

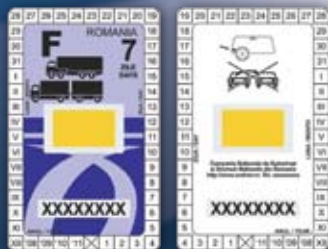
Info

Buletin informativ
al Uniunii Naționale
a Transportatorilor
Rutieri din România

ANUL VI, NR. 4 (61)
APRILIE 2009

UNTRR

EU-RO-VINIETA
Nu se știe ce e congestia, dar e
bine să poată fi taxată pe alocuri!



**ROVINIETE
PRIN UNTRR**





Bucuria vine din lucruri mărunte,
Liniștea vine din suflet,
Căldura vine din inimile noastre.

Joy lies in small things
Peace is within our soul
Feelings come from our hearts.

Fie ca Lumina Sfântă să vă
călăuzească pașii în
viața și în afaceri.

Let the Holy Light guide you
through life and business.



EU-RO-VINIETA

Nu se știe ce e congestia, dar e bine să poată fi taxată pe alocuri!

În 1907, în România, avea loc o răscoală a țăranilor cu coase sau furci în mâini, generată de nemulțumirea țăranilor legată de închirierea deținerii pământurilor, aflate în mâinile a doar câtorva mari proprietari.

În 1907, în America, Ford inventa linia de asamblare pe care a perfecționat-o astfel încât în 1914 producea o mașină la 93 de minute.

În 2009, în România se mai discută în anumite cercuri de eliminarea vinietai, în timp ce în Parlamentul European se votează modificarea Directivei existente privind eurovinieta pentru a se permite includerea în această modalitate de taxare și a unor valori corespunzătoare poluării fonice, atmosferice, a emisiilor CO₂, a congestiei, pentru aplicarea cât mai profundă a principiului „Poluatorul plătește”.

Trecând peste problema accesului la informații (calculatoare și internet accesibil) - dacă nu vrei, nu auzi nici când sună sirena unui vapor - simpla eliminare a vinietai în România sau oriunde în contextul UE pare cel puțin copilăroasă.

Dacă despre introducerea unor elemente de rafinament care corelate cu vinieta să ducă la costuri mai mici pentru vehiculele mai noi s-ar mai putea deschide discuția, despre simpla abordare cu eliminarea vinietai, este ceva mai greu astăzi.

Un argument la schimb oferit de susținătorii eliminării vinietai, a fost taxarea prin intermediul combustibilului. La prima vedere pare logic că, pentru a merge pe drum se consumă combustibil, distanța parcursă fiind direct proporțională cu cantitatea de combustibil consumat. Oare de ce nemții, austriecii, cheii au mai inventat și aplicat sisteme electronice de taxare pe kilometru? De asemenea, știm că vehiculele mai noi consumă mai puțin, iar cele vechi mai mult, astfel că s-ar putea spune că emisiile poluante sunt direct proporționale cu consumul de combustibil. În plus, colectarea oricărei taxe, tarif sau în final a oricărei sume de bani prin prețul combustibilului, poate aduce economii importante datorită eliminării costurilor ridicate ale sistemelor electronice sofisticate, utilizate la colectarea accelerărilor taxe.

Pare logic așa! Totuși, taxarea prin combustibil are câteva limitări serioase în contextul Europei Unite – nu uitați că UE tratează prin instituțiile sale problemele în contextul celor 27 de țări membre.

Dezavantajele majore sunt date de faptul că locul de alimentare cu combustibil poate să nu fie din țara pe ale cărei drumuri va fi consumat și acolo unde noxele vor fi eliminate. Au fost păreri că, dacă s-ar menține taxarea doar prin combustibil, pisica s-ar transfera industriei petroliere de retail care ar lupta să devină cât mai atractivă pentru

a vinde cât mai mult. Totuși, administrațiile de stat nu se pot lăsa pe mâna politicilor de marketing ale câtorva jucători importanți din industria petrolieră.

Un alt impediment este dat tot de faptul că, astăzi în Europa, sunt taxate doar unele categorii de vehicule (de ex. în Germania doar cele de marfă peste 12t; Directiva eurovinieta reglementează în principal taxarea pentru vehiculele de transport mărfuri de peste 12t) și doar pentru utilizarea anumitor tipuri de drumuri (Directiva menționează Coridoarele europene de transport TEN-T) – în țările mai avansate pentru utilizarea autostrăzilor, dar nu pentru drumurile naționale sau locale, iar la noi pentru utilizarea drumurilor naționale, dar nu pentru cele județene, comunale, urbane, etc.

Am participat alături de alți colegi din organizații similare din diferite țări europene, sub coordonarea Uniunii Internaționale a Transporturilor – IRU de la Geneva, la o campanie de lobby cu ocazia dezbaterilor și votului în plenul Parlamentului European, la Strasbourg în 10 și 11 martie și s-a dovedit că prezența și coordonarea acțiunilor reprezentanților din industria transporturilor pe lângă parlamentarii europeni din propria țară au condus la o atenție sporită asupra modalității de vot pentru propunerile de modificare a Directivei eurovinieta. Din cele 530 de amendamente făcute pe noul text al directivei au ajuns să fie supuse la vot 92 de amendamente, din care 59 în bloc și alte 30 separat, iar 3 dintre ele au fost eliminate prin rezultatul la vot al unora dintre amendamente. Raportul El Khadraoui, în final a fost adoptat cu 359 voturi pentru, 256 împotriva și 26 abțineri.

În ciuda diferitelor opinii mai mult politice decât de ordin practic sau realist (sunt curios dacă verzi care susțin în Parlament să se utilizeze cât mai puțin autovehiculele, pleacă acasă pe jos sau cu un autoturism) – veți fi surprinși politica arată la fel și la nivel european cam cu ce ne-am obișnuit pe acasă, doar că actorii, decorul, regulamentele, disciplina, tehnologia și discursurile sunt mult mai rafinate.

În final amendamentele cu privire la definirea și introducerea congestiei în sistemul de taxare prin cadrul directivei au fost respinse, însă la vot au scăpat admise amendamentele cu privire la modul de calcul al congestiei ca parte a tarifelor de utilizare a infrastructurii – astfel că în interpretarea finală, congestia va putea fi taxată doar pe anumite segmente de drum de către statele care sunt interesate în așa ceva.

Socialiștii europeni spun „Sectorul transporturilor trebuie să facă un efort pentru a limita cheltuielile pe care le impune societății. Dorim să dezvoltăm un sistem în



care costurile externe să fie acoperite de cei care le cauzează, și nu de comunitate ca întreg” - raportorul parlamentar Saïd El Khadraoui (Grupul Socialist din Parlamentul European, Belgia).

Deputata europeană Corien Wortmann-Kool (Grupul Partidului Popular European (Crestin-Democrat) și al Democrațiilor Europeni, Olanda) este însă împotriva includerii ambuteiajelor în calcularea taxelor, care „nu va duce la deblocarea circulației rutiere. În plus, ambuteiajele sunt cauzate și de autovehiculele personale de pe drumuri”.

Pe de altă parte, Eva Lichtenberger (Grupul Verzilor/Aliața Liberă Europeană, Austria) consideră că „toate costurile externe trebuie luate în considerare. Chiar dacă pe drumuri circulă mai multe autovehicule personale decât camioane, acestea din urmă cauzează mai multe pagube: emit mai multe gaze cu efect de seră și strică mai mult drumurile”.



Grupul Partidului Popular European (Crestin-Democrat) și al Democrațiilor Europeni



Grupul Socialist din Parlamentul European



Grupul Alianței Liberalilor și Democrațiilor pentru Europa



Grupul Uniunea pentru Europa Națiunilor



Grupul Verzilor/Aliața Liberă Europeană



Grupul Confederal al Stângii Unite Europene/Stânga Verde Nordică



Grupul Independență și Democrație

Radu Dinescu,
Secretar General al UNTRR

SUMAR

■	▪ EU-RO-VINIETA	pag. 3	■
■	▪ UNTRR intervine	pag. 5-7	■
■	▪ Radare fixe	pag. 9	■
■	▪ Seminar despre Siguranța Rutieră la București	pag. 10-11	■
■	▪ Convocator – Adunare Generală 2009, Program, Regulament de participare, Înregistrare și vot, Delegație, Împuternicire	pag. 12-15	■
■	▪ Obligațiile transportatorului ADR	pag. 16-17	■
■	▪ Reuniuni IRU februarie 2009	pag. 17-20	■
■	▪ Evoluția pachetului privind Ecologizarea Transporturilor	pag. 21-24	■
■	▪ Parlamentul European Interacțiunea dintre Instituțiile UE	pag. 25-33	■
■	▪ Comunicat de presă CONSTANTA Proiectul FORMA	pag. 34	■
	▪ MISERY INDEX	pag. 35	
■	▪ VINIETA HU	pag. 38-40	■
■	▪ Târg Internațional Irak	pag. 42	■
■	▪ Link-uri utile	pag. 42	■
■	▪ HIGER - Gamă completă de autocare turistice	pag. 43	■
■	▪ Roviniete prin UNTRR	pag. 44-46	■
■	▪ Info Utile	pag. 47-49	■
■	▪ Noutăți legislative	pag. 51	■
■	▪ Publicații UNTRR	pag. 52-53	■
■	▪ Produse specifice transportului comercializate de UNTRR	pag. 54-55	■
■	▪ Indici IRU, Statistici România	pag. 56	■
■	▪ "Drumurile noastre toate"	pag. 51	■
■	▪ Prețul litrului de motorină la pompă 23 martie 2009 (în euro)	pag. 57	■
■	▪ Evoluția principalelor valute aprilie 2009	pag. 57	■
■	▪ Lansarea premiului Eurochallenge	pag. 45	■

UNTRR intervine

Punct de vedere al UNTRR cu privire la introducerea de către Consiliul Județean Constanța a taxei speciale pentru utilizarea drumurilor județene.

NATIONAL UNION OF ROAD HAIBERS FROM ROMANIA
UNTRR
UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROMANIE
Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România
Str. Nicolae Bălcescu nr. 20, sector 4, Cod 060737, BUCUREȘTI, ROMANIA
Tel.: (+40-075) 336 77 88, (+40-071) 333 14 26
Fax: (+40-075) 336 77 88, (+40-071) 333 14 26
www.untrr.ro E-mail: office@untrr.ro

IRU
Nr. 01149 / 25.03.2008

CONSILIUL JUDEȚEAN CONSTANȚA
În atenția Domnului Președinte - **MICUȘOR DANIEL, CONSTANTINESCU**

Spre informare:
Instituția Prefecturală Județului Constanța
Direcția de Administrare a Domeniului Public și Privat al Județului Constanța
Inspecțiunea de Poliție și Județului Constanța
Direcția Constituțională, Buget, Cultură, Sănătate, Invățământ, Informatică și Consiliul Județean
Biroul Asalt din cadrul Consiliului Județean

Estimate Domnule Președinte,

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR este o organizație profesională, nepartisană, independentă și patronală, reprezentativă la nivelul regiunii transilvanice având ca obiectiv principal promovarea și apărarea intereselor transportatorilor rutieri, atât pe plan intern cât și internațional. De la înființare în 1990 și până în prezent UNTRR a înregistrat peste 13.000 de societăți comerciale ce au ca obiect de activitate transportul sau activități conexe acestuia.

Vă rugăm să considerați punctul nostru de vedere cu privire la introducerea taxei speciale pentru utilizarea drumurilor județene din Constanța care vine să completeze adresa noastră nr. 602 / 16.02.2008.

Punct de vedere al UNTRR
Cu privire la introducerea de către Consiliul Județean Constanța a taxei speciale pentru utilizarea drumurilor județene

În data de 13.09.2008, Consiliul Județean Constanța a adoptat Hotărârea 233 privind completarea Hotărârii Consiliului Județean Constanța nr. 5 din 07.02.2007 privind stabilirea unor taxe, taxe și taxe speciale pentru anul 2007. Prin această hotărâre, CJ Constanța introduce o taxă de utilizare a drumurilor județene, semănd astfel tendința de utilizare a drumurilor naționale învechite.

Baza legală constă în art. 61 din Constituția pentru introducerea acestei taxe este reprezentată în special de:

- Legea 571/2003 privind Costul Fiscal, cu modificările și completările ulterioare, în referința la art. 262;
- Legea 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare, în referința la art. 30;
- Ordonanța Guvernului 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului 150/2002, cu modificările și completările ulterioare.

1

NATIONAL UNION OF ROAD HAIBERS FROM ROMANIA
UNTRR
UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROMANIE
Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România
Str. Nicolae Bălcescu nr. 20, sector 4, Cod 060737, BUCUREȘTI, ROMANIA
Tel.: (+40-075) 336 77 88, (+40-071) 333 14 26
Fax: (+40-075) 336 77 88, (+40-071) 333 14 26
www.untrr.ro E-mail: office@untrr.ro

IRU

- De asemenea, autoritățile locale pot beneficia de subvenții de la bugetul de stat și de la alte administrații pentru construirea, modernizarea, reabilitarea sau întreținerea drumurilor de interes județean sau local.
- Impozitul pe mijloacele de transport poate fi folosit integral pentru acțiunile de construire, modernizare, reabilitare sau întreținere a drumurilor respective.
- Autoritățile locale pot obține finanțare europeană pentru aceste proiecte prin programul POST (Programul Operațional Sectorial - Transport).
- Totodată, autoritățile locale pot obține sume importante pentru realizarea programelor de infrastructură la nivel local prin aplicarea dispozițiilor Ordonanței Guvernului 7/2006 privind programul de dezvoltare a infrastructurii în spațiul rural (aprobat prin Legea 71/2007), precum și a prevederilor Programului privind construirea, reabilitarea, modernizarea și/sau astilarea drumurilor de interes local clasate, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 577/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

În plus, se constată astfel faptul că nu au fost respectate următoarele dispoziții ale Directivei 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de vânzare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, cu ultimele modificări (Directiva 2006/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 și Directiva 2006/103/CE a Consiliului din 20 noiembrie 2006):

- Aplicarea acestor taxe speciale - care, în conformitate cu dispozițiile directivei, sunt tarife de utilizare - denaturează concurența atât între transportatori rutieri cât și între modurile de transport (art. 7 alineatul 1).
- Nu este asigurată plata acestor taxe speciale în toate punctele de vânzare importante (de ex. benzinerii).
- Plata acestor taxe speciale nu se poate face prin utilizarea tuturor mijloacelor obișnuite de plată ci doar cash.
- Plata acestor taxe speciale nu se poate face în nefasta Românie.
- Acestă taxă specială dezavantajează, în mod semnificativ, utilizatorii ocazionali ai rețelei rutiere (art. 7 alineatul 5).
- Anumite valori ale taxei speciale depășesc valorile maxime impuse prin directivă și, în aproape toate cazurile, depășesc, de departe, valorile impuse pentru rovinii în cazul utilizării drumurilor naționale (art. 7 alineatul 7).
- Valorile taxei speciale nu au în bază decât declarativ principii recuperării costurilor infrastructurii și, sub nicio formă, nu sunt o proporțională cu utilizarea infrastructurii de către un anumit tip de vehicul (art. 7 alineatul 8 și alineatul 9).
- Comisia Europeană nu a fost informată asupra introducerii acestor taxe speciale și nu și-a putut da avizul cu privire la acestea (art. 7a alineatul 5), fiind astfel posibilă înțelegerea procedurii de încălcare de către Comisie pentru nerespectarea dreptului comunitar.

Punct de vedere:

- deoarece taxa aceasta afectează România în ansamblul Uniunii Europene ca urmare a nerespectării legislației comunitare;
- deoarece această taxă depășește cu mult tariful de utilizare a drumurilor naționale - alungându-l să fie și de trei ori mai mare decât acesta - deși lungimea drumurilor județene considerate este doar de 813,9 km (față de >16.300 km de drumuri naționale și autostrăzi, respectiv de >20 de ori mai mare);
- deoarece orice taxă de acest tip care afectează concurența în domeniul transporturilor nu poate fi adoptată decât în mod coordonat și astfel încât să reflecte costurile pentru construcția, reabilitarea, modernizarea și întreținerea drumurilor considerate;
- deoarece efectele introducerii acestei taxe asupra populației, în general, și a transportatorilor, în special, nu au fost analizate;
- deoarece nu există un studiu privind modul de calcul al acestor taxe și nici o analiză cost-beneficiu privind introducerea acestei taxe.

3

NATIONAL UNION OF ROAD HAIBERS FROM ROMANIA
UNTRR
UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROMANIE
Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România
Str. Nicolae Bălcescu nr. 20, sector 4, Cod 060737, BUCUREȘTI, ROMANIA
Tel.: (+40-075) 336 77 88, (+40-071) 333 14 26
Fax: (+40-075) 336 77 88, (+40-071) 333 14 26
www.untrr.ro E-mail: office@untrr.ro

IRU

Hotărârea Guvernului 1391/2006 pentru aplicarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de Urgență a Guvernului 195/2002, cu modificările și completările ulterioare.

CJ Constanța intenționează să utilizeze această taxă pentru „acoperirea cheltuielilor de organizare și funcționare a Rețelei Județene de Drumuri și Poduri Constanța, în calitate de administrator al drumurilor județene, proprietatea Județului Constanța, în scopul asigurării destinației în condiții de siguranță a circulației pe drumurile județene ...”.

În urma analizei textului Hotărârii, se constată următoarele:

- Singurul document tehnic care stă la baza adoptării acestei este „RAPORTUL TEHNIC DE SPECIALITATE” al Rețelei Autonome Județene de Drumuri și Poduri Constanța, care face referință la un studiu și o expertiză pentru determinarea stării tehnice a rețelei de drumuri și poduri de pe drumurile județene, conform de regie tehnice de consultanță Consilier Construit în anul 2002.
 - Acest raport nu face nicio referință la fondurile alocate până la acea dată pentru construirea, modernizarea, reabilitarea sau întreținerea drumurilor respective;
 - Acestei document nu face nicio referință la lungimea drumurilor care au fost construite, modernizate, reabilitate sau întreținute până la acea dată;
 - De asemenea, documentul nu face nicio prognoză a fondurilor necesare pentru construirea, modernizarea, reabilitarea sau întreținerea drumurilor respective pentru un anumit interval de timp și nici la planul considerat pentru construirea, modernizarea, reabilitarea sau întreținerea drumurilor respective.
- Nici hotărârea, nici acordurile de servitute și nici „Regulamentul de aplicare a taxei de utilizare a drumurilor județene” nu fac mențiuni cu privire la necesarul de fonduri și nici la sursele existente în prezent având ca destinație modernizarea, reabilitarea sau întreținerea drumurilor județene.
- Niciunul dintre documentele precizate la 57 nu prezintă un studiu cost-beneficiu din care să reiasă modul de calcul al valorilor prevăzute pentru această taxă.
- Hotărârea prezintă un element de ambiguitate cu privire la persoanele care dărează această taxă, întrucât nu se înțeleg, din formularea textului, că aceasta este datorată doar de locuitorii județului care dețin/înțelegz vehicule rutiere.

Precând de prevederile prezentei Hotărâri a CJ Constanța și privind cont de reglementările naționale și europene cu privire la taxarea vehiculelor pentru utilizarea drumurilor, rezultă următoarele:

- Legea 571/2003 și Legea 273/2006 prevăd faptul că pot fi introduse taxe speciale dar, din păcate, aceste legi nu enumeră domeniile și categoriile în care acestea pot fi introduse;
- Ordonanța Guvernului 43/1997 prevede doar faptul că „Drumurile de interes județean fac parte din proprietatea publică a județului” (art. 7 alineatul 1) dar nu face vovine de către introducerea vizei la rețeaua acestora;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului 150/2002 și regulamentul de aplicare a acesteia prevăd doar atribuțiile autorităților locale cu privire la drumuri.

Totuși, nu se ține seama de următoarele aspecte cu privire la sursele de finanțare:

- Art. 571/2003 și art. 57 și Legea 273/2006 (art. 5 alineatul (1) litera (b), art. 32, art. 33 etc.) prevăd faptul că autoritățile locale primesc o cașcă bugetară de la bugetul de stat pe care le pot utiliza pentru lucrările de construire, modernizare, reabilitare sau întreținere a drumurilor de interes județean sau local.
- Hotărârea CJ Constanța nr. 5/2007 introduce „tarifele suplimentare de utilizare a drumurilor județene, aplicabile transportatorilor care depășesc masa totală maximă admisă, massă maximă admisă pe axie și/sau dimensiunile maxime de gabarit admise în circulație pe drumurile județene”.

2

NATIONAL UNION OF ROAD HAIBERS FROM ROMANIA
UNTRR
UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROMANIE
Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România
Str. Nicolae Bălcescu nr. 20, sector 4, Cod 060737, BUCUREȘTI, ROMANIA
Tel.: (+40-075) 336 77 88, (+40-071) 333 14 26
Fax: (+40-075) 336 77 88, (+40-071) 333 14 26
www.untrr.ro E-mail: office@untrr.ro

IRU

UNTRR consideră că această taxă nu poate fi aplicată întrucât:

- contravine legislației europene prin nerespectarea dispozițiilor directivei 1999/62;
- nu este fundamentală, întrucât cont de sursele de finanțare existente și necesitate, precum și de lipsa unor analize adecvate cu privire la introducerea ei;
- deținează, în fapt, tarifele suplimentare de utilizare a drumurilor județene, aplicabile transportatorilor care depășesc masa totală maximă admisă, massă maximă admisă pe axie și/sau dimensiunile maxime de gabarit admise în circulație adoptate în 2007 de către CJ Constanța;
- adaugă o nouă povară pe umerii transportatorilor rutieri, care se va reflecta în costurile ce vor trebui suportate de cetățenii de rând.

În speranța că veți reflecta asupra aplicării acestei taxe speciale de utilizare a rețelei de drumuri județene din județul Constanța și că veți considera posibilitatea accesării surselor de finanțare europene, vă asigurăm de înțelegerea noastră disponibilă și colaborare.

Totodată vă rugăm să aveți amabilitatea de a realiza o întâlnire cu reprezentanții Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România pentru a găsi cele mai bune modalități de colaborare care să vă sprijine în adoptarea celor mai juste și benefice soluții atât pentru operatorii de transport rutier, cât și pentru întreaga populație a județului dumneavoastră.

Cu convingerea stabilirii încheputului unui parteneriat în vederea promovării dezvoltării durabile, vă asigurăm Domnule Președinte, de înțelegerea noastră considerabilă.

SECRETAR GENERAL
Radu DIMESCU

4

NATIONAL UNION of ROAD HAVERS FROM ROMANIA **UNTRR** UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROUMANIE

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA

Str. Ienăchici Văcărescu nr.60, sector 4, 060017, BUCUREȘTI, ROMÂNIA
 Tel.: (+40-071) 536 17 88; (+40-071) 537 14 39
 Fax: (+40-071) 536 48 93; (+40-071) 537 48 93
 www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro

IRU

Nr. 1119/23.03.2009

MINISTERUL SĂNĂȚII PUBLICE
 Domnului Dr. Ion BAZAC – Ministru

Ref: serviciile medicale acordate transportatorilor de către Casa Asigurilor de Sănătate a Ministerului Transporturilor (CAS-MTI)

Stimate Domnule Ministru,

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR este o organizație profesională și patronală a angajaților din transporturile rutiere, înregistrată de la înființare până în prezent peste 13.000 membri - operatori care efectuează transporturi interne și internaționale de marfă și persoane. UNTRR este organizație patronală reprezentativă la nivel de ramură transporturi conform legislației în vigoare, fiind partener social al autorităților române pe marginea problemelor specifice transporturilor.

Prin prezenta, dorim să supunem atenției dumneavoastră solicitarea angajaților din transporturile rutiere pe care îi reprezentăm, cu privire la serviciile medicale acordate industriilor noastre de către Casa Asigurilor de Sănătate a Ministerului Transporturilor (CAS-MTI), prin unitățile sanitare ale rețelei CAS-MTI, precum și de alte instituții medicale din toată țara.

Considerentele pe baza cărora fundamentăm intervenția noastră cu privire la serviciile CAS MTI pentru transportatori, sunt legate de principiile de reformare a sistemului național de asigurări sociale din care CAS-MTI este parte integrantă, ca și prevederile legislației specifice transporturilor rutiere referitoare la examinarea medicală obligatorie pentru personalul cu atribuții în siguranța circulației, respectiv:

- ORDINUL nr. 447 din 24 martie 2003 pentru aprobarea Instrucțiunilor privind examinarea medicală și psihologică a personalului din transporturi cu responsabilități în siguranța circulației, care prevede că persoanele juridice angajatoare au obligația să asigure prezentarea personalului angajat în transporturi cu responsabilități în siguranța circulației la examinarea medicală

1

NATIONAL UNION of ROAD HAVERS FROM ROMANIA **UNTRR** UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROUMANIE

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA

Str. Ienăchici Văcărescu nr.60, sector 4, 060017, BUCUREȘTI, ROMÂNIA
 Tel.: (+40-071) 536 17 88; (+40-071) 537 14 39
 Fax: (+40-071) 536 48 93; (+40-071) 537 48 93
 www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro

IRU

a)efectuarea controlului medical periodic, conform normelor de sănătate publică și securitate în muncă;
 b)aplicarea măsurilor de igienă, dezinfectie, dezsecție și deratizare periodică;
 c)vaccinarea și profilaxia specifică impusă de riscurile de la locul de muncă. "

Considerăm că revizuirea legislației actuală în sensul celor mai sus menționate, reprezintă un prim pas în direcția realizării unei reforme reale în domeniul sănătății publice din România, care să permită fiecărui asigurat alegerea liberă a casei de asigurări și a furnizorilor de servicii medicale, pe baza contribuțiilor plătite la asigurările sociale.

Având în vedere competența instituției dumneavoastră în rezolvarea solicitării noastre, alături de factorii doctozionali relevanți din cadrul MTI și CAS MTI, vă mulțumim anticipat pentru sprijinul dumneavoastră și vă rugăm să primiți, stimate domnule Ministru, expresia așteptării noastre considerate.

Secretar General
 Radu DINESCU

2

NATIONAL UNION of ROAD HAVERS FROM ROMANIA **UNTRR** UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROUMANIE

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA

Str. Ienăchici Văcărescu nr.60, sector 4, 060017, BUCUREȘTI, ROMÂNIA
 Tel.: (+40-071) 536 17 88; (+40-071) 537 14 39
 Fax: (+40-071) 536 48 93; (+40-071) 537 48 93
 www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro

IRU

g)șau psihologic, suportând cheltuielile aferente serviciului medical acordat de instituția sanitară agreată de Ministerul Transporturilor.

Conform prezentei CAS-MTI (<http://www.casmtet.ro>): Majoritatea asiguratorilor CAS-MTI sunt oameni care lucrează în transporturi, având atribuții în menținerea siguranței circulației și a navigației și pentru care starea de sănătate trebuie menținută la parametri foarte buni. În acest scop spitalele și policlinicile rețelei sanitare a MTI oferă prioritar servicii medicale prompte și de calitate pentru asigurații care au aderat la CAS-MTI.

- Legea nr. 95 din 14 aprilie 2006 privind reforma în domeniul sănătății, prevede organizarea sistemului asigurărilor sociale de sănătate pe baza următoarelor principii(art.20):
 - alegera liberă de către asigurați a casei de asigurări și a furnizorilor de servicii medicale;
 - solidaritate și subsidiaritate în constituirea și utilizarea fondurilor;
 - decentralizarea și autonomia în conducere și administrare;
 - participarea obligatorie la plata contribuției de asigurări sociale de sanatate pentru formarea Fondului național unic de asigurări sociale de sanatate;
 - participarea persoanelor asigurate, a statului și a angajatorilor la managementul Fondului național unic de asigurări sociale de sanatate
 - acordarea unui pachet de servicii medicale de bază, în mod echitabil și nediscriminatoriu, oricui asigurat;
 - transparența activității sistemului de asigurări sociale de sanatate.

Conform prezentei CAS-MTI (<http://www.casmtet.ro>), sistemul de asigurări al CAS-MTI este un sistem deschis, în care se respectă dreptul la libera alegere (...), orice persoană putând opta să devină asigurat CAS-MTI și să beneficieze de asistența medicală în rețea medicală, în cadrul rețelei MTI sau în afara ei.

În contextul acestui cadru legislativ în care CAS MTI își desfășoară activitatea, având în vedere că firmele de transport rutier, în calitate de angajatori, au obligația de a plăti atât contribuția la asigurările sociale, cât și realizarea examenilor medicale și psihologice obligatorii pentru personalul angajat, cu atribuții în siguranța circulației, UNTRR solicită ca toate prestațiile medicale obligatorii prin lege pentru personalul din transporturile rutiere să fie făcute pe baza contribuțiilor la asigurările sociale plătite de firmele de transport.

Precizăm că UNTRR a adresat această solicitare Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Secretariatului General MTI și Președinției CAS MTI, având o întâlnire cu reprezentanți ai MTI și ai conducerei CAS MTI. Urmare discuțiilor, a rezultat necesitatea revizuirii legislației specifice asigurărilor publice de sănătate, respectiv:

- abrogarea Art. 7 al HG nr. 355/2007 privind supravegherea sanatații lucrătorilor, care prevede că"Angajatorii sunt obligați să asigure fondurile și condițiile efectuării tuturor serviciilor medicale profilactice necesare pentru supravegherea sănătății lucrătorilor, acceșta nefiind implicați în niciun fel în costurile aferente supravegherii medicale profilactice specifice riscurilor profesionale."
- abrogarea Art. 37 al Legii nr. 95/2006 privind reforma în domeniul sănătății, care prevede că"Orice persoană fizică sau juridică, având calitatea de angajat, este obligată să asigure fondurile și condițiile necesare pentru:

2

MINISTERUL MUNCII, FAMILIEI ȘI PROTECȚIEI SOCIALE
 CABINET SECRETAR DE STAT-COORDONATOR AL DIALOGULUI SOCIAL

Str. Dem. I. Delfinescu, Sector 1, București
 Telefon +40 21 319.25.84 – Fax: +40 21 319.25.84 + e-mail:dialogsocial@muncii.ro

Nr. *146/NUM/*03.2009

Către,


Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România
 Str. Ienăchici Văcărescu nr.60, sector 4, București
 Domnului Secretar General Radu Dinescu

Referitor la adresa dumneavoastră nr.823/27.02.2009, înregistrată la Direcția Dialog Social sub nr.146/2009, privind corelarea aplicării reglementărilor naționale și europene cu privire la timpii de conducere și de odihnă pentru șoferii profesioniști, vă anexăm punctul de vedere întocmit de Direcția Legislația Muncii, Contencios și Relația cu Parlamentul.

Cu stimă,

SECRETAR DE STAT,
 VALENTIN MOCANU

3


ROMÂNIA
MINISTERUL MUNCII, FAMILIEI ȘI PROTECȚIEI SOCIALE
 Str. Dem I. Dobreșcu 2-4, sector 1, București
 Tel./fax: 313.42.86

DIRECȚIA LEGISLAȚIA MUNCII, CONȚENCIOS ȘI RELAȚIA CU PARLAMENTUL
 Nr.535/05.03.2009

DOMNULUI VALENTIN MOCANU
SECRETAR DE STAT

Stimate domnule secretar de stat,

Referitor la adresa d-va, privind formularea unui punct de vedere referitor la solicitarea UNTRR, vă comunicăm că următoarele:

Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care desfășoară activități mobile de transport rutier stabilește condiții minime în ceea ce privește organizarea timpului de lucru în vederea îmbunătățirii protecției sănătății și siguranței persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, a îmbunătățirii siguranței rutiere și a armonizării condițiilor de concurență.

Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier a fost transpusă în legislația națională prin H.G. nr. 38/2008. Instituția care a notificat transpunerea directivei 2002/15/CE este Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Mentionăm ca, având în vedere dispozițiile art. 1 alin. 2 din Legea nr. 53/2003 – Codul Muncii, cu modificările și completările ulterioare, prezentul cod se aplică raporturilor de muncă reglementate prin legi speciale numai în măsura în care acestea nu conțin dispoziții specifice derogatorii. Astfel, Codul Muncii asigură cadrul general aplicabil tuturor domeniilor de activitate, iar dispozițiile caracteristice, specifice fiecărui domeniu sunt stabilite prin legi speciale.


Și în alte domenii de activitate, timpul de muncă și timpul de odihnă pentru categoriile specifice de personal este reglementat prin acte normative specifice, inițiate de către ministerele care gestionează domeniul respectiv (ex: MAI - funcționari publici, polițiști, MSP - personal sanitar, MEACI – personalul din învățământ, etc.).



Precizăm ca, potrivit art. 4 alin.(1) din H.G. nr. 38/2008, actul normativ cu caracter special în domeniul transportului rutier, în cursul unei săptămâni, timpul total de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier poate fi de cel mult 48 de ore. Durata maximă a timpului de lucru săptămânal poate fi prelungită până la maximum 60 de ore, cu condiția ca, pentru orice perioadă de 4 luni consecutive, media timpului de lucru săptămânal să nu depășească 48 de ore.

Prin urmare, condițiile privind organizarea timpului de lucru pentru o anumită categorie specifică de personal, respectiv a funcționarilor mobili implicați în operațiuni de transport rutier sunt reglementate prin H.G. nr. 38/2008, act normativ care derogă de la dispozițiile Codului Muncii.

Fata de cele de mai sus, recomandăm UNTRR ca pentru o analiză detaliată a condițiilor existente în sectorul transportului rutier, pentru situația specifică a agenției, să se adreseze Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

DIRECTOR,
CAMELIA CARLUSARU


MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
AUTORITATEA RUTIERĂ ROMÂNĂ - A.R.R.
 619-04-Direcția Rutieră nr. 38, sector 1 București, Tel./fax: 021 318.21.00, 021 318.21.08
 www.rrr.ro e-mail: info@rrr.ro

U.N.T.B.R.
 Nr. 08/05.03.2009
 Data: 05.03.2009

CĂTRE,

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA - UNTRR

În atenția Domnului Secretar General, Radu DINESCU

BUCUREȘTI, strada Ionelișcă Văcărescu, nr. 60, sector 4, cod 040157


Stimate domnule Secretar General,

Referitor la adresa dumneavoastră nr. 210/27.01.2009 și înregistrată la ARR cu nr. 2890/29.01.2009, care prezintă situația stațiilor de spălare a cisternelor/containerelelor de transport mărfuri periculoase, vă comunicăm următoarele:

- Conform prevederilor aceluiași ADR conținerele/cisternele goale și necurățate care au transportat mărfuri periculoase circulă în aceeași condiții ca și cele încărcate cu mărfuri periculoase;
- **La paragraful 7.3.1.7 a acordului ADR se face referire numai la obligațiunile inspectării vehiculelor/containerelelor pentru transport mărfuri periculoase în vrac (solide);**
- Obligațiile referitoare la transportul solidelor în vrac și lichidelor în sisteme se află la secțiunea 7.5.1 Dispoziții generale referitoare la încărcare, descărcare și manipulare din acordul ADR;
- Recomandările operatorului de transport să verifice dacă destinaționarul mărfurilor își respectă obligațiile enunțate la sub-secțiunea 1.4.2.3 Destinatari din acordul ADR;
- De asemenea la secțiunea 7.5.8 Curățarea după descărcare și 7.5.11 Dispoziții suplimentare referitoare la clase sau la anumite substanțe (CV 13, CV 24, etc.) din acordul ADR sunt prevederi relevante în cazul de față;
- În ceea ce privește ambalajele goale necurățate există excepții așa cum este prevăzut la sub-secțiunea 1.1.3.5 Excepții referitoare la ambalajele goale necurățate din acordul ADR;
- Operațiunile de curățare sau decontaminare a conținerelelor/cisternelor sunt de obicei laborioase și costisitoare, în cazul carburanților și a unor chimicale acestea fiind nerelevante și nerentabile economic;
- Problemele enunțate prin petiția dumneavoastră trebuie tratate cu producătorii din industria chimică și petrochimică sau cu centrele de inspecție tehnice a cisternelor pentru crearea unor astfel de stații în incinta acestor societăți, unde se pot asigura prepari prohibitive pentru operații de curățare sau decontaminare;
- Întreprindea sau întreprinderile unei societăți comerciale care să aibă ca activitate curățarea sau decontaminarea conținerelelor/cisternelor de mărfuri periculoase nu intră în competențele Ministerului Transporturilor și Infrastructurii sau a Autorității Rutiere Române – ARR.

Vă asigurăm pe această cale de înțelegerea noastră considerărilor.

DIRECTOR GENERAL,
Ing. VASILE RĂDEA



NATIONAL UNION OF ROAD HAULERS FROM ROMANIA  **UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROMANIE**

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA
 Str. Dem. I. Dobreșcu nr. 2-4, sector 1, București, România
 Tel.: (+40-021) 309 77 88, (+40-021) 309 14 26
 Fax: (+40-021) 309 46 88, (+40-021) 307 48 53
 www.untrr.ro e-mail: office@untrr.ro

IRU

Nr. 778/25.02.2009

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
Domnului Ministru Radu BERCEANU

Ref: Eliminarea certificatelor de conformitate

Stimate Domnule Ministru,

După cum știți, în conformitate cu Ordinul nr. 1523 din 15 decembrie 2006 pentru încadrarea vehiculelor rutiere care efectuează transporturi internaționale de marfă, în categoria de poluare și de siguranță a circulației, vehiculele mai mari de 3,5 tone se clasifică în categoria de poluare și de siguranță a circulației.

Având în vedere faptul că la utilizarea unei autorizații bilaterale sau unei autorizații multiple CEMT aceasta trebuie să fie însoțită de dovezi de certificare și de certificate de conformitate a încadrării autovehiculelor în categoria de poluare și și fapt fiind faptul că autorizațiile CEMT sunt necesare numai pentru efectuarea transporturilor internaționale EXTRACOMUNITARE (în afara Uniunii Europene), vă rugăm să dispuneți eliminarea certificatelor de conformitate, acestea urmând a fi solicitate numai la cererea de către operatorii de transport care efectuează transporturi extracomunitare.

Totodată, știind seama de faptul că la lunarea autovehiculelor producătorii acestora eliberează din oficiu sau la cererea documentele de clasificare a normelor tehnice privind emisiile poluante și/sau sonore, considerăm că se impune amendarea legislației în vigoare în sensul de a nu se mai impune obligativitatea unei încadrări suplimentare, precum cea din ordinul mai sus menționat.

Mulțumindu-vă anticipat pentru sprijinul acordat,

Cu deosebită stimă,

SECRETAR GENERAL,
RADU DINESCU



NATIONAL UNION OF ROAD HAULERS FROM ROMANIA  **UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROMANIE**

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA
 Str. Dem. I. Dobreșcu nr. 2-4, sector 1, București, România
 Tel.: (+40-021) 309 77 88, (+40-021) 309 14 26
 Fax: (+40-021) 309 46 88, (+40-021) 307 48 53
 www.untrr.ro e-mail: office@untrr.ro

IRU

Nr. 778/25.02.2009

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
Domnului Ministru Radu BERCEANU

Ref: Eliberare ITP Internațional simultan cu ITP

Stimate Domnule Ministru,

Vă asigurăm atenției o problemă cu care se confruntă transportatorii rutieri care efectuează transporturi internaționale și anume necesitatea efectuării inspecției Tehnice Periodice Internaționale.

În conformitate cu Acordul privind adoptarea condițiilor uniforme pentru inspecțiile tehnice periodice ale autovehiculelor și recunoașterea reciprocă a unor astfel de inspecții, care a intrat în vigoare în data de 4 decembrie 2001, se stipulează că ITP Internațional se efectuează "1 an după prima înmatriculare și după aceea anual".

Având în vedere că prin Ordinul nr.510 din 21 iunie 2007 pentru aprobarea Reglementărilor privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor rutiere – RINTR 11 se stabilește procedura și condițiile tehnice care se aplică la efectuarea controlului tehnic în trafic al vehiculelor rutiere care circulă pe drumurile publice din România, această inspecție tehnică periodică a autovehiculelor în trafic internațional se suprapune acesteia, implicând costuri suplimentare directe – contravaloarea acestora, precum și costuri indirecte – imobilizarea autovehiculului, și nu se efectuează decât la sediile RAR regiilor de J.401.

Având în vedere cele de mai sus, dar și faptul că numărul al statorilor în curs de aderare la această Convenție este în creștere, vă rugăm să dispuneți analizaarea posibilității de eliberare a ITP simultan cu IPT, fără inspecție sau costuri suplimentare.

Mulțumindu-vă anticipat pentru sprijinul acordat,

Cu deosebită stimă,

SECRETAR GENERAL,
RADU DINESCU





CAMERA DE COMERȚ, INDUSTRIE ȘI AGRICULTURĂ ARAD
EXPO ARAD INTERNAȚIONAL



Co-organizator



UNIUNEA NAȚIONALĂ
A TRANSPORTATORILOR
RUTIERI DIN ROMANIA

S.I.A.A.

SALON INTERNAȚIONAL AUTO ARAD

11-14 Iunie 2009

TRANSPORT-AR

Târg internațional de transporturi profesionale, rutiere, feroviare,
servicii conexe, salon de siguranță auto

EXPO ARAD INTERNAȚIONAL

Tel. 0257-216520, fax: 0257-216521, e-mail: expo2@ccia-arad.ro, www.transportar.ro

Manager de proiect: Simona Văcaru

RADARE FIXE

INAUGURAREA SISTEMULUI DE SUPRAVEGHERE A TRAFICULUI RUTIER CODEC SPAT – JUD. GIURGIU

Au fost instalate 7 radare fixe, în localitățile:

- ▶ Daia – 2 camere fixe
- ▶ Remuș – 2 camere fixe
- ▶ Slobozia – 1 cameră fixă
- ▶ Ghimpați – 1 cameră fixă
- ▶ Valea Plopilor – 1 cameră fixă

Din analiza dinamicii accidentelor grave de circulație produse în perioada 2005 – 2008 pe drumurile naționale din județul Giurgiu, a rezultat că, din totalul de 350 accidente grave:

- ▶ 31% s-au produs pe Drumul Național 5 ;
- ▶ 35% s-au înregistrat pe Drumul Național 6.

Localitățile în care s-a înregistrat un risc crescut sunt:

- ▶ DN5 - REMUȘ, DAIA, UZUNU, CĂLUGĂRENI, ADUNAȚII COPĂCENI;
- ▶ DN6 - MIHĂILEȘTI, STĂLPU, VALEA PLOPILOR, GHIMPAȚI;

În localitățile sus-menționate se concentrează 20% din accidentele grave produse în perioada 2005-2008 la nivelul județului.

SURSA: Compartimentul Presă Și Relații Publice, Inspectoratul de Poliție al Județului Giurgiu

Sistemul de Supraveghere Video a Traficului Rutier de tip SPAT (Sistem de Prevenire a Accidentelor de Trafic), implementat în cadrul Serviciului Poliției Rutiere Neamț, a intrat în funcțiune la data de 16 martie ora 00.00.

Sistemul dispune pentru început de 3 camere radar, instalate pe DN 15 Piatra Neamț – Bacău. Dispozitivele sunt amplasate astfel:

- ▶ Dumbrava Roșie - DN 15 la km 319 pe sensul de mers Bacău - Piatra Neamț
- ▶ Dumbrava Roșie - DN 15 la km 320 pe sensul de mers Piatra Neamț – Bacău
- ▶ Săvinești - DN 15 la km 324

Hotărârea de amplasare a „radarelor fixe”, în aceste puncte negre de pe DN 15, a avut la bază situația accidentelor rutiere și consecințele acestora, produse în perioada 2002 – 2007.

Astfel, în localitatea Săvinești s-au înregistrat 14 accidente de circulație consecințele fiind: 4 persoane decedate, 6 persoane rănite grav și alte 4 persoane rănite ușor. În localitatea Dumbrava Roșie au fost înregistrate 13 accidente de circulație având consecințe: 6 persoane decedate, 4 persoane rănite grav și 3 persoane rănite ușor.

Se are în vedere extinderea proiectului și pe DN 15 Piatra

Neamț – Bicăz cu 1 radar fix în comuna Alexandru cel Bun și alte 2 radare fixe pe DN 2 (E – 85), în comunele Secuieni și Botești.

SURSA : IPJ Neamț - Serviciul Comunicare Publică

SISTEMUL DE RADARE FIXE DE PE RAZA JUDEȚULUI SUCEAVA

Începând cu 18.02.2009, a intrat în funcțiune sistemul de radare fixe la nivelul județului Suceava.

Locațiile aparatelor ce compun sistemul sunt următoarele:

- ▶ pe DN 29 în localitatea Dumbrăveni, la km 14+120m, la km 15+430m, la km 16+060m și la km 17+183 m;
- ▶ pe DN 2 în localitatea Roșiori la km 395+050, la km 392+863 și în localitatea Drăgușeni la km 384+144, la km 385+300m.

La intrarea în localitățile unde sunt amplasate aparate de radar fixe, au fost montate indicatoare rutiere „Control Radar” conform SR-1848+1.2004, act normativ de specialitate.

Pe sectoarele de drum menționate, limitele de viteză sunt de 60 km/h pe DN 2 pentru toate categoriile de vehicule, iar pe DN 29 de 60 km/h pentru autovehiculele conforme categoriilor A și B, respectiv 50 km/h pentru autovehiculele din celelalte categorii. Limitele de viteză au fost stabilite conform legislației în vigoare. Nerespectarea limitei de viteză legală impusă de lege va fi sancționată conform O.U.G. 195/2002.

În perspectivă, sistemul urmează să fie extins, fiind deja vizate sectoare cu un risc ridicat de producere a accidentelor pe fondul vitezei, în special pe DN 17 – Poiana Stampei – Suceava și DN 2E – Spătărești – Păltinoasa.

SURSA: Biroul de Presă al I.P.J. Suceava

Sistemul de Supraveghere Video a Traficului Rutier de tip SPAT (Sistem de Prevenire a Accidentelor de Trafic), implementat în cadrul Serviciului Poliției Rutiere Mureș.

Sistemul dispune pentru început de 7 camere radar, instalate pe DN 15- E60, DN 13-E60 și DN 13A, dispozitivele fiind amplasate în localitățile: Cristești, Chețani, Chendu, Țigmandru, Vânători, Sângeorgiu de Pădure și Fântânele.

Hotărârea de amplasare a „radarelor fixe” pe aceste tronsoane de drum național/european - catalogate ca “zone negre”, a avut ca argument numărul mare de accidente rutiere înregistrate și consecințele acestora.

Se are în vedere extinderea proiectului cu încă trei radare fixe pe DN 15-E60 în localitățile Iernut și Cipău și unul pe DN 15 în localitatea Ernei.

Sursa: Serviciul Comunicare Publică

În județul Sibiu funcționează radarul fix din Boița - limitare 70 km

Seminar despre Siguranța Rutieră la București

19 martie 2009

Secția Comercială a Ambasadei Suediei la București a organizat în data de 19 martie a.c., la București, un seminar privind Siguranța Rutieră.

Având una dintre cele mai sigure infrastructuri rutiere din lume cu o rată a mortalității de 16 ori mai mică decât a României – de doar 2%, Parlamentul suedez a implementat și îmbunătățit constant un concept adoptat încă din 1997: „Zero Fatalități”.

Obiectivele acestui seminar sunt realizarea unui forum pentru dezbateri și schimb de experiență între specialiștii în siguranță rutieră și crearea premiselor necesare dezvoltării mediului de afaceri româno-suedez în acest domeniu.

Experiența suedeză

Conform Raportului Mondial privind prevenirea accidentelor din traficul rutier – primul mare raport elaborat în comun de către Organizația Mondială a Sănătății și Banca Mondială privind acest subiect, în toată lumea se estimează că 1,2 milioane de oameni mor datorită accidentelor rutiere în fiecare an și 50 milioane sunt răniți. Previzunile arată că aceste cifre vor crește cu aproximativ 65% în următorii 20 de ani dacă nu se iau măsuri serioase de prevenire.

În Uniunea Europeană, în fiecare an, mai mult de 40.000 oameni sunt uciși și mai mult de 150.000 rămân vătămați pe viață datorită accidentelor rutiere.

Accidentele rutiere costă țările din Uniunea Europeană 180 miliarde euro în fiecare an, de două ori bugetul anual pentru toate activitățile din aceste țări.

Programul Zero Fatalități din Suedia, precum și programul siguranței durabile din Olanda constituie exemple bune de urmat.

Responsabilitate comună

Proiectanții sistemului sunt responsabili pentru design, operare și utilizarea sistemului rutier de transport și sunt de aceea responsabili pentru *nivelul siguranței* în cadrul întregului sistem.

Utilizatorii rutieri sunt responsabili pentru respectarea reglementărilor privind utilizarea sistemului de transport rutier stabilite de către proiectanții sistemului.

Dacă utilizatorii nu respectă aceste reglementări datorită lipsei cunoașterii, acceptării sau abilității, proiectanții sistemului trebuie să ia *măsurile necesare în continuare* pentru a contracara rănirea sau moartea oamenilor.

Având în vedere că din 10 pietoni – 8 mor la o viteză de 50 km/oră și doar 1 la o viteză de 30 km/oră în cazul unui accident, pe drumurile având o lățime de 13 m, s-au instalat separatori de sensuri de circulație, sensuri giratorii, panouri cu limitatoare de viteză.

Urmare studiilor efectuate privind impactul accidentelor asupra ocupanților autovehiculelor, au fost făcute cunoscute cele mai bune practici privind diferențele de siguranță, a fost întocmită o politică a călătoriilor în cadrul companiilor, fiecare având responsabilitatea de a asigura siguranța.

În 2008, Suedia, cu 9 milioane de locuitori și 4,5 milioane de autovehicule, 410-420 oameni au murit, 20% datorită șoferilor în stare de ebrietate și 40% datorită nepotului centurii.

Cel mai mare dezvoltator al Rețelei de Standarde Internaționale, organizația neguvernamentală ISO, cu o rețea de 157 țări (1 membru = 1 țară), a aprobat propunerea Suediei de a întocmi un Standard privind

Sistemul de Gestionare a Siguranței Traficului Rutier „ISO 39001”.

Acest standard înseamnă o acceptare internațională, o abordare exhaustivă și sistematică, transparență, definiții comune și schimb de experiență – totul pentru *A Salva Vieți, Suferințe și Costuri*.

Situația în România

Dl. Lucian Diniță – Director Al Direcției Poliției Rutiere a prezentat situația Sistemului de supraveghere a traficului pe Drumul Național București-Ploiești-Sinaia-sectorul Azuga. Acest sistem este format din 3 subsisteme independente coordonate de Dispeceratele de Trafic ale Poliției, și anume București-Ciolpani, Potigrafu-Ploiești-Centura de Vest – intersecția Metro Ploiești, și subsistemul Comarnic-Sinaia-Bușteni-Azuga.

Aceste sisteme permit monitorizarea traficului; măsurarea vitezei, recunoașterea automată a numărului de înmatriculare, analiza traficului.

Supravegherea traficului rutier – furnizează informații în timp real privind fluxul traficului sau posibilele urgențe sau pericole, facilitând intervenția rapidă a:

- ▶ Poliției și serviciilor de urgență (ambulanță, pompieri), conform situației (accident, ambuteiaje, incendiu, etc.);
- ▶ Administratorului drumului în cazul condițiilor meteorologice nefavorabile, obstacole care blochează drumul, etc.

Măsurarea vitezei

- ▶ Înregistrarea vitezei (cu o abatere de aproximativ 2%),
- ▶ Viteza instantanee la anumite intersecții

Recunoașterea automată a numărului de înmatriculare

Sistemul “citește” în mod automat plăcuțele de înmatriculare și le compară cu cele din “lista neagră” (baza de date a poliției cu mașini furate) și alertează operatorul.

Analiza traficului

- ▶ Rapoarte privind fluxul traficului (direcția și

benzile), tipul vehiculelor;

- ▶ Facilitează luarea unei decizii în vederea asigurării fluenței traficului (privind numărul de ofițeri de poliție și dispunerea lor).

În România, acest tip de sisteme este operațional în 11 județe și acoperă mai puțin de 500 km de drum în interiorul zonelor urbane cu numai 55 de echipamente de măsurare a vitezei și 85 de camere de supraveghere video. Sunt de asemenea în curs de implementare în 12 județe și în stadiu de proiect în 15 județe. Tehnologia tuturor echipamentelor de măsurare a vitezei se bazează pe sistemul radar Doppler.

În 3 județe nu a fost încă identificată o companie investitoare pentru implementarea sistemelor. Bucureștiul are un sistem de supraveghere video numai cu 85 camere pentru intersecțiile principale.

Măsurii viitoare - Interconectarea dispeceratelor existente

- ▶ Extinderea aplicației „viteză” în cadrul localităților și pe sectoarele de drum cu „puncte negre”;
- ▶ Zonele cu acoperire radio, care permit comuni carea prin intermediul echipamentului portabil (funcții de trimitere/primire imagini-poze, întrebări privind informații operaționale);

Noi funcții de extindere

- ▶ Identificarea vinierei și asigurărilor pentru mașinile aflate în trafic;
- ▶ Cântărirea autovehiculelor în trafic;
- ▶ Reglementarea traficului utilizând diferite panouri cu mesaje;
- ▶ Informații de analiză și procesare în baza de date existentă și întocmirea de rapoarte complexe;
- ▶ Construirea unui Centru de Monitorizare Avansată a Traficului cu Centru de comandă și control – Sediul Poliției București;
- ▶ Realizarea unui sistem radio „Info-Trafic” și „Urgențe Trafic”
- ▶ Furnizarea de informații publice prin intermediul unui website al Poliției Române.

*Ioana Ciorzan
Responsabil Reprezentare Internă și Internațională*

CONVOCATOR – ADUNARE GENERALĂ 2009

În temeiul art. 20 din Statutul U.N.T.R.R., domnul Mircea Dărăbanț, Președintele Consiliului Director al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România, convoacă Adunarea Generală a membrilor săi, pentru ziua de **11.04.2009, ora 10:30, la Pensiunea – Hotel BRAN – BELVEDERE, localitatea BRAN PREDELUȚ, str. Principală 199f, jud. Brașov.**

Adunarea Generală va avea următoarea ordine de zi:

1. Prezentarea și aprobarea raportului de activitate al Consiliului Director al UNTRR pentru anul 2008;
2. Prezentarea și aprobarea rezultatelor financiar-contabile/bilanțului contabil pentru anul 2008 și a raportului comisiei de cenzori privind exercițiul financiar al UNTRR pe anul 2008;
3. Prezentarea și aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli pentru anul 2009.

Reprezentanții societăților membre UNTRR care **vor participa** la lucrări vor prezenta, înainte de începerea Adunării generale, **o delegație** din partea societății pe care o reprezintă, conform **modelului** prezentat în **Anexa 1**.

Membrii UNTRR care, din motive obiective **nu pot participa la lucrări**, vor putea da **împuternicire unui alt membru UNTRR**, conform **modelului** prezentat în **Anexa 2**; aceste împuterniciri trebuie înregistrate la sediul UNTRR până cel târziu **06.04.2009**.

Programul de desfășurare a Adunării Generale, modalitatea de înregistrare și votare pot fi consultate de către membri la sediul UNTRR și al reprezentanțelor UNTRR din teritoriu, zilnic între orele 8.00-17.00, precum și pe pagina de internet a UNTRR, începând cu data prezentului Convocator.

Pentru informații suplimentare vă stăm la dispoziție la tel. (021)336 77 88, fax (021)337 48 53, (021)335 48 25 prin domnul Cornel Iordache (tel. mobil: 0724 044 719) și doamna Magdalena Nechita (tel. mobil: 0720 999 203).

Cu deosebită stimă,
PREȘEDINTE,
Mircea Dărăbanț

PROGRAM - ADUNAREA GENERALĂ A UNTRR - 11.04.2009

Ziua 10.04. 2009

18 ⁰⁰ - 19 ³⁰	Înregistrare participanți
19 ³⁰	Cocktail de bun venit

Ziua 11.04.2009

9 ⁰⁰ - 10 ³⁰	Sosirea și înscrierea delegaților
10 ³⁰ - 10 ³⁵	Deschiderea Adunării Generale
10 ³⁵ - 10 ⁰⁰	Lucrările Adunării Generale
13 ⁰⁰	Bufet prânz

Participanții la Adunarea Generală vor suporta cheltuielile de cazare și transport.

UNTRR, prin firma UNTRR TOURS oferă participanților tarife de cazare preferențiale, negociate în prealabil, la Pensiunea – Hotel BRAN BELVEDERE din localitatea Bran Predelut, str. Principală 199f, jud. Brașov. Cererile și confirmările ferme pentru cazare se fac direct cu hotelul.

Coordonate hotel:

Adresa Pensiunii Hotel BRAN BELVEDERE	Localitatea Bran Predelut, str. Principală 199f, jud. Braşov, GPS Info: N 45(grade) 51' 49.7" E 25 (grade) 21' 6.5"
Telefon	004 0268 238237
Mobil	004 0745 070803, 004 0722 383644, 004 0723 383890
WEB	http://www.branbelvedere.ro/
Email	info@branbelvedere.ro



GPS Info:
N 45(grade) 51' 49.7"
E 25 (grade) 21' 6.5"

Antet
Nr. înreg. _____ / _____

DELEGAȚIE

Subscrisa societate comercială _____, cu sediul în localitatea _____, strada _____, nr. _____, bl. _____, sc. _____, et. _____, ap. _____, județul _____, înmatriculată la Registrul Comerțului sub nr. J _____ / _____. C.U.I. _____, cod U.N.T.R.R. _____, reprezentată legal de _____* - domnul/doamna _____, CNP _____, având calitatea de membră a Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România – U.N.T.R.R., cu sediul în București, strada Ienăchiță Văcărescu nr.60, sector 4, cod poștal 040157, prin prezenta împuternicește pe domnul/doamna _____ identificat cu BI/CI seria _____ nr. _____ eliberat de _____, la data de _____, CNP _____, având funcția de _____ în cadrul subscrisei societăți, să reprezinte subscrisa societate comercială la **ADUNAREA GENERALĂ a Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România, ce va avea loc în DATA DE 11.04.2009 ora 10,30 în incinta Pensiunii – Hotel BRAN BELVEDERE din localitatea Bran Predelut, str. Principală 199f, jud. Brașov**, și să exercite dreptul de vot, în numele și pentru subscrisa societate comercială, după cum va crede de cuviință, votul astfel exprimat fiind însușit și opozabil subscrisei societăți.

Împuternicirea poartă asupra întregului număr de voturi la care subscrisa societate comercială are dreptul în cadrul adunării generale.

Semnătura _____

Ștampila _____

Data _____

* administrator, coasociat, director general, director executiv, după caz

Antet
Nr. înreg. _____ / _____

ÎMPUTERNICIRE

Subscrisa societate comercială _____, cu sediul în localitatea _____, strada _____, nr. _____ bl. _____, sc. _____, et. _____, ap. _____, județul _____, înmatriculată la Registrul Comerțului sub nr. J _____ / _____. C.U.I. _____, cod U.N.T.R.R. _____, reprezentată legal de _____*
- domnul/doamna _____, CNP _____, având calitatea de membră a Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România – U.N.T.R.R., cu sediul în București, strada Ienăchiță Văcărescu nr.60, sector 4, cod poștal 040157, prin prezenta împuternicește pe domnul/doamna _____ identificat cu BI/CI seria _____ nr. _____ eliberat de _____, la data de _____, CNP _____, având calitatea de reprezentant al societății comerciale _____, cu sediul în localitatea _____, strada _____, nr. _____, județul _____, cod U.N.T.R.R. _____, membră a Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România, să reprezinte subscrisa societate comercială la ADUNAREA GENERALĂ a Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România, ce va avea loc în **data 11.04.2009 ora 10,30, în incinta Pensunii – Hotel BRAN BELVEDERE din localitatea Bran Predelut, str. Principală 199f, jud. Brașov**, și să exercite dreptul de vot, în numele și pentru subscrisa societate comercială, după cum va crede de cuviință, votul astfel exprimat fiind însușit și opozabil subscrisiei societăți.

Împuternicirea poartă asupra întregului număr de voturi la care subscrisa societate comercială are dreptul în cadrul adunării generale.

Semnătura _____

Ștampila _____

Data _____

* administrator, coasociat, director general, director executiv, după caz

Obligațiile transportatorului ADR

ÎNCEPÂND CU 1 IULIE 2009 - OBLIGAȚIA TRANSPORTATO- RULUI ESTE SĂ DEA ȘOFERULUI INSTRUCȚIUNILE ÎN SCRIS CARE TREBUIE SĂ STEA LA BORDUL AUTOVEHICULULUI CONFORM PUNCTULUI 5.4.3. DIN ADR 2009

Pe site-ul UNTRR la rubrica: Home » Legislație » Transport ADR » Intern - **Instrucțiuni ADR obligatorii începând cu 1 iulie 2009**, puteți descărca aceste instrucțiuni sau de pe site-ul CEE-ONU:

http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_linguistic_e.htm

Conform punctul 5.4.3 din ADR:

Instrucțiunile în scris

Dispoziție nouă:

► Ca ajutor în caz de situație de urgență sau accident care poate apărea sau se poate întâmpla în cursul transportului, instrucțiunile în scris, în forma specificată la 5.4.3.4, se vor găsi la bordul vehiculului și se vor plasa într-un loc ușor accesibil.

► Aceste instrucțiuni vor fi furnizate de către transportator echipajului vehiculului într-o (în) limbă (i) pe care fiecare membru o (le) poate citi și înțelege înainte de începutul cursei.

► Transportatorul trebuie să se asigure că fiecare membru al echipajului vehiculului implicat înțelege conținutul acestora și este capabil să desfășoare activitățile prezentate în instrucțiuni în mod corespunzător.

► Înainte de începutul cursei, membrii echipajului vehiculului trebuie să se informeze în legătură cu mărfurile periculoase încărcate și să consulte instrucțiunile în scris pentru detalii referitoare la acțiunile care trebuie desfășurate în caz de incident sau accident sau într-o situație de urgență.

► Instrucțiunile în scris vor corespunde următorului model de patru pagini, în ceea ce privește forma și conținutul.

Instrucțiuni scrise - Acțiuni în caz de urgență sau accident

În cazul în care se produce un accident sau apare o situație de urgență în timpul transportului, membrii echipajului vehiculului vor desfășura următoarele acțiuni dacă este posibil și sigur să se acționeze astfel:

► Să utilizeze sistemul de frânare, să oprească motorul și să izoleze bateria activând întrerupătorul general când este disponibil;

► Să evite sursele de foc, în special, să nu se fumeze sau conecteze vreun echipament electric; să informeze serviciile de urgență corespunzătoare, oferind cât mai multe informații despre incident sau accident și despre substanțele implicate;

► Să îmbrace vesta de protecție și să amplaseze semnele de avertizare conform reglementărilor;

► Să păstreze la îndemână documentele de transport pentru persoanele responsabile cu intervenția de urgență până la sosirea acestora;

► Să nu calce sau să atingă substanțele împrăștiate și să evite inhalarea fumului, mirosurilor, prafului sau vaporilor stând în amonte de locul accidentului pe direcția vântului;

► În situațiile în care este posibil și sigur, să utilizeze extincătoarele pentru a stinge sursele de foc inițiale/mici de la nivelul roților, frânelor sau compartimentelor motorului;

► Focul din interiorul încărcăturii nu va fi stins de către membrii echipajului vehiculului, când este cazul și este sigur să se acționeze astfel, se folosește echipamentul aflat la bord pentru a se preveni scurgerile în mediul acvatic sau în sistemul de canalizare și pentru a ține sub control scurgerile;

► Se va îndepărta din apropierea accidentului sau situației de urgență, va sfătui alte persoane să se îndepărteze și va urma indicațiile serviciilor de urgență;

► Să îndepărteze orice obiect de îmbrăcăminte și orice echipament de protecție contaminat pe care le va înlătura în siguranță.

► Echipament divers și echipament pentru protecția personală care trebuie să se afle la bordul unității de transport conform secțiunii 8.1.5 din ADR, pentru acțiunea de răspuns în situații de urgență generale sau specifice unui anumit tip de pericol:

Următorul echipament va fi transportat la bordul unității de transport pentru toate numerele etichetelor de pericol:

Pentru fiecare vehicul:

► Cală pentru fiecare vehicul, mărimea trebuie să fie corespunzătoare greutateii vehiculului și diametrului roților,

► Două indicatoare de avertizare,

- ▶ Lichid pentru spălarea ochilor^a.

Pentru fiecare membru al echipajului:

- ▶ O vestă reflectorizantă pentru fiecare membru al echipajului (de ex. așa cum este descrisă prin standardul EN 471),
- ▶ O lanternă de buzunar,
- ▶ O pereche de mănuși de protecție și un dispozitiv de protecție pentru ochi (spre ex.: ochelari de protecție),
- ▶ Echipament adițional pentru anumite clase:
- ▶ O mască pentru evacuare de urgență^b pentru fiecare

membru al echipajului trebuie să se afle la bordul vehiculului pentru numerele de pericol 2.3 sau 6.1;

- ▶ O lopată^c,
- ▶ Material de etanșare a scurgerii^c,
- ▶ Găleată din material plastic^c.

Reamintim că pe site-ul nostru la rubrica Legislație – Transport ADR – Acord ADR, veți găsi **SUMARUL PRINCIPALELOR MODIFICĂRILOR APĂRUTE ÎN ADR 2009 FAȚĂ DE ADR 2007**

a Nu este necesar pentru etichetele de pericolozitate numerele 1, 1.4, 1.5, 1.6, 2.1, 2.2 și 2.3.

b De exemplu o mască de urgență cu un filtru combinat gaz/praf de tipul A1B1E1K1-P1 sau A2B2E2K2-P2 care este similar cu cel deschis în standardul EN 14.

c Necesari numai pentru etichetele de pericolozitate numerele 3, 4.1, 4.3, 8 și 9.

Reuniuni IRU în luna februarie 2009

Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere – IRU a organizat un Cocktail de primăvară, pe 18 februarie 2009 la Bruxelles, la care au fost invitate asociațiile membre și reprezentanți ai oficialităților europene.

Agenda evenimentelor IRU organizate cu această ocazie a fost:

17 Februarie: Comisia de Afaceri Sociale a IRU

18 Februarie: Masă rotundă asupra drepturilor pasagerilor (Autobuze & Autocare), la care au participat Dl. Albertini, europarlamentar raportor asupra dosarului, reprezentanți ai conducerii organizațiilor europene de călătorii și tururi ETOA și ECTAA. La invitația UNTRR, la aceasta reuniune a participat și atasatul permanent al României la Bruxelles pe probleme de transport terestru, din cadrul Reprezentanței Permanente a României pe lângă Uniunea Europeană

18 Februarie (pm): Cocktailul de primăvară IRU

19 Februarie: Comitetul de Legătură Transport Marfă (CLTM) IRU

Reuniunea Comisiei de Afaceri Sociale a IRU

Comisia de Afaceri Sociale (CAS) IRU s-a întâlnit în data de 17 februarie a.c. la Bruxelles, reunind un număr record de peste 40 de reprezentanți ai asociațiilor membre IRU din Belgia, Bulgaria, Cehia, Danemarca, Estonia, Franța, Germania, Ungaria, Lituania, M.Britanie, Olanda, Polonia, Portugalia, România (UNTRR și ARTRI), Rusia, Spania, Slovacia, Elveția, Suedia, Ucraina.

Principalele probleme abor-



date în cadrul ședinței CAS IRU, conform agendei stabilite, au fost:

☞ **Adoptarea unui proiect de poziție IRU cu privire la revizuirea Directivei timpului de lucru sectorial**

Directiva asupra timpului de lucru în sectorul transportului rutier (2002/15/EC) a intrat în vigoare în 2005, având ca scop îmbunătățirea sănătății și siguranței lucrătorilor mobili în transportul rutier, creșterea siguranței rutiere și eliminarea distorsiunilor de competiție între companiile de transport rutier. Comisia Europeană a propus modificarea acestei Directive în 2008, având ca scop excluderea permanentă a șoferilor independenți de la prevederile acestei Directive, aducerea în cadrul de aplicare al Directivei a falșilor șoferi independenți, îmbunătățirea implementării generale și modificarea prevederilor referitoare la munca în timpul nopții astfel încât să nu fie incluși cei care lucrează scurte perioade de timp noaptea.

Principalele puncte susținute de IRU și adoptate de membrii CLTM sunt:

- Certitudinea legală, motiv pentru care IRU susține excluderea temporară a șoferilor independenți de la cadrul de aplicare al Directivei.

- Actuala propunere a Comisiei identifică corect principiile de bază pentru definirea falșilor lucrători independenți, însă IRU solicită Statelor Membre ca în cooperare cu IRU să dezvolte definiții mai detaliate și metode mai bune pentru identificarea efectivă a falșilor șoferi independenți.

- IRU susține definiția Comisiei Europene asupra muncii în timpul nopții, ca fiind cel puțin 2 ore lucrate în timpul perioadei de 4 ore de lucru noaptea definite

la nivel național, pentru că aceasta conferă consistență între Directivă și.a. reglementări ale timpului de muncă.

- IRU susține că Statele Membre trebuie să asigure sisteme de implementare adoptate la nivel național cu consultarea partenerilor sociali naționali, sisteme care să încurajeze raportarea abuzurilor.

☞ **Evaluarea unor implicații/aspecte ale Regulilor UE referitoare la timpii de conducere și de odihnă**

Comisia de Afaceri Sociale a IRU a decis să realizeze o examinare a regulilor UE actuale cu privire la timpii de conducere și de odihnă și a capacității acestora de a îmbunătăți siguranța rutieră și condițiile de muncă ale șoferilor. Principalele aspecte asupra cărora analiza trebuie focalizată:

- Consecințele procurării UE de a reduce timpii de conducere și gradul în care este posibilă o flexibilitate suplimentară, fără a afecta siguranța rutieră;

- Prioritizarea odihnei de maximă calitate, ca fiind un factor mult mai important în reducerea accidentelor decât perioada de conducere;

- Managementul oboselii – abordarea australiană de stabilire a unor scheme de management al oboselii, prin asigurarea unor reguli mai flexibile pentru industrie care să acorde importanța necesară asigurării unei odihne de maximă calitate pentru șoferi;

- Conducerea în timpul nopții – nici regulile UE, nici cele nord-americane sau australiene nu realizează o diferențiere între conducerea în timpul zilei și cea în timpul nopții, deși există studii care arată că riscul de accidente crește în timpul nopții, de aceea trebuie

analizat cu atenție acest aspect.

- Modele neregulate ale programelor de lucru în schimburi și impactul acestora asupra unor boli profesionale.

☞ **Aplicarea regulilor sociale existente**

- **Îmbunătățirea utilizării Formularului comun de atestare a activității șoferilor:** Comisia Europeană se pregătește să revizuiască Formularul de atestare a activității șoferilor, prin introducerea a 3 noi secțiuni referitoare la activități (disponibilitate, odihnă și nou angajat). Secretariatul IRU a arătat că este nevoie de un acord asupra procedurilor de utilizare a acestui Formular, care nu trebuie să rezulte într-o solicitare de a înregistra odihna săptămânală sau disponibilitatea (înregistrările tahografului trebuie să fie suficiente).

- **Adecvarea proiectului UE pentru un Ghid de Aplicare Comună a Sistemelor de Clasificare a Riscurilor, considerată acceptabilă de IRU în ceea ce privește următoarele aspecte:**

- Sistemele naționale de clasificare a riscurilor trebuie să se bazeze pe contravențiile comise de firme față de regulile timpilor de conducere și de odihnă și legislația referitoare la tahograful digital

- Firmele clasificate cu riscuri ridicate vor fi controlate mai atent și mai des

- Scorurile de clasificare a riscului unui operator vor ține cont de numărul de contravenții, numărul de verificări și durata de timp de la realizarea unei contravenții

- Schimbul de informații între organismele de control naționale trebuie să fie obligatoriu numai pentru contravențiile grave, dar cele comunicate trebuie să conducă la verificări ale firmei.

- **Sprijin politic pentru pro-**

punerile cheie ale proiectului SMART TACHOGRAPH:

agenda Comisiei Europene prevede adoptarea propunerilor proiectului Smart Tachograph, prin grupuri de lucru, până în iunie 2009. Punctele cheie ale acestor propuneri, adoptate de CAS, sunt:

- Soluția înregistrării de către tahograf a activității (conducere sau oprire/pauză) derulate în interval de un minut (în loc de intervalul de 3 minute). IRU a evidențiat intenția Comisiei Europene și a Statelor Membre de a înregistra timpul la semafor ca timp de conducere. *Membrii CAS au fost de acord să realizeze lobby pe lângă autoritățile guvernamentale naționale pentru a adopta soluția intervalului de 1 minut.*

- Propunerea intrărilor manuale – IRU a evidențiat avantajele unei interfețe om-mașină (MMI) prescrisă foarte detaliat (consistență), ca și dezavantajele acesteia (mai puțină inovare, blocarea în prevederile Anexei 1 B și pierderea altor elemente de simplificare). *Membrii CAS au fost de acord cu un MMI standardizat simplificat.*

☞ Informare asupra modificărilor Acordului AETR: acest instrument legal al UNECE acoperă 45 țări din toată zona eurasiatică. Conform discuțiilor din cadrul Sesiunii nr.103 a grupului de lucru pentru transport rutier UNECE SC1, statele membre UE semnatare ale AETR se confruntă acum cu posibilitatea introducerii obligatorii a tahografului digital din 16 iunie 2010.

☞ Eveniment IRU asupra lipsei de șoferi calificați: deși criza economică ridică temporar presiunea asupra acestui aspect, este foarte probabil ca tendința

pe termen lung să fie orientată către atragerea de șoferi calificați în sectorul transportului rutier. IRU intenționează să faciliteze un schimb de bune practici internaționale asupra strategiilor utilizate în acest domeniu.

Reuniunea Comitetului de Legătură Transport Marfă (CLTM) IRU

Reuniunea CLTM a fost organizată în data de 19.02.2009 la Bruxelles, cu participarea reprezentanților asociațiilor membre din Austria, Belgia, Bulgaria, Cehia, Danemarca, Estonia, Franța, Finlanda, Germania, Ungaria, Irlanda, Italia, Olanda, Norvegia, Polonia, Portugalia, România (ARTRI și UNTRR), Spania, M.Britanie, Ungaria.

Principalele puncte înscrise pe agenda reuniunii au fost:

• Revizuirea Directivei Eurovinietei:

Datele cheie pentru lobby asupra acestui dosar:

9-12 martie 2009: vot în plenul PE asupra propunerii de revizuire a Directivei Eurovinietei și a pachetului de ecologizare a transportului și cea de a doua campanie de lobby a IRU și a membrilor săi cu europarlamentarii la Strasburg. IRU a solicitat asociațiilor să vină la Strasburg într-un număr cât mai mare, pentru că este nevoie de eforturi conjugate în acest moment cheie.

Sfârșitul lunii martie 2009: a doua întâlnire IRU cu atașatii Consiliului de Transport pentru comunicarea opiniei IRU, la care asociațiile membre de asemenea pot participa. Data exactă urmează să fie confirmată.

Puncte negative cheie:

- ▶▶ Extinderea automată a cadrului de aplicare și asupra vehiculelor peste 3.5 tone

- ▶▶ Taxarea congestiei inclusă și legată de utilizatorii rutieri

- ▶▶ Posibilitatea includerii schimbărilor climatice și costului accidentelor în următoarea revizie

- ▶▶ Eliminarea cerinței de a realiza o evaluare înaintea perceperii unei taxări a costurilor externe.

• Impactul crizei economice asupra transportului rutier de marfă

CLTM IRU a pregătit un proiect de declarație asupra impactului crizei economice asupra transportului rutier de mărfuri în UE, adresată instituțiilor UE și guvernelor, ca și operatorilor de transport.

Pe baza situației actuale, IRU și membrii săi solicită:

1. instituțiilor UE și guvernelor să:

- amâne decizia asupra celei de a 3-a Directive Eurovinieta pentru că aceasta amenință dezvoltarea economică europeană și competitivitatea în acest moment de criză economică;

- ofere stimulente de afaceri operatorilor de transport pentru a le permite acestora să continue să investească în vehicule mai ecologice și inovative;

- folosească pachete de stimulente economice pentru a investi în infrastructura rutieră deficitară pentru eliminarea blocajelor și costurilor aferente nedorite

- încurajeze băncile să ofere linii de credit adecvate pentru ca operatorii de transport să poată să își finanțeze investițiile și operațiile

- creeze un cadru social care să permită industriei transporturilor rutiere să plaseze temporar personalul calificat în status inactiv,

fără a trebui să îi concedieze, pentru a putea menține profesioniștii calificați în sector;

2. operatorilor de transport să:

- transporte numai dacă se poate obține profit și dacă costurile pot fi transferate;
- stabilizeze prețurile pieței prin reducerea capacităților de transport și plasarea personalului calificat în status inactiv fără a îl pierde sau o parte a personalului calificat, de care va fi nevoie când criza se va termina.

Membrii sunt invitați să transmită Secretariatului IRU date referitoare la impactul crizei la nivel național.

• Rezoluția CLTM IRU asupra noilor reguli referitoare la accesul la profesiune și accesul la piața de transport rutier

IRU solicită urgentarea procesului decizional pentru eliminarea incertitudinii legale în următorii ani, iar membrii CLTM au adoptat rezoluția propusă.

Astfel, IRU solicită de urgență Comisiei Europene, Parlamentului European și Consiliului să:

- Ajungă la un acord asupra propunerilor pentru Reglementarea accesului la profesiunea de operator de transport rutier și a accesului la piața transportului rutier, care să permită adoptarea finală a acestor reguli de către Consiliu înainte de alegerile europene din iunie 2009 și implementarea corespunzătoare de către Statele Membre pentru a asigura siguranța legală pentru industria transportului rutier, cu cea mai mică întârziere posibilă.

• Viitoarea politică de transport UE până la 2050

Comisia a stabilit grupuri de specialitate pentru elaborarea documentelor de lucru, care au

produs 3 materiale aflate pentru consultare generală pe site-ul DG TREN.

Pe 19 martie va avea loc întâlnirea părților interesate, la care IRU dorește să influențeze pregătirea Cartei Albe. IRU dorește ca textul să cuprindă o recunoaștere absolută a rolului și beneficiilor transportului rutier pentru societate și economie, acestea nefiind încă recunoscute în documentele Comisiei.

Nu trebuie uitat că vor avea loc schimbări la nivelul Comisiei și Parlamentului la sfârșitul anului 2009, fiind probabil ca documentul Cartei să fie finalizat către sfârșitul anului 2010.

• Regulele UE referitoare la timpii de conducere și de odihnă și Directiva timpului de lucru sectorial discutate în cadrul CAS IRU

• Greutățile și dimensiunile camioanelor

CLTM a realizat o evaluare a recomandărilor studiului finanțat de Comisia Europeană și a formulat un proiect de opinie a IRU asupra acestor concluzii și recomandări:

- Utilizarea termenului de vehicule marfă lungi (LHV) pentru trenurile rutiere de 25.25 m și 60 t crează confuzie, fiind preferabilă concentrarea investigațiilor asupra modului în care modulele existente pot fi folosite pentru a stabili noi combinații de vehicule, precum Sistemul Modular European (EMS)

- IRU sprijină utilizarea combinațiilor EMS cu un impact limitat asupra infrastructurii rutiere, însă regretă că studiul nu este edificator asupra impactului asupra infrastructurii, fiind necesare analize suplimentare.

- IRU salută faptul că introducerea EMS va fi în beneficiul

societății în ansamblu, însă regretă faptul că studiul nu a reușit să aducă mai multe clarificări asupra impactului economic al utilizării LHV, în special în relație cu tariful de transport.

- IRU salută faptul că studiul confirmă că introducerea EMS este o soluție mai bună decât așazisele combinații (44+/6 axe), însă are rezerve referitoare la eficiența încărcării asigurată de o greutate maximă autorizată de 50 t, fiind posibilă o lipsă de interes din partea reprezentanților industriei din cauza ineficienței combinațiilor EMS.

• Diverse

☞ Planul ITS – observațiile preliminare IRU referitor la principiile cheie pentru aplicarea ITS în transportul rutier

- Beneficii economice, ecologice și siguranță rutieră
- Standardizare și interoperabilitate
- Libertatea alegerii și baze voluntare
- Confidențialitatea datelor comerciale
- Format electronic pentru documente (pentru uz operațional și de implementare)
- Cazul afacerilor solide.

Sunt așteptate observații din partea asociațiilor asupra principiilor cheie, cât mai curând posibil, pentru definirea poziției IRU față de această propunere a Comisiei ref. ITS.

Roxana Radu
Responsabil Reprezentare
Internă și Internațională

Evoluția pachetului privind Ecologizarea Transporturilor și propunere de amendament la Directiva privind Eurovigneta, inclusiv rezultatele votului în Plenara Parlamentului European

I. CADRU GENERAL

La data de 11 martie 2009, Plenara Parlamentului European (PE) a votat raportul Comitetului pentru Transporturi și Turism al Parlamentului European (EP-TRAN) privind pachetul de Ecologizare a Transporturilor (raportor: Dl. Georg Jarzembowski) și raportul privind propunerea de revizuire a Directivei privind Eurovigneta (raportor: Dl. Saïd El Khadraoui) în primă lectură.

IRU a facilitat desfășurarea unei a doua campanii de lobby pentru Membrii PE la Strasbourg, în perioada 9-11 martie, în contextul acestui vot în Plenară. Delegații din 5 State Membre au vizitat aproximativ 25 de Membri ai PE. Din România a participat o delegație UNTRR condusă de Secretarul General Radu Dinescu.

Obiectul dezbaterilor asupra propunerii de revizuire a Directivei privind Eurovigneta este înscris pe ordinea de zi a întrunirii următoare a Consiliului Ministerelor de Transport programată pentru data de 30 martie 2009. Președinția PE, asigurată în prezent de Republica Cehă, intenționează să propună câteva compromisuri în legătură cu anumite aspecte, cum ar fi taxa pentru congestia traficului și alocarea fondurilor în scopul identificării posibilității de a ajunge la un acord limitat în cadrul întrunirii Consiliului din luna iunie.

II. SITUAȚIA ÎN PARLAMENTUL EUROPEAN

Pe parcursul dezbaterilor din Plenară care a avut loc la data de 10 martie, mai mulți Membri PE au făcut referire la impactul extrem de negativ al crizei economice asupra transportului rutier de mărfuri dar acest subiect a fost respins de Comisarul Tajani și de raportorul pentru Eurovignetă, El Khadraoui.

1. Rezultatele votului pe raportul privind Pachetul de Ecologizare a Transporturilor

EPTRAN a adoptat raportul privind pachetul de Ecologizare a Transporturilor la data de 11 februarie 2009 la Bruxelles. Raportul cuprindea critici vehemente la adresa Comisiei Europene (CE) privind, spre exemplu, eșecul în elaborarea unei strategii de internalizare a costurilor externe în condiții nediscriminatorii pentru toate modurile de transport, lipsa fundamentării

științifice a manualului CE privind internalizarea costurilor externe, neluarea în calcul a beneficiilor transportului și absența unei propuneri de cadru legislativ pentru taxarea autovehiculelor private.

Raportul EPTRAN poate fi consultat la adresa:

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A6-2009-0055+0+DOC+WORD+V0//EN&language=EN>.

În cadrul Plenarei au fost aduse 27 de amendamente astfel încât concluziile raportului EPTRAN au fost modificate în mod considerabil. Principalele concluzii ale raportului adoptat de Plenară sunt că PE:

- acceptă abordarea fragmentată a CE privind diferitele moduri de transport;
- dezaprobă CE pentru neîndeplinirea obiectivelor PE în legătură cu internalizarea costurilor externe;
- regretă lipsa unei analize a impactului asupra regiunilor periferice;
- invită CE să continue elaborarea unei propuneri concrete privind reducerea zgomotului feroviar.

Paragrafele deosebit de critice privind condițiile nediscriminatorii, baza științifică, vehiculele private și manualul privind internalizarea costurilor externe nu au fost adoptate.

Primul raport final al PE la prima lectură nu este disponibil pentru moment.

2. Rezultatul votului pe raportul privind propunerea de revizuire a directivei privind Eurovigneta

EPTRAN a adoptat raportul privind propunerea de revizuire a directivei privind Eurovigneta la data de 11 februarie 2009 la Bruxelles. Concluziile principale ale raportului privesc necesitatea identificării/alocării cu prioritate a taxelor aplicate veniturilor din transportul rutier, extinderea domeniului de aplicabilitate a adosului comercial, corelarea introducerii taxelor pentru costurile externe privind congestia traficului datorată camioanelor cu introducerea altor măsuri similare pentru alți utilizatori ai căilor rutiere, și reducerea limitei superioare a taxei pentru costurile externe legate de poluarea locală a atmosferei.

Raportul EPTRAN poate fi consultat la adresa:

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc>.

do?pubRef=-//EP//NONSGML+REPORT+A6-2009-0066+0+DOC+WORD+V0//EN&language=EN.

23 de amendamente suplimentare au fost prezentate în cadrul Plenarei, acestea fiind menite să includă mai multe taxe pentru costurile externe în, să excludă congestia traficului ca și cost extern din, și să limiteze domeniul de aplicabilitate al, adaosului comercial. Concluziile cheie ale raportului adoptat în Plenară sunt:

Domeniul de aplicabilitate al directivei este limitat la rețelele transeuropene de transport (TEN) și la căile rutiere de trafic internațional al vehiculelor grele de marfă, iar domeniul de aplicabilitate al taxelor a fost lărgit. Nu au fost incluse niciun fel de taxe suplimentare pentru costurile externe. În 2012 domeniul de aplicabilitate al Directivei va fi automat extins la vehiculele sub 12 t însă Statele Membre pot deroga de la condițiile prevăzute în propunerea inițială a CE.

În ceea ce privește **identificarea**, Plenara PE a confirmat necesitatea identificării cu prioritate a taxelor privind proiectele de transport rutier.

În ceea ce privește **adaosul comercial**, nu există nicio garanție că adaosul comercial nu va fi combinat cu o taxă pentru costurile externe. Atunci când acestea se combină, principiul conform căruia adaosul comercial trebuie dedus din taxa pentru costurile externe în cazul în care aceasta din urmă este mai mare, este menținut în preambulul propunerii dar referirile din articolele respective au fost eliminate. Statelor Membre li se dă astfel dreptul de a proceda după cum consideră adecvat. Utilizarea adaosului comercial este extinsă la transportul con-urban.

Limitele superioare ale taxelor pentru costurile externe privind poluarea locală a atmosferei au fost eduse dar aceste limite vor face obiectul indexării automate.

Congestia traficului nu a fost eliminată din domeniul de aplicabilitate al propunerii. Cu toate acestea, ea nu mai este inclusă în categoria costurilor externe. În preambul, se recunoaște totuși că, în principiu, taxa de congestie a traficului datorată camioanelor nu poate fi introdusă fără a introduce simultan măsuri similare pentru alți utilizatori ai căilor rutiere. Cu toate acestea, toate referirile la acest aspect au fost eliminate din articole. De asemenea, definiția congestiei ca și categoric de cost extern și baza de calcul a costurilor de congestie a traficului au fost eliminate. Totuși, Statele Membre vor putea să aplice taxa de congestie iar taxele pe căile rutiere congestionate sau în perioadele de congestie a traficului pot varia până la 500% din taxele obișnuite.

Raportul final nu este disponibil pentru moment.

III. SITUAȚIA ÎN CONSILIU

Ministerele de Transport vor continua dezbaterile asupra dosarului Eurovignetei în cursul întrunirii următoare programată pentru data de 30 martie 2009. În timp ce președinția PE, asigurată de Republica Cehă în perioada ianuarie – iunie 2009 a preferat să nu mediatizeze prea mult situația acestui dosar, sunt din ce în ce mai multe State Membre care doresc un compromis în ceea ce privește mai multe aspecte.

- **Congestia** ar trebui menținută în categoria costurilor externe dar ar trebui introdusă abia la 24-48 luni după intrarea în vigoare a Directivei. Statelor Membre li se va putea cere să prezinte un raport privind impactul pe care taxa pentru congestia traficului îl are asupra reducerii congestiei. Limitele superioare ale taxei pentru congestia traficului ar trebui reduse iar durata maximă a perioadei de vârf ar trebui limitată la 8 ore. Unul dintre motivele amânării este criza economică actuală.

- **Sfera geografică** este limitată la TEN, autostrăzi și străzi cu mai multe benzi având caracteristici similare autostrăzilor.

- Este necesar un **plan de acțiune** pentru reducerea congestiei traficului care să acompanieze introducerea taxelor pentru congestie iar acest plan va trebui să includă măsuri similare pentru alți utilizatori ai căilor rutiere. Transportul rutier de mărfuri nu trebuie discriminat.

- Se acceptă un anumit nivel de **identificare** (în scopul facilitării stabilirii prețurilor, reducerii poluării la sursă cauzate de transportul rutier, diminuării efectelor acesteia, ameliorării performanțelor privind consumul de CO₂ și de energie al vehiculelor, dezvoltării unei infrastructuri alternative pentru utilizatorii de transport, îmbunătățirii siguranței rutiere).

IV. ACȚIUNI DE LOBBY PENTRU IRU ȘI STATELE MEMBRE

Consiliul urmează să evalueze raportul PE privind propunerea de revizuire a Directivei privind Eurovigneta și să identifice în ce măsură amendamentele propuse de PE pot fi luate în considerare, ceea ce pare posibil atunci când se examinează compromisurile prezentate de președinția asigurată de Cehia. Este acum rândul Consiliului să ajungă la un numitor comun în ceea ce privește propunerea de revizuire a Directivei privind Eurovigneta, înainte ca PE să poată începe cea de-a doua lectură a textului.

Prin urmare, **acțiunile de lobby pe lângă autoritățile competente la nivel național ale Statelor Membre și ale Consiliului vor avea prioritate față de acțiunile de lobby la PE.** Acțiunile de lobby la PE vor fi reluate la momentul preluării posturilor de către nou

aleșii euro-parlamentari în iulie 2009.

1. Lobby la Consiliu

Accentul trebuie pus pe stoparea procesului decizional privind propunerea în legătură cu Eurovigneta sau pe amânarea adoptării oricărui tip de acord în cadrul Consiliului. Un număr cât mai mare posibil de State Membre trebuie să fie convinse de argumentele industriei transportului rutier.

2. Lobby la PE

Rezultatele votului în Plenara PE, îndeosebi ale votului pe propunerea de revizuire a Directivei privind Eurovigneta, nu sunt pozitive. PE nu a reușit să stopeze procesul decizional privind Eurovigneta iar părerile sunt extrem de împărțite în ceea ce privește internalizarea costurilor externe și în special taxa pe congestia traficului. Mai mult decât atât, PE nu a reușit să transmită un mesaj viabil asupra acestui aspect vital.

Acest dosar nu se va întoarce la PE înainte de alegerile euro-parlamentare din luna iunie 2009. Până în prezent, numărul Statelor Membre ale PE care au fost convinse să susțină argumentele ridicate de industria transportului rutier este insuficient.

Statele Membre sunt invitate călduros să examineze comportamentul de vot al propriilor Membri PE în Plenară (îndeosebi în ceea ce privește amendamentele 71, 72, 75 și 75 privind congestia traficului) și să utilizeze aceste informații pentru acțiunile viitoare de lobby.

- În **Grupul Socialist din Parlamentul European (PSE)**, cel mai numeros printre Statele Membre și cel mai probabil nedispus să sprijine poziția industriei transportului rutier, părerile sunt mai împărțite decât la început, iar Membrii PE, și îndeosebi cei din țările periferice pot fi convinse să sprijine argumentele ridicate de industria transportului rutier. Unii membrii PSE au votat în favoarea acestor argumente dar este nevoie de mai mulți pentru a fi convinși.

- **Grupul Alianței Liberarilor și Democraților** pentru Europa (ALDE) s-a pronunțat în favoarea unui compromis privind congestia traficului, care necesită introducerea unei taxe pentru congestia traficului cauzată de camioane sub rezerva introducerii unor măsuri similare pentru alți utilizatori ai căilor rutiere, însă acest compromis nu a fost adoptat. Cel mai probabil, Grupul ALDE va respinge propunerea la a doua lectură în cazul în care acest compromis nu este reinserat în text.

- Opiniile sunt, de asemenea, împărțite și în cadrul **Grupului Partidului Popular (Creștin-Democrat) și al Democraților Europeni**. Cel mai probabil, acest Grup va sprijini industria transportului rutier dar unii dintre Membrii săi (cum ar fi Membrii PE din Austria,

Belgia, Franța și Italia) au votat împotriva argumentelor ridicate de industria transportului rutier.

- De asemenea, **Membrii Independenți ai PE** reprezintă un număr important de voturi și, din această perspectivă, trebuie menținut contactul și cu aceștia. Și printre aceștia există opinii contradictorii, așa cum a fost și în cazul celor de **extremă dreapta**.

- **Verzii și Comuniștii** trebuie să fie de asemenea informați asupra poziției noastre, deși șansele de a le atrage sprijinul sunt considerate mici. Rezultatele voturilor arată că o parte din aceștia au votat împotriva propriului grup.

MESAJELE CHEIE PENTRU ACȚIUNILE DE LOBBY

Transportul rutier de mărfuri este dedicat ecologizării transporturilor și a reușit, pe parcursul ultimelor decenii, să-și sporească în mod considerabil eficiența energetică și să reducă emisiile de substanțe toxice și non-toxice.

☞ Consumul de combustibil și, pe cale de consecință, emisiile de CO₂ ale vehiculelor comerciale au fost reduse cu 36% din 1970 și cu 20% din 1990.

☞ În același timp, emisiile de substanțe toxice au fost reduse drastic cu până la 97% ca urmare a implementării normelor Euro.

☞ Zgomotul produs de 25 de camioane moderne nu depășește pe cel produs de un camion construit înainte de 1980.

☞ Până în 2015: poluarea produsă de camioane va fi redusă cu încă 30%.

- În economia globalizată actuală, transportul profesional rutier de mărfuri nu mai reprezintă doar un simplu mod de transport ci un instrument vital de producție, care asigură interconectarea fiecărui domeniu de activitate la piețele mondiale. Din cauza crizei financiare care s-a transformat într-o criză economică, cererea de servicii vitale de transport a scăzut în mod dramatic:

☞ Scăderea activității de transport rutier de mărfuri cu până la 50%, în funcție de țară și/sau de domeniul de activitate.

☞ Creșterea numărului de societăți falimentare cu până la 110%.

☞ Se așteaptă o creștere a costurilor din sectorul transportului rutier de mărfuri cu cel puțin 3-4% față de 2008. Taxele mai mari aplicate utilizatorilor se află la originea acestei creșteri, iar prețurile instabile ale petrolului ar putea conduce la o escaladare a acestei situații.

☞ 140.000 locuri de muncă din transportul rutier de mărfuri din UE au fost deja pierdute sau sunt în pericol.

☞ Previziunile nu sunt deloc optimiste. Indicii de Transport Rutier ai IRU, care au la bază previziunile PIB pentru țările OECD (Europa de Vest) pe 2009, arată o scădere a PIB-ului de mai mult de 1% față de 2008.

- Având în vedere cele de mai sus, orice inițiativă de creștere a taxelor și impozitelor ar trebui stopată sau amânată considerabil. Pe de altă parte, factorii decizionali din Europa și de la nivel național ar trebui să identifice mijloace de sprijinire a industriei pentru ca Europa să treacă de această criză economică.

- Dacă dezbaterile și votul asupra propunerii privind Eurovigneta continuă, atunci:

☞ Dublarea sau sporirea excesivă a taxelor sunt inacceptabile. Două treimi din costurile externe (99% atunci când congestia traficului nu este luată în considerare) sunt deja internalizate de către transportul rutier de mărfuri.

☞ Veniturile din transportul rutier de mărfuri trebuie realocate pentru investiții în transportul rutier în scopul reducerii costurilor externe. Transportul rutier de mărfuri nu trebuie să suporte costurile altor moduri de transport mai ineficiente, cum ar fi transportul feroviar.

☞ **Congestia** nu trebuie să mai fie inclusă în categoria costurilor externe ce necesită internalizare. Transportul rutier de mărfuri plătește deja pentru congestia traficului deși aceasta nu este cea mai importantă cauză a problemei. Statele Membre dispun deja de mijloacele necesare pentru a aborda problema congestiei traficului în Directiva privind Eurovigneta. Corelarea introducerii taxei pe congestia cauzată de camioane cu aceea a taxei pe congestia cauzată de vehiculele private nu reprezintă o garanție că accesul la infrastructură se va ameliora în cazul camioanelor. Dacă cele două taxe se corelează, există riscul ca transportul cu camioane să sfârșească prin a suporta povara tuturor acestor taxe, ceea ce este inacceptabil.

☞ Asigurarea unor condiții echitabile/nediscriminatorii pentru diversele moduri de transport este esențială. În ceea ce privește **poluarea locală a aerului**, Comisia Europeană ar trebui să furnizeze informații clare asupra măsurii în care transportul feroviar suportă deja costurile de poluare locală a aerului actualmente (impozitare sau taxe). Dacă transportul feroviar nu este supus plății taxelor pentru poluarea locală a aerului, atunci nici transportul rutier nu ar trebui să fie supus unor astfel de taxe.

☞ Transportul rutier de mărfuri este dispus să suporte costurile privind poluarea fonică dar nu ar trebui să facă acest lucru înainte ca o legislație la nivel

europen să fie implementată în sensul reducerii poluării fonice a modurilor concurente de transport precum transportul feroviar, iar transportul rutier de mărfuri nu ar trebui să suporte taxe mai mari decât celelalte moduri de transport (același principiu ca cel prevăzut în Directiva 2001/14, articolul 7.5 privind taxele pentru infrastructura feroviară). Dacă transportul feroviar nu este supus plății taxelor pentru **poluarea fonică**, atunci nici transportul rutier nu ar trebui să fie supus unor astfel de taxe.

Alte aspecte importante

☞ Problema nu se rezolvă prin simpla aplicare a principiului „poluatorul plătește”. Înainte de luarea unei decizii cu privire la modul în care și cum pot fi internalizați cel mai eficient factorii externi, ar trebui întreprinsă o analiză cost-beneficiu temeinică, bazată pe principiul Cheapest-Cost-Avoider (prevenirea efectelor cu costurile cele mai reduse pentru colectivitate).

☞ Costurile cu emisiile de CO₂ și cu accidentele nu trebuie să fie incluse în categoria costurilor externe ce necesită internalizare. Costurile cu emisiile de CO₂ sunt deja cuprinse în taxele pe combustibil, iar accidentele sunt acoperite prin schemele de asigurare.

☞ Sunt necesare garanții că toate modurile de transport de marfă vor beneficia de același tratament în ceea ce privește taxarea infrastructurii și internalizarea costurilor externe. Transporturile feroviare de astăzi beneficiază de legislația UE privind internalizarea costurilor externe dar rămâne sub semnul întrebării dacă aceste costuri sunt integral plătite. Deși nu beneficiază de o legislație directă în acest sens, transportul rutier de mărfuri plătește deja astfel de costuri. Comisia Europeană trebuie să dea dovadă de transparență în ceea ce privește cât se plătește și de către cine, înainte de aplicarea unor taxe suplimentare, dacă se intenționează și se adoptă hotărâri în acest sens.

☞ Ar trebui să fie posibilă aplicarea de reduceri nu numai pentru costurile cu infrastructura dar și pentru costurile externe.

☞ Vor fi necesare sisteme de taxare electronice interoperabile pentru a se putea pune în aplicare impunerea taxelor pentru infrastructură și a celor care au legătură cu costurile externe. În consecință, Statele Membre ar trebui să accelereze punerea în aplicare a Directivei 2004/52 nu doar pentru sistemele noi ci și pentru cele existente.

☞ După intrarea în vigoare a noii Directive, va fi necesar un interval de timp adecvat care să permită Comisiei Europene să înceapă evaluarea impactului acesteia. Evaluarea ar trebui să înceapă cel mai devreme la 4 ani de la intrarea în vigoare a noii Directive.

PARLAMENTUL EUROPEAN



Deputații europeni votează în plen

Între 9 și 12 martie deputații europeni s-au reunit în plen la Strasbourg. Pe ordinea de zi s-au numărat: reducerea emisiilor industriale, jocurile video și protecția minorilor, situația romilor în UE, degradarea terenurilor agricole, și promovarea calității produselor alimentare europene.

Parlamentul European a mai adoptat cel de-al treilea pachetul maritim și rapoarte privind taxa de drum pentru vehiculele grele, inclusiv pentru congestionarea traficului și promovarea calității produselor alimentare europene. Tot în plen, eurodeputații au dezbătut progresele făcute de Croația, Turcia și Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei în vederea aderării la UE și fondurile în valoare de 11.8 milioane euro acordate României pentru inundațiile din iulie 2008.

În plen, la Strasbourg: 9-12 martie Marți în plen: emisiile industriale, taxele pentru camioane



Dezastrele maritime pot fi prevenite

Marți, deputații europeni au discutat despre reducerea emisiilor industriale prin folosirea tehnologiilor disponibile. Parlamentul a mai abordat în plen cel de-al treilea pachet maritim, ce include măsuri de prevenire a accidentelor și a poluării mărilor. Tot marți, deputații au mai dezbătut taxele pentru transportul rutier de marfă și accesul la documentele Uniunii Europene.

Deputații europeni au adoptat marți în plen directiva privind reducerea emisiilor industriale dăunătoare. Legea se concentrează în principal asupra celor peste 50.000 de uzine industriale din UE. În dezbaterea precedentă votului, deputații s-au concentrat asupra unui raport al Comisiei pentru Mediu, care dorește standarde minime în acest domeniu pentru întreaga Uniune și folosirea tehnologiei pentru limitarea emisiilor.

Tehnologia există deja

Deputații populari și creștini-democrați au criticat birocrăția ce însoțește noile măsuri și regulile ce ar putea afecta fermierii. Alți deputați au criticat faptul că emisiile de CO2 nu sunt incluse în această lege.

„Emisiile de oxid de azot și de sulf - care se numără printre principalele probleme - ar putea fi reduse cu 60-

80% dacă tehnologia existentă ar fi folosită la maxim. Tehnologia nu ține de domeniul științifico-fantastic, ci este disponibilă, ne-o putem permite și funcționează“, a spus în plen raportorul german liberal Holger Kraemer.

Siguranța maritimă

Deputații europeni au revizuit în plen acordul dintre Consiliu și Parlament privind cel de-al treilea pachet maritim. Pachetul, cunoscut și sub numele de Erika 3, are ca scop prevenirea accidentelor maritime similare celor în care au fost implicate petrolierele Erika (1999) și Prestige (2002).

Noua legislație maritimă cere ca vasele periculoase din punct de vedere tehnic și cele care încalcă regulile în mod repetat să fie puse pe o listă neagră. În plus, statelor membre li se cere să creeze planuri de urgență și să desemneze autorități de monitorizare a traficului maritim.

Noua directivă mai creează reguli și standarde europene comune pentru inspectarea vaselor și va impune limite obligatorii pentru asigurarea vaselor.

Taxele rutiere

După amiază, deputații europeni au dezbătut o directivă ce va permite statelor membre UE să integreze costurile legate de poluarea atmosferică și fonică, de emisiile de gaze cu efect de seră și de blocarea circulației rutiere în taxele de drum.

Noua lege va motiva sectorul transportului să devină mai eficient din punct de vedere economic și mai puțin dăunător mediului înconjurător, este de părere raportorul socialist belgian Saïd El Khadraoui. Dumnealui a mai spus că banii proveniți din aceste taxe ar trebui reinvestiți în infrastructura de transport și în măsurile de reducere a impactului acestuia asupra mediului.

Tot marți, deputații europeni au discutat despre un plan de restabilire a stocurilor de ton din Atlanticul de Est și Marea Mediteraneană, siguranța automobilelor, transparența și accesul la documentele Uniunii Europene și copiii imigranți.

Notă

Dezbateri

Marți, 10 martie 2009 - Strasbourg

15. Aplicarea taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri - Ecologizarea transportului și internalizarea costurilor externe (continuarea dezbaterii)

 Inregistrare video a intervențiilor 



► **Silvia-Adriana Țicău**, *In numele grupului PSE – Discurs în plenul Parlamentului European 10.03.2009, Strasbourg, înainte de votul modificării Directivei Eurovigneta. – Doresc întâi să îl felicit pe colegul El Khadraoui și pe domnul Jarzembowski.*

Sectorul transporturilor este unul dintre sectoarele cheie pentru dezvoltarea economică și socială a Uniunii Europene. La solicitarea Parlamentului European, Comisia Europeană a propus internalizarea costurilor externe și modificarea Directivei privind eurovigneta. Momentul ales este, însă, unul extrem de dificil. Criza economică face ca numărul comenzilor să scadă, transportatorii au costuri ridicate, se desființează firme și se pierd locuri de muncă.

Deși textele propuse de Comisie sunt un pas înainte pentru dezvoltarea unui transport care să respecte și să protejeze mediul, ele pot și trebuie să fie îmbunătățite. Nu cred că abordarea colegului Jarzembowski, în care doar criticăm fără a îmbunătăți, este cea corectă. Personal, consider că o directivă care nu se aplică tuturor statelor membre cu caracter obligatoriu nu își va atinge scopul și poate denatura semnificativ piața internă prin barierele pe care unele state membre, dacă doresc, le pot introduce în libera circulație a persoanelor și a mărfurilor.

De aceea consider că internalizarea costurilor externe trebuie să se aplice tuturor tipurilor de transport și trebuie evitată dubla taxare. Astfel, dacă unele state membre au decis să introducă taxa de drum, atunci acestea nu ar trebui să mai introducă o taxă suplimentară pentru poluare. Aceasta este, de altfel, și poziția domnului El Khadraoui pe care o susțin.

Costul datorat congestiei în trafic se ridică la 1% din produsul intern brut. Trebuie deci să acționăm pentru reducerea acesteia, dar prețul acestor măsuri nu trebuie plătit doar de transportatorii rutieri de marfă și pasageri. Congestia se datorează tuturor vehiculelor și, în special, unei infrastructuri deficitare. Statele

membre trebuie să investească în construcția de autostrăzi, în construcția de căi ferate de mare viteză și în acele alternative care pot reduce congestia în trafic. Co-modalitatea va permite transferul mărfurilor din sistem rutier în sistem feroviar, naval sau aerian și va eficientiza transportul de bunuri și persoane.

În concluzie, avem nevoie de o strategie integrată pentru dezvoltarea transportului european, cu protejarea mediului, fără însă ca internalizarea costurilor externe să afecteze competitivitatea transportului rutier.



► **Marian-Jean Marinescu (PPE-DE).** - Este nevoie de o politică europeană în domeniul transporturilor coerentă și durabilă, cu respectarea principiilor subsidiarității și proporționalității. Internalizarea costurilor externe în ceea ce privește poluarea și zgomotul reprezintă o măsură pozitivă.

Taxele pentru utilizarea infrastructurilor rutiere de către vehiculele grele vor sprijini pe termen lung investițiile masive în infrastructurile incluse în planul european și planurile naționale de redresare economică, atât la nivelul rețelelor transeuropene de transport, cât și la nivelul altor categorii de infrastructuri rutiere, inclusiv în zonele montane, unde construirea de șosele este, de multe ori, deosebit de anevoioasă.

Pe termen scurt, însă, rămâne la latitudinea statelor membre să găsească modalități concrete și rapide de finanțare a acestor investiții prin utilizarea judicioasă a fondurilor pe care Uniunea le pune la dispoziție, atât prin cadrul financiar al TEN-T, cât și prin intermediul fondurilor structurale și de coeziune, precum și prin concesiuni și prin parteneriate public-private.

Comisia Europeană trebuie să sprijine, prin intermediul instrumentelor pe care le are la dispoziție, inițiativele integrate de extindere a rețelelor de infrastructuri ale statelor membre, în special ale statelor membre noi.

În ceea ce privește instituirea unei taxe pentru utilizatorii infrastructurilor care să rezolve problema congestiei, consider că această propunere ar trebui studiată mai aprofundat, având în vedere că nu depinde în mod exclusiv de autovehicule, ci mai cu seamă de capacitatea statelor membre de a-și planifica și realiza eficient infrastructurile teritoriale la nivel regional și local.

Din acest motiv, cred că este nevoie de o mai bună corelare între planurile de amenajare teritorială, cele de urbanism și managementul traficului, mai cu seamă în zonele urbane și periurbane, unde se înregistrează cele mai multe probleme datorate congestiei.



► **Alexandru Nazare (PPE-DE).** - Dezideratul Comisiei de a taxa operatorii de transport nu doar pentru dreptul de a utiliza infrastructura, ci și pentru efectele asupra mediului, așa-numita internalizare a costurilor externe, va reprezenta o împovărare fiscală cu severe consecințe pentru companiile de profil, mai ales în contextul actualei crize economice.

Înainte de a înainta o astfel de directivă sunt necesare studii de impact concrete, bazate pe date statistice relevante; este necesară o estimare realistă a consecințelor pe care le va avea aplicarea unei astfel de directive și propuneri concrete privind metodele de calculare și contabilizare a costurilor externe.

Internalizarea costurilor externe ale transportului este, pe termen lung, o măsură care poate ajuta la ecologizarea transportului și remarc faptul că astfel de instrumente legislative concrete sunt chiar necesare în state membre precum România. Cu toate acestea, nu întrevăd însă o viitoare aplicare a acestor costuri externe, cel puțin nu în orașul din care provin, București. Mă refer aici la congestia traficului, poluarea aerului, poluarea fonică, poluarea apei, poluarea solului sau afectarea peisajelor naturale. Îmi vine greu să cred că autoritățile din România vor implementa această directivă care mai mult împovărează decât să ajute.

Însă, așa cum arată și domnul Jarzembowski, aplicarea unor astfel de măsuri trebuie să se facă în urma unor studii obiective, bazate pe date statistice; nu putem cere companiilor de transport să plătească sume arbitrar stabilite pentru costuri externe, cu atât mai mult cu cât aceste sume sunt semnificative.

Eurovigneta: taxa de drum pentru vehiculele grele

Parlamentul a adoptat reguli comune pentru impunerea taxei de drum asupra vehiculelor grele de transport de mărfuri. Acestea vor trebui să plătească pentru costurile externe, ca de exemplu poluarea aerului, fonică și congestiunea traficului rutier.

Membrii PE au votat directiva revizuită privind Eurovigneta, taxă de drum ce va include costuri legate de poluarea fonică și cea a aerului și aglomerarea traficului rutier (în anumite condiții), emisiile CO2 nefiind însă incluse în textul legislativ.

În opinia raportorului El Khadraoui (PSE, Belgia) propunerea Comisiei "este un prim pas spre aplicarea principiului "poluatorul plătește" în domeniul traficului rutier."

Regulile legate de Eurovignetă se aplică vehiculelor mai mari de 12 tone, drumurilor care fac parte din sistemul Rețelelor Trans Europene (TENT) care conectează statele europene și "oricărui sector al rețelei rutiere prin care trec în general un număr important de transporturi internaționale de mărfuri."

Deputații susțin reinvestirea veniturilor provenite din această taxă în acțiuni menite să reducă costurile externe, ca de exemplu: investiții în vehicule mai curate din punct de vedere al mediului, în moduri alternative de transport sau construirea de pereții antifonici. Potrivit deputaților europeni, aceasta este o condiție *sine qua non* pentru susținerea directivei privind Eurovigneta.

Potrivit propunerii Comisiei Europene, pe secțiunile de stradă în care se înregistrează congestiunea traficului, taxa privind costurile externe poate să includă și costul congestiunii în perioadele când pe aceste secțiuni se înregistrează congestiunea traficului - ceea ce înseamnă că rămâne la latitudinea statelor membre impunerea taxei pentru congestiunea traficului. Potrivit amendamentelor propuse de europarlamentari, taxarea congestiunii traficului nu se va aplica autoturismelor.

Raportul El Khadraoui a fost adoptat cu 359 voturi pentru, 256 împotriva și 26 abțineri

Amendamentul 69 Propunere de directivă – act de modificare Anexă Directiva 1999/62/CE Anexa IIIa – punctul 4 – subpunctul 4.1 – tabelul 1

Textul propus de Comisie

Tabelul nr. 1: Costul poluării atmosferice în funcție de vehicul

Eurocent/vehicul/kilometru	Drumuri suburbane	Alte drumuri interurbane
Euro 0	16	13
EURO I	11	8
EURO II	9	8
EURO III	7	6
EURO IV	4	4
EURO V și vehicule mai puțin poluante	3	2

Valori exprimate în eurocenți, 2000

Amendamentul

Tabelul nr. 1: Costul maxim taxabil al poluării atmosferice pentru orice vehicul dintr-o clasă dată

Eurocent/vehicul/kilometru	Drumuri care fac obiectul unor taxe mai ridicate bazate pe costurile externe / Drumuri și autostrăzi suburbane	Drumuri care fac obiectul unor taxe mai scăzute bazate pe costurile externe / Drumuri și autostrăzi interurbane
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7

EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	3	2
EURO VI	2	1
Vehicule mai puțin poluante decât EURO VI, de exemplu vehicule grele de marfă hibride și electrice sau vehicule care funcționează pe bază de amestecuri de gaz natural/hidrogen sau pe bază de hidrogen	0	0
Valori exprimate în eurocenți, 2000		

Amendamentul 75
Propunere de directivă – act de modificare
Anexa
Directiva 1999/62/CE
Anexa IIIa – punctul 4 – subpunctul 4.3

4.3. Costul congestionării

Pe drumurile afectate de congestionare, un stat membru poate opta pentru includerea totală sau parțială a costurilor congestionării în taxa bazată pe costurile externe, sub rezerva ca statul membru în cauză să demonstreze că acel cost datorat congestionării impus de un vehicul asupra celorlalți utilizatori depășește costul de dezvoltare a infrastructurii deja perceput pentru acest vehicul. Într-un asemenea caz, autoritatea independentă calculează costul taxabil al congestionării în raport cu diferite perioade aplicând formula următoare sau utilizând valorile unitare din tabelul nr. 3 dacă acestea din urmă sunt inferioare.

unde:

- CCV înseamnă costul taxabil al congestionării (euro/vehicul-kilometru)
- IDC înseamnă costul de dezvoltare a infrastructurii deja taxat (euro/vehicul/kilometru)
- Q_0 înseamnă traficul orar optim (vehicul/oră)
- MEC(Q) costul extern marginal al congestionării (euro/vehicul/kilometru)
- VOT înseamnă valoarea timpului (euro/oră-vehicul)
- Q înseamnă traficul mediu orar (vehicul)
- ΔQ înseamnă o variație minoră a traficului orar
- $v(Q)$ înseamnă viteza medie a traficului (kilometru/oră).

Pentru calcularea traficului zilnic mediu se aplică un factor de echivalență mai mic sau egal cu 3 între vehiculele grele de marfă și vehiculele de pasageri.

Traficul orar optim este calculat prin aplicarea unor creșteri repetate ale costurilor până la atingerea unui echilibru între traficul orar și costul extern marginal al congestionării. De asemenea, raportul dintre costul taxabil al ambuteiajelor și costul extern marginal al ambuteiajelor este de 0,5.

Funcția de calculare a vitezei debitului este bazată pe curbe ingineresti standard.

Valoarea timpului este bazată pe studiile cele mai recente cu privire la disponibilitatea de a plăti.

Tabelul nr. 3: Costurile taxabile ale congestiei cauzate de vehicule Eurocent/vehicul-kilometru Perioada A Perioada B Durata C
Drumuri suburbane 0 20 65

Alte drumuri interurbane 0 2 7

Valori exprimate în eurocenți, 2000

Sursa: Estimări cuprinse în "Handbook on the estimation of external cost in the transport sector" (Manual privind estimarea costurilor externe în sectorul transporturilor), tabelul 7 1 .

Perioada de timp A nu este una de vârf, cu un flux stabil al traficului.

Perioada de timp B este una de vârf sau aproape de acest nivel, cu un flux instabil al traficului.

Perioada de timp C este una de vârf maxim, cu un flux blocat sau sub presiune.

Toți parametrii, datele și alte informații necesare pentru a înțelege modul de calcul al costului taxabil al congestiei sunt publice

Taxe reale pentru transportul rutier de marfă Transport - 10-02-2009 - 12:21

Firmele de transport rutier plătesc taxe pentru folosirea drumurilor, însă deputații europeni susțin ca acestea să acopere și alte costuri, precum cele legate de poluarea atmosferică și fonică, de emisiile de gaze cu efect de seră și de blocarea circulației rutiere - costuri care în momentul de față sunt acoperite de comunitate ca întreg. Veniturile din aceste taxe ar putea fi re-investite în sectorul transportului. Câțiva deputați europeni au vorbit despre noua propunere de lege.



camioane pe autostradă ©BELGA_MAXPPP_Pelaez Julio

„Sectorul transporturilor trebuie să facă un efort pentru a limita cheltuielile pe care le impune societății. Dorim să dezvoltăm un sistem în care costurile externe să fie acoperite de cei care le cauzează, și nu comunitate ca întreg“, a spus raportorul parlamentar Saïd El Khadraoui (Grupul Socialist din Parlamentul European, Belgia). Deputatul european liberal Dirk Sterckx (Belgia) a adăugat: „obiectivul nostru este ca utilizatorii să plătească prețul real, adică prețul total“.

Poluarea atmosferică și fonică, emisiile și blocarea circulației rutiere

Comisia Europeană propune ca taxele să reflecte costurile legate de poluarea atmosferică și fonică, de emisii și de blocarea circulației rutiere rezultate în urma folosirii reale a vehiculelor. Deputata europeană Corien Wortmann-Kool (Grupul Partidului Popular European (Creștin-

Democrat) și al Democraților Europeni, Olanda) este însă împotriva includerii ambuteiajelor în calcularea taxelor, care „nu va duce la deblocarea circulației rutiere. În plus, ambuteiajele sunt cauzate și de autovehiculele personale de pe drumuri“.

Transportul poluează

27,2% din emisiile de gaze cu efect de seră provin din transport

72,8% din acestea privind din transportul rutier.

Domnul Hans Blokland (Grupul Independență și Democrație, Olanda), crede că „taxarea emisiilor de bioxid de carbon nu este necesară, deoarece aceasta este deja încorporată în taxele relative la carburanți“.

Pe de altă parte, Eva Lichtenberger (Grupul Verzilor/Aliața Liberă Europeană, Austria) consideră că „toate costurile externe trebuie luate în considerare. Chiar dacă pe drumuri circulă mai multe autovehicule personale decât camioane, acestea din urmă cauzează mai multe pagube: emit mai multe gaze cu efect de seră și strică mai mult drumurile“. Domnul Sterckx a afirmat că și grupul dumnealui susține păstrarea tuturor elementelor propuse de Comisie.

„Am propus ca statele membre care vor să țină cont în calcularea taxelor de ambuteiaje să se asigure că și celelalte vehicule se supun acelorași taxe. Am păstrat și emisiile de carbon în măsura în care statele nu le-au inclus în alte taxe, precum cele relative la carburant“, a spus raportorul El Khadraoui.

Investiții în mașini ecologice sau alternative de transport

Grupurile politice de la Parlamentul European sunt de acord cu propunerea Comisiei de a investi veniturile rezultate din aceste taxe în mașini ecologice sau mijloace alternative de transport. „Deoarece sectorul transportului plătește, este normal să investim în el“, este de părere doamna Wortmann-Kool.

Deputații europeni propun ca veniturile rezultate din taxele impuse sectorului transportului să fie folosite în menținerea infrastructurii - de exemplu construirea de ziduri anti-zgomot sau dezvoltarea unui nou tip de asfalt pe care mașinile să facă mai puțin zgomot.

„Costurile pentru transport vor crește cu numai 3%“, ne-a spus raportoarea, „dar acestea vor stimula creșterea eficienței sectorului transportului, de exemplu prin folosirea de camioane mai noi și mai puțin poluante“.

Reinvestirea în transport: obligatorie sau nu?

„Miniștrii de transport doresc reinvestirea veniturilor în sectorul transportului, dar miniștrii de finanțe nu vor ca Europa să le dicteze ce să facă“, a declarat domnul Sterckx. Doamna Wortmann-Kool se arată la rândul dumneaei îngrijorată de faptul că puțini bani vor fi reinvestiți în transport.

Necesitatea unui consens a fost subliniată de deputata Lichtenberger, care insistă asupra

faptului că transportul rutier de mărfuri nu trebuie să se desfășoare pe cheltuiala celorlalți. „Va fi dificil, dar considerăm că această taxă nu este una obișnuită, este un impozit pe costurile externe dedicat reducerii acestora“, a concluzionat raportorul El Khadraoui.

Raportul privind aplicarea taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri a fost redactat de deputata europeană Săid El Khadraoui (Grupul Socialist din Parlamentul European, Belgia) și va fi votat în Comisia pentru Transport pe 11 februarie, iar în plen pe 10 martie 2009.



Grupul Partidului Popular European (Creștin-Democrat) și al Democraților Europeni



Grupul Socialist din Parlamentul European



Grupul Alianței Liberalilor și Democraților pentru Europa



Grupul Uniunea pentru Europa Națiunilor



Grupul Verzilor/Aliața Liberă Europeană



Grupul Confederal al Stângii Unite Europene/Stânga Verde Nordică



Grupul Independență și Democrație

CUM FUNCȚIONEAZĂ UNIUNEA EUROPEANĂ GHIDUL INSTITUȚIILOR UE PENTRU UZUL CETĂȚENILOR

Instituții

- Parlamentul European
- Consiliul Uniunii Europene
- Președinție
- Comisia Europeană
- Curtea de Justiție a Comunităților Europene
- Curtea Europeană de Conturi
- Ombudsmanul European
- Controlorul European pentru Protecția Datelor

Organisme financiare

- Banca Centrală Europeană

- Banca Europeană de Investiții
- Fondul European de Investiții

Organisme consultative

- Comitetul Economic și Social European
- Comitetul Regiunilor

Organisme interinstituționale

- Oficiul pentru Publicații Oficiale al Comunităților Europene

- Oficiul European pentru Selecția Personalului
- Școala Europeană de Administrație

Organisme descentralizate ale Uniunii Europene (agenții)

- Agenții comunitare
- Politica externă și de securitate comună
- Cooperarea polițienească și judiciară în materie penală
- Agenții executive

Comunicat de presă CONSTANȚA

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

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România
Str. Șoseiței Vasluieni nr. 56, sectorul 1, București, România
Tel.: +40 211 526 77 88, +40 211 527 14 20
Fax: +40 211 526 77 88, +40 211 527 14 20
www.untrr.ro E-mail: info@untrr.ro

IRU

Taxa de utilizare a drumurilor județene din Constanța contravine Directivei Europene 1999/62

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România subliniază încă o dată faptul că taxa de utilizare a drumurilor județene din Constanța nu ar trebui aplicată de Consiliul Județean Constanța deoarece nu numai că **taxa dublează tarifele de utilizare a drumurilor județene aplicabile transportatorilor** care depășesc masa maximă admisă fiind o povară pe umeri transportatorilor rutieri, este nefundamentală și nu a fost adoptată pe baza unor studii cost-beneficiu și ale unor analize, dar **taxa contravine și legislației europene prin nerespectarea dispozițiilor Directivei 1999/62 astfel:**

1. Aplicarea acestor taxe speciale – care, în conformitate cu dispozițiile directivei, sunt tarife de utilizare – denaturează concurența atât între transportatorii rutieri cât și între modulele de transport (art. 7 alineatul 1),
2. Nu este asigurată plata acestor taxe speciale 24/24 (art. 7 alineatul 5),
3. Nu este asigurată plata acestor taxe speciale în toate punctele de vânzare importante (de ex. benzinații),
4. Plata acestor taxe speciale nu se poate face prin utilizarea tuturor mijloacelor obișnuite de plată ci doar cash,
5. Plata acestor taxe speciale nu se poate face în afara României,
6. Această taxă specială dezavantajează, în mod nejustificat, utilizatorii ocazionali ai rețelei rutiere (art. 7 alineatul 6),
7. Anunțurile valorii ale taxei speciale depășesc valorile maxime impuse prin directivă și, în aproape toate cazurile, depășesc, de departe, valorile impuse pentru rovinietă în cazul utilizării drumurilor naționale (art. 7 alineatul 7),
8. Valorile taxei speciale nu au la bază decât declarativ principiul recuperării costurilor infrastructurii și, sub nicio formă, nu sunt proporționale cu utilizarea infrastructurii de către un anumit tip de vehicul (art. 7 alineatul 8 și alineatul 9),
9. Comisia Europeană nu a fost informată asupra introducerii acestei taxe speciale și nu și-a putut da avizul cu privire la aceasta (art. 7a alineatul 5), fiind astfel posibilă inițierea procedurii de încălcare de către Comisie pentru nerespectarea dreptului comunitar.

Trebuie să se aminte că transportatorii plătesc rovinietă, taxă de primă înmatriculare și sunt susținători ai bugetului local prin taxele și impozitele achitate, iar introducerea unei taxe suplimentare (speciale) nu va face decât să îi obligă să practice tarife superioare pe o piață tot mai dificilă sub presiunea situației economice actuale.

Pentru vehiculele grele taxa este mai mare decât rovinietă anuală!
Pentru același tip de vehicul rovinietă este 1.210 euro, iar taxa constanțeană este de 6.300 lei!

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

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România
Str. Șoseiței Vasluieni nr. 56, sectorul 1, București, România
Tel.: +40 211 526 77 88, +40 211 527 14 20
Fax: +40 211 526 77 88, +40 211 527 14 20
www.untrr.ro E-mail: info@untrr.ro

IRU

UNTRR cere Consiliului Județean Constanța să suspende aplicarea taxei de utilizare a drumurilor județene din Constanța și să considere sursele alternative de finanțare existente.

Taxa în viziunea Consiliului Județean are ca scop finanțarea pentru acoperirea cheltuielilor de organizare și funcționare ale Regiei Județene de Drumuri și Poduri Constanța în scopul prevenirii evenimentelor rutiere datorate stării drumurilor județene.

Precizăm că autoritățile locale pot obține finanțare europeană pentru aceste proiecte prin programul POST (Programul Operațional Sectorial - Transport), în plus există o serie de surse de finanțare locale pe care Consiliul Județean Constanța trebuie să le considere: **alocații bugetare de la bugetul de stat** pe care le pot utiliza pentru lucrările de construire, modernizare, reabilitare sau întreținere a drumurilor de interes județean sau local, **subvenții de la bugetul de stat** și de la alte administrații pentru construire, modernizare, reabilitare sau întreținerea drumurilor de interes județean sau local, **impozitul pe mijloacele de transport** poate fi folosit integral pentru acțiunile de construire, modernizare, reabilitare sau întreținere a drumurilor respective, și altele.

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

Proiectul FORMA

Lansarea Proiectului Forma - "Studiu Național Prospectiv al relației calificării - competente pentru angajații din sectorul mentenanței mijloacelor terestre motorizate de transport de bunuri și persoane, pentru o formare profesională adaptată pieței".

În data de 04.03.2009, a fost organizată la Camera de Comerț și Industrie a României, Conferința de lansare a Proiectului Forma - "Studiu Național Prospectiv al relației calificării - competente pentru angajații din sectorul mentenanței mijloacelor terestre motorizate de transport de bunuri și persoane, pentru o formare profesională adaptată pieței".

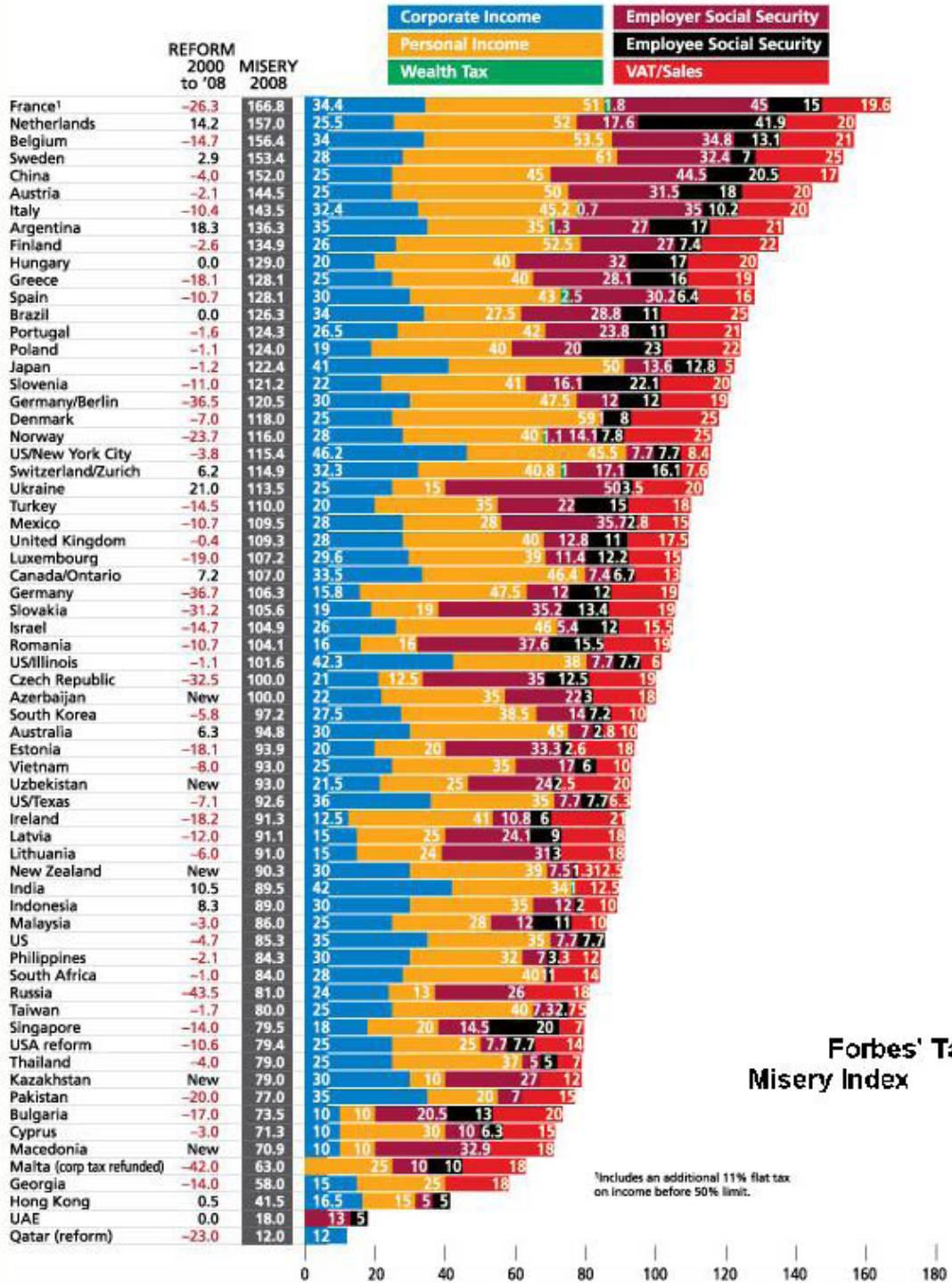
Proiectul FORMA își propune să realizeze un vast studiu la nivel național și sectorial, al personalului profesional de mentenanță a mijloacelor de transport terestre (mașini, camioane, autobuze și căi ferate), pentru o mai bună adaptare a competențelor angajaților și societăților la nevoile pieței și pentru a convinge de necesitatea investițiilor în capitalul uman, prin formări adaptate.

Solicitantul proiectului FORMA este Comitetul Sectorial Transporturi (CST) din cadrul CNFPA (Consiliului Național de Formare Profesională a Adulților), în parteneriat cu ANFA Franța (Association Nationale pour la Formation Automobile), GNFA Franța (Groupeement National pour la Formation Automobile), GNFA Training SRL Romania, APIA (Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile din România), UNTRR (Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România) și CENAFER (Centrul Național de Calificare și Instruire Feroviară).

Acest studiu este finanțat din Fondul Social European – FSE prin Programul Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane și urmărește ca, împreună cu Comitetul Sectorial Transporturi și în parteneriat cu organizațiile implicate în proiect, să realizeze:

- Studierea standardelor ocupaționale existente (auto, camioane, autobuz, căi ferate)
- Prezentarea acestora către profesioniștii din domeniu și primirea unui aviz
- Realizarea unei cartografii a noilor meserii din distribuția de mașini, camioane, autobuze și trenuri
- Listarea competențelor așteptate pentru fiecare din meserii
- Declinarea lor într-o formare ideală care permite îndeplinirea cerințelor (formare inițială, profesională și continuă)
- Listarea nevoilor de formare, imediată și în timp
- Alinierea nevoilor pe termen lung cu evoluția sistemului de învățământ național .

MISERY INDEX



Forbes' Tax Misery Index

MANAGEMENTUL DATELOR TACHOGRAF

OFERIT DE



Citire | Analiză | Arhivare
tachografe digitale, imprimate tachografe, carduri
conducători auto și diagrame analogice

De la introducerea tachografelor digitale, la 1 mai 2006, întreprinzătorii sunt obligați să se conformeze noii reglementări privind managementul acestor date.
O atenție deosebită se acordă citirii, analizării și arhivării datelor.

Utilizați sistemele noastre complet modulare pentru un management ușor al datelor privind vehiculul și conducătorul auto.

Soluții locale

UNTRR vă oferă soluții adecvate indiferent de mărimea companiei:

Recomandare pt. întreprinzătorii care își conduc propriile vehicule:

Mini Sistemul de Arhivare DAKO-DiTach0

- Cheie DAKO & adaptor
- software DAKO-DeadlineWarner



TachoView

Recomandare pentru firmele de transport mici:

Pachetul complet DAKO-DiTach1

- DiTach0 & software TachoView

TachoView:

- analiza datelor privind activitatea vehiculului și a conducătorului

Recomandare pentru firme de transport cu până la 10 vehicule:

Pachetul complet DAKO-DiTach2

- DiTach1, cititor card & software TachoScan

Recomandare pentru firme de transport medii și mari:

Pachetul complet DAKO-DiTach3

- DiTach2 & software TachoArchiv

TachoArchiv:

- conformarea cu orientările privind protecția datelor pt perioadele de arhivare stabilite pt. datele personale
- alocarea datelor pentru a face procedura finală de arhivare cât mai ușoară cu puțință

Ca alternativă sunt oferite:

DiTach 2 o. DiTach3 + Stație Tacho individuală

DiTach 2 o. DiTach3 + Tastatură cu cititor de card integrat

Stație Tacho individuală:

- post de citire de mare viteză a tuturor cardurilor conducătorilor auto și a cheilor DAKO într-un singur dispozitiv
- transferul datelor pe calculatorul sau serverul conectat la Stația Tacho



Soluții server

- soluții flexibile indiferent de dimensiunea/oriențele companiei
- posibilitate de alocare client fix sau variabil
- citire automată a datelor prin intermediul Stației Tacho
- arhivare și analiză centralizate a datelor ca soluție locală

Regulament de punere în aplicare a legislației privind personalul de conducere

Regulamentul de punere în aplicare a legislației privind dispozițiile de însoțire impuse de la introducerea aparatelor de control electronic pentru controlul duratelor de conducere și a perioadelor de odihnă începând cu 27 iunie 2005, cu ultima modificare în 22 ianuarie 2008:

Articolul 1

Regulamentul de punere în aplicare a legislației privind personalul de conducere (FPersV)

Secțiunea 1 - durate de conducere și perioade de odihnă pe teritoriul național

§2 alineatul 5

Întreprinzătorul trebuie să se asigure că toate datele stocate în **memoria externă** a instrumentului de control sunt copiate într-o arhivă de fișiere a companiei cel puțin **la fiecare trei luni** de la începerea înregistrărilor sau de la ultima copie a arhivei de fișiere. Întreprinzătorul trebuie să se asigure că toate datele de **pe cardurile conducătorilor auto** sunt copiate într-o arhivă de fișiere a companiei cel puțin la fiecare 28 de zile calendaristice, începând cu prima zi a înregistrărilor.

În acest scop, conducătorul auto trebuie să depună cardul conducătorului auto și imprimatele la companie, în conformitate cu alineatul 3. Întreprinzătorul este obligat să **depună toate datele la autoritatea responsabilă** sau la serviciul responsabil, la cerere, direct sau prin transmisie de date sau un alt mediu precizat de serviciul autorității.

Întreprinzătorul va realiza copia de siguranță pentru toate datele copiate și le va stoca pe un mediu de stocare diferit.

Cerințe aplicabile agenților și companiilor de expediție

- ▷ respectarea perioadelor de citire prevăzute pentru cardul conducătorului auto și tachograf (a se vedea 1 Program)
- ▷ garantarea transferului de date în limita de timp chiar pt. călătoriile locale flexibile (a se vedea 2 Descărcare)
- ▷ analiza conform reglementărilor legale (a se vedea 3 Analiză)
- ▷ arhivarea datelor în deplină siguranță (a se vedea 4 Arhivare date)
- ▷ arhivare obligatorie pentru 1 an



Soluția este DAKO-TachoWeb și TachoStation TaNIC

DAKO-Tachoweb asigură realizarea acestor cerințe în totalitate.

USOARĂ, SECURIZATĂ ȘI LA UN PREȚ REZONABIL!

- 1. Program**
- 2. Zonă de descărcare**
- 3. Analiză (Dispoziții sociale + timp de lucru)**
- 4. Arhivare date**
 - arhivare securizată a datelor pe măsură ce sunt obținute, de exemplu, în banca dumneavoastră

În plus mai oferim:

- Dacă este/sunt înregistrate, pe www.tachoweb.eu, pe identificarea companiei, cardul/cardurile conducătorilor auto, acesta/acestea vor fi identificate în orice stație de pe cuprinsul Europei
- citirea și descărcarea datelor tahografului digital și de pe cardurile conducătorilor auto este posibilă în orice stație Tacho
- mesaje de reamintire a descărcării prin SMS pentru conducătorii auto și pentru vehicule
- dacă datele sunt arhivate în centrul informatic DAKO va fi posibilă oricând o analiză a acestora pe www.tachoweb.eu
- acces flexibil de pe orice calculator legat la Internet



harta punctelor de descărcare la nivelul lunii octombrie 2006

Produse și servicii disponibile

Soluția locală "DiTach"

Gama de produse DiTach – citire, analiză și arhivare a datelor din tahograf și a celor de pe cardul conducătorului auto



Soluția web "TachoWeb"

Serviciul oferit de noi pentru managementul datelor



Produse și servicii disponibile în curând

DAKO-Trans

Software pentru analize analogice și numerice ale datelor privind activitatea de conducere ale:

- diagramelor
- imprimatelor tahograf
- datelor de pe cardul conducătorului auto
- datelor din unitatea de la bordul vehiculului

Analiza modulelor privind:

- duratele de conducere și timpul de lucru
- viteza
- transferul datelor în documente Office (txt, csv)
- linia temporală pentru analize zilnice și lunare
- analiza distanței traseului

Opțional – dispozitiv mobil de înregistrare ME2:

- scanner color robust și rapid pentru copierea diagramelor documentelor personale și a altor documente
- i se poate adăuga un cititor de carduri
- ușor de utilizat



DAKO-Trans reglementări sociale

Software pentru identificarea și analiza încălcării regl. sociale:

- identificarea automată și acceptată de instanță a încălcărilor legislației sociale cu precizie de ordinul minutelor, conform reglementelor CE nr. 561/2006 și CEE nr. 3821/85
- liste ale faptelor și încălcărilor
- rapoarte cu caracter obligatoriu
- cu profesioniștii în legislația UE/AETR

DAKO-Timp

Software pentru înregistrarea timpului de lucru pt. DAKO-Trans:

- importul analizelor diagramelor, cardurilor conducătorului auto, și imprimatelor tahograf ref. conducătorul/creat de DAKO-Trans
- poate fi aleasă selectarea perioadei
- împărțirea timpului de lucru
- poate fi selectată liber adăugarea sau reducerea (%) din durata de conducere, timpul de lucru sau perioadele de odihnă

Produse și servicii existente disponibile la cerere

Sistemul de management al documentelor - DMS

Înaltă integritate a arhivelor de date, protejate cu parolă și acces via Internet



Managementul flotei - localizarea vehiculului

aplicație web de planificare eficientă



TachoSchule (Școala Tacho)

Cursuri de pregătire privind tahograful digital

TACHOSCHULE

MeineFahrerkarte (CardulMeuDeConducătorAuto)

Vă arătăm ce conține cardul de conducător auto

MEINE FAHRERKARTE

RO

MATRICA
VIGNETTE

vinieta „e”

Din data de 1 ianuarie 2008 autostrăzile, drumurile publice și anumite porțiuni ale drumurilor naționale din Ungaria pot fi utilizate numai prin achitarea unei taxe de utilizare a drumurilor (vezi harta). Denumirea „achitarea taxei de utilizare a drumurilor” denotă dreptul utilizării autorizate a drumurilor, drept venit prin cumpărare, prin intermediul serviciilor electronice (la terminale electronice de plată, prin sistemul de case de revânzare, prin celular sau pe internet).

TARIFELE vinietei „e”

Categorie de pret /Valabilitate	D1	D2	D3	D4
1 zi	—	2.760 HUF	2.760 HUF	2.760 HUF
4 zile	1.170 HUF / 1.530 HUF*	—	—	—
1 săptămână	2.550 HUF	6.600 HUF	10.200 HUF	13.200 HUF
1 lună	4.200 HUF	12.600 HUF	18.000 HUF	22.500 HUF
1 an	37.200 HUF	106.500 HUF	159.000 HUF	198.000 HUF

*Între 1 mai și 30 septembrie vinieta de 4 zile costă 1.530 HUF. Pentru restul anului este valabil prețul de 1.170 HUF.

Prețul vinietei de 4 zile pentru utilizarea drumurilor cu motocicletă (VINIETA PENTRU MOTOCICLETE) în tot cursul anului este echivalent cu 50% din prețul vinietei de 4 zile pentru categoria D1. Prețurile din tabel includ TVA-ul.

PERIOADA DE VALABILITATE A vinietei „e”

- ❖ 1 zi: este valabilă pentru ziua calendaristică indicată de cumpărător (până la orele 24.00 ale zilei în cauză), exclusiv pentru categoriile de preț D2, D3 și D4.
- ❖ 4 zile: este valabilă din prima zi indicată de către cumpărător plus următoarele 3 zile consecutive (în total 4 zile calendaristice consecutive), exclusiv doar pentru categoria de preț D1 (și în cazul vinietei pentru motociclete).
- ❖ 1 săptămână: este valabilă din prima zi indicată de către cumpărător plus următoarele 9 zile consecutive (în total 10 zile calendaristice consecutive).
- ❖ 1 lună: este valabilă din prima zi indicată de către cumpărător și până la orele 24.00 ale aceleiași zile din luna următoare. Dacă nu există o astfel de zi, va fi valabilă până la orele 24.00 ale ultimei zile a lunii. (De ex.: prima zi de valabilitate este 15 martie, vinieta este valabilă până la 15 aprilie, orele 24.00, respectiv dacă începutul valabilității este 30 ianuarie, vinieta va fi valabilă până la 29 februarie, orele 24.00).
- ❖ 1 an: este valabilă din data de 1 ianuarie 2008 și până la 31 ianuarie 2009 (în total: 13 luni).

În cazul cumpărării în intervalul perioadei de valabilitate, data de început a valabilității va fi data cumpărării.

Vă rugăm ca să aveți în vedere achitarea din timp – anterior intrării pe porțiunea de drum cu taxă – a taxei necesare utilizării regulamentare a autostrăzii.

CATEGORII DE AUTOVEHICULE:



D1 ≤ 3,5 tone

3,5 tone < D2 ≤ 7,5 tone
3,5 tone < Autobuz ≤ 12 tone7,5 tone < D3 ≤ 12 tone
12 tone < Autobuz

12 tone < D4

Greutatea totală maximă admisibilă pentru un autovehicul și remorcă se va stabili pe baza datelor înregistrate de către autorități în certificatul de înmatriculare.

SCHIMBĂRI CU PRIVIRE LA UTILIZAREA DRUMURILOR PRINCIPALE INCLUSE ÎN TAXARE

Pe baza Ordinului nr. 37/2007. (III. 26.) GKM al ministrului economiei și circulației, tronsoanele de drumuri (drumuri de tranzit) enumerate în Ordin, începând cu 1 ianuarie 2008 – cu excepția autobuzelor – pot fi utilizate de către autocamioanele aparținând categoriilor D2, D3 și D4 numai după achitarea taxei de utilizare.

Drumuri de circulație rapidă fără taxă pentru categoriile de preț D1, D2, D3, D4				
Nr. drum	Punct de început		Punct final	
	Nod de circulație	Nr. nod (Lungime în km)	Nod de circulație	Nr. nod (Lungime în km)
M0	Lungime totală (inclusiv secțiunile 2/A și 2/B din sectorul de nord între drumul național 2 și autostrada M3)			
M1	Budapesta	5	Autostrada M0	16
M3	Budapesta	11	Autostrada M0 (indicator 2/B)	13
M5	Budapesta	13	Autostrada M0 (nodul de la Gyál)	24
M7	Budapesta	5	Autostrada M0	16
M4 (drumul național 4)	Budapesta	19,100	Autostrada M0	25,000

Drum de circulație rapidă fără taxă pentru categoria de preț D1 și cu taxă pentru categoriile de preț D2, D3 și D4				
Nr. drum	Punct de început		Punct final	
	Nod de circulație	Nr. nod (Lungime în km)	Nod de circulație	Nr. nod (Lungime în km)
M1	Biatorbágy (numai spre Budapesta)	18	Autostrada M0	16
M1	Tatabánya centru	56	Tata	67
M1	Autostrada M19	107	Drumul național 85	129
M1	Drumul național 86	160	Autostrada M15	166
M3	Drumul național 21	55	Drumul național 32	59
M3	Drumul național 4	227	Drum de legătură 4911	234
M35	Drumul național 354	37	Drumul național 4	44
M43	Autostrada M5	0	Drumul național 5	5
M5	Drumul național 5	74	Drumul național 54	90
M5	Autostrada M43	159	Punct de frontieră	174
M7	Autostrada M0	16	Érd	18
M7	Drumul național 7	56	Drumul național 63	64
M15	Autostrada M1	0	Punct de frontieră	15
M19	Autostrada M1	0	Drumul național 1	10
M2	Budapest	17	Vác (Drumul național 12)	47
M70	Autostrada M7	0	Punct de frontieră	19
M8	Drumul național 6	10	Drumul național 51	16
M9	Drumul național 6	0	Drumul național 51	21
M4 (Drumul național 4)	M0 oto yolu	25,000	Üllő	29,100
M9 (Drumul național 61)	Centură Kaposvár	112,340	Centură Kaposvár	131,460

www.autopalya.hu
06-40-40-50-60

Apelabil non-stop de pe teritoriul Ungariei

Drumuri de circulație rapidă cu taxă pentru categoriile de preț D1, D2, D3, D4				
M1, M3, M30, M35, M5, M6, M7				

Tronson de drum principal fără taxare pentru categoria de taxare D1, dar cu obligația plății taxei de utilizare - cu excepția autobuzelor - pentru categoriile de taxare D2, D3 și D4.

Nr. drum	Punct de început		Punct final	
	Localitate	Lungime în km	Localitate	Lungime în km
1.	Tata	67,908	Almásfűzitő	76,738
2.	Vác	40,140	Rétság	57,358
3.	Kápolna	110,430	Kerecsend	118,172
4.	Centură Szolnok	91,452	Centură Szolnok	101,949
4.	Újfehértó	261,568	Nyíregyháza	268,742
4.	Berkesz	302,370	Ajak	313,010
6.	Szentlőrinc	218,185	Szigetvár	230,595
8.	Ajka	83,285	Devecser	92,178
8.	Kám	137,565	Vasvár	145,400
8.	Rátót	182,521	Punct de frontieră	190,583
10.	Budapest	14,529	Pilisvörösvár	16,900
21.	Bátonyterenye	44,891	Salgótarján	51,262
26.	Miskolc	1,500	Sajószentpéter	13,532
33.	Tiszafüred	40,817	Hortobágy	71,764
38.	Tokaj	9,182	Rakamaz	12,362
42.	Mezőpeterd	48,555	Punct de frontieră	63,396
43.	Szeged	3,625	Makó	28,203
44.	Lakitelek	29,207	Tiszaug	35,112
44.	Békéscsaba	125,500	Gyula	137,142
47.	Hódmezővásárhely	200,496	Szeged	218,970
49.	Mátészalka	19,502	Győrtelek	27,493
51.	Kiskunlacháza	42,717	Dömsöd	50,035
52.	Solt	57,575	Dunaföldvár	60,865
53.	Soltvadkert	39,180	Kiskunhalas	54,000
54.	Jakabszállás	18,963	Soltvadkert	44,100
55.	Baja	101,812	Alsónyék	119,025
56.	Bátaszék	23,000	Mohács	49,258
61.	Cece	24,999	Simonytornya	32,028
63.	Sárkeresztúr	71,565	Székesfehérvár	90,149
71.	Batatonvilágos	2,276	Batatonkenese	5,791
71.	Keszthely	108,744	Drumul național 76	116,494
75.	Alsópáhok	5,100	Zalaapáti	10,910
75.	Lenti	64,800	Rédics	69,339
81.	Székesfehérvár	3,071	Sárkeresztos	8,315
81.	Bakonyárkány	37,845	Kisbér	45,896
82.	Gyulafrátót	6,000	Olaszfalu	18,052
84.	Jánosháza	41,560	Sárvár	60,225
85.	Győr	0,000	Enese	11,502
85.	Köny	18,573	Csorna	24,328
86.	Rédics	2,349	Zalabaksa	13,123
86.	Körmend	52,039	Egyházásrádóc	59,672
86.	Jánossomorja	174,131	Mosonmagyaróvár	185,799

Vinieta „e”, tip „A” POATE FI CUMPARĂTĂ LA BIROURILE RELAȚII CU CLIENȚII, LA STAȚIILE DE BENZINĂ SAU LA ALTE PUNCTE DE VÂNZARE

Desfacerea și validarea vinietelor „e” poate fi făcută numai pe cale electronică. Punctul de vânzare va trebui să elibereze un tichet de control, care va cuprinde următoarele date:

- numele, adresa și sediul terminalului de vânzare,
- locul și data vânzării - menționând ora și minutul,
- numărul de ordine unic pentru identifi carea dreptului de utilizare,
- categoria de preț indicată de câmpăritor, numărul de înmatriculare și însemnul de stat al vehicului, menționată de câmpăritor
- și data de începere a valabilității (anul, luna și ziua, ora și minutul).

Dreptul de utilizare devine valabil numai dacă Câmpăritorul vinietei semnează acol exemplar al tichetului de control certii când dreptul de utilizare a drumului, care rămâne la vânzător. Semnătura certii că faptul că tranzacția de vânzare conține toate fațele și datele, conforme realității și vinieteri Câmpăritorului.

Vă rugăm ca - înainte de semnarea tichetului de control - să veriți cați înscrisă în el datele corecte (numărul de înmatriculare, categoria de preț, perioada de valabilitate). Vă așteptăm atenția asupra faptului că, prin semnătura Dvs. conți mți datele respective, deci vă asumați răspunderea pentru corectitudinea lor. Suprataxa prevăzută pentru conți mrire de date incorecte prin semnătură va fi plătită de proprietarul de drept sau exploatareul autovehicului.

Porțiunile de drumuri cu taxă obligatorie se pot utiliza numai în posesia tichetului de control valabil.

Vinieta „e” virtuală tip „B” poate fi cumpărată prin SMS, INTERNET, APEL TELEFONIC, CELULAR

Cumpărarea se poate iniția în modul stabilit și publicat de către Distribuitor, prin indicarea datelor următoare:

- numărul de înmatriculare, categoria de preț și însemnul de stat al vehicului,
- perioada de valabilitate a dreptului de utilizare a drumului (de ex.: 1 săptămână),
- data de începere a valabilității (în cazul în care este posibil).

După această Distribuitorul trimite Câmpăritorul un mesaj pe baza căruia Câmpăritorul poate controla corectitudinea datelor indicate de el. Dacă datele sunt corecte, Câmpăritorul va trimite un mesaj prin care își conți mta intenția de a cumpăra dreptul de utilizare a drumului. În caz contrar Câmpăritorul trebuie să refuze conți m marea datelor și să înceapă o nouă tranzacție cu datele corecte. Ulterior conți m mării, Distribuitorul este obligat să expedieze Câmpăritorului un mesaj de conți mrire prin care să achi dă cunoștință faptului că este îndreptățit să utilizeze drumul, mesaj care trebuie păstrat și avut la dispoziție. Dacă data de începere a validității nu se poate indica, ori nu este indicată de către câmpăritor, data de începere a valabilității va fi data cumpărării. Data de începere a validității nu poate preceda data cumpărării vinietei.

Porțiunile de drum cu taxă obligatorie se pot utiliza numai în posesia mesajului de conți mrire soisit din partea Distribuitorului.

Pentru datele înscrise incorect în baza de date în cazul vinietelor tip „A” se face răspundător persoana care a conți mmat corectitudinea datelor prin semnarea tichetului de control tipărit, iar în cazul dreptului de utilizare tip „B”, persoana care a reconți mmat electronic corectitudinea datelor din mesajul de conți mrire al Distribuitorului.

Tichetul de control sau mesajul de conți mrire (sms, e-mail) care atestă dobândirea dreptului de utilizare trebuie păstrat timp de un an după urala și a valabilității. Societatea de Stat pentru Administrarea Autostrăzilor după constatarea presupusei utilizări ilegale are la dispoziție 60 de zile pentru a expedia scrisoarea conținând somația de achitare a supra-taxei. După această perioadă utilizarea ilegală a autostrăzii se stinge.

După cumpărarea unei viniete „e” virtuale, Distribuitorul va elibera, la cerere, o adeverință tipărită. În caz de nevoie, solicitați adeverința de la biroul relații cu clienții al Distribuitorului, sau (în caz de achiziție prin sms) al societății de telefonie mobilă.

EFFECTUAREA CONTROLULUI

Vă rugăm să păstrați tichetul de control (iar în cazul cumpărării pe cale electronică mesajul care certii că cumpărarea) în autovehicul pe durata perioadei de valabilitate!

Plata taxei de drum poate fi veri cată electronic - fără oprirea vehiculelor - în orice punct al porțiunilor de drum cu taxă, prin citirea numărului de înmatriculare. Societatea de Stat pentru Administrarea Autostrăzilor - din când în când și în locații diferite - poate efectua și controale prin intermediul patrulelor mobile de control. În aceste cazuri șoferul este obligat să oprească și, pentru a stabili categoria de preț, să prezinte persoanei care efectuează controlul cartii de înmatriculare al vehicului (și al remorci). Prin intermediul metodelor de mai sus, Societatea de Administrare a Autostrăzilor poate efectua controale privind achitarea taxei de utilizare a drumurilor pe orice porțiune de drum cu taxă, inclusiv în popasuri și în intersecțiile de legătură care pot fi accesate numai dinspre, respectiv care conduc numai înspre porțiunile de drum cu taxă. Punctele de vânzare a ate de-a lungul porțiunilor de drum cu taxă nu servesc la achitarea taxei de drum aferente călătoriei în curs, ci la înscrisarea procurării vinietelor necesare călătoriei viitoare. Tocmai din aceste considerente în punctele de vânzare dispuse de-a lungul porțiunilor de drum cu taxă, pot avea loc controale efectuate de către patrule mobile, la fel ca și în oricare alt tronson de autostradă. În aceste cazuri indicarea intenției de cumpărare a vinietei nu poate exonera șoferul de la obligația plății unei supra-taxe.

UTILIZAREA NEAUTORIZATĂ A DRUMURILOR

Conducerea auto fără o vinieta valabilă pe porțiunea de drum cu taxă se consideră drept utilizare neautorizată a drumului!

Dreptul de utilizare nu este valabil:

- dacă vinieta a fost emisă pentru o categorie inferioară de taxe decât cea necesară autovehiculului controlat,
- dacă numărul de înmatriculare scris pe tichetul de control sau conți m marea în mesajul de conți mrire nu corespunde numărului de înmatriculare real al vehicului,
- dacă termenul de valabilitate a vinietei a expirat sau încă nu a început.

În cazul vinietelor „e” utilizarea autorizată a drumului este certii cată de tichetul de control, iar în cazul vinietelor „e” virtuale, de mesajul de conți mrire.

UTILIZAREA NEAUTORIZATĂ A DRUMURILOR CONDUCE LA PLATA UNEI SUPRATAXE!

D1	D2	D3	D4	Termen de plată
15.300 HUF	39.600 HUF	61.200 HUF	79.200 HUF	în 15 zile
63.750 HUF	165.000 HUF	255.000 HUF	330.000 HUF	peste 15 zile

Dacă în momentul controlului vehicului nu posedă un drept de utilizare valabil, respectiv în cazul cumpărării pe cale electronică nu se prezintă mesajul de conți mrire trimis de către distribuitor pentru certii carea cumpărării, șoferul autovehiculului va achita o supra-taxă corespunzătoare categoriei autovehiculului controlat.

Taxa suplimentară poate fi achitată pe loc sau la orice birou de relații cu clienții, prin mandat poștal respectiv prin virament bancar (informații detaliate privind aceste ultime opțiuni pot fi găsite în înscrisarea aneasă la procesul-verbal de plată a supra-taxei). În cazul veri cări pe cale electronică bazată pe identifi carea numărului de înmatriculare, supra-taxa poate fi achitată după înmă narea somației de plată la orice birou de relații cu clienții, sau prin mandat poștal, respectiv virament bancar (informații detaliate privind aceste opțiuni puteți găsi în somația de plată și înscrisarea aneasă la aceasta). În cazul veri cări la fața locului termenul de plată se calculează începând cu data în care s-a efectuat controlul, iar în cazul veri cări electronice de la data înmă nării somației de plată.

Plata ulterioară a supra-taxei intră în obligația posesorului de drept al autovehiculului (al exploatareului)

ÎN CURSUL UTILIZĂRII AUTOSTRĂZILOR VĂ SUNT OFERITE URMĂTOARELE SERVICII

- Sosire mai rapidă și mai în siguranță la destinație (conform statisticilor din ultimi ani, riscul accidentelor pe autostrăzi este de trei ori mai mic, decât pe drumurile inferioare).
- Planii carea e cieniță a timpului de călătorie.
- Activitatea de exploatare și întreținere efectuată cu maximă griji (conform Reglementărilor Naționale de Înțreținere a Drumurilor Publice (OKKSZ) servicii prestate la cel mai înalt nivel).
- Serviciu dispecerat non-stop (06-40-40-50-60), informații despre starea drumurilor (+36 1 436 8333).
- Inspecția conținută a drumurilor (inspecția e cărua tronson de autostradă zilnic de patru ori).
- Telefoane de urgență amplasate de-a lungul autostrăzii din 3 în 3 kilometri.
- Servicii de întreținere autostradă pe timp de iarnă prestate la nivel înalt (curățirea drumurilor se realizează în termen de o oră de la începerea ninsoșii).
- Indicatoare de circulație cu ai șaje reglabile, respectiv sisteme de panouri cu matrice electronică pentru informarea călătorilor despre starea autostrăzilor și condițiile de traic.
- Popasuri simple și complexe pentru odihnă de-a lungul autostrăzilor (prevăzute cu stații de carburanți și restaurante).

INFORMARE PRIN SMS ASUPRA CONDIȚIILOR DE TRAFIC ACTUALE

Prin intermediul acestui serviciu oferit în schimbul unui SMS cu tarif normal, Dumeavostă puteți obține informații asupra condițiilor de traic actuale privind autostrăzile a ate în administrația Statului nostru și Statului Administrarea Autostrăzilor. Nu aveți altceva de făcut decât să trimiteți codul autostrăzii în cauza: M0, M1, M3 (concomitent informații și despre M30 și M35) sau M7 (concomitent informații și despre M70) la următorul număr de telefon:

+36 70-777 4 6 3 0

Mesajul trimis drept răspuns va conține nu numai informațiile generale privind autostrada respectivă (date meteorologice, condiții de drum, lucrări de întreținere prelungite) ci și informații asupra accidentelor sau altor evenimente la zi. În funcție de volumul informațiilor avute la dispoziție, lungimea mesajului expediat drept răspuns, poate conține cel mult 320 de caractere (2 SMS).

SERVICIILE PRESTATE DE BIROURILE DE RELAȚII CU CLIENȚII

În cazul în care:

- v-ați vândut autovehiculul și doriți să solicitați validarea dreptului de utilizare a drumurilor valabile pentru autovehiculul cel vechi pentru autovehiculul cel nou;
 - ați schimbat numărul de înmatriculare a vehicului dvs. și doriți să solicitați revalidarea dreptului de utilizare a drumurilor, care fusese valabil pentru nr. de înmatriculare cel vechi;
 - vi s-a furat autovehiculul sau vi s-a avanțat carnet și doriți să solicitați validarea dreptului de utilizare a drumurilor valabil pentru vehiculul cel vechi pentru unul nou sau pentru un alt vehicul;
 - ați indicat categoria de preț în mod eronat și doriți corectarea ei;
 - ați indicat numărul de înmatriculare în mod eronat și doriți corectarea lui (până la o diferență de max. 2 caractere);
 - ați pierdut tichetul de control sau mesajul de conți mrire;
 - ați cumpărat mai multe drepturi pe aceeași perioadă pe un anumit număr de înmatriculare;
- puteți obține informații asupra regulilor de procedură aplicate în asemenea cazuri pe website-ul nostru (www.autopolya.hu), sau puteți apăla numărul nostru telefonic albastru cu taxare locală, sau vă puteți interesa la birourile noastre de relații cu clienții!

INFORMAȚII

CALL CENTER: 06-40-40-50-60 (Numărul poate apăla numai din Ungaria cu tarif local)

e-mail: ugyf@autopolya.hu



Știri de ultimă oră despre autostrăzi la radio Danubius în e care oră. Descărcați radio și aplicați funcția TFTP și nu veți scăpa nică o informație...



Puteți asculta în mod regulat informații la e asupra condițiilor de traic și la posturile și frecvențele de radio indicate pe ai șajele de-a lungul autostrăzilor:
Budapesta și împrejurări: Klub Rádío FM 95.3 și InfoRádío FM 95.8
Pe autostrada M1: Rádío Rádío FM 97.8 și EMC Rádío FM 103.1
Pe autostrada M3: Duna Rádío FM 101.7 și Gopa Rádío FM 96.3
Pe autostrada M7: Fehérvár Rádío FM 94.5



BIROURI RELAȚII CU CLIENȚII

Autostradă	Km	Localitate	Locație	* Partea carosabilă	Program de lucru		
					L.-M., J.-V.	Miercuri	S.-D.
M1/M7	9	Budárs	Loc de odihnă	dreapta	7-19	7-19	8-16
M1	158	Lajta	Loc de odihnă	stânga	8-16	10-18	-
M3	12	Budapest	Loc de odihnă	dreapta	0-24	0-24	0-24
M30	6	Emód	Birou tehnic (inginerie)	stânga	8-16	10-18	-
M35	24	Hajdúóbszórnyé	Birou tehnic (inginerie)	dreapta	8-16	10-18	-
M5	67	Lajosmizse	Loc de odihnă	dreapta	8-16	10-18	-
M5	159	Szeged	Str. Damjanich 28.	stânga	8-16	10-18	-
M6	67	Dunajváros	Placétri (Plata)	stânga	8-16	10-18	-
M7	59	Székéshéhvár	Loc de odihnă	dreapta	8-16	10-18	-
M7	150	Fonyód	Birou tehnic (inginerie)	dreapta	8-16	10-18	-

*partea dreaptă dinșpre Budapesta, partea stângă: șpre Budapesta

REȚEAUA DE DRUMURI CU TAXĂ A UNGARIEI



Legendă

- Secțiune predată până la data de 01.01.2008.
- Drumurile fără taxă pentru categoriile de pret D1, D2, D3, D4
- Drumurile fără taxă pentru categoriile de pret D1, D2, D3, D4
- Autostrăzi cu taxă pentru categoriile de pret D1, D2, D3, D4
- Autostrăzi cu taxă pentru categoriile de pret D1, D2, D3, D4
- Tronsoane de autostrăzi de taxă pentru categoriile de pret D1, D2, D3, D4
- în afara autostrăzilor - pentru categoriile de taxă D3 și D4
- Secțiunile de drum de circulație rapidă, care va fi predată până în data de 31. decembrie 2008.
- Puncte de frontieră

VĂ DORIM DRUM BUN ȘI O CĂLĂTORIE FĂRĂ ACCIDENTE!

TÂRG INTERNAȚIONAL IRAK

AMBASADA REPUBLICII TURCIA Biroul Consilierului Comercial

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

Tel: +40 21 212 80 02
Fax: +40 21 211 22 23

No.455

Data: 09.03.2009

Catre, ASOCIAȚIA NAȚIONALĂ A IMPORTATORILOR ȘI EXPORTATORILOR DIN DIN ROMANIA

Ambasada R.Turcia la București, Biroul Consilierului Comercial are onoarea să vă comunice prin prezenta ca în perioada 21-24 mai 2009 în Turcia, la Gaziantep, se va organiza "Targul Internațional Irak-edția a IV-a", organizat de SC FORUM FUARCILIK (<http://www.forumfair.com>), profilul targului fiind prezentat in anexa.

Organizatorul targului este Hannover-Messe International Istanbul Ltd. ale carei date de contact se afla mai jos.

Avem rugaminta sa comunicati firmelor romanesti interesate de aceste evenimente.

Cu stima,

Necati YILMAZ
Prin Consilier Comercial

Mr. Eren Balamir
International Marketing Supervisor
Forum Fairs & Promotions Co.Inc.
1331.Sok (76.Sk) No:4
TR-06460 A.Düvelci-Atikara / TURKEY
Phone :+90 312 473 60 00(Pbx) Ext:127
Fax :+90 312 473 60 10
Mobile: +90 533 310 33 09

eren@forumfair.com / www.forumfair.com
eren@forumfair.com.tr / www.forumfair.com.tr
TURKEY HOSTS THE IRAQ INTERNATIONAL FAIR ONCE MORE...

IRAQ INTERNATIONAL FAIR IS THE ONLY FAIR AUTHORIZED TO BE ORGANIZED IN
AND THIS COUNTRY BY IRAQI GOVERNMENT...

WITH THE SUPPORT OF IRAQI MINISTRY OF TRADE...

4th IRAQ INTERNATIONAL FAIR / 21st May - 24th May 2009
MIDDLE EAST EXHIBITION CENTER / GAZIANTEP - TURKEY
www.iraqinternationalfair.com

Previous Exhibition Report

Exhibitors	: 758
International Exhibitors	: 224
Total Area	: 25.494 sqm
Visitors	: 32.100
International Visitors	: 4056
Directly Exhibiting Countries	: 20

4th IRAQ INTERNATIONAL BUILDING AND CONSTRUCTION FAIR

Construction machinery, contracting and engineering services; construction material, building material, telecommunication equipment, utility poles, transmission lines, lighting elements, cables, generators, power transmission systems, lamp holder and current keys, fuse, jacks, plugs, oil-natural oil industrial equipment, stone and stone technologies, railway material, environment technologies and equipment and park and garden furniture.

4th IRAQ INTERNATIONAL AGRICULTURE, FOOD&FOOD TECHNOLOGIES FAIR

Food legumes, cereals, flour, toronzo paste, tea, sugar, candies, frozen food, biscuits, chocolate, oil, margarine, yeast, spices, dry and dried fruits, nuts, alcoholic and nonalcoholic drinks, packaging machinery, food machinery, agricultural machinery and equipment, grinding machinery, cooling machinery, freezing machinery, irrigation machinery and equipment, greenhouse equipments, animal production machinery and animal husbandry machinery.

4th IRAQ INTERNATIONAL GENERAL TRADE AND INDUSTRIAL PRODUCTS FAIR

Clothes for women, men, children and babies, socks, underwear, pajamas, nightgowns, morning gowns, uniforms, wedding gowns for brides and bridegrooms, shoes, slippers, sandals, belts, scarps, leather products, bags, home textiles, house and office furniture and accessories, carpets, rugs, small appliances, white goods, household equipment, deep freezers, bathroom and kitchen accessories, medical devices, orthopedic devices and prosthesis, medical material, hospital equipment, ambulances, operation devices and tools and operation room equipment, emergency and intensive care equipment, dialysis machinery, physiotherapy, rehabilitation tools and equipments, soap, detergent, hygienic products, miscellaneous cosmetics, electronic material (TV, video player, audio system), computers and computer equipment, telephones and telephone centrals, mobile phones and accessories, security systems, software, information technology and consultancy.

PARTICIPATION FEE: Main Building

Shell Scheme Stand : 200 USD + VAT (R18)

Raw Space : 180 USD + VAT (R18)

Minimum participation have to be 9 sqm

Outdoor

Raw Space : 60 USD + VAT (R18)

Minimum participation have to be 50 sqm

In case of any further questions, please do not hesitate to contact with Mr. Eren BALAMIR, +90 312 473 60 00 / 127 Ext. eren@forumfair.com

LINK-URI UTILE

- MTI - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii - <http://www.mt.ro/>
- CNADNR - Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - <http://www.cnadnr.ro/>
- RAR - Registrul Auto Român - <http://www.rarom.ro/>
- ARR - Autoritatea Rutieră Română - <http://www.arr.ro/>
- IGCTI - Inspectoratul General pentru Comunicații și Tehnologia Informației - Sistemul Informatic pentru Atribuirea Electronică (SIAE) - <https://www.autorizatiiauto.ro/AutorizatiiTir/>
Harta Europei cu calculator distanțe - <http://route2.tiscover.com/route/names1.asp?lang=en>
- România - Starea drumurilor naționale - <http://www.andnet.ro:6060/itn/and.asp>
- Poliția Română - Info trafic - http://www.politiaromana.ro/prima_pagina/index.aspx
- CNPR - Confederația Națională a Patronatului Român - <http://www.cnpr.org.ro/>
- ACPR - Alianța Confederațiilor Patronale din România - <http://www.acpr.ro/nou/>



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

UNTRR propune operatorilor intereșai o ofertă de AUTOCARE TURISTICE (V8 – 35 locuri, V90 – 41 locuri, V92 - 49 locuri) și AUTOBUZE TRANSPORT URBAN (B8 – 48 locuri, B90 – 60 locuri, B92 – 80 locuri) din gama HIGER, cu un design de ultimă generație, 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, servicii 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 și <http://higer.untrr.ro>

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

CORNEL IORDACHE

Telefon mobil: 0724.044.719,

e-mail: cornel.iordache@untrr.ro

VIOREL MIRCESCU

Telefon mobil: 0720 999 200,

e-mail: viorel.mircescu@untrr.ro

e-mail: higer@untrr.ro

web: higer.untrr.ro



ROVINIETĂ prin



UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR
RŪTIERI DIN ROMÂNIA



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

4€



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

7€



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

9€



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

11€



Model matcă pentru
autoturisme

3€



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

6€



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

20€



Model matcă pentru
autoturisme

7€



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

35€



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

45€



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

55€



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

16€





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

52€



Model matcă pentru autoturisme

28€



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

96€



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

320€



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

560€



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

91€



Model matcă pentru vehicule de transport marfă cu $\text{MTMA} \geq 12,0\text{ t}$, cu maximum 3 axe (inclusiv)

720€



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

1.210€



Model matcă pentru vehicule de transport marfă cu $\text{MTMA} \geq 12,0\text{ t}$, cu maximum 3 axe (inclusiv)

117€



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

143€



AMENZI APLICABILE UTILIZATORILOR ÎN CAZUL LIPSEI ROVINIETEI VALABILE

TIPUL VEHICULULUI	Cuantumul amenzii contravenționale (lei)	
	minim	maxim
A. autoturisme	500	1.000
B. vehicule de transport marfă cu $0,0t < MTMA \leq 3,5t$	1.500	2.500
C. a) vehicule de transport marfă cu $3,5t < MTMA \leq 7,5t$ b) vehicule de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto) și maxim 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)	2.500	3.500
D. a) vehicule de transport marfă cu $7,5t < MTMA < 12,0t$ b) vehicule de transport persoane cu mai mult de 23 de locuri pe scaune (inclusiv conducătorul auto)	3.500	4.500
E. vehicule de transport marfă cu $MTMA \geq 12,0t$, cu maxim 3 axe (inclusiv)	4.500	6.000
F. vehicule de transport marfă cu $MTMA \geq 12,0t$, cu minimum 4 axe (inclusiv)	6.000	9.000

MTMA = Masa Totală Maximă Autorizată

PUNCTE DE DISTRIBUȚIE - Birouri UNTRR

Arad

Str. Prunului nr. 66;
C.P. 310214
0720-999.231, 0728-979.255,
0257-254.384
arad@untrr.ro

Deva

Str. 22 Decembrie, bl. 6, ap. 29,
parter; C.P. 330167
0720-999.240, 0720-999.205,
0254-235.229
deva@untrr.ro

Pitești

Cartier Popa Șapcă, str. Sf. Vineri,
bl. P16, sc. B, ap. 2, parter
0720-999.230, 0720-999.209,
0248610.054, pitești@untrr.ro

Suceava

Str. Ștefan cel Mare, nr. 47,
bl. A1, sc. A, ap. 2
0720-999.248, 0720-999.233,
0230-520.191
suceava@untrr.ro

București

Str. Ienăchiță Văcărescu 60,
sect. 4, C.P. 040157
0720-999.256, 021-366.77.88,
021-335.65.38
office@untrr.ro

Iași

Str. Străpungerii Silvestru 30,
bl. T2, sc. E, ap. 2, parter
0720-999.242, 0232-278.140
iasi@untrr.ro

Satu Mare

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

Târgu Mureș

Str. Călărașilor nr. 77; C.P. 540320
0720-999.244, 0720-999.226,
0265-217.899
mures@untrr.ro

Cluj

Str. Traian nr. 48; C.P. 400046
0720-999.250, 0264-593.330
cluj@untrr.ro

Oradea

Șos. Borsului nr. 53
0720-999.259, 0259-316.391
oradea@untrr.ro

Sibiu

Str. Cojocarilor, nr. 2; C.P. 550177
0720-999.246, 0720-999.257,
0269-223.130
sibiu@untrr.ro

Timișoara

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

INFO UTILE

1. SLOVACIA

Limitări de viteză (km/h)

- În localități

A = drumuri obișnuite

B = drumuri urban

- În afara localităților

C = drumuri obișnuite

D = autostrăzi

	A	B	C	D
Autovehicule cu greutatea totală ≤ 3,5 t	50	90	90	130
Autocare	50	90	90	90
Autocare cu o remorcă > 350 kg	50	90	90	100
Alte autovehicule	50	90	90	90

Sursa: CESMAD SLOVACIA, martie 2009

2. PORTUGALIA

Greutăți și dimensiuni maxim autorizate.

Înălțime:

Transportul de containere ISO 45' 4,60 m¹⁾

Autovehicul pentru transport de mașini 4,60 m

Lățime:

-vehicul motor/remorcă 2,55 m

-vehicul frigorific 2,60 m

Lungime:

- vehicul motor 12,00 m

- remorcă 12,00 m

- vehicul articulat 16,50 m

- tren rutier 18,75 m

- autovehicul pentru transport

autoturisme (încărcat) 20,55 m²⁾

- autovehicul cu avan-tren și o semiremorcă
pentru transportul 25,25 m³⁾ de lemne

Greutate pe axă:

- axa simplă 10 t

- axa motoare 12 t

- axa tandem a unui vehicul cu motor, cu o distanță între

axe de:

• mai puțin de 1,00 m 12 t

• 1,00 m până la 1,29 m 17 t

• 1,30 m până la 1,79 m 19 t

• 1,80 m sau mai mult 20 t

- axa tridem, cu o distanță între axele extreme ale tridemului de:

• mai puțin 2,60 m 21 t

• 2,60 m sau mai mult 24 t

Greutăți maxime autorizate

- vehicul motor

• cu 2 axe 19 t

• cu 3 axe 26 t

• cu 4 axe 32 t

- remorca

• cu 1 axă 10 t

• cu 2 axe 18 t

• cu 3 axe 24 t

- vehicul articulat

• cu 3 axe 29 t

• cu 4 axe (2+2) 38 t

• cu 5/6 axe (2+3,3+2/3) 40 t

• cu 5/6 axe (3+2/3), pentru transport de containere
ISO 40' 44 t

- tren rutier

• cu 3 axe 29 t

• cu 4 axe (2+2) 37 t

• cu 5/6 axe (2+3, 3+2/3) 40 t

• cu 5/6 axe pentru transportul containerelor

ISO 40' 44 t

Autovehicule cu un avan-tren și o semiremorcă

• cu 5/6 axe pentru transportul lemnului 60 t³⁾

1) Vehicule care transportă containere standardizate ISO care nu depășesc 45', ancorate corespunzător printr-un sistem standardizat, nedepășind platforma în lungime și lățime, echipate cu o platformă pentru încărcare.

2) Inclusiv o depasire a încărcăturii de 1,80 m în spatele vehiculului. Depasirea în fața vehiculului este interzisă

3) Deși sunt din punct de vedere tehnic destinate în acest scop, aceste autovehicule trebuie să poarte mențiunea acestei caracteristici în documentele de înmatriculare, precum și să fie echipate cu un sistem de frânare ABS.

În plus, semiremorcile trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- distanța maximă dintre axele pivotului de atelaj al semiremorcii și spatele semiremorcii nu trebuie să depășească 12 m;

- distanța măsurată orizontal între axa maximumului pivotului de atelaj și un punct oarecare din fața semiremorcii nu trebuie să depășească 2,04 m.

SURSA: ANTRAM, Februarie 2009

3. AUSTRIA

AIISO, Asociația transportatorilor rutieri din Austria, ne informează că, din cauza lucrărilor de pe autostrada A12, ieșirea Innsbruck vest, direcția Grgenz, este închisă camioanelor mai mari de 3,5 tone. O deviere va fi indicată. Lucrările ar trebui să dureze până pe 3 iulie 2009.

4. SERBIA – taxe rutiere

POSEBNA NAKNADA ZA UPOTREBU JAVNOG PUTA (PUTARINA)

važi od: 20. februara 2009. god. u 07:00 h

BEOGRAD								
domaća vozila (DIN)				Deonica: Beograd - Niš	inostrana vozila (EUR)			
I	II	III	IV	NAPLATNA STANICA	VI	VII	VIII	IX CAMION REMORCA SAU SEMI REMORCA
10	50	100	190	TRANŠPED				2,04
10	70	140	290	VRČIN				3,11
90	140	280	570	MALI POŽAREVAC				6,12
110	170	340	690	UMČARI				7,41
130	200	400	810	VODANj				8,70
150	230	460	920	KOLARI				9,88
170	260	520	1.040	SMEDEREVO				11,17
180	270	540	1.080	POŽAREVAC				11,60
270	410	810	1.630	VELIKA PLANA				17,51
310	470	930	1.870	MARKOVAC				20,08
330	500	1.000	2.010	LAPOVO				21,59
350	520	1.040	2.090	BATOČINA				22,45
410	630	1.250	2.500	JAGODINA				26,85
460	690	1.370	2.760	ĆUPRIJA				29,64
490	740	1.480	2.970	PARAČIN				31,90
530	800	1.600	3.210	POJATE				34,47
580	870	1.730	3.470	RAŽANj				37,27
640	970	1.920	3.860	ALEKSINAČKI RUDNICI				41,46
660	990	1.970	3.960	ALEKSINAC				42,53
730	1.100	2.190	4.390	NIŠ				47,15

ŠIMANOVCi								
domaća vozila (DIN)				Deonica: Beograd - Niš	inostrana vozila (EUR)			
I	II	III	IV	NAPLATNA STANICA	VI	VII	VIII	IX CAMION REMORCA SAU SEMI REMORCA
70	100	200	400	PEĆINCI				4.30
120	180	350	700	RUMA				7.52
170	260	500	1.000	SREMSKA MITROVICA				10.74
250	390	760	1.520	KUZMIN				16.32
310	470	920	1.840	ADAŠEVCI- MOROVIĆ				19.76
340	520	1.030	2.050	ŠID				22.02

domaća vozila (DIN)				Deonica: Beograd - Niš	inostrana vozila (EUR)			
I	II	III	IV	NAPLATNA STANICA	VI	VII	VIII	IX CAMION REMORCA SAU SEMI REMORCA
240	350	710	1.420	STARA PAZOVA, INĐIJA, BEŠKA				15.25

domača vozila (DIN)				Deonica: Beograd - Niš	inostrana vozila (EUR)			
I	II	III	IV	NAPLATNA STANICA	VI	VII	VIII	IX
330	500	990	1.980	SIRIG, ZMAJEVO, VRBAS				CAMION REMORCA SAU SEMIREMORCA 21.26

domača vozila (DIN)				Deonica: Beograd - Niš	inostrana vozila (EUR)			
I	II	III	IV	NAPLATNA STANICA	VI	VII	VIII	IX
190	280	570	1.130	DOLJEVAC, DOLJ. SELO, BRESTOVAC				CAMION REMORCA SAU SEMI REMORCA 12.14

5. UNGARIA

După o fază experimentală (din martie 2008), începând cu 1 aprilie 2009 interdicția de depășire pentru camioane va fi extinsă în Ungaria.

Interdicția va intra în vigoare la km 116,5 pe autostrăzile M1, M3 și M7.

Noile tronsoane unde va intra în vigoare interdicția de depășire începând cu 1 aprilie 2009:

Pe M1: la următorul tronson în ambele direcții:

- Km 17,2 – 53,5 (km 33,6)

Pe M3: la următorul tronson în ambele direcții:

- Km 26,6 – 10,2 (km 16,4)

Pe M7:

- Tronsonul de la intersecția M1/M7 cu intersecția Puztazámor – Sósút (de la Budapesta) și

- Tronsonul de la sensul giratoriu M7 Székesfehérvár între km 57 și 64 (din direcția Budapesta)

Interdicția de depășire a fost deja introdusă pe următoarele tronsoane în martie 2008:

1.) M1 (dinspre Budapesta) între 53,5 km – 41,25 km, (lungime: 12,25 km)

2.) M1 (spre Budapesta) între 39,9 km – 35,45 km (lungime: 4,45 km)

3.) M1 (spre Budapesta) între 34,1 km – 17,20 km (lungime: 16,9 km)

4.) M3 (spre Budapesta) între 26,6 km – 10,20 km (lungime: 16,4 km)

Interdicțiile de depășire sunt indicate prin panouri și se aplică autovehiculelor de transport marfă de peste 3,5 tone.

Depășirea vehiculelor cu 2 roți este permisă.

6. SLOVACIA

Transport marfă

Începând cu 1 februarie 2009, este interzis camioanelor, precum și vehiculelor de transport combinate cu o MMA mai mare de 7,5 t să efectueze depășiri pe autostrăzi și drumuri expres.

Transport pasageri

De asemenea, tot începând cu această dată, este interzis autovehiculelor cu o MMA mai mare de 7,5 t și mai mult de 8 locuri (fără locul șoferului) să efectueze depășiri pe autostrăzi și drumuri expres.

Sursa: CESMAD Slovacia, 2009

7. VALCEA - INFOTRAFIC

Circulația pe DN 7, la km 206, în apropierea localității vâlcene Brezoi, se desfășoară numai pe un sens din cauza unor lucrări de consolidare a versanților, lucrare care va dura maxim o lună. Această intervenție pentru protecția versanților face parte dintr-o amplă acțiune care va include alte 22 de puncte aflate pe Valea Oltului care urmează să fie consolidate până la sfârșitul acestui an. (ANA MARIA CARSTEA - FLUX)



PARTENERIAT UNTRR - MOL

Membrii UNTRR pot cumpăra din rețeaua Mol România carburanți la un preț special, mai mic decât prețul afișat la pompă, pe baza cardurilor de carburanți MOL Gold și Siver, în condiții avantajoase.



„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 pentru a fi publicate în cadrul rubricii „Drumurile noastre toate!”

Noutăți legislative

1. Proiecte legislative europene: CARTA VERDE a Comisiei Europene privind revizuirea politicii TEN-T: CĂTRE O REȚEA TRANSEUROPEANĂ DE TRANSPORT MAI BINE INTEGRATĂ ÎN SLUJBA POLITICII COMUNE ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR.

În data de 4 februarie 2009, Comisia Europeană a prezentat Carta Verde privind viitorul politicii europene în domeniul rețelelor trans-europene de transport (TEN-T) [COM(2009) 44 final], lansând totodată și un amplu proces de **consultare publică** pe această temă. Procesul de consultare publică este deschis până la data de **30 aprilie 2009**.

Textul proiectului legislativ european poate fi consultat pe site-ul UNTRR, la secțiunea Proiecte Legislative/Uniunea Europeană.

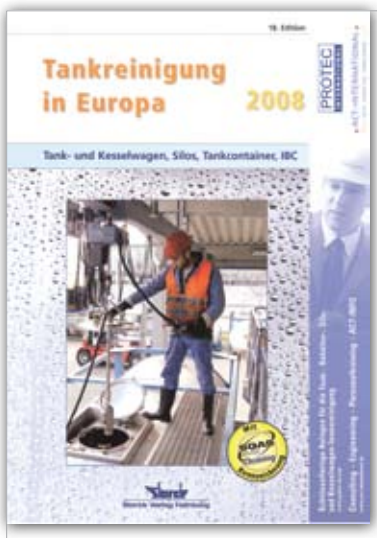
2. ORDIN nr. 1 din 25 februarie 2009 privind abrogarea Ordinului ministrului administrației și internelor nr. 820/2005 pentru stabilirea documentelor și a cuantumului sumei minime în valută pe care cetățenii români trebuie să le dețină la ieșirea din țară, când călătoresc în statele membre ale Uniunii Europene sau în alte state pentru care nu este necesară viza de intrare

Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Textul integral se găsește pe site-ul UNTRR la rubrica Legislație - Vamă

Publicații UNTRR

Ghid al Pictogramelor Tabografului Digital și al Rapoartelor Imprintate



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

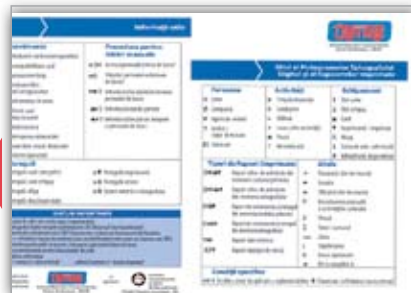
Pliante și stickere pregătite cu sprijinul Asociației Transportatorilor de Marfă din Marea Britanie (FTA), prezentând sintetic și explicit principalele cerințe ale reglementărilor sociale europene, pentru o mai bună informare și reamintire a conducătorilor auto:

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

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

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

* Sticker-ul "Lista zilnică de verificare a vehiculului";



Reguli privind orele de conducere ale șoferilor în UE



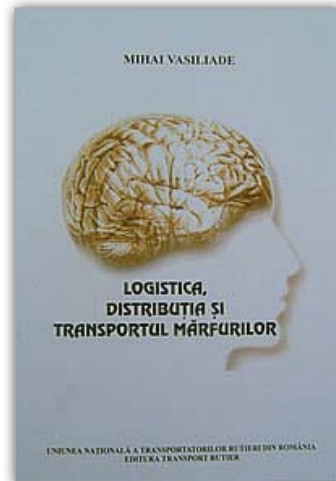
Linii directoare IRU în materie de siguranță pentru transportul de persoane: un ghid util destinat transportatorilor și șoferilor de autobuze, autocare și taxiuri, cuprinzând recomandări și instrucțiuni voluntare în materie de siguranță rutieră și securitate a șoferilor, pasagerilor și vehiculului, adoptate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



Autobuzele în slujba transportului public rutier și turistic



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



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

Publicații UNTRR



Fișa de securitate a șoferului de taxi



Fișa de securitate a șoferului de autocar



Fișa de securitate a șoferului de camion



Fișa de securitate a șoferului profesionist pentru circulația prin tuneluri

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

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

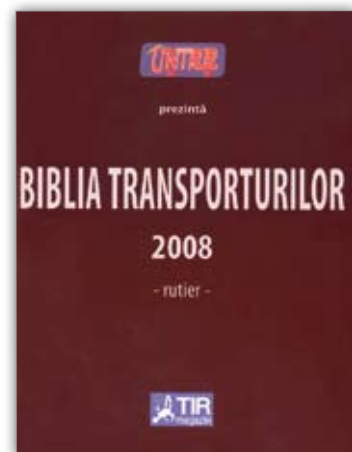
• Broșura IRU "Știați că? - date despre transportul rutier și petrol", oferind informații deosebit de interesante cu privire la consumul de petrol și eficiența noilor tehnologii, alternativa bio-combustibililor, dimensiunea taxelor guvernamentale în prețul motorinei, rolul transporturilor rutiere într-o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



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



• Biblia Transporturilor 2008: peste 1000 de pagini cu texte legislative, oferind o colecție completă de legislație specifică transporturilor rutiere, pregătită și promovată în parteneriat de către UNTRR, cu sprijinul Ministerului Transporturilor, domnul Ludovic Orban. Prețul publicației este de 99 RON (TVA inclus), UNTRR asigurând gratuit membrilor săi expedierea postală. Poate fi comandată acum la sediul UNTRR din București și la birourile UNTRR din țară. Prețul publicației este de 99 RON (TVA inclus), UNTRR asigurând membrilor săi expedierea postală gratuită.



Harta Europa
pliată



Diagrama
tahograf,
Kienzle



Diagrama
tahograf,
Siemens VDO

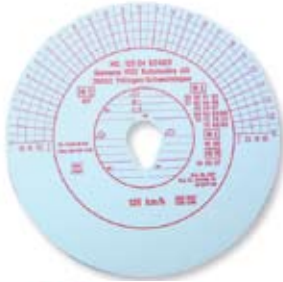


Diagrama
tahograf,
Siemens VDO



Stingător
auto



Triunghi
reflectorizant

Benzi
reflectorizante



Trusa
sanitară

Suport număr



Vestă
reflectorizantă



Chingă
fixare marfă





Acum și on line - <http://magazin.untrr.ro/> Pot fi comandate și livrate prin curier în orice punct din țară



PRODUSE SPECIFICE TRANSPORTULUI - COMERCIALIZATE DE UNTRR

NR. CRT.	DENUMIRE	U/M	Preț de vânzare		Prețuri speciale pentru membrii UNTRR cu cotizația la zi	
			PRET RON VANZARE CU TVA	PRET RON VANZARE CU TVA	PRET RON VANZARE FARA TVA	PRET RON VANZARE CU TVA
1	BENZI REFLECTORIZANTE ALBE *)	m		2,55 euro pt rigid 2,75 euro pt prelata		2,50 euro pt rigid 2,70 euro pt prelata
2	BENZI REFLECTORIZANTE GALBENE *)	m				
3	BIBLIA TRANSPORTURILOR 2008	BUC	86.55	103.00	83.19	99.00
4	BROSURA-TIMPI DE CONDUCERE SI DE ODIHNA	BUC	5.04	6.00	4.20	5.00
5	BROSURA -STATII CURATARE CISTERNE TRANSPORT ADR	BUC	26.89	32.00	25.21	30.00
6	CERTIFICAT DE AGREERE	BUC	2.10	2.50	1.68	2.00
7	CHINGA FIX MARFA 5T/10M	BUC	58.82	70.00	56.30	67.00
8	CHINGA FIX MARFA 5T/12M	BUC	65.55	78.00	63.03	75.00
9	CONVENTIE CMR	CARTE	2.10	2.50	1.68	2.00
10	CONVENTIE TIR	CARTE	8.40	10.00	8.40	10.00
11	DIAGrame TAHOGRaf HAUG 125 km/h	CUTIE / 100 FILE	16.81	20.00	15.97	19.00
12	DIAGrame TAHOGRaf HAUG 140 km/h	CUTIE / 100 FILE	26.05	31.00	24.37	29.00
13	DIAGrame TAHOGRaf HAUG 180 km/h	CUTIE / 100 FILE	26.05	31.00	24.37	29.00
14	DIAGrame TAHOGRaf HAUG DE VAcANTA	CUTIE / 100 FILE	65.55	78.00	63.03	75.00
15	FOI PARCURS INTERN	CARNET / 100 FILE	8.40	10.00	8.40	10.00
16	FOI PARCURS EXTERN	CARNET / 100 FILE	8.40	10.00	8.40	10.00
17	HARTA PERETE	BUC	21.01	25.00	21.01	25.00
18	HARTA EUROPA PLIATA	BUC	9.24	11.00	8.40	10.00
19	HARTA ROMANIA PLIATA	BUC	9.24	11.00	8.40	10.00
20	PLACI IDENTIFICARE VEHICUL LUNG	SET	96.64	115.00	92.44	110.00
21	PLACI IDENTIFICARE VEHICUL SCURT	SET	71.43	85.00	69.75	83.00
22	PLACI TIR MICI 200*250	SET	29.41	35.00	26.89	32.00
23	PLACI TIR 400*565	SET	40.34	48.00	37.82	45.00
24	ROLE - TAHOGRaf DIGITAl HAUG	3BUC/CUTIE	25.21	30.00	21.01	25.00
25	ROLE - TAHOGRaf DIGITAl DAKO	3BUC/CUTIE	21.01	25.00	17.65	21.00
26	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) - 6 FOI/ SET	CARNET DE 10 SETURI	8.40	10.00	7.14	8.50
27	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) - 3 FOI/ SET	CARNET DE 20 SETURI	8.40	10.00	7.14	8.50
28	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) UNIVERSALĂ	CARNET 50 FOI	10.08	12.00	9.24	11.00
29	SUPORT NUMAR	BUC	3.78	4.50	3.36	4.00
30	TRIUNGHI REFLECTORIZANT	BUC	21.01	25.00	18.49	22.00
31	TRUSA ADR**	BUC	672.27	800.00	663.87	790.00
32	TRUSA SANITARA	BUC	37.82	45.00	32.77	39.00
33	VESTA FLUORESCENTA	BUC	14.29	17.00	12.61	15.00

*) 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

NOUȚATI: PREȚURI SPECIALE LA TOATE PRODUSELE, 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.**

Indici IRU

Indicatori transport rutier pentru Franța

	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim.I		2009 – Trim. II		2010 – Trim.II	
Index	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	365,4	125,4	458,1	123,9	452,8
PIB (\$ Miliard)	100,0	298,6	133,7	399,2	133,5	398,6
Înmatriculare Camion (Numarul Înmatriculării)	100,00	13125	96,2	12624	95,1	12487

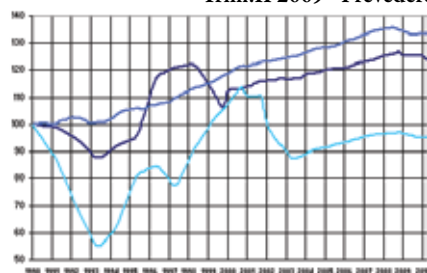
Indicatori transport rutier pentru Grecia

	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim.I		2009 – Trim. II		2010 – Trim.II	
Index	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100	47,0	122,6	57,7	121,2	57,0
PIB (\$ Miliard)	100	16,7	154,3	25,8	154,0	25,8
Înmatriculare Camion (Numarul Înmatriculării)	100	138	438,69	607	433,89	601

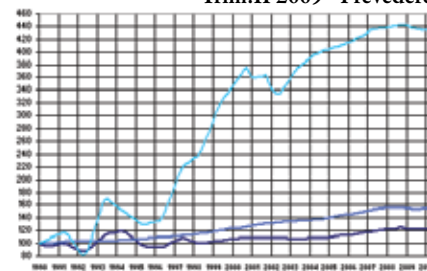
Indicatori transport rutier pentru Italia

	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim.I		2009 – Trim. II		2010 – Trim.II	
Index	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100	225,7	139,5	31,0	137,5	310,4
PIB (\$ Miliard)	100	273,5	119,7	327,4	118,8	325,0
Înmatriculare Camion (Numarul Înmatriculării)	100	9319	99,45	9268	98,16	9148

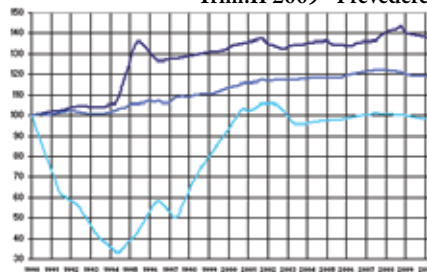
Trim.II 2009 - Prevedere



Trim.II 2009 - Prevedere



Trim.II 2009 - Prevedere



Statistici România

Înmatriculări noi de vehicule rutiere pentru transportul mărfurilor, 2008

Vehicule noi înmatriculate în anul 2008	Număr
Autocamioane (autoutilitare și autospecializate)	68988
Din total, autocamioane după încărcătura utilă:	14813
Până la 1,49 tone	54175
De 1,5 tone și peste	
Din total, autocamioane după tipul de energie utilizată:	
Benzină	3491
Motorină	65495
Electricitate	-
Alte surse	2
Autotractoare și autoremorchere – total	302
Din total, autotractoare și autoremorchere noi, după tipul de enrgie utilizată:	
Benzină	-

Motorină	302
Electricitate	-
Alte surse	-
Semiremorci – total	10151
Remorci – total	14953
Vehicule rutiere pentru scopuri speciale	3777
Alte vehicule rutiere pentru transportul mărfurilor	70

Înmatriculări noi de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor, 2008

Vehicule noi înmatriculate în anul 2008	Număr
Autocare, autobuze și microbuze	7263
Din total, autocare, autobuze, microbuze, pe tipuri de energie utilizată:	
Benzină	3
Motorină	7260
Electricitate	
Alte surse	-

Sursa: Institutul Național de Statistică

Prețul litrului de motorină la pompă 23 martie 2009 (în euro)

Evoluția principalelor valute 13 februarie - 13 martie 2009

Țara	Preț fără taxe	Accize	Preț fără TVA	% taxe specifice	TVA	Valoarea TVA	Preț cu toate taxele incluse	% (Accize + TVA)	Indice al prețului fără TVA (Franța = 100)
GERMANIA	0.3659	0.4704	0.8363	56.2%	19.0%	0.159	0.9952	63.2%	106.73
AUSTRIA	0.3611	0.3864	0.7475	51.7%	20.0%	0.150	0.8970	59.7%	95.39
BELGIA	0.4091	0.3529	0.7620	46.3%	21.0%	0.160	0.9220	55.6%	97.24
BULGARIA	0.3446	0.3068	0.6514	47.1%	20.0%	0.130	0.7817	55.9%	83.13
CIPRU	0.4159	0.2557	0.6716	38.1%	15.0%	0.101	0.7723	46.2%	85.70
DANEMARCA	0.4163	0.3825	0.7989	47.9%	25.0%	0.200	0.9986	58.3%	101.95
SPANIA	0.4104	0.3113	0.7217	43.1%	16.0%	0.115	0.8372	51.0%	92.10
ESTONIA	0.3546	0.3301	0.6847	48.2%	18.0%	0.123	0.8080	56.1%	87.38
FINLANDA	0.4333	0.3301	0.7634	43.2%	22.0%	0.168	0.9313	53.5%	97.42
FRANȚA	0.3557	0.4279	0.7836	54.6%	19.6%	0.154	0.9372	62.0%	100.00
GRECIA	0.4522	0.3090	0.7612	40.6%	19.0%	0.145	0.9058	50.1%	97.14
UNGARIA	0.3987	0.2963	0.6950	42.6%	20.0%	0.139	0.8340	52.2%	88.69
IRLANDA	0.4311	0.3681	0.7992	46.1%	21.0%	0.168	0.9670	55.4%	101.99
ITALIA	0.4324	0.4230	0.8554	49.4%	20.0%	0.171	1.0265	57.9%	109.16
LETONIA	0.3972	0.3310	0.7281	45.5%	21.0%	0.153	0.8810	54.9%	92.92
LITUANIA	0.3736	0.3302	0.7038	46.9%	19.0%	0.134	0.8375	55.4%	89.82
LUXEMBURG	0.3788	0.3020	0.6808	44.4%	15.0%	0.102	0.7829	51.6%	86.88
MALTA	0.4642	0.3324	0.7966	41.7%	18.0%	0.143	0.9400	50.6%	101.66
OLANDA	0.3935	0.4132	0.8067	51.2%	19.0%	0.153	0.9600	59.0%	102.95
POLONIA	0.3735	0.2464	0.6198	39.7%	22.0%	0.136	0.756	50.6%	79.10
PORTUGALIA	0.4119	0.3644	0.7763	46.9%	20.0%	0.155	0.932	55.8%	99.06
CEHIA	0.4101	0.3497	0.7598	46.0%	19.0%	0.144	0.904	54.6%	96.96
ROMÂNIA	0.4046	0.2477	0.6524	38.0%	19.0%	0.124	0.776	47.9%	83.25
REGATUL UNIT	0.3679	0.5962	0.9641	61.8%	15.0%	0.145	1.109	66.8%	123.03
SLOVACIA	0.4002	0.4813	0.8815	54.6%	19.0%	0.167	1.049	61.8%	112.49
SLOVENIA	0.3527	0.4020	0.7547	53.3%	20.0%	0.151	0.906	61.1%	96.30
SUEDIA	0.3768	0.3897	0.7664	50.8%	25.0%	0.192	0.958	60.7%	97.81

DATA	EUR	USD	CHF	EUR/USD	EUR/CHF
13.feb.2009	4.2975	3.3314	2.8727	1.2900	1.4960
16.feb.2009	4.3119	3.3735	2.89	1.2782	1.4920
17.feb.2009	4.3096	3.4094	2.9115	1.2640	1.4802
18.feb.2009	4.295	3.4146	2.9073	1.2578	1.4773
19.feb.2009	4.2637	3.3657	2.8557	1.2668	1.4930
20.feb.2009	4.2797	3.3921	2.8599	1.2617	1.4965
23.feb.2009	4.2833	3.3411	2.8746	1.2820	1.4901
24.feb.2009	4.281	3.3393	2.8889	1.2820	1.4819
25.feb.2009	4.2764	3.3326	2.874	1.2832	1.4880
26.feb.2009	4.2891	3.361	2.8874	1.2761	1.4855
27.feb.2009	4.2909	3.3851	2.8868	1.2676	1.4864
2.mar.2009	4.2986	3.4147	2.9026	1.2589	1.4809
3.mar.2009	4.2946	3.4011	2.9013	1.2627	1.4802
4.mar.2009	4.2884	3.4257	2.8998	1.2518	1.4789
5.mar.2009	4.2785	3.4035	2.8958	1.2571	1.4775
6.mar.2009	4.2903	3.3845	2.9313	1.2676	1.4636
9.mar.2009	4.2939	3.4037	2.9347	1.2615	1.4631
10.mar.2009	4.2921	3.3807	2.923	1.2696	1.4684
11.mar.2009	4.2817	3.3666	2.8972	1.2718	1.4779
12.mar.2009	4.2862	3.3517	2.8994	1.2788	1.4783
13.mar.2009	4.2767	3.3158	2.7967	1.2898	1.5292

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

FUN INFO

Truck Art



STIMAȚI MEMBRI,

Vă reamintim că puteți solicita Centrului de pregătire și perfecționare în transporturile rutiere „**PROMOTRANS**” (centru autorizat de către Ministerul Transporturilor), atât la sediul central din București, cât și la Filiala Timișoara efectuarea de cursuri specializate în vederea obținerii ATESTATELOR PROFESIONALE obligatorii pentru:

- ▣ conducătorii auto care transportă mărfuri (generale, periculoase) sau/și persoane;
- ▣ coordonatorilor de transport (persoane desemnate și consilieri de siguranță ADR).

Doritorii sunt rugați să contacteze Centrul la adresa:

București, str.Bacău, nr.2-6, sector 5, cod :052299,

tel./fax 021 4567345,

mobil: 0720 999 225 (Persoana de contact: I.Morogan)

sau Filiala din Timișoara la adresa: Timișoara, str Take Ionescu, nr.51,

mobil: 0720 999 249 (Persoana de contact: Popa Minadora).

In curând vom organiza aceste cursuri și la Filiala din DEVA a Centrului”

IMPORTANT: *Cursanții noștri vor beneficia de o instruire gratuită privind conversația minimală în limba engleză necesară transportului în spațiul european.*

PROMOTRANS

CENTRU PROFESIONAL ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR

AUTORIZAT de Ministerul Transporturilor ca centru de pregătire și perfecționare a personalului din transporturile rutiere:

- Conducători auto
- Coordonatori de transport
- Consilieri de siguranță pentru marfuri periculoase
- Instructori auto
- Profesori de legislație rutieră

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

- de mărfuri
- de persoane
- cu vehicule agabaritice
- în regim de taxi
- de mărfuri periculoase

ORGANIZEAZĂ la solicitare:

- Programe de evaluare și selecție profesională a utilizatorilor de autovehicule din orice firmă
- Stagii de perfecționare în tehnicile de conducere auto.

PRIN CALITATEȘI COMPETENȚĂ

PROMOTRANS

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

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

Centrului **PROMOTRANS** din

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

Tel./Fax: 021 4567345 GSM: 0720 999225

www.promotrans.ro



EDITORIAL

ACTUAL

**Programe de master propuse
in Facultatea Transporturi din Universitatea
POLITEHNICA din Bucuresti**

Restructurarea invatamantului tehnic superior – numita generic "procesul Bologna" – implica trei cicluri : licenta (4ani), masterat (1,5 sau 2 ani) si doctorat (3ani).

In acest an universitar (2008-2009), se va organiza pentru prima data licenta, in noua structura, urmand ca in anul universitar 2009-2010 sa inceapa derularea programelor de studii universitare de master (de aprofundare, interdisciplinare, complementare si de cercetare). Facultatea Transporturi din Universitatea POLITEHNICA din Bucuresti a propus 10 programe.

Programele de la specializarea Autovehicule rutiere sunt denumite "Sistemul integrat om – autovehicul – mediu" (interdisciplinar), "Sisteme si tehnologii avansate in domeniul autovehiculelor" (aprofundare), "Modelarea si simularea asistate de calculator si cercetarea experimentală a autovehiculelor" (cercetare).

Problematice din domeniul autovehiculelor sunt abordate si in alte 5 programe de master din facultate : " Sisteme inteligente pentru transporturi (interdisciplinar), "Logistica transporturilor" (aprofundare), "Sisteme telematice in transporturi" (aprofundare), "Transport si trafic urban" (complementar), "Management in transporturi" (complementar).

*Prof. dr. ing. Corneliu Michael Alexandrescu
Decan Facultatea Transporturi , Universitatea
„Politehnica București”*

**CONGRESUL INTERNAȚIONAL
ELECTRONIC SYSTEMS FOR MOTOR VEHICLES
7 - 8 octombrie 2009, Baden Baden, Germania**

- Organizat de Forumul științific VDI și Societatea pentru Tehnologia sistemelor de trafic a VDI, congresul este bazat pe colaborarea strânsă dintre industria de automobile și furnizorii de componente auto
- Tematică lucrărilor prezentate cuprinde îndeosebi Electricizarea grupului propulsor, Raportul dintre confort și siguranță, Electronica la vehiculele cu preț redus, Arhitectura electrică - electronică, Raportul dintre standardizare și diversificare.
- Termen pentru rezumate: 6 martie 2009
- Informații și participare: E-mail: fvf@vdi.de, Telefon: +49 (0) 211 62 14-4 45, fax:+49 (0) 211 62 14-1 63

**CONFERINȚA ȘI EXPOZIȚIA
SAE 2009 DIGITAL MODELING FOR DESIGN AND ENGINEERING
9 - 11 iunie 2009, Göteborg, Suedia**

- Conferința și expoziția DHM sunt organizate de SAE și se desfășoară la Radisson SAS Scandinavia Hotel, Göteborg – Suedia.
- Tematica sesiunii include Antropometria, Cunoașterea și percepția, Poziție și confort, Procesele de proiectare, Interfața produselor, Simularea sarcinilor, Dinamica și Impactul.
- Taxa de participare pentru membri SAE este &625 (plata până la 22mai 2009) sau &725 (plata ulterior). Studenții membri SAE sunt scutiți de taxă.
- Înregistrarea on line se face la SAE Customer Service Email: CustomerService@sae.org, mai multe detalii pe pagina Web: www.sae.org/dhm

**DEKRA SYMPOSIUM ON ACTIVE SAFETY 2009
23 - 24 April 2009
EuroSpeedway Lausitz**

- Organizat de organismul tehnic german DEKRA în cadrul programului ATZlive, cu colaborarea revistelor ATZautotehnologie.
- Participanții la simpozion, unde vor prezenta soluții avansate personalități din domeniul cercetării/dezvoltării, pot participa pe circuitul Lausitz la teste dinamice cu autoturisme sau vehicule grele, cu echipament modern, combinându-se astfel teoria cu practica
- Informații suplimentare despre participare și program pe pagina www.atzlive.de

CONSULTARE PUBLICĂ PRIVIND REGLEMENTAREA UE - CADRU ÎN DOMENIUL MOTOCICLETELOR

În perioada 22.12.2008 – 28.02.2009 Departamentul Întreprinderi al Comisiei Europene a organizat o consultare publică, prin care se solicită propuneri asupra reglementării – cadru a Parlamentului european și a Consiliului UE, referitoare la omologarea autovehiculelor cu 2 și trei roți și a quadriciclorilor. Consultarea se adresează reprezentanților industrie, autorităților naționale de omologare și organizațiilor consumatorilor, pe baza unui document propus și făcut public de Comisie.

Consultarea urmărește introducerea unei noi reglementări globale integrate, cuprinzând condiții tehnice specifice legate de siguranța rutieră și protecția mediului pentru toate categoriile de vehicule cu 2-3 roți și quadricicluri, precum și aspectele legate de calendarul introducerii acestor măsuri.

Ea urmărește trei piloni: simplificarea legislației, noi standarde pentru emisii și noi măsuri de siguranță.

Simplificarea constă în faptul că o singură reglementare va înlocui directiva-cadru precum și cele 14 directive existente în domeniu.

Se intenționează introducerea unor noi măsuri privind emisiile, care includ durabilitatea dispozitivelor antipoluare, măsurarea emisiilor de CO₂ și a emisiilor evaporative, stabilirea unor noi limite pentru emisiile poluante precum și introducerea unor noi măsuri de siguranță îndeosebi în ceea ce privește sistemele avansate de frânare, măsuri anti - fraudă și cerințe specifice pentru quadricicluri.

Mai multe detalii privind consultarea pot fi accesate pe pagina web: http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3wheelers/index.htm.



TEZE DE DOCTORAT

- „CERCETĂRI PRIVIND RECUPERAREA ENERGIEI DE FRÂNARE ȘI DIN AMORTIZOARE LA UN AUTOVEHICUL HIBRID HIDRAULIC” (CONTRIBUTIONS REGARDING THE BRAKE AND DAMPER ENERGY RECOVERY FOR A HYDRAULIC HYBRID MOTORVEHICLE)

Autor Ing. Comănică Bogdan DĂNILĂ.

Conducător științific: Prof. dr. ing. Gheorghe Alexandru RADU, Universitatea „Transilvania” din Brașov

- „CERCETĂRI PRIVIND CONTRIBUȚIA STUDIILOR DE FIABILITATE LA PROIECTAREA SISTEMELOR DE MENTENANȚĂ PENTRU AUTOMOBILE” (RESEARCHES CONCERNING THE CONTRIBUTION OF LIABILITY STUDIES FOR AUTOMOTIVE MAINTENANCE SYSTEMS DESIGN)

Autor: ing. Gheorghe STAN

Conducător științific: Prof. dr. ing. Dumitru CRISTEA, Universitatea din Pitești



LUCRĂRI NOI

- „RECONSTRUCȚIA ȘI EXPERTIZA ACCIDENTELOR RUTIERE”, autor Prof. dr. ing. Radu Gaiginschi, Editura Tehnică, Colecția Inginerie mecanică, București, 2009, ISBN 978-973-31-2345-3, pagini 519.

- „2009 SAE HANDBOOK on CD – ROM”; lucrarea cuprinde 181 de standarde, noi sau revizuite, 1600 rapoarte J și o bază de date completă asupra documentelor curente și anulate având ca tematică: Barele de șoc, Electronica, Emisiile, Închizătoare pentru centuri, Carburanți și lubrifianți, Conducte și fittinguri, Zgomot și vibrații, Sisteme de reținere. Pneuri, Transmisii, Roți etc.

Prețul lucrării este \$595 sau \$450 pentru membrii SAE/SIAR. Informații și comenzi la Email: CustomerSales@sae.org.

- „STUDIUL STABILITĂȚII ȘI MANIABILITĂȚII AUTOVEHICULELOR”; autori Neagoe, D., Bolcu, D., Barbu, Ghe., Editura Universitaria Craiova, 2008, ISBN 978-606-510-053-4, 258 pagini.

- „TRANSMISIA AUTOVEHICULELOR”, autor Neagoe, D., Editura Universitaria Craiova, 2008, ISBN 973-742-012-8, 275 pagini – unic autor.

IMPORTANT

A apărut numărul 10, martie 2009, al revistei „*Ingineria Automobilului*”, care se difuzează gratuit, împreună cu Magazinul „*Auto Test*”. Revista poate fi procurată și de la Secretariatul SIAR din Facultatea de Transporturi Universitatea Politehnica București, camera JC 005.

Numerele anterioare ale Buletinului „*INFO SIAR*” pot fi accesate pe Site SIAR: www.siar.ro iar ale revistei „*Ingineria Automobilului*” pe Site: www.ingineria-automobilului.ro

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

UNTRR Asistent Broker -ASIGURĂRI-



Împreună pentru un viitor mai sigur!

**UNTRR Asistent Broker vă oferă consultanță pentru
alegerea celor mai bune asigurări de pe piață
(RCA, CARTE VERDE - pentru relații
extracomunitare speciale, ASIGURĂRI MEDICALE,
CASCO, CMR, ASIGURĂRI CLĂDIRI/BUNURI).**

Reprezentanțe în Arad, București, Cluj, Deva, Iași, Oradea, Pitești,
Satu Mare, Sibiu, Suceava, Tg. Mureș și Timișoara.

www.untrr.ro/asigurari



Paste 2009



Nu ratati reducerile de vara

***Bulgaria** - *pana la 30.04 - 10%*

Antalya - *pana la 30.04 - 20%*



U.N.T.R.R. Tours - Tour Operator

Bucuresti, Sector 4, Cod 040157, Str. Ienachita Vacarescu nr. 60

Tel: 021.335.13.00/01, Fax: 021.335.48.87, Mobil 0720.999.222, 0771.438.488

www.u-tours.ro, office@u-tours.ro



UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA

vă oferă:

- Informații utile în timp real:
www.untrr.ro - cu secțiune dedicată membrilor
e-info@untrr.ro - newsletter bazat pe e-mail
InfoUNTRR - buletin informativ lunar gratuit
Mailing direct - informare dedicată
InfoSMS - pentru informare urgentă



- Acces la **sistemul TIR**
- Posibilitatea modificării legislației naționale/europene
- Reprezentare în Comisia de Dialog Social MT
- Reprezentare CCM ramura transporturi
- Reprezentare CCM grup de unități
- **Roviniete**
- **Magazin produse consumabile:** CMR, diagrame și role tahograf, plăcuțe TIR, etc.



- Vehicule comerciale noi și second-hand
- Serviciul vize/pașapoarte
- Publicații de interes în domeniul transporturilor
- Formare profesională SC PROMOTRANS SRL
- Turism prin SC UNTRR-TOURS SA

NOU

- Managementul tahografelor digitale - www.tachoweb.ro

- Asigurări prin **UNTRR Asistent Broker**
- Parteneriate spre beneficiul membrilor:
 - ▶ combustibil cu reducere prin MOL-ROMÂNIA
 - ▶ autoturisme cu reducere prin AUTOSIB
 - ▶ RO-LA prin Hungarokombi
 - ▶ recuperare TVA prin TAXBACK INTERNATIONAL
 - ▶ diverse parteneriate

