

Info

Buletin informativ
al Uniunii Naționale
a Transportatorilor
Rutieri din România

ANUL VI, NR. 5 (62)
MAI 2009



România

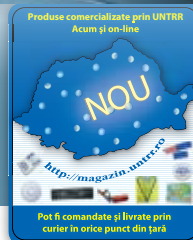
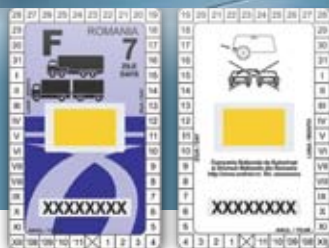
Prezumția de vinovăție

INFO Supliment Mai
**Contravenții și ridicarea permiselor
de conducere în Bulgaria**

INFO Supliment Mai
**Analize costuri transport
marfă**



Michelin vă sfătuiește ...



ROVINIETE
PRIN UNTRR

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

România Prezumția de vinovăție

Trăiți în România? Puteți fi în orice moment vinovat ! De ce? De orice!

De fiecare dată când autoritățile realizează că nu au autoritate și că sunt incompetente în a aplica legislația existentă, ei bine, ce ar putea să facă? Să își recunoască incompetența – nici nu mai putem visa la așa ceva, sau să inventeze legi noi! Așa sună aplicarea impozitului forfetar de către ministrul finanțelor, sau amenințarea ministrului transporturilor cu confiscarea camioanelor supraîncărcate!

O altă întrebare ar fi din partea angajaților autorităților din România: de ce să facem pe corecții? Să ne bucurăm de reducerea salariilor? Ce avem de câștigat dacă suntem corecți? Vom întâmpina dificultăți în aplicarea legii – oricum valabilă doar pentru unii, pentru cei pentru care nu primim „instrucțiuni speciale”, și pe care îi sancționăm și nu ne alegem cu nimic de la ei, iar drept apreciere sunt reduse salariile.

Principiile de funcționare ale aparatului administrativ par să fie bolnave. Dacă la începutul epocii democratice cauzele puteau fi lipsa experienței și a resurselor, astăzi cauzele posibile pot fi indiferența, comoditatea, confortul facilitării unor situații speciale. Și aici, ultimii de care trebuie să vorbim sunt angajații din teren ai autorităților. Problema este una a puterii exemplului la nivel înalt. Știți gluma cu corbul și vulpea: „Sus e democrație! Acolo, jos, e cu totul altceva!”

Cum vede **Guvernul României** măsurile anticriză? Se uită în propriul buzunar – bugetul de stat și constatând că nivelul resurselor este în scădere, mai

inventează ceva taxe pentru cei care mai respiră încă.

Introducerea impozitului forfetar arată incapacitatea autorităților de a controla agenții economici pe care îi suspectează că evită să plătească impozit pe profit!

Desigur că pot fi utilizate metode diferite de taxare în funcție de costurile pe care le implică și de valoarea finală a sumelor colectate. Să nu uităm de vechea taxă colectată de autoritățile de mediu, percepută proporțional cu con-



sumul de combustibil din companie, care avea valori de câțiva lei, cu metode de calcul cvasinecunoscute, însă cu amenzi posibile uriașe.

Guvernămții susțin că este imposibil ca o firmă care funcționează de ani de zile să aibă rezultate finale negative, altfel care ar fi rațiunea existenței unei firme? Personal, cred că în ultimii 20 de ani toate companiile responsabile din România s-au concentrat pe dezvoltare, ceea ce înseamnă că operațional au fost profitabile, însă datorită investițiilor susținute în dez-

voltarea durabilă, rezultatele financiare anuale au fost negative. Au trecut vremurile investitorilor în care obiectivul principal ar fi putut să rămână limitat la obținerea de dividende. **Impozitul forfetar aduce o grilă cu dinți de ferăstrău inegal ascuțiți – sau mai bine zis foarte mari pentru cei mai mulți – până la 8,26% IMPOZIT PE VENIT! Indiferent de rezultatul firmei!** Și olandezii ar păli de invidie – în condițiile în care doar câteva procente din totalul firmelor de transport din această țară dezvoltată mai fac profit mai mare de 5%, peste 50% înregistrând pierderi de ani de zile buni! (Or fi și ei mincinoși?)

Această măsură aruncă mare parte din economie în zona neagră, iar efectele vor fi foarte probabil opuse celor așteptate – bugetul de stat va colecta sumele prin impozit forfetar de la un număr mult mai mic de agenți economici și va pierde toate taxele și impozitele indirecte legate de activitatea la lumină a agenților economici.

Spre exemplu, în Estonia, este încurajată dezvoltarea de mici firme, practic omul și firma, astfel încât toți banii să circule la suprafață. Se taxează cu 22% mișcările de bani numerar – se plătește impozit în cazul dividendelor sau în cazul salariilor, însă impozitul este 0% = zero pentru profitul acumulat și nerepartizat.

În Bulgaria atât impozitul aplicat asupra profitului companiilor, cât și cel asupra salariilor este de 10%.

România are vreo idee încotro merge?

Radu Dinescu,
Secretar General al UNTRR

SUMAR

▪ România - Prezumția de vinovăție	pag. 3
▪ UNTRR intervine	pag. 5-6
▪ Coordonarea Secțiunilor De Specialitate Din Cadrul UNTRR	pag. 6
▪ Adunarea Generală a Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România	pag. 8-9
▪ Numărul EORI	pag. 10
▪ Impactul Crizei Economice asupra Pieței Transporturilor Rutiere	pag. 10-12
▪ Prețul litrului de motorină la pompă 20 aprilie 2009 (in euro)	pag. 12
▪ Evoluția principalelor valute 16 martie-14 aprilie 2009	pag. 12
▪ Conferința Alma Ata	pag. 13
▪ Indici IRU, Statistici România	pag. 13
▪ Noutăți legislative	pag. 15-17
▪ Impozit forfetar	pag. 16
▪ Link-uri utile	pag. 17
▪ Guvern privat	pag. 18-19
▪ Date statistice cu privire la impactul recesiunii economice din 2008 asupra transporturilor rutiere de marfă	pag. 19-33
▪ Ghid negociere tarife transport	pag. 33
▪ Coridorul Constanța – Rotterdam	pag. 34
▪ "Drumurile noastre toate"	pag. 34
▪ Suplimentul : CONTRAVENȚII ȘI RIDICAREA PERMISELOR ÎN BULGARIA	pag. 35-41
▪ Publicații UNTRR	pag. 42-43
▪ Roviniete prin UNTRR	pag. 44-46
▪ Management viteză	pag. 50-53
▪ Info Utile	pag. 54-63
▪ Produse specifice transportului comercializate de UNTRR	pag. 64-65
▪ DAKO -serviciu de descărcare al datelor tahografelor digitale	pag. 68-69
▪ FUN INFO	pag. 70
▪ TRUCK ART	pag. 70

UNTRR intervine

Răspuns de la Consiliul Județean Constanța la Intervenția UNTRR pentru eliminarea Taxei de Utilizare a Drumurilor

1

CONSILIUL JUDEȚEAN CONSTANȚA

Bd. Tomis nr. 81, Constanța - 8700 • Tel.: 041-788001 / Fax: 041-768463 • e-mail: consjude@cj.ro
Nr. 5733 / 27.03.2009

CĂTRE,
UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMANIA
București, Str. Ienachita Vacarescu, nr. 60, sector 4

U.N.T.R.R. nr. 1323
Data: 27.03.2009

Ca urmare a adresei Dnnevoastră nr. 3002/23.02.2009, în conformitate cu prevederile art. 70 alin (1) din O.G. nr. 92 / 2003 privind stabilirea unității de Procedura Fiscală, vă comunicăm următorul răspuns:

- Taxa de utilizare a drumurilor județene instituită prin Hotărârea Consiliului Județean Constanța nr. 223 / 2008 privind completarea HCJC nr. 5 / 7.02.2007 privind stabilirea unor tarife, taxe și taxe speciale pentru anul 2007, este o taxă specială fundamentată în baza art. 282 din Legea nr. 571 / 2003 privind Codul Fiscal, cu modificările și completările ulterioare.
- Toate proiectele de hotărâri supuse dezbaterii și adoptării în cadrul Consiliului Județean Constanța, sunt publicate pe site-ul propriu www.cj.ro, secțiunea "Proiecte de hotărâri" cu respectarea procedurilor stabilite de art.6 alin (1) și (2) din Legea nr. 52 / 2003 privind transparența decizională în administrația publică.
- Expunerea de motive la proiectul de hotărâre privind completarea Hotărârii Consiliului Județean Constanța nr. 5 din 07.02.2007 privind stabilirea unor tarife, taxe și taxe speciale pentru anul 2007, aparținând D-ului Vicepreședinte Cristian Gheorghe DARIE, se face referire la finanțarea pentru scopurile cheltuielilor de organizare și funcționare ale Regiei Județene de Drumuri și Poduri Constanța, cheltuieli care reprezintă sume încasate din taxa specială nou - înființată și alocată îmbunătățirii infrastructurii rutiere aflate în administrarea Consiliului Județean Constanța. Ister evident și din analiza art. 3 și 4 din Regulamentul de adoptare a taxei de utilizare a drumurilor județene, anexa nr. 1 la HCJC nr. 223 / 2008 articole care prevăd ca: " Identificarea și atragerea unor noi surse de venit la bugetul județean în conformitate cu posibilitățile conferite prin lege în vederea îndeplinirii obligațiilor instituite prin dispoziții legale în sarcina administratorului drumurilor județene de a menține rețeaua de drumuri județene în stare corespunzătoare conforma cu standardele stabilite " (art. 3) și " Taxa de utilizare a drumurilor județene urmează a fi introdusă pentru următoarele domenii de activitate : **construirea și dotarea drumurilor județene existente...**"(art. 4).
- În legatură cu previziunea impactului introducerii taxei de utilizare a drumurilor județene se pot lua în considerare și alte elemente foarte importante atât pentru autoritatea publică, în speta Consiliul Județean Constanța, cât și pentru utilizatorii rețelei de drumuri județene aflate în proprietatea acesteia.

2

UNTRR BUCUREȘTI

Datorită poziției geografice, rețeaua de drumuri județene a județului Constanța este utilizată mult mai intens, comparativ cu alte rețele de drumuri județene. Conform studiului de trafic executat de RAJDP Constanța, un procent important al marfurilor tranzitate prin portul Constanța, este preluat pe cale rutieră, luându-se în considerare suplimentar și restricțiile parțiale sau totale de circulație impuse de Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale, situații care impun costuri aferente în vederea reabilitării și reparației drumurilor județene, în condițiile în care în anul 2009, pentru 880 de km de drumuri județene și 1247 de drumuri comunale Guvernul a alocat pentru întreținerea și repararea acestora numai 15.691.000 de lei.

Datorită situațiilor menționate, intensificarea traficului greu și foarte greu, s-au produs degradări și cedări ale structurilor rutiere pe foarte multe trasee de drumuri județene, cum ar fi cazul sectorului de drum județean Medgidia - Ciocarla de Sus în lungime de 16 km, solicitat de autoritățile care transporta ciment de la SC Lafarge și unde datorită distrugerii structurilor rutiere s-a creat un potențial pericol de accidente rutiere și compromitere a circulației în condiții de siguranță.

În aceste condiții și având în vedere destinația veniturilor încasate în contul taxei speciale, întreținerea și reparația drumurilor județene și asigurarea siguranței în trafic, aspecte care contribuie în final la diminuarea sau eliminarea costurilor de întreținere a vehiculelor datorate stării necorespunzătoare a infrastructurii de transport rutier, considerăm Hotărârea Consiliului Județean Constanța ca fiind unul necesar și în beneficiul utilizatorilor infrastructurii de transport județean și a cetățenilor județului Constanța.

- Prevederile art. 6 alin. (7) din Legea nr. 52 / 2003 privind transparența decizională în administrația publică " Autoritatea publică în cauza este obligată să decidă organizarea unei întâlniri în care să se dezbată public proiectul de act normativ, dacă acest lucru a fost cerut în scris de către o asociație legal constituită sau de către o altă autoritate publică " fac referire la un proiect de act normativ, anterior supunerii spre dezbateri și adoptare nicidecum la o hotărâre adoptată, cum este cazul HCJC nr. 223 / 2008. La momentul publicării proiectului de act normativ, în luna august a anului 2008, Consiliul Județean Constanța nu a primit nici o solicitare din partea UNTRR. sau a unei organizații legal constituite în vederea organizării unei dezbateri publice pe marginea prevederilor proiectului de hotărâre în discuție.
- Având în vedere disponibilitatea Consiliului Județean Constanța de a lua în considerare propunerile și sugestile diferiților parteneri sociali, satisfacerea nenumăratelor așteptări ale grupurilor interesate și promovarea inovării durabile prin valorificarea cunoștințelor cointerese în urma dialogului cu partenerii sociali, vă propunem organizarea unei întâlniri, în care să ne căutăm identificarea unor soluții punctuale și eficiente de îmbunătățire a actualui normativ referit.

VICEPREȘEDINTE,
Cristian Gheorghe DARIE

Răspuns de la Instituția Prefectului Județului Constanța la Intervenția UNTRR privind taxa de utilizare a drumurilor județene

Răspuns MFP- Agenția Națională de Administrare Fiscală (ANAF) referitor la procedura de urmărire și încasare a amenziilor contravenționale aplicate operatorilor străini în România.

2009 04/21 15:59 FAX 0213354825 UNTRR BUCUREȘTI 001

GUVERNUL ROMÂNIEI
MINISTERUL ADMINISTRAȚIEI ȘI INTERNELOR
INSTITUȚIA PREFECTULUI - JUDEȚUL CONSTANȚA

Bd. Tomis nr. 51, Constanța; Tel.: 0241615065, 0241617788; Fax: 0241617245

Nr. 2601 / 27.03.2009

CĂTRE: UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMANIA
STR. IENACHIȚĂ VACĂRESCU NR. 60
SECTOR 4 BUCUREȘTI COD 040157

DE LA: INSTITUȚIA PREFECTULUI JUDEȚULUI CONSTANȚA
PREFECT TIT-LIVIU BRĂILOIU

Urmare adresei dumneavoastră nr. 1149/2009 înregistrată la sediul instituției noastre cu nr. 3601/2009, prin care ne solicitați cu privire la taxa de utilizare a drumurilor județene, vă precizăm că potrivit prevederilor legale în vigoare Prefectul se poate pronunța asupra legalității unui act administrativ, în speță Hotărârea Consiliului Județean nr. 223/2008, în termen de cel mult 6 luni de la data la care l-a fost comunicat.

Față de cele mai sus menționate, vă recomandăm să vă adresați personal instanței de judecată în vederea analizării actului administrativ la care ați făcut referire.

Cu stimă,

PREFECT
TIT-LIVIU BRĂILOIU

09 04/14 09:58 FAX 0213354825 UNTRR BUCUREȘTI 001

MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE
Agenția Națională de Administrare Fiscală
Direcția Generală Legislație și

Str. Acolodor nr. 17
Sector 5, București
Tel: +4021 319 6300

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMANIA
adresa: București, Str. Ienachita Vacarescu, nr. 60, Sector 4, C. P. 040157
Romania

Nr. 835 193

Urmare adresei dumneavoastră nr. 479/11.02.2009 și 505/12.02.2009 prin care solicitați punctul de vedere referitor la procedura de urmărire și de încasare a amenziilor contravenționale aplicate operatorilor străini în România, vă comunicăm următoarele:

Prin adresa noastră nr. 836.129/28.10.2008 v-am comunicat următoarele:

Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor prevede, printre altele, bugetul la care se fac venituri amenziilor contravenționale (art. 8), modalitatea de plată a amenziilor contravenționale, aceste (art. 28) dar și punerea în executare a amenziilor contravenționale (art. 39).

În schimb, Ordonanța Guvernului nr. 92/2003 privind Codul de procedura fiscală, republicată, reglementează procedura generală de administrare a creanțelor fiscale.

Totodată, Codul de procedura fiscală reglementează executarea silită a creanțelor fiscale, inclusiv a amenziilor contravenționale, în situația în care contravenientul nu plătește de bună voie amenda contravențională, aceste reguli fiind aplicabile tuturor debitorilor indiferent de natura debitului.

Ca urmare, OG nr. 2/2001 prevede expres bugetul la care se fac venituri amenziilor contravenționale astfel:

- **sumele provenite din amenziile aplicate persoanelor juridice în conformitate cu legislația în vigoare se fac venit integral la bugetul de stat, cu excepția celor aplicate, potrivit legii, de autoritățile administrației publice locale și amenziilor privind circulația pe drumurile publice, care se fac venit integral la bugetele locale.**

www.anaf.ro

1

- **sumele provenite din amenziile aplicate persoanelor fizice în conformitate cu legislația în vigoare se fac venit integral la bugetele locale.**

Pe de alta parte, art. 28 din OG nr. 2/2001 prevede modalitatea de plata a amenzilor contravenționale.

De asemenea art. 39 din aceeași ordonanță reglementează modul de punere în executare a amenzilor contravenționale astfel:

„(2) În vederea executării amenzii, organele prevăzute la alin. (1) vor comunica din oficiu procesul-verbal de constatare a contravenției și de aplicare a sancțiunii, neatacat cu plângere în termenul legal, în termen de 30 de zile de la data expirării acestui termen, ori, după caz, dispozitivul hotărârii judecătorești irevocabile prin care s-a soluționat plângerea, în termen de 30 de zile de la data la care hotărârea a devenit irevocabilă, astfel:

a) **pentru sumele care se fac venit integral la bugetele locale, organelor de specialitate ale unităților administrativ-teritoriale în a căror rașă teritorială domiciliază contravenientul persoană fizică sau, după caz, își are domiciliul fiscal contravenientul persoană juridică;**
 b) **pentru sumele care se fac venit integral la bugetul de stat, organelor de specialitate ale unităților subordonate Ministerului Finanțelor Publice - Agenția Națională de Administrare Fiscală, în a căror rașă teritorială își are domiciliul fiscal contravenientul persoană juridică.**

(3) **Executarea se face în condițiile prevăzute de dispozițiile legale privind executarea silită a creanțelor fiscale.**

Ca urmare, prevederile sus menționate sunt aplicabile atât în situație în care contravenient este o persoană fizică sau juridică română cât și în situația în care contravenient este o persoană fizică sau juridică străină.

Subliniem ca, potrivit art. 8 din OG nr. 2/2001, sumele provenite din amenziile contravenționale aplicate persoanelor fizice străine ca urmare a încălcării regulilor privind circulația pe drumurile publice, constituie venit al bugetului local și nu intra în competența de administrare al ANAF ci al unităților administrativ teritoriale.

Pe de alta parte, precizăm ca art. 36 din Codul de procedura fiscală reglementează competența de administrare pentru persoanele care nu au domiciliul fiscal pe teritoriul României (adica străinii) astfel:

„(7) **În situația în care contribuabilul nu are domiciliul fiscal, competența teritorială revine organului fiscal în raza căruia se face constatarea actului sau faptului supus dispozițiilor legale fiscale.**

2

www.anaf.ro

(2) Dispozițiile alin. (1) se aplică și pentru luarea de urgență a măsurilor legale ce se impun în cazurile de dispariție a elementelor de identificare a bazei de impunere reale, precum și în caz de executare silită.

(3) **Pentru administrarea de către organele fiscale din subordinea Agenției Naționale de Administrare Fiscală a creanțelor datorate de contribuabilii nerezidenți, care nu au pe teritoriul României un sediu permanent, competența revine organului fiscal stabilit prin ordin al ministrului economiei și finanțelor, la propunerea președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală.**

În acest sens a fost emis Ordinul ministrului finanțelor publice nr. 2157/2006 privind organizarea activității de administrare a contribuabililor nerezidenți care nu au pe teritoriul României un sediu permanent.

Ca urmare, în situația în care o persoană fizică sau juridică străină are obligații de plată către bugetul de stat sau bugetul local trebuie să-și îndeplinească obligațiile fiscale de buna voie iar în caz contrar se va procedea la executarea silită a debitorului.

În situația în care debitorul nu are bunuri sau venituri pe teritoriul României, organele fiscale competente vor colabora cu celelalte state în baza convențiilor de evitare a dublei impunere și a convențiilor privind asistenta la încasare sau a altor convenții internaționale.

Cu deosebită considerație,

DIRECTOR GENERAL,

ION IUSUIC



3

www.anaf.ro

COORDONAREA SECȚIUNILOR DE SPECIALITATE DIN CĂDRUL UNTRR

● Secțiunea I - transporturi de pasageri în trafic intern și internațional;

- *domnul LUNGU DORIN*

● Secțiunea II - transporturi de mărfuri în trafic intern și internațional;

- *domnul DĂRĂBANȚ MIRCEA*

● Secțiunea III - activități co-nexe transportului rutier;

- *domnul LIXANDRU ION*

● Secțiunea IV - legislație, siguranța circulației, condiții sociale ale șoferilor; probleme juridice și economico – financiare ale activității desfășurate de

agenții de transport ;

- *domnul ISAC CONSTANTIN*

● Secțiunea V - pregătirea șoferilor a personalului de întreținere, reparații și a celui din activități conexe transportului rutier;

- *doamna NEMEȘ SANDA GABRIELA*

● Secțiunea VI - relații, colaboratori și reprezentări, precum și schimburi de experiență cu organizații similare din alte țări sau cu organisme internaționale;

- *domnul MEDAN ROMEO*



CAMERA DE COMERȚ, INDUSTRIE ȘI AGRICULTURĂ ARAD
EXPO ARAD INTERNAȚIONAL



Co-organizator



UNIUNEA NAȚIONALĂ
A TRANSPORTATORILOR
RUTIERI DIN ROMÂNIA

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

TALON ACCES GRATUIT

Prezentarea acestui talon completat vă permite intrarea gratuită în târg

Firma _____

Tel. _____

Fax _____

E-mail: _____

Profil: _____

Adresa _____

PROGRAM DE VIZITARE: Joi - Sâmbătă, orele: 11-19, Duminică, orele: 10-16

EXPO ARAD INTERNAȚIONAL

Tel. 0040-257-216 520, Fax: 0040-257-216 521, expo2@ccia-arad.ro, www.transportar.ro, www.expoarad.eu



Adunarea Generală a Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România



În data de 11.04.2008 a avut loc la Bran-Predeluț, Jud. Brașov, Adunarea Generală a UNTRR care a reunit reprezentanți ai companiilor de transport rutier membre ale UNTRR, membrii ai Consiliului Director al UNTRR și reprezentanți ai UNTRR.

Reuniunea a fost condusă de domnul Mircea Dărăbanț, Președinte al UNTRR și a inclus pe ordinea de zi următoarele puncte : prezentarea și aprobarea raportului de activitate al Consiliului Director al UNTRR pentru anul 2008; 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; prezentarea și aprobarea bugetului de venituri și cheltuieli pentru anul 2009.

Activitatea UNTRR și a Consiliului Director al UNTRR pentru anul 2008 a urmărit îndeplinirea misiunii UNTRR, aceea de a fi lider în furnizarea de servicii relevante cu valoare adăugată către comunitatea transportatorilor naționali și internaționali din România și de a fi principalul reprezentant al transportatorilor din România și principalul partener de dialog social la nivel de ramură transporturi rutiere.

Consiliul Director al UNTRR a menținut și amplificat permanent contactul cu organismele și organizațiile naționale și internaționale cu profil în domeniul transportului rutier. Totodată s-a asigurat legătura cu ministerele relevante -Mi-

nisterul Transporturilor, Ministerul Economiei și Finanțelor, Ministerul Administrației și Internelor, Direcția Consulară din cadrul Ministerului Afacerilor Externe - precum și schimbul de informații în domeniul transporturilor rutiere naționale și internaționale.

UNTRR a acționat direct și prin structurile patronale și profesionale la care este afiliată (CNPR, CCIR, ANEIR, ADER), în direcția îmbunătățirii mediului de afaceri și cadrului legislativ în general, precum și a celui cu aplicabilitate în domeniul transporturilor rutiere - a participat la **negocierea și încheierea contractului colectiv de muncă** la nivel de ramură transport și a contractului colectiv de muncă la nivel de grup de unități auto; a participat la reuniunile Comitetului Sectorial Transporturi ; a **realizat o serie de intervenții pe lângă autoritățile române** (Primul Ministru, Ministerul Transporturilor și Ministerul Economiei și Finanțelor) și instituțiile europene (Comisarul european pentru Transporturi, membrii Parlamentului European), semnalându-se situația dezastruoasă din industria transporturilor rutiere, generată de lipsa unei politici coerente a Ministerului Transporturilor, precum și de starea deosebit de gravă a infrastructurii rutiere. Aceste demersuri au fost susținute printr-o **campanie de protest intitulată "Unde sunt banii noștri?"** și prin acțiuni în mass-media (comunicate de presă, demonstrații în

stradă, interviuri radio și TV, etc.) precum și printr-o campanie derulată în parteneriat cu celelalte patronate și asociații profesionale din transporturi reunite sub titulatura de “Consiliul Național Rutier” - formă de lucru și acțiune **în scopul susținerii și rezolvării cererilor transportatorilor rutieri**;

UNTRR a participat în 2008 la lucrările Comisiei de Dialog Social de la Ministerul Transporturilor pentru analiza și avizarea proiectelor legislative de interes pentru sectorul transporturilor; astfel a stabilit o secțiune de informare dedicată membrilor UNTRR pe site-ul UNTRR: **Legislație/ Acte normative in curs de avizare.**

UNTRR a avut totodată o contribuție și pe linia **securității rutiere**, a participat alături de Asociația Victimelor Accidentelor de Circulație la cea de-a III-a ediție a Formulei Siguranței Rutiere și la prima reuniune inaugurală a Delegației Permanente Interministeriale de Siguranță Rutieră, alcătuită din experți ai autorităților publice reprezentate în C.I.S.R.

UNTRR a participat și la o serie de acțiuni internaționale, realizate de organisme la care UNTRR este membră sau unde a fost invitată, cum ar fi: reuniuni statutare, adunări generale, seminarii, simpozioane și conferințe ale IRU, IRF și BSEC URTA. Dintre acestea, amintim cel de-al al 31-lea Congres Mondial al IRU organizat la Istanbul - Turcia, Adunările generale ale BSEC-URTA din Geneva – Elveția și Moscova – Rusia, a 62-a ediție a Salonului Internațional de Vehicule Comerciale de la Hanovra și simpozionul IRU-VDA “Eficiența în transporturi”.

Pe linia **celor mai importante acțiuni din 2008** menționăm că alături de Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere - IRU, UNTRR s-a implicat, în dialogul social european cu privire la dosarele legislative prioritare pentru sectorul transporturilor rutiere:

- UNTRR a comunicat autorităților române **poziția industriei transporturilor rutiere** în contextul dezbaterilor europene pe marginea dosarului legislativ privind Eurovineta

- UNTRR a contactat europarlamentarii români implicați și a transmis la IRU și autorităților poziția industriei transporturilor rutiere din România privind accesul la piață și **accesul la profesiunea de operator de transport rutier**

- UNTRR a sprijinit și promovat la nivel național campania de lobby IRU pentru reinstaurarea derogării celor 12 zile de condus consecutive în transportul internațional de persoane: s-a semnat cu sindicatele din România acordul IRU asupra reinstaurării derogării celor 12 zile și s-au contactat autoritățile române pentru sprijinirea poziției partenerilor sociali români și europeni.

- UNTRR a realizat intervenții la Inspekția Muncii și Au-

toritatea Rutieră Română în vederea clarificării prevederilor legislației naționale generale în domeniul muncii și specifice în domeniul transporturilor rutiere, cu privire la durata maximă a săptămânii de lucru pentru un șofer profesionist.

- UNTRR a realizat informarea membrilor asupra propunerii Comisiei Europene de a stabili reguli cu privire la drepturile pasagerilor în transportul cu autobuze și autocare; au fost consultate firme românești de transport persoane

- UNTRR a participat și a susținut acțiunile de lobby IRU pentru promovarea poziției industriei transporturilor rutiere în dialogul cu autoritățile europene

UNTRR a realizat intervenții la autoritățile române pe probleme de infrastructură, fiscalitate (taxe locale și impozite), reglementare și control, timpul de lucru al șoferilor, eliminarea atestatorilor de conformitate cu normele tehnice pentru vehicul, eliberate de **RAR; banda reflectorizantă, solicitarea de practici corecte și egale de control pentru transportatorii români.**

A sprijinit societățile comerciale de transport marfă, cu **informații de specialitate și consultanță**, inclusiv prin **intervenții scrise** transmise instituțiilor relevante din România și din străinătate, în vederea soluționării problemelor semnalate.

În plus UNTRR a continuat intervențiile la autoritățile române și la autoritățile din Ungaria pentru semnalarea practicilor de control abuziv ale autorităților maghiare.

Acțiunile UNTRR au fost completate de intervenții transmise Ministerului Transporturilor pentru susținerea unui model structurat al certificatului ADR de formare a șoferilor și a instrucțiunilor scrise, în vederea recunoașterii lor comune și armonizate de către autoritatea națională.

Acțiunile de reprezentare a industriei transporturilor rutiere din România și de implicare ale UNTRR în rezolvarea problemelor transportatorilor și în susținerea intereselor acestora au vizat totodată și transportul de persoane și în regim taxi UNTRR implicându-se în mod activ în aceste două domenii.

Pentru anul 2009 UNTRR își propune să continue proiectele demarate în 2008 spre beneficiul membrilor săi, companii de transport rutier intern și internațional de marfă și persoane, susținând în mod activ sectorul transporturilor rutiere prin acțiuni de reprezentare în fața autorităților naționale și internaționale și oferind în continuare sprijin și consultanță membrilor săi pe probleme de transport rutier.

Împreună pentru un viitor mai bun

A început procesul de atribuire a numerelor EORI, pentru operatorii economici stabiliți în România !!!

Începând cu 01 iulie 2009, în Uniunea Europeană se introduc o serie de măsuri destinate să consolideze siguranța mărfurilor care intră/ies pe/de pe teritoriul vamal al Comunității.

Una dintre măsuri constă în atribuirea unui **Număr de Înregistrare și Identificare a Operatorilor Economici** (număr EORI) pentru fiecare operator economic, pentru a servi drept referință comună în relațiile acestora cu autoritățile vamale de pe întreg teritoriul Comunității.

La nivelul Comisiei Europene va fi creat un sistem electronic central pentru stocarea și schimbul de date privind numerele EORI și înregis-

trarea operatorilor economici.

Numărul EORI va fi un număr unic la nivelul Uniunii Europene. Odată ce numărul EORI va fi atribuit, operatorii economici au obligația de a folosi acel număr unic după data de 01 iulie 2009, în toate relațiile cu autoritățile vamale ale statelor membre UE.

Având în vedere că prevederile comunitare referitoare la utilizarea numerelor EORI intră în vigoare la data de *01 iulie 2009*, precum și faptul că după această dată *utilizarea numerelor EORI este obligatorie*, **recomandăm ca pentru evitarea unor blocaje sau neplăceri legate de timpul de așteptare aferent desfășurării operațiunilor de**

vămuire, să so-licitați atribuirea unui număr EORI, începând cu data de 23 februarie 2009 (**termenul limită obligatoriu este 30.06.2009**), la Direcțiile Regionale pentru Accize și Operațiuni Vamale.

În acest sens a fost emis Ordinul Vicepresedintelui ANAF nr. 691/18.02.2009 pentru aprobarea Normelor tehnice privind înregistrarea și identificarea operatorilor economici stabiliți în România.

Informații detaliate referitoare la sistemul EORI găsiți pe pagina de internet a Autorității Naționale a Vămilor www.customs.ro, secțiunea "e-customs", subsecțiunea EORI.

COMISIA EUROPEANĂ A AUDIAT SECTORUL DE TRANSPORT RUTIER

Impactul Crizei Economice asupra Pieței Transporturilor Rutiere, Bruxelles, 20 aprilie 2009

În data de 20 aprilie a.c., Comisia Europeană a invitat reprezentanții asociațiilor de transport rutier din Europa să participe la o reuniune la nivel înalt pentru a discuta impactul crizei economice asupra sectorului de transport rutier.

Evenimentul structurat pe diverse sesiuni a fost prezidat de Dl. Enrico Grillo Pasquarelli, Director Transport Terestru, Comisia Europeană, DG TREN, și s-a concentrat pe aspecte specifice privind criza economică, mai precis pe impactul asupra cererii pentru transportul rutier de mărfuri, situația locurilor de muncă, tehnologiile de finanțare și dezvoltare, și strategii

și politici viitoare de afaceri.

La audiere au fost prezenți Dl. Matthias Ruete, Director General pentru Energie și Transport, Comisia Europeană, Dl. Mathieu Grosch, Membru al Parlamentului European, numeroși membri ai Comisiei Europene și Parlamentului European, reprezentanți permanenți ai diferitelor țări la Uniunea Europeană, reprezentanți ai asociațiilor transportatorilor rutieri, reprezentanți ai Asociației constructorilor de mașini din Europa, ai Băncii Europene de Investiții, ai organizațiilor patronale, instituțiilor europene și lumii academice.

În expunerea pe care a făcut-o, Dl. Matthias Ruete a subliniat impactul negativ al crizei asupra transporturilor rutiere, în mod special asupra întreprinderilor mici și mijlocii care au fost lovite cel mai tare de efectele crizei. În continuare el a prezentat măsurile macroeconomice luate de Comisia Europeană în vederea menținerii locurilor de muncă, mobilizării fondurilor, precum și un acord între cele mai mari țări pentru o politică de investiții și o strategie viitoare pentru o așa numită „politică verde” având în vedere schimbările climatice. Se preconizează stabilirea unor reglementări mai simple pentru

continuarea integrării pieții, măsuri împotriva naționalismului, cu clauze de salvagardare, precum și dorința de a investi în infrastructură, avându-se în vedere că în următorii 20 de ani vor fi schimbări radicale în sectorul transporturilor rutiere care se va baza pe combustibilul alternativ. De asemenea, se va avea în vedere regândirea lanțului logistic (logistica orașelor), precum și internalizarea costurilor externe pentru toate sectoarele de transport.

Concentrându-se asupra problemei internalizării costurilor externe – ca fiind o problemă a concurenței între modurile de transport, continuarea investițiilor în formarea pentru logistică și servicii legate de transport, continuarea investițiilor în infrastructură și pe faptul că trebuie profitat de momentul crizei, vorbitorii

care au urmat au accentuat faptul că acțiunile viitoare nu trebuie să distorționeze piața, ci ele trebuie să conducă la eficientizarea ei.

Vicepreședintele IRU, Dl. Pere Padrosa, în discursul său a prezentat, pe de o parte, importanța pe care o are transportul rutier care realizează mai mult de 90% din transportul de mărfuri în ceea ce privește valoarea, 85% din transportul mărfurilor fiind la mai puțin de 150 km pentru care nu există o alternativă viabilă și cu peste 4,5 milioane de cetățeni ai Uniunii Europene implicați direct în transportul rutier și, pe de altă parte, el a arătat restrângerea cu 50% a activității de transport rutier de mărfuri în trimestrul III 2008, și prevederea globală pentru 2009 care indică o stagnare a volumelor

de transport mărfuri la aproximativ 3,25 miliarde tone pe trimestru.

Deși contribuie cu 340 miliarde euro la economia europeană totuși industria transportului rutier european este penalizată.

În primul trimestru al anului 2009 cifrele sunt reduse cu până la 40%, instituțiile financiare au



închis liniile de credit pentru companiile de transport rutier, iar costurile sunt așteptate să crească cu 3-4% în 2009, în special datorită noilor taxe de utilizare a infrastructurii rutiere, la toate acestea adăugându-se prețurile instabile ale carburanților.

Prezent la această audiere, reprezentantul UNTRR a prezentat situația grea în care se află transporturile rutiere în România. Analizând datele statistice furnizate de Institutul Național de Statistică, indicatorii mărfuri transportate și parcursul mărfurilor, atât în trafic național cât și internațional, realizați, pe trimestre, în 2007 față de 2008, se poate vedea clar o scădere atât a volumului de mărfuri transportate, cât și a parcursului

mărfurilor. Același declin poate fi constatat și prin analizarea vehiculelor înmatriculate în cei doi ani de referință.

Totodată, se constată o creștere a taxării transportului rutier, deși ar trebui să se realizeze în mod concertat la nivel național și doar în cazul în care s-ar oferi

îmbunătățiri suplimentare pentru taxele respective – ca de exemplu o îmbunătățire a infrastructurii rutiere sau a serviciilor de care să beneficieze transportatorii – ajunge să se aplice chiar și la nivel local și nejustificat, fără ca guvernul sau Comisia Europeană să intervină în sensul

reglementării situației (de exemplu în județul Constanța unde se percepe o taxă pentru utilizarea drumurilor județene care este de 25 ori mai mare decât cea percepută pentru utilizarea drumurilor naționale – 1500 euro pentru 800 km în județul Constanța și 1200 euro pentru 16.000 km drumuri naționale).

Pentru redresarea situației, așa cum s-a procedat în multe state membre, există o serie de măsuri care ar putea fi luate la nivel național, dintre care pot fi enumerate următoarele:

1. Reducerea impozitării în vederea stimulării investițiilor, a producției, a creării de locuri de munca și, implicit, stimularea cererii și a transportului,

2. Reevaluarea și reducerea taxelor/tarifelor existente și abținerea de la introducerea unor noi taxe sau a unei noi legislații de mediu restrictive pentru transportul rutier,

3. Acordarea de stimulente transportatorilor într-un mod asemănător cu cel aplicat producătorilor de autovehicule, pentru susținerea afacerilor acestora și evitarea reducerii activității,

4. Absorbția rapidă și eficiența a fondurilor europene și continuarea, într-un ritm mai susținut a construcției de autostrăzi, ceea ce va permite, printre altele, reducerea ratei șomajului și eliminarea strângulărilor, precum și fluidi-

zarea traficului,

5. Stimularea transportatorilor prin sprijinirea lor în obținerea unor linii de credit care să nu determine blocarea activității acestora și care să-i sprijine în finanțarea operațiunilor de transport și a investițiilor,

6. Recunoașterea vehiculelor rutiere ca fiind moduri de transport ecologice și economice și a faptului că acestea reprezintă un element vital al lanțului de transport.

UNTRR este de părere că, prin aplicarea unor astfel de măsuri, s-ar putea atenua efectele crizei economice și ar putea ca economia să-și revină și chiar să intre pe un curs ascendent.

De asemenea, UNTRR consi-

deră că transporturile rutiere fiind afaceri nu pot funcționa pe pierdere și, chiar în cazul actualei crize economice, este necesar ca cel puțin cheltuielile determinate de transport să nu depășească veniturile transportatorilor.

Oferindu-le vorbitorilor prilejul de a-și exprima punctele de vedere, audierea organizată de Comisia Europeană a analizat impactul crizei economice asupra sectorului transporturilor rutiere dar acesta are nevoie de acțiuni rapide, de fonduri europene, de linii de credit, de măsuri concrete menite să vină în sprijinul industriei transporturilor rutiere.

*Ioana Ciorzan
Responsabil Reprezentare Internă și
Internațională*

Prețul litrului de motorină la pompă 20 aprilie 2009 (în euro)

Tara	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	0.3863	0.4704	0.8567	54.9%	19.0%	0.163	1.0195	62.1%	105.19
AUSTRIA	0.4049	0.3864	0.7913	48.8%	20.0%	0.158	0.9496	57.4%	97.16
BELGIA	0.4256	0.3529	0.7785	45.3%	21.0%	0.163	0.9420	54.8%	95.59
BULGARIA	0.3707	0.3068	0.6775	45.3%	20.0%	0.135	0.8130	54.4%	83.18
CIPRU	0.4438	0.2557	0.6995	36.6%	15.0%	0.105	0.8044	44.8%	85.88
DANEMARCA	0.4422	0.3826	0.8248	46.4%	25.0%	0.206	1.0310	57.1%	101.27
SPANIA	0.4379	0.3113	0.7492	41.6%	16.0%	0.120	0.8691	49.6%	91.99
ESTONIA	0.3825	0.3301	0.7126	46.3%	18.0%	0.128	0.8409	54.5%	87.49
FINLANDA	0.4555	0.3301	0.7856	42.0%	22.0%	0.173	0.9584	52.5%	96.45
FRANȚA	0.3866	0.4279	0.8145	52.5%	19.6%	0.160	0.9741	60.3%	100.00
GRECIA	0.4735	0.3097	0.7832	39.5%	19.0%	0.149	0.9320	49.2%	96.17
UNGARIA	0.4251	0.2851	0.7102	40.1%	20.0%	0.142	0.8523	50.1%	87.20
IRLANDA	0.3817	0.3681	0.7498	49.1%	21.0%	0.157	0.9072	57.9%	92.06
ITALIA	0.4535	0.4230	0.8765	48.3%	20.0%	0.175	1.0518	56.9%	107.62
LETONIA	0.3873	0.3298	0.7171	46.0%	21.0%	0.151	0.8677	55.4%	88.04
LITUANIA	0.3943	0.3302	0.7245	45.6%	19.0%	0.138	0.8621	54.3%	88.95
LUXEMBURG	0.4121	0.3020	0.7141	42.3%	15.0%	0.107	0.8212	49.8%	87.68
MALTA	0.4727	0.3324	0.8051	41.3%	18.0%	0.145	0.9500	50.2%	98.85
OLANDA	0.3985	0.4132	0.8118	50.9%	19.0%	0.154	0.9660	58.7%	99.67
POLONIA	0.4002	0.2421	0.6422	37.7%	22.0%	0.141	0.784	48.9%	78.86
PORTUGALIA	0.4459	0.3644	0.8103	45.0%	20.0%	0.162	0.972	54.1%	99.48
CEHIA	0.4250	0.3622	0.7872	46.0%	19.0%	0.150	0.937	54.6%	96.66
ROMÂNIA	0.4241	0.2512	0.6753	37.2%	19.0%	0.128	0.804	47.2%	82.91
REGATUL UNIT	0.3948	0.5635	0.9582	58.8%	15.0%	0.144	1.102	64.2%	117.65
SLOVACIA	0.4002	0.4813	0.8815	54.6%	19.0%	0.167	1.049	61.8%	108.23
SLOVENIA	0.3860	0.4365	0.8225	53.1%	20.0%	0.165	0.987	60.9%	100.99
SUEDIA	0.4041	0.3957	0.7998	49.5%	25.0%	0.200	1.000	59.6%	98.20

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

Evoluția principalelor valute 16 martie - 14 aprilie 2009

DATA	EUR	USD	CHF	EUR/USD	EUR/CHF
16.mar.2009	4.2862	3.2884	2.7803	1.3034	1.5416
17.mar.2009	4.2908	3.2966	2.7899	1.3016	1.5380
18.mar.2009	4.2939	3.2883	2.8024	1.3058	1.5322
19.mar.2009	4.2948	3.1809	2.7933	1.3502	1.5375
20.mar.2009	4.295	3.1679	2.8124	1.3558	1.5272
23.mar.2009	4.2946	3.143	2.7962	1.3664	1.5359
24.mar.2009	4.2924	3.1704	2.8141	1.3539	1.5253
25.mar.2009	4.2838	3.1693	2.8143	1.3517	1.5222
26.mar.2009	4.2723	3.1474	2.7945	1.3574	1.5288
27.mar.2009	4.2484	3.1676	2.7845	1.3412	1.5257
30.mar.2009	4.2392	3.2197	2.7974	1.3166	1.5154
31.mar.2009	4.2348	3.1857	2.7943	1.3293	1.5155
1.apr.2009	4.2329	3.2048	2.8003	1.3208	1.5116
2.apr.2009	4.2198	3.1733	2.7661	1.3298	1.5255
3.apr.2009	4.1893	3.1156	2.7471	1.3446	1.5250
6.apr.2009	4.1549	3.071	2.7205	1.3529	1.5273
7.apr.2009	4.1684	3.1407	2.7405	1.3272	1.5210
8.apr.2009	4.1827	3.164	2.7564	1.3220	1.5175
9.apr.2009	4.1648	3.1323	2.7339	1.3296	1.5234
10.apr.2009	4.1189	3.1342	2.7051	1.3142	1.5226
13.apr.2009	4.1263	3.1286	2.7131	1.3189	1.5209
14.apr.2009	4.1379	3.1109	2.7266	1.3301	1.5176

În perioada 11-12 iunie 2009 va avea loc la Alma Ata în Kazakhstan cea de a 5-a Conferință Euro-Asiatică privind transportul rutier.

Conferința are ca temă "Redeschiderea Drumului Mătăsii: de la Viziune la Realitate", manifestarea fiind găzduită de Uniunea Internațională a Transportatorilor Rutieri din Republica Kazahstan, Kazato, sub patronajul Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor din Republica Kazahstan, în cadrul conferinței fiind organizată și *reuniunea Miniștrilor Transporturilor din țările regiunii Euro-Asiatice*.

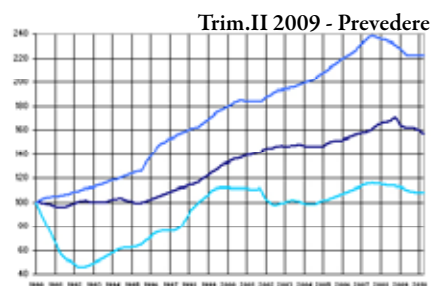


Pentru detalii și informații privind înregistrarea și participarea la conferință vă rugăm să accesați www.untrr.ro

Indici IRU

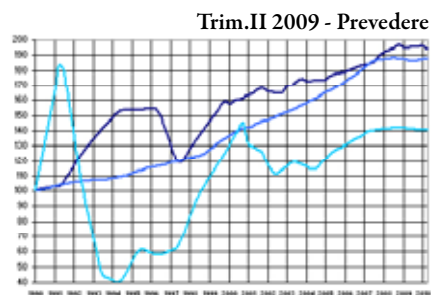
Indicatori Transport Rutier pentru: IRLANDA

Index	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim.I		2009 – Trim. II		2010 – Trim.II	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	20,3	162,5	33,0	156,8	31,9
PIB (\$ Miliard)	100,0	10,8	224,8	24,3	221,9	23,9
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100,00	1101	111,18	1224	107,64	1185



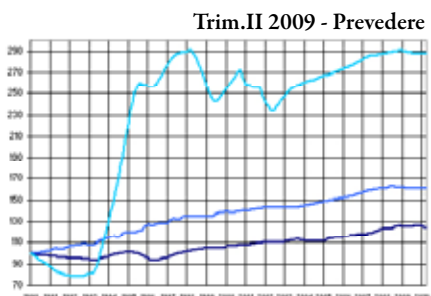
Indicatori Transport Rutier pentru: LUXEMBURG

Index	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim.I		2009 – Trim. II		2010 – Trim.II	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100	5,9	195,0	11,5	194,2	11,4
PIB (\$ Miliard)	100	2,6	187,0	4,9	188,5	4,9
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100	246	141,45	348	140,89	347



Indicatori Transport Rutier pentru: NORVEGIA

Index	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim.I		2009 – Trim. II		2010 – Trim.II	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100	61,6	125,5	77,2	124,9	76,9
PIB (\$ Miliard)	100	26,1	161,4	42,2	161,8	42,3
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100	604	289,44	1749	287,84	1740





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, service în garanție și post-garanție. Toate produsele importate în Europa sunt echipate cu componente provenite de la producători europeni de renume, fabricate sub licență în China.

Pentru a putea viziona întreaga gama de autocare și autobuze puteți accesa

www.untrr.ro 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



Noutăți legislative

1. ORDONANȚĂ nr. 56 din 16 august 2002 privind monitorizarea pieței transporturilor rutiere și măsurile ce trebuie luate în situații de criză în domeniul transportului rutier de mărfuri

În temeiul prevederilor art. 107 din Constituția României și ale art. 1 pct. II.9 din Legea nr. 411/2002 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță.

Art. 1

Pentru realizarea obiectivelor strategice în domeniul transporturilor rutiere Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței asigură monitorizarea pieței transporturilor rutiere de mărfuri în scopul constatării apariției situațiilor de criză și al adoptării măsurilor necesare rezolvării acestora.

Art. 2

(1) Prin criză, în sensul prezentei ordonanțe, se înțelege apariția unor probleme specifice acestui domeniu de activitate, de natură să creeze un excident important al ofertei față de cerere, fapt ce determină o amenințare serioasă la adresa stabilității financiare și a desfășurării activității unui număr important de operatori de transport care efectuează transport rutier de mărfuri, iar prognozele pe termen scurt și mediu privind piața transporturilor rutiere nu indică nici o îmbunătățire importantă și de durată.

(2) Prin monitorizare, în înțelesul prezentei ordonanțe, se înțelege activitatea de urmărire prin date statistice a:

- nivelului cererii de transport rutier de mărfuri față de nivelul ofertei de transport rutier de mărfuri;
- evoluției costurilor și/sau tarifelor în transportul rutier de mărfuri.

(3) Toate informațiile brute de natură economică și financiară, obținute de la operatorii de transport care efectuează transport rutier de mărfuri, fac obiectul secretului de serviciu.

Art. 3

Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței va publica anual, într-o publicație proprie, rezultatul monitorizării pieței transporturilor rutiere de mărfuri.

Art. 4

(1) Pentru rezolvarea posibilelor situații de criză se instituie Comitetul consultativ, organism consultativ fără personalitate juridică, ce funcționează pe lângă Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței.

(2) Componența Comitetului consultativ și Regulamentul de organizare și funcționare a acestuia se aprobă prin ordin al ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței.

(3) Comitetul consultativ are un secretariat tehnic ce își desfășoară activitatea permanent și care este asigurat de Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței.

(4) Comitetul consultativ este compus din 6 membri, câte 2 membri desemnați de fiecare dintre următoarele instituții:

- Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței;
- Oficiul Concurenței;
- Institutul Național de Statistică.

Art. 5

Dacă în urma monitorizării se constată posibilitatea apariției unei situații de criză în domeniul transporturilor rutiere de mărfuri, susceptibilă să persiste, conducerea Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței convoacă Comitetul consultativ.

Art. 6

(1) În termen de 30 de zile de la convocare Comitetul consultativ prezintă conducerii Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței un raport care va cuprinde:

- motivarea constatării situației de criză;
- măsurile propuse pentru diminuarea sau înlăturarea situației de criză.

(2) Comitetul consultativ va consilia Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței ori de câte ori este solicitat cu privire la aplicarea măsurilor propuse.

Art. 7

(1) În baza datelor furnizate de Comitetul consultativ Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței va propune Guvernului măsurile necesare pentru soluționarea situației de criză.

(2) Măsurile adoptate prin hotărâre a Guvernului, emisă cu avizul prealabil al Consiliului Concurenței, se vor aplica pentru o perioadă de cel mult 6 luni și pot fi reînnoite o singură dată pentru o perioadă având aceeași durată.

PRIM-MINISTRU
ADRIAN NĂSTASE

Contrasemnează:

p. Ministrul lucrărilor publice, transporturilor și locuinței,

Ileana Tureanu,

secretar de stat

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 645 din data de 30 august 2002

2. ORDIN nr. 396 din 1 aprilie 2009 privind înlocuirea anexei la Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.134/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea, agrearea și efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor destinate transportului anumitor mărfuri periculoase - RNTR 3

Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I și intră în vigoare la data de 1 iulie 2009.

Textul integral se găsește pe site-ul UNTRR la rubrica Legislație – Transport ADR - Intern

8,26% impozit pe venit IMM! Guvernul României lucrează în stil mare: stimulează mega-companiile!

IMM-urile nu mai sunt de actualitate

ORDONANȚA DE URGENȚĂ aprobată de Guvern în 11.04.2009

și nepublicată încă în Monitorul Oficial

Noutăți rectificare bugetară

Venituri totale anuale (lei)	Impozit minim anual (lei)	Interval %
0 - 52.000	2.200	∞ - 4,23%
52.001 - 215.000	4.300	8,26% - 2%
215.001 - 430.000	6.500	3,02% - 1,5%
430.001 - 4.300.000	8.600	1,99% - 0,2%
4.300.001 - 21.500.000	11.000	0,25% - 0,051%
21.500.001 - 129.000.000	22.000	0,10% - 0,017%
Peste 129.000.001	43.000	0,033%

Cheltuieli nedeductibile:

3. La articolul 21, după litera ș) a alineatului (4) se introduce o nouă literă, lit. t), cu următorul cuprins:

„t) în perioada 1.05.2009 - 31.12.2010, cheltuielile privind combustibilul pentru vehiculele rutiere motorizate care sunt destinate exclusiv pentru transportul rutier de persoane, cu o greutate maximă autorizată care să nu depășească 3.500 kilograme și care să nu aibă mai mult de 9 scaune de pasageri, incluzând și scaunul șoferului, aflate în proprietatea sau în folosința contribuabilului, cu excepția situației în care vehiculele se înscriu în oricare din următoarele categorii:

1. vehiculele utilizate exclusiv pentru: intervenție, reparații, pază și protecție, curierat, transport de personal la și de la locul de desfășurare a activității, precum și vehiculele special adaptate pentru a fi utilizate drept care de reportaj, vehiculele utilizate de agenți de vânzări și de agenți de recrutare a forței de muncă.”

2. vehiculele sunt utilizate pentru transportul de persoane cu plată, inclusiv pentru activitatea de taxi;

3. vehiculele sunt utilizate pentru închirierea către alte persoane, inclusiv pentru desfășurarea activității de instruire în cadrul școlilor de șoferi;

7. La articolul 48, după litera l) a alineatului (7), (cheltuieli nedeductibile, activități independente) se introduce o nouă literă, lit. ll), cu următorul cuprins: “ll) în perioada 1.05.2009 - 31.12.2010, cheltuielile privind combustibilul, pen-

tru vehiculele rutiere motorizate care sunt destinate exclusiv pentru transportul rutier de persoane, cu o greutate maximă autorizată care să nu depășească 3500 kg și care să nu aibă mai mult de 9 scaune de pasageri, incluzând și scaunul șoferului, cu excepția situației în care vehiculele se înscriu în oricare din următoarele categorii:

1.vehiculele utilizate exclusiv pentru: intervenție, reparații, pază și protecție, curierat, transport de personal la și de la locul de desfășurare a activității, precum și vehiculele special adaptate pentru a fi utilizate drept care de reportaj, vehiculele utilizate de agenți de vânzări și de agenți de recrutare a forței de muncă;

2.vehiculele sunt utilizate pentru transportul de persoane cu plată, inclusiv pentru activitatea de taxi;

3.vehiculele sunt utilizate pentru închirierea către alte persoane, inclusiv pentru desfășurarea activității de instruire în cadrul școlilor de șoferi.”

10. După articolul 145, se introduce articolul 145: ”Limitări speciale ale dreptului de deducere”, cu următorul cuprins:

“(1) În cazul vehiculelor rutiere motorizate, care sunt destinate exclusiv pentru transportul rutier de persoane, cu o greutate maximă autorizată care să nu depășească 3.500 kilograme și care să nu aibă mai mult de 9 scaune de pasageri, incluzând și scaunul șoferului, nu se deduce taxa pe valoarea adăugată aferentă achizițiilor acestor vehicule, precum și taxa aferentă achizițiilor de combustibil destinat utilizării pentru vehiculele care au aceleași caracteristici, aflate în proprietatea

sau în folosința persoanei impozabile, cu excepția vehiculelor care se înscriu în oricare din următoarele categorii:

a)vehiculele utilizate exclusiv pentru: intervenție, reparații, pază și protecție, curierat, transport de personal la și de la locul de desfășurare a activității, precum și vehiculele special adaptate pentru a fi utilizate drept care de reportaj, vehiculele utilizate de agenți de vânzări și de agenți de recrutare a forței de muncă.

b) vehiculele utilizate pentru transportul cu plată de persoane, inclusiv pentru activitatea de taxi;

c) vehiculele utilizate pentru prestarea de servicii cu plată, inclusiv pentru închirierea către alte persoane, instruirea de către școlile de șoferi, transmiterea folosinței în cadrul unui contract de leasing financiar sau operațional;

d) vehiculele utilizate în scop comercial, respectiv în vederea revânzării.

(2) Prin achiziție de vehicule, în sensul alin. (1), se înțelege cumpărarea unui vehicul din România, importul sau achiziția intracomunitară a vehiculului.

(3) Prevederile alin.(1) - (2) nu se aplică pentru avansurile care au fost achitate înainte de data de 1 mai 2009 pentru valoarea totală sau parțială a vehiculelor rutiere motorizate, dacă livrarea acestora intervine după data de 1 mai 2009, inclusiv.

(4) Prevederile prezentului articol se aplică până la data de 31.12.2010, inclusiv.

(5) În cazul vehiculelor exceptat e potrivit alin.(1) se vor aplica regulile generale de deducere stabilite la art. 145, 146 -147.”

Proiectele legislative de interes pentru transportul rutier, discutate în cadrul CDS MTI din 30 aprilie 2009

Proiect de Ordin pentru modificarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 245/2008 pentru aprobarea unor tarife aplicate de Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – S.A.

♦ **Vizează toleranțe pentru transporturile de autovehicule și toleranță de 4% la cântărirea pe axă și 5% la cântărirea totală**

Pentru vehicule specializate a căror caroserie este destinată transportului de vehicule nu se tarifează și nu se sancționează contravențional depășirea cu 0,01-0,15 m a înălțimii maxime admise sau a înălțimii înscrise în autorizația specială de transport ori în avizul prealabil, iar pentru înălțimea de 4,01-4,15 m, inclusiv, se eliberează un aviz prealabil de către Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – S.A. pentru cunoașterea de către operatorul de transport a traseului de parcurs și pentru asigurarea siguranței rutiere.”

“f) Pentru vehicule specializate a căror caroserie este destinată transportului de vehicule nu se eliberează autorizație specială de transport până la lungimea de 21,15 metri inclusiv

Proiect de Hotărâre pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 1373/2008 privind reglementarea furnizării și transportului rutier de bunuri divizibile pe drumurile publice din România

♦ **Vizează introducerea cântarelor pe cupă**

Proiect de Ordin pentru înlocuirea Anexei la Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2134/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea, agrearea și efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor destinate transportului anumitor mărfuri periculoase - RNTR 3

Urmare reuniunii CDS-MTI s-a stabilit în principal:

► Proiectul de Lege pentru completarea aliniatului (1) al articolului 201 din Legea nr. 571/2003 privind Codul

Fiscal, reprezentantul UNTRR a susținut un tratament egal între modurile de transport și anume scutirea de accize și a transportului rutier, alături de cel pe calea ferată, sau menținerea acesteia la cele două moduri de transport. Nerespectarea acestui tratament duce la creșterea evaziunii fiscale și la o concurență neloială între cele două moduri de transport. După discuții aprinse, cei prezenți au fost de acord cu avizarea Proiectului de Lege, reprezentantul UNTRR și FORT, abținându-se, cu mențiunea ca observațiile aduse să fie consemnate.

► Proiect de Ordin pentru modificarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 245/2008 pentru aprobarea unor tarife aplicate de Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – S.A.

La acest Proiect de Ordin s-a convenit adoptarea acestuia, având în vedere un bun câștigat și anume creșterea toleranței cu 1%, deși aceasta nu se referă la transporturile agabaritice.

► Proiect de Hotărâre pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 1373/2008 privind reglementarea furnizării și transportului rutier de bunuri divizibile pe drumurile publice din România.

Acest Proiect de Hotărâre a fost respins, urmând să se creeze o subcomisie care să analizeze acest proiect și la care să participe și câte 1 reprezentant al ARR, CNADNR și Direcției de Transport Rutier.

► Proiect de Ordin pentru înlocuirea Anexei la Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2134/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea, agrearea și efectuarea inspecției tehnice periodice a vehiculelor destinate transportului anumitor mărfuri periculoase - RNTR 3.

La acest Proiect de Ordin nu au fost observații și el a fost aprobat.

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/

Membrii Guvernului Privat cer Ministrului Transporturilor să stabilească lista de proiecte prioritare

Reprezentanții Ministerului Transporturilor și membrii Guvernului Privat s-au întâlnit pe 14 aprilie, în cadrul mesei rotunde cu tema „**Guvernul Privat – Probleme și soluții în infrastructură**”.

Obiectivul evenimentului a constat în dezbaterile propunerilor venite din partea mediului de business pentru urgentarea lucrărilor de infrastructură, precum și identificarea de soluții la problemele care preocupă Ministerul Transporturilor.

Oamenii de afaceri prezenți la eveniment au cerut ministrului să-și clarifice lista de proiecte prioritare, în contextul în care bugetul revizuit pentru acest an este redus cu aproximativ 200 milioane de lei. De asemenea, ei au cerut ca statul să-și plătească datoriile față de contractori și alegerea celui mai eficient model de contractare care trebuie aplicat în infrastructură. Acestea au fost principalele solicitări pe care oamenii de afaceri le-au prezentat ministrului Transporturilor.

“Prioritar pentru noi este Culoarul IV. Acum ne concentrăm pe București - Sibiu și Arad - Timișoara, care sunt deja contractate și se lucrează. Însă, pentru toate porțiunile până la Sibiu, sunt implicați bani de la Uniunea Europeană și lucrurile merg încet”, a declarat Ministrul Transporturilor, Radu Berceanu, în cadrul dezbaterii.

Strategia ministrului vizează implementarea unui model de taxare directă a utilizării autostrăzilor, variantele

fiind taxarea pe timp, concretizată în vânzarea unor „vignete pe o zi, o luna, sau pe un an”, sau pe distanța parcursă, caz în care vor trebui introduse puncte de taxare sau sisteme de monitorizare prin GPS.

Modalitățile de contractare a lucrărilor pentru autostrăzi ar putea fi discutate în Guvern în următoarele două săptămâni, iar una din propunerile domnului Berceanu va include concesionarea la pachet a unor proiecte noi cu porțiuni deja existente.

Ministrul Berceanu i-a informat



pe oamenii de afaceri că Guvernul a decis înființarea unei comisii care să finalizeze, până la 28 aprilie, proiectul de modificare a legii privind parteneriatele public - private (PPP).

De asemenea, făcând referire la consorțiul care va realiza prin concesiune tronsonul Comarnic - Brașov, Ministrul Transporturilor a spus că acesta va fi selectat în perioada 20 - 25 aprilie, mai târziu decât termenul inițial. Acesta a adăugat că, imediat după selectarea câștigătorului, va prezenta și programul de autostrăzi, în condițiile în care acesta conține foarte multe lucruri legate de concesiune.

“Avantajul într-un parteneriat public - privat este că antreprenorul își face proiectul pe banii lui, proiectează și execută lucrările repede pentru a-și recupera investiția. Cheia este câți bani bagă el și câți ani îl lași să opereze pentru a-și recupera investiția”, a declarat George Mucibabici, președinte Deloitte România.

În ceea ce privește proiectele care ar trebui aplicate în infrastructură, participanții la eveniment au spus că un model viabil este Design & Build, însă nu este singurul tip de contract care poate fi utilizat.

„Cel mai important este faptul că trebuie partajate riscurile între autoritatea contractantă și celelalte părți”, a spus Florentin Țuca, Managing Partner Țuca, Zbârcea și Asociații.

Cornel Marian, director general al Oresa Ventures, fond de investiții care deține business-uri în domeniul infrastructurii, consideră că “mediul privat are cea mai mare șansă acum să facă ceva în infrastructura din România”.

Dorina Tiron, director CNAD-NR, a explicat că bugetul pe 2009 acoperă cerințele companiei în proporție de 30 - 40%. “Dacă am fi avut un buget mai consistent, ar fi trebuit să fim mai bine organizați. Pentru viitor, ca să ducem proiectele în termenele propuse, bugetele trebuie să fie corespunzătoare”, a spus Tiron.

Radu Dinescu, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri: “UNTRR

consideră că singura modalitate de urgentare a lucrărilor de infrastructură este realizarea de parteneriate publice-private - în cadrul cărora să se liciteze complet o autostradă.

Know-how-ul companiilor din domeniul privat și comportamentul lor în condiții de piață concurențiale sunt singurele elemente care ar transforma proiectele de infrastructură în acțiuni viabile, cu termene de finalizare respectate, cu obiective clare și servicii de calitate către populație. Între mecanismele pe care le putem considera viabile este și concesionarea pe un număr de ani. Concesionarea are avantaje atât pentru stat aducând degrevare de activități și buget, dar și pentru companiile private prin predictibilitate și libertate de gestionare.”

Alături de **Radu Berceanu, Ministrul Transporturilor și Infrastructurii**, au fost prezenți Dorina Tiron- Director Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România, Adrian Ionescu -Director General Direcția Generală Infrastructură Rutieră și Concesiuni, George Mucibabici – Președinte Deloitte România, Mihai Rohan - Director General Carpatciment Holding, Cornel Marian - Director General Oresa Ventures, Florentin Țuca- Managing Partner Țuca, Zbârcea și Asociații, Bruno Roux- Director General Lafarge Agregate Betoane, Radu Dinescu - Președinte UNTRR, Ștefan Roșeanu- Senior Partner Clubul Feroviar Român, Gheorghe Boeru-

Director General Romair Consulting, Mircea Bulboacă –Președinte CON-A, Luca Canino – CEO Astaldi, Bogdan Dobre – Național Sales Manager Holcim România, Adriana Enache- National Key Account Manager Holcim România, Cătălin Popescu – Regional Manager Concrete Division Holcim România, Gabriel Ristoiu – Național Sales Manager – Special Binders Holcim România, Alexandru Dobre- Președinte ARACO, Carmen Stanca - Louis Berger România, și Adrian Mirșanu – Redactor-Șef Business Standard.

preluare de pe www.standard.ro. Concluziile și înregistrarea dezbaterii pot fi regăsite pe site-ul www.guvernulprivat.ro.

SURSA IRU

DATE STATISTICE CU PRIVIRE LA IMPACTUL RECESIUNII ECONOMICE DIN 2008 ASUPRA TRANSPORTURILOR RUTIERE DE MARFĂ

Prezentul document conține date statistice cu privire la efectele crizei economice în sectorul transporturilor rutiere de marfă (a se vedea Anexa).

Este imposibil de prevăzut impactul pe care extinderea recesiunii economice îl va avea asupra activităților de transport rutier de marfă. Nu sunt viabile previziuni realiste și este dificilă chiar și colectarea datelor recente.

Totuși, IRU consideră că datele cu privire la evoluțiile recente ale pieței de transport rutier de marfă ar putea să se formeze o idee clară în privința dimensiunii crizei în cadrul domeniului nostru și astfel, probabil, asupra evoluțiilor așteptate pe termen scurt.

În consecință, Secretariatul IRU a solicitat asociațiilor membre să realizeze o analiză statistică ad-hoc cu privire la:

- Transportul rutier de marfă în trafic național: tone și tone km (tkm) valori lunare pentru perioada ianu-

arie – octombrie (noiembrie) 2008 și aceeași perioadă a anului 2007.

- Transportul rutier de marfă în trafic internațional: tone și tone km (tkm) valori lunare pentru perioada ianuarie – octombrie (noiembrie) 2008 și aceeași perioadă a anului 2007.

- Numărul de camioane care au traversat frontiera, în unul sau în câteva dintre punctele de frontieră principale cu țările vecine în perioada ianuarie – octombrie (noiembrie) 2008 și aceeași perioadă a anului 2007.

- Orice date privind investițiile (număr de vehicule achiziționate etc.) în perioada ianuarie – octombrie (noiembrie) 2008 și aceeași perioadă a anului 2007.

- Orice date privind numărul de faliamente ale operatorilor de transport rutier de marfă în perioada ianuarie –

octombrie (noiembrie) 2008 și aceeași perioadă a anului 2007.

- Orice alte date relevante.

Țările care au transmis rapoarte până în prezent sunt: BG, BY, CH, CZ, D, DK, F, FIN, FYROM, H, LV, NL, PL, RO, SP, T, UA și UK. Secretariatul mulțumește membrilor IRU pentru contribuții.

Răspunsurile primite de la asociații și din alte câteva surse sunt prezentate în Anexă. Secretariatul nu comentează (pentru că nu ar fi realist) datele care vor apărea în acest document care au fost raportate/documentate fie în format numeric (statistic), fie în format text. Datele nu sunt omogene; în plus, perioada de timp analizată pentru majoritatea țărilor este foarte scurtă; în consecință, nu este ușor să se tragă încă nicio concluzie clară. Totuși,

pentru unele țări și/sau anumite sub-sectoare sunt evidente tendințe negative, în timp ce pentru altele acestea sunt mai reduse.

Orice rapoarte cu privire la alte țări și orice actualizări ale datelor transmise de asociații sunt binevenite.

ANEXA 1
23.02.09

I. DATE STATISTICE PRIVIND IMPACTUL CRIZEI ECONOMICE ASUPRA SECTORULUI TRANSPORTURILOR RUTIERE DE MĂRFĂ

1. Belarus

Transporturi rutiere de marfă în trafic național:

	2007	2008	Creștere/scădere
Volumul mărfurilor transportate (ianuarie-septembrie)	60.648.906,3 tone	65.379.521 tone	+7,8%

Transporturi rutiere de marfă în trafic internațional:

	2007	2008	Creștere/scădere
Volumul mărfurilor transportate (ianuarie-martie)	1.315.329,4 tone	1.445.611,6 tone	+ 9,6%
Volumul mărfurilor transportate (aprilie-iunie)	1.578.851,1 tone	1.671.588,1 tone	+ 5,9%
Volumul mărfurilor transportate (iulie-septembrie)	1.601.776,9 tone	1.945.979,3 tone	+ 21,5%
Curse încărcate (ianuarie-martie)	130.557.400 km	151.703.300 km	+16,2%
Curse încărcate (aprilie-iunie)	161.157.900 km	169.196.800 km	+5%
Curse încărcate (iulie-septembrie)	184.721.300 km	228.688.300 km	+ 23,8%

Număr de camioane care au traversat frontierele BY:

	2007 (până în noiembrie)	2008 (până în noiembrie)	Creștere/scădere
(Doar) Tranzit prin Belarus	631.545	833.724	+32%

Număr de vehicule achiziționate (doar de către membrii BAMAP)

	2007 (până în decembrie)	2008 (până în decembrie)	Creștere/scădere
Numărul de camioane noi achiziționate	824	1.239	+50,4%
Numărul de remorci noi achiziționate	725	1.165	+60,7%

Alte informații relevante pentru BY:

	2007	2008	Creștere/scădere
Carnete TIR eliberate (ianuarie-noiembrie)	189.597	192.271	+1,4%
Carnete TIR eliberate (octombrie)	19.197	19.321	+0,6%
Carnete TIR eliberate (noiembrie)	19.102	14.411	-24,6%

Sursa: BAMAP

2. Bulgaria

Datele cu privire la transportul rutier din Bulgaria au fost preluate, din păcate, doar pentru prima jumătate a anului 2008.

Practic, criza a influențat în primul rând munca transportatorilor bulgari care efectuează transporturi în țări terțe (trafic terță țară în cadrul UE).

Începând cu luna octombrie a scăzut, de asemenea, cererea de transporturi interne și internaționale din și spre Bulgaria, ceea ce a determinat o reducere a tarifelor de transport. Transportatorii estimează că volumul de mărfuri s-a redus cu 40-50%. Situația financiară a companiilor care dețin multe vehicule în leasing este gravă datorită incapacității plății a ratelor de leasing.

În Bulgaria sistemul bancar este stabil. În ciuda creșterii relative mari a produsului intern brut (PIB) în cel de-al treilea trimestru al anului 2008 (+6,8%) comparativ cu aceeași perioadă a anului 2007, primul indiciu al impactului negativ al crizei economice mondiale este ușoara încetinire a ritmului de creștere al PIB (în cele două trimestre anterioare, acesta a crescut cu 7% și respectiv cu 7,1%). Această creștere încă importantă a PIB s-a obținut în special ca urmare a bunelor rezultate din agricultură, drept consecință a recoltei bogate din acest an.

În luna octombrie 2008, producția industrială a crescut ușor cu 0,6% comparativ cu luna precedentă și se situează cu 1,9% sub nivelul celei din luna octombrie 2007. Încasările din vânzările industriale din luna octombrie 2008 sunt cu 3,4% mai mici decât cele din luna

septembrie 2008 și cu 5% mai mici decât cele din luna octombrie 2007. Ramurile industriale cele mai afectate sunt producția de materiale textile (-9,4%), substanțe și produse chimice (-16%) și metalurgia (15,5%). Acestea sunt principalele ramuri industriale orientate către exportul în UE și reprezintă 65% din exporturile bulgărești în statele membre UE. Ținând cont de faptul că Bulgaria are o balanță comercială negativă și respectiv un dezechilibru între activitatea de transport pentru export și pentru import, problemele acestor ramuri industriale vor înrăutăți în continuare situația transportatorilor.

În conformitate cu datele Institutului Național de Statistică din studiile comerciale efectuate în noiembrie 2008, deteriorarea conjuncturii economice din țară, care a început în luna octombrie, a continuat, de asemenea, în luna noiembrie întrucât „indicatorul comercial general” a scăzut cu încă 5,7 puncte procentuale. Nivelul atins de indicator, care se afla deja cu doar 7,1 puncte procentuale peste media pe termen lung a ultimilor 10 ani, a fost determinat de o evaluare și de așteptări mai puțin încrezătoare cu privire la situația comercială în următoarele 6 luni, așa cum este văzută de managerii din toate sectoarele analizate – industrie, construcții, comerț cu amănuntul și servicii.

Proгноза pentru 2009:

- Ministerul bulgar al finanțelor: creșterea PIB cu 4,7%,

inflația 5,4%, reducerea investițiilor cu 12,4%

- Fondul Monetar Internațional: creșterea PIB cu 2%, inflația 4,5%, scăderea investițiilor

În luna octombrie 2008, s-a înregistrat o creștere de 3,3% în comerțul cu autovehicule, motociclete, piese de schimb și accesorii comparativ cu luna precedentă și de 8,7% comparativ cu luna octombrie 2007. În conformitate cu datele Uniunii Importatorilor de Vehicule din Bulgaria, creșterea vânzărilor de camioane noi de către membrii săi va depăși anul acesta cu 25% vânzările din anul trecut.

Vânzări de camioane noi*

Luna	2007	2008	Iulie	301	449
Ianuarie	145	204	August	226	282
Februarie	153	465	Septembrie	274	386
Martie	280	391	Octombrie	253	144
Aprilie	182	404	Noiembrie	333	188
Mai	228	292	Total	2.683	3.640
Iunie	308	435			

* Aceste cifre reprezintă doar camioanele vândute de reprezentanțele oficiale ale producătorilor de camioane din Bulgaria. Datele cu privire la achizițiile suplimentare directe de camioane noi de la producătorii care nu au astfel de reprezentanțe în Bulgaria și cele cu privire la camioanele la mâna a doua nu sunt disponibile în prezent.

Sursa: AEBTRI

3. Republica Cehia

Transportul rutier de marfă

(Doar vehicule înmatriculate în Republica Cehia)

An: 2007-08 a)	TRIM. I 07	TRIM. I 08	TRIM. II 07	TRIM. II 08	TRIM. III 07	TRIM. III 08	TRIM. IV 07	TRIM. IV 08	Total An 07	Total An 08
Total mărfuri transportate (1.000 tone)	73.731	81.114	131.598	123.656	129.570	121.917	118.638		453.537	
<i>după tipul transportului</i>										
Național	61.401	69.119	119.721	110.010	118.403	109.911	108.216		407.741	
total internațional	12.330	11.995	11.877	13.646	11.167	12.005	10.422		45.796	
din care:										
export	5.246	4.724	5.100	5.432	4.782	4.867	4.490		19.618	
import	4.506	4.328	4.399	4.722	4.097	4.622	3.650		16.652	
tranzit prin CZ		525		636		629				
terțe țări	2.578	2.419	2.378	2.855	2.288	1.887	2.282		9.526	
<i>după caracterul transportului</i>										
pentru terți	53.013	57.566	88.424	87.762	86.788	80.828	79.538		307.764	
în cont propriu	20.718	23.549	43.174	35.893	42.781	41.089	39.100		145.773	

Total transporturi realizate (milioane tkm)	12.106	11.877	12.826	14.798	11.813	12.755	11.396	48.141
<i>după tipul transportului</i>								
Național	3.337	3.138	4.378	4.361	4.099	4.423	3.969	15.783
total internațional	8.769	8.740	8.449	10.437	7.713	8.332	7.427	32.358
din care: export	3.407	3.101	3.104	3.795	2.985	3.184	2.926	12.423
import	3.143	3.034	3.062	3.364	2.744	2.986	2.515	11.463
tranzit prin CZ		602		797		737		
terțe țări	2.220	2.002	2.283	2.482	1.984	1.425	1.986	8.472
<i>după caracterul transportului</i>								
pentru terți	11.096	10.950	11.514	13.451	10.570	11.449	10.091	43.271
în cont propriu	1.011	927	1.312	1.347	1.243	1.306	1.305	4.870
Distanța medie de transport a mărfurilor (km)	164,2	146	97,5	1.347	91,2	105	96,1	106,1
<i>după tipul transportului</i>								
Național	54,3	45,4	36,6	39,6	34,6	40,2	36,7	38,7
total internațional	711,2	728,6	711,3	764,8	690,7	694,0	712,6	706,6
din care: export	649,4	656,5	608,8	698,5	624,3	654,2	651,6	633,2
import	697,4	701,2	696,0	712,3	670,1	646,0	689,0	688,5
tranzit prin CZ		1.145,5		1.252,6		1.171,4		
terțe țări	861,1	827,8	959,7	869,3	866,3	755,2	870,3	889,2
<i>după caracterul transportului</i>								
pentru terți	209,3	190,2	130,2	153,3	121,8	141,6	126,9	140,6
în cont propriu	48,8	39,4	30,4	37,5	29,1	31,8	33,4	33,4
<i>a) Date preliminare la 2 decembrie 2008</i>								

Sursa: Ministerul Transporturilor, Republica Cehia

4. Danemarca

Transport rutier de marfă în trafic național și internațional

		TRIM. I 2007	TRIM. II 2007	TRIM. III 2007	TRIM. IV 2007	TRIM. I 2008	TRIM. II 2008	TRIM. III 2008
Greutatea mărfurilor încărcate, 1.000 tone	TOATE TIPURILE DE TRANSPORT	49.741	51.498	47.492	49.167	44.929	50.946	51.838
	Transporturi naționale	45.719	47.908	44.332	45.649	41.539	46.587	48.553
	Pentru terți	37.879	39.970	36.505	35.083	32.915	38.056	38.288
	În cont propriu	7.840	7.938	7.827	10.566	8.623	8.530	10.265
	Transporturi Internaționale, total	4.022	3.590	3.160	3.518	3.390	4.359	3.285
	Spre Danemarca din străinătate	1.777	1.610	1.400	1.420	1.538	1.894	1.345

	Din Danemarca spre străinătate	1.831	1.607	1.366	1.780	1.525	2.047	1.555
	Alte transporturi internaționale	414	373	394	318	327	418	385
Transporturi realizate, mil. tone-km	TOATE TIPURILE DE TRANSPORT	5.638	5.408	4.627	5.285	4.856	5.393	4.842
	Transporturi naționale	2.995	3.141	2.629	3.033	2.623	2.838	2.832
	Pentru terți	2.581	2.658	2.178	2.430	2.217	2.344	2.251
	În cont propriu	414	484	451	604	406	494	580
	Transporturi Internaționale, total	2.643	2.267	1.998	2.252	2.233	2.555	2.010
	Spre Danemarca din străinătate	1.214	1.052	936	937	1.036	1.212	894
	Din Danemarca spre străinătate	1.216	1.019	936	1.158	1.047	1.213	990
	Alte transporturi internaționale	213	196	126	157	149	130	125

Notă: Acoperă vehiculele rutiere de transport marfă daneze cu sarcina utilă maximă admisibilă de peste 6 tone.

Notă: Acestea sunt cele mai recente date. Nu a fost posibilă nicio altă actualizare. Datele sunt disponibile doar trimestrial.

Sursa: Statistics Denmark - StatBank Denmark.

Numărul de camioane care au traversat frontierele daneze

Numărul de camioane din Germania și Suedia cu destinația Danemarca (cu traversarea Oresund)

Evoluția numărului de camioane cu destinația Danemarca cu trecerea frontierei terestre, a podului peste Oresund și cu feriboturile Scandlines plc.

Numărul de camioane în 24 de ore		TRIM. I	TRIM. II	TRIM. III	TRIM. IV	
	2005	4.049	4.273	4.282	4.436	Notă: acestea sunt cele mai recente date, dar sunt disponibile doar sub formă agregată. datele sunt disponibile doar trimestrial.
	2006	4.313	4.614	4.714	4.768	
	2007	4.793	4.899	4.815	4.956	
	2008	4.908	4.943	4.666	4.617	

Sursa: ITD, Transporturi Internaționale Danemarca - www.itd.dk

Traficul total de camioane care a intrat și a ieșit din Danemarca

Numărul total de camioane în 24 de ore care a intrat și a ieșit din Danemarca în trim. II 2007 și trim. II 2008 distribuit pe frontiera terestră, Oresund, Femern Sound și Kattegat/Skagerak

Numărul de camioane în 24 de ore		TRIM. II 2008 (săptămâna 22)	Frontiera terestră *	Oresund	Gedser-Rosstock Rodby-Puttgarden	Kattegat / Skagerak	Altele	Total
Intrat în Danemarca	TRIM. II 2008 (săptămâna 22)		3.257	1.090	696	527	42	5.612
	TRIM. II 2007 (săptămâna 20)		3.291	1.045	691	538	35	5.600
	Creștere TRIM. II 2007-TRIM. II 2008 (%)		-1,0%	4,3%	0,7%	-2,0%	20,0%	0,2%
Ieșit din Danemarca	TRIM. II 2008 (săptămâna 22)		3.257	1.098	696	504	57	5.612
	TRIM. II 2007 (săptămâna 20)		3.297	1.050	692	511	50	5.600
	Creștere TRIM. II 2007-TRIM. II 2008 (%)		-1,2%	4,6%	0,6%	-1,4%	14,0%	0,2%

Total	TRIM. II 2008 (săptămâna 22)	6.514	2.188	1.392	1.031	99	11.224
	TRIM. II 2007 (săptămâna 20)	6.588	2.095	1.383	1.049	85	11.200
	Creștere TRIM. II 2007-TRIM. II 2008(%)	-1,1%	4,4%	0,7%	-1,7%	16,5%	0,2%

Sursa: ITD, Transporturi Internaționale Danemarca - www.itd.dk; Notă: Aceste date sunt mai detaliate decât precedentele dar sunt disponibile doar pentru trimestrul II. Datele au fost disponibile doar trimestrial.

Înmatriculări noi și vehicule existente etc. per unitate, tip de vehicul, 2007 și 2008

		2007 M01	2007 M02	2007 M03	2007 M04	2007 M05	2007 M06	2007 M07	2007 M08	2007 M09	2007 M10	2007 M11	2007 M12
Noi	Furgonete, total	5.296	4.778	6.386	7.345	4.557	4.601	3.184	3.765	3.664	3.881	3.978	4.649
	Camioane, total	195	244	318	332	326	352	270	287	422	251	273	253
	Tractoare rutiere, total	313	275	337	297	372	316	214	282	362	312	245	114
	Remorci, total	2.970	2.419	4.577	5.643	5.541	5.512	4.886	4.855	3.904	4.672	2.975	1.878
	Semiremorci, total	592	450	545	574	670	530	533	510	553	636	684	391
Existente	Furgonete, total	461.775	464.381	468.534	474.114	476.044	478.251	479.310	480.890	482.394	483.411	484.424	486.052
	Camioane, total	36.058	36.106	36.261	36.498	36.609	36.711	36.678	36.713	36.807	36.640	36.544	36.484
	Tractoare rutiere, total	14.605	14.714	14.855	15.029	15.178	15.290	15.202	15.357	15.489	15.508	15.444	15.323
	Remorci, total	736.678	738.753	742.945	748.196	753.164	758.184	762.580	766.844	770.163	774.223	776.577	778.010
	Semiremorci, total	33.955	34.075	34.283	34.611	34.952	35.206	35.509	35.565	35.862	36.228	36.565	36.684

2008 M01	2008 M02	2008 M03	2008 M04	2008 M05	2008 M06	2008 M07	2008 M08	2008 M09	2008 M10	2008 M11	2008 M12
3.221	3.041	3.008	3.661	3.133	3.349	2.482	2.736	2.541	2.608	1.869	2.002
284	300	282	358	343	316	296	279	365	331	219	287
294	242	303	310	255	276	173	240	287	290	231	152
2.683	2.725	3.652	5.230	5.029	4.399	4.194	3.242	3.417	3.085	1.525	1.257
788	573	538	675	606	516	431	397	474	495	455	347
485.585	485.362	485.697	486.268	486.858	487.076	486.030	486.442	485.966	484.939	483.535	482.169
36.393	36.392	36.479	36.648	36.721	36.669	36.579	36.537	36.408	36.162	35.886	35.690
15.366	15.380	15.438	15.534	15.594	15.520	15.397	15.499	15.508	15.357	15.173	14.892
780.222	782.479	785.696	790.418	794.798	798.662	802.215	804.917	807.635	810.004	811.006	811.684
37.006	37.222	37.133	37.483	37.743	37.851	37.989	38.096	38.251	38.621	38.828	38.847

Sursa: Institutul de Statistică din Danemarca - StatBank Denmark (Baza de date statistice din Danemarca)

	Ianuarie 2008	Ianuarie 2009	Diferență în %	Feb/Ian 07/08	Feb/Ian 08/09	Diferență în %
Transport*	10	21	110,0	94	215	128,7

* Notă: Această categorie include transporturile rutiere de marfă precum și expeditorii, autobuzele, taximetrele și transportatorii. deci, acesta este un agregat pe care nu l-am putut descompune mai mult. Totuși, transporturile rutiere de marfă reprezintă aproximativ 50 pct. din acest număr, astfel încât este reprezentativ.
Sursa: Experian, 3 februarie 2009.

Cantitatea de mărfuri transportate

Volumul total al cantității de mărfuri transportate, măsurată în mii de tone, a crescut cu 1,8% de la 50.946 mii de tone în trimestrul II 2008 la 51.838 mii de tone în trimestrul III. Comparativ cu trimestrul III 2007, acesta a crescut cu 9,2%.

Evoluția din ultimelor perioade disponibile din 2008 se datorează transporturilor naționale, întrucât cantitatea de mărfuri încărcate la transportul internațional a scăzut cu 24,6%, un declin care este generat la fel pentru toate categoriile. Cantitatea de mărfuri încărcate din străinătate pentru Danemarca a scăzut cu 29%, în timp ce cantitatea de mărfuri încărcate din Danemarca pentru străinătate a scăzut cu 24% iar celelalte transporturi internaționale cu 7,9%. Cu excepția cantității de mărfuri încărcate din Danemarca pentru străinătate, care a crescut cu 13,8%, toate celelalte sunt la un nivel mai scăzut în trimestrul III 2008 comparativ cu aceeași perioadă a anului 2007, înregistrând o scădere cu 3,9% și respectiv 2,3%.

Cea mai mare parte a transporturilor naționale se realizează „pentru terți”, dar atât acesta cât și cel „în cont propriu” au înregistrat o evoluție de 0,6% și 20,3% și au crescut cu 4,9% și respectiv cu 31,1% comparativ cu aceeași perioadă a anului 2007.

Trebuie evidențiat faptul că progresul aferent perioadei dintre trimestrul III 2007 și trimestrul III 2008 se bazează în primul rând pe faptul că nivelul primului a fost foarte scăzut. Din acest motiv, ratele de creștere tind să fie mari. De asemenea, există un grad important de incertitudine statistică cu privire la trimestrul III 2007, caz care apare, de asemenea, atunci când se realizează o comparație cu datele din vecinătate.

Nivelul tone-kilometru

Nivelul total al traficului măsurat în mil. tone-km a scăzut cu 10,2%, de la 5.393 mil. tone-km în trimestrul II 2008 la 4.842 în trimestrul III 2008. Totuși, comparativ cu trimestrul III 2007, acesta a crescut cu 4,6%.

Încă o dată, evoluția se datorează în principal dezvoltării nivelului traficului internațional, care a scăzut cu 21,3% din trimestrul II față de trimestrul III 2008, reflectând din nou o dezvoltare unică a subcate-

goriilor, în special cu privire la partea nivelului traficului aferentă transporturilor internaționale din străinătate spre Danemarca.

De asemenea, transportul național prezintă semne de declin cu o scădere de 0,2%, generată în transportul „pentru terți” (-4,0%), în timp ce transportul „în cont propriu” prezintă o creștere (17,4%).

Cu toate acestea, nivelul traficului în trimestrul III 2008 este încă cu 7,7% mai mare pentru transportul național și cu 0,6% pentru transportul internațional față de trimestrul III 2007. Transportul „în cont propriu” prezintă o creștere semnificativă de 28,6% în transportul național, în timp ce nivelul traficului pentru transportul internațional din străinătate către Danemarca prezintă o scădere de 4,5%.

Trebuie făcute, din nou, aceleași remarce cu privire la cantitatea de mărfuri transportate:

Creșterea din trimestrul III 2007 până în trimestrul III 2008 se bazează, în principal, pe nivelul foarte scăzut al primului, astfel încât ratele de creștere tind să fie mari. De asemenea, incertitudinea statistică cu privire la trimestrul III 2007 este mare, inclusiv atunci când se face o comparație cu datele din vecinătate.

Falimente

Numărul de falimente în domeniul transporturilor (incluzând, de asemenea, firmele de expediție, operatorii de autobuze, companiile de taxi și transportatorii) a crescut la 21 în ianuarie 2009 de la 10 în aceeași perioadă a ultimului an, sau altfel spus cu 110%.

Considerând o bază anuală, numărul de falimente a crescut de la 94, în perioada februarie 2007-ianuarie 2008, la 215 în aceeași perioadă a anului 2009, sau altfel spus cu 128,7%. Astfel, numărul de falimente a crescut, deși creșterea pornește de la un nivel istoric foarte scăzut.

Înmatriculări noi și parc existent de vehicule rutiere de transport marfă

Înmatriculările noi de tractoare rutiere, remorci și semiremorci au prezentat o scădere drastică între trimestrul II și trimestrul III 2008 de 34,2%, 17,6% și respectiv 23,7%, în timp ce, pe de altă parte, înmatriculările noi de furgonete și camioane au prezentat o creștere de 7,1% și 31,1%.

În trimestrul III 2008 față de aceeași perioadă a anului 2007 nivelul înmatriculărilor de noi camioane și tractoare rutiere este încă ridicat, respectiv cu 15,5% și 16,5%, dar nivelul înmatriculărilor de noi furgonete, remorci și semiremorci este mai scăzut cu 141,6%, 40,7% și 9,7%. Este remarcabilă, mai ales, evoluția înmatriculărilor de furgonete.

Parcul existent de furgonete, camioane și tractoare rutiere a prezentat doar o scădere redusă între trimestrul II și trimestrul III 2008, respectiv cu 0,3%, 0,5% și 1,9%, în timp ce parcul existent de remorci și semiremorci a rămas aproape neschimbat.

Parcul de furgonete, camioane și tractoare rutiere a prezentat un declin între trimestrul III 2007 și aceeași perioadă a anului 2008 cu 0,8%, 2,2% și respectiv 2,8%, în timp ce parcul existent de remorci și semiremorci a crescut cu 4,2% și respectiv cu 5,6%.

Trafic transfrontalier

În trimestrul IV 2008 numărul de camioane care au trecut granița pe sensul de intrare în Danemarca, pe uscat, pe podul peste Oresund și cu feriboturile Scandlines plc. A scăzut cu 49, sau cu 1,1%, comparativ cu trimestrul III 2008. Această scădere este mai redusă decât declinul dintre trimestrul II și trimestrul III 2008, când traficul s-a redus cu 277 de camioane, sau 5,6%. Cu toate acestea, declinul este important în comparație cu trimestrul IV 2007.

Din aceste date rezultă că numărul de camioane care au trecut frontiera îndreptându-se către Danemarca a scăzut cu 339, sau 6,8%.

Poarta principală pentru intrarea camioanelor care se îndreaptă către sau care ies din Danemarca este granița interioară, cea de-a doua ca mărime fiind podul peste Oresund.

Traficul care se îndreaptă către sau care ieșea din Danemarca, măsurat între trimestrul II 2007 și trimestrul II 2008, a scăzut la granița interioară și cu feriboturile peste Kattegat/Skagerrak, în timp ce acesta a crescut în alte locații (dar la un nivel redus) și în Oresund și foarte puțin la feriboturile de la Gedser-Rostock și Rodby-Puttgarden și pe ansamblu.

Astfel, sectorul danez al transportului rutier de marfă este afectat de dezordinea macroeconomică, pe care criza financiară avându-și originea pe piața americană a împrumuturilor cu risc ridicat a transformat-o într-o reală criză economică cu consecințe pentru afacerile daneze din sectorul transportului rutier de marfă.

Sursa: DTL, decembrie 2008

Indicele ITD privind activitatea economică – trimestrul IV 2008:

(b) *Traficul transfrontalier de camioane*

În comparație cu cifrele din trimestrul III 2008, în trimestrul IV 2008 se constată doar o ușoară scădere a traficului de camioane. Acest fapt este evidențiat și de datele recente din Indicele IDT privind activitatea economică. Aceste date relevă faptul că, în prezent, traficul se situează la același nivel cu cel din trimestrul al doilea 2006.

În trimestrul IV 2008, frontiera dintre Danemarca și Germania a fost traversată zilnic de un număr total de 4.617 de camioane. Aceasta corespunde unei scăderi cu 49 de camioane pe zi comparativ cu trimestrul anterior. Prin comparație, trimestrul III 2008 a cunoscut o scădere cu 277 de vehicule pe zi față de trimestrul II.

(c) *Cote de piață stabile*

Cotele de piață daneze nu au scăzut într-o măsură la fel de importantă precum tendința din ultimii ani. În acest trimestru, cota de piață daneză a scăzut doar de la 21,6 procente la 21 de procente. Cota germană, care avusese o creștere importantă la ultimele recensăminte, nu a prezentat nicio fluctuație importantă în acest trimestru, cu excepția unei ușoare scăderi de 0,2 procente.

Vehiculele germane rămân dominante în afara granițelor și ponderea totală fiind de 44 de procente. Pe locul doi se situează Danemarca, cu 21 de procente, și pe al treilea Europa de Est cu 18 procente – care prezintă, de asemenea, o creștere redusă de 0,6 procente.

(d) *Stabilitate pozitivă*

Începând cu 2005 a devenit uzual ca numărul de vehicule care traversează frontierele să atingă cele mai mari valori în trimestrul IV. Pentru prima dată se observă un recensământ relativ stabil. În condițiile crizei financiare și a declinului activității de transport, ITD constată că acest indice privind activitatea economică este pozitiv ... rămânând [totuși] mult prea multă incertitudine pentru a putea începe să vorbim despre o stabilizare a pieței.

[Indicele ITD privind activitatea economică poate fi descărcat de pe www.itd.dk]

Sursa: ITD

5. Finlanda

În trimestrul al treilea 2008, volumul mărfurilor transportate cu camioane în transportul rutier intern a crescut cu 9 procente față de trimestrul corespunzător al anului 2007. Cea mai mare creștere s-a datorat dezvoltării transporturilor de materiale de excavație. Volumul celorlalte mărfuri transportate s-a diminuat cu 5 procente. Aceste date provin din statisticile privind transportul rutier intern de mărfuri compilate de Statistics Finland (Institutul de Statistică din Finlanda).

În perioada iulie-septembrie 2008, a fost transportat cu camioane un volum total de 116 milioane tone de mărfuri. Volumul transportat de materiale de excavație a fost de 66 milioane tone, în timp ce toate celelalte mărfuri au totalizat 50 milioane tone. Volumul total de transport al camioanelor a fost de 7.189 milioane tkm.

Volumul de mărfuri transportate cu camioanele per trimestru



Sursa: Statistici privind mărfurile transportate pe cale rutieră 3/2008. Statistics Finland Publicat la: 21 noiembrie

6. Franța

Transportul terestru de mărfuri

În trimestrul II (T) 2008 s-a constatat o reducere a volumului total de mărfuri transportate pe cale terestră (-2,3%), expri-

mat în tone-kilometri, după ce în T anterior acesta crescuse cu 2,0%. Această reducere este valabilă atât pentru transportul național (-2,0%), cât și pentru transportul internațional (pe teritoriul național) (-4,2%). În T 2 2008 transportul național a scăzut cu -0,8%.

Transportul pentru terți s-a diminuat cu -0,4% iar cel în cont propriu cu -2,1%.

Transportul rutier național s-a diminuat cu -1,8%, în timp ce pentru transportul internațional (pe teritoriul național) s-a produs o creștere semnificativă de +4,2%.

Sursa : SESP Infos rapides, octombrie 2008

7. Germania

Autoritatea Federală pentru Transporturi Rutiere a raportat pentru noiembrie 2008 o scădere cu 45% a înmatriculărilor de noi unități tractoare comparativ cu noiembrie 2007, care a urmat unei scăderi cu 20% în luna octombrie a acestui an. În această privință, a avut un impact, de asemenea, și creșterea tarifului de utilizare (LKW-Maut). Industria logistică germană, care a suferit deja datorită exploziei prețului la motorină, va plăti pentru acest tarif în medie cu 50% mai mult decât la începutul anului. În această situație, toate investițiile în vehicule noi vor fi analizate cu prudență. Astfel, actul normativ a dat o lovitură marilor producători germani de vehicule și furnizorilor acestora, care ar trebui să acorde o mare atenție angajării personalului propriu.

Pentru 2009, consecința unei politici greșite a Guvernului federal în domeniul IMM, pe fundalul unei crize economice, este reprezentată de faptul că firmele germane de logistică ar trebui să-și reducă capacitățile cu 10-30%.

Falimentele au crescut cu 19% în 2008 comparativ cu 2007.

Sursa: comunicate de presă BGL

Creșterea puternică în domeniul transportului interior a fost decisivă, mai ales, pentru dezvoltarea transportului rutier de marfă în prima jumătate a anului 2008, ale cărei semne se regăsesc în rata mare de creștere a transportului pe distanțe scurte și în tendința crescătoare a traficului din interiorul porturilor maritime.

Creșterea în domeniul transportului internațional a fost mai redusă decât în anii precedenți.

După ce transporturile efectuate de companiile în cont propriu a scăzut în ultimul an, creșterea din acest sector din prima jumătate a anului 2008 a fost cu certitudine mai ridicată decât cea a transportului comercial pentru terți.

În ciuda situației pozitive a comenzilor și a angajărilor din prima jumătate a anului 2008, situația economică s-a înrăutățit în majoritatea companiilor germane de transport comparativ cu anul precedent. Aproape toate companiile de transport au putut obține creșteri de tarife în relația cu clienții pentru noul an 2007/2008. Însă deseori, acestea nu au fost suficiente pentru acoperirea în totalitate a creșterii importante a costurilor cu combustibilul din prima jumătate a anului 2008. În conformitate cu Biroul federal pentru transportul de mărfuri, sectoarele economice cu mărfuri destinate transportului nu au fost decât parțial pregătite să treacă prin negocieri repetate ale prețurilor pentru compensarea creșterii prețului combustibililor. Rezultatele înrăutățirii situației economice în multe companii de transport se reflectă într-o creștere a procedurilor de faliment.

După un o perioadă clară „în afara sezonului” – cu trafic redus și prețuri mici – volumul de comenzi pe piața transportului rutier de marfă a scăzut foarte mult începând cu trimestrul IV 2008.

Deoarece există un surplus de capacitate de transport al mărfurilor ca urmare a scăderii cererii de pe piață indusă din punct de vedere economic, este iminentă o nouă intensificare a concurenței în ceea ce privește costurile și ofertele. Scăderea actuală a prețurilor la carburant este pozitivă din punctul de vedere al economiei. O creștere a cotei serviciilor de transport ca urmare a taxelor de pe autostrăzile federale germane se realizează pe baza vehiculelor ecologice. Dar companiile germane de transport se tem să crească costurile ca rezultat al taxei pentru camioane adoptate de curând, care va fi introdusă la 1 ianuarie 2009, determinând astfel o înrăutățire în continuare a situației lor economice.

Conform reprezentanților companiilor mici, în special acestea nu au, în general, fondurile necesare pentru a-și înlocui parcul de vehicule cu vehicule ecologice de ultimă generație. Aceasta este însoțită de un declin puternic al prețului vehiculelor Euro 3 folosite. Ceea ce înseamnă că este epuizat capitalul propriu de bază al companiilor afectate.

Falimente și renunțare la profesie:

În prima jumătate a anului 2008, comparativ cu aceeași perioadă a anului 2007, falimentele au crescut, pe ansamblu, cu 3,1% reprezentând 14.650 de cazuri. În ceea ce privește companiile de transport rutier (inclusiv operatorii de mutări) numărul total de 396 falimente a fost cu 13% mai mare decât în prima jumătate a lui 2007. Astfel, rata falimentelor în sectorul transporturilor rutiere a crescut, din nou, în mod semnificativ după ce anterior scăzuse ca urmare a evoluțiilor pozitive ale pieței din prima jumătate a anului 2006 și din 2007. Printre expeditorii (care nu dețineau parcuri proprii) falimentele au crescut cu 2,5% în prima jumătate a anului 2008 comparativ cu aceeași perioadă a anului 2007.

În conformitate cu rapoartele de piață, datorită situației economice nefavorabile, numărul cazurilor de faliment va crește în a doua jumătate a anului 2008.

Sursa: BAG via BWVL

8. Ungaria

Primele semne ale crizei sunt perceptibile în ultimele statistici de transport.

Volumul mărfurilor transportate între ianuarie și septembrie 2008 (258 milioane tone), mulțumită creșterii comerțului exterior, au depășit realizările anului anterior cu 5%. 75% s-a derulat pe cale rutieră, 15% pe calea ferată; cota de piață a acestor două moduri de transport este chiar mai mare pe piața internă – datorită caracterului internațional al transportului pe căile navigabile interioare, prin conducte și a celui aerian – atingând împreună 97%.

Calea ferată a pierdut din cota de piață în favoarea transportului rutier, volumul său reducându-se în mare cu 3%. Din ce în ce mai mult trafic se transportă pe calea rutieră, volumul național de mărfuri transportat pe calea rutieră crescând cu 6,4% în primele trei trimestre ale anului 2008, în timp ce creșterea traficului internațional a fost de 9,6%.

Comparativ cu aceeași perioadă a anului 2007, transportul rutier în tkm a crescut cu doar 2%. Aceasta acoperă o ușoară scădere de 0,2% a transportului național și o creștere de 3,3% a traficului internațional. Media distanțelor de transport rutier s-a diminuat de la 230 la 170 km și, în paralel, datorită supraofertei, cota de curse în gol a crescut în medie de la 3% la 24%, iar în cazul conducătorilor auto

proprietari la 34% (!).

Față de 2007, numărul de camioane achiziționate a scăzut în timp ce numărul unităților tractoare a crescut.

În general, datele din rapoartele ultimelor luni din 2008 comparate cu cele ale acelorași luni din 2007 arată schimbări importante pe

piața transporturilor rutiere. În timp ce volumul de transport a crescut cu 10%, randamentul tonă kilometru s-a diminuat cu 9%. În paralel, traficul internațional a scăzut cu 9,5% (în volum) și cu 14% (în tkm). Este de așteptat ca volumele de mărfuri și distanțele de transport să con-

tinue să se reducă în următoarele luni, datorită recesiunii din Europa și diminuării cererii pe piață a bunurilor de consum, inclusiv a scumpirii produselor de import, determinând, de asemenea, reducerea activităților de transport internațional.

Total mărfuri transportate în Ungaria

	Perioadă	Total mărfuri transportate în Ungaria din care					Mărfuri tkm				
		total, mii tone	Transport feroviar	Transport rutier	Transport pe căi navigabile	Transport prin conducte	total, mii tone	Transport feroviar	Transport rutier	Transport pe căi navigabile	Transport prin conducte
2007	Ian-Mar	71.670	12.838	49.068	2.169	7.589	12.584	2.316	8.037	545	1.677
	Apr-Iun	84.092	13.569	63.449	2.132	4.938	12.562	2.629	8.273	566	1.083
	Iul-Sep	90.500	13.381	69.532	2.016	5.567	14.656	2.561	10.305	543	1.237
	Oct-Dec	85.256	14.195	61.250	2.093	7.715	14.110	2.631	9.189	558	1.725
	Ian-Dec	331.518	53.983	243.299	8.410	25.809	53.912	10.137	35.804	2.212	5.723
2008	Ian-Mar	70.098	11.687	48.527	2.169	7.713	12.829	2.185	8.380	558	1.703
	Apr-Iun	90.504	13.467	69.155	2.302	5.577	13.790	2.580	9.356	605	1.245
	Iul-Sep	97.289	13.369	76.627	2.188	5.102	13.733	2.612	9.413	567	1.135
Perioada corespunzătoare a anului precedent = 100,0											
2008	Ian-Sep	104,7	96,8	106,7	105,4	101,6	101,4	98,3	102,0	104,6	102,1

Total mărfuri transportate pe cale rutieră în Ungaria

	Perioadă	mărfuri transportate, mii tone	Transport pentru terți		Transport în cont propriu		Total transport		
			din care rezultate ale repartiției transportului, mii tone	marfă tkm, milioane	din care rezultate ale repartiției transportului, milioane	mărfuri transportate, mii tone	marfă tkm, milioane	mărfuri transportate, mii tone	marfă tkm, milioane
2007	Ian-Mar	34.081	23.614	7.049	5.569	14.987	989	49.068	8.037
	Apr-Iun	44.007	31.550	7.180	5.786	19.442	1.093	63.449	8.273
	Iul-Sep	50.282	36.075	9.032	7.222	19.250	1.272	69.532	10.305
	Oct-Dec	43.573	30.836	7.995	6.397	17.677	1.194	61.250	9.189
	Ian-Dec	171.943	122.075	31.256	24.974	71.356	4.548	243.299	35.804
2008	Ian-Mar	34.320	26.937	7.408	6.403	14.207	972	48.527	8.380
	Apr-Iun	49.116	36.704	8.211	7.102	20.038	1.145	69.155	9.356
	Iul-Sep	53.939	40.956	8.238	7.085	22.688	1.176	76.627	9.413

Transporturi rutiere de mărfuri în trafic internațional în Ungaria

	Perioadă	mărfuri transportate, mii tone	Transport pentru terți		Transport în cont propriu		Total transport		
			din care rezultate ale repartiției transportu- lui, mii tone	marfă tkm, milioane	din care rezultate ale repartiției transportu- lui, milioane	mărfuri transportate, mii tone	marfă tkm, milioane	mărfuri transportate, mii tone	marfă tkm, milioane
2007	Ian-Mar	5.106	4.159	4.991	4.016	387	238	5.493	5.229
	Apr-Iun	5.049	4.136	4.789	3.987	379	223	5.427	5.012

	Iul-Sep	6.912	5.547	6.190	5.056	446	323	7.357	6.513
	Oct-Dec	6.308	5.125	5.522	4.539	544	354	6.852	5.876
	Ian-Dec	23.374	18.967	21.492	17.597	1.755	1.138	25.130	22.631
2008	Ian-Mar	5.939	5.139	5.368	4.714	474	320	6.413	5.689
	Apr-Iun	6.456	5.701	5.679	5.022	510	311	6.966	5.990
	Iul-Sep	6.176	5.419	5.358	4.727	479	270	6.655	5.628
Perioada corespunzătoare a anului precedent = 100,0									
2008	Ian-Sep	108,8	117,5	102,7	110,8	120,7	115,0	109,6	103,3

Sursa tuturor datelor: MKFE

9. FRI Macedonia

Ultimele date disponibile se referă la perioada ianuarie - septembrie 2008.

În cursul acestei perioade s-au transportat în total 16,4 milioane tone de mărfuri, ceea ce reprezintă cu 8% mai puțin față de aceeași perioadă a anului 2007. Transportul în cont propriu s-a redus cu 6%, în timp ce transportul pentru terți s-a redus cu 11%.

s-a constatat o reducere generală cu -28% în tkm, din care -21% pentru transportul în cont propriu și -29% pentru transport pentru terți.

În ceea ce privește investițiile (număr de vehicule achiziționate), în conformitate cu datele de la Ministerul Transporturilor, în 2008 au fost achiziționate 240 de vehicule EURO 3, în timp ce numărul de vehicule noi EURO 4 și EURO 5 a fost de 367.

Sursa: AMERIT

10. Letonia

În Letonia, sectorul transporturilor rutiere internaționale, care reprezintă peste trei mii de companii cu aproape 12.000 de camioane, 20.000 de angajați, se află în prezent într-o situație de criză. Cererea de mărfuri a scăzut, clienții întârzie plățile și multe companii de transport prezintă un deficit catastrofal al activelor curente.

În consecință, companiile de transport nu-și pot respecta la timp obligațiile de plată pe care le au către bănci, companii de leasing, furnizori de carburant și servicii. Multe firme sunt la limita falimentului.

Din cele circa 12.000 de camioane operate de transportatorii rutieri internaționali jumătate, respectiv 6.000 de camioane au fost cumpărate

pe baza de credit sau în leasing. În conformitate cu informațiile primite de la Asociația Letonă a Companiilor de Leasing, portofoliul total de leasing în domeniul transportului comercial se ridică la 354 milioane Lats, din care pentru transportul internațional aproximativ 240 milioane Lats, iar din aceștia 86 milioane Lats reprezintă plăți întârziate sau care au fost reeșalonate. Aceste sume sunt în creștere.

În conformitate cu datele primite de la transportatorii rutieri, volumul de trafic în ianuarie 2009 s-a redus cu 50% și o situație similară s-a constatat, de asemenea, în februarie. Transportatorii rutieri sunt forțați să-și reducă activitatea, să-și oprească temporar activitatea parcului de vehicule, să-și concedieze sau să-și trimită conducătorii auto în concedii fără plată pentru o perioadă nedeterminată.

Numărul de carnete TIR emise de Latvijas Auto în ianuarie și februarie 2009 a scăzut cu 50% comparativ cu perioada similară a anului 2008. Scăderea drastică a volumelor comerciale de transport rutier din Letonia a început în trimestrul IV 2008: volumul traficului internațional a scăzut în această perioadă cu 17%, volumul de export a scăzut cu 16% și volumul de import cu 19% comparativ cu perioada identică din anul precedent. De-a lungul anului 2008, transportul rutier internațional a scăzut cu 1,1% comparativ cu anul anterior.

O situație deosebit de dificilă a apărut în regiunea Latgale (estul Letoniei), unde transporturile ruti-

ere de marfă și serviciile conexe sunt singura sursă de subzistență pentru mulți oameni și această situație dă naștere la tensiuni sociale.

Asociația Latvijas Auto consideră că sectorul transporturilor rutiere internaționale din Letonia se află într-o situație de critică (forță majoră), pe care transportatorii letoni, chiar dacă au cele mai bune intenții, nu o pot anula sau depăși singuri. Pentru a face față crizei și pentru a proteja sectorul transporturilor rutiere, operatorii de transport au nevoie de ajutorul și sprijinul guvernului național și al organizațiilor internaționale.

11. Țările de Jos

Vânzările de camioane au început să scadă deja din noiembrie 2007, dar acest fapt s-a văzut mai bine începând cu februarie/martie 2008. Întreprinderile olandeze au confirmat faptul că în 2008 și-au redus investițiile (camioane, clădiri, depozite) cu 50%.

Numărul de falimente din 2008 este același cu cel din 2007 (70), dar numărul va crește rapid în cursul anului 2009.

În general, volumele de transport au scăzut în 2008 cu 30%. În unele sub-segmente de piață volumele sunt, mai mult sau mai puțin, la același nivel ca în trecut, de exemplu în privința transportului de alimente. În alte sub-segmente de piață (materiale de construcții, containere) este dezastru.

(Sursa: TLN)

12. Polonia

Transportul de mărfuri (intern și internațional) – toate modurile de transport (în mii tone)

luna	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
2007	26.510	26.737	29.986	29.647	30.554	30.408	30.483	31.715	30.781	32.524	30.411	28.005
2008	27.993	27.281	29.857	32.114	31.973	31.230	32.069	31.583	31.822	31.406		

Transportul rutier de mărfuri (intern și internațional) în mii tone (cu excepția transportului în cont propriu)

luna	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
2007	9.061	9.145	10.283	11.005	11.134	11.388	11.764	12.679	12.540	12.710	11.962	11.119
2008	11.078	11.010	12.064	13.288	13.959	14.006	13.568	13.595	14.032	13.803		

1. Transportul de mărfuri, toate modurile de transport, în octombrie 2008 a fost cu 1.218.000 tone mai scăzut decât în octombrie 2007 (-3,7%).

2. Transportul rutier de mărfuri în octombrie 2008 a fost cu 8,6% mai mare decât în octombrie 2007 (13.803 mii tone comparativ cu 12.710 mii tone în octombrie 2007). Comparativ cu septembrie 2008, transportul rutier de mărfuri a scăzut cu 1,6% în octombrie 2008.

3. În trimestrul al treilea 2008, aproximativ 10% dintre companiile de transport rutier și-au suspendat activitatea sau au renunțat să mai continue. Se prevede ca la sfârșitul anului 2008, alte 10% vor dispărea de pe piață. Aceasta privește mai ales întreprinderile mici cu până la 5 vehicule (Sursa: Institutul pentru Transporturi Rutiere, conform Buletinului polonez camioane & afaceri, nr. 9).

4. Alte rezultate ale cercetării diferiților factori ai situației actuale și previzibile a pieței, bazată pe un sondaj, se realizează în fiecare trimestru de către Institutul pentru Transporturi Rutiere și are la bază răspunsurile a circa

1.500 de transportatori rutieri de marfă polonezi. „Indicatorul Așteptărilor Pieței” pentru trimestrul III 2008 arată următoarele:

	Trimestrul III 2008	Trimestrul II 2008	Trimestrul III 2007
Transport intern	-27,9	-27,6	+16,8
Transport internațional	-32,2	-33,9	

• ”Indicatorul capacității de transport a companiilor de transport”: -4,6 pentru trimestrul III 2008; aceasta se bazează pe informațiile cu privire la schimbarea preconizată în numărul de vehicule. 45% dintre companiile chestionate nu au cumpărat nici un mijloc de transport în trimestrul III 2008. (trimestrul III 2008: -4,6; trimestrul II 2008: -4,8; trimestrul II 2007: +18,6)

Sursa: ZMPD

13. România

România – Transport de mărfuri

Transport rutier	An	Mărfuri transportate, mii tone				Trasee mărfuri, milioane tone km			
		T I	T II	T III	T IV	T I	T II	T III	T IV
Total	2007	75.119	92.010	99.870	89.670	17.159	13.757	14.835	13.766
	2008	81.232	106.743	100.340	76.290	17.730	14.502	13.659	10.486
Național	2007	69.707	87.746	95.736	85.090	5.670	5.938	6.765	5.554
	2008	75.863	102.142	96.357	72.770	5.693	6.863	5.995	4.633
Internațional	2007	5.412	4.264	4.134	4.580	11.489	7.819	8.070	8.212
	2008	5.369	4.601	3.983	3.520	12.037	7.639	7.664	5.853

România – Înmatriculări vehicule noi:

Vehicule	An	Trimestru			
		T I	T II	T III	T IV
Camioane, trenuri rutiere specializate și alte vehicule rutiere	2007	12.503	18.867	17.015	17.441
	2008	17.222	19.779	18.808	17.206

Remorci și semiremorci	2007	4.489	6.556	7.421	6.562
	2008	6.143	7.248	6.265	5448

Vehicule care au intrat și au ieșit prin punctele de frontieră RO:

Perioadă	Intrate în România	Ieșite din România	Total
01.01 – 30.11.2007	1.015.987	1.113.170	2.129.157
01.01 – 30.11.2008	1.353.191	1.585.205	2.938.396

Sursa: UNTRR

14. Spania

Transport rutier intern comparativ cu trimestrul corespunzător din 2007:

În tone: trimestrul I: -6,7%, trimestrul II: -10,3%, trimestrul III: -9,5%.

În tkm: trimestrul I: +1,8%, trimestrul II: -7,9%, trimestrul III: -5,2%

Transport public comparativ cu trimestrul corespunzător din 2007:

În tone: trimestrul I: -3,4%, trimestrul II: -7,5%, trimestrul III: -6,6%

În tkm: trimestrul I: +3,4%, trimestrul II: -7,2%, trimestrul III: -4%

Transport public internațional comparativ cu trimes-

trul corespunzător din 2007:

În tone: trimestrul I: +7,4%, trimestrul II: +4,3%, trimestrul III: +3,8%

În tkm: trimestrul I: +4,4%, trimestrul II: -5,3%, trimestrul III: +2,9%.

Sursa: Ministerul Transporturilor

Este interesant faptul că datele sunt mai pozitive pentru transportul internațional.

Producția de vehicule

În ceea ce privește numărul de vehicule fabricate în octombrie 2008 comparativ cu octombrie 2007 reducerea este de -56% în cazul vehiculelor ușoare, -7,36% în cazul camioanelor grele și 24,19% în cazul tractoarelor industriale.

Sursa: ASTIC

15. Elvetia

Numărul de călătorii prin punctele de frontieră elvețiene în cea de-a treia regiune vamală

Année	Gondo	St. Gingolph	Ch.de B.	Vallorbe	Verriers	Col Fr	Gr. SB	Thonex	Bardonnex	Meyrin	F Voltaire	Total	% +/-
2001	64,377	30,395	30,808	121,176	34,640	32,486	54,028	43,307	181,147	32,062	15,703	640,129	
2002	70,678	29,719	34,740	142,370	22,816	31,333	73,062	38,938	188,752	28,465	16,463	677,336	5.81%
2003	60,337	30,602	30,375	136,672	17,860	32,617	58,875	33,134	187,502	40,683	17,038	645,695	-4.90%
2004	61,177	28,989	33,882	153,805	22,636	38,833	62,731	37,517	181,169	39,596	21,900	682,235	5.36%
2005	70,677	29,913	24,228	152,860	25,689	39,366	57,310	41,033	182,222	30,803	20,672	674,773	-1.11%
2006	81,562	28,166	20,479	167,387	28,658	39,984	58,584	62,448	193,318	32,730	17,969	731,285	7.73%
2007	79,816	27,318	16,370	171,455	29,292	34,067	55,448	64,023	194,650	17,076	17,533	707,048	-3.43%
2008	79,182	28,128	15,201	154,162	23,606	36,139	57,031	41,483	181,488	14,068	15,796	646,284	-9.40%

Aceste date trebuie analizate cu prudență; din diverse motive sunt posibile fluctuații.

Sursa: Administrația Vamală Elvețiană

16. Turcia

Numărul de călătorii prin punctele de frontieră elvețiene în cea de-a treia regiune vamală

Numele punctului de frontieră	Număr de intrări		Număr de ieșiri						
	Gol	Încărcat	Gol	Încărcat					
Ambarlı	80	12.118	85	12.876	Hamzabeyli	31.640	50.286	9.020	63.692
Cilvegözü	39.458	13.292	4.603	44.011	Haydarpaşa	624	50.999	1.823	47.786
Dereköy	-	5	4	-	İpsala	27.119	34.915	2.938	63.711
Gürbulak	27.662	49.730	4.847	82.318	Kapıkule	63.384	186.842	2.538	252.684
Habur	271.660	28.274	25.956	282.200	Öncüpınar	9.817	11.069	3.863	18.580
					Sarp	56.283	7.872	969	63.222
					TOTAL	527.647	433.284	56.561	918.204

Numărul de camioane care au traversat punctele de frontieră turcești în 2008 (01.01-30.11)

Numele punctului de frontieră	Număr de intrări		Număr de ieșiri	
	Gol	Încărcat	Gol	Încărcat
Ambarlı	180	11.473	42	14.473
Cilvegözü	30.855	15.448	5.646	42.302
Dereköy	1	-	41	2
Gürbulak	29.547	39.430	4.465	78.305
Habur	243.435	41.468	32.236	258.445
Hamzabeyli	40.130	59.535	3.216	69.391
Haydarpaşa	1.402	59.937	1.132	57.078
İpsala	29.469	30.371	2.237	61.741
Kapıkule	59.522	150.860	1.667	237.247
Öncüpınar	4.850	7.053	4.274	7.585
Sarp	69.074	7.616	976	74.878
TOTAL	508.465	423.191	55.931	901.447

Sursa: TOBB

17. Marea Britanie

Vehicule rutiere de transport marfă care au călătorit către Europa continentală -T3 2008

Vehicule rutiere de transport marfă care au călătorit către Europa continentală -T3 2008

Departamentul a publicat Statisticile naționale cu privire la numărul de vehicule de transport marfă care au călătorit din Marea Britanie către Europa continentală, pe feribot și prin Tunelul Canalului, în trimestrul III 2008, în conformitate cu măsurile aprobate de Autoritatea pentru statistică din Marea Britanie. Principalele concluzii sunt:

- 695 de mii de vehicule de transport marfă au călătorit din Marea Britanie către Europa continentală, o scădere cu trei procente față de același trimestru din 2007.
- Această valoare constă din 511 mii de autovehicule, mai puțin cu patru procente față de trimestrul al treilea 2007, și 185 mii de remorci neînsoțite, mai puțin cu două procente față de trimestrul al treilea 2007.
- În trimestrul al treilea din 2008, 20 de procente dintre autovehicule (101 mii) erau înmatriculate în Marea Britanie, același procentaj cu cel din trimestrul trei 2007

Vânzări de vehicule

Detaliile furnizate de SMMT indică o scădere considerabilă a vânzărilor de autoturisme și vehicule ușoare de transport marfă comparativ cu 2007, furgonetele s-au situat peste vânzările din anul precedent până în luna mai când au primit o lovitură puternică. Vânzările de vehicule ușoare de transport marfă au crescut în 2007, considerându-se că aceasta se datorează în principal timpului îndelungat între plasarea comenzilor și livrarea acestora.

Comparație între august – noiembrie 2007/08

	Aug '08	Sept '08	Oct '08	Nov '08	Total
LGV's	11.508	36.512	18.180	15.273	81.473
HGV's R	2.421	4.666	3.290	2.777	13.154
HGV's A	1.018	1.843	1.614	2.006	6.481
	Aug '07	Sept '07	Oct '07	Nov '07	
LGV's	15.283	46.842	28.072	28.741	118.938
HGV's R	2.691	4.699	3.394	3.543	14.327
HGV's A	887	1.642	2.120	2.270	6.919

Falimente

Aceste informații nu sunt disponibile; falimentele operatorilor de transport rutier de marfă nu sunt evidențiate separat în înregistrările tribunalelor.

Totuși, numărul de deținători de licențe de operare s-a redus în cursul anilor 2006/07 – 2007/08 cu 1.478, aceasta nedatorându-se însă neapărat falimentelor.

În 2007/08 a continuat tendința generală de reducere a activității operatorilor de transport rutier de marfă – acest fiind cel de-al cincilea an al acestei tendințe. Această tendință afectează atât licențele naționale cât și pe cele internaționale, dar a fost interesant de notat faptul că, pentru prima dată, licențele naționale au prezentat o scădere. Totuși, numărul de licențe limitate a prezentat o creștere.

Licențe limitate + 87
Standard național..... -1166
Standard internațional.....-399
Pierdere generală.....-1478

Lichidări voluntare

Codul SIC 60 = Transport terestru

Nr. de lichidări	% de modificare față de trimestrul anterior	% de modificare în trimestrul corespunzător al anului precedent
2007		
TRIM. III	43	
TRIM. IV	-19%	
2008		
TRIM. I	54	54%
TRIM. II	54	0%
TRIM. III*	63	17%
		47%

* Date provizorii

Numărul de lichidări voluntare în sectorul transporturilor, în conformitate cu Serviciul de insolvență, a crescut cu 47 de procente între T3 2007 și T3 2008.

Sursa: RHA și FTA

18. Ucraina

ASMAP din Ucraina nu deține date statistice detaliate cu privire la volumul transportului rutier de mărfuri în trafic național și internațional (date privind tone lună și tkm).

În general, în anii precedenți piața transportului rutier de marfă din Ucraina a avut o dezvoltare dinamică.

În 2007 transportul rutier de marfă pentru export a crescut cu 33,7% comparativ cu 2006, iar transportul rutier de marfă pentru import a crescut cu 27,2%, reprezentând 5,8 și respectiv 8,8 milioane tone (informații de la Serviciul vamal de stat al Ucrainei).

Cât privește informațiile de la Comitetul de stat pentru statistică al Ucrainei, volumul de transporturi rutiere de marfă naționale a fost de 1.167 milioane tone în 2006, 1.255 milioane tone în 2007 și va fi de 1.367 milioane tone în 2008 (prognoză).

Numărul de vehicule care au trecut prin cel mai mare punct de frontieră „Yagodyn” situat la granița de vest a Ucrainei cu Polonia (intrări / ieșiri) a fost de 291.001 în perioada ianuarie – noiembrie 2008, incluzând 30.445 în octombrie și 25.564 în noiembrie. Pentru perioada similară ianuarie–noiembrie din 2007, s-au înregistrat 271.278, din

care 29.521 în octombrie și 27.502 în noiembrie.

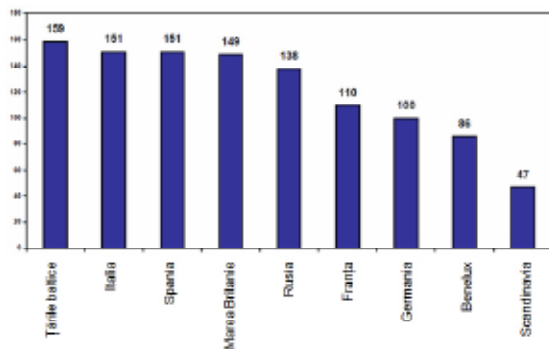
Operatorii membri înregistrați la ASMAP Ucraina au operat 6.250 de vehicule în perioada ianuarie–noiembrie 2008, în cursul perioadei similare din 2007 numărul de vehicule fiind de 6.437, practic același număr.

ASMAP Ucraina nu deține statistici cu privire la numărul de falimente în rândul operatorilor de transport rutier de marfă membri ASMAP Ucraina.

Numărul de carnete TIR eliberate de ASMAP Ucraina a fost de 314.841 în perioada ianuarie–noiembrie 2008, incluzând 29.843 în octombrie și 21.873 în noiembrie. În perioada ianuarie–noiembrie 2007 această cifră a fost de 314.350, din care 32.916 în octombrie și 32.687 în noiembrie.

Sursa: ASMAP Ucraina

II. DATE COMPARATIVE CU PRIVIRE LA RISCUL DE INSOLVENȚĂ ÎN 2009 AL COMPANIILOR DE TRANSPORT CA URMARE A CRIZEI ECONOMICE



Germania = 100%

Sursa: Financial Times, Reuters, Creditreform, CE 2009

TARIFELE DE TRANSPORT Un ghid pentru negocierea eficientă a tarifului (prețului) de transport

I. ANALIZĂ

Intr-o economie tot mai competitivă și globalizată, transportul rutier a devenit un instrument vital de producție și astfel motorul dezvoltării economice. În timp ce furnizează acest serviciu de neînlocuit, operatorii de transport rutier sunt confrunțați cu o creștere permanentă și uneori chiar dramatică în costurile fixe și mai ales variabile ca prețul combustibilului și costurile sociale. Conform cifrelor selectate de SVG Germania din 2008, costurile combustibilului au crescut între 2007-2008 cu 35%, costurile de mentenanță a vehiculelor au crescut cu 14%, salariile cu 13.5% și costurile de taxare a infrastructurii cu 7.5%.

Șansele de a transfera aceste costuri sunt substanțiale dacă operatorul de transport negociază prețurile într-o manieră bine gândită. Pentru a face aceasta, el ar trebui să intre în negocierile de preț numai după o pregătire adecvată. Pentru a simplifica aceste pregătiri, mulți consultanți de management au oferit un ghid (linii de orientare) iar punctele cheie pot fi sumarizate cum urmează:

II. NEGOCIEREA TARIFELOR – PREGĂTIREA

La un nivel minim, operatorul de transport ar trebui să colecteze sistematic informații de la și despre clientul său cu privire la afacerea acestuia și serviciile potențiale care vor fi negociate. Întrebările importante la care urmează să se răspundă sunt:

- ▶ Care este profilul de companie al clientului?
- ▶ Cât de important este serviciul de transport pentru client?
- ▶ Cât de mulți bani cheltuie clientul pe transport?
- ▶ Care este poziția și puterea decizională a partenerului de afaceri la întâlnire?
- ▶ Care este istoricul operatorului de transport cu clientul?
- ▶ Cât de mare este potențialul actual și potențial al transportului în perspectivă?
- ▶ Ce opțiuni de transport alternative are clientul?

În plus față de aceasta, operatorul de transport are nevoie să cunoască următoarele informații pentru a-și pregăti propriul caz de afaceri:

- ▶ Ce tip de serviciu general și suplimentar poate fi oferit?
- ▶ Care sunt costurile fixe și variabile?
- ▶ Cât de mari ar trebui să fie marginile profitului?

▶ Unde se află limitele prețului minim?

III. PROCESUL DE NEGOCIERE

Mulți consultanți de management au în curricula lor o secțiune asupra negocierilor tarifare și fiecare le conferă acestora o abordare proprie. Cu toate acestea, există câteva principii/recomandări de bază care sunt comune tuturor acestor experți. În primul rând, operatorul de transport ar trebui să evidențieze aspectele pozitive ale posibilității deja existente cooperării cu clientul. Apoi, ar trebui să prezinte și să explice clientului un caz de afaceri corespunzător. Aici este absolut necesar să se menționeze și mecanismele/rata de ajustare a tarifului. Pe lângă aceasta, este important ca în timpul procesului de negociere să se negocieze întotdeauna pe principiul „dat și luat”. Un operator de transport trebuie să fie conștient că foarte rar va obține ca tariful stipulat să fie acceptat din prima. Clienții își motivează de cele mai multe ori refuzarea tarifului prin constrângeri tehnice/comerciale/bugetare sau din motive de ordin psihologic. De aceea, este important ca operatorul de transport să ofere alternative la tariful inițial și să nu facă niciun rabat fără a primi ceva în schimb de la client. O tactică de negociere ar fi să se prezinte alte pretenții în schimb și să se ofere servicii suplimentare care vor lega mai mult clientul de operatorul de transport. Aceste contra-pretenții ar putea fi:

- ♦ contractuale – primirea unui contract pe mai mulți ani cu condiții specifice
- ♦ personale – oferirea ocaziei de a participa la anumite aspecte de lucru ale companiei
- ♦ tehnice – primirea unui suport tehnic specific al clientului cum ar fi instrumente de informare pentru managementul flotei,
- ♦ organizaționale – cum ar fi preluarea unor servicii suplimentare ca facturarea sau stocarea datelor logistice.

IV. CONCLUZIE

O tactică de negociere tarifară bună și bine pregătită poate ajuta la îmbunătățirea profitabilității firmei de transport. În acest context, utilizarea contractelor standard care includ clauze de revizuire (creștere) a tarifului, cum ar fi contractul standard IRU pentru operatorii de transport (www.iru.org/index/en_services_index), și indicii prețului combustibilului (www.iru.org) pot fi de asemenea utile. Cu toate acestea, este o regulă de aur a tuturor negocierilor tarifare în transporturile rutiere: ***Dacă nu poți transfera costurile – nu transporta!***

Sursa IRU - CAE

Coridorul Constanța – Rotterdam

În data de 9 Aprilie la bordul navei HNLMS Johan de Witt, în portul Constanța, a avut loc conferința privind Dezvoltarea Conexiunii Constanța – Rotterdam, a sectorului logistic și infrastructurii din România.

Evenimentul a beneficiat de sprijinul guvernului Olandez, al companiilor olandeze și române implicate în proiectul European Gateway Platform precum și de prezența Președintelui României domnul Traian Băsescu și a Ministrului Transporturilor și Infrastructurii domnul Radu Berceanu.

România, datorită locației geografice și accesului la piețele din Europa Centrală și de Est, deține o poziție importantă în regiune și are un potențial semnificativ de explorat.

În cazul României sunt necesari pași practici în direcția modernizării infrastructurii și a serviciilor logistice, pentru a obține un scor mai bun în "Performanța Logistică", analiză realizată de Banca Mondială, conform căreia Ungaria ocupă locul 35, Polonia ocupă locul 40 iar Romania este abia pe locul 51.

Vorbitorii au menționat că în cazul României modernizarea este necesară totodată pentru infrastructura din zona fluvială nu numai din zona portului Constanța pentru a putea dezvolta transportul inter-modal și pentru a crește ponderea transportului pe ape interioare.

☞ **Portul Constanța**, cel mai mare port la Marea Neagră vehiculează anual 60 milioane tone marfă, traficul de containere fiind de 1.4 milioane euro în 2008.

Sectorul de transport olandez gestionează mai mult de 22% din totalul transporturilor de mărfuri din Europa iar sectorul logistic contribuie la economia olandeză cu mai mult de 9% (peste 40 miliarde euro).



☞ **Portul Rotterdam**, al treilea din lume și cel mai mare din Europa vehiculează anual 400 milioane tone de marfă având o contribuție la produsul intern brut al țării de 4,2%.

Deși afectat de criza economică, înregistrând în ianuarie 2009 o scădere de -12% versus ianuarie 2008, Rotterdam continuă investițiile pe termen lung pentru port, impactul acestora fiind

așteptat în următorii 20 ani.

☞ **Transporturile din Olanda în cifre:**

În Olanda sunt peste 12,000 de companii de transport din care peste 200 sunt furnizori de servicii logistice la nivel internațional.

În ceea ce privește transport naval pe ape interioare Olanda este lider cu 33% din nave în Europa. Zilnic peste 50 de trenuri de marfă transportând containere pleacă din Olanda pentru a deservi țări europene.

Transportul rutier Olanda are o pondere de 10% din total camioane, în timp ce populația Olandei reprezintă 4% din populația Europei. Mai mult, 15% din toate centrele de distribuție din Europa sunt localizate în Olanda și au aproximativ 20 milioane metri patrati.

„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!”



CONTRAVENȚII ȘI RIDICAREA PERMISELOR ÎN BULGARIA

LEGISLAȚIE

privind contravenții și ridicarea permiselor
Reguli, Infrafracțiuni Pedepsite

ЗАКОНОВИ

разпоредби за пътните нарушения
правила за отнемане на свидетелствата
за правоуправление и санкции

Aplicabilă pe teritoriul Bulgariei
Валидни за територията на България



UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA
THE NATIONAL UNION OF ROAD HAULIERS FROM ROMANIA
www.untrr.ro



ASSOCIATION OF THE BULGARIAN ENTERPRISES FOR INTERNATIONAL
ROAD TRANSPORT AND THE ROADS
www.aebtri.bg

ЗАКОН за движението по пътищата

Обн., ДВ, бр. 20 от 5.03.1999 г., посл. изм., бр. 102 от 28.11.2008 г

Чл.171

За осигуряване на безопасността на движението по пътищата и за преустановяване на административните нарушения се прилагат следните принудителни административни мерки:

1. временно отнемане на свидетелството за управление на моторно превозно средство на водач:
 - а) за когото видимо се установи, че не отговаря на медицинските или психологическите изисквания - до отпадане на основанието за това;
 - б) който управлява моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда, установена с медицинско изследване или с техническо средство, определящо съдържанието на алкохол в кръвта чрез измерването му в издишания въздух, или е под въздействието на друго упойващо вещество, както и при отказ да бъде проверен с техническо средство или да даде кръв за медицинско изследване - до решаване на въпроса за отговорността му, но за не повече от 6 месеца; при наличие на медицинско изследване от кръвна проба по реда на чл. 174, ал. 4 установените стойности са определящи;
 - в) който поради незнание е извършил немаловажно нарушение на правилата за движение - до успешното полагане на проверочен изпит;
 - г) който извършва обществен превоз на пътници или товари с превозно средство, което не е включено в списък към лиценз или удостоверение за регистрация - до решаване на въпроса за отговорността му, но за не повече от един месец;
 - д) който управлява моторно превозно средство в нарушение на разпоредбата на чл. 157, ал. 8* - до заплащане на дължимата глоба;
***Чл. 157. ...**
(8) Наказателното постановление заменя контролния талон за период от един месец след влизането му в сила, съответно решението или определението на съда при обжалване.
 - е) който управлява моторно превозно средство без застраховка "Гражданска отговорност" на автомобилистите - до предоставяне на сключена валидна застраховка;

LEGEA deplasării pe drumurile publice

Publ., BO, nr. 20 din 5.03.1999, ultima modif., nr. 102 din 28.11.2008

Art.171

Pentru asigurarea siguranței circulației pe drumuri și stoparea contravențiilor administrative се aplică următoarele мeasures administrative coercitive:

1. retragerea temporară a permisului de conducere a șoferului mijlocului de transport motorizat:

- a) pentru care се stabilește vizibil că не corespunde cerințelor medicale sau psihologice - până la dispariția bazei pentru aceasta;
 - b) care conducea mijlocul de transport cu o concentrație de alcool în sânge de peste 0,5 la mie, stabilită prin examinare medicală sau cu ajutorul unui dispozitiv tehnic, care determină conținutul de alcool în sânge prin мeasuring acestuia în aerul expirat, sau се află sub acțiunea altei substanțe amețitoare, precum și în cazul refuzului de а fi testat cu ajutorul dispozitivului tehnic sau de а se preleva sânge pentru examinare medicală - până la rezolvarea problemei responsabilității sale, dar nu mai mult de 6 luni; în cazul examinării medicale din proba de sânge conform art. 174, ал. 4 valorите stabilite sunt determinante;
 - c) care din cauza necunoașterii а comis o încăлcare considerabilă а regulilor de circulație - până la susținerea сu succes а examenului de verificare;
 - d) care efectuează transport colectiv de pasageri sau мeasures cu un mijloc de transport, care nu este inclus în lista la licență sau certificatul de înregistrare - până la rezolvarea problemei responsabilității sale, dar nu mai mult de o lună;
 - e) care conduce mijlocul de transport motorizat prin încăлcareа dispozitivilor art. 157, ал. 8* - până la аchi-tarea amenzii datorate;
***Art. 157 ...**
(8) Hotărârea de sancționare înlocуește talonul de control pe termen de o lună după intrarea sa în vigoare, respectiv decizia sau hotărârea instanței în caz de contestare.
 - f) care conduce mijlocul de transport motorizat fără asigurarea „Răspunderea civilă” а automobiliștilor - până la prezentarea asigurării valabil încheiate;
- ...

...

4. изземване на свидетелството за управление на лице, което не е изпълнило задължението си по чл. 157, ал. 4*;

***Чл. 157. ...**

(4) Водач, на когото са отнети всички контролни точки, губи придобитата правоспособност и е длъжен да върне свидетелството за управление в съответната служба на Министерството на вътрешните работи.

.....

Чл.172

(1) Принудителните административни мерки по чл. 171, т. 1, 2, 4 и т. 5, буква "а" се прилагат с мотивирана заповед от ръководителите на службите за контрол по този закон съобразно тяхната компетентност.

(2) Налагането на принудителните административни мерки от ръководителите на службите за контрол се извършва чрез:

...

3. отнемане на документите по чл. 165, ал. 2, т. 1 и чл. 166, ал. 2, т. 1*;

***Чл. 165. ...**

(2) При изпълнение на функциите си по този закон определените от министъра на вътрешните работи служби:

1. имат право да спират пътните превозни средства, да проверяват документите за самоличност и свидетелството за управление на водача, както и всички документи, свързани с управляваното превозно средство и с извършвания превоз;

Чл. 166. ...

(2) При изпълнение на функциите си по този закон определените от министъра на транспорта служби:

1. имат право да спират пътните превозни средства, предназначени за извършване на обществен превоз, да проверяват документите за самоличност и свидетелството за управление на водача, всички документи, свързани с управляваното превозно средство и с извършвания превоз, както и техническата изправност и транспортната годност на пътните превозни средства;

...

(3) В случаите по чл. 171, т. 1, буква "б" свидетелството за управление на моторно превозно средство на водача се изземва със съставянето на акта за установяване на

4. retragerea permisului de conducere persoanei care nu și-a îndeplinit obligațiile conform art. 157, al. 4*;

***Art. 157. ...**

(4) Șoferul, căruia i-au fost retrase toate punctele de control, își pierde capacitatea juridică obținută și este obligat să restituie permisul de conducere la serviciul corespunzător al Ministerului afacerilor interne.

.....

Art.172

(1) Măsurile administrative coercitive conform art. 171, p. 1, 2, 4 și p. 5, litera „a” se aplică cu ordin motivat al șefilor serviciilor de control pentru această lege în conformitate cu competența acestora.

(2) Aplicarea măsurilor administrative coercitive de către șefii serviciilor de control se realizează prin:

...

3. retragerea documentelor conform art. 165, ал. 2, p. 1 și art. 166, ал. 2, p. 1*;

***Art. 165. ...**

(2) În cadrul îndeplinirii funcțiilor sale conform prezenței legi, serviciile stabilite de către ministrul afacerilor interne:

1. au dreptul să oprească mijloacele de transport, să verifice documentele de identitate și permisul de conducere al șoferului, precum și oricare alte documente, legate de conducerea mijlocului de transport și transportul efectuat;

Art. 166. ...

(2) În cadrul îndeplinirii funcțiilor sale conform prezenței legi, serviciile stabilite de către ministrul afacerilor interne:

1. au dreptul să oprească mijloacele de transport, destinate efectuării activității de transport în comun, să verifice documentele de identitate și permisul de conducere al șoferului, precum și oricare alte documente, legate de conducerea mijlocului de transport și transportul efectuat, precum și starea tehnică și capacitatea de transport a mijloacelor de transport.

...

(3) În cazurile conform art. 171, p. 1, litera „b” permisul de conducere a mijlocului de transport motorizat a șoferului se retrage cu întocmirea actului de constatare a contravenției administrative.

административното нарушение.

(4) Обжалването на заповедите по ал. 1 се извършва по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

(5) Подадената жалба не спира изпълнението на приложената административна мярка.

.....

Чл.174

(1) Наказва се с лишаване от право да управлява моторно превозно средство, трамвай или самоходна машина за срок от 1 до 12 месеца и глоба от 200 до 500 лв., който управлява моторно превозно средство, трамвай или самоходна машина с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда до 1,2 на хиляда включително, установена с медицинско изследване и/или с техническо средство, определящо съдържанието на алкохол в кръвта чрез измерването му в издишвания въздух, а водач, придобил правоспособност за управление на моторни превозни средства от две години, и водач на моторно превозно средство за обществен превоз на хора и опасни товари - с лишаване от право да управлява моторно превозно средство от 2 до 12 месеца и глоба от 300 до 600 лв.

(2) Когато нарушението по ал. 1 е извършено повторно, наказанието е лишаване от право да управлява моторно превозно средство, трамвай или самоходна машина за срок от една до три години и глоба от 1000 до 2000 лв.

(3) Водач на моторно превозно средство, трамвай или самоходна машина, който откаже да му бъде извършена проверка с техническо средство за установяване употребата на алкохол или упойващи вещества или не изпълни предписанието за медицинско изследване на концентрацията на алкохол в кръвта му, се наказва с лишаване от право да управлява моторно превозно средство, трамвай или самоходна машина за срок от 12 до 18 месеца и глоба от 500 до 1000 лв.

(4) Редът, по който се установява употребата на алкохол или друго упойващо вещество, се определя от министъра на здравеопазването, от министъра на вътрешните работи и от министъра на правосъдието.

.....

Чл.175

(1) Наказва се с лишаване от право да управлява моторно превозно средство за срок от 1 до 6

(4) Contestarea ordenelor conform ал. 1 се efectuează în ordinea prevăзутă de Codul administrativ-procesual.

(5) Contestatiya depusă nu suspendă executarea măsurii administrative aplicate.

.....

Art.174

(1) Se pedepsește cu retragerea dreptului de a conduce mijlocul de transport motorizat, tramvaiul sau mașina autopropulsantă pentru un termen de la 1 la 12 luni și amendă de la 200 la 500 лв., persoana care conduce mijlocul de transport motorizat, tramvaiul sau mașina autopropulsantă cu o concentrație de alcool în sânge de peste 0,5 la mie până la 1,2 la mie inclusiv, stabilită prin examinare medicală și/sau cu ajutorul unui dispozitiv tehnic, care determină conținutul de alcool în sânge prin măsurarea acestuia în aerul expirat, iar șoferul, care și-a obținut capacitatea juridică conducere a mijloacelor de transport motorizate de doi ani, și șoferul mijlocului de transport motorizat pentru transportul comun de pasageri și mărfuri periculoase - cu retragerea dreptului de a conduce mijlocul de transport motorizat de la 2 la 12 luni și amendă de la 300 la 600 лв.

(2) În cazul când contravenția conform ал. 1 este comisă repetat, sancțiunea constă în retragerea dreptului de a conduce mijlocul de transport motorizat, tramvaiul sau mașina autopropulsantă pentru un termen de la unu la trei ani și amendă de la 1000 la 2000 лв.

(3) Șoferul mijlocului de transport motorizat, tramvaiului sau mașinii autopropulsante care refuză verificarea cu ajutorul dispozitivului tehnic de stabilire a consumului de alcool sau substanțe amețitoare sau care nu a îndeplinit dispozițiile referitor la examinarea medicală a concentrației de alcool în sânge, се pedepsește cu retragerea dreptului de a conduce mijlocul de transport motorizat, tramvaiul sau mașina autopropulsantă pentru un termen de la 12 la 18 luni și amendă de la 500 la 1000 лв.

(4) Modalitatea prin care се stabilește consumul de alcool sau de altă substanță amețitoare се stabilește de către министру на оcотирии снăтăтăии, министру аfаcе-риlor interne și министру justiției.

.....

Art.175

(1) Se pedepsește cu retragerea dreptului de a conduce mijlocul de transport motorizat pentru un

месеца и с глоба от 50 до 200 лв. водач, който:

1. управлява моторно превозно средство, което не е регистрирано по надлежащия ред или което е регистрирано, но е без табели с регистрационен номер или табелите с регистрационния номер не са поставени на определените за това места;
 2. е поставил или използва устройство за подаване на светлинен или звуков сигнал, предвиден за автомобил със специален режим на движение, без да има това право;
 3. откаже да предаде документите си на органите за контрол или по какъвто и да е начин осуети извършването на проверка от органите за контрол;
 4. откаже да изпълни нареждане на органите за контрол и регулиране на движението;
 5. наруши задълженията си като участник в пътнотранспортно произшествие;
 6. при пътнотранспортно произшествие, в което няма участие, откаже необходимото съдействие с моторното превозно средство.
- (2) За повторно нарушение по ал. 1 наказанието е лишаване от право да се управлява моторно превозно средство за срок от 1 месец до 1 година и глоба от 150 до 300 лв.
-

Чл.176

- (1) Наказва се с лишаване от право да управлява моторно превозно средство за срок до 6 месеца или с глоба от 200 до 300 лв. водач, който управлява моторно превозно средство с опасен товар без документ за необходимата професионална компетентност за превоз на този товар.
- (2) За повторно нарушение по ал. 1 наказанието е лишаване от право да се управлява моторно превозно средство за срок от 3 месеца до 1 година и глоба от 300 до 400 лв.
-

Чл.182

- (1) Водач, който превиши разрешената максимална скорост в населено място, се наказва, както следва:
- ...
4. за превишаване от 31 до 40 км/ч - с глоба 150 лв. и един месец лишаване от право да управлява моторно превозно средство;
 5. за превишаване над 41 км/ч - с глоба 200 лв. и два месеца лишаване от право да управлява моторно превозно средство;
 6. за превишаване над 51 км/ч - с глоба 250 лв.

термен де ла 1 ла 6 luni și amendă де ла 50 ла 200 lv. șoferul care:

1. conducea un mijloc de transport motorizat care nu era înregistrat la modul cuvenit, sau care era înregistrat, dar nu avea plăcuțe de înmatriculare, sau plăcuțele de înmatriculare nu erau amplasate în locurile stabilite pentru aceasta;
 2. a montat sau a folosit un dispozitiv de emiterе a semnalului luminos sau sonor, prevăzut pentru un automobil cu regim special de deplasare, fără a dispune de un asemenea drept;
 3. a refuzat să predea actele organelor de control sau în careva mod а împiedicat efectuarea verificării de către organelor de control;
 4. a refuzat să îndeplinească dispozițiile organelor de control și reglementare а traficului;
 5. și-a încălcat obligațiile de participant la accident rutier;
 6. în cazul unui accident rutier în care nu а fost implicat а refuzat ajutorul necesar cu mijlocul de transport motorizat.
- (2) Pentru o contravenție repetată conform ал. 1 sancțiunea constă în retragerea dreptului de а conduce mijlocul de transport motorizat pentru un termen de la 1 lună la 1 an și amendă de la 150 la 300 lv.
-

Art.176

- (1) Se pedepsește cu retragerea dreptului de а conduce mijlocul de transport motorizat pentru un termen de până la 6 luni și amendă de la 200 la 300 lv. șoferul care а condus un mijloc de transport motorizat cu mărфă periculoasă fără documentul cu privire la competența profesională necesară pentru transportul respectivei mărфи.
- (2) Pentru o contravenție repetată conform ал. 1 sancțiunea constă în retragerea dreptului de а conduce mijlocul de transport motorizat pentru un termen de la 3 luni la 1 an și amendă de la 300 la 400 lv.
-

Art.182

- (1) Șoferul care depășește viteza maxim admisă în localitate, се sancționează după cum urmează:
- ...
4. pentru depășirea de la 31 la 40 km/oră – сu amendă de 150 lv. și o lună de retragere а dreptului de а conduce mijlocul de transport motorizat;
 5. pentru depășirea de peste 41 km/oră – сu amendă de 200 lv. și două luni de retragere а dreptului de а conduce mijlocul de transport motorizat;
 6. pentru depășirea de peste 51 km/oră – сu amendă

и три месеца лишаване от право да управлява моторно превозно средство.

(2) Водач, който превиши разрешената скорост извън населено място, се наказва, както следва:

...

4. за превишаване от 31 до 40 км/ч - с глоба 100 лв. и един месец лишаване от право да управлява моторно превозно средство;

5. за превишаване от 41 до 50 км/ч - с глоба 150 лв. и два месеца лишаване от право да управлява моторно превозно средство;

6. за превишаване над 51 км/ч - с глоба 200 лв. и 3 месеца лишаване от право да управлява моторно превозно средство.

(3) Водач на моторно превозно средство за обществен превоз на пътници и опасни товари, който превиши разрешената скорост, се наказва, както следва:

...

3. за превишаване от 21 до 30 км/ч - с глоба 100 лв. и един месец лишаване от право да управлява моторно превозно средство;

4. за превишаване от 31 до 40 км/ч - с глоба 200 лв. и два месеца лишаване от право да управлява моторно превозно средство;

5. за превишаване от 41 до 50 км/ч - с глоба 300 лв. и три месеца лишаване от право да управлява моторно превозно средство;

6. за превишаване над 51 км/ч - с глоба 400 лв. и три месеца лишаване от право да управлява моторно превозно средство.

(4) Водач, който повторно превиши скоростта на движение с над 31 км/час, се наказва с глоба 300 лв. и лишаване от право да управлява моторно превозно средство за срок три месеца.

.....

Чл.190

(1) След влизането в сила на наказателно постановление, с което се налага наказание на водач или собственик на моторно превозно средство, препис от него се предоставя на съответното структурно звено на Министерството на вътрешните работи, където се водят на отчет водачът и моторното превозно средство. Иззетите в този случай свидетелства за управление се изпращат на съответната служба на Министерството на вътрешните работи за съхранение и отчет.

(2) Наказанието „лишаване от право да се управлява моторно превозно средство“ тече от датата на изземването на свидетелството за управление

де 250 лв. и три luni de retragere a dreptului de a conduce mijlocul de transport motorizat.

(2) Șoferul care depășește viteza maxim admisă în afara localității, se sancționează după cum urmează:

...

4. pentru depășirea de la 31 la 40 km/oră – cu amendă de 100 lv. și o lună de retragere a dreptului de a conduce mijlocul de transport motorizat;

5. pentru depășirea de la 41 la 50 km/oră – cu amendă de 150 lv. și două luni de retragere a dreptului de a conduce mijlocul de transport motorizat;

6. pentru depășirea de peste 51 km/oră – cu amendă de 200 lv. și trei luni de retragere a dreptului de a conduce mijlocul de transport motorizat.

(3) Șoferul mijlocului de transport motorizat pentru transportul în comun a pasagerilor și pentru mărfuri periculoase, care a depășit viteza admisă, se sancționează după cum urmează:

...

3. pentru depășirea de la 21 la 30 km/oră – cu amendă de 100 lv. și o lună de retragere a dreptului de a conduce mijlocul de transport motorizat;

4. pentru depășirea de la 31 la 40 km/oră – cu amendă de 200 lv. și două luni de retragere a dreptului de a conduce mijlocul de transport motorizat;

5. pentru depășirea de la 41 la 50 km/oră – cu amendă de 300 lv. și trei luni de retragere a dreptului de a conduce mijlocul de transport motorizat;

6. pentru depășirea de peste 51 km/oră – cu amendă de 400 lv. și trei luni de retragere a dreptului de a conduce mijlocul de transport motorizat.

(4) Șoferul care a depășit repetat viteza de deplasare cu peste 31 km/oră, se sancționează cu amendă de 400 lv. și de retragerea dreptului de a conduce mijlocul de transport motorizat pe termen de trei luni.

.....

Art.190

(1) După intrarea în vigoare a hotărârii de sancțiune, prin care se aplică sancțiunea șoferului sau proprietarului mijlocului de transport motorizat, o copie după aceasta se prezintă unității structurale corespunzătoare a Ministerului afacerilor interne, unde este luat în evidență șoferul și mijlocul de transport motorizat. Permisele de conducere retrase în acest caz se trimit către serviciul corespunzător al Ministerului afacerilor interne pentru păstrare și evidență.

(2) Sancțiunea „retragerea dreptului de a conduce mijlocul de transport motorizat” începe să curgă de la data retragerii permisului de conducere

ЗАКОН за автомобилните превози

Обн., ДВ, бр. 82 от 17.09.1999 г., посл. изм.,
бр. 102 от 28.11.2008 г.

Чл.106а

(1) За преустановяване на административните нарушения могат да се прилагат следните принудителни административни мерки:

...

2. временно отнемане на свидетелството за управление на моторно превозно средство на водач, който е нарушил правилата за времето за управление, прекъсване и почивка.

2) Принудителните мерки по ал. 1 се осъществяват чрез временно отнемане на:

...

2. свидетелството за управление на моторно превозно средство - докато не бъде ползвано времето за прекъсване или за почивка - при прилагане на мярката по ал. 1, т. 2.

.....

Чл.107

(1) Принудителните административни мерки по чл. 106 и 106а се прилагат с мотивирана заповед на изпълнителния директор на Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" или упълномощени от него длъжностни лица.

(2) Обжалването на заповедите по ал. 1 се извършва по реда на Административнопроцесуалния кодекс.

(3) Подадената жалба не спира изпълнението на приложената административна мярка.

.....

LEGEA cu privire la transporturile auto

Publ., BO, nr. 82 din 17.09.1999, ultima modif.,
nr. 102 din 28.11.2008

Art.106a

(1) În cazul stabilirii contravențiilor administrative se pot aplica următoarele măsuri administrative coercitive:

...

2. retragerea temporară a permisului de conducere a mijlocului de transport motorizat șoferului care a încălcat regulile cu privire la timpul de conducere, întrerupere și odihnă.

2) Măsurile coercitive conform al. 1 se realizează prin retragerea temporară a:

...

2. permisului de conducere a mijlocului de transport motorizat – până când nu va fi utilizat timpul de întrerupere sau de odihnă – în cazul aplicării măsurii conform al. 1, p. 2.

.....

Чл.107

(1) Măsurile administrative coercitive conform art. 106 și 106a се aplică cu ordin motivat al directorului executiv al Agenției executive „Administrația automobilistică” sau persoanele oficiale, împuternicite de acesta.

(2) Contestarea ordenelor conform al. 1 се efectuează în ordinea prevăzută de Codul administrativ-procesual.

(3) Contestăția depusă nu suspendă executarea măsurii administrative aplicate.

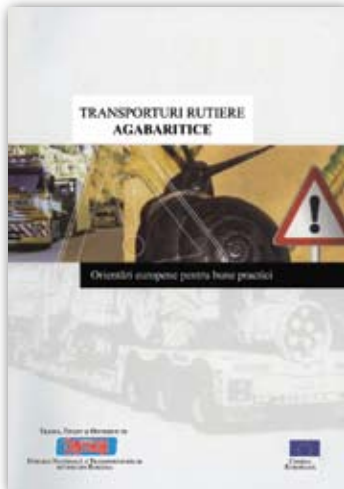
.....

Publicații UNTRR

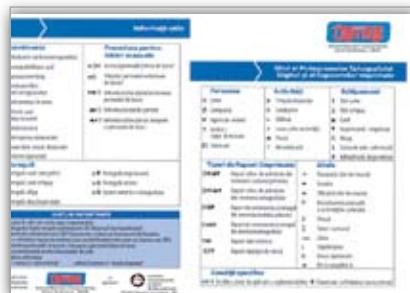
Ghid al Pictogramelor Tabografului Digital și al Rapoartelor Imprintate



„Aplicarea legislației UE în transportul rutier de marfă...” - Furnizează o evaluare a calității, cantității și eficienței controalelor și sancțiunilor din toate statele membre UE în legătură cu respectarea dispozițiilor privind siguranța rutieră.



„Transporturi rutiere agabaritice - orientări europene pentru bune practici” - Aceste orientări constituie un nou instrument complementar legislației și normelor europene, o listă de reguli și proceduri considerate a fi cele mai bune în domeniul lor, strânse de profesioniști în beneficiul profesioniștilor



Reguli privind orele de conducere ale șoferilor în UE

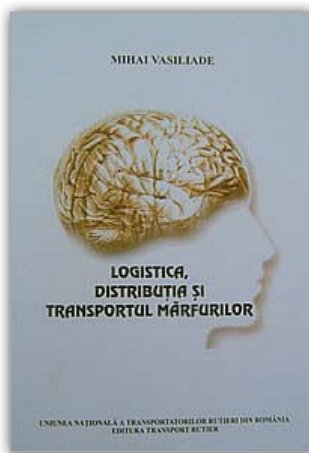


Autobuzele în slujba transportului public rutier și turistic

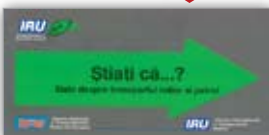


„Linii directoare IRU în materia de siguranță pentru transportul de persoane: un ghid util destinat transportatorilor și șoferilor de autobuze, autocare și taxiuri, cuprinzând recomandări și instrucțiuni voluntare în materie de siguranță rutieră și securitate a șoferilor, pasagerilor și vehiculului,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

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



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



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

- * Pliantul "Reguli cu privire la orele de conducere 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 conducere ale șoferilor în UE";
- * Sticker-ul "Lista zilnică de verificare a vehiculelor";

• Bazele exploatarei 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.



Publicații UNTRR



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

• *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.

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

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



Fișa de securitate a șoferului de autocar



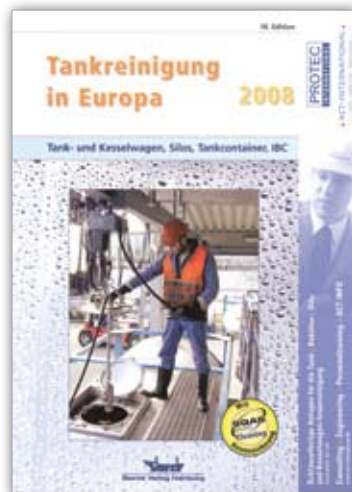
Fișa de securitate a șoferului de camion



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



Fișa de securitate a șoferului de taxi



Fișa de securitate a șoferului profesionist pentru circulația prin tuneluri

ROVINIETĂ prin

UNTRR

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR
RĂȘIERI 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, pitesti@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

MICHELIN X Energy SaverGreen

Anvelopa care îi ajută pe posesorii de camioane să își reducă facturile de carburant

În urmă cu doi ani, carburantul reprezenta 16% din costurile totale ale unei companii de transport cu camioane. În prezent, acesta reprezintă 27%. Proprietarii de camioane cheltuiesc acum pe carburant la fel de mult cât cheltuiesc pentru salarii, iar flotele lor nu sunt în măsură să crească ratele de livrare.

Având în vedere că anvelope sunt responsabile pentru aproximativ 1/3 din consumul de carburant al unui camion, este ușor de înțeles de ce Michelin a investit masiv în ultimii 10 ani în găsirea de soluții pentru companiile de transport cu camioane.

În 1995 lansă pe piață prima anvelopă pentru camioane eficientă din punct de vedere al consumului de carburant, MICHELIN Energy. În 2008, Michelin introduce o generație complet nouă de anvelope cu consum redus de energie numită MICHELIN X Energy SaverGreen. Anvelopa înglobează întreaga expertiză Michelin în ceea ce privește economia de energie

Trei cifre ilustrează performanța anvelopei Michelin X Energy™ SaverGreen:

- 1.000 litri de motorină economisiți
- 2,5 tone de CO2 care nu sunt emise în atmosferă
- 7% aderență suplimentară

Aceste trei cifre reprezintă cheia pentru o problemă pe care numai Michelin a reușit să o rezolve. Adevărata provocare cu care se confruntă producătorii de anvelope constă în reconcilierea nevoii de economie de carburant, de siguranță și de longevitate. Michelin X Energy SaverGreen este singura anvelopă care a reușit să răspundă provocării.

Un singur camion echipat cu cele mai noi anvelope Michelin va economisi 1 000 de litri de carburant pe durata de viață inițială a anvelopei. Această cifră devine din ce în ce mai importantă atunci când se aplică unei flote întregi de vehicule, unde se pot obține economii fără precedent ale carburantului. Reducerea cu 1000 de litri a consumului de carburant reprezintă o reducere de 2,5 tone a cantității de gaze cu efect de seră emise în atmosferă. Astfel, MICHELIN X Energy SaverGreen este benefică nu numai pentru indivizi, dar și pentru societate ca și întreg.

Dar care este de fapt această inovație care oferă atât de multe avantaje? Michelin a dezvoltat o carcasă nouă care are avantajul special de a reduce temperatura de exploatare. Ca urmare, consumă mai puțină energie decât toate celelalte carcase de anvelopă de pe piață. Denumită Michelin Energy™ FLEX, această carcasă brevetată este acum parte a pachetului Michelin Durable Technologies.

Michelin Durable Technologies cuprinde o gamă

de inovații revoluționare brevetate care sunt proiectate special pentru anvelopele de camioane. Acestea pot fi folosite împreună într-o singură anvelopă sau pot fi selectate individual în funcție de nevoile și de așteptările Michelin. Printre aceste tehnologii, profilele cu autoregenerare dezvoltate de Michelin sunt printre cele mai surprinzătoare. Când profilul este uzat în proporție de 2/3, apar noi caneluri care asigură aceeași aderență a anvelopei ca și cea a unei anvelope noi.

Companiile profesionale de camioane se confruntă cu un mediu de afaceri din ce în ce mai dificil, determinat de creșterea continuă a prețurilor la carburant alături de concurență și de cerințe de reglementare din ce în ce mai stricte. Cercetătorii Grupului Michelin se concentrează pe furnizarea de soluții rapide, tangibile care să permită companiilor de transport cu camioane pentru a reduce costurile și a spori productivitatea în același timp cu optimizarea performanței legate de siguranța a vehiculelor lor.

Pentru obținerea acestui rezultat, Grupul a anunțat un program pe cinci ani în valoare de 400 de milioane de euro pentru dezvoltarea acestor inovații destinate producției comerciale. Michelin X Energy™ SaverGreen este unul din rezultatele acestui program. Noua anvelopă ilustrează viziunea strategică a Grupului Michelin care este primul producător de anvelope care a investit în punerea pe piață a unor anvelope care îmbunătățesc continuu eficiența carburantului sporind în același timp siguranța utilizatorului.

Michelin Durable Technologies furnizează de asemenea inovații de care beneficiază societatea ca întreg. Acestea pot crește durata de viață a anvelopei cu până la 50%, ceea ce înseamnă că anvelopele nu trebuie să fie înlocuite atât de des, prin urmare se reduce consumul de materii prime și de energie. Mai mult, dată fiind carcasa mai rezistentă, aceeași anvelopă poate să fie reșapată de mai multe ori. Acest fapt îmbunătățește de asemenea randamentul kilometric protejând și mediul înconjurător.



¹În comparație cu 315/70 R 22.5 XDA2+ Energy™

Consumul de carburant. Știați că nu toate anvelopele sunt la fel?

Aproximativ un rezervor plin din 5 este consumat de anvelope! La momentul actual, o cerință fundamentală este aceea de a reduce consumul de carburant, nu numai pentru a face economii, ci și pentru a reduce emisiile de CO₂.



Anvelopele sunt responsabile de 20% din carburantul folosit

Gravitația, frecarea internă și forța aerodinamică sunt forțe care opun rezistență la deplasarea vehiculului și determină consumul de energie și de carburant.

De fiecare dată când frânați, accelerați, virajați sau doar vă deplasați în linie dreaptă, anvelopele se rotesc, se deformează, se încălzesc, consumă energie și deci carburant.

De fapt, 20% din consumul de carburant al unui vehicul este determinat de anvelope.

■ Pentru a reduce consumul, trebuie redus impactul forțelor care opun rezistență la deplasarea vehiculului, iar în cazul anvelopelor acest lucru înseamnă reducerea rezistenței la rulare.

Rezistența la rulare nu poate fi eliminată complet, dar reducerea acesteia determină o reducere a consumului de carburant.

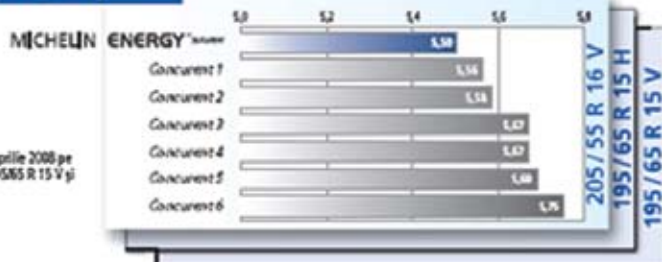
Cauzele consumului de energie al vehiculului



Diferențe foarte mari de consum de carburant între anvelope

Consum de carburant (litri/100km)


Teste realizate de TÜV SÜD Automotive în aprilie 2008 pe dimensiunile de anvelopă 195/65 R 15 H, 195/65 R 15 V și 205/55 R 16 V



NU UITAȚI

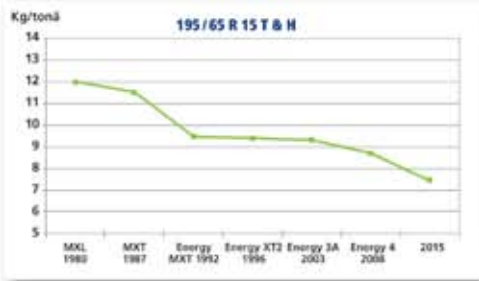
La 40.000 km parcurși

0,2 litri economisiți la 100 km x 1,25 € pe litru: economie de 100 €



Michelin, creatorul anvelopei „verzi”

De 15 ani, Michelin creează anvelope de referință care oferă cea mai bună longevitate și cel mai mic consum de carburant din categoria lor, combinate cu o aderență exemplară pe suprafețe umede în orice condiții.



1992 : Michelin creează anvelopea „verde” și introduce un nou material: siliciul.

Din 1992, cercetând în paralel tipurile de siliciu și procesele de amestecare a compozițiilor, Michelin continuă să reducă consumul de carburant cauzat de anvelope.



Mai puțin carburant utilizat înseamnă emisii reduse de CO₂

Un litru de carburant folosit înseamnă aproximativ 2,5 kg de CO₂ emis în atmosferă.

Începând din 1992, Michelin estimează că folosirea anvelopelor „verzi” a permis

- ▶ Economii de carburant de peste **10.7 miliarde litri⁽¹⁾**
- ▶ Reduceri ale emisiilor de CO₂ de peste **27.1 miliarde tone⁽²⁾**

Michelin combină respectul pentru mediu cu siguranța și performanța.

www.compteur-vert-michelin.com

A 4-a generație de anvelope „verzi”: Noua MICHELIN ENERGY^{SAVER}

- Consum mai mic de carburant
- Longevitate extraordinară⁽²⁾
- Siguranță și mai mare
MICHELIN ENERGY^{SAVER} are o distanță de frânare mai mică pe suprafețe umede.⁽³⁾



Anvelopele cu rezistență scăzută la rulare MICHELIN au marcajul „GREEN X” pe flancuri.

(1) - Cifre din 2 februarie 2009, pentru a vedea cifrele în timp real, accesați www.compteur-vert-michelin.com - unde cifrele sunt actualizate continuu la fiecare secundă.

(2) - Dintr-un studiu realizat în 2006 de agenția de cercetare TNS (Taylor Nelson Sofres) bazat pe 6100 de persoane din principalele 6 piețe europene.

(3) - 3 metri mai puțin decât predecesorul MICHELIN Energy E3 A. Teste realizate de TÜV SÜD în aprilie 2007 pe dimensiunile de anvelope 175 / 65 R 14 T, 195 / 65 R 15 H și 205 / 55 R 16 V.

Exemplul Peugeot 308 echipat cu MICHELIN ENERGY^{SAVER}

Economii de 0,2 litri/100 km (ciclu combinat)

Reducerea emisiilor de **4 g/km CO₂**
(altfel spus, o tonă de CO₂ neemisă în atmosferă pe durata de viață a vehiculului).



MANAGEMENTUL VITEZEI

- Cadrul legal -

- Constatatarea nerespectării regimului legal de viteză pe drumurile publice se efectuează cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic de către Biroul Român de Metrologie Legală.
- Mijloacele tehnice omologate și verificate metrologic sunt sistemele de măsurare a vitezei de deplasare a autovehiculelor, denumite în continuare dispozitive, care pot fi mobile, instalate pe autospecialele de serviciu din dotarea unităților teritoriale de poliție rutieră, sau fixe, amplasate pe stâlpi, console ori trepiede (sau disimulate în alte dispozitive).
- La stabilirea vitezei ce constituie contravenție se va avea în vedere viteza maximă admisă pe sectorul de drum respectiv și categoria din care face parte autovehiculul filmat.
- Potrivit dispozițiilor art.49 și 50 din Ordonanța de urgență a guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, limita maximă de viteză în localități este de 50 km/h.
- Pe anumite sectoare de drum din interiorul localităților, administratorul drumului poate stabili, pentru autovehiculele din categoria A și B, și limite de viteză superioare, dar nu mai mult de 80 km/h. Limitele de viteză mai mari de 50 km/h se stabilesc numai cu avizul poliției rutiere.
- Pe anumite sectoare de drum, ținând seama de împrejurări și de intensitatea circulației, administratorul drumului, cu avizul poliției rutiere, poate stabili și limite de viteză inferioare, dar nu mai puțin de 10 km/h pentru tramvaie și de 30 km/h pentru toate autovehiculele.

- **Limitele maxime de viteză, în afara localităților, sunt:**
- a) pe autostrăzi - 130 km/h;
- b) pe drumurile expres sau pe cele naționale europene (E) - 100km/h;
- c) pe celelalte categorii de drumuri - 90 km/h.
- **Art.50. - (1) Vitezele maxime admise în afara localităților pentru categoriile și subcategoriile de autovehicule prevăzute la art.15 alin.(2) (cate.A, B, BE, C, CE, D, DE, Tr, Tv sau Tb ori în una din subcategoriile: A1, B1, C1, C1E, D1 sau D1E),sunt următoarele:**
- a) 130 km/h pe autostrăzi, 100 km/h pe drumurile expres sau pe cele naționale europene (E) și 90 km/h pe celelalte categorii de drumuri, pentru autovehiculele din categoriile A și B;
- b) 110 km/h pe autostrăzi, 90 km/h pe drumurile expres sau pe cele naționale europene (E) și 80 km/h pe celelalte categorii de drumuri, pentru autovehiculele din categoriile C, D și subcategoria D1;
- c) 90 km/h pe autostrăzi, 80 km/h pe drumurile expres sau pe cele naționale europene (E) și 70 km/h pentru celelalte categorii de drumuri, pentru autovehiculele din subcategoriile A1, B1 și C1;
- d) 45 km/h, pentru tractoare și mopede.
- **Viteza maximă admisă în afara localităților pentru autovehiculele care tractează remorci sau semiremorci este cu 10 km/h mai mică decât viteza maximă admisă pentru categoria din care face parte autovehiculul trăgător.**
- **Viteza maximă admisă pentru autovehicule cu mase și/sau gabarite depășite ori care transportă produse periculoase este de 40 km/h în localități, iar în afara localităților de 70 km/h.**
- **Viteza maximă admisă în afara localităților pentru autovehiculele al căror conducători au mai puțin de un an practică de conducere sau pentru persoanele care efectuează pregătirea practică în vederea obținerii permisului de conducere este cu 20 km/h mai mică decât viteza maximă admisă pentru categoria din care fac parte autovehiculele conduse.**

- **Conducerea unui autovehicul cu o viteză mai mare decât cea maximă admisă pe sectorul de drum respectiv și pentru categoria din care face parte autovehiculul condus constituie contravenție și atrage, pe lângă sancțiunea amenzii, și aplicarea unui număr de puncte de penalizare, după cum urmează:**
- a) 2 puncte de penalizare (clasa I de sancțiuni - 2 sau 3 puncte-amendă), pentru depășirea cu 10-20 km/h a vitezei maxime admise pe sectorul de drum respectiv pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, constatată, potrivit legii, cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic;
- b) 3 puncte de penalizare (clasa a II-a de sancțiuni - 4 sau 5 puncte-amendă) pentru depășirea cu 21-30 km/h a vitezei maxime admise pe sectorul de drum respectiv pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, constatată, potrivit legii, cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic;
- c) 4 puncte de penalizare (clasa a III-a de sancțiuni - de la 6 la 8 puncte-amendă), pentru depășirea cu 31-40 km/h a vitezei maxime admise pe sectorul de drum respectiv pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, constatată, potrivit legii, cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic;
- d) 6 puncte de penalizare (clasa a IV-a de sancțiuni - de la 9 la 20 puncte-amendă), pentru depășirea cu 41-50 km/h a vitezei maxime admise pe sectorul de drum respectiv pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, constatată, potrivit legii, cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic.
- **Depășirea cu mai mult de 50 km/h a vitezei maxime admise pe sectorul de drum respectiv și pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, constatată, potrivit legii, cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic, constituie contravenție și se sancționează cu amenda prevăzută în clasa a IV-a de sancțiuni (de la 9 la 20 puncte-amendă) și cu aplicarea sancțiunii complementare a suspendării exercitării dreptului de a conduce pentru o perioadă de 90 de zile.**

Constatarea și sancționarea contravențiilor la regimul legal de viteză

- Constatarea contravențiilor la regimul legal de viteză se face de către operator cu ajutorul dispozitivului, prin filmarea sau fotografierea numărului de înmatriculare sau înregistrare montat în partea din față sau din spate, după caz, a autovehiculului;
- Procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției se încheie, după caz, pe loc în prezența contravenientului, după oprirea acestuia în trafic, sau la sediul Serviciului (Brigăzii) de poliție rutieră în lipsa contravenientului, după prelucrarea datelor înregistrate cu ajutorul dispozitivului.

Constatarea și sancționarea contravențiilor la regimul legal de viteză, prin oprirea contravenientului

- Echipa desemnată să acționeze pentru constatarea și sancționarea contravențiilor la regimul legal de viteză, prin oprirea contravenienților, se compune din operatorul dispozitivului și unul sau mai mulți polițiști constatați, desemnați prin dispoziție a inspectorului general al Inspectoratului General al Poliției Române să desfășoare activități pe linie de circulație.
- Când operatorul, care lucrează cu dispozitivul pentru măsurarea vitezei, observă că un autovehicul este condus cu o viteză mai mare decât limita maximă admisă pe sectorul de drum respectiv sau pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, transmite agentului (agenților) constator, prin stația radio de emisie-recepție din dotarea autospecialei, abaterea înregistrată.
- Agenții constatori, în baza recepționării comunicării, vor constata contravenția.
- După oprirea unui autovehicul, agentul constator procedează la identificarea conducătorului acestuia, căruia îi va comunica motivul opririi, viteza înregistrată, măsurile prevăzute de lege pentru fapta comisă, indicându-i totodată, să aștepte în autovehiculul propriu, întocmirea documentelor de constatare.

- Cu ocazia întocmirii procesului-verbal de constatare și sancționare a contravențiilor agentul constator descrie cât mai amănunțit fapta, cu indicarea vitezei înregistrate de aparat, a locului unde a fost constatată și mențiunea că aceasta a fost înregistrată pe casetă video sau film, precum și a oricărui element necesar în vederea clarificării tuturor împrejurărilor săvârșirii contravenției.
- După finalizarea documentelor de constatare, agentul este obligat să aducă la cunoștința contravenientului dreptul de a face obiecțiuni cu privire la conținutul actului de constatare, precum și obligația de a semna procesul-verbal de constatare pentru a putea primi o copie a acestuia. Obiecțiunile trebuie consemnate distinct în procesul verbal la rubrica „Alte mențiuni” și însușite de contravenient prin semnătură personală.
- Atunci când contravenientul a fost sancționat cu amendă, odată cu copia procesului-verbal, acestuia i se comunică și înștiințarea de plată, în care se va face mențiunea cu privire la obligativitatea achitării amenzii la instituțiile abilitate să o încaseze, potrivit legislației în vigoare, în termen de cel mult 2 zile lucrătoare de la data primirii procesului-verbal de constatare a contravenției, a jumătate din minimul amenzii prevăzute de lege, respectiv în termen de 15 zile de la comunicare, în caz contrar urmând să se procedeze la executarea silită.
- În cazul în care încălcarea regimului legal de viteză atrage după sine și aplicarea măsurii tehnico-administrative de reținere a permisului de conducere, odată cu încheierea procesului verbal de constatare a contravenției, agentul constator eliberează și dovada înlocuitoare cu drept de circulație pentru o perioadă de 15 zile.
- După întocmirea procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției, agentul constator îi va aduce la cunoștință contravenientului faptul că semnarea documentului nu reprezintă recunoașterea de către acesta a faptei, ci este necesară pentru luarea la cunoștință și primirea unui exemplar al documentului.

- În cazul în care contravenientul refuză sau nu poate să semneze procesul verbal, agentul constatare va face mențiune despre aceste împrejurări, care trebuie să fie confirmate de un martor asistent ale cărui nume, prenume, cod numeric personal și semnătură vor fi consemnate în procesul verbal.
- Agentul constatare procedează în prealabil la instruirea martorului asistent cu privire la aspectul conform căruia acesta din urmă confirmă prin semnarea procesului-verbal faptul că a asistat personal la refuzul contravenientului de a semna procesul-verbal respectiv. Prin semnarea documentului, martorul asistent nu certifică constatarea contravenției, acest aspect fiind în competența exclusivă a agentului constatare.
- Atunci când în intervalul de timp afectat întocmirii documentelor de constatare a contravențiilor sunt constatate alte încălcări ale regulilor de circulație iar agenții constatare care acționează la oprire nu au posibilitatea să dispună măsurile legale pe loc, operatorul care acționează cu dispozitivul le va menționa în registrul de evidență special constituit și va proceda la sancționarea celor în cauză, la sediul poliției, în lipsă, conform procedurilor prevăzute în secțiunea următoare.

Constatarea și sancționarea contravențiilor la regimul legal de viteză, fără oprirea contravenientului

Înregistrarea abaterilor la regimul de viteză, fără oprirea contravenientului, se efectuează de către operatorul dispozitivului, cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic.

- Când operatorul care lucrează cu dispozitivul pentru măsurarea vitezei observă că un autovehicul este condus cu o viteză mai mare decât limita maximă admisă pe sectorul de drum respectiv sau pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, notează în registrul de evidență special constituit, ora și locul săvârșirii contravenției, numărul de înmatriculare al autovehiculului, viteza înregistrată, precum și eventualele observații pe care le apreciază necesare în vederea clarificării tuturor împrejurărilor săvârșirii contravenției.
- La ieșirea din serviciu, operatorul depune, la sediul Serviciului (Brigăzii) Poliției Rutiere, registrul de evidență a abaterilor la regimul legal de viteză, precum și înregistrările conținând abaterile constatate.
- La nivelul Serviciului (Brigăzii) Poliției Rutiere unde există stația de printare, ofițerul care răspunde de folosirea sistemelor, va primi de la operator înregistrările conținând contravențiile constatate și va dispune prelucrarea acestora de către personalul anume desemnat.
- Proprietarilor sau deținătorilor vehiculelor identificate, li se va solicita, în scris, să comunice în termenul de 5 zile prevăzut de lege, datele persoanei căreia i-a fost încredințat vehiculul pentru a fi condus pe drumurile publice.
- Prin solicitarea scrisă prevăzută la alin.(1) se face referire și la faptul că, în conformitate cu prevederile art.102 alin.(1) pct.14 și art. 105 pct.10 din OUG nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare, necomunicarea datelor solicitate constituie contravenție și se sancționează conform prevederilor legale menționate.
- După stabilirea identității persoanei fizice care a condus vehiculul pe drumurile publice se va proceda la întocmirea procesului-verbal de contravenție, dar nu mai târziu de 6 luni de la data săvârșirii faptei.
- În descrierea faptei, se va face referire la abaterea comisă, locul unde a fost constatată și mențiunea că aceasta a fost înregistrată pe casetă video sau film, precum și orice elemente pe care agentul constatare le consideră necesare în vederea clarificării tuturor împrejurărilor săvârșirii contravenției.
- Pentru abaterile ce atrag și aplicarea măsurii tehnico-administrative de reținere a permisului de conducere, conducătorii de autovehicule în cauză vor fi invitați la sediul Serviciului (Brigăzii) Poliției Rutiere, unde, pe lângă aplicarea sancțiunii contravenționale principale, se va proceda și la reținerea permisului de conducere în vederea suspendării exercitării dreptului de a conduce.

SURSA: Comisar Șef TOMA Paul - IGPR - DPR. (Direcția Poliției Rutiere)

INFO UTILE

1. Viză pașaport pentru REPUBLICA MOLDOVA pentru șoferii profesioniști TIR ROMĂNI

Incepând cu data de 09.04.2009 pentru cetățenii români este nevoie de viză pentru Republica Moldova.

Actele necesare sunt:

- pașaport de călătorie valabil cel puțin pentru 6 luni
- poză tip pașaport
- invitație eliberată de Biroul Migrație și Azil al Ministerului Afacerilor Interne al Republicii Moldova
- copie permis
- copie asigurare medicală

Termenul de perfectare a vizei - 5 zile lucrătoare.

Consulatul Republicii Moldova la București ne-a comunicat că vizele pentru cetățenii români sunt gratuite.

Adresa Secției Consulare a Ambasadei Republicii Moldova în România:

Bulevardul Eroilor nr. 8 sector 5, București 762432

Telefon 021 410 98 27; fax.021 410 98 26

E-mail:consulat.bucuresti@mfa.md

2. MAREA BRITANIE

Taxe pentru poduri și tunele

În Marea Britanie, un anumit număr de poduri și tuneluri sunt supuse unei taxe de peaj, precum și unei taxe de congestie care trebuie plătită pentru intrarea în centrul Londrei. Prima taxă pentru utilizarea autostrăzii a fost deschisă în decembrie 2003. Tarifele sunt următoarele:

• Taxa pentru M6 (de la 1.1.08)

Această taxă este pentru utilizarea a 27 mile pe M6, autostrada cu 3 benzi care se întinde de la joncțiunea 3a a autostrăzii M6 către nord-estul Birmingham – Sutton Coldfield – West Bromwich – orașele de la Walsall, și se alătură autostrăzii M6 la joncțiunea 11a.

Nivelurile taxei (pentru autovehicule cu o înălțime de 1,30 m sau mai mult la prima axă)	06h00-23h00	23h00-06h00
--	-------------	-------------

Clasa 4: 4 sau mai multe roți, 2 axe	9£	8£
--------------------------------------	----	----

Clasa 5: 4 sau mai multe roți, între 3 și 6 axe	9£	8£
---	----	----

NB: Toate prețurile includ TVA. Toate prețurile sunt supuse unei reduceri de 5% pentru deținătorii unui cont Tag.

Operator: Midland Expressway Ltd

URL: www.m6toll.co.uk

• Taxa de congestie, Londra

O taxă de congestie de 8£ pe zi este percepută autovehiculelor care intră în centrul Londrei de la ora 07,00 la ora 18,00, de luni până vineri, exclusiv zilele de sărbătoare. Camerele de pe marginea drumului vor înregistra detaliile autovehiculelor care circulă în cadrul zonei atunci când se percepe taxa. Taxa trebuie plătită până la ora 22,00 în ziua călătoriei; dacă este plătită între orele 22,00 și 24,00 o taxă suplimentară de 2£ va fi percepută. Dacă taxa nu este plătită până la miezul nopții în ziua călătoriei, o amendă de 100£ va fi aplicată (aceasta va fi redusă la 50£ dacă este plătită în termen de 14 zile). Plata poate fi făcută online la www.cclondon.com, la vânzătorii de ziare și

stațiile de alimentare cu combustibil, prin telefon la 0845 900 1234, sau la automatele din parcurile publice importante. Nu există excepții pentru autovehiculele de mărfuri.

• Taxa de congestie, Durham

O taxă de congestie de 2£ este percepută în Durham în zona pieții și Str.Saddler între orele 10,00 și 16,00, de luni până sâmbătă.

► Traversarea Dartford -Thurrock (Podul Queen Elizabeth II și Tunelul Dartford) (la 15.11.2008)

Taxe pentru un singur sens:	06,00-22,00	22,00 – 06,00
Vehicule de marfă (2 axe)	2£	gratuit
Vehicule de marfă (mai mult de 2 axe)	3,7£	gratuit
Tarifele (pentru un singur sens)		

Trecerea prin tunel:

De la ora 06,00 - 22,00	lățimea >2,75 m	42,00 £ + taxa de autostradă
	lungime >18,75 m	42,00 £ + taxa de autostradă
De la ora 22,00 - 06,00	lățimea >2,75 m	21,00 £ + taxa de autostradă
	lungime >18,75 m	21,00 £ + taxa de autostradă
	21,00 £ + taxa de autostradă	

La orice oră din zi sau din noapte	lățime > 6,10 m	190,00 £ + taxa de autostradă
	lungime >27,40 m	190,00 £ + taxa de autostradă
	greutate > 150 t	190,00 £ + taxa de autostradă

NB: limita de înălțime în tunelul vestic 4,8006 m

Limita de înălțime în tunelul estic 5,0292 m

Trecerea peste tunel:

De la ora 06,00 la ora 22,00	lățime > 3,65 m	42,00 £ + taxa de autostradă
De la ora 22,00 la ora 06,00	lățime > 3,65 m	21,00 £ + taxa de autostrada
La orice oră din zi sau din noapte	lățime >6,10 m	190,00 £ + taxa de autostradă
	lungime >27,40 m	190,00 £ + taxa de autostradă
	greutate >150 t	190,00 £ + taxa de autostradă

Notă

- Plata prin card de debit sau credit nu este acceptată
- Un sistem de plata electronică numit „Dart-Tag” este valabil pentru utilizatorii frecvenți. Cei ce utilizează acest sistem beneficiază de o reducere de 7,5 % față de taxele normale. Detaliile sunt valabile de la operatorul Le Crossing Company Ltd
- Pentru restricțiile aplicate transportului de mărfuri periculoase se obțin informații tot de la operatorul Le Crossing Company Ltd

Adresa operatorului:

Le Crossing Company Ltd South Orbital Way

Dartford, Kent DA 1 5PR

Tel: (+44 1322) 221 603

URL: www.dart-tag.co.uk

Podul Erskine

Traversarea Râului Clyde pe A898 între Erskine și Old Kilpatrick la vest de Glasgow

Taxa a fost anulată la 1 aprilie 2006

Podul Forth Road

Traversarea Firth of Forth între Fife și Lothian pe A90 la vest

de Edinburgh cu conexiune cu autostrazile M8, M9 și M90

Taxa a fost anulată la 11 februarie 2008

Podul Humber

Traversările Râului Humber pe A15 între Nordul și Sudul Humberside

Taxe (pe un singur sens)

vehicule de marfă ($\leq 3,5$ t)	2,70 £
vehicule de marfă ($\leq 3,5$ t + remorcă); vehicule de marfă ($>3,5$ t - 7,5 t)	4,90 £
vehicule de marfă ($>7,5$ t) cu 2 axe	10,90 £
vehicule de marfă ($>7,5$ t) cu 3 axe	14,60 £
vehicule de marfă ($>7,5$ t) cu 4 sau mai multe axe	18,30 £

Pentru încărcăturile agabaritice se aplică taxe speciale. Mai multe informații de la:

*Operator: Humber Bridge Board
PO Box 6, Administration Building
Ferriby Road*

*Hessle
North Humberside HU13 0JG
Tel: (+44 1482) 647 161*

Fax: (+44 1482) 640 838

URL: www.humberbridge.co.uk/toll.php

Tunelul Mersey

Traversarea Râului Mersey între Liverpool și Birkenhead

Taxa (pe un singur sens)

camionete, vehicule care au până în 3,5t	1,30 £
vehicule de marfă+remorcă; vehicule de marfă ($>3,5$ t) cu 2 axe	1,30 £
vehicule de marfă ($>3,5$ t) cu 3 axe	3,90 £
vehicule de marfă ($>3,5$ t) cu 4 sau mai multe axe	5,20 £

Plata electronică poate să fie făcută prin sistemul „Fast-Tag” disponibil pentru utilizatorii frecvenți care beneficiază de o reducere. Mai multe informații de la:

Operator: Mersey Tunnels

George's Dock Building

George's Dock Way

Pier Head

Liverpool L3 1DD

Tel: (+44 151) 236 8602

Fax: (+44 151) 255 0610

Podul Severn

Pe autostrada M4 între Anglia și Țara Galilor

Tarifetele se aplică către vest, din Anglia către Țara Galilor (către este, Țara Galilor – Anglia gratuit)

Vehicule de marfă ($\leq 3,5$ t)	10,60 £
Vehicule de marfă ($> 3,5$ t)	15,90 £

Operator: Severn River Crossing plc

Toll Administration Building

Bridge Access Road

Aust

Bristol BS12 3 BE

Tel: (+44 1454) 632 436

Podul Tamar (la 29.2.2006)

Traversările Râului Tamar pe autostrada A38 între Plymouth, Devon și Saltash, Cornwall

Tarifetele se aplică către est, Cornwall spre Devon (către vest, Devon spre Cornwall-gratuit):

	Taxe (pe un singur sens)	Vaucere
vehicule de marfă ($\leq 3,5$ t)	1,0 £	20 £ pentru 40
vehicule de marfă ($> 3,5$ t) cu 2 axe	2,5 £	50 £ pentru 40
vehicule de marfă ($>3,5$ t) cu 3 axe	4,0 £	80 £ pentru 40
vehicule de marfă ($>3,5$ t) cu 4 axe sau mai multe	5,5 £	110 £ pentru 40

*Operator: Tamar Bridge Office
Pennyros Road
Plymouth PL5 1LP
Fax: (+44 1752) 360 528
Tel: (+44 1752) 361 577*

Podul Tay Road

Traversările Firth of Tay pe autostrada A92 între Dundee (Angus) și Newport pe Tay (Fife) în Scoția de est

Taxa anulată pe 11 februarie 2008.

Tunelele Tyne (la 28.2.06)

Traversarea Râului Tyne pe autostrada A1 la Wallsend, Newcastle-upon-Tyne

Taxe (pe un singur sens)

vehicule de marfă ($\leq 3,5$ t)	1,0 £
vehicule de marfă ($> 3,5$ t)	1,2 £

Tarifete speciale se aplică transporturilor agabaritice; mai multe informații de la:

Operator: Tyne and Wear Passenger Transport Authority

Tyne Tunnels

Wallsend

Tel: (+44 191) 262 4451

Tyne and Wear NE28 0PD

Fax: (+44 191) 263 1031

Taxe de trecere, transport de călători

În Marea Britanie se traversarea/trecerea unor poduri și tuneluri este supusă taxării iar pentru accesul în central Londrei trebuie plătită o taxă de congestionare. Prima autostradă cu taxă a fost deschisă în decembrie 2003.

Tarifetele sunt următoarele:

♦ Autostrada cu taxă M6 (la 01.01.2008)

Autostrada cu taxă M6 are trei benzi și o lungime de 27 de mile (43 km), pornind de la nodul rutier 3a cu M6 în jurul zonei de nord-est a aglomerației urbane Birmingham - Sutton Coldfield - West Bromwich - Walsall, reîntâlnind M6 în nodul rutier 11a.

Valorile taxei de trecere

pentru vehicule cu înălțimea la nivelul primei axe sub 1,30m	06:00-23:00	23:00-06:00
Clasa 2 : 4 sau mai multe roți, 2 axe	4,50 £	3,50 £
Clasa 3 : 4 sau mai multe roți, mai mult de 2 axe	8,00 £	7,00 £
pentru vehicule cu înălțimea la nivelul primei axe mai mare sau egală cu 1,30 m	06:00-23:00	23:00-06:00
Clasa 4 : 4 sau mai multe roți, 2 axe	9,00 £	8,00 £
Clasa 5 : 4 sau mai multe roți, între 3 și 6 axe	9,00 £	8,00 £

NB: Toate tarifele include TVA. Toate tarifele fac obiectul unei reduceri de 5% pentru deținătorii unui cont TAG.

Operator: Midland Expressway Ltd

URL: www.m6toll.co.uk

♦ Taxa de congestionare, Londra

Vehiculelor care intră în zona centrală a Londrei de luni până vineri, între orele 07:00 și 18:00, cu excepția sărbătorilor publice, li se aplică o taxă de congestionare zilnică în valoare de 8 £. Camerele video din trafic înregistrează detaliile privind înmatricularea vehiculelor care se deplasează în zonă în perioada de aplicare a taxei. Taxa trebuie plătită până la ora 22:00 a zilei în care are loc călătoria; dacă este plătită între orele 22:00 și 24:00 se va aplica o suprataxă de 2 £. În cazul în care taxa nu este plătită până la miezul nopții din ziua în care are loc călătoria, se va aplica o amendă de 100 £ (aceasta se reduce la 50 £ dacă plata se efectuează în decurs de 14 zile). Plata poate fi făcută on-line pe www.cclondon.com, în chioscurile de ziare și la benzinării, prin telefon la numărul 0845 900 1234 sau la automatele din parcurile publice importante.

Vehiculele de pasageri cu mai mult de 9 locuri pot solicita acceptarea de la această taxă, pentru aceasta trebuie completat un formular și transmis apoi la:

Congestion Charging
PO Box 2982
Coventry CV7 8WR

Cererea trebuie să includă o copie a documentului de înmatriculare a vehiculului. În aproximativ zece zile, va fi eliberată o notă de scutire de plată valabilă pentru un an. Până la primirea notei de scutire de plată taxa trebuie plătită. Formularul de cerere pentru scutirea de plată poate fi descărcat de pe situl web al autorității.

♦ Taxa de congestionare, Durham

În Durham se aplică o taxă de congestionare de 2 £ pentru zona pieței și strada Saddler între orele 10:00 și 16:00, de luni până sâmbătă.

♦ Traversarea Dartford-Thurrock (podul Queen Elizabeth II și tunelul Dartford) (la 15.11.2008)

Traversarea Tamisei între Thurrock și Dartford pe inelul rutier exterior M25 al Londrei. În mod normal, aceasta se efectuează spre nord prin tuneluri, iar spre sud pe pod.

Valoarea taxei (o călătorie)	06:00-22:00	22:00-06:00
motocicletă	gratuit	gratuit
autoturism, taxi	1,50 £	gratuit
autocar (2 axe)	2,00 £	gratuit
autocar (3 sau mai multe axe)	3,70 £	gratuit

- Nu se acceptă cărți de credit sau de debit.
- Pentru utilizatorii reguțați este disponibil un sistem de plată a taxei denumit „Dart-Tag”. Abonații Dart-Tag beneficiază de o reducere de 7,5% din valorile normale ale taxei. Detalii sunt disponibile la operator, Le Crossing Company Ltd (a se vedea mai jos).

Operator: Le Crossing Company Ltd
South Orbital Way
Dartford, Kent DA1 5PR
Tel: (+44 1322) 221 603
e-mail: admin@lecrossing.co.uk
URL: www.dart-tag.co.uk

♦ Podul Erskine

Traversează râul Clyde pe A898 între Erskine și Old Kilpatrick spre vestul Glasgow-ului
Taxa a fost eliminată la 1 aprilie 2006

♦ Podul Forth Road

Traversează Firth of Forth între Fife și Lothian pe A90 la vest

de Edinburgh, cu legături spre autostrăzile M8, M9 și M90.

Taxa a fost eliminată la 11 februarie 2008.

♦ Podul Humber (la 21.07.2006)

Traversează râul Humber pe A15 între Humberside North și Humberside South

Valoarea taxei (o călătorie)

motocicletă	1,20 £
autoturism, rulote autopropulsate	2,70 £
autobuze mici (9-16 călători)	4,90 £
autobuze/autocare mari (>16 călători)	10,90 £

Operator: Humber Bridge Board
PO Box 6, Administration Building
Ferriby Road
Hessle
North Humberside HU13 0JG
Tel: (+44 1482) 647 161
Fax: (+44 1482) 640 838
URL: www.humberbridge.co.uk/toll.php

♦ Tunelurile Mersey (la 28.02.2006)

Traversează râul Mersey între Liverpool și Birkenhead

Valoarea taxei (o călătorie)

autoturisme (cu <9 locuri)	1,30 £
autoturism cu remorcă; microbuz cu 2 axe și >9 locuri	1,30 £
autobuz/autocar cu 3 sau mai multe axe și >9 locuri	3,90 £

- Pentru utilizatorii reguțați este disponibil un sistem electronic de plată a taxei de trecere denumit „Fast-Tag” care le permite să beneficieze de o reducere. Informații suplimentare sunt disponibile la operator (a se vedea mai jos)

Operator: Mersey Tunnels
George's Dock Building
George's Dock Way
Pier Head
Liverpool L3 1DD
Tel: (+44 151) 236 8602
Fax: (+44 151) 255 0610

♦ Podul Severn (la 27.02.2008)

Pe autostrada M4 între Anglia și Wales
Taxa de trecere se aplică la traversarea spre vest, Anglia către Wales (la traversarea spre est, Wales către Anglia – nu se taxează):

autoturisme, rulote	5,30 £
autobuze/autocare (>9 până la 17 locuri, inclusiv locul conducătorului auto)	10,60 £
autobuze/autocare (>17 locuri, inclusiv locul conducătorului auto)	15,90 £

Operator: Severn River Crossing plc
Toll Administration Building
Bridge Access Road
Aust
Bristol BS12 3BE
Tel: (+44 1454) 632 436

♦ Podul Tamar (la 28.02.2006)

Traversează râul Tamar pe A38 între Plymouth, în Devon, și Saltash, în Cornwall
Taxa de trecere se aplică la traversarea spre est, Cornwall către Devon (spre vest, Devon către Cornwall – nu se taxează):

	<i>o călătorie</i>	<i>voucher</i>
autoturisme	1,00 £	20,00 £ pentru 40

autobuz/autocar (>3,5t) cu 2 axe	2,50 £	50,00 £ pentru 40
autobuz/autocar (>3,5t) cu 3 axe	4,00 £	80,00 £ pentru 40
autobuz/autocar (>3,5t) cu 4 sau mai multe axe	5,50 £	110,00 £ pentru 40

Operator: Tamar Bridge Office

Pemros Road

Plymouth PLS LLP

Tel: (+44 1752) 361 577

Fax: (+44 1752) 360 528

♦ Podul rutier Tay

Traversează Firth of Tay pe A92 între Dundee (Angus) și Newport on Tay (Fife) în partea de est a Scoției
Taxa a fost eliminată la 11 februarie 2008

♦ Tunelurile Tyne (la 28.02.2006)

Traversează râul Tyne pe A1 la Wallsend, Newcastle-upon-Tyne

Valoarea taxei (o călătorie)

motocicletă 0,20 £

autoturism 1,00 £

autobuz/autocar 1,20 £

Operator: Tyne and Wear Passenger Transport Authority

Tyne Tunnels

Wallsend

Tyne and Wear NE28 0PD

Tel: (+44 191) 262 4451

Fax: (+44 191) 263 1031

Sursă: RHA, decembrie 2008 - martie 2009

FTA, noiembrie 2008

IRU, decembrie 2007

Sursă: RHA, Decembrie 2008 - Martie 2009

3. EUROPA – Interdicții de circulație în luna MAI

Austria 1, 21 și 31

Croația 1

Cehia 1 și 8

Franța 1, 8 și 21

Germania 1 și 21

Grecia 1 și 3

Ungaria 1 și 31

Italia 1 și 30

Luxemburg 1 și 8 (pentru transporturile din Belgia și Germania către Franța)

Polonia 1, 3 și 31

Portugalia 1 (numai mărfuri periculoase)

Slovenia 1 și 8

Slovenia 1 și 2

Spania 1, 3, 8, 17, 21 și 27 pe anumite tronsoane

Spania – Țara Bascilor 1 (toate drumurile) și 3 pe anumite tronsoane

Spania – Catalonia 1 și 3

Elveția din 20, orele 22,00 până pe 22, ora 5,00 și din 30 orele 22,00 până pe 2 iunie, ora 5,00.

Turcia – 19.

4. UNGARIA Conducerea vehiculului sub influența alcoolului - Amendă de până la 100 000 HUF ¹⁾

Amenzi pentru depășirea vitezei maxim admise începând cu 1 mai 2009

Viteza maxim admisă și depășirea vitezei în km/h Amendă (HUF) Decret 1/1975. (II. 5.) KPM-BM privind reglementările transportului rutier

1. max 50 km/h

a) >15 km/h - 25 km/h	a) 30 000	14. § (1) par. punctul d)
b) >25 km/h - 35 km/h	b) 45 000	14. § (1) par. z) punctul 1.
c) >35 km/h - 45 km/h	c) 60 000	26. § (1) és (2) par.
d) >45 km/h - 55 km/h	d) 90 000	39. § (1) par.
e) >55 km/h - 65 km/h	e) 130 000	39/A. § (2) par.
f) >65 km/h - 75 km/h	f) 200 000	
g) >75 km/h -	g) 300 000	

2. > 50 km/h - 100 km/h

a) >15 km/h - 30 km/h	a) 30 000	14. § (1) par. d) punctul
b) >30 km/h - 45 km/h	b) 45 000	26. § (1) és (2) par.
c) >45 km/h - 60 km/h	c) 60 000	
d) >60 km/h - 75 km/h	d) 90 000	
e) >75 km/h - 90 km/h	e) 130 000	
f) >90 km/h - 105 km/h	f) 200 000	
g) >105 km/h -	g) 300 000	

3. > 100 km/h

a) >20 km/h - 35 km/h	a) 30 000	14. § (1) par. punctul d)
b) >35 km/h - 50 km/h	b) 45 000	26. § (1) és (2) par.
c) >50 km/h - 65 km/h	c) 60 000	
d) >65 km/h - 80 km/h	d) 90 000	
e) >80 km/h - 95 km/h	e) 130 000	
f) >95 km/h - 110 km/h	f) 200 000	
g) >110 km/h -	g) 300 000	

5. AUSTRIA

AISÖ, Asociația transportatorilor rutieri din Viena, ne informează că au fost introduse interdicții de circulație suplimentare de Paște în regiunea Tyrol, pe autostrăzile A12 și A13 pentru camioanele și vehiculele articulate de peste 7,5 t MMA și pentru trenurile rutiere dacă suma MMA a vehiculului cu motor și a remorcii depășește 7,5 t. Interdicția va fi aplicată astfel:

- 10 aprilie 2009 între orele 00,00 – 22,00, dacă locul de destinație este Germania sau trebuie atins tranzitând prin Germania;

- 11 aprilie 2009, între orele 10,00 și 15,00, dacă locul de destinație este în Italia sau trebuie atins prin Italia.

Autovehiculele exceptate de la această interdicție sunt cele care se găsesc pe site-ul UNTRR – rubrica Trafic Info - Info rutier – Extern – Fișe țări, precum și cele care pot dovedi că sunt exceptate de la interdicția de a circula în Germania sau Italia în timpul acestor ore.

6. LUXEMBURG

Este interzisă utilizarea telefoanelor mobile în timpul condusului autovehiculului, excepție doar în cazul folosirii echipamentului „mâini libere”.

Este interzisă staționarea sau parcarele vehiculelor care fac obiectul interdicțiilor de circulație în week-end și zilele de sărbătoare pe drumurile publice. În timpul perioadei de interdicție, acestea se aplică vehiculelor cu o MMA mai mare de 7,5 t (cu sau fără remorcă) înmatriculate în Luxemburg sau a căror încărcătură trebuie descărcată în Luxemburg și care este transportată spre Franța sau Germania.

Începând cu 1 iunie 2008, mai multe modificări ale Codului rutier referitoare la echipamentul de securitate au fost introduse, după cum urmează:

- Cel puțin o jachetă de siguranță trebuie să se găsească la bordul autovehiculelor, precum și un triunghi de avertizare în caz de urgență. Jacheta de siguranță trebuie să fie purtată atunci când se circulă pe jos sau pe banda de oprire în caz de urgență pe o autostradă de când se întunecă până dimineața sau atunci când vizibilitatea este redusă. În cazul în care un autovehicul este imobilizat pe șosea și nu poate fi deplasat în afara căilor de circulație (în caz de pană, de ex.), un triunghi de presemnalizare trebuie să fie plasat la cel puțin 100 metri de autovehicul (pe autostradă) și la cel puțin 30 metri (pe drum normal).

- Camioanele, tractoarele cu remorcă sau semi-remorcă, precum și vehiculele speciale mai mari de 3,5t trebuie să aibă la bord unul sau mai multe extinctoare de incendiu portabile cu o capacitate minimă totală de 12 kg, precum și o trusă de ajutor.

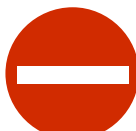
- În timpul transporturilor, copiii mai mici de 3 ani trebuie să fie legați cu un dispozitiv de reținere special omologat (scaune pentru copii). În alte vehicule decât autocarele, care nu au locuri pentru copii și centuri de siguranță, transportul copiilor este interzis.

- În autocarele care sunt echipate cu astfel de dispozitive, portul centurii de siguranță este obligatoriu pentru pasagerii mai mari de trei ani.

- Șoferul și pasagerii de la bordul taxiurilor trebuie să-și pună centura de siguranță. Copii mai mici de trei ani trebuie să fie așezați într-un scaun special. Copii între 3 și 17 ani și având mai puțin de 150 cm, pot călători cu centura, în loc să fie așezați într-un scaun special, cu condiția să stea pe ban-cheta din spate a vehiculului.

- La intersecție, șoferii care fac la dreapta trebuie să fie atenți la cicliștii care circulă pe banda dedicată acestora de pe șosea și care circulă drept.

- Panourile de semnalizare de mai jos autorizează cicliștii să circule pe contrasens. Șoferii trebuie deci să fie în mod deosebit de atenți la cicliști.



- În tuneluri, atunci când circulația este încetinită, vehiculele trebuie să păstreze o distanță minimă de 5 metri față de vehiculul din față.

- Este interzisă oprirea în stațiile de autobuz.

- Opririle și staționările sunt interzise cu 5 metri înainte și

după trecerile de pietoni și trecerile pentru cicliști.

- În cazul formării de ambuteiaje, șoferii care se apropie de locul de congestie au obligația de a încetini sau de a opri vehiculul utilizând semnalele de avarie.

SURSA: IRU, aprilie 2009

7. UNGARIA

Încălțări ale regulilor de circulație rutieră - sancțiuni Ungaria

(valabil din 01.05.2007, cu excepția sancțiunilor pentru depășirea limitelor de viteză care sunt valabile de la 1 mai 2009)

<i>Încălțări</i>	<i>Sanțiuni (în HUF)</i>
Transportul rutier de mărfuri sau călători efectuat fără autorizație	800.000
Lipsa copiei conforme a licenței comunitare	300.000
Lipsa licenței de transport rutier de marfă	100.000
Lipsa licenței de transport persoane	100.000
Lipsa autorizației valabile de transport internațional/certificatului pentru transportul rutier de marfă	300.000
Conducerea fără documentul care certifică faptul că sunt îndeplinite cerințele de calificare profesională pentru conducătorul auto	100.000
Efectuarea unei operațiuni de transport rutier fără documentul care certifică angajarea conducătorului auto sau fără contractul de închiriere	200.000
Lipsa scrisorii de trăsură	200.000
Completarea sau gestionarea necorespunzătoare a scrisorii de trăsură	50.000
Călătoria fără foaia de parcurs, lista de călători (pentru transportul de persoane); sau fără foaia de parcurs, scrisoarea de invitație și contractul utilizat în cursul călătoriei anterioare.	200.000
Completarea sau gestionarea necorespunzătoare a foii de parcurs și a listei de călători (pentru transportul de persoane)	50.000
Omiterea:	
- declarării unei modificări a datelor în legătură cu licența de transport mărfuri sau persoane;	
- declarării unei modificări a datelor în legătură cu licența comunitară;	100.000
- declarării suspendării temporare a activității;	
- returnării autorizației expirate	
Efectuarea unei operațiuni de transport rutier în cont propriu fără autorizarea necesară	300.000
Depășirea duratei de conducere cu:	
- până la 6 minute	50.000
- între 6 și 20 de minute	100.000
- între 20 și 40 de minute	200.000
- între 40 și 90 de minute	300.000
- peste 90 de minute	400.000
Depășirea duratei de conducere zilnică, de șase zile sau de două săptămâni cu (% din durata permisă):	
- până la 5%	50.000
- între 5% și 10 %	100.000
- între 10% și 15%	200.000
- între 15% și 20%	300.000
- peste 20%	400.000
Nerespectarea perioadei de repaus zilnice sau săptămânale (% din perioada impusă):	
a) până la 95 %	50.000
b) 94% - 90%	100.000
c) 89% - 85%	200.000
d) 84% - 80%	300.000
e) sub 80%	400.000

Neprezentarea, de către conducătorul auto, a documentelor (informațiilor) cerute pentru verificarea duratei de conducere neîntreruptă, a duratelor de conducere zilnice și săptămânale și a perioadelor de repaus zilnice și săptămânale	400.000	Nerespectarea datelor cu privire la control, inspecția periodică sau perioada de utilizare a ambalajelor, IBC-urilor sau ambalajelor mari	300.000
Încălcarea, de către operator, a dispozițiilor cu privire la respectarea normelor referitoare la duratele de conducere și perioadele de repaus	600.000	Transportul de mărfuri în ambalaje, IBC-uri sau ambalaje mari deteriorate sau al ambalajelor deteriorate, goale sau necurățate	400.000
Lipsa documentelor valabile în legătură cu dispozitivul de înregistrare	200.000	Transportul ambalajelor într-un container care nu este adecvat din punct de vedere structural	400.000
Încălcarea regulilor cu privire la punerea în funcțiune și operarea tahografului înainte de pornire	400.000	Cisternele, containerele cisternă nu sunt închise corespunzător	400.000
Încălcarea regulilor privind folosirea foilor de înregistrare	100.000	Transportul de ambalaje combinate într-un supraambalaj care nu este închis corespunzător	200.000
Încălcarea regulilor cu privire la utilizarea cardului pentru tahograful digital al conducătorului auto și al operatorului de transport	100.000	Etichetare, marcare sau placardare necorespunzătoare	400.000
Transportul de mărfuri periculoase – încălcări care intră sub incidența categoriei I de risc		Neprezentarea instrucțiunii (instrucțiunilor) scrise sau instrucțiune (instrucțiuni) scrisă (scrise) care nu corespund mărfurilor transportate	600.000
Transportul materialelor periculoase interzise la transport	800.000	Instrucțiune (instrucțiuni) scrisă (scrise) care nu sunt în conformitate cu dispozițiile ADR	300.000
Scurgerea materialelor periculoase	800.000	Toate celelalte încălcări care intră sub incidența categoriei II de risc	300.000
Transportul mărfurilor cu un mijloc de transport interzis sau necorespunzător	600.000	Transportul de mărfuri periculoase – încălcări care intră sub incidența categoriei III de risc	
Transportul în vrac într-un container care nu este în bună stare din punct de vedere structural	800.000	Dimensiunile plăcilor, etichetelor, literelor, numerelor sau simbolurilor nu sunt în conformitate cu dispozițiile ADR	100.000
Transportul cu un vehicul care nu deține certificatul de omologare adecvat	800.000	Informațiile din documente sunt incomplete	100.000
Transportul cu un vehicul care nu respectă omologarea și prezintă un pericol imediat	800.000	Lipsa certificatului de pregătire profesională de la bordul vehiculului	50.000
Utilizarea de ambalaje neomologate	800.000	Toate celelalte încălcări care intră sub incidența categoriei III de risc	100.000
Utilizarea de ambalaje care nu sunt conforme cu instrucțiunile de ambalare aplicabile	600.000	Transportul de mărfuri periculoase – alte încălcări	
Nerespectarea dispozițiilor speciale cu privire la ambalarea în comun a încărcăturilor mixte	800.000	Neprezentarea licenței de transport cerute pentru transportul de mărfuri periculoase (deșeurii; explozibili pentru uz civil; materiale radioactive)	200.000
Nerespectarea regulilor cu privire la stivuirea și arimarea încărcăturii	800.000	Compania nu are un consilier de siguranță	400.000
Nerespectarea regulilor cu privire la încărcăturile mixte de ambalaje:		Certificatul consilierului de siguranță a expirat sau nu este valabil pentru respectivul subsector sau categorie de pericol	100.000
- într-un vehicul	400.000	Transportul de animale vii, mărfuri perisabile	
- într-un container	600.000	Lipsa certificatului sau a plăcuței de certificare care dovedește faptul că vehiculul este adecvat pentru transportul internațional de mărfuri perisabile	100.000
Nerespectarea limitelor capacității ambalajelor și cisternelor	600.000	Neprezentarea temperaturii cerute pentru transport și a condițiilor de igienă datorită concepției tehnice inadecvate a vehiculului de transport mărfuri care efectuează transport național de produse din carne	100.000
Nerespectarea limitărilor cantităților care pot fi transportate într-o unitate de transport	600.000	Lipsa documentelor de însoțire ale unui vehicul care efectuează transport național de produse din carne	100.000
Transportul mărfurilor periculoase fără nicio indicație sau informație cu privire la aceasta	800.000	Utilizarea unui vehicul care nu este corespunzător din punct de vedere tehnic pentru transportul produselor lactate care necesită refrigerare	100.000
Lipsa marcajelor sau plăcilor pe vehicul	800.000	Lipsa autorizației pentru transportul produselor lactate care necesită refrigerare	100.000
Lipsa informațiilor cu privire la materialele care sunt transportate (de ex. numărul ONU, denumirea corespunzătoare a încărcăturii, grupa de ambalare) ceea ce face imposibil să se determine dacă sunt sau nu neconformități din categoria I de risc	800.000	Utilizarea unui vehicul care este necorespunzător din punct de vedere tehnic, în privința concepției sau a stării, pentru transportul comercial de animale	400.000
Conducătorul auto nu deține un certificat de formare profesională valabil	600.000	Lipsa unui itinerariu aprobat de către medicul veterinar oficial în cazul transportului de animale vii care depășește opt ore și în țări din afara Uniunii Europene	400.000
Nerespectarea interdicției de utilizare a focului sau a unei lămpi neprotejate	400.000	Viteze maxime admise – sancțiuni pentru depășirea vitezei admise (în km/h) (de la 1 mai 2009)	
Nerespectarea interdicției de fumat	200.000	Până la 50 km/h	
Toate celelalte încălcări care intră sub incidența categoriei I de risc	600.000	- între 15km/h și 25 km/h	30.000
Transportul de mărfuri periculoase – încălcări care intră sub incidența categoriei II de risc		- între 25km/h și 35 km/h	45.000
Unitatea de transport este formată din mai mult de o remorcă sau semiremorcă	300.000	- între 35 km/h și 45 km/h	60.000
Vehiculul nu se conformează omologării, dar nu prezintă un pericol imediat	200.000	- între 45 km/h și 55 km/h	90.000
Vehiculul nu este dotat cu extincitoare funcționale conform cerințelor	300.000		
Vehiculul nu are echipamentele prevăzute în ADR sau în instrucțiunea (instrucțiunile) scrisă (scrise)	100.000/ echipament		

- între 55 km/h și 65 km/h	130.000
- între 65 km/h și 75 km/h	200.000
- peste 75 km/h	300.000
între 50 km/h și 100 km/h	
- între 15 km/h și 30 km/h	30.000
- între 30 km/h și 45 km/h	45.000
- între 45 km/h și 60 km/h	60.000
- între 60 km/h și 75 km/h	90.000
- între 75 km/h și 90 km/h	130.000
- între 90 km/h și 105 km/h	200.000
- peste 105 km/h	300.000
peste 100 km/h	
- între 20 km/h și 35 km/h	30.000
- între 35 km/h și 50 km/h	45.000
- între 50 km/h și 65 km/h	60.000
- între 65 km/h și 80 km/h	90.000
- între 80 km/h și 95 km/h	130.000
- între 95 km/h și 110 km/h	200.000
- peste 110 km/h	300.000

Alte încălcări

În cazul unui vehicul închiriat, transportul profesionist de mărfuri sau transportul în cont propriu nu este efectuat de persoana care închiriază vehiculul	300.000
Neprezentarea unui document care autorizează conducerea vehiculului închiriat	100.000
Conducerea unuia dintre următoarele vehicule pe un drum public fără permisiunea companiei care întreține drumul:	
vehicul care depășește masa maximă totală autorizată sau sarcina maximă autorizată pe axă;	300.000
vehicul agabaritic;	200.000
vehicul cu șenile.	100.000
Neprezentarea unui certificat internațional de inspecție periodică valabil	50.000
Neprezentarea unor înregistrări valabile privind operarea și întreținerea	50.000
Lipsa indicațiilor cu privire la identitatea operatorului de transport	100.000
Lipsa sau nevalabilitatea documentului prevăzut pentru autocarele folosite în transporturile ocazionale internaționale de persoane	200.000
Neprezentarea documentelor prevăzute pentru efectuarea unui transport combinat de marfă	200.000

III. §86, Legea nr. XXXIX din 2001 privind intrarea cetățenilor străini în Ungaria

Înainte de a transporta un cetățean străin pe sau în tranzit pe teritoriul Ungariei, operatorul de transport trebuie să se convingă de faptul că cetățeanul străin deține un document de călătorie valabil și o viză.

Operatorul de transport trebuie să realizeze transportul imediat al cetățeanului străin înapoi în țara din care a fost adus dacă acestuia i se refuză intrarea pe teritoriul Ungariei sau dacă i se refuză intrarea pe teritoriul țării de destinație și este trimis înapoi în Ungaria sau în cazul în care operatorul care efectuează operațiunea de transport în curs refuză să îl imbarce.

În cazul în care operațiunea de transport nu se poate efectua imediat, toate costurile legate de șederea cetățeanului străin până la repatrierea acestuia intră în responsabilitatea operatorului de transport. Suplimentar, autoritățile de imigrare vor aplica operatorului o sancțiune în valoare de 4000€ pentru fiecare persoană transportată ilegal.

În cazul în care, totuși, operatorul de transport poate dovedi că a efectuat toate verificările necesare, în conformitate cu cele

menționate anterior, și că persoana respectivă se afla în posesia unor documente de călătorie valabile la momentul urcării în vehiculul său, el nu va mai fi obligat să repatrieze cetățeanul străin și nici să acopere costurile în legătură cu acesta.

Sursa: ATRH, aprilie 2009

6. SLOVENIA

Taxe drum, transport marfă și persoane
(tarife în Euro la 02.4.09)

Secțiunea de autostradă	Categorie III*	Categorie IV**
A1 Sentilj - Maribor		
Pesnica	2.20	3.20
A1 Ptujka c. (Maribor vzhod) - Arja vas		
Tepanje	7.70	11.10
Slovenske Konjice	3.80	5.60
A1 Arja vas - Trojane		
Vransko	3.90	5.60
A1 Trojane - Ljubljana		
Kompolje	4.60	6.70
Lukovica	2.20	3.10
Krtina	1.70	2.40
Blagovica	1.20	1.80
A1 Ljubljana - Srmin		
Ljubljana zahod - Vrhnika	0.90	1.30
Ljubljana zahod - Logatec	3.30	4.70
Ljubljana zahod - Unec	4.70	6.90
Ljubljana zahod - Postojna	6.40	9.20
Ljubljana zahod - Nanos	8.10	11.80
Ljubljana zahod - Senozece	8.70	12.60
Ljubljana zahod - Unec	9.70	14.10
Ljubljana zahod - Kozina	10.80	15.60
Ljubljana zahod - Videz	13.40	19.50
Kozina	2.70	3.90
A1/A3 Ljubljana - Fernetici		
Dane	11.10	16.00
A1/A3 Srmin - Fernetici		
Videz - Dane	5.80	8.50
H4 Podnanos - Vrtojba		
Bazara	4.60	6.60
A2 Ljubljana - Podtabor		
Torovo	5.20	7.50
A2 Ljubljana - Pluska		
Dob	5.20	7.60
A2 Kronovo - Obrezje		
Drnovo	6.60	9.50
Kronovo - Krsko	3.40	5.00
Krsko - Obrezje	2.80	4.00
A2 Maribor (Drugucova) - Lenart - Sv. Jurij ob Scavnici - Vučja vas - Murska Sobota - Lendava (Pince) - Dragotinci	11.10	16.10
* Categoria III = vehicule cu 2 sau 3 axe, o înălțime de 1.30m sau peste la axa din față, și MMA >3.5t		
** Categoria IV = vehicule cu peste 3 axe, o înălțime de 1.30m sau peste la axa din față, și MMA >3.5t		
Karawanken Tunnel 2 axe, >3.5t 3 axe, >3.5t > 3 axe, >3.5t	6.50	15.00 22.50

Pentru transportul de persoane: De la 1 iulie 2008, vehiculele cu MMA mai mică de 3.5 t (indiferent de greutatea remorcii) trebuie să cumpere o viniată pentru a putea fi conduse pe drumurile cu taxă. Pentru o listă a punctelor de vânzare, vă rugăm să accesați: www.dars.si. Tarifele

pentru vinență sunt următoarele:

Vehicul 2 axe, <3.5t 1 an 6 luni
55 35

Plata în avans a taxelor de autostradă este posibilă utilizând fie card-ul DARS, fie cupoanele de plată(voucher) pentru taxele de drum.

1. Cardul DARS este un smart card plătit în avans, care poate fi utilizat pentru toate clasele de vehicule. Poate fi cumparat de la toate stațiile mai mari "PETROL" din Slovenia, și este de asemena la vânzare lângă punctele de trecere a frontierei.

2. Cupoanele de plată (Voucher) a taxelor de drum sunt cupoane de hârtie transferabile de la un vehicul la altul și nu au o limită de dată. Pot fi cumpărate de la 2 companii:

☞ a.Podjetje za vzdrževanje avtocest (compania de mentenanță autostrăzi)

Gric 54

SI - 1117 Ljubljana

Tel: (+386 1) 518 8314

Fax: (+386 1) 518 8301

La primirea plății, compania emite o chitanță care va fi transmisă biroului selectat de utilizator pentru ridicarea cuponului(voucher). Utilizatorii pot alege să-și ridice voucherul și chitanța de la următoarele birouri:

Podjetje za vzdrževanje
avtocest

Ind. cona Postojna

SI - 6230 Postojna

Tel: (+386 5) 700 2400

Fax: (+386 5) 726 5307

Podjetje za vzdrževanje
avtocest

Sentilska cesta 150

SI - 2000 Maribor

Tel: (+386 2) 252 1033

Fax: (+386 2) 252 1033

☞ b.AMZS (motoring club)prin agențiile sale din toată Slovenia (mai jos). Procedura este similară cu cea menționată mai sus, cu excepția că utilizatorii pot contacta direct reprezentanța AMZS de la care doresc să își ridice voucherele.

AMZS d.d.

Dunajska cesta 128a

SI - 1000 Ljubljana

Tel: (+386 1) 530 5336

Fax: (+386 1) 568 4583

AMZS d.d.

Zagrebska c. 25

SI - 2000 Maribor

Tel: (+386 2) 333 8888

Fax: (+386 2) 333 8899

AMZS d.d.

Norsinska ulica 2

SI - 9000 Murska Sobota

Tel: (+386 2) 534 8790

Fax: (+386 2) 532 1980

AMZS d.d.

Bleiuweisova cesta 36

SI - 4000 Kranj

Tel: (+386 4) 280 43 00

Fax: (+386 4) 280 43 27

AMZS d.d.

Mariborska cesta 60

SI - 2370 Dravograd

Tel: (+386 2) 871 0700

Fax: (+386 2) 871 0701

AMZS d.d.

Ljubljanska cesta 35

SI - 3000 Celje

Tel: (+386 3) 425 6562

AMZS d.d.

PE Hrusica - Karavanke

SI - 4276 Hrusica

Tel: (+386 4) 585 1310

Fax: (+386 4) 585 1311

Sursa: IRU Information Centre/GIZ Intertransport, Aprilie 2009

7. ITALIA - Taxa locală, transport de călători

„Buspass” reprezintă o parte din planul de circulație urbană al orașului Florența, care a fost introdus în scopul raționalizării traficului, deplasării și parcării autocarelor cu

turiști. Sunt disponibile câteva tipuri pentru accesul într-o serie de zone cu trafic limitat (ZTL):

(Tarife la 01.01.2009)

► Buspass A

Pentru grupuri fără cazare în oraș - permite tranzitul prin ZTL dar nu și prin centrul istoric, cu excepția locurilor indicate în autorizație și a punctelor de debarcare/imbarcare enumerate mai jos, în apropierea centrului istoric. Autorizația este valabilă până la miezul nopții din ziua emiterii.

Pentru grupuri care au cazare în oraș - permite tranzitul prin ZTL până la hotel, precum și opririle în punctele enumerate mai jos. Accesul în centrul istoric este permis doar în cazul în care hotelul se află în acesta. Autorizația este valabilă până la ora 19:00 a zilei următoare emiterii sau până în ultima noapte a șederii.

Locurile din apropierea centrului istoric unde este permisă debarcarea/imbarcarea turiștilor din autocare: L. no Pecori Giraldi, Via della Dogana (doar debarcare), P. le Michelangelo, Viale le Ariosto, V. le Machiavelli și V. le Strozzi (peronul 16).

Tarife:

Autorizație A	Lungime-autocar	Euro 5-4		Euro 3-2		Euro 1-0	
		Pe zi	Fiecare zi următoare	Pe zi	Fiecare zi următoare	Pe zi	Fiecare zi următoare
	Peste 8m	180€	90€	210€	105€	270€	135€
	Până la 8m	120€	60€	140€	70€	180€	90€

Buspass B

Pentru grupuri fără cazare în oraș - permite tranzitul prin ZTL dar nu și prin centrul istoric, cu excepția locurilor indicate în autorizație și a punctelor de debarcare/imbarcare enumerate mai jos, în apropierea centrului istoric. Autorizația este valabilă până la miezul nopții din ziua emiterii.

Pentru grupuri care au cazare în oraș - permite tranzitul prin ZTL până la hotel, precum și opririle în punctele enumerate mai jos. Accesul în centrul istoric este permis doar în cazul în care hotelul se află în acesta. Autorizația este valabilă până la ora 19:00 a zilei următoare emiterii sau până în ultima noapte a șederii.

Locurile din apropierea centrului istoric unde este permisă debarcarea/imbarcarea turiștilor din autocare: P. le Michelangelo, Viale le Ariosto, V. le Machiavelli și V. le Strozzi (peronul 16).

Tarife:

Autorizație B	Lungime autocar	Euro 5-4		Euro 3-2		Euro 1-0	
		Pe zi	Fiecare zi următoare	Pe zi	Fiecare zi următoare	Pe zi	Fiecare zi următoare
	Peste 8m	150€	75€	170€	85€	220€	110€
	Până la 8m	100€	50€	110€	55€	140€	70€

Buspass F

Acastă autorizație permite tranzitul prin ZTL dar nu și prin centrul istoric, cu excepția locurilor indicate în autorizație și oprirea doar pe perioada necesară pentru a debarca/imbarca turiștii în apropierea punctelor de destinație pentru autocarele care transportă persoane la evenimente politice, sindicale, religioase, sportive sau teatrale. Documentele care fac dovada cererii de transport, foaia de parcurs, orarul, originea și destinația tranzitului, precum și necesitatea accesului în centrul istoric trebuie să se afle la bordul vehiculului.

Autorizația este valabilă doar pe durata evenimentului.

Tarife:

Autorizație F	Lungime autocar	Euro 5-4		Euro 3-2		Euro 1-0	
		Pe zi	Pe zi	Pe zi	Fiecare zi următoare	Pe zi	Fiecare zi următoare
	Peste 8m	30€	35€	45€	85€	220€	110€
	Până la 8m	20€	25€	30€	55€	140€	70€

Cele trei autorizații nu permit parcare. Deținătorii unui Buspass A, B sau F nu pot parca decât în zonele de parcare cu plată amplasate pe Viale XI Agosto, Via Palazzeschi, Via V. Venosta, L. no Aldo Moro, P. le G. Galilei și Viale Maratona.

Înregistrare

Pentru a obține autorizație, documentele de înregistrare ale vehiculului trebuie să conțină următoarele informații: numărul de înmatriculare, numele deținătorului, lungimea vehiculului, categoria motorului (Categorie Euro) și/sau directiva CEE corespunzătoare.

Buspass-ul este eliberat la două puncte de control:

- Viale XI Agosto (în nordul orașului)

- Via Visconti Venosta (în sudul orașului)

Pentru a ajunge la aceste două puncte de control trebuie urmărit un itinerariu obligatoriu: Viale Astronauti – Viale Guidoni – Viale XI Agosto e Viadotto Marco Polo – Via Generale Dalla Chiesa – Via Visconti Venosta.

De asemenea, este posibilă înregistrarea on-line pe www.buspass.it. Documentele necesare trebuie transmise anterior prin fax la (+39 055) 340 665 sau prin poșta electronică la ztlbus@serviziiallstrada.it. După aceea se poate efectua și plata on-line. Informații suplimentare sunt disponibile la :

SaS

tel: (+39 055) 37 42 77

fax: (+39 055) 340 665

e-mail: ztlbus@serviziiallstrada.it

URL: www.buspass.it

Surse: ANAV, martie 2009

SaS, martie 2009

8. UNGARIA- Condiții tehnice de operare aplicabile dimensiunilor vehiculelor începând cu 24 aprilie 2009

5. §(1) Lățimea atașului unei motocicletă nu poate depăși 1,00 metru, lățimea suprastructurii unui vehicul cu izolație termică îmbunătățită nu poate depăși 2,60 metri și lățimea niciunui alt vehicul nu poate depăși 2,55 metri.

(2) Înălțimea unei remorci atașate unui autoturism nu poate depăși 3,00 metri și înălțimea niciunui alt vehicul nu poate depăși 4,00 metri.

(3) Lungimea maximă autorizată a vehiculelor:

a) pentru autobuzele/autocarele cu două axe:	13,50 metri
b) pentru autobuzele/autocarele cu mai mult de două axe:	15,00 metri
c) pentru alte vehicule, cu excepția semiremorcilor:	12,00 metri

Distanța între planul vertical al punctului cel mai din spate al unei semiremorci și axa directoare nu poate depăși 12,00 metri și distanța între orice punct din partea din față a unei semiremorci și axa directoare nu poate depăși 2,04 metri. Lungimea maximă autorizată prevăzută la literale a) și b) se consideră că include orice accesoriu care poate fi fixat uneori pe peretele din spate al autobuzului/autocarului."

(4) Lungimea maximă autorizată a combinațiilor de vehicule și a autobuzelor articulate

a) pentru combinațiile de vehicule formate dintr-un tractor și o semiremorcă:	16,50 metri
b) pentru combinațiile de vehicule formate dintr-un autovehicul, un tractor agricol sau un vehicul lent și o remorcă și pentru autobuzele articulate:	18,75 metri
c) pentru combinațiile de vehicule formate dintr-un tractor sau un tractor agricol și două remorci:	22,00 metri
d) pentru combinațiile de vehicule formate dintr-un camion și două remorci:	24,00 metri

(5) Distanța maximă autorizată măsurată paralel cu axa longitudinală a unei combinații de vehicule:

a) Între punctul exterior cel mai din față al suprafeței de încărcare din spatele cabinei conducătorului auto și punctul exterior cel mai din spate al remorcii combinației de vehicule:	16,40 metri
b) Reducerea distanței prevăzute la litera a) cu distanța dintre partea cea mai din spate a autovehiculului și partea cea mai din față a remorcii:	15,65 metri

(6) Distanța dintre axa din spate a autovehiculului și axa din față a remorcii tratate de acesta nu poate fi mai mică de 3,00 metri."

(7) În scopul lățimii maxime autorizate, dimensiunile pe lățime ale unui vehicul nu includ: a) pneurile din cauciuc în zona punctului de contact al acestora cu solul și dispozitivele de prindere a regulatorului de presiune și a manometrului;

b) lanțurile antiderapante și alte echipamente antialunecare similare montate doar temporar pe anvelope;

c) oglinzile retrovizoare, care se rotește spre înainte sau înapoi în urma impactului cu o forță de maxim 150 N și, în această poziție, nu depășesc dimensiunile cu privire la lățime autorizate în alt mod;

d) semnalele intermitente laterale și lămpile de marcare laterale care ies în afară cu cel mult 50 mm;

e) sigiliile vamale aplicate pe încărcături și echipamentele utilizate pentru instalarea și protejarea acestora.

(8) Brațele captatoare ale troiebuselor nu sunt incluse în dimensiunile cu privire la înălțimea vehiculului.

Condiții tehnice de operare aplicabile masei vehiculelor

6. §, (1) Masa totală maximă autorizată a vehiculelor dotate cu pneuri nu poate depăși

a) 18,0 tone pentru vehiculele cu două axe, cu excepția vehiculelor prevăzute la punctul aa) de mai jos,

aa) 20,0 tone pentru vehiculele folosite exclusiv în trafic intern,

b) pentru trei axe

ba) vehicule, cu excepția vehiculelor prevăzute la punctul bb) de mai jos.....25,0 tone,

bb) pentru vehicule care au un grup de axe care protejează drumul26,0 tone,

bc) pentru remorci.....24,0 tone,

c) pentru vehicule cu patru sau mai multe axe, cu excepția vehiculelor prevăzute la punctul ca) de mai jos.....30,0 tone,

ca) pentru vehiculele cu două axe directoare și pentru un grup de axe care protejează drumul.....32,0 tone"

„(2) Masa totală a unui vehicul cu patru axe, exprimată în tone, nu poate depăși de cinci ori distanța, exprimată în metri, dintre axa cea mai din față și axa cea mai din spate.

(3) Masa maximă autorizată a unei combinații de vehicule dotate cu suspensie pneumatică nu poate depăși

a) 28,0 de tone pentru combinațiile de vehicule sau vehiculele articulate cu trei axe,

b) 36,0 de tone pentru combinațiile de vehicule cu patru axe formate dintr-un autovehicul cu două axe și

ba) o remorcă sau o semiremorcă cu două axe, cu excepția combinațiilor de vehicule prevăzute la punctul bb) de mai jos, dar inclusiv vehiculele articulate cu patru axe,

bb) 38,0 de tone, în cazul în care include o semiremorcă, dacă distanța între axele semiremorci este de minim 1,8 metri și autovehiculul are o axă care protejează drumul,

c) 40,0 de tone pentru combinațiile de vehicule cu cinci sau mai multe axe, cu excepția combinațiilor de vehicule prevăzute la punctul ca) de mai jos, și pentru vehiculele articulate,

ca) 44,0 de tone pentru combinațiile de vehicule ale căror semiremorci transportă „containere ISO de 40 de picioare lungime”

(4) Sunt considerate astfel vehiculele cu pneuri ale căror valori ale amortizării sunt cel puțin egale cele ale pneurilor în ceea ce privește sarcina aplicată asupra drumului.

(5) Masa maximă autorizată a vehiculelor care nu sunt dotate cu pneuri – cu excepția vehiculelor cu șenile – nu poate depăși 12,0 tone.

Condiții tehnice de operare aplicabile sarcinii pe axă a vehiculelor

7. §. (1) Sarcina pe axă a vehiculelor dotate cu pneuri, cu excepția cazului precizat la alineatul (7) de mai jos, nu poate depăși

aa) 10,0 tone pentru axele nemotoare și

ab) 11,5 tone pentru axele motoare.

(2) În cazul în care distanța (d) dintre axele alăturate dintr-un grup de axe format din două axe

a) este mai mică de 1,00 metru ($d < 1,00$ m), cele două axe sunt considerate, în scopul sarcinii pe axă autorizate, o singură axă și suma sarcinilor maxime autorizate pe axă a acestui grup de axe este de:

aa) 11,0 tone pentru remorci și semiremorci,

ab) 11,5 tone pentru autovehicule,

b) este de minim 1,00 metru și mai mică de 1,30 metri ($1,00\text{ m} \leq d < 1,30$ m), suma sarcinilor maxime autorizate pe axă a acestui grup de axe este de 16,0 tone pentru vehicule, remorci și semiremorci,

c) este de minim 1,30 metri și mai mică de 1,80 metri ($1,30\text{ m} \leq d < 1,80$ m), suma sarcinilor maxime autorizate pe axă a acestui grup de axe este de

ca) 18,0 tone pentru grupurile de axe care nu protejează drumul și

cb) 19,0 tone pentru grupurile de axe care protejează drumul.

(3) În cazul în care distanța (d) dintre axele alăturate ale unui grup de axe format din trei axe

a) este de maxim 1,30 metri ($d \leq 1,30$ m), suma sarcinilor maxime autorizate pe axă a acestui grup de axe este de

aa) 21,0 de tone pentru remorcă și semiremorcă și

ab) 22,0 de tone pentru autovehicul,

b) este mai mare de 1,30 metri ($1,30\text{ m} < d$), suma sarcinilor maxime autorizate pe axă a acestui grup de axe este de 24,0 de tone.”

„(4) O axă ar trebui considerată ca parte dintr-un grup de axe dacă distanța între axele învecinate care fac parte din acesta este mai mică de 1,80 metri ($d < 1,80$ m).”

(5) În cazul în care roțile din dreapta și din stânga ale unui vehicul nu se află pe aceeași axă dar deviația este mai mică de 0,50 metri, acestea ar trebui considerate, în scopul sarcinii maxime autorizate pe axă, ca fiind pe aceeași axă.

(6) Roțile unui vehicul amplasate pe aceeași parte ale căror axe sunt amplasate la o distanță mai mică de 1,00 metru una față de cealaltă sunt considerate, în scopul sarcinii pe axă, ca fiind o singură roată.

(7) pentru acele vehicule care prezintă o configurație care poate fi considerată drept o axă în scopul sarcinii maxime autorizate pe axă:

a) un total de patru sau mai multe roți sau perechi de roți amplasate pe două suspensii independente, iar distanța planurilor lor mediane măsurată axial este de minim 0,65 metri, sau

b) trei sau mai multe roți sau grupuri de roți cu suspensii independente,

sarcina maximă pe axă prevăzută la alineatele (1) și (2) poate fi depășită cu 20%.

(8) Sarcina maximă pe axă pentru vehiculele care nu sunt prevăzute cu pneuri umflate – cu excepția vehiculelor cu șenile – este de 6 tone.

În sensul prezentului Decret:

a) următoarea axă motoare a unui vehicul se consideră ca axă care protejează drumul:

aa) axa motoare care este dotată cu patru pneuri (pneuri jumelate) și

ab) este dotată cu un amortizor hidraulic sau orice alt dispozitiv de suspensie egal ca valoare cu acesta

b) grupul de axe format din două axe se consideră că protejează drumul dacă

ba) una dintre axele sale este o axă care protejează drumul și

bb) axa sau axele sale motoare au pneuri jumelate, iar sarcina pe axă nu depășește 9,5 tone.”

9. UNGARIA

Vehiculele care depășesc sarcinile și dimensiunile maxime autorizate trebuie să solicite o autorizație pentru o anumită rută și să plătească taxele pentru depășirea greutateii. Ordinul nr. 4/1999 (II.12) KHVM stabilește că vehiculele echipate cu patru roți cu anvelope pe o axă simplă motoare care are suspensie pneumatică sau un sistem similar (adică o “axă care protejează drumul”) sunt considerate “protector de drum” și li se pot acorda reducerea taxei sau, să poată fi, scutite în întregime de plata taxei. Pentru mai multe informații referitoare la autovehiculele protector de drum, vă rugăm să accesați site-ul UNTRR la secțiunea Trafic Info/Info Rutier/Extern/Fișe țări/Fișa Ungariei.

Înregistrarea autovehiculelor protectoare este posibilă la frontieră, însă se recomandă înregistrarea vehiculelor în avans la:

Magyar Közút Nonprofit Zrt.

1535 Budapest; Pf. 749.

Correspondența trebuie să fie în engleză sau germană (+ungară).

Informațiile care trebuie transmise poștal la adresa de mai sus pentru înregistrarea preliminară:

- Numele și adresa companiei

- Informații legate de vehicul, copie a documentului de înregistrare (jurnal).

Persoană de contact:

Eva Moldovan (Phone: + 36 1 / 81 99 131)

Sursa: MKFE, 27 aprilie 2009

10. BELGIA

Cele două asociații FBAA și FEBETRA, ne informează că, începând cu 1 iunie 2009, va fi obligatoriu ca la bordul autovehiculelor să existe o vestă retroreflectorizantă.

Harta Europa
pliată



Diagrama
tahograf,
Kienzle



Diagrama
tahograf,
Siemens VDO

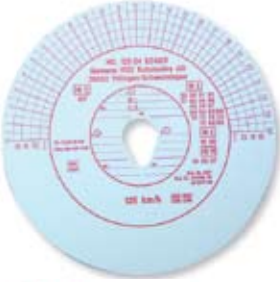


Diagrama
tahograf,
Siemens VDO



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 - 2009

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 GALBENE PENTRU SUPT RIGID PROMO	m	7.45	8.87	7.45	8.87
2	BENZI REFLECTORIZANTE ALBE PENTRU PRELATA PROMO	m	9.80	11.66	9.80	11.66
3	BENZI REFLECTORIZANTE GALBENE PENTRU PRELATA PROMO	m	9.50	11.31	9.50	11.31
4	BIBLIA TRANSPORTURILOR 2008	BUC	86.55	103.00	83.19	99.00
5	BROSURA-TIMPI DE CONDUCERE SIDA ODIHNA	BUC	5.04	6.00	4.20	5.00
6	BROSURA-STATII CURATARE CISTERNE TRANSPORT ADR	BUC	26.89	32.00	25.21	30.00
7	CERTIFICAT DE AGREERE	BUC	2.10	2.50	1.68	2.00
8	CHINGA FIX MARFA 5T/10M	BUC	58.82	70.00	56.30	67.00
9	CHINGA FIX MARFA 5T/12M	BUC	65.55	78.00	63.03	75.00
10	CONVENTIE CMR	CARTE	2.10	2.50	1.68	2.00
11	CONVENTIE TIR	CARTE	8.40	10.00	8.40	10.00
12	DIAGrame TAHOGRAF HAUG 125 km/h	CUTIE / 100 FILE	16.81	20.00	15.97	19.00
13	DIAGrame TAHOGRAF HAUG 140 km/h	CUTIE / 100 FILE	26.05	31.00	24.37	29.00
14	DIAGrame TAHOGRAF HAUG 180 km/h	CUTIE / 100 FILE	26.05	31.00	24.37	29.00
15	DIAGrame TAHOGRAF HAUG DE VACANTA	CUTIE / 100 FILE	65.55	78.00	63.03	75.00
16	FOI PARCURS INTERN	CARNET / 100 FILE	8.40	10.00	8.40	10.00
17	FOI PARCURS EXTERN	CARNET / 100 FILE	8.40	10.00	8.40	10.00
18	HARTA PERETE	BUC	21.01	25.00	21.01	25.00
19	HARTA EUROPA PLIATA	BUC	9.24	11.00	8.40	10.00
20	HARTA ROMANIA PLIATA	BUC	9.24	11.00	8.40	10.00
21	HARTA EUROPA CU CODURI POSTALE	BUC (140cmx100cm)	54.62	65.00	50.42	60.00
22	PLACI IDENTIFICARE VEHICUL LUNG	SET	96.64	115.00	92.44	110.00
23	PLACI IDENTIFICARE VEHICUL SCURT	SET	71.43	85.00	69.75	83.00
24	PLACI TIR MICI 200*250	SET	29.41	35.00	26.89	32.00
25	PLACI TIR 400*565	SET	40.34	48.00	37.82	45.00
26	ROLE - TAHOGRAF DIGITAL HAUG	3BUC/CUTIE	25.21	30.00	21.01	25.00
27	ROLE - TAHOGRAF DIGITAL DAKO	3BUC/CUTIE	21.01	25.00	17.65	21.00
28	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) - 6 FOI/SET	CARNET DE 10 SETURI	8.40	10.00	7.14	8.50
29	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) - 3 FOI/SET	CARNET DE 20 SETURI	8.40	10.00	7.14	8.50
30	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) UNIVERSALĂ	CARNET 50 FOI	10.08	12.00	9.24	11.00
31	SUPT NUMAR	BUC	3.78	4.50	3.36	4.00
32	TRIUNGHI REFLECTORIZANT	BUC	21.01	25.00	18.49	22.00
33	TRUSA ADR**	BUC	672.27	800.00	663.87	790.00
34	TRUSA SANITARA	BUC	37.82	45.00	32.77	39.00
35	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

NOUȚI: PREȚURI SPECIALE LA TOATE PRODUSELE, PENTRU MEMBRII UNTRR CU COTIZAȚIA LA ZI.



HIGER

AUTOCAR HIGER V90 / 36 LOCURI



CLASIFICARE 4 ****

Nr. de locuri standard		36	Configurații		36/41
Dimensiuni de gabarit	mm	10.400 x 2.500 x 3.510	Viteza maximă	km/h	100
Masa maximă autorizată	kg	14.500	Masa proprie	kg	11.200
Consum de carburant	l	<22 (în condiții ideale)	Capacitate rezervor	l	400

95.000

PREȚ: ~~100.000~~ EUR + TVA

CU LIVRARE IMEDIATĂ DIN STOC

Str. Ionăchiță Văcărescu nr. 60, sector 4, București
 Tel.: 021 336 7788; Fax: 021 335 4825
 Contact: com1.icrdache@untrr.ro; 0724 044 719
vionel.mircescu@untrr.ro; 0720 999 200
<http://higer.untrr.ro>, E-mail: higer@untrr.ro





HIGER

ȘASIU	
Motor	ISDE4 270 (270ps +)OBD
Ambreiaj	Monodisc uscat (ϕ_{130})
Transmisie	ZF (după licență) 6 viteze
Cardan	Ax cardanic rigid
Suspensii	Suspensie integral pneumatică cu șase peme
Axe	Fata rigidă/spate cu diferențial cu dantură hipoidă
Frâne	Comandată pneumatic. Cu tamburi față/spate; ABS; frână încetinitoare tip retardor; frână de serviciu cu dublu circuit; frână de parcare cu descărcare de energie acumulată; autoreglare automată.
Direcție	ZF (sub licență) servo asistată hidraulic
Roți	11R22.5 anvelope tubeless
Altele	Apărătoare prezoane din inox
CAROSERIE	
A/C	HIGER KQZD28 de tipul totul pe acoperiș (compresor BITZER 28000 Kcal), cu ventilație și filtrare
Prăncălzitor	Prăncălzitor independent 26.000 Kcal
Scaune	SG 50S scaune cu spătar rabatabil, fețe textile standard. Scaun șofer ajustabil cu suspensie mecanică.
Uși	Ușă serviciu față/mijloc, cu comandă pneumatică
Ferestre	Dintr-o foaie de tipul lipite pe caroserie. Trapă de urgență în tavan cu ventilator încorporat.
Audio/video	DVD TUNER AMFM cu monitor LCD de 15 inch și sonorizare ghid
Iluminat	Iluminat interior pe plafon; Lămpi la scări; lampă stop centrală.
Oglinzi retrovizoare	Manuale cu degivrare electrică
Podea	Din placaj de bambus acoperită cu covor PVC antiderapant
DOTĂRI PREMIUM PROMOTIONALE	
Mănera de ajutor; Parbriz cu sistem de degivrare; Capacitate bagaj 5,4 mc; Parasolare manuale; Capace cale cu deschidere rotativă; Perdele la geamuri; Decorarea interioară antimurdărie; Bord cu ornamente de lemn (imitație); Ferestre laterale cu geam dublu (tip "TERMOPAN"); Monitor LCD suplimentar de 15 inch; Ladă frigorifică; Cale bagaje cu deschidere plan-paralel; Geamuri maro.	



Str. Ionăchiță Văcărescu nr. 60, sector 4, București
Tel.: 021 336 7788; Fax: 021 336 4825
Contact: cernel.iondache@untr.ro; 0724.044.719
viorel.mircoscu@untr.ro; 0720 990 200
<http://higer.untr.ro>, E-mail: higer@untr.ro

DAKO TACHOWEB

SERVICIU DE DESCĂRCARE AL DATELOR TACHOGRAFELEOR DIGITALE ȘI CARDURILOR CONDUCĂTORILOR AUTO ÎN LOCAȚIILE "Tacho Station"



Avantaje Dako TACHOWEB:

- ⚡ Aplicație soft pe internet - www.tachoweb.ro, fără costuri de achiziționare echipamente
- ⚡ Soluții flexibile pentru orice tip de companie
- ⚡ Descărcare automată a datelor în timp foarte scurt și conversia în documente tip text
- ⚡ Partener german cu experiența în acest domeniu
- ⚡ Cost variabil în funcție de nr. de autovehicule (de la 0,6 Euro descărcare/vehicul)
- ⚡ Inregistrarea companiei în sistem pe baza unui abonament lunar (cu 10 descărcări incluse/vehicul) ce asigură:
 - vizualizarea datelor, descărcate în locațiile "TachoStation"
 - arhivarea securizată a datelor descărcate pe server-ul Dako
 - analiza de date: timpii de lucru pe conducător auto, evidențiere contravenții, atenționarea depășirii perioadelor de descărcare date șoferi/vehicul
 - trimiterea de mesaj SMS pe telefonul mobil, tip "reamintire" pentru descărcarea datelor cardurilor conducătorilor auto/carduri vehicule
- ⚡ Acces în aplicație de pe orice calculator conectat la INTERNET
- ⚡ Locații Dako "TachoStations" există deja în Germania, Danemarca, Italia și Austria
- ⚡ Aplicație web actualizată și în conformitate cu legislația UE



TachoStation în Romania prin UNTRR, reprezentant unic

- ⚡ Descărcarea datelor se poate face în locațiile unde există afișat semnul:



DAKO WEB

SERVICIU DE DESCĂRCARE AL DATELOR TAHOGRAFELOR DIGITALE ȘI CARDURILOR CONDUCĂTORILOR AUTO ÎN LOCAȚIILE " Tacho Station "

		Pret ((€))*
INREGISTRARE COMPANIE (crearea contului)	se achită o singură dată, pentru un an, la semnarea contractului	20 €
IDENTIFICARE COMPANIE	se achită anual, după primul an, pe durata derulării contractului	10 €
ABONAMENT DESCĂRCARE DATE PENTRU 1 - 4 VEHICULE	se achită lunar, cu 10 descărcări incluse, pentru fiecare vehicul.	9 €
ABONAMENT DESCĂRCARE DATE PENTRU 5 -19 VEHICULE	se achită lunar, cu 10 descărcări incluse pentru fiecare vehicul.	8 €
ABONAMENT DESCĂRCARE DATE PENTRU 20 - 49 VEHICULE	se achită lunar, cu 10 descărcări incluse pentru fiecare vehicul	7 €
ABONAMENT DESCĂRCARE DATE PENTRU > 50 VEHICULE	se achită lunar, cu 10 descărcări incluse pentru fiecare vehicul	6 €
DESCĂRCĂRI SUPLIMENTARE	fiecare descărcare peste numărul de descărcări alocat	1 €
SMS ATENȚIONARE DATĂ LIMITĂ DE DESCĂRCARE	mesaje SMS de informare data limita DESCĂRCARE date	0,15 €
EXPEDIERE DOCUMENTE PRIN POȘTĂ	expedieri facturi, documentații, etc	1 €

* Prețurile se calculează în RON la cursul zilei din data efectuării plății și nu includ TVA

Comenzi și relații suplimentare:

Tel. 021 - 336.77.88, Fax 021 - 337.48.53, e-mail:dako@untrr.ro

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

În perioada 12 – 14 noiembrie 2009, Catedra Autovehicule Rutiere din cadrul Universității POLITEHNICA din București, în colaborare cu SIAR și sub patronajul FISITA și EAEC, va organiza a 8-a Conferință internațională „Economicitatea, Securitatea și Fiabilitatea Autovehiculelor – ESFA 2009”. Cele 7 ediții anterioare ale conferinței ESFA s-au desfășurat în perioada 1981 – 2003 iar, ca urmare a recunoașterii prestigiului acestei manifestări științifice, ultimele două ediții s-au derulat sub înaltul patronaj al organismelor internaționale ale inginerilor de automobile FISITA și EAEC.

Conferința va oferi condițiile optime prezentării celor mai noi realizări ale cercetării științifice din industria de autovehicule precum și va facilita schimbul de informații și de experiență între participanți. Temele conferinței permit atât abordarea domeniilor tradiționale cât și a domeniilor de vârf și de actualitate din industria autovehiculelor: economia de combustibil, protecția mediului, securitatea, confortul și sisteme de propulsie hibride și electrice.

Ediția din acest an a conferinței are un caracter aniversar deoarece Catedra Autovehicule Rutiere sărbătorește 50 de ani de când a fost înființată în anul 1959, în cadrul Institutului Politehnic. În această perioadă de activitate, cadrele didactice din catedră au asigurat pregătirea superioară a peste 12.000 de ingineri și au contribuit la perfecționarea unui important număr de absolvenți prin cursuri de tip master și postuniversitare. Sub îndrumarea științifică a unor profesori de prestigiu din catedră, se desfășoară o activitate de înalt nivel în cadrul pregătirii prin doctorat.

Cu prilejul Conferinței ESFA 2009 și a jubileului Catedrei Autovehicule Rutiere avem deosebită plăcere de a invita specialiștii, instituțiile și firmele din domeniul „Ingineriei Autovehiculelor” să participe cu lucrări științifice și postere în cadrul secțiunilor organizate precum și cu produse ale industriei de autovehicule (automobile, componente și piese auto), cu software specializat, cu echipamentele rutier în cadrul expoziției organizate cu această ocazie.

Detalii suplimentare despre participarea la conferință, modalitățile de închiriere a spațiilor de expunere sau privind o eventuală sponsorizare se pot găsi și pe pagina web a conferinței <http://esfa2009.upb.ro>

Prof. dr. ing. Cristian Andreescu, șeful Catedrei Autovehicule Rutiere, Universitatea Politehnică București

TRUCK & BUS WORLD FORUM 11-12 mai 2009, Lyon, Franța

- Sesiune promovată de SAE International în cooperare cu experți din transporturi, cu accent pe domeniul vehiculelor comerciale, are ca obiect ultimele dezvoltări, inovații și soluții comerciale în producție și management
- Evenimentul cuprinde Sesiuni tehnice pe baza unor prezentări ale experților urmate de discuții, Accesul la conducătorii industriei prin dialog deschis și cooperativ, Sesiuni speciale și recepții pentru promovarea interacțiunii profesionale și colaborării dedicate anumitor grupuri de interese și Prezentarea de către expozanți a unor produse și soluții noi, practice
- Informații pe pagina web sae.org/offroad

CONFERINȚA TEHNICO-ȘTIINȚIFICĂ INTERNAȚIONALĂ TRANSPORT: ECONOMIE, ENGINEERING ȘI MANAGEMENT 30-31 octombrie 2009, Chișinău, Republica Moldova

- Organizator Catedra Inginerie și Management în Transport, Universitatea Tehnică a Moldovei Chișinău
- Tematica cuprinde: Fiabilitatea și siguranța în activitatea sistemelor de transport, Managementul și monitorizarea dezvoltării sistemelor de transport, Transportul urban de pasageri, logistica și transportul multimodal, Economia, finanțele și statistica în transport, Comunicații și infrastructura etc.
- Informații suplimentare despre participare și program la adresa E-mail: IMT_UTM@yahoo.com, fax: 373 22 235226

PARTENERIAT DACIA - RENAULT - UNIVERSITATEA DIN PITEȘTI

- Reprezentanți ai uzinei mecanice DACIA au vizitat recent laboratoarele Facultății de Mecanică și Tehnologie ale Universității din Pitești și s-a întâlnit cu cadrele universitare, punând bazele unui parteneriat îndreptat spre o mai bună adaptare a predării materiilor de specialitate la realitățile din uzina Dacia și dezvoltarea activității de cercetare în laboratoarele universității
- Textul integral al comunicatului de presa [aici](#)

INFORMARE LEGISLATIVĂ PRIVIND VEHICULELE RUTIERE

- Accesul la Directive / Regulamente CE:

<http://eur-lex.europa.eu/ro/index.htm>

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/directives/index.htm>

<http://ccvista.taie.x.be>

- Regulamente CEE-ONU sau Reglementări tehnice mondiale <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs.html> (limba franceză sau engleză)
- Traduceri în limba română ale unor Regulamente CEE-ONU care au fost publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/unece/table.htm#Previous>
- La 1 aprilie 2009 a intrat în vigoare ordinul ministrului transporturilor nr. 1002/2008 care modifică reglementările existente privitoare la inspecția tehnică periodică (ITP).

Una dintre modificările cele mai importante este cea prin care defecțiunile de respingere la ITP se clasifică în defecțiuni periculoase (DP), defecțiuni majore (DMa) și defecțiuni minore (DMi). În consecință, vehiculele cu DMi nu mai sunt respinse la ITP (aceste defecțiuni trebuie remediate însă ulterior de către proprietar, ele putând fi motiv de sancționare în cazul controalelor tehnice în trafic).

Cristian Uță, șef Departament Reglementări, Instruire și Cooperare Internațională, RAR



TEZE DE DOCTORAT

- **CONTRIBUȚII TEORETICE ȘI APLICATIVE PRIVIND DINAMICA MECANISMELOR PLANE CU CUPLE SUPERIOARE - Theoretical and Applied Contributions About the Dynamic of Planar Mechanisms with Superior Joints**

Autor: Ing. Florian Ion PETRESCU

Rezumatul tezei în limba engleză: petrescuflorian@yahoo.com

Conducător științific: Prof. Dr. Ing. Păun ANTONESCU

Universitatea „Politehnica București”

- **OPTIMIZAREA TRANSMISIILOR CARDANICE PE BAZA CRITERIILOR DE REZISTENȚA ȘI RIGIDITATE - Optimization of cardan transmission based on strength and stiffness criteria**

Autor: Ing. Eugen AVGRIGEAN

Rezumatul tezei în limba engleză: eugen.avrigean@ulbsibiu.ro

Conducător științific: Prof.dr.ing. Ioan CURTU

Universitatea „Transilvania” Brașov

- **CERCETĂRI TEORETICE ȘI EXPERIMENTALE PRIVIND ÎMBUNĂȚĂȚIREA PERFORMANȚELOR PRIN PROCEDEE NECONVENȚIONALE DE SUDARE ȘI TRATAMENT TERMIC ALE INSTALAȚIILOR TERMOENERGETICE CE LUCREAZĂ LA PRESIUNI ȘI TEMPERATURI RIDICATE**

Autor: Ing. Gabriela ZAMFIRESCU

Rezumatul tezei în limba engleză: gabriela.ianculescu@univ-ovidius.ro

Conducător: Prof.dr.ing. Ioan GIAGONELLI

Universitatea "Ovidius" din Constanta



LUCRĂRI NOI

- **CALCULUL ȘI CONSTRUCȚIA MECANISMULUI MOTOR**, seria "Motoare cu ardere internă", autor: Obogeanu, Claudiu, Editura, Universitaria, Craiova, 2009

- **STUDIUL PRIVIND MANIABILITATEA AUTOTURISMELOR**, autori Neagoe, D., Barbu Ghe., Cămpian, O., Bolcu D., Editura Printex, 2007, ISBN 973-8382-26-2

- **CALCULUL ȘI CONSTRUCȚIA AUTOVEHICULELOR – ÎNDRUMAR PENTRU LUCRĂRI DE LABORATOR – TESTE DE EVALUARE**, autori: Neagoe, D., Simniceanu, L., Editura Universitaria Craiova, 2007, ISBN 974-973-742-549-2, (229 pagini)

- **MATERIALE DE EXPLOATARE**, autori Anatolie CORPOCEAN, Vladimir ENE, Olivian PĂDURE, 139 pagini, carte tipărită la Chișinău, Republica Moldova

IMPORTANT

IMPORTANT. Numărul 10, martie 2009, al revistei „**Ingenieria Automobilului**”, care se difuzează gratuit, împreună cu Magazinul „**Auto Test**”, poate fi procurat 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 „**Ingenieria Automobilului**” pe site: www.ingineria-automobilului.ro

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



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.



SIAM ELEGANCE RESORT & SPA

Ultra
All Inclusive

5*

Belek
Antalya
TURCIA



Belek-plecare
cu avionul din
TIMISOARA

+TAXE AEROPORT

25.05 / 7 Nopti
Standard room

399

Euro



UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RŪTIERI 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

