de eșapament Diesel.

Drept rezultat, numărul rezidenților afectați de valorile limită ale calității aerului va scădea cu aproximativ un sfert.



# Indicatorul rutier

## Cum voi recunoaște zona prietenoasă mediului?

Un nou indicator rutier pentru zona prietenoasă mediului a fost creat prin Ordinul privind traficul rutier național, și anume indicatorul rutier 270.1:

## Puteți intra în zona prietenoasă mediului – cu condiția să aveți un sticker

Este greu de spus din afară dacă un autovehicul generează o cantitate mare de poluanți, și adesea această informație este codificată în documentele autovehiculului. Pentru ca șoferii să știe dacă li se permite să conducă cu autovehiculul lor în zona prietenoasă mediului, un sistem național de standarde de marcare a autovehiculelor a fost introdus cu stickere colorate pentru parbriz. Acesta va asigura ca zona să poată fi ușor controlată de poliția rutieră.



# Clasele poluante

## Cum sunt definite clasele poluante?

Cele patru clase poluante se bazează pe standardele de emisii europene (Euro-Standarde).

Autovehiculele Diesel cu Euro 1 până la 4 vor fi repartizate claselor poluante de la 1 la 4. Șoferii pot trece la următoarea grupă poluantă mai ridicată prin dotarea autovehiculului lor cu un filtru de particule.

Există numai două niveluri pentru mașinile pe benzină (autovehicule cu motoare otto): Clasa 1 poluantă fără sticker pentru autovehiculele care nu îndeplinesc standardele Euro 1 și Grupa 4 poluantă cu sticker verde pentru toți ceilalți.

	GRUPA DE POLUARE			
	1	2	3	4
<b>Sticker</b>	Nr. Sticker			
Cerință pentru <b>mașini diesel</b>	<b>Euro 1</b> sau mai puțin	<b>Euro 2</b> sau Euro 1 + filtru particule	<b>Euro 3</b> sau Euro 2 + filtru particule	<b>Euro 4</b> sau Euro 3 + filtru particule
Cerință pentru <b>mașini pe benzină</b>	fără catalizator tricomponent			Euro 1 cu catalizator regulat sau și mai mult

Spațiu pentru numărul de înmatriculare

## Care sunt reglementările pentru mașinile străine?

Criteriile zonei prietenoase mediului se aplică de asemenea

și autovehiculelor străine. Ele necesită de asemenea un sticker. Clasa poluantă poate fi stabilită pe baza anului

înmatriculării inițiale sau pe baza standardului european de emisii înscris în documentele autovehiculului.

# Stickere

## De unde pot obține un sticker?

Biroul de înmatriculare al autovehiculului, centrele de testare a emisiilor poluante, cum ar fi TÜV și DEKRA, și aproximativ 800 de garaje autorizate din Berlin pot emite stickere. Turiștii pot obține, de asemenea, tot aici, stickerele necesare. Numai certificatul de înmatriculare al autovehiculului este necesar la cumpărarea stickerului. Stickerul poate fi de asemenea comandat,

în scris, la biroul de înmatriculare al autovehiculului.

## Este sticker-ul meu valabil numai în Berlin?

Stickerele sunt valabile pe tot teritoriul național în orice zonă prietenoasă mediului. Ele pot fi de aceea cumpărate de pe tot cuprinsul țării.

## Cât costă un sticker?

Prețul unui sticker nu este stipulat

în ordonanța privind marcajul. Fiecare garaj este liber să își stabilească prețul.

La biroul de înmatriculare din Berlin un sticker costă 5 euro. Acest preț acoperă costurile de producție și administrative.

Sticker-ul trebuie să fie cumpărat doar o singură dată pentru un autovehicul și este valabil apoi pentru o perioadă nelimitată.

# Care sticker...

## Cărui grup de poluare aparține autovehiculul meu?

Sticker-ele sunt alocate

autovehiculelor conform așa-numitului număr de cod al emisiiei, care este introdus în documentul

de înmatriculare al autovehiculului, și, după caz, certificarea dotării cu un filtru de particule.

## Unde pot găsi numărul meu de cod?

**Document autorizat de înmatriculare emis înainte de 01.10.2005**

010262	0603	799 00J	3
PKW KOMBI			
EURO4			
VOLKSWAGEN - VW			
3C			
WWWZ23C238E095047			
D-D / OBD			
	015		206

**Document autorizat de înmatriculare emis din 01.10.2005**

18.10.2005	0603	799 00J 3	3
01			
WWWZ23C238E095047			
B			
3C			
-			
-			
PASSAT			
VOLKSWAGEN-VW			
PERSONENKRAFTWAGEN			
GESCHLOSSEN			
EURO4			
DIESEL			
0502			
04FD			
D1968			

Numărul de cod al emisiiei

# Pentru care autovehicule?

## Clasificarea autovehiculelor de mărfuri dotate:

Guvernul federal va publica alocarea numerelor de cod grupelor poluante mai ridicate pentru autovehiculele de marfă dotate în vara anului 2007. Atunci aceste autovehicule vor primi de asemenea un sticker mai bun.

## Nici un sticker în pofida catalizatorului tricomponent?

Conform Ordonanței de marcare mașinile pe benzină cu numerele de cod 01, 02 și 77 nu vor primi un sticker deocamdată. Întrucât emisiile poluante ale acestor autovehicule nu sunt mai scăzute decât în cazul mașinilor pe benzină cu Euro 1, care au primit deja un sticker verde, Ordonanța va fi amendată în toamna anului 2007. Atunci aceste autovehicule vor primi de asemenea un sticker verde.

## Vor primi șoferii o reducere a taxei pentru dotarea autovehiculelor lor cu filtre de particule?

Mașinile de pasageri Diesel dotate cu filtre de particule vor fi eligibile pentru o reducere a taxei de 330,00 Euro între ianuarie 2007 și decembrie 2009. Acest lucru se aplică și autovehiculelor care au intrat în serviciu înainte de 31.12.2006. Mașinile care nu sunt dotate vor face obiectul unei suprataxe începând din 1 aprilie 2007 până pe 31 martie 2011. Aceasta se ridică la 1,20 Euro pe 100 cc capacitate cilindrică.

## Alocarea numerelor de cod stickerelor

Stickere	Motor pe benzină		Motor Diesel		
	Mașini de pasageri	Camioane/auto-buze	Mașini de pasageri cu filtru	Mașini de pasageri fără filtru	Camioane/auto-buze
<b>2</b>				25 până la 29, 35, 41, 71	20, 21, 22, 33, 43, 53, 60, 61
<b>3</b>			<b>Nivel PM 1*</b> : 14, 16, 18, 21, 22, 25 până la 29, 34, 35, 40, 41, 71, 77	30, 31, 36, 37, 42, 44 până la 52, 72	34, 44, 54, 70, 71
<b>4</b>	14, 16, 18 până la 70; 71 până la 75	30 până la 55, 60, 61	<b>Nivel PM 1*</b> : 49 până la 52; <b>Nivel PM 2*</b> : 30, 31, 36, 37, 42, 44 to 48, 67 până la 70; <b>Nivel PM 3*</b> : 32, 33, 38, 39, 43, 53 până la 66 și <b>Nivel PM 4*</b>	32, 33, 38, 39, 43, 53 până la 70, 73 până la 75	35, 45, 55, 80, 81, 83, 84, 90, 91

\* PM 1 până la 4 corespunde nivelurilor de reducere a particulelor 1 până la 4

# Excepții

Există vreo excepție de la interdicțiile de trafic în zona prietenoasă mediului?

Câteva excepții generale au fost deja stipulate de guvernul federal în ordonanța de marcarea.

Acestea includ:

- Mașinării mobile și echipamente
- mopede și motociclete
- ambulanțele de serviciu și mașinile doctorilor
- vehicule pentru handicapați marcate *aG, H sau BI*

- vehicule cu drepturi speciale conform sec. 35 din Ordinul German privind Traficul Rutier (StVO), de ex. autospeciale sau autovehicule pentru curățarea drumurilor.

Alte autovehicule care sunt în prezent afectate de interdicția de circulație pot să primească o licență specială la cerere în cazuri deosebite.

Această licență specială va fi acordată de autoritățile rutiere în sectoarele orașului. Pentru a se asigura că solicitările în sectoare sunt evaluate uniform, se lucrează în prezent la elaborarea de către Senat a unui ghid.

Este probabil ca solicitările să fie îndosariate din toamna anului 2007. Procedura exactă va fi anunțată prin presă și internet.

*Nu pot fi transmise solicitări înaintea acestei date!*

# Păstrarea aerului curat în Berlin

## Zona prietenoasă mediului – asta-i tot?

Zona prietenoasă mediului este piesa de bază din Planul de Acțiune și Aer Curat din Berlin, dar numai aceasta nu este suficientă pentru a atinge valorile limită pentru particulele fine și bioxidul de azot.

De aceea, măsuri suplimentare au fost și vor fi luate pe tot cuprinsul Berlinului, de ex.:

- promovarea traficului

nemotorizat și a transportului public

- modernizarea parcului de autobuze a Berliner Verkehrsbetriebe (filtre pentru particule diesel, autobuze pe gaz natural)
- standarde de mediu ridicate la cumpărarea autovehiculelor municipale
- promovarea autovehiculelor nepoluante care utilizează gaz natural
- măsuri de management și control al traficului

- limită de viteză de 30 km pe drumuri principale selectate
- interdicție de tranzit pentru camioane pe Silbersteinstraße
- măsuri de prevenire a emisiilor de praf provenind de la locurile din construcții
- standarde ridicate de mediu pentru noile sisteme de încălzire pe bază de combustibil solid (de ex. boilere pentru încălzit cu brichete)
- angajament politic pentru standarde mai stricte de emisii pe tot cuprinsul Europei

# Informații suplimentare

## De unde pot obține informații privind acest subiect?

Vă putem răspunde la întrebările dv. privind zona prietenoasă mediului la adresa de e-mail: [umweltzone@senguv.verwalt-berlin.de](mailto:umweltzone@senguv.verwalt-berlin.de)

Informațiile actuale privind menținerea aerului curat sunt

publicate pe internet la:

**[www.berlin.de/sen/umwelt/luftqualitaet/](http://www.berlin.de/sen/umwelt/luftqualitaet/)**

Aici puteți găsi:

- Valorile măsurate în prezent ale calității aerului

- Poate fi descărcat Planul de Acțiune și Aer Curat
- Informații privind calitatea aerului în ultimii ani
- Indexul de poluare a aerului al tuturor drumurilor principale din atlasul mediului
- Informații prezente privind zona prietenoasă mediului

Publicat de:

**Departamentul Senatului pentru Sănătate, Mediu și Protecția Consumatorului din Berlin**  
**Brückenstraße 6**  
**10173 Berlin**

Conceput de:

**Departamentul Senatului pentru Sănătate, Mediu și Protecția Consumatorului**  
**Departamentul Protecție Emisii**

Design:

**Jan Lengert, ZenonDesign**

Ultima revizuire: Mai 2007





## EDITORIAL

*În pofta tuturor încercărilor de a minimaliza rolul și importanța pe viitor a motorului clasic cu ardere internă în beneficiul utilizării altor surse și mijloace de propulsie a autovehiculelor rutiere, acesta va continua să ocupe un loc important în cadrul sistemelor și echipamentelor termice, iar transformările operate asupra sa îi vor consolida importanța și ponderea în aplicații.*

*Pe parcursul ultimilor ani, multiple cercetări au fost întreprinse în vederea eficientizării funcționării motoarelor cu ardere internă, din punctul de vedere al reducerii nivelului de emisii poluante și al consumului de combustibil. Utilizarea combustibililor alternativi răspunde acestor imperative atât în cazul MAS cât și în cazul motorului diesel.*

*Asfel, introducerea GPL în alimentarea motoarelor de tracțiune s-a dovedit un succes, atât în ceea ce privește funcționarea motorului diesel clasic, pentru care s-a utilizat metoda dublei injecții motorină-GPL, cât și prin conversia la MAS, acesta folosind exclusiv combustibil GPL.*

*Alcoolii (metanolul și etanolul) și eterii (di-metil-eterul - DME) au fost testați în varianta optimă de alimentare atât la MAS (în amestec benzină-etanol), cât și la MAC (prin același procedeu al dublei injecții motorină-metanol și motorină-DME). Rezultatele obținute au marcat o scădere notabilă a emisiilor de oxizi de azot și de fum (la motorul diesel). O reducere semnificativă a fost înregistrată și la consumul specific de combustibil.*

*Viitorul ne rezervă continuarea și aprofundarea cercetărilor în direcțiile deja enumerate, în paralel cu diversificarea mijloacelor și instalațiilor experimentale, precum și cu atragerea în proiectele de cercetare a generației tinere de absolvenți de masterat și de doctorat.*

*Dr. Ing. Alexandru Racovitză  
Catedra de Motoare cu Ardere Internă  
Facultatea de Inginerie Mecanică și Mecatronica  
– Universitatea Politehnica București -*



## ACTUAL

## TRANSALPINE WORKSHOP

**Hybrid, electric and fuel-cell propulsion systems**

La Grand Place POLLEIN (Valle d'Aosta), Italia, 4-5 octombrie 2007

- Atelierul de lucru este organizat de ATA (Associazione Tecnica dell'Automobile);
- Programul cuprinde conferințe susținute de reprezentanți ai Uniunii Europene, ai unor organizații internaționale, ai unor universități și centre de cercetare, precum și ai marilor firme constructoare de automobile;
- Aria subiectelor, grupate în două sesiuni, cuprinde:
  - sisteme de stocare, inclusiv noile tipuri de acumulatori electro-chimici, baterii pt. vehicule hibride, supracapacitori;
  - propulsoare electrice;
  - sisteme auxiliare pentru vehicule electrice, hibride și cu pile de combustie;
  - vehicule hibride cu diferite structuri și diverse utilizări;
  - vehicule cu pile de combustie, implicații pt. infrastructură
- Programul detaliat al manifestărilor există și la Secretariatul general al SIAR, Universitatea Politehnica București.
- Amănunte pe site-ul [www.ata.it](http://www.ata.it) (Conference/Symposia - 2007)

## CONFERINȚA INTERNAȚIONALĂ

**ADVANCED MATERIALS AND TECHNOLOGIES FOR TRANSPORTATION INDUSTRY**

Centro Ricerche FIAT - ELASIS Pomigliano D'Arco (NA), Italia

18-19 octombrie 2007

- Conferința este organizată de ATA (Associazione Tecnica dell'Automobile);
- Programul cuprinde prelegeri ale unor cadre universitare, din centre de cercetare și de la firme producătoare de materiale inovative, grupate în jurul a câteva subiecte:
  - materiale compozite;
  - materiale adezive;
  - materiale ușoare;
  - fiabilitate și calitate;
- Informații detaliate pe website ATA [www.ata.it](http://www.ata.it) (Conference/Symposia + 2007)  
Angioletta TRIVERO, ATA e-mail: [angioletta.trivero@crf.it](mailto:angioletta.trivero@crf.it)

## CURSURI DE FORMARE PROFESIONALĂ

**FIABILITATEA AUTOMOBILELOR**

- Organizator: SIA – Franța;
- 23.10.2007 Fiabilitatea automobilului: De ce? Cum?;
- 24.10 – 25.10.2007 Fiabilitatea automobilului: Identificarea riscurilor;
- 17.10-18.10-19.10.2007 Fiabilitatea automobilului: Cuantificarea riscurilor;
- Programe și buletine de înscriere: [marie-claude.burax@sia.fr](mailto:marie-claude.burax@sia.fr), informații pe site [www.sia.fr](http://www.sia.fr)





## TEHNOLOGII NOI

## TEHNOLOGII DE AVANGARDA ÎN DOMENIUL ILUMINĂRII ȘI SEMNALIZĂRII LUMINOASE

Revista Ingénieurs de l'Automobile (SIA-Franța) din mai – iunie a.c., prezintă pe larg progresele „revoluționare” în curs de realizare în domeniul iluminării și semnalizării luminoase „adaptive”, ce presupune o adaptare de moment a luminii la necesitățile conducătorului, în funcție de peisajul geografic imediat, condițiile meteorologice și de alte necesități punctuale ale circulației. Evoluția cuprinde primele faruri pivotante mecanic, apoi iluminatul direcțional cu unele funcții active (iluminatul lateral), realizat recent, prefigurând o nouă etapă – sistemele de iluminare cu adaptabilitate totală, cum ar fi sistemul ILS (Intelligent Light System) utilizat deja la unele automobile. Acesta se poate baza pe modulele bi-xenon cu cilindri și lentile pivotante și pe parametri de conducere specifici cum sunt unghiul volanului direcției, rotația vehiculului în jurul axei verticale, viteza vehiculului. Sistemul utilizează mai multe modalități de distribuție a luminii cum sunt: modul automat de autostradă, modul drumuri secundare, poziția ceață, iluminarea activă la viraje și iluminarea adaptivă urbană (râscruce, intersecții, viraje strânse). În viitorul apropiat se preconizează circulația cu lumina de drum permanentă, care însă va fi punctual limitată, suprimată sau deviată pentru a nu jena pe conducătorul vehiculului care circulă din sens opus. Urmează apoi schimbarea sursei de lumină prin utilizare ansamblurilor de LED-uri și înlocuire luminii de drum permanente cu iluminarea marcantă selectivă, pe obiect (persoane, zone periculoase etc.), termenii „fascicul de drum” sau „fascicul de întâlnire”, fiind înlocuiți cu „fascicul progresiv”.



## LUCRĂRI NOI

- **METODE TENSOMETRICE ÎN INGINERIE**, autori Nicolae ILIESCU, Costică ATANASIU, editura AGIR, 2006, ISBN 973-720-078-0, 978-973-720-078-5 (Librăria AGIR Piața Romană).
- **MODERN ENGINE TECHNOLOGY FROM A-Z**, editor Richard van BSSHUYSEN and Fred SCHAFER, conține 4500 cuvinte-cheie, 1700 de ilustrații asupra teoriei și practicii dezvoltării recente a motoarelor, Cod produs R-373, ediție 2007, ISBN: 979-0-7680-1705-2, preț redus pentru membrii SAE-SIAR \$103,96
- **HUMAN SUBJECT CRASH TESTING**, editori Lawrence S. Nordhoff Jr, Michael D. Freeman, și Gunter P. Siegmund, conține 16 comunicări științifice privind teste de coliziune frontală, 18 pentru coliziune spate și 6 pentru coliziune laterală, Cod produs PT-134, ediție 2007, ISBN-13: 978-0-7680-1931-5, preț redus pentru membrii SAE-SIAR \$95,96.
- **SAE GROUND VEHICLE LIGHTING STANDARDS MANUAL**, conține 19 standarde noi și unul revizuit, ediția 2006, Cod produs HS-34/2006, preț redus pentru membrii SAE-SIAR \$239,20, comenzi online: [store.sae.org](http://store.sae.org), e-mail: [CustomerService@sae.org](mailto:CustomerService@sae.org).



## TEZE DE DOCTORAT

- **CONTRIBUȚII LA ESTIMAREA DURATEI DE VIAȚĂ A UNOR STRUCTURI DE AUTOMOBIL**  
Autor: ing. Artur Comciuc  
Conducător științific: Prof. dr. ing. Horia Gheorghiu, Universitatea Politehnica București
- **CONTRIBUȚII PRIVIND EVALUAREA RISCURILOR ÎN INVESTIȚII DE DOTARE CU MIJLOACE DE TRANSPORT**  
Autor: Ing. Marian DUMITRAȘCU  
Conducător științific: Prof. dr. ing. Constantin ISPAS, Universitatea Politehnica București

## IMPORTANT!

**DICȚIONARUL EXPLICATIV pentru ȘTIINȚĂ și TEHNOLOGIE, TRANSPORTURI RUTIERE, Vol. I (A - K) Român - Englez - Francez – German** poate fi procurat de la Secretariatul Catedrei Autovehicule Rutiere din Facultatea de Transporturi, Universitatea Politehnica București, telefon 402.95.49 cu suma de 12,5 ron.

## „INGINERIA AUTOMOBILULUI”, SUPLEMENTUL TRIMESTRIAL AL REVISTEI „AUTO TEST”

Revista **INGINERIA AUTOMOBILULUI** nr.4 anexă la revista **AUTO TEST** din septembrie 2007 poate fi procurată prin rețeaua teritorială de distribuție sau de la Secretariatul SIAR.

*Numerele anterioare ale Buletinului INFO SIAR pot fi accesate pe site-ul SIAR, [www.siar.ro](http://www.siar.ro)*

**Colectiv de redacție: Cornel VLADU, Mihaela SERBĂNESCU. tel/fax: 021.316.96.08. e-mail: [siar@siar.ro](mailto:siar@siar.ro)**

# Publicații UNTRR

**Europa**  
Harta rutieră  
Road Map

**UNTRR**  
2007

MIHAI VASILIADÉ

**LOGISTICA, DISTRIBUȚIA ȘI TRANSPORTUL MĂRFURILOR**

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA  
CONFEDERAȚIA TRANSPORT RUTIER

Ing. THEODOR BANGU

**Bazele exploataării autovehiculelor de marfă în trafic intern și internațional**

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA  
CONFEDERAȚIA TRANSPORT RUTIER

**Tempii de conducere și de odihnă**  
Reglementări și instrucțiuni - 2007

**România**  
Harta rutieră  
Road Map

**UNTRR**  
2007

**IRU**

**Linii Directoare IRU în Materie de Siguranță pentru Transportul de Persoane**

Linii Directoare voluntare în materie de siguranță pentru Transportatorii și Șoferii de Autocamion, Autocare și Taxouri

**IRU** International Road Transport Union

**Recomandările europene privind cele mai bune practici în domeniul securizării încărcăturii pentru transportul rutier**

COMISIA EUROPEANĂ  
DIRECȚIA GENERALĂ PENTRU ENERGIE ȘI TRANSPORT

**FIȘA DE SECURITATE A ȘOFERULUI DE AUTOCAR**

Ca șofer de autobuz trebuie să cunoaște regulile de circulație și să respecte toate regulile de siguranță. Înainte de a porni motorul trebuie să verificăm dacă toate sistemele funcționează corect și să ne asigurăm că șoferii profesioniști sunt pregătiți să conducă autobuzul în condiții de siguranță.

**SUNETI PREGĂTIȚI ?**

Este necesar să aveți un scurt timp de odihnă în timpul drumului și să vă asigurați că sunteți în stare să conduceți autobuzul în condiții de siguranță.

**CARE REGUL ESTE PREGĂTIȚI ?**

Este foarte important să vă asigurați că autobuzul este în stare bună și să respectați toate regulile de siguranță.

**UNTRR**

**Ghid practic pentru UNIUNEA EUROPEANĂ**

TOT CEEA CE DORIM SĂ ȘTIȚI DESPRE UE ȘI INSTITUȚIILE SALE

Relații de lucru  
Uniunea Internațională a Transportatorilor Rutieri

**IRU**

**IRU**

**Studiu privind cauzele producerii accidentelor camioanelor europene**

Sumar destinat managerilor

**IRU** International Road Transport Union

**Recomandările europene privind cele mai bune practici în domeniul securizării încărcăturii pentru transportul rutier**

COMISIA EUROPEANĂ  
DIRECȚIA GENERALĂ PENTRU ENERGIE ȘI TRANSPORT

**SECURITATEA RUTIERĂ ÎN TUNELURI PENTRU ȘOFERII PROFESIONIȘTI**

Sisteme practice destinate șoferilor de profesie care conduc camioane în tuneluri.

**Echipamente de securitate specifice tunelurilor rutiere**

**UNTRR**

**MANUAL TIR**

**TIR**

COMISIA EUROPEANĂ  
DIRECȚIA GENERALĂ PENTRU ENERGIE ȘI TRANSPORT

**FIȘA DE SECURITATE A ȘOFERULUI DE CAMION**

Ca șofer de camion trebuie să cunoaște regulile de circulație și să respecte toate regulile de siguranță. Înainte de a porni motorul trebuie să verificăm dacă toate sistemele funcționează corect și să ne asigurăm că șoferii profesioniști sunt pregătiți să conducă camionul în condiții de siguranță.

**SUNETI PREGĂTIȚI ?**

Este necesar să aveți un scurt timp de odihnă în timpul drumului și să vă asigurați că sunteți în stare să conduceți camionul în condiții de siguranță.

**CARE REGUL ESTE PREGĂTIȚI ?**

Este foarte important să vă asigurați că camionul este în stare bună și să respectați toate regulile de siguranță.

**UNTRR**







# HIGER

## **GAMĂ COMPLETĂ AUTOCARE TURISTICE, AUTOBUZE PENTRU TRANSPORT URBAN ȘI INTERURBAN FABRICATE SUB LICENȚĂ ÎN CHINA**

UNTRR începând din 2007 propune operatorilor interesați o ofertă de autocare turistice și autobuze transport urban din gama Higer, cu un design de ultimă oră, finisaje impecabile și prețuri imbatabile.

Higer este cel mai important producător de autocare și autobuze din China, cu o capacitate de producție de 18.000 unități pe an. Orientat spre piață, cu filozofia „Concentrat pe siguranță și servicii“, Higer a dezvoltat seriile de autobuze și autocare S, V, B, W, cu lungimi între 6 și 13 metri, pentru a veni în întâmpinarea cerințelor clienților de transport urban, interurban, turistic și transfer pentru instituții. Peste 300 de modele diferite au atras clienți din Europa, America, Africa, Asia de sud est și Orientul mijlociu. Situată în Singapore-Suzhou Industrial Park, baza de producție pentru autocarele și autobuzele medii, mari și urbane, este desfășurată pe 500.000 metri pătrați, unde lucrează 2.000 de profesioniști.

Autobuzele și autocarele livrate în România corespund cerințelor în materie de poluare și siguranță rutieră, beneficiază de o garanție de 24 de luni fără limită de kilometri, service în garanție și post-garanție. Toate produsele importate în Europa sunt echipate cu componente provenite de la producători europeni de renume, fabricate sub licență în China.

**Pentru a putea viziona întreaga gama de autocare și autobuze puteți accesa [www.untrr.ro](http://www.untrr.ro) și <http://higer.untrr.ro>**

### AUTOCARE



#### **HIGER V7:**

27 CĂLĂTORI + ȘOFER + GHID



#### **HIGER V8:**

31 CĂLĂTORI + ȘOFER + GHID

#### **HIGER V8.8:**

35 CĂLĂTORI + ȘOFER + GHID

#### **HIGER V90:**

41 CĂLĂTORI + ȘOFER + GHID



#### **HIGER V92:**

49 CĂLĂTORI + ȘOFER + GHID

### AUTOBUZE TRANSPORT URBAN



#### **HIGER B92 URBAN**

#### **HIGER B8 URBAN**

#### **HIGER B90 URBAN**

**În măsura în care sunteți interesați de produsele Higer, vă rugăm nu ezitați să ne contactați pentru a obține informații suplimentare detaliate:**

**Cornel IORDACHE**

Mobil: 0724 044 719

**Silvian CHIRUȚĂ**

Mobil: 0720 999 200

E-mail: [higer@untrr.ro](mailto:higer@untrr.ro)

Web: [higer.untrr.ro](http://higer.untrr.ro)

**„PENTRU COMENZI  
PRELUATE DUPĂ  
1 OCTOMBRIE, LIVRAREA  
SE POATE FACE NUMAI  
CU MOTORIZĂRI EURO IV,  
MAI ECONOMICE,  
MAI SILENȚIOASE  
ȘI CU PUTERI MAI RIDICATE.”**



# 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.