

Info

Buletin informativ
al Uniunii Naționale
a Transportatorilor
Rutieri din România

ANUL VI, NR. 7 (76)
IULIE 2010

**UNTRR
20 ANI**



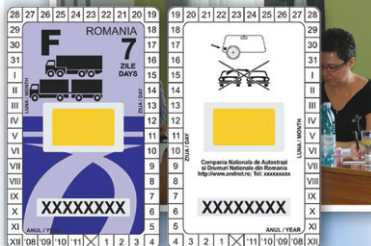
EU-TRANSPORTA 2010

IMPACTUL CRIZEI ASUPRA
VIITORULUI TRANSPORTURILOR EUROPENE
Rucăr, 17-20 iunie 2010



Editorial
România cea mereu surprinzătoare!

și
Mortul de sub scara fără trepte!
pag. 4



TRANSPark

<http://www.iru.org/index/transpark-app>

www.transmag.ro
www.tachoweb.ro

ROVINIETE PRIN UNTRR ACUM PUTEȚI
CUMPĂRA ȘI ON-LINE www.e-rovinieta.ro

Drumul drept către siguranță

Dacă sunteți în căutarea unui partener de cursă lungă care să vă garanteze o acoperire completă și personalizată, atunci ați ajuns în locul potrivit.

Vă așteaptă o echipă dinamică și experimentată care urmărește excelența în tot ceea ce face.



Str. Ienachița Văcărescu 60
Sector 4, București
Tel/Fax: +4021.336.66.01
office@vectorbroker.ro
<http://www.vectorbroker.ro>

SUMAR

• România cea mereu surprinzătoare! și Mortul de sub scara fără trepte!	pag. 4
• UNTRR intervine	pag. 6
• Actualizarea aplicației IRU pentru Pre-declarațiile electronice TIR (TIR-EPD a IRU)	pag. 12
• Informații Statistice	pag. 13
• Prezentarea Deciziei Comisiei din 09.02.2010	pag. 21
• Statistici UIRR	pag. 27
• Evoluția modificării OUG 109/2005	pag. 30
• Noi reglementări privind concediul medical	pag. 34
• Comunicatul de presă - Noile date privind tendențele majore în sectorul de transport	pag. 36
• Comunicatul de presă - Viitorul transportului global	pag. 38
• Transport info - FRANȚA	pag. 40
• Târg Logitrans	pag. 44
• Indici IRU	pag. 45
• Comunicatul de presă IRU	pag. 49
• EU-TRANSPORTA a debutat la Rucăr	pag. 54
• Link-uri Utile	pag. 59
• Extras din Tratatul de Aderare anexa VII Măsurile tranzitorii - Politica în domeniul transporturilor	pag. 60
• A.N.E.I.R. - Evoluția exporturilor / importurilor României în perioada de criză	pag. 70
• Birouri regionale	pag. 71
• Evoluția principalelor valute 27 mai. - 17 iunie 2010	pag. 71
• Prețul litrului de motorină la pompă 14 iunie 2010 (în euro)	pag. 72
• Roviniete prin UNTRR!	pag. 72
• Noutăți legislative	pag. 73
• H.G. nr. 1680/2008 pentru instituirea unei scheme de ajutor de stat	pag. 76
• Info Utile	pag. 77
• Expo Arad Internațional - Transportar	pag. 109
• Clasificarea mărfurilor periculoase pentru mediul inconjurător - Marcajul copac și pește	pag. 110
• Impozitarea carburantului utilizat de transportatorii rutieri	pag. 111
• Programul operațional sectorial „transport”	pag. 114
• Publicații UNTRR	pag. 120
• Produse specifice transportului comercializate de UNTRR	pag. 124
• Fun info	pag. 129
• Truck art	pag. 129

România cea mereu surprinzătoare!

și

Mortul de sub scara fără trepte!

România este așa de surprinzătoare încât, pe lângă surprinderile oferite mediului internațional, își surprinde în permanență atât proprii cetățeni, chiar și pe ea însăși.

România surprinde pe toată lumea când spune că e surprinsă de zăpezi în timpul iernii. Vorba unui neamț “România e surprinsă de zăpadă în noiembrie de parcă ar ninge în august!”. Să îi iertăm, că ei, nemții, nu știu că aici la noi “Iarna nu e ca vara!”

De mai bine de un an, România continuă să meargă pe un drum închis. Știe, dar merge mai departe. Urcă trepte care duc către trambulina de pe care singura cale de ieșire este săritura într-un bazin cu apă mică. Cei care o conduc au vrut să lase senzația că știu ei ce fac, sperând într-un miracol.

Creșterea veniturilor și diminuarea cheltuielilor pentru bugetul de stat se operează prin alegerea unor scenarii matematice simpliste, acceptate politic. Simpliste, nu pentru că ar fi foarte simple sau complicate, ci pentru că, și în acest caz, în România nu există noțiunea costurilor de oportunitate. Adică nu se ia niciodată în calcul și un eventual cost indirect rezultat prin aplicarea unei anumite măsuri.

De la 1 iulie, deși teoretic și practic statul ar trebui să își reducă aparatul birocratic, pentru a mai reduce din cheltuielile bugetare în paralel cu reducerea birocrăției, în realitate acesta introduce o serie de măsuri care implică o birocrăție din ce în ce mai ridicată,

simultan cu reducerea salariilor celor din administrație. Rezultatul este că astăzi un banal contract de închiriere încheiat între două persoane juridice, trebuie înregistrat la administrația financiară, iar dacă vă imaginați că procedura e la fel de simplă ca în cazul contractelor cu persoanele fizice, veți constata că nu e așa.

Cele mai multe măsuri sunt propuse de indivizi care lucrează doar cu documente și hârtii, incapabili să evalueze costurile aferente fiecărei măsuri propuse. E drept că nici nu îi întrebă cineva.....

Nu zic că Ministerul Finanțelor a cerut vămii române să scaneze toate vehiculele comerciale care intră în România, fără să întrebe dacă este și posibil fizic sau dacă sunt necesare resurse suplimentare pentru aplicarea acestei proceduri. În condițiile în care doar se formulează cerințe suplimentare fără să se creeze și condițiile necesare pentru aplicare, rezultatul obținut în acest caz a fost următorul: timp de așteptare de până la 3 zile pe cealaltă parte a frontierei! Cum coada nu este în România, nimeni nu vede nimic.

Creșterea TVA a lovit brusc, pe fondul necesității de a închide cifrele pentru Fondul Monetar Internațional și de a mai lua ceva bănuți. În culmea ipocriziei, se vorbește că sumele FMI vin la BNR, așa, ca măsură de siguranță! Oare creșterea TVA și diminuarea salariilor au fost aplicate tot așa, doar să fie de siguranță?

TVA afectează în mod direct persoanele fizice, a căror putere de cumpărare va fi redusă proporțional cu impactul în prețul final. În cazul persoanelor juridice, sunt afectate companiile care au de plătit TVA înainte de a încasa facturile emise, astfel încât acestea trebuie să finanțeze acum și această diferență. O dificultate suplimentară este aceea că recuperarea TVA are șanse să decurgă în practică conform procedurilor și termenelor legale, ceva mai mici decât șansele de câștig la 6 din 49.

Surprinzătoare nu este atât creșterea TVA acum. Întrebările sunt de ce 5%, de ce nu un procent de 2%, de ce acum și de ce nu acum un an de zile? Și cel mai surprinzător este că, spre deosebire de alte țări din UE, România crește TVA și diminuează salariile celor de la stat, uitându-se după posibilitatea majorării unor taxe. Spre comparație, Ungaria a crescut TVA la 1 iulie 2009 de la 20 la 25% și, în același timp, a redus contribuțiile (3%) și impozitele (1% și 4%) ce trebuie plătite de salariați.

TVA de proporții mai există în cadrul UE în Suedia 25%, cu rate reduse de 6% și 12%, aplicabil din 1990, iar tot în Europa, fără a face parte din UE, Elveția are TVA 7,6% cu rate reduse de 2,4% și 3,6%, însă a anunțat majorarea de la 1 ianuarie 2011 la 8%!

În mod indirect, un consum mai scăzut și venituri mai mici, ambele vor conduce la un volum mai mic de mărfuri transportat, precum și la mai puține persoane transportate. Totuși transportul rutier este considerat ca fiind unul preferat în perioadele de criză, așa cum sunt preferate alimentele de bază în fața celor sofisticate.

Vreți să lucrați fără TVA? Efectuați transporturi intracomunitare pe bază de comenzi intracomunitare. Concurența este mare, chiar dacă timpii morți sunt relativ mici cu cei de la transporturi extracomunitare.

Vreți să rămâneți pe plus? Efectuați transporturi extracomunitare. Lumea s-a civilizat, infrastructura rutieră s-a îmbunătățit, comunicațiile au avansat spectaculos comparativ cu 10-15 ani în urmă.

Despre modul de aplicare a unor legi peste noapte, am început să ne obișnuim... Așa ne trebuie! Aceste măsuri, pe lângă faptul că nu respectă reguli de bun simț în zona previziunilor, bugetelor și predictibilității, nu respectă nici legile care le guvernează prin Codul fiscal – aplicare la 6 luni de la publicare. O creștere a TVA cu 2% la 1 ianuarie 2009, ar fi ajutat probabil mai mult decât ceea ce se întâmplă acum. La fel, acum sunt alte măsuri care nu se iau la momentul optim, și care ne vor duce la cea mai înaltă trambulină, în dorința de a ieși câștigători în cadrul concursului Mortul de sub scara fără trepte!!

Mult prea lăudata nouă elaborare a idealei Legi unice a transporturilor s-a transformat într-o ordonanță de urgență care ar trebui să rezolve problemele transportului de persoane, iar inițiativa va continua, în vederea preluării regulamentelor 1071, 1072, 1073 cu aplicabilitate din noiembrie 2011! Să nu uităm că unii spun: Idealul nu poate fi atins! Dacă este atins, nu mai este ideal!

Radu Dinescu
Secretar General UNTRR

NATIONAL UNION of ROAD
HAULIERS FROM ROMANIA



UNION NATIONALE des
TRANSPORTEURS ROUTIERS
de LA ROUMANIE

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA

Str. Ienăchița Văcărescu nr.60, sector 4, cod 040157, BUCUREȘTI-ROMÂNIA

Tel.: (+40-21) 336 77 88; (+40-21) 330 14 25

Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53

www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro



Nr.1378/15.0.6.2010

**Domnului Pîstru Popa Eusebiu Manea
Secretar de Stat
Ministerul Transporturilor și Infrastructurii**

Stimate Domnule Secretar de Stat,

În primul rând doresc să exprim aprecierea și sprijinul Uniunii Naționale a Transportatorilor din România cu privire la inițiativa Ministerului Transporturilor și Infrastructurii de modifica Legea transporturilor rutiere.

În acest context, ca urmare a analizei proiectului de ordonanță propus partenerilor sociali de către MTI am să vă prezint în continuare o serie de aprecieri și propuneri ale Uniunii cu privire la acest text astfel:

1. În conformitate cu dispozițiile Constituției României titlul II, cap. I art. 15 alin. (2) „*Legea dispune numai pentru viitor, cu excepția legii penale sau contravenționale mai favorabile.*”. Având în vedere această dispoziție a actului fundamental și ținând cont de apariția Regulamentelor 1071/2009, privind accesul la profesia de operator de transport, 1072/2009, privind accesul la piața transporturilor rutiere internaționale de marfă, și 1073/2010, privind accesul la piața transporturilor rutiere internaționale de persoane, considerăm că noua **Lege** a transporturilor rutiere trebuie să țină cont de prevederile acestor acte normative și să conțină dispoziții în conformitate cu acestea, chiar dacă aplicarea lor efectivă începe de la 4 decembrie 2011. În acest sens, opinăm că noua **Lege** trebuie să adapteze cadrul juridic românesc pentru punerea în aplicare a celor trei regulamente europene, în special ținând cont de faptul că acestea **au caracter de norme obligatorii și nu de simple rezoluții sau recomandări. Au caracter general, sunt obligatorii în toate elementele lor și aplicabile tuturor statelor membre. Constituie actele cele mai solemne și importante din întreg blocul legislativ comunitar.**
2. În același context, UNTRR consideră că dată fiind importanța acestui act normativ el nu trebuie tratat „în viteză” sau „pe genunchi” și, în consecință, trebuie să la forma unei **Legi** care să fie la concisă, cuprinzătoare, să facă trimiteri la legislația europeană și internațională și să apeleze cât mai puțin la norme, mai ales datorită faptului că regulamentele menționate sunt foarte detaliate și pot fi aplicate cu ușurință.
3. Ținând cont de afirmațiile de la punctele 1 și 2, vă prezint în cele ce urmează, succint, problemele pe care considerăm că proiectul noii **Legi** a



transporturilor ar fi trebuit să le conțină dar, din nefericire, acestea nu se regăsesc:

a. Armonizarea definițiilor cu definițiile europene:

- i. Introducerea definițiilor profesiei de transportator rutier de marfă și de persoane,
- ii. Eliminarea confuziei create de coexistența definiției întreprinderii de transport, cea a transportatorului rutier și cea a operatorului de transport prin eliminarea definițiilor transportatorului rutier și a operatorului de transport și completarea definiției întreprinderii pentru a fi conformă cu cea europeană,
- iii. Precizarea faptului că operațiunile de transport internațional se efectuează pe bază de autorizație de transport doar pe teritoriile statelor nemembre datorită faptului că transporturile intracomunitare, deși intră la categoria de transporturi internaționale, se efectuează în baza licenței comunitare de transport,
- iv. Precizarea persoanelor din domeniul transporturilor rutiere cărora li se eliberează certificat de competență profesională de către autoritățile competente -- eliminându-se astfel și diversele denumiri cum sunt certificat de „competență”, „de pregătire” sau „de calificare” profesională -, acestea fiind managerul de transport și conducătorul auto și, cel mult, consilierul de siguranță ADR,
- v. Introducerea cerinței de sediu pentru acordarea licenței de transport în conformitate cu noul regulament privind accesul la profesie,
- vi. Completarea definiției serviciilor regulate și a celei privind serviciile regulate speciale de transport persoane pentru a fi în conformitate cu definițiile europene din noul regulament privind accesul la piața internațională de transport de persoane,
- vii. Introducerea definiției transporturilor cu mase și/sau dimensiuni depășite pentru clarificarea acestui tip de transporturi,
- viii. Definirea cu claritate a transportului rutier internațional pentru a fi în conformitate cu noul pachet legislativ european,

b. Clarificarea anumitor elemente din textul ordonanței:

- i. Completarea punctului (f) de la atribuțiile MTI prin clarificarea faptului că monitorizarea pieței de transport rutier se face în vederea adoptării măsurilor necesare pentru **remedierea** situațiilor de criză,
- ii. Completarea art. 59 prin precizarea faptului că întreprinderile trebuie să respecte nu doar legislația privind perioadele de conducere și perioadele de repaus ci și legislația referitoare la timpul de muncă. Totodată, trebuie precizat faptul că dispozițiile AETR se aplică, după caz, doar transporturilor efectuate în spațiul extracomunitar,
- iii. Detalierea tipurilor de calificări obligatorii pentru conducătorii auto profesioniști,
- iv. Definirea cabotajului sau, cel puțin precizarea regulamentelor în care acesta este definit pentru a veni în ajutorul autorităților de control dar și al transportatorilor ca urmare a faptului că aceștia vor ști cu exactitate modul în care se pot efectua operațiuni de cabotaj,
- v. Completarea modului de efectuare a operațiunilor de transport prin acordarea posibilității efectuării de transporturi pe teritoriu

României și cu semiremorci înmatriculate în alt stat. Această propunere vine în sprijinul transportatorilor români care efectuează transporturi internaționale și la una dintre cursele dus sau întors sau între două curse care includ o descărcare și o încărcare pe teritoriul României tractează o remorcă sau o semiremorcă înmatriculată într-un alt stat. În plus, propunerea este în conformitate cu legislația europeană în domeniu care prevede faptul că faptul că documentele de transport, în cazul unei combinații cuplate de vehicule, acoperă combinația cuplată de vehicule chiar în cazul în care remorca sau semiremorca nu este înmatriculată sau autorizată pentru a circula pe numele titularului licenței sau în cazul în care este înmatriculată sau autorizată să circule într-un alt stat.

- vi. Similar se propune și pentru transporturile efectuate de transportatorii români în alte state,
- vii. Introducerea noțiunii de „registru electronic național” în conformitate cu noua legislație europeană în domeniu,
- viii. Introducerea unui articol referitor la conducătorii auto nerezidenți care să precizeze și faptul că atestatul profesional este proprietatea întreprinderii de transport și nu se eliberează conducătorului auto.
- ix. Preluarea din regulamentul privind accesul la profesie a dispozițiilor cu privire la acțiunea autorității în cazul sancționării întreprinderilor sau managerilor de transport pentru a se preveni abuzurile, precum și a dispozițiilor referitoare la declararea inaptitudinii persoanelor de exercitare a profesiei și a dispozițiilor cu privire la reabilitarea acestora și a întreprinderilor.
- x. Creșterea valabilității licenței de transport la 10 ani și aducerea valabilității copiilor conforme la nivelul celei a licenței de transport, precum și prevederea faptului că tarifele de eliberare trebuie să acopere doar costurile administrative,
- xi. Eliminarea personalizării copiei conforme cu numărul de înmatriculare al vehiculului și utilizarea modelului și a regulilor prevăzute în noile regulamente pentru acestea (ștampila și semnătura autorității competente și număr de serie).
- xii. Pentru păstrarea uniformității textului, se propune același lucru și pentru certificatul de transport și copiile conforme ale acestuia la transportul în cont propriu,

c. Suplimentar față de cele de mai sus, considerăm că noua Lege a transporturilor rutiere trebuie să prevadă și:

- i. Introducerea unui nou alineat care să reglementeze/permită reglementarea transporturilor rutiere cu mase și/sau dimensiuni depășite ținând cont de bunele practici în domeniu și a modului în care acestea se efectuează – de exemplu, ar putea fi autorizate sau li s-ar putea permite circulația vehiculelor care depășesc doar limitele de dimensiuni (lungime mai mică sau egală cu 25 m) deoarece acestea nu afectează infrastructura rutieră,
- ii. Înființarea unui organism, cel puțin la nivel consultativ, similar CNR (Consiliului Național Rutier) din Franța, care să stabilească modul de calcul/tarif minim de transport, ceea ce ar determina, pe de o parte, eliminarea concurenței nelociale în rândul transportatorilor și, pe de altă parte, ar veni în sprijinul

- administrațiilor fiscale în cursul controalelor pe care acestea le efectuează la sediile transportatorilor.
- iii. Introducerea registrului și a cazierului profesional pentru conducătorii auto profesioniști pentru responsabilizarea acestora, creșterea siguranței rutiere și evitarea migrației conducătorilor auto cu probleme.
 - iv. Reglementarea clară a accesului la piață a firmelor de intermediere în transporturile rutiere (similar accesului la profesie al operatorilor de transport) pentru a se reduce numărul „țepariilor” existenți pe această piață.
 - v. Introducerea unei dispoziții cu privire la sancționarea transportatorilor străini care săvârșesc abateri pe teritoriul României, astfel încât aceste sancțiuni să poată fi aplicate și să fie evitată discriminarea inversă (sancționarea doar a transportatorilor români).
 - vi. Introducerea organismului unic de control și a inspectorilor rutieri/de trafic pentru a evita împărțirea controlului pe mai multe autorități. Acest organism ar urma să efectueze controlul tehnic, al respectării perioadelor de conducere, perioadelor de repaus, timpului de lucru, masei și dimensiunilor etc., atât în trafic cât și la sediile întreprinderilor și, în plus, ar elimina birocrăția și controalele necoordonate ale diferitelor autorități de control existente în prezent.

Considerăm că aceste propuneri vin nu doar în sprijinul transportatorilor ci și în sprijinul autorității și îmi exprim speranța că aceste propuneri vor fi de folos Ministerului în realizarea noii Legi a transporturilor rutiere, vă rog să primiți, domnule Secretar de Stat, asigurarea deosebitei mele considerațiuni.

Cu deosebită stimă,

Secretar General,

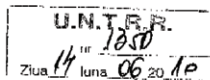
Radu DINESCU



***Această intervenție a mai fost făcută și la:
MTI, Secretar de Stat - Anton Marin, ARR, Inacu Craciunoiu - Director General,
MTI-DTR, Sorin Sîrbu - Director.***



Directia Supraveghere Accize si Operatiuni Vamale
Nr. 31133/CIV/08.06.2010



Catre,

UNIUNEA NATIONALA A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMANIA

Având în vedere solicitarea inclusă în adresa dumneavoastră nr.1245/31.05.2010, înregistrată la Autoritatea Națională a Vămilor cu nr.31133/31.05.2010, vă facem cunoscute următoarele:

- pentru a putea răspunde cerințelor unei piețe globale dinamice, Autoritatea Națională a Vămilor din România, ca și celelalte administrații vamale din statele membre ale Uniunii Europene, recurge la principiile managementului de risc în vederea eficientizării modalității de realizare a obiectivelor naționale și comunitare și pentru corelarea resurselor cu prioritățile autorității vamale;
- prin utilizarea acestor tehnici și proceduri de management al riscurilor, autoritatea vamală din România oferă o facilitare a comerțului, dar menține în același timp controlul asupra circulației internaționale a mărfurilor și a persoanelor;

În altă ordine de idei,

-conform Legii nr.86/2006 privind codul vamal al României, la Art. 40 se menționează:

"(1) Autoritatea vamală poate să efectueze, potrivit legii, toate controalele pe care le consideră necesare pentru a asigura aplicarea corectă a reglementărilor vamale și a altor dispoziții legale privind intrarea, ieșirea, tranzitul, transferul și destinația finală a mărfurilor care circulă între teritoriul vama! al României și alte țări, precum și staționarea mărfurilor care nu au statut de mărfuri românești....."

-În conformitate cu Planul de acțiune pentru realizarea angajamentelor stabilite prin programul de guvernare 2009-2012 al Agenției Naționale de Administrare Fiscală, un mod de atingere a obiectivelor propuse privind combaterea fraudelor vamale, inclusiv a contrabandei cu țigarete, este și utilizarea mijloacelor de control nedistructiv (scannerelor) la frontiera externă;

-evaluarea inițială, făcută pentru a stabili existența și nivelul riscului de a introduce ilegal mărfuri pe teritoriul României, va fi revizuită regulat. În plus, vom evalua eficiența acestor controale și vom face actualizările necesare.

De asemenea, dorim să subliniem faptul că, prin implementarea acestui program de măsuri, scopul principal urmărit de autoritatea vamală este de a **asigura și îmbunătăți respectarea legislației vamale și a celorlalte legi privind introducerea în țară a mărfurilor.**

Referitor la utilizarea mijloacelor de control nedistructiv, vă informăm că aceste operațiuni se efectuează de către personalul specializat din cadrul autorității vamale în conformitate cu instrucțiunile și normele tehnice de utilizare, iar obligativitatea ca șoferul mijlocului de transport să se aștepte într-o arie de siguranță este inclusă printre aceste proceduri.

Totodată, considerăm că o bună comunicare, consultare și cooperare între agenții economici și administrația vamală sunt vitale pentru obținerea unui echilibru satisfăcător între controlul vamal și facilitarea comerțului.

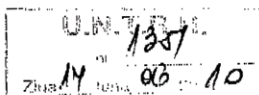
Cu stimă,

**VICEPREȘEDINTE,
RADU TRAIAN MĂRGINEAN**





MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE
DIRECȚIA GENERALĂ LEGISLAȚIE COD FISCAL
Direcția de legislație în domeniul accizelor



Str. Apolodor nr. 17
sector 5, București
Tel : 021 319.97.59
Fax : 021 317.15.45

Domnului Radu DINESCU
Secretar general, Uniunea Națională a Transportatorilor
Rutieri din România

adresa: Strada Ienăchiță Văcărescu, nr. 60
Sector 4, București
Cod poștal 040157

Nr. 435439/ 11. 06 .2010

Referitor la adresa dumneavoastră nr. 778/2010, prin care se solicită identificarea unor posibilități de sprijinire a transportatorilor rutieri, în special prin rambursarea către operatorii de transport a unei părți din accizele pentru carburanți, prezentăm următoarele:

Înțelegem dificultățile cu care se confruntă sectorul transporturilor rutiere, însă aceasta este o situație generală ca urmare a crizei economice și financiare ce afectează aproape toate sectoarele economice, iar bugetul de stat național nu dispune de resursele necesare instituirii facilității propuse de dumneavoastră.

În ceea ce privește introducerea unui sistem de rambursare a unei părți din accizele pentru produsele energetice destinate utilizării drept carburanți pentru transportul rutier, menționăm că acesta va conduce la diminuarea veniturilor bugetului de stat și implicit la modificarea echilibrului financiar. În această situație, în conformitate cu prevederile legii finanțelor publice trebuie să se asigure mijloacele necesare acoperirii minusului de venituri sau diminuarea cheltuielilor prevăzute în buget.

Totodată, precizăm că adoptarea unei astfel de măsuri ar crea un precedent și poate avea ca efect extinderea și pentru alte sectoare de activitate.

Pe de altă parte, menționăm că ținând seama de reglementările legislației comunitare în domeniu, măsurile precum scutițiile, reducerile, inclusiv cotele diferențiate de accize atunci când s-a atins nivelul minim impus sau rambursarea de impozite (accize) sunt tratate ca posibile ajutoare de stat, iar introducerea facilității de natura celei propuse de dumneavoastră trebuie să fie ca urmare a unei decizii politice și după comunicarea acceptului de către Comisia Europeană.

Cu stimă,

Ion CAPDEFIER
Director general



Actualizarea aplicației IRU pentru Pre-declarațiile electronice TIR (TIR-EPD a IRU)

După cum știți, Titularii de carnete TIR își pot transmite electronic datele din carnetul TIR la birourile vamale române, **fără a mai apela la comisionarii vamali deci fără nici un cost suplimentar** pentru:

- toate transporturile TIR care intră pe teritoriul UE în tranzit către frontierele externe din România,
- toate transporturile TIR care încep în România.

Aplicația **TIR-EPD a IRU, gratuită și ușor de utilizat, este operațională și în România din data de 02 martie 2010**

Pentru a ușura utilizarea acestei aplicații, ea este permanent actualizată.

Începând cu data de 14 iunie 2010 vor fi puse la dispoziția Titularilor noi funcții, și anume:

- ✓ *Posibilitatea titularului de a vizualiza informațiile înregistrate înainte ca pre-declarația să fie trimisă către vamă;*
- ✓ *Indicații clare pentru titular despre statutul pre-declarației transmise la vamă: acceptat / respins de către autoritățile vamale (dacă este cazul), etc.;*
- ✓ *Indicații clare privind numărul de referință care urmează să fie furnizat autorităților vamale respective;*
- ✓ *Disponibilitatea aplicației în două noi limbi naționale (lituaniană și maghiară), ajungându-se în prezent ca aplicația să fie disponibilă în 15 limbi naționale.*

Este posibil să existe uşoare întreruperi tehnice ca urmare a actualizării datelor în ziua de 14.06.2010 între orele 06:00 dimineața și 12:00 seara, ora Genevei.

Ample informații privind aplicația TIR-EPD a IRU sunt disponibile în limbile engleză, franceză și rusă și pot fi descărcate de la adresa:

www.iru.org/tirepd

Pentru alte informații referitoare la aplicația TIR-EPD a IRU nu ezitați să contactați Compartimentul TIR al UNTRR la tel.:021 337.47.42; 0720 999 228 sau adresa de e-mail: adriana.avram@untrr.ro

INFORMAȚII STATISTICE

Sursa: Institutul Național de Statistică

Transportul rutier	U.M.	2006	2007	2008	2009 ¹⁾
Mărfuri transportate	Milioane tone	335	357	365	293
Parcursul mărfurilor	Miliarde tone-km	57	60	56	34
Transportul național și internațional de pasageri	Milioane pasageri	228	231	297 ²⁾	262 ²⁾
Parcursul pasagerilor	Milioane pasageri-km	11735	12156	20194 ²⁾	17108 ²⁾

1) Date provizorii

2) Date obținute conform noii metodologii (unitatea de observare este autovehiculul care are licență validă pentru transportul persoanelor).

Transportul rutier a înregistrat o evoluție constant crescătoare în perioada 2006-2008, din punct de vedere al cantităților de mărfuri, cu o scădere de 19,7% în anul 2009 față de anul 2008 și de 12,5% față de anul 2006.

VEHICULE ÎNMATRICULATE ȘI ACCIDENTE DE CIRCULAȚIE RUTIERĂ, ÎN ANUL 2009

Transportul auto, prin care se asigură un înalt grad de mobilitate în spațiu a persoanelor și mărfurilor, reprezintă parte importantă a economiei unei țări.

Pe fondul creșterii semnificative a parcului de vehicule rutiere, care însuma aproximativ 5,4 milioane vehicule înmatriculate în circulație la sfârșitul anului 2009, îmbunătățirea infrastructurii și a climatului de siguranță rutieră a devenit o prioritate.

1. VEHICULE ÎNMATRICULATE ÎN CIRCULAȚIE LA 31 DECEMBRIE 2009

Parcul vehiculelor înmatriculate în circulație la 31 decembrie 2009 însuma aproximativ 5,4 milioane de vehicule, înregistrând o creștere cu 5,0% față de aceeași dată a anului 2008, când existau în evidențele autorităților 5098874 vehicule înmatriculate.

La sfârșitul anului 2009, vehiculele înmatriculate în circulație erau în număr de 5.352.524, ponderea vehiculelor deținute de persoanele fizice în total fiind de 71,2%.

Din cele peste 5 milioane de vehicule rutiere 43,7% aveau o vechime mai mare de 10 ani.

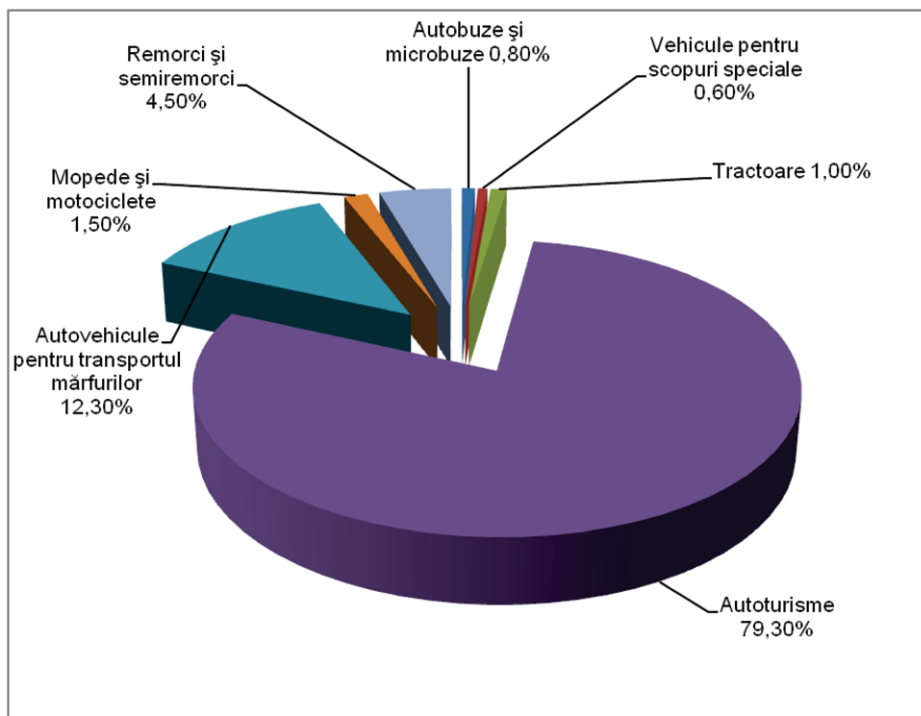
Autoturismele dețineau cea mai mare pondere în total vehicule 4.244.922, respectiv (79,3%), 3.377.735, respectiv 79,6% din totalul autoturismelor fiind în proprietatea persoanelor fizice.

La sfârșitul anului 2009 exista un număr de 41.165 autobuze și microbuze (0,8% din total vehicule). Mopedele și motocicletele reprezentau 79.990, respectiv 1,5% din total, 75,0% fiind deținute de persoanele fizice.

Autovehiculele pentru transportul mărfurilor au reprezentat 12,4% din total vehicule (661.859), din care 32,0% au aparținut persoanelor fizice. Din totalul autovehiculelor pentru transportul mărfurilor numai 32.109, respectiv 4,9%, erau reprezentate de autotractoare, cea mai mare pondere 629.759, respectiv (95,1%). fiind deținută de autocamioane, din care 210.994, respectiv 33,5%, aparțineau persoanelor fizice.

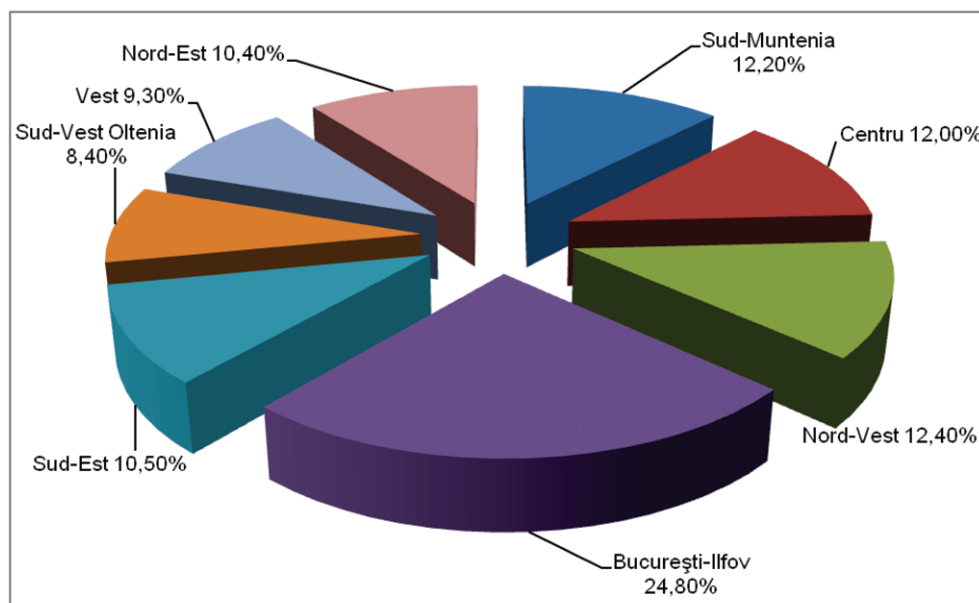
Remorcile și semiremorcile reprezentau 239.438 unități, din care 121.831, respectiv 50,9%, erau deținute de persoane fizice.

Graficul nr.1 **Vehicule înmatriculate în circulație la 31 decembrie 2009**



Pe tipuri de vehicule, comparativ cu situația existentă la sfârșitul anului 2008, creșteri semnificative au fost înregistrate la autoturisme (cu 217,6 mii vehicule, respectiv cu 5,4%). Scăderi la numărul de vehicule înmatriculate s-au înregistrat la tractoare (cu 3,2 mii vehicule, respectiv cu 5,6%) și la autobuze și microbuze (cu 0,3 mii vehicule, respectiv cu 0,8%).

Graficul nr.2 Vehicule înmatriculate în circulație, pe regiuni de dezvoltare, la 31 decembrie 2009



Regiunea de dezvoltare București-Ilfov deținea cea mai mare pondere în total parc vehicule rutiere și anume 1.325.833 vehicule înmatriculate, respectiv 24,8%. Această regiune de dezvoltare a înregistrat cele mai mari ponderi la următoarele categorii de vehicule înmatriculate în circulație: *vehicule rutiere pentru scopuri speciale* (44,3%), *semiremorci* (30,5%), *autovehicule pentru transportul mărfurilor* (28,5%), *autobuze și microbuze* (27,8%) și *autoturisme* (24,7%).

În Regiunea de dezvoltare Centru au fost înregistrate cele mai multe *tractoare* (24,0%), *mopede și motocicletele* (23,1%) și *remorci* (17,3%).

Vehiculele aparținând persoanelor fizice au fost preponderente în parcul existent la 31 decembrie 2009 la următoarele categorii de vehicule rutiere: 79,6% la *autoturisme*, 75,0% la *mopede și motocicletele*, 62,8% la *tractoare* și 50,9% la *remorci și semiremorci*.

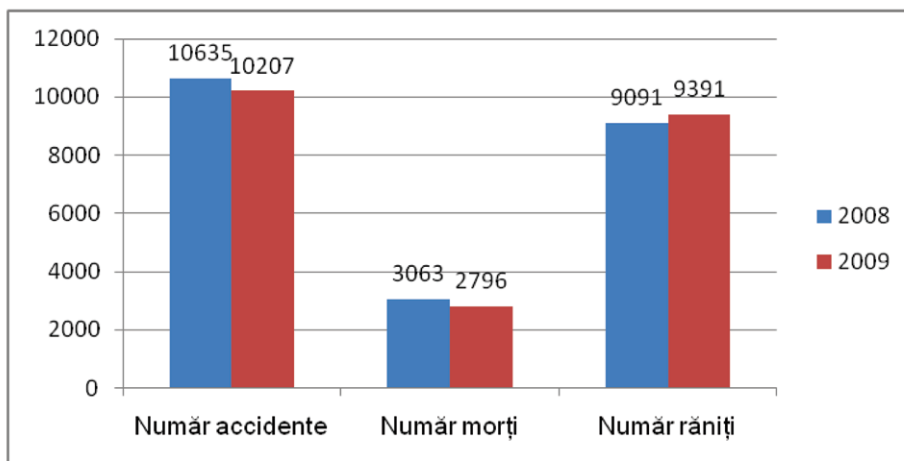
2. ACCIDENTE DE CIRCULAȚIE RUTIERĂ

În anul 2009, comparativ cu anul 2008, se constată scăderi semnificative atât la numărul accidentelor de circulație rutieră, cât și la numărul persoanelor

accidentate, fiind pentru prima oară în ultimii 4 ani când se constată o diminuare a riscului rutier pe drumurile din România.

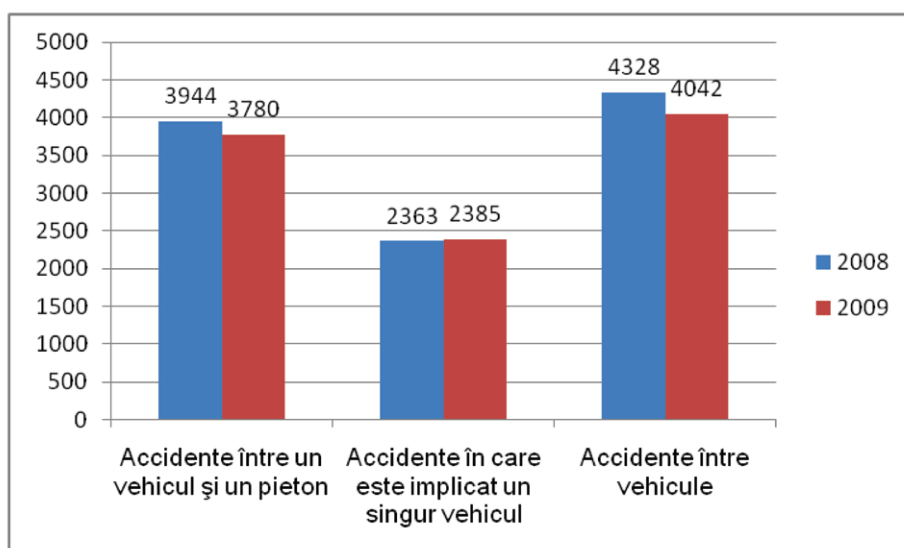
În cursul anului 2009 s-au înregistrat 10207 accidente de circulație rutieră, rezultând un număr de 11.887 persoane accidentate, din care 23,5% persoane accidentate mortal, celelalte persoane fiind rănite. Față de anul 2008, numărul accidentelor de circulație rutieră a scăzut cu 4,0%, cel al persoanelor accidentate mortal cu 8,7%, iar al celor rănite s-a redus cu 3,2%, după cum reiese din graficul nr.3.

Graficul nr.3 Număr accidente, morți și răniți, în anii 2008 - 2009



În graficul nr.4 este prezentată situația comparativă a numărului accidentelor de circulație rutieră, după natura acestora și modul în care s-au produs.

Graficul nr.4 Structura accidentelor de circulație rutieră, în anii 2008 – 2009



În ceea ce privește accidentele produse în localități (exclusiv autostrăzi), ponderea acestora reprezintă 76,9% din total accidente, în timp ce ponderea persoanelor accidentate mortal sau rănite a fost de 73,0% din total persoane accidentate.

Pe luni ale anului, ponderi mai mari ale numărului de accidente s-au înregistrat în lunile august (10,4% din numărul total de accidente), octombrie (10,1%) și septembrie (9,5%).

Din total persoane accidentate mortal sau rănite în accidente de circulație rutieră în anul 2009, mai mult de jumătate, respectiv 63,7%, aveau vârsta de cel puțin 30 ani.

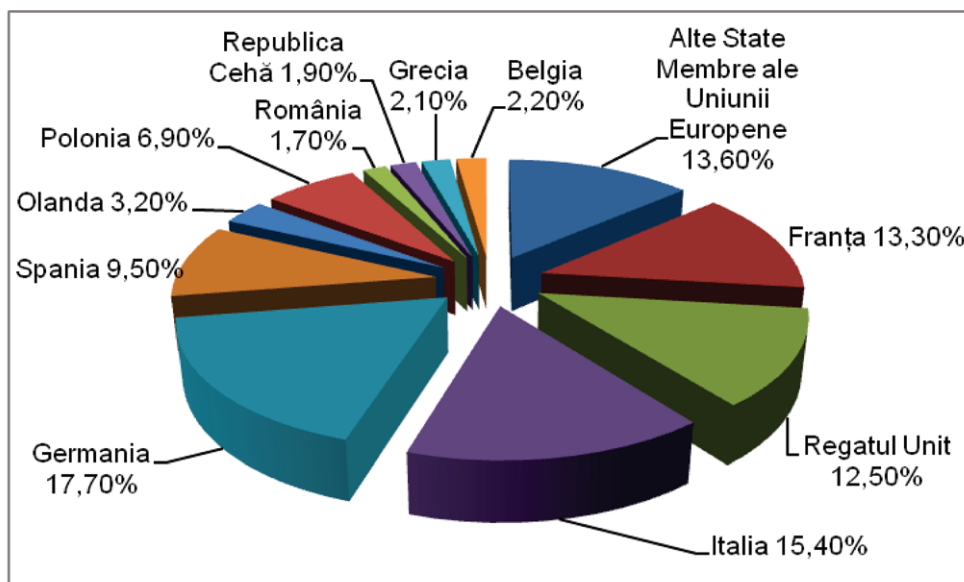
După condițiile de luminozitate, ziua au avut loc 62,8% din total accidente, 23,3% s-au produs în condiții de luminozitate redusă și 13,9% noaptea. După starea carosabilului, 76,9% din accidente au avut loc pe carosabil uscat și 23,1% pe carosabil umed.

În anul 2009, au fost implicați în accidente rutiere 1802 pietoni și conducători de vehicule rutiere aflați sub influența alcoolului.

Cele mai multe accidente de circulație rutieră s-au produs în Regiunea Nord-Est (16,9%) și Regiunea Sud - Muntenia (14,9%), în timp ce în Regiunea Sud-Vest Oltenia s-au produs cele mai puține accidente rutiere (9,0%).

3. COMPARAȚIE INTERNAȚIONALĂ

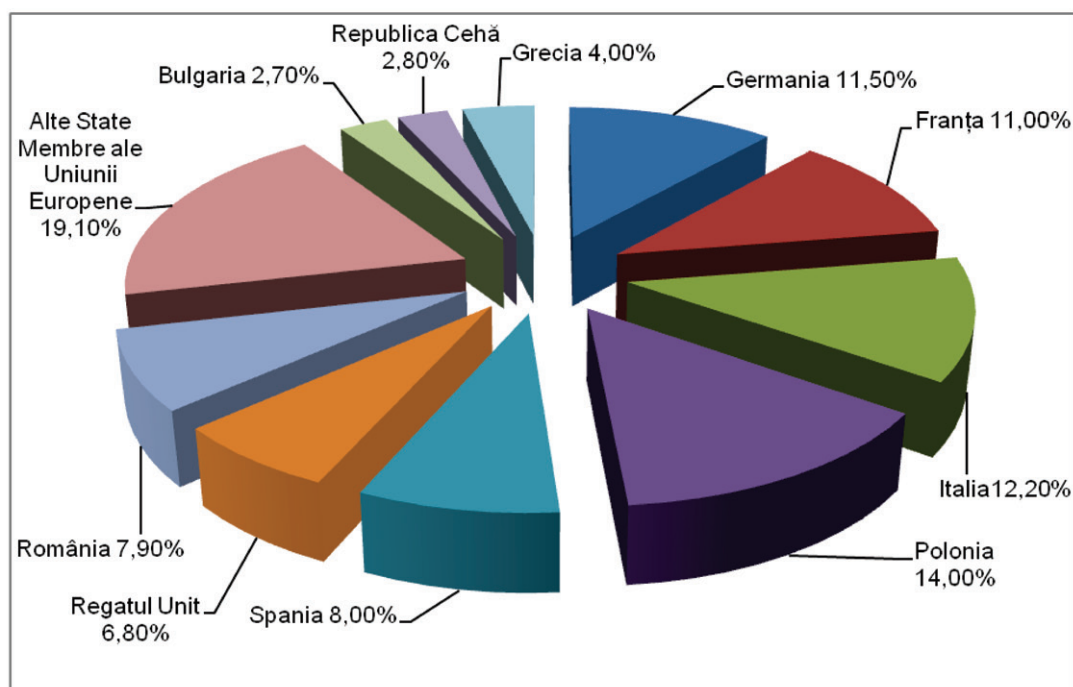
Graficul nr.5 Autoturisme înmatriculate în circulație, în Statele Membre ale Uniunii Europene, la 31 decembrie 2008



Sursa datelor : Comisia Europeană - Direcția Generală Energie, Direcția Generală Mobilitate și Transport și Direcția Generală Eurostat - Publicația "Energie și Transport, 2010".

Conform datelor statistice publicate de Comisia Europeană, patru State Membre ale Uniunii Europene, respectiv Germania, Italia, Franța și Regatul Unit au însumat 58,9% din autoturismele înmatriculate în circulație, în Uniunea Europeană, la 31 decembrie 2008.

Graficul nr.6 **Persoane accidentate mortal în accidente de circulație rutieră, în Statele Membre ale Uniunii Europene, în anul 2008**



Sursa datelor : Comisia Europeană - Direcția Generală Energie, Direcția Generală Mobilitate și Transport și Direcția Generală Eurostat - Publicația "Energie și Transport, 2010".

Conform datelor statistice publicate de Comisia Europeană, patru State Membre ale Uniunii Europene, respectiv Polonia, Italia, Germania și Franța au înregistrat 48,7% din totalul persoanelor accidentate mortal în accidente de circulație rutieră, în Uniunea Europeană, în anul 2008.

DIN NOU ROLA!



Toate sunt bune,
DAR CE ESTE NOU?

**ROLA: ȘI PENTRU
D-VOASTRĂ
RENTEAZĂ!**

**Mari reduceri de prețuri!
Reducerea timpului de
parcurs**

Calitate superioară

(precizie proeminentă, servirea în
vagoane cușetă, servicii on-line)

Soluții pentru probleme:

Trafic blocat

Interzicerea transportului

Amortizarea rapidă a camioanelor

Verificări (AETR), amenzi

Accidente rutiere



Hungarokombi Kft. Telefon: +36 1 224-0550, fax: +36 1 224-0555 e-mail: rola@hungarokombi.hu, www.hungarokombi.hu

Membrii UNTRR pot reclama amenzile abuzive pe site-ul UNTRR, la rubrica
Reclamații abuzuri.

La secțiunea **Reclamații abuzuri - Solicitați intervenția UNTRR** se poate descărca on-line și transmite formularul UNTRR .

În cel mai scurt timp, un reprezentant UNTRR va prelua solicitarea și va realiza demersurile necesare.

La secțiunea Reclamații abuzuri - **Depuneți plângerea la Euro Control Route**, se pot sesiza direct autoritățile europene, prin completarea și transmiterea on-line a formularului ECR, disponibil în limba română.

Euro Control Route (ECR) este organizația autorităților de control din cadrul Statelor Membre ale Uniunii Europene, care urmărește armonizarea practicilor de control privind respectarea reglementărilor europene referitoare la timpii de conducere și de odihnă, precum și sesizarea Statelor Membre asupra eventualelor probleme din timpul acestor controale.

Adresa online: http://magazin.untrr.ro/Produse_pentru_membrii_UNTRR.html

- HOME
- INFORMATII
- LOGIN/CREARE CONT
- COS DE CUMPARATURI
- CONTACT

Magazinul virtual UNTRR ofera o gama larga de produse

LOGIN

Adresa de e-mail:

Parola:

Cautare rapida:

Cautare dupa marca:

Afiseaza pretul in:

Selecteaza limba:

0 produse

CATEGORII PRODUSE

PRODUSE PENTRU MEMBRII UNTRR (66)

Formulare tipizate (7)

Produse tahograf (27)

Harti (4)

Produse siguranta (16)

Publicatii (8)

GPS (3)

PRODUSE PENTRU COMPANII MEMBRE UNTRR (67)

Formulare tipizate (7)

Produse tahograf (28)

Harti (4)

Produse siguranta (17)

Publicatii (8)

GPS (3)

PRODUSUL SAPTAMANII

Cititor digital de carduri Digifob vers. 2.0

Pret: 280 RON

LINKURI PARTENERI

COMANDA AICI ROVINIETE VACANTE PRIN UNTRR TOURS ASIGURARI AUTOCARE SI AUTOBUZE VEICULE COMERCIALE

Categorii disponibile:

- Formulare tipizate (7)
- Harti (4)
- Publicatii (8)
- Produse tahograf (27)
- Produse siguranta (16)
- GPS (3)

Produse pentru membrii UNTRR

Rezultate in pagina: Ordonare dupa:

Produsele 1 - 10 (din 66 produse)

<p>Prezentare UNTRR</p> <p>Va oferim GRATUIT broșura de Prezentare a UNTRR.</p> <p>Pret:</p> <p><input type="button" value="Detalii"/></p>	<p>Buzunar adeziv asigurare RCA</p> <p>Pret redus pentru membrii Untrr</p> <p>Pret: 0.84 RON (Fara TVA)</p> <p><input type="button" value="Detalii"/></p>
<p>Certificat de agreeere</p> <p>Pret redus pentru membrii UNTRR</p> <p>Pret: 1.68 RON (Fara TVA)</p> <p><input type="button" value="Detalii"/></p>	<p>Conventia CMR</p> <p>Carțe. Pret redus pentru membrii UNTRR</p> <p>Pret: 1.68 RON (Fara TVA)</p> <p><input type="button" value="Detalii"/></p>
<p>Instructiuni scrise ADR</p> <p>Pliant</p> <p>Pret: 2 RON (Fara TVA)</p> <p><input type="button" value="Detalii"/></p>	<p>Husa din plastic pentru diagrame</p> <p>Pret redus pentru membrii UNTRR</p> <p>Pret: 2 RON (Fara TVA)</p> <p><input type="button" value="Detalii"/></p>
<p>Suport numar</p> <p>Pret redus pentru membrii UNTRR</p> <p>Pret: 3.36 RON (Fara TVA)</p> <p><input type="button" value="Detalii"/></p>	<p>Timpii de conducere si de odihnă</p> <p>Brosura. Pret redus pentru membrii UNTRR.</p> <p>Pret: 4.2 RON (Fara TVA)</p> <p><input type="button" value="Detalii"/></p>
<p>Scrisoare de transport (CHR) Carnet 20 seturi x 3 foi/set</p> <p>Preturi reduce pentru membrii si in functie de cantitatea comandata (vezi detalii)</p> <p>Pret: 7.14 RON (Fara TVA)</p> <p><input type="button" value="Detalii"/></p>	<p>Scrisoare de transport (CHR) Carnet 10 seturi x 6 foi/set</p> <p>Preturi reduce pentru membrii si in functie de cantitatea comandata (vezi detalii)</p> <p>Pret: 7.14 RON (Fara TVA)</p> <p><input type="button" value="Detalii"/></p>

NEWSLETTER

Abonati-va la newsletter-ul nostru pentru a primi noutati, oferte speciale si promotii.

E-mail:

OFERTA SPECIALA

Oferta lunii iunie

Pret:

TOP 10 PRODUSE CUMPARATE

HARTA EUROPA CU CODURI POSTALE - 2010

SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) CARNET 20 SETURI X 3 FOI/SET

SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) CARNET 10 SETURI X 6 FOI/SET

TIMPII DE CONDUCERE SI DE ODHINĂ - REGLEMENTĂRI SI INSTRUCȚIUNI - 2007

HARTA EUROPA PLIATA CU CODURI POSTALE - 2010

FOI PARCURS INTERN

SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) UNIVERSALA, CARNET 50 FOI

FOI PARCURS EXTERN

CERTIFICAT DE AGREEERE

CURS VALUTAR

Data: 23-06-2010

Euro: 4.2274 LEI

USD: 3.4432 LEI

Pagina 1 din 7 >> << 2 3 4 5 6 >>

Copyright © 2008 Magazin UNTRR | SiteMap | Termeni si Conditii | Linkuri | RSS Feed

Powered by Ro Magazine

**Prezentarea
Deciziei Comisiei
din 09.02.2010**

privind programul de lucru pe 2010 pentru finanțări nerambursabile și contracte în domeniul transporturilor și energiei și decizia de finanțare în conformitate cu Articolul 75(2) al Regulamentului Consiliului (CE, Euratom) nr. 1605/2002 din 25 iunie 2002 privind Regulamentul Financiar aplicabil bugetului general al Comunităților Europene.

COM(2010) 773

A adoptat, la 9 februarie 2010, programul de lucru pe 2010 cu privire la finanțările nerambursabile și contractele din domeniul transporturilor și energiei.

Elementele de interes pentru transportul rutier sunt:

**A. FINANȚĂRI NERAMBURSABILE ACORDATE FĂRĂ EXISTENȚA
UNUI ACT DE BAZĂ CA URMARE A UNOR CERERI DE OFERTĂ**

A.1.2 Linia bugetară: 06 02 03 – Activități de sprijin pentru politica europeană de transport și drepturile pasagerilor – secțiunea Siguranță rutieră

Baza legală:

Sarcină rezultată din prerogativele Comisiei la nivel instituțional în conformitate cu art. 49 alin. (6) lit. (d) din Regulamentul Financiar.

Obiectiv(e):

În general, colectarea și procesarea tuturor tipurilor de informații necesare pentru analiza, definirea, promovarea, monitorizarea, evaluarea și implementarea măsurilor și regulilor necesare pentru îmbunătățirea siguranței transporturilor terestre, aeriene și maritime, fără afectarea în mod nejustificat a eficienței economice a acestor moduri de transport și prelungirea lor în țerte țări.

Măsurile în discuție includ studii, comunicări și activități demonstrative, precum și împărtășirea a bunelor practici:

În cadrul Comunicării Comisiei „Programul European de Acțiune pentru Siguranță Rutieră – Înjumătățirea numărului de victime ale accidentelor rutiere în Uniunea Europeană până în 2010: o responsabilitate comună [COM(2003) 311 2 iunie 2003]:

- dezvoltarea și implementarea unor campanii inovative de siguranță rutieră în întreaga UE;
- crearea unei rețele pentru împărtășirea bunelor practici cu privire la siguranța rutieră;
- proiecte și studii cu destinație precisă referitoare la definirea bazelor științifice pentru măsurile care urmează a fi implementate în cadrul Planului european de acțiune pentru siguranța rutieră 2011-2020, care urmează a fi adoptat în 2010.

Rezultat(e) scontat(e):

- atingerea obiectivelor stabilite în Carta Albă „Politica Europeană de Transport pentru 2010: Momentul deciziei” și, în special, a obiectivului de reducere cu 50% a numărului de accidente mortale până în 2010, cu un puternic accent pe punerea în practică a noilor tehnologii, a schimbărilor de comportament și a anumitor categorii de utilizatori supuși riscurilor;
- îmbunătățirea conștientizării problemelor asociate cu siguranța transportului astfel încât să se asigure reacții mai adecvate;
- Pregătirea unor inițiative comunitare;
- Îmbunătățirea politicilor de informare și de prevenire a accidentelor;
- Exploatarea rezultatelor lucrărilor Comisiei.

Principalele teme propuse pentru 2010 (FV 2010-125)	<ul style="list-style-type: none">- dezvoltarea și implementarea unor campanii de comunicare inovative pentru siguranța în întreaga Uniune Europeană; utilizarea abordărilor de predare originale și a noilor tehnologii informaționale pentru influențarea comportamentului în mod durabil;- concepte inovative sau împărtășirea bunelor practici pentru asigurarea unei creșteri a conștientizării și o mai bună înțelegere și comunicare între diferiții utilizatori ai drumului (conducători auto/pietoni, conducători de vehicule grele/motocicliști etc.) în scopul îmbunătățirii siguranței rutiere în Europa;- proiecte cu privire la impactul pe care îmbătrânirea populației îl are asupra siguranței rutiere;- proiecte cu privire la impactul pe care îl are sexul conducătorului asupra modului de conducere și a comportamentului rutier;- proiecte cu privire la impactul economic și social al siguranței rutiere, inclusiv asupra politicii de sănătate publică;- proiecte cu privire la impactul noilor tehnologii asupra siguranței vehiculului și a siguranței pasagerilor.
Data cererii de oferte:	Februarie - martie 2010
Principalele criterii de selecție	<ul style="list-style-type: none">- capacitatea financiară a aplicantului (aplicanții trebuie să-și dovedească capacitatea financiară pentru finalizarea acțiunii care urmează a fi subvenționată și să pună la dispoziție bilanțul pentru ultimul an financiar pentru care acesta a fost finalizat; această dispoziție nu se aplică organismelor publice și organizațiilor internaționale).- capacitatea tehnică a aplicanților (aplicanții trebuie să dețină capacitatea tehnică și operațională pentru a derula acțiunea care urmează a fi subvenționată și să furnizeze documentele cerute – CV-urile persoanelor responsabile pentru implementarea acțiunii, descrierea proiectelor și a activităților desfășurate în ultimii trei ani).
Principalele criterii de atribuire	1) Calitatea acțiunii: Dimensiunea europeană: Comisia va evalua măsura în care acțiunea propusă va contribui și va crea valoare adăugată originală pentru politica comună de transport. Inițiativele de interes local sunt excluse. Natura inovativă: Comisia va evalua măsura în care acțiunea propusă va conduce la noi abordări și practici.

	<p>Efectul multiplicativ: Comisia va evalua măsura în care acțiunea propusă va permite transferul, utilizarea pe scară largă, diseminarea sau aplicarea pe scară largă a rezultatelor, experienței, cunoștințelor și a bunelor practici.</p> <p>Cost-eficiență: bugetul, desfășurat pe categorii de cheltuieli, trebuie să demonstreze un nivel bun cost-eficiență pentru acțiune (echilibru între rezultatele așteptate și valoarea finanțării nerambursabile).</p> <p>Vizibilitate: descrierea acțiunii trebuie să includă mijloacele prin care se va asigura vizibilitatea acțiunii comunitare (publicații, organizarea de evenimente, situri web, CD-uri etc.).</p> <p>2) Prezentarea aplicației: organizarea acțiunii trebuie descrisă detaliat, în special în ceea ce privește următoarele aspecte: Planul de lucru (claritatea și oportunitatea obiectivelor și a rezultatelor așteptate) și programarea; Metodologia propusă: evaluarea și indicatori rezultatelor comparativ cu obiectivele așteptate.</p>
Gradul de finanțare	<p>Între 10% și 50% din suma totală a costurilor eligibile ale acțiunii.</p> <p>Gradul de cofinanțare va fi ales în raport cu bugetul disponibil, precum și cu pe baza criteriilor de atribuire și a opiniei Comitetelor de Evaluare.</p> <p>Gradul maxim posibil de cofinanțare va fi acordat pentru propunerile care întrunesc în cel mai înalt grad criteriile de atribuire.</p>
Buget	3 000 000 €

B. FINANȚĂRI NERAMBURSABILE ACORDATE FĂRĂ CERERI DE OFERTĂ

B.20.2 Linia bugetară 06 07 01 – Securitatea transporturilor

Bază legală:

Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO L 260, 30.9.2008, art. 8 alin. (2), pag. 18).

Acest articol precizează că poate fi acordată o finanțare nerambursabilă din partea Comisiei Europene pentru Statele membre în mod direct (Articolul 161 alin. (1) lit. (d) din Regulile de implementare).

Obiectiv(e):

Srijin financiar pentru statele membre în vederea traducerii anexelor la noua directivă privind transportul interior de mărfuri periculoase și modificarea acestora la nivel național.

Rezultat(e) așteptat(e):

Principalele teme propuse pentru 2010	<p>(1) Asistență pentru statele membre în privința traducerii acordurilor de transport a substanțelor periculoase și a amendamentelor la acestea (FV 2010-226)</p> <p>Scopul acestei propuneri este de a finanța traducerea și</p>
---------------------------------------	---

	publicarea anexelor tehnice la directivă și a amendamentelor la acestea. Acesta privește toate statele membre cu alte limbi oficiale decât engleza, franceza și germana. Acordurile internaționale privind transportul mărfurilor periculoase (ADR, RID, ADN) sunt disponibile în engleză și franceză (precum și germană în cazul RID). Acestea au fiecare câte 1 000 de pagini și sunt actualizate la fiecare doi ani. Această directivă va intra în vigoare la 1 iulie 2009. Ea include obligația legală de furnizare a sprijinului pentru statele membre în traducerea acestor acorduri și a amendamentelor la acestea în limbile oficiale.
Data primirii aplicațiilor	iulie 2010
Grad de finanțare	Tarif forfetar (nivelul standard al costurilor unitare) (*1)
Buget estimat	250 000 €

(1*)

Limbă	Tarif forfetar (€/pagina tradusă)	Limbă	Tarif forfetar (€/pagina tradusă)
Bulgară	€15.00	Maghiară	€25.00
Cehă	€20.00	Olandeză	€18.00
Daneză	€60.00	Poloneză	€25.00
Germană	€40.00	Portugueză	€30.00
Estoniană	€25.00	Română	€15.00
Greacă	€20.00	Slovenă	€40.00
Spaniolă	€25.00	Slovacă	€20.00
Italiană	€30.00	Finlandeză	€50.00
Letonă	€20.00	Suedeză	€50.00
Lituaniană	€20.00	Altele	€35.00

C. CONTRACTE ȘI ARANJAMENTE ADMINISTRATIVE PENTRU CHELTUIELI ÎN LEGĂTURĂ CU ACTIVITATEA DE "SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE"

Sumele alocate în cadrul diferitelor linii bugetare sunt destinate acoperirii cheltuielilor determinate Comisiei de colectarea și procesarea tuturor tipurilor de informații necesare pentru analizarea, definirea, promovarea, monitorizarea, evaluarea și implementarea regulilor și măsurilor necesare pentru îmbunătățirea securității transporturilor interioare, aeriene și maritime, inclusive prelungirea acestora în terțe țări, asistența tehnică și pregătirea specifică, precum și pentru un corp de inspectori care să verifice securitatea în aeroporturi și la instalațiile portuare din statele membre, inclusiv prelungirea acestora în terțe țări.

Acestea acoperă, de asemenea, cheltuielile care îi revin Comisiei pentru colectarea și procesarea tuturor tipurilor de informații necesare pentru

analiza, definirea, promovarea, monitorizarea, evaluarea și implementarea măsurilor și regulilor necesare pentru sporirea siguranței și securității energetice, asistența tehnică și acțiunile specifice de instruire. Principalele obiective ale acțiunii sunt de a dezvolta și de a implementa reguli privind siguranța și securitatea energetică.

Linie bugetară	06 07 01 <i>Securitatea transporturilor</i>		
Bază legală	Sarcină rezultată din prerogativele Comisiei la nivel instituțional în conformitate cu art. 49 alin. (6) lit. (d) din Regulamentul Financiar. Regulamentul (CE) nr. 2320/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2002 de instituire a regulilor comune în domeniul securității aviației civile (JO L 355, 30.12.2002, pag. 1). Regulamentul (CE) nr. 725/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 31 martie 2004 privind sporirea securității navelor și a instalațiilor portuare (JO L 129, 29.4.2004). Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transporturile interioare de mărfuri periculoase (JO L 260, 30.9.2008, art. 8 alin. (2), pag. 18).		
Alocări 2010	Buget inițial	2 500 000	
	Transferuri	0	
	Total	2 500 000	
Utilizarea alocărilor	Finanțări nerambursabile	500 000	
	Contracte	1 716 390	
Volumul acestei decizii de finanțare		2 216 390	
Detalii privind finanțarea nerambursabilă			
<i>Suma de 500 000 € este pusă la dispoziție pentru două finanțări nerambursabile (a se vedea Anexa I, Secțiunile B.2.1 și B.2.2).</i>			
Detalii privind contractele			
<i>Tip</i>	<i>Număr/subiect</i>	<i>Valoare indicativă</i>	<i>Data încheierii contractului</i>
Contract specific în baza unui contract cadru	4 contracte: 2 pentru studii și 2 pentru proiecte operaționale	330 000	T1 (2), T2 (2) T3 (0), T4 (0)
Invitație la	2 contracte: 2 studii	600 000	T1 (0), T2 (0),

licitație			Q3 (0), T4 (2)
Alte cazuri: inspecții de siguranță	Două (2) domenii: maritim și aviație. (Rambursarea costului inspecțiilor de siguranță pentru funcționarii UE și inspectorii naționali).	786 390	T1 (2), T2 (0), Q3 (0), T4 (0)

Linie bugetară	<i>06 07 04 Securitatea instalațiilor energetice și a infrastructurilor</i>		
Bază legală	Sarcină rezultată din prerogativele Comisiei la nivel instituțional în conformitate cu art. 49 alin. (6) lit. (d) din Regulamentul Financiar.		
Alocări 2010	Buget inițial	400 000	
	Transferuri	0	
	Total	400 000	
Utilizarea alocărilor	Finanțări nerambursabile	0	
	Contracte	200 000	
Volumul acestei decizii de finanțare		200 000	
Detalii privind finanțarea nerambursabilă			
<i>Nu va fi acordată nicio finanțare nerambursabilă în baza acestei linii bugetare.</i>			
Detalii privind contractele			
<i>Tip</i>	<i>Număr/subiect</i>	<i>Valoare indicativă</i>	<i>Data încheierii contractului</i>
Invitație la licitație	1 contract: 1 consultant	200 000	T1 (0), T2 (1), T3 (0), T4 (0)

Statistici UIRR

GLOSAR

Transport Intermodal

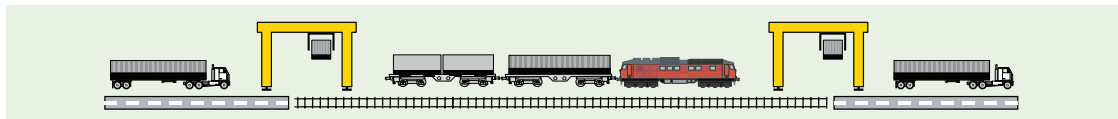
Mișcarea mărfurilor într-unul sau mai multe unități de încărcare sau autovehicul, care utilizează succesiv două sau mai multe moduri de transport fără manevrarea mărfurilor la schimbarea modului de transport.

Transport Combinat rutier-cale ferată (CT)

Transport intermodal unde o parte a cursei se desfășoară pe calea ferată și orice alt tronson inițial și/sau final pe cale rutieră.

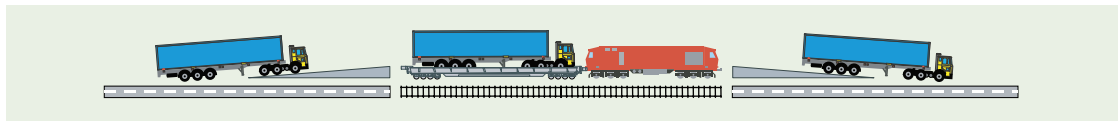
CT neînsoțit

Transport pe tren a unei unități de încărcare intermodală (casetă mobilă, container sau semiremorcă).



CT însoțit (Autostradă rulantă)

Transport pe tren a un vehicul rutier complete însoțit de șofer



CONSIDERAȚII GENERALE

Un transport UIRR corespunde capacității unui camion rutier (echivalent la 2,0 TEU), însemnând:

- O semiremorcă;
- Două casete mobile mai mici de 8,30 m și sub 16t;
- O casetă mobilă mai mare de 8,30 m și peste 16t;
- Un vehicul pe autostrada rulantă.

Statisticile UIRR includ numai partea de cale ferată a Transportului Combinat rutier-cale ferată (de la terminal la terminal).

SIMBOLURI ȘI UNITĂȚI

T	Transport
CT	Container
RoMo	Autostradă Rulantă
SB	Casetă mobilă
ST	Semiremorcă
t	Tone
TEU	Unitate echivalentă a 20 picioare
tkm	Tone-kilometri



Prezentare (în transporturi UIRR)

Cu IFB¹

	Internațional			Național			Total		
	2008	2009	% 09-08	2008	2009	% 09-08	2008	2009	% 09-08
CT neînsoțit	1 631 593	1 385 659	-15%	934 087	1 016 710	9%	2 565 680	2 402 369	-6%
CT însoțit	265 765	229 276	-14%	163 180	186 704	14%	428 945	415 980	-3%
Total TRANSPORTURI	1 897 358	1 614 935	-15%	1 097 267	1 203 414	10%	2 994 625	2 818 349	-6%
Total TEU	3 794 716	3 229 870	-15%	2 194 534	2 406 828	10%	5 989 250	5 636 698	-6%

Fără IFB¹

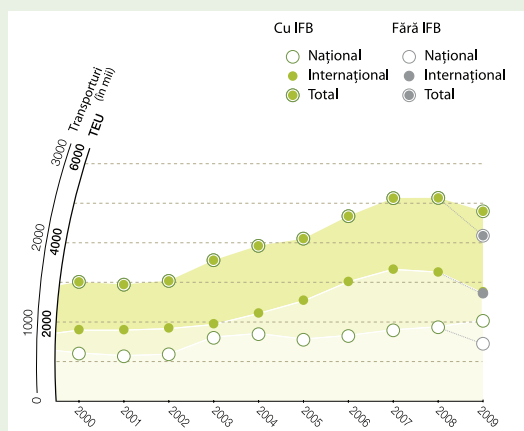
	Internațional			Național			Total		
	2008	2009	% 09-08	2008	2009	% 09-08	2008	2009	% 09-08
CT neînsoțit	1 631 593	1 366 249	-16%	934 087	713 301	-24%	2 565 680	2 079 550	-19%
CT însoțit	265 765	229 276	-14%	163 180	186 704	14%	428 945	415 980	-3%
Total TRANSPORTURI	1 897 358	1 595 525	-16%	1 097 267	900 005	-18%	2 994 625	2 495 530	-17%
Total TEU	3 794 716	3 191 050	-16%	2 194 534	1 800 010	-18%	5 989 250	4 991 060	-17%

¹ În iulie 2009 compania IFB cu sediul în Belgia s-a alăturat UIRR în calitate de membru activ, preluând și activitățile TRW.

Evoluția pieții 2000-2009 (în transporturi/TEU)

CT neînsoțite 2000-2009

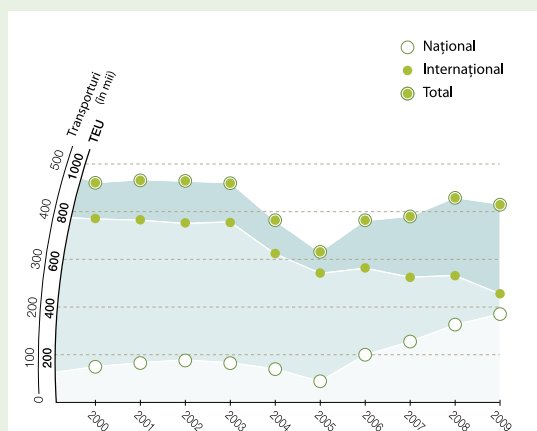
(casete mobile, containere, semiremorci)



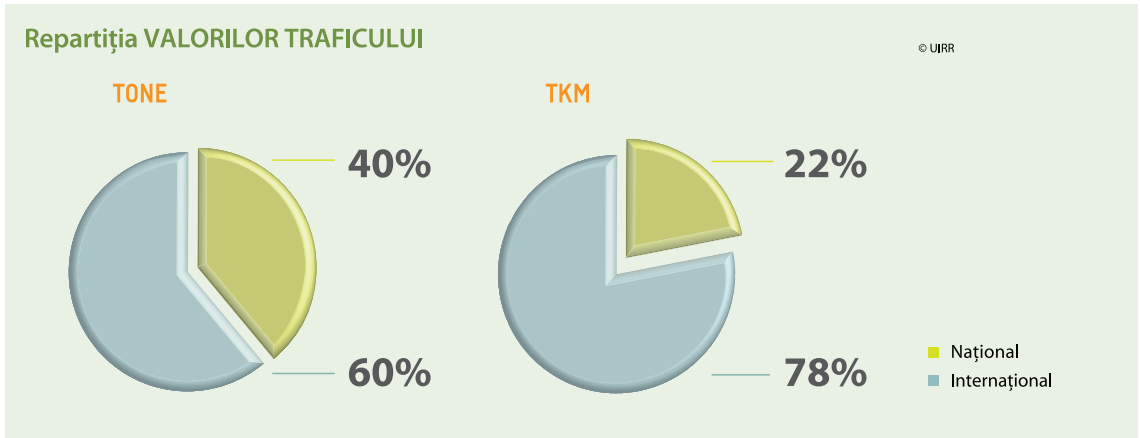
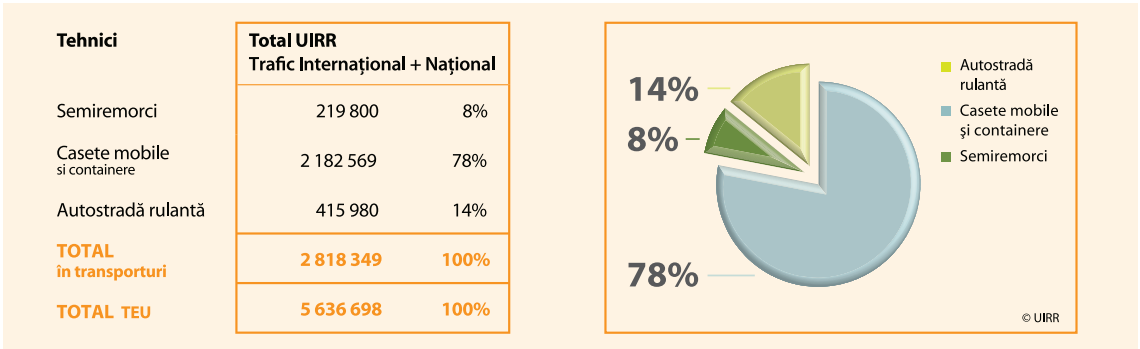
© UIRR

CT însoțite 2000-2009

(Autostradă rulantă)



© UIRR



SURSA: UIRR Statistics 2009

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

EVOLUȚIA MODIFICĂRII OUG 109/2005

Ca urmare a neregulilor constatate în aplicarea OUG 109/2005, în luna martie 2010, o serie de reprezentanți ai transportatorilor au reușit să convingă guvernul să de-a liber la modificarea acestui act normativ de bază pentru transporturile rutiere.

Deși se stabilise că modificarea va consta într-o nouă lege a transporturilor rutiere, care urma să fie promovată de Ministrul Transporturilor și Infrastructurii, și care trebuia să țină cont atât de doleanțele transportatorilor rutieri cât și de noul pachet rutier adoptat la nivel european, la începutul lunii iunie, MTI a prezentat reprezentanților transportatorilor nu un nou proiect de lege ci un proiect de ordonanță de modificare a OUG 109/2005.

În urma discuțiilor cu partenerii sociali, s-a ajuns la o soluție de compromis, respectiv adoptarea unei ordonanțe de modificare a OUG 109/2005 în cursul vacanței parlamentare, ordonanță care să abordeze și să încerce să rezolve doar o serie de probleme punctuale din domeniu, urmând ca după aceea să se porceadă la redactarea unei legi a transporturilor care să fie comprehensivă, să elimine problemele constatate în aplicarea OUG 109/2005 și să țină cont de doleanțele transportatorilor rutieri.

Referitor la proiectul de ordonanță pentru modificarea OUG 109/2005 privind transporturile rutiere, proiectul acesteia include o parte din propunerile discutate cu partenerii sociali și introduce o serie de noi dispoziții dorite de MTI.

Astfel:

1. Elimină definiția autobuzului urban (art. 3. pct .5), pentru a permite folosirea autobuzelor cu locuri în picioare și pe trasee interurbane, în zonele periferice ale marilor orașe,
2. Reformulează art. 3 pct. 35 pentru a nu mai da naștere la confuzii în ceea ce privește numărul de înmatriculare și numărul de vehicule,
3. Modifică art .3 pct. 40 (definiția traseului) astfel putând fi suplimentate cursele private ca urmare a eliminării RATB.
4. Adaugă un nou punct la art. 4 (clasificarea transportului rutier din punct de vedere comercial) « **3. transportul rutier ca serviciul public** » pentru a nu mai lăsa loc de interpretare autorităților locale în ceea ce privește transportul rutier public și transportul rutier ca serviciu public (cofinanțat de autoritățile locale),
5. Adaugă la art. 8.1 lit. b) obligativitatea avizării programelor de transport județene de către autoritatea competentă (ARR) nemailăsând la latitudinea autorităților locale stabilirea acestora,
6. Modifică art. 8.2 introducând obligativitatea consultării organizațiilor patronale reprezentative atât la realizarea cât și la modificarea programului de transport,
7. Modifică art. 13 alin (1) cu propunerea UNTRR și elimină alin. 2, 3 și 4, permițându-se astfel transportul cu semiremorci înmatriculate în alte state (în prezent aceasta este contravenție și se sancționează cu amendă de la 10.000 la 20.000 lei),
8. Modifică art. 19 alin. (3) – valabilitatea copiilor conforme – textul final fiind “*Perioada de valabilitate a copiilor conforme ale licenței de transport eliberate de autoritatea competentă este de minim un an, fără a depăși perioada de valabilitate a licenței de transport*” interpretarea ARR fiind ca astfel perioada minima de valabilitate a copiilor conforme este de un an, iar cea maxima de 5 ani,
9. Introduce un nou art. 31.1 cu textul care prevede stabilirea de către autoritatea competentă a cerințelor legale privind arimarea încărcăturilor pe vehicule,
10. Modifică art. 34 alin. (5) completându-l obligativitatea consultării asociațiilor patronale la modificarea programelor de transport,



11. Modifică art. 34.2 alin. (1) eliminându-se sintagma „pe scaune” și completându-se cu "certificatul de înmatriculare", considerându-se că astfel se elimină problemele apărute la controalele în trafic soldate cu sancționarea transportatorilor,
12. Modifică art. 37 adăugându-se un nou alineat care interzice cabotajul în baza autorizației de transport și a graficului de circulație, interzicându-se astfel concurența neloială a transportatorilor rutieri străini,
13. Modifică art. 38.1 prin separarea sancțiunilor de retragere a licenței

de traseu pentru transportul național persoane și a autorizației pentru transportul internațional de persoane și stabilirea prin norme a cazurilor grave care duc la retragerea licenței/autorizației.

14. Modifică art. 39 alin. (1) completându-l cu precizarea faptului că documentul pentru certificarea transporturilor ocazionale de persoane eliberat anterior de autoritatea competentă, trebuie completat și înregistrat la sediul transportatorului, pentru a se evita operarea de curse regulate sub acoperirea curselor ocazionale,

15. Adaugă la art. 40 un nou alineat (2.2) al cărui text este următorul : **„În vederea eliberării licenței pentru activități conexe transportului rutier – activități de intermediere a operațiunilor de transport rutier public – întreprinderea trebuie să îndeplinească cumulativ următoarele condiții : a) sediu, b) capacitate financiară, c) competență profesională, d) onorabilitate”** prin aceasta introducându-se pentru intermediari condiții similare de acces la profesie cu cele ale transportatorilor,

16. Elimină alin. (4) și (5) de la art. 40 și introduce un nou alineat (2.3) al cărui text este: **« Modul de îndeplinire a condițiilor prevăzute la alin (2.1) și (2.2) se stabilesc de autoritatea competentă prin norme »** din păcate acest text nu stabilește și modul de sancționare a nerespectării condițiilor.

17. Modifică art. 43 alin. 1 înlocuindu-se „CGMB sau consiliul local” cu "autoritatea administrației publice locale", prin aceasta stabilindu-se faptul ca nu consiliul local trebuie sa aprobe o astfel de solicitare ci direcția din primărie care se ocupă de transport,

18. Modifică art. 45 alin. (4) completându-se cu „din autogări/stațiile publice”, acordându-se astfel posibilitatea transportatorilor de a utiliza și autogările în Bucuresti și județul Ilfov, nu doar stațiile publice,

19. Modifică art. 48 precizând că se stabilesc prin norme cazurile în care se retrage licența, putându-se astfel lărgi numărul de cazuri,

20. Introduce la art. 48.2 „instructorul auto autorizat” printre persoanele cu funcții care concură la siguranța rutieră,

21. Introduce un articol distinct care prevede prelungirea programului actual de transport pana în 2014.

22. Introduce la art. 56.1 două noi alineate (3.1) și (3.2) astfel: **“În cazul unui control efectuat în trafic asupra unui vehicul, inspectorii de trafic vor verifica inclusiv respectarea limitelor maselor maxime constructive autorizate »**, autoritatea dorind prin aceasta să crească numărul de controale asupra vehiculelor între 3,5 și 12 tone care circulă supraîncărcate, fără a stabili însă și toleranțe, ceea ce va putea da naștere la abuzuri și stabilind măsura de imobilizare a acestora până la intrarea în legalitate,

23. Introduce două noi alineate la art. 58 și 59 pentru sancționarea cu sume cuprinse între **4000 și 5000** lei a contravenției introduse la art. 56.1 alin (3.1), fără a ține cont de dispozițiile codului rutier care prevede sancțiuni cuprinse între 360 și 480 lei.

Deoarece acest proiect de ordonanță nu rezolvă toate problemele induse de noua legislație europeană în domeniu și nici toate problemele aduse la cunoștința autorității competente de-a lungul timpului de către transportatori, va fi necesar ca noua lege a transporturilor să includă, printre altele, următoarele elemente:

1. Armonizarea definițiilor cu definițiile europene:

- a. Introducerea definițiilor profesiei de transportator rutier de marfă și de persoane,
- b. Definirea cabotajului sau, cel puțin, precizarea regulamentelor în care acesta este definit pentru a veni în ajutorul autorităților de control dar și al transportatorilor ca urmare a faptului că aceștia vor ști cu exactitate modul în care se pot efectua operațiuni de cabotaj.
- c. Definirea cu claritate și în conformitate cu regulamentul privind accesul la profesie a cerințelor care trebuie îndeplinite de o întreprindere pentru a putea efectua transporturi (pentru a putea accede la profesiunea de operator de transport de mărfuri sau persoane)
- d. Eliminarea confuziei create de coexistența definiției întreprinderii de transport, cea a transportatorului rutier și cea a operatorului de transport prin eliminarea definițiilor transportatorului rutier și a operatorului de transport și completarea definiției întreprinderii pentru a fi conformă cu cea europeană,
- e. Precizarea faptului că operațiunile de transport internațional se efectuează pe bază de autorizație de transport doar pe teritoriile statelor nemembre datorită faptului că transporturile intracomunitare, deși intră la categoria de transporturi internaționale, se efectuează în baza licenței comunitare de transport,
- f. Precizarea persoanelor din domeniul transporturilor rutiere cărora li se eliberează certificat de competență profesională de către autoritățile competente, acestea fiind managerul de transport și conducătorul auto și, cel mult, consilierul de siguranță ADR,
- g. Introducerea cerinței de sediu pentru acordarea licenței de transport în conformitate cu noul regulament privind accesul la profesie,
- h. Completarea definiției serviciilor regulate și a celei privind serviciile regulate speciale de transport persoane pentru a fi în conformitate cu definițiile europene din noul regulament privind accesul la piața internațională de transport de persoane,
- i. Introducerea definiției transporturilor cu mase și/sau dimensiuni depășite pentru clarificarea acestui tip de transporturi,
- j. Definirea cu claritate a transportului rutier internațional pentru a fi în conformitate cu noul pachet legislativ european,



2. Clarificarea anumitor elemente care în textul ordonanței dădeau naștere la ambiguități:

- a. Completarea atribuțiilor MTI prin clarificarea faptului că monitorizarea pieței de transport rutier se face în vederea adoptării măsurilor necesare **pentru remedierea** situațiilor de criză,
- b. Completarea dispozițiilor cu privire la modul de efectuare a transporturilor prin precizarea faptului că întreprinderile trebuie să respecte nu doar legislația privind perioada de conducere și perioada de repaus ci și legislația privind legislația referitoare la timpul de muncă. Totodată, trebuie precizat faptul că dispozițiile AETR se aplică, după caz, doar transporturilor efectuate în spațiul extra-comunitar,

- c. Detalierea tipurilor de calificări obligatorii pentru conducătorii auto profesioniști,
 - d. Similar se propune și pentru transporturile efectuate de transportatori români în alte state,
 - e. Introducerea noțiunii de „registru electronic național” în conformitate cu noua legislație europeană în domeniu,
3. Introducerea unei dispoziții care să reglementeze/permită reglementarea transporturilor rutiere cu mase și/sau dimensiuni depășite ținând cont de bunele practici în domeniu,
4. Introducerea unei dispoziții de înființare a unui organism pentru stabilirea costurilor de operare în transportul rutier de mărfuri pentru a se evita utilizarea tarifelor de dumping și a concurenței neloiale,
5. Introducerea registrului și a cazierului profesional pentru conducătorii auto profesioniști pentru responsabilizarea acestora, creșterea siguranței rutiere și evitarea migrației conducătorilor auto cu probleme.
6. Modificarea dispozițiilor referitoare la conducătorii auto nerezidenți prin precizarea faptului că atestatul profesional este proprietatea întreprinderii de transport și nu se eliberează conducătorului auto.
7. Eliminarea dispozițiilor din Codul penal privind cerința de bună reputație care conțineau o serie de trimeri inoperabile și preluarea definiției din regulamentul privind accesul la profesie
8. Preluarea din regulamentul privind accesul la profesie a dispozițiilor cu privire la acțiunea autorității în cazul sancționării întreprinderilor sau managerilor de transport pentru a se preveni abuzurile, precum și a dispozițiilor referitoare la declararea inaptitudinii persoanelor de exercitare a profesiei și a dispozițiilor cu privire la reabilitarea acestora și a întreprinderilor.
9. Introducerea unei dispoziții cu privire la sancționarea transportatorilor străini care săvârșesc abateri pe teritoriul României, astfel încât aceste sancțiuni să poată fi aplicate și să fie evitată discriminarea inversă (sancționarea doar a transportatorilor români).
10. Creșterea valabilității licenței de transport la 10 ani și aducerea valabilității copiilor conforme la nivelul celei a licenței de transport, precum și prevederea faptului că tarifele de eliberare trebuie să acopere doar costurile administrative,
11. Eliminarea personalizării copiei conforme cu numărul de înmatriculare al vehiculului și utilizarea modelului și a regulilor prevăzute în noile regulamente pentru acestea (ștampila și semnătura autorității competente și număr de serie) .
12. Pentru păstrarea uniformității textului, se propune același lucru și pentru certificatul de transport și copiile conforme ale acestuia la transportul în cont propriu,
13. Eliminarea termenului „oneros” și înlocuirea sa cu sintagma „contra plată” deoarece redă cu exactitate în ce condiții se efectuează transportul.
14. Introducerea organismului unic de control și a inspectorilor rutieri/de trafic pentru a evita împărțirea controlului pe mai multe autorități. Acest organism ar urma să efectueze controlul tehnic, al respectării perioadelor de conducere, perioadelor de repaus, timpului de lucru, masei și dimensiunilor etc., atât în trafic cât și la sediile întreprinderilor.

NOI REGLEMENTĂRI PRIVIND CONCEDIUL MEDICAL



Legislația sau, mai bine zis, procedurile privind concediuul medical s-au schimbat / s-au completat, astfel:

- în maxim 24 ore de la data acordării concediuului medical, salariatul trebuie să anunțe angajatorul despre:

- apariția stării de incapacitate temporară de muncă (faptul că este în concediu medical);
- datele de identificare a medicului care i-a eliberat certificatul medical (numele medicului, unitatea în care funcționează);
- când i se eliberează certificatul medical, angajatul completează o declarație pe proprie răspundere (vezi atașament)
- doar la solicitarea angajatorului, angajatul poate fi verificat în timpul concediuului medical (dacă este acasă și nu în altă parte, de către organele abilitate, la adresa pe care acesta o trece în declarația pe propria răspundere). În acest scop, medicul care a eliberat certificatul medical pune la dispoziția angajatorului (doar la solicitarea acestuia) o copie conform cu originalul a declarației făcute de către angajat.
- certificatul de concediu medical se prezintă angajatorului în original până cel târziu la data de 5 a lunii următoare celei pentru care a fost acordat concediuul.



De asemenea, vă aducem la cunoștință că, în baza Ordinul ministrului sănătății nr. 430 din 11 mai 2010 și al președintelui Casei Naționale de Asigurări de Sănătate nr. 470 din 11 mai 2010 pentru modificarea și completarea Normelor de aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 158/2005 privind concediiile și indemnizațiile de asigurări sociale de sănătate, ca stagiul minim de cotizare pentru acordarea drepturilor prevăzute la art. 2 alin. (1) lit. a) - d) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 158/2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 399/2006, este de o lună realizată în ultimele 12 luni anterioare lunii pentru care se acordă concediuul medical. Se consideră o lună de stagiul de cotizare realizat în ultimele 12 luni anterioare lunii pentru care se acordă concediuul medical situația în care sunt realizate cel puțin 22 de zile de stagiul de cotizare.

De asemenea, vă informăm că salariatul poate fi verificat dacă se află la domiciliu sau la adresa menționată în declarație, pe parcursul concediuului medical (ca urmare a modificării intervenite prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr.36/2010).

În acest sens, salariatul va semna o declarație pe propria răspundere, având următorul conținut:

DECLARAȚIE

Subsemnatul/a angajat al, cu sediul (se va specifica adresa)cetățean, născut la data de în localitatea, domiciliat în str., nr., bl., sc., et., ap., sector/județ..... posesor al, seria, nr., eliberat de, la data de, cod numeric personal

cunoscând dispozițiile articolului 292 Cod Penal cu privire la falsul în declarații, declar pe proprie răspundere următoarele:

pe perioada valabilității concediului medical seria nr., acordat în data de voi locui la adresa de reședință din:, str., nr., bl., sc., et., ap. sector/județ

Prin prezenta declar că sunt de acord cu următoarele condiții de eliberare a concediului medical:

- să anunț angajatorul/plătitorul de indemnizații de asigurări sociale de sănătate cu privire la incapacitatea temporară de muncă, precum și datele medicului care a eliberat certificatul de concediu medical, în primele 24 de ore de la obținerea acestuia, sau în situația în care apariția stării de incapacitate temporară de muncă a intervenit în zilele declarate nelucrătoare, să anunț angajatorul/plătitorul de indemnizații de asigurări sociale de sănătate în prima zi lucrătoare;
- să menționez adresa de reședință pe perioada concediului medical;
- să fiu prezent la adresa de reședință indicată pe toată perioada concediului medical cu excepția situațiilor justificate cu documente medicale pentru efectuarea de tratamente de specialitate, analize paraclinice sau alte proceduri medicale;
- pe durata valabilității concediului medical pot fi vizitat la adresa indicată, în intervalele orare 08.00-11.00;12.00-17.00 și 18.00-20.00 de persoanele abilitate, desemnate în conformitate cu legislația în vigoare, obligându-mă să mă legitimez.

În cazul nerespectării acestor condiții suportând rigorile legislației în vigoare.

OBSERVAȚIILE MEDICULUI PRESCRIPTOR	-----
---------------------------------------	-------

Paris, 19 mai 2010

NOILE DATE PRIVIND TENDINȚELE MAJORE ÎN SECTORUL DE TRANSPORT

Forumul Internațional de Transport prezintă statisticile
anuale actualizate

Criza economică globală și prăbușirea comerțului mondial în 2009, a avut un impact major asupra sectorului de transport, conform cifrelor statistice pentru 2009 publicate de Forumul Internațional de Transport (FIT), la OCDE.

Traficul mondial de containere (TEU) a scăzut cu 26% în 2009, în timp ce transportul de mărfuri aerian în tone-km a scăzut cu 10%. Datele preliminare pentru 2009 indică, de asemenea, o reducere de 23% a tonelor-km în transportul feroviar și o reducere de peste 21% a tonelor-km în transportul rutier în Uniunea Europeană. Cifrele privind transportul feroviar de mărfuri pentru Statele Unite și Rusia arată scăderi de aproape 14% și, respectiv, 12% în aceeași perioadă.

Transportul de pasageri nu a fost afectat atât de semnificativ ca și transportul de mărfuri. Totuși, transportul aerian de pasageri în țările membre IATA a scăzut cu 3,5% în 2009, la fel ca scăderea transportului feroviar de pasageri (-3,8%) în 52 de țări membre ale Forumului Internațional de Transport, conform cifrelor preliminare. Datele privind transportul de călători cu turisme private sunt mai puțin detaliate dar, în ansamblu indică un declin de mai mult de 1% în UE în 2008, pentru care există date disponibile.

Cifrele pe termen scurt indică faptul că revigorarea în transporturi a început spre sfârșitul anului 2009. De exemplu, declinul transportului feroviar de mărfuri s-a încheiat în trimestrul III al anului 2009 într-un număr de țări. Cu toate acestea, cifrele globale privind transportul feroviar de mărfuri rămâne la un nivel scăzut în comparație cu nivelurile lor dinainte de criză.

Criza economică a dus la amânarea achizițiilor de bunuri de folosință îndelungată în multe gospodării cum ar fi autoturisme, creând dificultăți serioase pentru producători. Înmatriculările noi de autoturisme private în țările membre ale FIT a scăzut cu 3,5% în 2009 față de 2008, potrivit datelor preliminare. Mai multe guverne au inclus un program de asistență pentru achiziționarea de autoturisme în cadrul programelor lor de stimulare economică. În timp ce domeniul de aplicare și condițiile programelor de stimulare a variat semnificativ, un număr de țări au înregistrat o creștere a numărului de înmatriculări noi.

În economiile mai mature din Europa de Vest, SUA și Japonia, cota investițiilor în infrastructura de transport ca pondere din PIB a continuat să scadă sub 0,8% în 2008 (1995: 1%). În Europa de Est și Centrală, accelerarea recentă puternică a volumului investițiilor în infrastructură nu a înregistrat semne de încetinire: Investiții în infrastructura de transport intern a crescut cu peste 17% în termeni reali 2007 - 2008, cu doar o creștere de 2,5% în țările din Europa de Vest.

Cifrele sunt cuprinse în două publicații importante subliniind tendințele globale de transport din 1970 și au fost lansate la Paris în baza rezultatelor cercetărilor înaintea reuniunii la vârf anuale care urma să aibă loc la Leipzig, Germania, 26-28 mai 2010.

Pentru informații suplimentare, vă rugăm să-l contactați pe Michael Kloth, Director de Comunicare, Forumul Internațional de Transport la + 33 (0) 1 45 24 95 96 sau michael.kloth@oecd.org.

Forumul Internațional de Transport este un laborator de idei strategice pentru sectorul transporturilor. În fiecare an, el reunește Miniștrii din peste 50 țări, factori de decizie politici la nivel înalt și actori din sectorul privat, societatea civilă și cercetare, pentru a le adresa problemele de transport de importanță strategică. În calitate de organizație interguvernamentală legată de OCDE, Forumul are drept obiectiv să contribuie la desemnarea orientărilor politicii transporturilor și să se asigure că aceasta contribuie la creșterea economică, protecția mediului, includerea socială și prezervarea vieții umane și a bunăstării sociale. Reuniunea Forumului Internațional de Transport 2010, care va avea loc din 26-28 mai la Leipzig, în Germania, va purta denumirea: „Transport și inovație: Deblocarea potențialului”.

Paris/Leipzig, 26 mai 2010

VIITORUL TRANSPORTULUI GLOBAL

Scenariile Forumului Internațional de Transport privind evoluția mobilității globale până în 2050

Creșterea populației, a urbanizării și veniturilor tot mai mari vor spori cererea pentru servicii de transport și va pune o presiune și mai mare asupra sistemelor de transport din întreaga lume. Aceasta este una din principalele concluzii ale *Perspectivelor privind Transportul 2010*, un raport anual publicat astăzi de Forumul Internațional de Transport la OECD. Potrivit studiului FIT, capacitatea de transport va fi puternic forțată să se extindă tot atât de rapid precum și cererea. Sistemele de transport vor fi deci solicitate să opereze mult mai eficient pe viitor.

Perspectiva privind Transportul 2010 a fost prezentat de Secretarul General FIT **Jack Short** în prima zi a reuniunii Forumului 2010 care a avut loc la Leipzig, Germania, și care reunește în fiecare an **Miniștrii și factori de decizie la nivel înalt din 52 țări membre FIT** pentru a dezbate problemele strategice privind mobilitatea globală, transportul și logistica. În acest an, Forumul, care continuă până pe 28 mai, s-a desfășurat sub denumirea: *Transport și Inovație: Deblocarea Potențialului*.

Conform lucrărilor Centrului Comun OCDE/FIT de Cercetări în Transporturi, criza actuală a avut un impact mai mare asupra schimburilor comerciale și transportului decât în recesiunile precedente. Acest lucru se reflectă asupra volumelor considerabile și prețurilor, în special în transportul de mărfuri: comerțul mondial a scăzut cu 20% și conform indicelui CPB privind volumul comerțului mondial, prețul transportului maritim de vrac, între 2007 și 2008, au fost împărțite la 8.

Deținerea și utilizarea turismelor particulare par să se plafoneze în cadrul țărilor dezvoltate. Acest lucru nu este neapărat sinonim cu saturația, dar reprezintă reflectarea exactă a **incertitudinii prețurilor ridicate ale energiei**, veniturilor mai scăzute și nesigure, și a unui **transfer către modurile mai rapide** cum ar fi transportul aerian și trenurile de mare viteză.

Transportul aerian de călători este modul de transport care crește cel mai rapid. Cercetătorii FIT se așteaptă ca volumele acestor transporturi să se tripleze până în 2050 comparativ cu 2010, previziunile fiind chiar mai prudente decât acelea ale industriei transportului aerian. Nivelurile traficului substanțial mai ridicate nu vor fi

atinse decât dacă China sau alte piețe asiatice sunt puternic liberalizate sub efectul acordurilor de tip „cer deschis”.

Creșterea transporturilor va avea un impact considerabil asupra viitoarelor emisii de CO₂. Stabilizarea emisiilor de gaz cu efect de seră ale turismelor necesită numai ea dublarea economiilor de energie: emisiile turismelor vor trebui să ajungă la 90g/km în 2050 în medie mondială.

Gestionarea cererii de transporturi poate contribui la reducerea emisiilor. Este nevoie urgentă de asemenea să se găsească soluții și la alte efecte negative legate de transporturi, cum ar fi congestia, poluarea atmosferică sau zgomotul. Experții FIT totuși nu văd gestionarea cererii ca fiind instrumentul principal pentru reducerea emisiilor: schimbările necesare nu ar fi probabil fezabile sau din punct de vedere economic posibile de atins și, în plus, inovațiile tehnologice furnizează cele mai bune modalități pentru atingerea obiectivelor în materie de schimbare climatică.

Conform cercetărilor FIT, **optimizarea măsurilor de economisire a energiei** trebuie să constituie strategia de bază pentru reducerea emisiilor de CO₂ provenind din transporturi pentru următoarele două decenii. Totuși, **baza energetică a transporturilor** trebuie să fie transformată dacă se dorește evitarea unei recrudescențe a emisiilor după 2050.

„Sprijinul politic față de un astfel de proces de lungă durată, trebuie să înceapă de acum” a declarat la Leipzig Jack Short, Secretarul General FIT. „Inovația este cheia” a adăugat Jack Short precizând, „Avem nevoie de ea în toate domeniile: pentru a beneficia cât mai mult de tehnologiile cunoscute și cele testate și pentru a deschide noi orizonturi care pot face transportul mai ecologic, mai sigur, mai accesibil și mai eficient”.

Perspectiva privind Transportul 2010 este disponibil la standul FIT de la Leipzig și on line la adresa: www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/10Outlook.pdf.

Pentru mai multe informații, vă rugăm să-l contactați pe Michael Kloth, Șeful Comunicațiilor, Forumul Internațional de Transport, + 33 (0) 1 45 24 95 96 sau la adresa de e-mail: michael.kloth@oecd.org.

Forumul Internațional de Transport este un laborator de idei strategice pentru sectorul transporturilor. În fiecare an, el reunește Miniștrii din peste 50 țări, factori de decizie politici la nivel înalt și actori din sectorul privat, societatea civilă și cercetare, pentru a le adresa problemele de transport de importanță strategică. În calitate de organizație interguvernamentală legată de OCDE, Forumul are drept obiectiv să contribuie la desemnarea orientărilor politicii transporturilor și să se asigure că aceasta contribuie la creșterea economică, protecția mediului, includerea socială și prezervarea vieții umane și a bunăstării sociale. Reuniunea Forumului Internațional de Transport 2010, care va avea loc din 26-28 mai la Leipzig, în Germania, va purta denumirea: „Transport și inovație: Deblocarea potențialului”.

▶ TRANSPORT INFO - FRANȚA

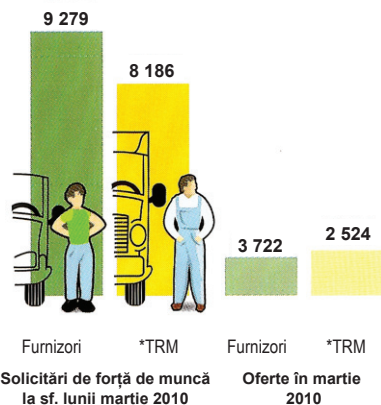
Sursa: Transport Info Hebdo, 28 mai 2010, nr. 282

Piața forței de muncă în Transporturi și Logistică

Sursa: Ministerul Muncii - Franța

>Șoferi

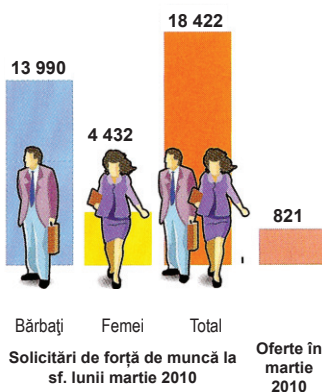
Coduri ROME N4105 și N4101



*TRM - Transport rutier de marfă

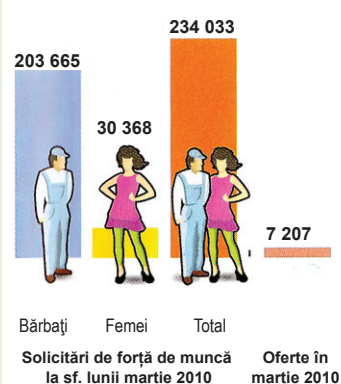
>Tehnicienii și cadre în Transport și Logistică

Coduri ROME N13



> Personal în domeniul logistică

Coduri ROME N11 și N12



Economia generală

Sursa: INSEE - Franța

PREȚUL DE CONSUM

Aprilie 2010

121,26



Indice de bază 100 în 1998

COSTUL CONSTRUCȚIEI

trimestrul 4 - 2009

1507



Indice de bază 100 în trimestrul 4 1953

CREȘTEREA PIB

trimestrul 1 - 2010

+0,1%



PRODUCȚIA INDUSTRIALĂ

Martie 2010

91,2%



Indice de bază 100 în 2005 (date CVS-CJO)

NIVEL ȘOMAJ

trimestrul 4 - 2009

9,6%



SOLICITĂRI FORȚĂ DE MUNCĂ

Martie 2010

2661300



În sensul BIT

Evoluția costului

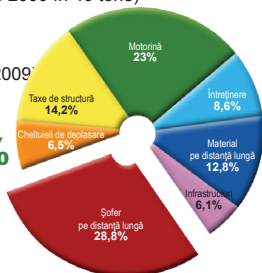
Sursa: CNR - Franța

● Transport la distanță mare

(indice de bază 100 decembrie 2000 în 40 tone)


Aprilie 2010

(raportat la martie 2009)

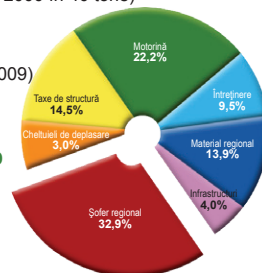
129,46 + 6,79%


● Transport regional

(indice de bază 100 decembrie 2000 în 40 tone)


Aprilie 2010

(raportat la martie 2009)

127,78 + 7,11%


Nou înființate – Desființate

Sursa: Coface SCRL - Franța

▶ Întreprinderi de transport rutier din ianuarie 2009 în februarie 2010




NOU ÎNFIINȚATE
3474 întrep.
+4.70%





DESFIIINȚATE
1722 întrep.
+23,80%


Cifre sociale

Sursa: Ministerul Transporturilor - Franța

■ Remunerații anuale convenționale 2010 ⁽¹⁾	
 Șofer distanță mare (200 ore)	25 117,56 €
Șofer distanță scurtă (169 ore)	20 193,12 €
Muncitor sedentar (151,67 ore)	17 677,87 €

■ Salarii de referință	
 Salariu minim interprofesional (la 01/01/10)	8,86 €
Nivel orar „muncitori din transportul rutier de mărfuri” (la 20/02/10)	9,43 €
Plafon lunar al securității sociale (la 01/01/10)	2 885 €



■ Cheltuieli de deplasare ⁽²⁾	
 Diurnă pentru masă (începând cu 20/02/10)	12,44 €
Diurnă numai pentru o masă (începând cu 20/02/10)	7,66 €
Diurnă specială (începând cu 20/02/10)	3,37 €
Diurnă pentru gustare (începând cu 20/02/10)	6,74 €










■ Cheltuieli de deplasare ⁽²⁾	
 1 masă + 1 cazare (începând cu 20/02/10)	39,78 €
2 mese + 1 cazare (începând cu 20/02/10)	52,22 €

⁽¹⁾ Coeficient 150 M la angajare, șoferi la distanță mare și mică. ⁽²⁾ Indemnizații majorate cu 18% în caz de deplasare în străinătate.

Costuri per vehicul

Sursa:Comitetul Național Rutier. Media în martie 2010 - Franța

Cost pe km  Cost pe zi  1 h timp de serviciu

	● Tractor semiremorcă 40 t (iunie)	0,481 €	170,62 €	22,12 €
	● Remorcher de volum mare 40 t	0,651 €	175,35 €	22,13 €
	● Tractor semiremorcă frigorifică 40 t	0,459 €	221,60 €	24,05 €
	● Tractor semiremorcă benă TIP 40 t	0,606 €	144,56 €	17,57 €
	● Tractor semiremorcă benă cerealieră 55 m ³	0,609 €	164,91 €	21,35 €
	● Camion remorcă cu platformă pentru transportat turisme 35 tone	0,544 €	192,44 €	21,60 €
	● Tractor semiremorcă șasiu port containere 40 t	0,543 €	169,66 €	20,03 €
	● Tractor semiremorcă cisternă alimentară inox 40 t	0,563 €	168,17	23,58 €
	● Tractor semiremorcă cisternă alimentară bitronconică 40 t	0,563 €	178,65 €	23,58 €

Înmatriculări de vehicule de peste 16 tone




























Sursa: ACEA - Franța

► În Europa de Vest

Țara

Înmatriculări în martie 2010

Evoluția în scădere anuală

	Germania	4 144 unități	-5%		
	Belgia	525 unități	-26%		
	Spania	737 unități	+6,7%		
	Franța	2 112 unități	-30,5%		
	Italia	1 023 unități	-9,3%		
	Luxemburg	77 unități	-42,5%		
	Olanda	803 unități	-34,7%		
	Marea Britanie	2 058 unități	-6,5%		
	Uniunea europeană	14 087 unități	-15,9%		

Mașini de ocazie

Sursa: l'Argus de l'Automobile - Franța

Utilitare ușoare

	2007	2005	2003
Renault Master	13 500 € T35 L3H2 dCi120 Cft	8 650 € T35 L3H2 dCi120	5 100 € T35 L3H2 2.2dCi
Iveco Daily	13 800 € 35S 12V12	9 250 € 35C 12V12	5 450 € 35C 11V12
Fiat Ducato	14 100 € 3.3 LH2 Mjt120	7 650 € Maxi L2B 2.3 JTD	4 900 € Maxi L2B 2.8JTD
Citroen Jumper	13 500 € 35 L3H2 Hdi 120 Cft	8 100 € 35LH 2.8Hdi	5 300 € 35LH 2.8Hdi
Mercedes Sprinter	15 100 € 311 43S 3t5	10 100 € 316 40S 3t5	6 050 € 311 35S 3t5
Peugeot Boxer	13 500 € 335 L3H2 Hdi 120	7 600 € 350LH 2.2 HDI	5 400 € 350LH 2.8Hdi
Ford Transit	14 100 € 350L TDCi140	7 900 € 350L TD115	5 100 € 350L 7D125

Tractoare rutiere

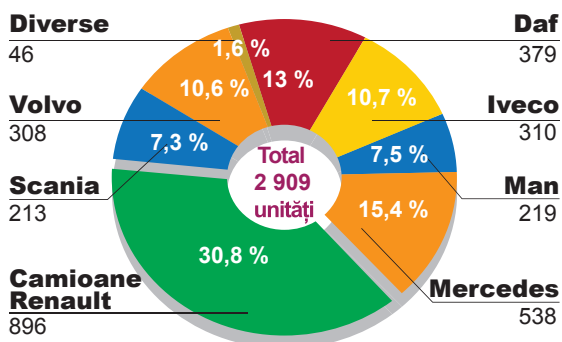
Daf	36 400 € XF 105.410 Space Cab	21 600 € XF 95.430 Space Cab	11 480 € 95XF 430 Space Cab
Iveco	34 900 € Stralis AT440S45 TP	20 500 € Stralis AT440S43 TP	10 890 € Stralis AT440S43 TP
Man	33 600 € TGA 18.440 LX	20 600 € TGA 18.410 FLS-LX	10 940 € TGA 18.410 FLS-LX
Mercedes	35 000 € Actros 1841 LS 36 E	17 970 € Actros 1836 LS 36 E	11 330 € Actros 1843 LS 36 E
Camioane Renault	38 500 € Magnum 460.19 T	20 050 € Magnum 400.19 T	10 600 € Magnum 400.19 T
Scania	37 100 € R420 LA Highline	21 600 € R420 LA Highline	11 930 € R124 LA 420 Topline
Volvo	34 400 € FH 400 Euro 4	21 600 € FH 440 Globetrotter	10 930 € FH12.420

Piața vehiculelor industriale

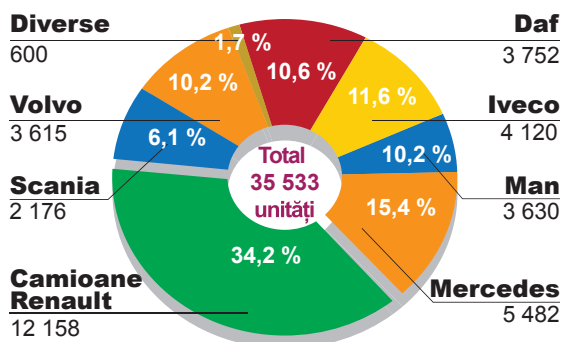
Sursa: CCFA - Franța

Înmatriculări și segmente ale pieții constructorilor în Franța (peste 5 tone)

► Aprilie 2010



► 2009 (pe 12 luni)



4-6 noiembrie 2010, Turcia:

Târgul de Logistică în Transporturi - LOGITRANS

Cu intenția de a recupera pierderile și a crea noi comunicații, Eko Fair Company organizează al 4-lea Târg de Logistică în Transporturi – LOGITRANS, care reunește într-un singur loc producători, vânzători și furnizori de servicii din industriile de vârf din Turcia și Europa din domeniul transportului, logisticii și vehiculelor comerciale.

Expoziția va avea loc în perioada 4-6 noiembrie 2010 la Expo Center Istanbul.

Jucând un rol și mai important în economiile globale cu fiecare an, Turcia înregistrează succese din activitatea sa de comerț exterior. Astfel venituri de peste 240 miliarde dolari SUA din exporturi și importuri pe 2009, întăresc cadrul mediului de afaceri către o piață globală în 2010. Totuși, criza economică mondială recentă aproape a ruinat afacerile chiar și celor mai puternici actori din lumea întreagă.

Luând în considerare că 125 miliarde 609 milioane 519 mii 322 dolari SUA reprezintă valoarea transportului la import și 92 miliarde 116 milioane 82 mii 842 dolari SUA valoarea transportului la export au fost operate din/către Turcia în 2009, este clar că piața transportului și logistica din Turcia continuă să crească rapid. Cu acest tablou importanța alianțelor și parteneriatelor la nivel național și internațional a devenit mai critică. Târgurile reprezintă platforma cea mai corespunzătoare pentru începerea cooperării și parteneriatelor.

Suntem convinși că participarea dumneavoastră ar fi foarte utilă și vă dorim succes în dezvoltarea de noi alianțe și parteneriate.

Târgul de Logistică în Transporturi Logitrans va fi organizat în perioada 4-6 noiembrie 2010 la Istanbul / Turcia.

În vederea expunerii la târg sau obținerii unei invitații, puteți vizita site-ul: www.logitrans.com.tr sau să ne contactați pentru mai multe informații.

Cine mai expune la Târg?

- Operatori de logistică
- Manageri din lanțul de aprovizionare
- Transportatori de marfă rutieri, feroviari, maritimi și aerieni, precum și agenții
- Transportatori intermodali și combinat
- Proprietari de nave
- Autorități portuare
- Manageri și producători containere
- Echipamente și sisteme depozite
- Mașinării și echipamente de ridicat în vederea înmagazinării
- Vehicule comerciale, piese de schimb și accesorii
- Sisteme de automatizare și software
- Sisteme de urmărire a autovehiculelor și managementului parcului auto
- Instituții de asigurare și finanțare
- Instituții de management al riscului

EKO Fair Co. Ltd.

Tel : +90 212 266 91 58

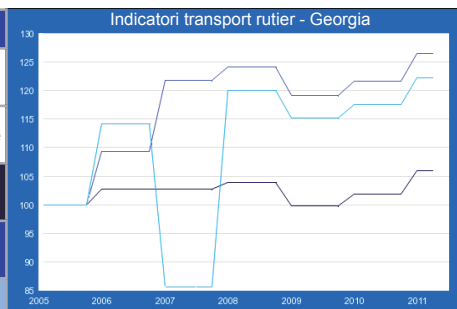
Fax: +90 212 266 91 63

e-mail: altinay@ekofuar.com.tr

Indici IRU

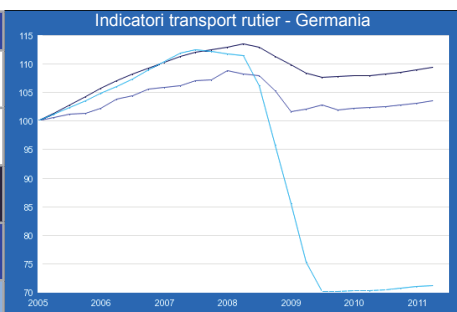
Indicatori Transport Rutier pentru: GEORGIA

	Bază		Prevedere			
	2005 – Trim. 1		2010 – Trim. 2		2011 - Trim. 2	
Index	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	26,8	101,8	27,3	105,9	28,4
PIB (\$ Miliard)	100,0	14,5	121,6	17,6	126,5	18,3
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100,0	2831	117,55	3328	122,25	3461



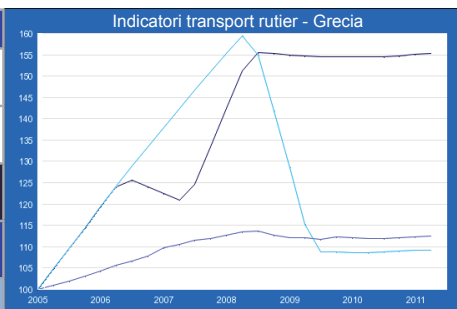
Indicatori Transport Rutier pentru: GERMANIA

	Bază		Prevedere			
	2005 – Trim. 1		2010 – Trim. 2		2011 - Trim. 2	
Index	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	676,9	108	731	109,4	740,7
PIB (\$ Miliard)	100,0	585,6	102,4	599,5	103,6	606,8
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100,0	23718	70,3	16674	71,23	16895



Indicatori Transport Rutier pentru: GRECIA

	Bază		Prevedere			
	2005 – Trim. 1		2010 – Trim. 2		2011 - Trim. 2	
Index	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	100,9	154,5	155,9	155,3	156,8
PIB (\$ Miliard)	100,0	55,8	112	62,5	112,6	62,8
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100,0	432	108,66	469	109,28	472



Sursa: IRU

Autostradă Rulantă >> RoLa << Szeged-Wels v.v. Noul Sistem Dublu Rabat 2010 (DRS-2)

(valabil 01.04.2010-30.06.2010)

Proiectul „Ro-Mo-Net” face parte din sistemul rabat DNS pe care l-am dezvoltat. Mandatarul cu noul proiect DRS-2, economisește chiar și până la 120 de euro pe un transport din oferta de prețuri Ro-La.

Mărimea avantajului depinde în primul rând de numărul camioanelor transportate lunar, pe deoparte, iar pe cealaltă parte depinde și de creșterea efectuată în comparație cu aceeași perioadă a anului precedent.

Cantitate pe RABAT			Creșterea RABAT	
Transport RoLa/pe luna		rabat/transport	Procentul creșterii	rabat/transport/
De la	500	60 €	De la +300%	60 €
De la	300	50 €	De la +200%	50 €
De la	200	40 €	De la +150%	40 €
De la	100	30 €	De la +100%	30 €
De la	50	20 €	De la +50%	20 €
De la	30	15 €	De la +25%	15 €
De la	20	10 €	De la +10%	10 €
De la	10	5 €	De la +5%	5 €

Condițiile de folosire:

- **Transport minim de 10 ROLA.**
- Să fie înregistrată la SDR.
- Cantitățile transportate lunar precum și creșterile, în comparație cu aceeași perioadă a anului precedent sunt constatate și calculate la fiecare firmă de transporturi (identificate după UID sau după taxa oficială) și se bazează pe documentele statistice de la Hungarokombi. Sunt calculate numai exclusiv transportul efectuat între Szeged -Wells și retur.
- Totalul disconturilor se calculează prin însumarea **CANTITĂȚII REDUCERILOR** transportate lunar și **CREȘTEREA RABATULUI**. (Tabelul1+Tabelul2).
- Consumatorii care au conturi curente acelora, calcularea rabatului se va face în luna următoare prin debitare.
- Consumatorilor care nu au conturi curente, lunar primesc bonuri, (voucher, 100€) care se pot folosi timp de 6 luni în trenurile ROLA Szeged-Wels/Wels-Szeged. Validitatea bonului nu se poate prelungi.
- Bonul nu este negociabil, numai documentul original este acceptat de către agenție - fără faxuri, copii sau orice lucru de acest fel. Se poate folosi un singur voucher la o destinație.
- Sistemul Dublu Rabat (DRS-2) începe retroactiv pe toată luna, de când am primit formularul de înregistrare și este valid până în data de **30. 06. 2010.*****

*** Rezervat tariful invariante și condițiilor de piață, modificărilor și erorilor. Procedurile legale sunt excluse.

Registrație Vă rugăm printați, completați, semnați, stampilați și trimiteți la Hungarokombi la nr. de **Fax: +36 1 2240575** ori prin **e-mail: rola@hungarokombi.hu**

Ne-ar face plăcere să participăm la Sistemul Dublu Rabat (-2- 2010 (DRS-2)) și acceptăm condițiile. Vă rugăm să ne înregistrați ca și participanți cu datele următoare:

Numele companiei:

Resedință:

UID/ Nr. de taxă oficială:

Data și locul: 2010,

Semnătura oficială și stampila:

Acceptat de către Hungarokombi Data:

Semnătura și stampila:

DRS-2

ROLA Szeged-Wels și retur

Noul System Dublu Rabat 2010

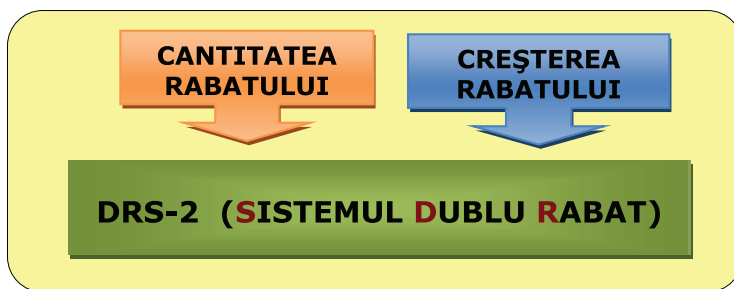
(valabil: 01.04.2010-30.06.2010)

Cu bucurie vă aducem la cunoștință, mandatarilor, că am reinnoit discounturile. Noul sistem DRS-2 face posibil ca firmele de transport pe trenurile ROLA Szeged-Wells să beneficieze acum și de mai multe avantaje.

În noul sistem DRS-2 creșterea discountului se efectuează gradat în 8 tranșe și oferă mai multe posibilități: chiar și la o creștere de 5% puteți beneficia de avantaje. Se poate ajunge și la un discount chiar de 60+60 de euro. **Datorită noului sistem DRS-2 cheltuielile ROLA, față de cheltuielile obișnuite pot scădea până la 120 de euro pe transport.**

DRS-2-ul se aplica împreună cu avantajele obișnuite, cu avantajele retururilor (50 euro/pe direcție) și cu bonusul oferit partenerilor fideli (5 euro/pe transport)!

Faceți economii chiar și până la 120 de euro pe transport!



Cu tabelul **DRS-2** de mai sus puteți calcula cu ușurință, discountul de care veți beneficia. **Calculatorul DRS-2** se poate accesa și pe pagina noastră de internet: www.hungarokombi.hu

Vă rugăm ca la efectuarea calculelor ROLA să fie luat în considerare noul sistem rabat **DRS-2**. Înregistrați-vă în sistemul nostru, ca să beneficiați cât mai repede de avantajele noastre.

Ne bucurăm că ați solicitat firma noastră și vă dorim cât mai multe călătorii ROLA între Szeged –Wells.

Mai multe informații găsiți la S.C.Hungarokombi.

La www.hungarokombi.hu sau prin e-mail: rola@hungarokombi.hu

Tel: +36 1 2240570 Fax: +36 1 2240575

RoLa: Relaxed & Recharged

ROLA & RELAXARE

COMFORT+

DRAGI CLIENȚI!

Vă informăm cu drag despre noutățile din luna mai 2010 care sunt la ROLA Szeged-Wels și retur în legătură cu așteptarea șoferului d-voastră.

+1 Însoțire cu vagoane de dormit

Pentru a călători cât mai confortabil în trenul ROLA Szeged-Wels și retur veți fi acompaniați de către colegii de la E-Expres Ungaria, autorizați de către ÖKOMBI și HUNGAROKOMBI. Echipajul are grijă de confortul șoferilor pe durata întregă a călătoriei și prin organizarea curățeniei în vagoane.

+2 Serviciul la bord

Serviciul la bord va fi ca o ofertă suplimentară. Echipajul vă va oferi mâncare și băutură la un preț favorabil.

Vă dorim călătorie plăcută!

Reducerea accidentelor rutiere nu este un accident... ci un obiectiv continuu

IRU agreează evoluțiile pozitive privind siguranța rutieră care tocmai au fost comunicate de Forumul Internațional de Transport și confirmă că siguranța rutieră va rămâne o prioritate de vârf pentru industria transportului rutier comercial.

Geneva – Urmare publicării ultimelor cifre privind siguranța rutieră, care indică o descreștere de aproape 10% în accidentele mortale rutiere în 2009 în 52 țări membre ale Forumului Internațional de Transport, IRU subliniază că fiecare accident reprezintă deja prea mult. De aceea, în pofida acestor cifre pozitive, IRU va continua eforturile depuse de industria transportului rutier comercial de a îmbunătăți siguranța rutieră.

Președintele IRU, Janusz Lacny, a spus: "Industria transportului rutier este hotărâtă să îmbunătățească siguranța rutieră și să evite suferințele umane cauzate de accidente și astfel consideră că prevenirea accidentelor reprezintă o prioritate pentru IRU membrii săi și fiecare operator de transport rutier."

"Așa după cum confirmă informațiile FIT, au fost realizate progrese, dar mai sunt multe de făcut. De aceea, IRU a luat de curând hotărârea să aloce sume foarte importante pentru a îmbunătăți și mai mult siguranța rutieră, cu condiția ca acest important angajament să fie susținut de parteneri credibili sau de comunitatea internațională de donatori pentru ca împreună să realizăm acest obiectiv cheie al IRU", a continuat Dl. Lacny.

În această privință, Responsabilul IRU cu Dezvoltarea Durabilă, Jens Hügel, a confirmat: "Adunarea Generală IRU a adoptat recent o Rezoluție, pentru a sprijini pe deplin Decada Acțiunii pentru Siguranța Rutieră a ONU, care subliniază că obiectivul privind siguranța rutieră al IRU poate fi realizat în continuare prin:

- Identificarea cauzelor principale ale accidentelor în care sunt implicate vehiculele comerciale de transport prin sprijinirea studiilor privind cauzalitatea accidentelor, care urmărește metodologia științifică, recunoscută pe larg și servind drept referință pe plan internațional, elaborată de Studiul European privind Cauzele Accidentelor Camioanelor care contribuie la întărirea siguranței rutiere având ca obiectiv real principalele cauze ale accidentelor;
- Susținând în mod efectiv normele și programele armonizate și recunoscute pe plan internațional pentru instruirea profesională a transportatorilor rutieri, care au fost elaborate de Academia IRU. Eroarea umană fiind cauza la aproape 85% din accidente, instruirea este deci modalitatea cea mai eficientă de reducere și mai mult a numărului accidentelor rutiere având ca obiectiv cauza lor principală;
- Introducerea sistemelor de siguranță active și pasive eficiente care și-au dovedit eficacitatea, cum ar fi sistemul de detecție de derivă de la traiectorie, sistemul avansat de frânare de urgență și programul de stabilitate electronică.

* * *

Citește [Rezoluția IRU privind Decada ONU a Acțiunii pentru Siguranța Rutieră](#)
Vezi rezumatul [Studiului european privind Cauzele Accidentelor de Camioane \(ETAC\)](#)

Contact presă: Juliette Ebélé, +41 22 918 27 07, press@iru.org

VIALTIS RIDICĂ BARIERELE AUTOSTRĂZILOR DIN EUROPA !

**3 LUNI
GRATUIT
LA TOATE
DISPOZITIVELE
& CARDURILE
DE TRANZIT!**



Descoperiți o ofertă specială :

- Taxele de activare cont/contract = 0€
- Obținere dispozitiv/card = 0€
- Taxe de administrare Vialtis = 0€
- Închiriere dispozitiv = 0€
- Livrare standard gratuită prin poștă

Pentru :

- dispozitivele interoperabile Roadbox Franța / Spania (Tis-PL)
- Viacard Italia
- dispozitivul Telepass Italia
- Toll Collect Germania
- Go-box Austria
- card tunel Fréjus Mont-Blanc

Comandând la noi, beneficiați de :

- discount maxim acordat în Italia
- contact unic pentru dispozitivele/cardurile dvs. pentru 5 țări
- facturare la valoare netă pentru Roadbox & Go-box (Franța & Austria)

Vă rugăm să nu uitați că această ofertă este limitată și este valabilă numai pentru abonamente noi.

**Pentru a beneficia de această
ofertă*, contactați-ne acum**

precizând codul special
" 3 luni gratuit "
la nr. de telefon
+40 31 425 28 06
sau la adresa
romania@vialtis.com

* Se pot aplica anumite condiții. Această ofertă este valabilă până la data de 31 octombrie 2010.


Vă rugăm să introduceți datele de contact ale companiei/sucursalei dvs.

În calitate de expert independent în servicii rutiere, activitatea desfășurată de compania Vialtis gravitează în jurul a șapte domenii de competență: optimizare combustibil, recuperarea TVA-ului extern, gestionarea rambursării taxei pentru combustibil, gestionarea taxelor de drum și de tranzit, rezervări feribot și tren, finanțare și card de servicii RoadPass.

Contact:

VIALTIS ROMANIA

Bd. Iuliu Maniu 7, sector 6, București
Tel. 031.425.28.06, Fax: 021.315.68.85
romania@vialtis.com, www.vialtis.com



Dacă doriți să fiți contactat de un consultant de vânzări VIALTIS, vă rugăm să completați datele de mai jos și să le trimiteți la :

- numărul de fax : +40 21 315 68 85, sau
- scanate la adresa de mail: romania@vialtis.com

Societatea: _____

Adresa de corespondență: _____

Persoană de contact: _____ ; Funcția: _____

Tel : _____ ; Mobil: _____ ; Fax: _____

E-mail : _____

- Sunt membru UNTRR

Doresc să primesc mai multe informații despre următoarele servicii VIALTIS:

- Recuperarea TVA-ului extern; Finanțarea TVA-ului extern
- Dispozitive de plată a autostrăzilor (FRANTA+SPANIA, AUSTRIA, ITALIA, GERMANIA, TUNEL FREJUS – MONT-BLANC)
- Rezervări Feribot + Ecobonus (ITALIA)
- Recuperarea Taxei Diesel (SLOVENIA, FRANTA, SPANIA, ITALIA, BELGIA)
- Facturare Netă (Franta, Austria)
- Programul de Optimizare Combustibil

**U.N.T.R.R.
TOURS****Travel More. Pay Less**021 335 13 00
0720 999 222

office@u-tours.ro

Sejur in EGIPT – HURGHADA (Charter)

Cluj –Hurghada – Cluj si Bucuresti – Hurghada - Bucuresti

Hotel Loc in camera DBL /in EUR 7 nopti	Hotel	Masa	8,15 Iun Din Cluj si Bucuresti	22,29 Iun 6 Iul Din Cluj si Bucuresti	13 Iul Din Cluj si Bucuresti	20,27 Iul Din Cluj si Bucuresti
Hilton Long Beach Tarif 1. copil 2-7 ani : Tarif 2. copil 7-12 ani: www.mtsegypt.travel	5*	AI	399 199+taxe -30%+taxe	399 199+taxe -30%+taxe	419 199+taxe -30%+taxe	439 199+taxe -30%+taxe
Panorama Bungalows Tarif 1. copil 2-15 ani: Tarif 2. copil 2-12 ani www.panoramabungalows.com	4*	AI	399 219+taxe -30%+taxe	399 219+taxe -30%+taxe	399 219+taxe -30%+taxe	419 219+taxe -30%+taxe
Palm Beach Confirmare pe loc!!!			419	439	439	469
Tarif 1. copil 2-13 ani: Tarif 2. copil 2-6 ani Tarif 2. copil 6-13 ani www.palmbeach-hurghada.com	4*	AI	219+taxe 219+taxe -30%+taxe	219+taxe 219+taxe -30%+taxe	219+taxe 219+taxe -30%+taxe	219+taxe 219+taxe -30%+taxe
Hilton Resort Tarif 1. copil 2-7 ani: Tarif 2. copil 7-12 ani: www.mtsegypt.travel	5*	DP	419 199+taxe -30%+taxe	459 199+taxe -30%+taxe	459 199+taxe -30%+taxe	479 199+taxe -30%+taxe
The Three Corners Sunny Beach Confirmare pe loc!!!			429	429	429	479
Tarif 1. copil 2-14 ani: Tarif 1 si al 2-lea copil(numai in cam.familiala) www.threecorners.com	5*	AI	219+taxe 219+taxe	219+taxe 219+taxe	219+taxe 219+taxe	219+taxe 219+taxe
Sol Y Mar Club Makadi Tarif 1. copil 2-12 ani www.jaz.travel	4*	AI	449 -30%+taxe	459 -30%+taxe	469 -30%+taxe	529 -30%+taxe
Iberotel Makadi Club Oasis&Family Tarif 1. copil 2-12 ani: Tarif 2. copil 3-12 ani www.jaz.travel	4*	AI	449 199+taxe -30%+taxe	449 199+taxe -30%+taxe	449 199+taxe -30%+taxe	469 199+taxe -30%+taxe
Pyramisa Blue Lagoon Tarif 1. copil 2-14 ani: Tarif al 2-lea copil 2 – 6 ani Red. al 2-lea copil 6 – 14 ani www.pyramisaegypt.com	5*	AI	449 219+taxe 219+taxe -30%+taxe	479 219+taxe 219+taxe -30%+taxe	479 219+taxe 219+taxe -30%+taxe	479 219+taxe 219+taxe -30%+taxe
LTI Pyramisa Beach Resorts Confirmare pe loc!!!			479 579	499 599	499 599	569 669
Sahl Hasheesh Tarif 1. copil 2-14 ani: Tarif 2. copil 2-6 ani: Tarif 2. copil 6-14 ani www.pyramisaegypt.com	5*	AI UAI	219+taxe 219+taxe -30%+taxe	219+taxe 219+taxe -30%+taxe	219+taxe 219+taxe -30%+taxe	219+taxe 219+taxe -30%+taxe
DINO CLUB Iberotel Aquamarine Confirmare pe loc!!!			479	499	499	529
Tarif 1. copil 2-13 : Tarif 2. copil 2-13 ani: Supl. Camera familiala superior/pers. (2 adulti + 2 copii) www.jaz.travel	5*	AI	219+taxe -30%+taxe 110	219+taxe -30%+taxe 110	219+taxe -30%+taxe 110	219+taxe -30%+taxe 110

Reduceri: Copil 0-2 ani: gratuit! (se achita doar taxa de viza). Primul copil conform oferta, al doilea copil (unde este posibil) conform oferta. Reducerile pentru copii sunt valabile daca sunt cazati cu 2 adulti in camera!

Tariful include: - bilet de avion, transferuri , cazare si masa conform ofertei, asistenta si ghid de turism in l-ba romana

Tariful nu include: Taxa de aeroport: 85 Euro/pers, taxa de viza 15 Eur/pers, taxa de rezervare: 5 Eur/pers., taxa service 22 eur/pers, asigurarea medicala: optionala, Asig. storno optionala dar recomandata: 1,5% din tariful total.

AȘTEPTĂM REZERVĂRILE DUMNEAVOASTRĂ!

În fiecare zi 1800 de roți se învârt pe șoselele Europei,
În fiecare săptămână 3.000 de tone de marfă sunt livrate la beneficiari,
În fiecare lună un motor de camion este pornit 25 de zile,
În fiecare an camioanele noastre înconjoară de 342 de ori Pământul,
În fiecare moment echipa noastră știe că și
Dumneavoastră faceți parte din succesul acesta!

CALITATE ȘI CERTIFICĂRI

Certificat ISO 9001:2000,
obținut pe 30.10.2007.
Autorizație pentru
Programul de Perfecționare,
ocupafia Șofer Autocamion/
Mașina de Mare Tonaaj



COM DIVERS AUTO RO SA



SERVICII

TRANSPORT internațional în UE (Italia, Franța, Slovenia, Cehia, Polonia, Slovacia, Austria), cât și Bulgaria/Turcia
SERVICIU autorizat pentru camioane DAF, Iveco, Mercedes-Benz, semiremorci Krone, punți BPW și SAF.
Verificări tehnice, servicii automate de vulcanizare, spălare, echilibrare roți
VÂNZARI PIESE DE SCHIMB și accesorii pentru autovehicule de mare tonaaj
LOGISTICĂ - În curând, depozit pentru servicii logistice complexe

COM DIVERS AUTO RO SA

Str. SERELOR , nr. 41, BASCOV, cod 117045, Jud. ARGEȘ

Tel: +4 0248.211.271, Fax : +4 0248.270.180

e-mail: office@comdivers.ro, www.comdivers.ro

EU-TRANSPORTA a debutat la Rucăr

UNTRR a organizat între 17-20 iunie, cu sprijinul UNTRR-Tours, Scania, Bridgestone și Mastermind Communications seminarul EU-TRANSPORTA 2010 la Aqvila Club din Rucăr, Argeș. Seminarul s-a adresat jurnaliștilor din presă centrală și locală, incluzând atât reprezentanți ai publicațiilor de specialitate cât și cele mai importante mass-media din punct de vedere al tirajului. EU-TRANSPORTA este o școală pentru jurnaliștii din domeniul economic și cei specializați pe transporturi și infrastructură, derulându-se sub forma unor expuneri interactive și dezbateri pe diferite subiecte legate de tema transporturilor.

Ediția de anul acesta a reunit 26 de jurnaliști din mass-media centrale de prestigiu precum Capital, Ziarul Financiar, Radio România Actualități și Radio Europa FM, agențiile de presă Agerpress, Mediafax și NewsIn, televiziunea Antena 1, cotidianul Nine O'Clock și nu în ultimul rând publicațiile de specialitate Tir Magazin, Cargo Magazin, Ziaua Cargo și RB Transport, pentru a numi doar câteva dintre ele.

Cei 12 lectori din țară și din străinătate au expus diferite puncte de vedere cu privire la modul în care criza afectează sectorul transporturilor și la măsurile pe care UNTRR, agențiile de stat sau organismele europene le preconizează pentru a depăși recesiunea economică.



Mesajele principale transmise de reprezentanții UNTRR de-a lungul celor 3 zile s-au referit la necesitatea unității în reprezentarea intereselor transportatorilor, la argumentarea necesității costurilor de referință în transporturi, la necesitatea controlului unic pentru a nu întârzia transportatorii, la eforturile depuse de Uniune pentru inițierea sau modificarea unor acte normative prin colaborarea cu Ministerul și organismele europene și nu în ultimul rând la dezvoltarea pieței de logistică din România.

Președintele UNTRR Constantin Isac a insistat asupra nevoii de unitate a vocilor transportatorilor și a unor reglementări mai bune ale sectorului la care să contribuie transportatorii înșiși prin UNTRR. Referindu-se la subiectul cheie al prețului scăzut pe kilometru la transporturile rutiere de mărfuri în România, dat de eludarea taxelor și



Constantin Isac - Președinte UNTRR

salariile mici pentru personal, Președintele Constantin Isac a declarat: "Pentru o înțelegere exactă a cifrelor și tarifelor de pe kilometru, comparativ cu Franța, trebuie să spun că la un tarif de 0,6 euro pe kilometru în România se ajunge prin eludarea taxelor și plata unor salarii la nivel scăzut pentru angajați. Dacă ar fi și în România un tarif de 1,2 euro pe kilometru, ca în Franța, și ar fi respectată legea, am vedea și la noi o dezvoltare rapidă a sectorului de transporturi", a spus Isac.

Președintelui UNTRR i s-a alăturat **Michel Hirou, fost Președinte în cadrul Comitetului Național Rutier Francez** care a comparat tarifele practicate de transportatorii europeni de mărfuri. și a argumentat de ce un astfel de sistem este benefic atât pentru transportatori

cât și pentru piață. Hirou a spus că nu poate face o comparație a balanței transporturilor rutiere de mărfuri România - Franța, deoarece "cifrele sunt ne semnificative pentru România, undeva la nivelul de 1 - 2 la sută în total schimburi comerciale". Membrul francez al CNR a arătat că volumul total al transporturilor rutiere de mărfuri în Franța este de peste 45 miliarde euro anual (cifre la nivelul anului 2007), în timp ce în România, pe tipuri de transporturi rutiere, inclusiv de persoane, totalul afacerilor la nivelul anului 2007 nu depășea 206,7 milioane euro, potrivit datelor UNTRR.

Vorbind despre efectele crizei, **Secretarul General Radu Dinescu** a declarat că, după ce în prima jumătate a acestui an piața transportului rutier din România s-a menținut la o valoare constantă, nivelul acesteia se va reduce cu 15% în următoarele 6 luni ale lui 2010 ca urmare a introducerii măsurilor de austeritate. „Impactul psihologic al introducerii măsurilor de austeritate se va manifesta printr-o cădere și mai accentuată a consumului, iar aceasta se va repercuta și asupra transportatorilor rutieri de persoane și mărfuri. Șansa ar fi relansarea economică din vest”, a precizat secretarul general al UNTRR.



Michel Hirou, fost Președinte în cadrul Comitetului Național Rutier Francez



Secretarul General Radu Dinescu

Membră a Parlamentului European, Silvia Adriana Țicău a susținut o prezentare pe tema actelor normative aflate în pregătirea acestui organism și efectele pe care le vor avea pe piața europeană în general și a României în particular. Parlamentarul a vorbit despre Directiva pentru facilitarea urmării transfrontaliere a abaterilor privind



siguranța rutieră, despre amendamentele aduse la Directiva 1999/62/EC privind taxarea vehiculelor grele pentru utilizarea anumitor infrastructuri și a prezentat liniile directoare comunitare pentru dezvoltarea rețelei de transport trans-european. În încheiere doamna Țicău s-a referit la oportunitățile de finanțare pentru sectorul transporturilor și infrastructurii prin programul european TEN-T 2010.

Deși domnul Dinescu vorbea despre faptul că în prima jumătate a acestui an indicii pieței transportului rutier s-au menținut la o valoare constantă, după căderea cu 30% în 2009, constatăm că numărul licențelor de transport acordate de Autoritatea Rutieră Română (ARR) au continuat tendința descrescătoare de anul trecut, fapt care subliniază reducerea activității transportatorilor rutieri. Potrivit datelor prezentate de **Florian Coman, director general adjunct ARR** în prima jumătate a acestui an, 24 864 companii și-au scos licențe de marfă, în scădere cu aproximativ 7% față

de 26 523 în 2008, în timp ce pe segmentul transporturilor de persoane, numărul licențelor emise de ARR a scăzut cu 11% la 3990, față de 4489 în perioada similară din 2008. În pofida situației economice dificile numai licențele de transport pe cont propriu au înregistrat o ușoară ascensiune, de la 1852 în 2008 la 2052 în prima jumătate a lui 2010. Creșterea activității transportatorilor pe cont propriu, explică Florian Coman, „se regăsește oarecum în transportul de marfă și persoane deoarece persoanele care și-au luat acest tip de licență efectuează și transport pe bani ca să-și mai scoată din costurile de întreținere sau din taxele și impozitele pe care le plătesc”.

Situația dificilă în care se află operatorii de transport rutier a dus la reducerea drastică a investițiilor în parcul auto, ponderea noilor vehicule achiziționate de către aceștia reducându-se drastic, în 2009 și 2010. Potrivit datelor ARR, doar un procent din autovehiculele deținute de operatorii de transport marfă sunt fabricate în anul 2009,



în timp ce 28% din parcul auto, pe acest segment, depășește vârsta de 10 ani.

Dacă pe segmentul transporturilor de persoane investițiile în parcul auto sunt mai dinamice, ponderea autovehiculelor care depășesc 10 ani este de aproximativ 50%. Astfel, 2% din volumul parcului auto destinat transportului de persoane este alcătuit din

autovehicule fabricate în anul 2010, în timp ce 16% și 31% dintre acestea sunt produse în 2008, respectiv 2009.

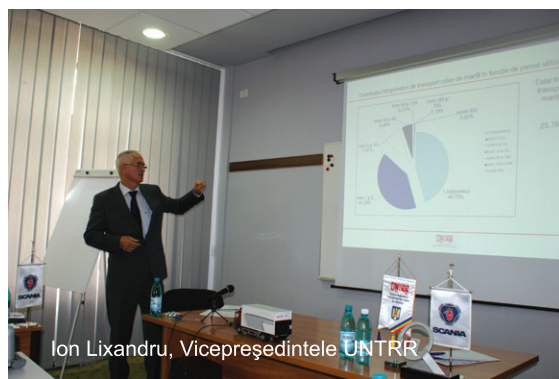
În condițiile în care ritmul investițiilor în flota auto a scăzut pe fondul crizei, Florian Coman, director general adjunct ARR, a avertizat asupra creșterii mediei de vârstă a parcului auto, din România, în următorii 2-3 ani, ceea ce va pune în pericol siguranța rutieră. Totodată Coman se declară îngrijorat de faptul că peste 32% din volumul autovehiculelor de transport persoane depășește vârsta de 15 ani.

Îmbătrânirea parcului auto și implicit investițiile ulterioare ale transportatorilor în menținerea flotei, poate fi evitată, au declarat specialiștii prezenți la seminar, prin achiziționarea flotei în leasing operațional, în detrimentul altor forme de deținere. Însă, în România pare dificil de urmat această soluție în condițiile în care peste 65% din flotă este în proprietatea transportatorilor. Dacă în 2008 pe segmentul transportului de marfă 63% din flotă era deținută de companiile transportatoare, în 2010 această cifră se ridică la 66%, înregistrându-se, totodată, o scădere a ponderii de autovehicule contractate în leasing de la 26% în 2008, la 22% în 2010.

„Nu este o soluție salvatoare să fii proprietar de camioane din cauza uzurii care intervine chiar și atunci când acesta stă”, a precizat **Ion Lixandru, Vicepreședintele UNTRR**, referindu-se la flota transportatorilor de mărfuri. „Devenind proprietari ai parcului auto ne supunem unor cheltuieli destul de mari pentru întreținerea sa ca să constatăm că în câțiva ani că valoarea autovehiculelor scade considerabil, acestea se învechesc, scăzând totodată și siguranța rutieră.” Prezentarea foarte vie a Vicepreședintelui Ion Lixandru a inclus apoi referiri la modul în care s-a dezvoltat piața de servicii logistice din România și la necesitatea existenței

unei infrastructuri rutiere mai bune, cuplată cu ieșirea din recesiune, pentru ca această dezvoltare să continue.

În pofida pronosticurilor nefavorabile, noua lege a transporturilor vine în întâmpinarea transportatorilor rutieri de marfă și persoane prin înființarea, din 2011, a unei singure instituții de control în trafic. Necesitatea creării unei astfel de structuri, a afirmat Florian Coman vine din faptul că “transportatorii sunt nemulțumiți că sunt oprii de mai multe ori. În momentul în care vom înființa un organism unic de control, șoferii vor fi oprii o singură dată pentru că informațiile despre control vor circula online. Probabil vom transforma Inspectoratul



Rutier care este în subordinea ARR și vom face o direcție pentru acest lucru”.

În altă ordine de idei, **Directorul Direcției Transport Rutier din MTI, Sorin Sîrbu**, a declarat în cadrul seminarului că până în 2015 “teoretic ar trebui să fie terminate lucrările la autostrăzile: București-Cernavodă, Arad-Timișoara, Timișoara-Deva, Lugoj-Deva”, ceea ce ar facilita activitatea transportatorilor rutieri. Potrivit lui Sîrbu, România deține 16.000 km de infrastructură rutieră de rang superior și un parc auto ce se ridică la 5,2 milioane de unități, din care aproximativ un milion de mașini sunt cele pentru transport de marfă cu masa de minim 3,5 tone și cele



Prof. Dr. Vasile Pușcaș

pentru persoane, cu minim nouă locuri. În încheiere el s-a referit și la îndelungata și eficienta colaborare cu UNTRR pe o serie de aspecte care privesc legislația și buna funcționare a sistemului rutier din România.

Scania România va înregistra o cifră de afaceri de 110 milioane de lei, în 2010, în creștere cu 77 la sută comparativ cu 2009, când compania a raportat afaceri de 62 milioane lei, a declarat, vineri, **Mihai Pașol, Director de marketing Scania România**, cu ocazia seminarului EU- TRANSPORTA. "Anul acesta, afacerile vor ajunge la 110 milioane de lei, în creștere față de anul trecut, pentru că avem creșteri importante deja pe primul semestru la vânzările de autovehicule noi, dar și de autovehicule rulate. Suntem pe un trend pozitiv dacă avem în vedere că în 2009 vânzările au scăzut cu 85 la sută comparativ cu 2008", a spus Mihai Pașol. Potrivit datelor companiei, Scania a vândut în primul trimestru al anului 40 de autovehicule noi, față de 13 în aceeași perioadă din 2009, și 114 autovehicule în primul trimestru din 2008.

"Managementul anvelopelor de camion în varianta propusă de noi economisește resursele companiei și ia astfel unele griji de pe umărul patronilor din transporturi", a declarat **Reprezentantul Bridgestone în România, Cosmin Lixandru**. El s-a referit pe larg apoi la acest sistem propus de Bridgestone prin care transportatorii își

pot optimiza costurile închiriind anvelopele de la cel mai mare producător din lume. Din momentul contractului firma asigură un management eficient al anvelopelor, mai atractiv ca sarcină lunară a costurilor și disponibil pe întreg teritoriul României. "Costurile și timpii de intervenție sunt reduși, asigurând astfel o creștere a performanței și productivității firmei respective", a adăugat Lixandru. Variantele contractelor propuse de Bridgestone pot începe de la achiziția inițială a parcului de anvelope existent sau de la schimbarea acestuia pe parcurs în cadrul unor contracte de 3 ani de zile. Acest sistem este deja dezvoltat și verificat în 14 țări din Europa printre care și România.

"Transportul este nu numai un segment de piață ci și un suport de bază al Pieței Interne", și-a început prezentarea **Prof. Dr. Vasile Pușcaș, Senior Advisor la Banca Transilvania și fost Negociator Șef al României cu UE**. Dl Pușcaș demonstrat



apoi că un sistem eficient de transport este o precondiție pentru dezvoltarea economică și succesul în competitivitatea din cadrul Uniunii. Reamintind coridoarele europene care trec prin România Prof. Pușcaș și-a exprimat regretul că țara noastră "nu există încă în politicile europene pe sector și nu a atras finanțările necesare pentru derularea proiectelor în România". În analiza sa de tip SWOT dl Pușcaș a precizat că pentru viitorul apropiat oportunitatea României este de a

oferi o alternativă la rutele costisitoare și congestionate între Constanța sau Istanbul și NV-ul Europei, în timp ce amenințările vin mai degrabă din perspectiva incapacității statului de a face acest sector atractiv pentru investitorii străini.

William Padina, Consilier UNTRR Afaceri Europene, a avut o prezentare în domeniul dreptului european aplicabil în transporturi. El a explicat cum se formează legislația europeană, care sunt principalele tipuri de acte normative, forța lor juridică și modul de aplicare. În final Padina a făcut propuneri concrete în legătură cu armonizarea legislației române în domeniu, printre care a amintit necesitatea înființării și în România a unui Comitet Național Rutier după modelul celui francez.

EU-TRANSPORTA este un eveniment anual inițiat de Mastermind Communications SRL în anul 2010 pentru UNTRR (Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România), în colaborare cu autoritățile și companiile din sectorul transporturilor și infrastructurii, cu scopul de a sprijini jurnaliștii care doresc să continue procesul de formare profesională în domeniul respectiv. Proiectul a reușit încă de la prima ediție să ofere un cadru unic jurnaliștilor din presa economică și de specialitate pentru a întâlni reprezentanții sectorului transporturilor și infrastructurii, pentru a avea dezbateri și cursuri de specializare continuă în vederea îmbogățirii cunoștințelor în domeniul transporturilor și dezvoltării profesionalismului acestor redactori.

LINK-uri UTILE

MTI	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii	http://www.mt.ro/
CNADNR	Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România	http://www.cnadnr.ro/
RAR	Registrul Auto Român	http://www.rarom.ro/
ARR	Autoritatea Rutieră Română	http://www.arr.ro/
IGCTI	Inspectoratul General pentru Comunicații și Tehnologia Informației - Sistemul Informatic pentru Atribuirea Electronică (SIAE)	https://www.autorizatiiauto.ro/AutorizatiiTir
♦	Harta Europei cu calculator distanțe	http://route2.tiscover.com/route/names1.asp?lang=en
♦	România - Starea drumurilor naționale	http://www.andnet.ro:6060/itn/and.asp
♦	Poliția Română - Info trafic	http://www.polițiaromana.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
♦	Consiliul Concurenței	http://www.consiliulconcurenței.ro
	TIR Magazin	http://www.tirmagazin.ro
Transport	Revista Transport	http://www.revista-transport.ro
♦	Serviciul de curierat intern	www.autosfutarok.hu
♦	Conducerea autostrăzilor de stat în Ungaria (M0, M1, M3, M7)	www.autopalya.hu/en/frontpage
♦	Conducerea autostrăzii M5	www.aka.hu/angol/FirstPage.htm
♦	Vama și Garda Financiară din Ungaria	vam.gov.hu/welcomeEn.do
♦	Hărți și ghiduri Michelin	http://www.viamichelin.com
♦	Hărți foarte detaliate, după care vă planificați ruta	www.map24.ro
♦	Hărta TomTom	http://routes.tomtom.com/#/map/?zoom=0&map=basic

**Prevederile Tratatului de aderare a României și Bulgariei
cu privire la politica în domeniul transporturilor**

**1. Măsuri tranzitorii privind România
– politica în domeniul transporturilor
(AA2005/P/Anexa VII)**

(1) 31993 R 3118: Regulamentul (CEE) nr. 3118/93 al Consiliului din 25 octombrie 1993 privind stabilirea condițiilor în care transportatorii nerezidenți pot presta servicii de transport rutier național de marfă în interiorul unui stat membru (JO L 279, 12.11.1993, p. 1), modificat ultima dată prin:

– 32002 R 0484: Regulamentul (CE) nr. 484/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 1.3.2002 (JO L 76, 19.3.2002, p. 1).

(a) Prin derogare de la articolul 1 din Regulamentul (CEE) nr. 3118/93 și până la sfârșitul celui de-al treilea an de la data aderării, transportatorii stabiliți în România sunt excluși de la prestarea serviciilor de transport rutier național de marfă în celelalte state membre, iar transportatorii stabiliți în celelalte state membre sunt excluși de la prestarea serviciilor de transport rutier național de marfă în România.

(b) Înainte de sfârșitul celui de-al treilea an de la data aderării, statele membre informează Comisia în cazul în care vor prelungi această perioadă pentru cel mult doi ani sau în care, de la acea dată, vor aplica în întregime articolul 1 din regulament. În lipsa

unei asemenea notificări se aplică articolul 1 din regulament. Numai transportatorii stabiliți în acele state membre în care se aplică articolul 1 din regulament pot presta servicii de transporturi rutiere de marfă în celelalte state membre în care se aplică, de asemenea, articolul 1.

(c) Acele state membre în care, în temeiul literei (b) de mai sus, se aplică articolul 1 din regulament pot recurge la procedura de mai jos până la sfârșitul celui de-al cincilea an de la data aderării.

În cazul în care un stat membru menționat de paragraful precedent se confruntă cu o perturbare gravă a pieței sale naționale sau a unor segmente ale acesteia cauzată ori accentuată de cabotaj, cum ar fi un excedent major al ofertei în raport cu cererea sau o amenințare a stabilității ori supraviețuirii financiare a unui număr semnificativ de întreprinderi de transport rutier de marfă, statul membru în cauză informează Comisia și celelalte state membre cu privire la aceasta și le oferă toate detaliile relevante. Pe baza acestei informări, statul membru în cauză poate solicita Comisiei să suspende, în tot sau în parte, aplicarea articolului 1 din regulament, în vederea normalizării situației.

Comisia examinează situația pe baza datelor furnizate de statul membru în cauză și, în termen de o lună de la primirea

cererii, decide dacă este cazul sau nu să adopte măsuri de salvagardare. Se aplică procedura prevăzută la articolul 7 alineatul (3) paragrafele al doilea, al treilea și al patrulea, precum și în articolul 7 alineatele (4), (5) și (6) din regulament.

Oricare dintre statele membre menționate la primul paragraf de mai sus poate, în cazuri urgente și excepționale, să suspende aplicarea articolului 1 din regulament, după care notifică motivat Comisia.

(d) Atât timp cât aplicarea articolul 1 din regulament este suspendată în temeiul literelor (a) și (b) de mai sus, statele membre pot reglementa accesul la serviciile lor de transport rutier național de marfă prin schimbul treptat de autorizații de cabotaj pe bază de acorduri bilaterale. Aceasta poate include și posibilitatea liberalizării totale.

(e) Aplicarea literelor (a)-(c) nu poate avea ca efect un acces la serviciile de transport rutier național de marfă mai restrictiv decât cel existent la data semnării Tratatului de aderare.

(2) 31996 L 0053: Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 privind stabilirea, pentru anumite autovehicule care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a maselor maxime autorizate în traficul internațional (JO L 235, 17.9.1996, p. 59), modificată ultima dată prin:

– 32002 L 0007: Directiva 2002/7/CE al Parlamentului European și a Consiliului din 18.2.2002 (JO L 67, 9.3.2002, p. 47).

Prin derogare de la dispozițiile articolului 3 alineatul (1) din Directiva 96/53/CE, vehiculele care respectă valorile limită

din categoriile 3.2.1, 3.4.1, 3.4.2 și 3.5.1 prevăzute la anexa I la respectiva directivă pot utiliza numai secțiunile nereabilitate din rețeaua românească de drumuri până la 31 decembrie 2013 în cazul în care respectă limitele românești de masă pe axă în vigoare.

Începând de la data aderării nu mai poate fi impusă nici o restricție privind utilizarea de către vehiculele care respectă cerințele Directivei 96/53/CE a principalelor rute de tranzit prevăzute la anexa 5 la Acordul privind transporturile încheiat între CE și România¹ și în anexa I la Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind liniile directe pentru dezvoltarea rețelei de transport transeuropene², principale rute care sunt enumerate mai jos:

- 1. Alba Iulia – Turda – Zalău – Satu Mare – Halmeu (drumul E 81)**
- 2. Zalău – Oradea – Borș (drumurile 1 H și E 60)**
- 3. Mărășești – Bacău – Suceava – Siret (drumul E 85)**
- 4. Tișița – Tecuci – Huși – Albița (drumul E 581)**
- 5. Simeria – Hațeg – Rovinari – Craiova – Calafat (drumul E 79)**
- 6. Lugoj – Caransebeș – Drobeta-Turnu Severin – Filiași – Craiova (drumul E 70)**
- 7. Craiova – Alexandria – București (drumul 6)**
- 8. Drobeta-Turnu Severin – Calafat (drumul 56 A)**
- 9. București – Buzău (drumurile E 60/E 85)**
- 10. București – Giurgiu (drumul E 70/E 85)**
- 11. Brașov – Sibiu (drumul E 68)**
- 12. Timișoara – Stămora Moravița**

România aderă la calendarul prevăzut de tabelul de mai jos în vederea reabilitării

¹ Acordul între Comunitatea Europeană și România privind transportul rutier de mărfuri, semnat la 28 iunie 2001 (JO L 142, 31.5.2002, p. 75).

² JO L 228, 9.9.1996, p. 1, decizie astfel cum a fost modificată ultima dată prin Decizia nr. 884/2004/CE (JO L 167, 30.4.2004, p. 1

rețelei sale de drumuri secundare prevăzute de harta de mai jos. Orice investiții în infrastructură care implică utilizarea de fonduri din bugetul Comunității urmăresc să asigure că arterele sunt construite sau reabilitate pentru a suporta o încărcătură cu masa de 11,5 tone pe axă.

Corespunzător realizării reabilitării, va avea loc o deschidere treptată a rețelei românești de drumuri secundare pentru vehiculele aflate în trafic internațional care respectă valorile limită ale directivei. În scopul încărcării și descărcării, în cazurile în care este posibil din punct de vedere tehnic, utilizarea secțiunilor nereabilitate ale rețelei de drumuri secundare este permisă pe parcursul întregii perioade de tranziție.

Începând de la data aderării, toate vehiculele aflate în trafic internațional care respectă valorile-limită ale Directivei 96/53/CE sunt supuse numai unor tarife suplimentare temporare pentru utilizarea rețelei secundare românești de transporturi rutiere în cazul în care depășesc limitele naționale privind masa pe axă. Aceste vehicule nu pot fi supuse unor asemenea tarife suplimentare temporare pentru utilizarea rețelei secundare românești de transporturi rutiere în cazul în care depășesc limitele naționale în raport cu dimensiunea sau masa totală a vehiculului. Totodată, acele vehicule aflate în trafic internațional care respectă valorile limită ale Directivei 96/53/CE și sunt prevăzute cu suspensie pneumatică sunt supuse unor taxe mai mici cu cel puțin 25%.

Tarifele suplimentare temporare pentru utilizarea secțiunilor nereabilitate ale rețelei secundare de către vehiculele aflate în trafic internațional care respectă valorile-limită ale directivei sunt percepute în mod nediscriminatoriu. Regimul de tarify

este transparent iar plata acestor tarify nu poate impune utilizatorului formalități administrative sau întâzieri excesive, după cum plata acestor tarify nu poate conduce la un control sistematic la frontieră al respectării limitelor masei pe axă. Respectarea limitelor masei pe axă este asigurată într-un mod nediscriminatoriu pe întreg teritoriul și se aplică, de asemenea, vehiculelor înmatriculate în România.

Tarifele pentru vehiculele fără suspensie pneumatică ce respectă valorile limită prevăzute de Directiva 96/53/CE nu pot depăși nivelul tarifylor arătate în tabelul de mai jos (exprimat în cifre la nivelul anului 2002). Vehiculele prevăzute cu suspensie pneumatică ce respectă valorile-limită prevăzute de Directiva 96/53/CE sunt supuse unor tarify mai mici cu cel puțin 25%.

Nivelul maxim al tarifylor (exprimat în cifre la nivelul anului 2002) pentru vehiculele fără suspensie pneumatică ce corespund valorilor-limită prevăzute de Directiva 96/53/CE

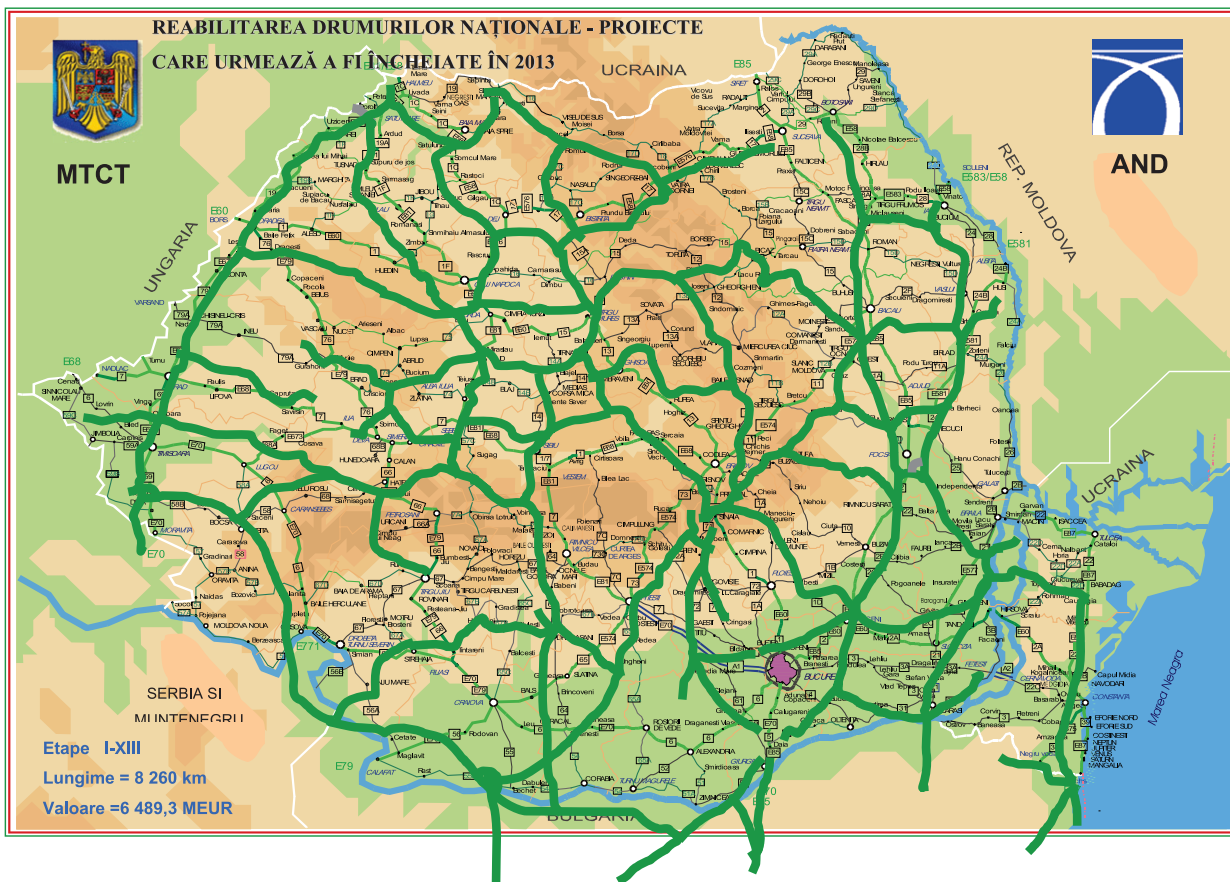
Masă normată pe axa simplă	Cuantumul tarifyului suplimentar pentru utilizarea unui kilometru de drum nereabilitat (cu capacitatea maximă de transport de 10 tone pe axă) în euro (exprimat în cifre la nivelul anului 2002)
între 10 și 10,5 tone pe axă	0,11
între 10,5 și 11 tone pe axă	0,30
între 11 și 11,5 tone pe axă	0,44

Calendarul pentru reabilitarea rețelei de drumuri secundare care se deschid treptat circulației vehiculelor care respectă valorile limită ale Directivei 96/53/CE

Perioada	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
Km în execuție ¹	3 031	2 825	1 656	1 671	1 518	1 529	1 554	
Km recepționați ²	960	1 674	528	624	504	543	471	
Lucrări cumulate (în km)	3 916	5 590	6 118	6 742	7 246	7 789	8 260	8 260

¹ Km în execuție = secțiuni de drumuri pe care se desfășoară lucrări în anul de referință. Aceste lucrări pot începe în anul de referință sau au putut fi începute în anii anteriori.

² Km recepționați = secțiuni de drumuri pentru care lucrările s-au finalizat ori sunt date în folosință în anul de referință.



(3). 31999 L 0062: Directiva 1999/62/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a tarifelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri (JO L 187, 20.7.1999, p. 42), modificată ultima dată prin:

– 12003 T: Actul privind condițiile

de aderare și modificările aduse tratatelor – aderarea Republicii Ceha, a Republicii Estonia, a Republicii Cipru, a Republicii Letonia, a Republicii Lituania, a Republicii Ungaria, a Republicii Malta, a Republicii Polonia, a Republicii Slovenia și a Republicii Slovace (JO L 236, 23.9.2003, p. 33).

Prin derogare de la dispozițiile articolului 6 alineatul (1) din Directiva 1999/62/CE, nivelurile tarifelor minime prevăzute de anexa I la directivă nu se aplică în România vehiculelor angajate exclusiv în operațiunile de transport intern până la 31 decembrie 2010.

În cursul acestei perioade, nivelurile care sunt aplicate acestor vehicule de către România ating treptat nivelurile minime ale taxelor prevăzute de anexa I la directivă în conformitate cu următorul calendar:

– la 1 ianuarie 2007, nivelurile aplicate de către România nu pot fi mai mici de 60% din nivelurile minime prevăzute de anexa I la directivă;

– la 1 ianuarie 2009, nivelurile aplicate de către România nu pot fi mai mici de 80% din nivelurile minime prevăzute de anexa I la directivă.

2. Adaptări ale actelor adoptate de institutii – prevederile cu privire la politica în domeniul transporturilor (AA2005/P/Anexa III)

31996 L 0026: **Directiva 96/26/CE a Consiliului din 29 aprilie 1996 privind accesul la profesia de transportator rutier de marfă și transportator rutier de călători și recunoașterea reciprocă a diplomelor, certificatelor și a altor titluri oficiale de calificare**, pentru a facilita acestor transportatori dreptul la libera stabilire pentru operațiuni de transport național și internațional (JO L 124, 23.5.1996, p. 1), modificată prin:

– 31998 L 0076: **Directiva 98/76/CE a Consiliului din 1.10.1998** (JO L 277, 14.10.1998, p. 17);

– 12003 T: **Actul privind condițiile de aderare și adaptările tratatelor** – Aderarea Republicii Cehe, a Republicii Estonia, a Republicii Cipru, a Republicii Letonia, a Republicii Lituania, a Republicii Ungare, a Republicii Malta, a Republicii Polone, a Republicii Slovenia și a Republicii Slovace (JO L 236, 23.9.2003, p. 33);

– 32004 L 0066: **Directiva 2004/66/CE a Consiliului din 26.4.2004** (JO L 168, 1.5.2004, p. 35).

(a) La articolul 10 se adaugă următoarele alineate:

(12) Prin derogare de la alineatul (3), certificatele eliberate în România transportatorilor rutieri înainte de data aderării vor fi considerate ca fiind echivalente cu certificatele emise în conformitate cu dispozițiile prezentei directive numai în cazul în care au fost eliberate transportatorilor internaționali și interni rutieri de marfă și de călători, începând cu 28 ianuarie 2000, în conformitate cu Ordinul ministrului transporturilor nr. 761 din 21 decembrie 1999 privind desemnarea, pregătirea și atestarea profesională a persoanelor care conduc permanent și efectiv activități de transport rutier."

(b) În articolul 10b, paragraful al doilea se înlocuiește cu textul următor:

"Certificatele de competență profesională menționate la articolul 10 alineatele (4)-(12) pot fi preschimbate cu unele noi de către statele membre interesate, sub forma certificatelor prevăzută în anexa la."