

Info

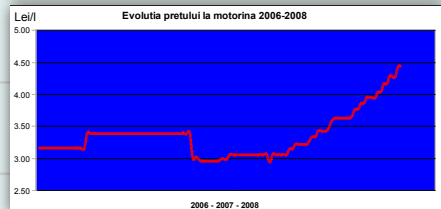
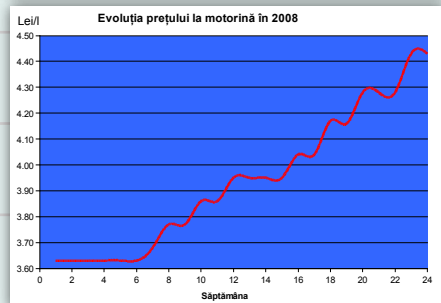
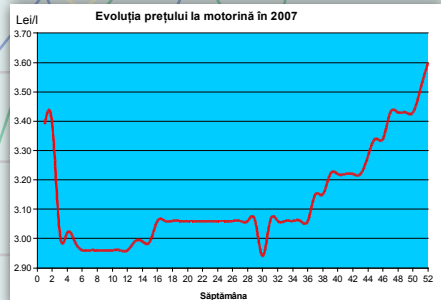
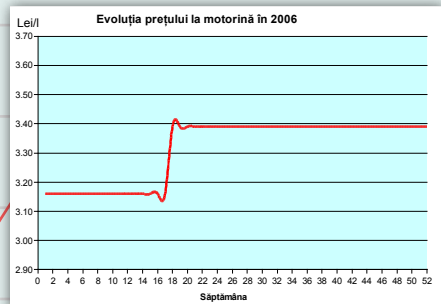
Buletin informativ
al Uniunii Naționale
a Transportatorilor
Rutieri din România

ANUL V, NR. 7 (52)
IULIE 2008



EVOLUȚIA PREȚULUI COMBUSTIBILILOR

UNDE SUNT BANII NOSTRI?



ROVINIETA
PRIN UNTRR

SE DISTRIBUIE GRATUIT MEMBRILOR UNTRR

UTIL! Starea drumurilor si info trafic pe www.untrr.ro



AUTOCAR HIGER V90 - EURO4



MAȘINI PE STOC!

- **Nr. locuri standard:** 41+1+1
- **Dimensiuni de gabarit (mm):** 10.490 x 2.500 x 3.510
- **Masa maximă autorizată (kg):** 14.900
- **Consumul de carburant (l):** 22 în condiții ideale
- **Configurații:** 24/25/29
- **Viteza maximă (km/h):** 100
- **Masa proprie (kg):** 11.200
- **Capacitate rezervor (l):** 400
- **Motor:** ISBE4 250
- **Ambreiaj:** monodisc uscat (O 430)
- **Transmisia:** ZF (după licență) 6 viteze
- **Cardan:** Ax cardanic rigid
- **Suspensii:** Suspensie integral pneumatică cu șase perne
- **Axele:** Licență DANA. Față rigidă; spate cu diferențial cu dantură hipoidă.
- **Frâne:** Comandată pneumatic. Cu tamburi față/spate; ABS; retarder.
- **Frâna de serviciu** cu dublu circuit.
- **Frâna de parcare** cu descărcare de energie acumulată; autoreglare automată.
- **Direcția:** ZF (sub licență) servo-asistată hidraulic
- **Roțile:** 11R22.5 anvelope tubeless
- **Altele:** Apărătoare prezoane din inox

- **Scaune:** SG 50S scaune cu spătar rabatabil, fețe textile standard
- **Scaun șofer** ajustabil cu suspensie mecanică.
- **Ușile:** ușa serviciu față/mijloc cu comandă pneumatică
- **Ferestrele:** Dintr-o foaie de tipul lipite pe caroserie.
- **Audio/Video:** AM/FM VCD player+monitor color
- **Iluminatul:** Iluminat interior pe plafon; lămpi la scări; lampă stop centrală.
- **Oglinzi retrovizoare:** Manuale cu degivrare electrică
- **Podeaua:** Din placaj de bambus acoperită cu covor PVC antiderapant

- **Alte dotări standard:** Mânere de ajutor; parbriz cu sistem de degivrare; capacitate bagaj 5,4 mc; parasolare manuale; capace cale cu deschidere rotativă; perdele la geamuri; decorarea interioară antimurdărie; bord cu ornamente de lemn (imitație)

OPȚIONALE:

- Retarder TELMA + 2760 €
- Ferestre laterale cu geam dublu (tip "TERMOPAN") + 700 €
- Motor Cummins ISBE 300 cu OBD + 5750 €
- Parasolare acționate electric + 300 €
- Cutie viteze ZF 6 trepte + 4350 €
- DVD +monitor LCD de 15 inci + 1400 €
- Axa față cu frână pe discuri /axa spate întărită + 1350 €
- Monitorizare mers înapoi cu ecran LCD color + 550 €
- Dozator apă rece/apă fierbinte + 220 €
- Scaune SG50 tip lux (mânere; măsuță; plasă ziare; plus "long life"; capișon soft) + 2050 €
- Scaune SG51 tip lux (rezemătoare picioare; măsuță; plasă ziare; mâner la fereastră; saltea încorporată; plus "long life"; capișon plus + 4100 €
- A/C HIGER KQZD28 de tipul totul pe acoperiș (compressor BITZER 28000Kcal), cu ventilare și filtrare + 5000 €
- Vopsea metalizată + 400 €
- Ladă frigorifică + 450 €
- Anvelope MICHELIN 295/80R22.5 tubeless radiale + 1000 €
- Toaletă chimică + 2800 €
- Cale bagaje cu deschidere plan-parallel + 650 €
- Geamuri fumurii + 900 €
- Sistem de control al suspensiei - ECAS + 1800 €
- Faruri Xenon + 650 €

Scumpi la tărâțe și ieftini la făină?

Da!

Încă o dată învățăm că prețul este stabilit de piață, de cerere și ofertă și prea puțin de alți factori.

În decursul timpului, toți ne-am obișnuit ca prețul motorinei să fie mai mic decât prețul benzinei, poate și datorită faptului că motorina în sine este un produs de rafinare, inferior benzinei. Singura țară europeană în care prețul motorinei era mai mare decât al benzinei, în mod deliberat, era Elveția, tocmai pentru descurajarea consumului de motorină și încurajarea consumului de benzină.

Astăzi, în România, prețul motorinei este mai mare decât al benzinei, la fel ca în câteva țări din Europa – inclusiv Austria. Mai sunt câteva țări europene în care prețul motorinei se încadrează între prețurile diferitelor sortimente de benzină.

Biodiesel? Biocombustibili? Boală lungă – moarte sigură. În opinia mea nu reprezintă decât o soluție temporară cu efecte globale negative. Utilizarea biocombustibililor nu este posibilă în orice motor, ci doar în motoarele proiectate să funcționeze cu combustibil tradițional în amestec cu biocombustibil – acestea fiind cele de ultimă generație, iar procentul maxim de biocombustibil ar putea fi de maxim 30%. Chiar și așa, pe termen lung, având în vedere consumul ridicat de biocombustibil și prețul suficient de mare, agricultorii vor renunța la producțiile de plante alimentare în favoarea plantelor tehnice. Studii recente au demonstrat că reducerea poluării obținută prin utilizarea biocombustibililor este anihilată de poluarea generată în procesele de producție a acestor biocombustibili.

Ce se poate face? Cred că este foarte important de a informa corect operatorii de transport români pe baza experienței unor piețe mature – precum cea din Franța sau Germania, sau a unor piețe marcate de prețuri extrem de mari ale combustibilului - precum cea din Turcia 1,65 Euro/l de motorină; de a determina autoritățile să perceapă un

nivel corect al taxelor asupra activității de transport rutier - impozit pe vehicule, accize carburanți, tarife de acces infrastructură-rovinietă, alte taxe locale de acces și, cel mai important, de a stimula operatorii de transport să transfere integral clienților finali, orice majorare a costurilor, aspect simplu în teorie și foarte complicat în practică datorită competiției uriașe din piața europeană și internațională. Să nu uităm că în Rusia litrul de motorină este 0,60 Euro, în China (al doilea consumator de petrol



din lume) 0,28 euro după creșterea de 5%, dar înainte de anunțata creștere de 18%; SUA 0,77 euro pe litru!

Reducerea componentelor fiscale nu va permite diminuarea prețului combustibilului pe termen lung, având în vedere prețurile superioare deja acceptate de piață. Practic, diminuarea TVA la jumătate va permite scăderea prețului cu mai puțin decât procentul eliminat, iar în scurt timp diferența va deveni inexistentă, singurele consecințe fiind colectarea unor sume mai mici la bugetul de stat și realizarea unor profituri mai mari de către companiile petroliere.

În Franța există o lege din 2006 care stipulează obligativitatea actualizării tarifelor de transport între transportator și client, lunar, automat, pe baza a două componente agreeate contractual între părți: ponderea costului cu

combustibilul în tariful de transport și prețul combustibilului de la un furnizor al transportatorului; în situația în care nu există un astfel de acord, se aplică modificările lunare publicate pe pagina www.cnr.fr

În Turcia, s-a început aplicarea unui coeficient de ajustare a tarifului de transport, după modelul industriei de shipping - unde se aplică doi coeficienți de mare importanță: BAF - bunker adjustment factor și CAF - currency adjustment factor, care permit actualizarea tarifului funcție de evoluția prețului combustibilului și funcție de evoluția ratei de schimb pentru valuta de referință aleasă.

Să nu uităm că prețul combustibilului la extracție nu depășește cu mult 5% din prețul final la pompă. De asemenea, să nu uităm că la o creștere a prețului combustibilului și statul câștigă mai mulți bani, datorită TVA - care este procent din preț și nu are valoare fixă - datorită acestui motiv, în Bulgaria, anul trecut autoritățile au colectat cu aproape 2 miliarde de Leva mai mult decât estimaseră inițial.

Între oficialii OPEC există o glumă în relația cu guvernele statelor europene „Noi suntem dispuși să vă livrăm petrolul gratis, dacă ne dați jumătate din taxele pe care le percepeți voi asupra combustibilului vândut în țările voastre!”

Viitorul? Combustibil cu prețuri explozive, alternativa biocombustibil – complicații fără perspectivă. Soluția? Motoarele pe hidrogen, disponibile de ceva vreme pentru autoturisme și, în ultima perioadă, pentru vehicule cu greutate din ce în ce mai mare. Atunci când prețul combustibililor tradiționali sau bio va fi suficient de ridicat astfel încât să egalizeze prețul noului combustibil – hidrogen, imediat ce noua tehnologie va avea mai mulți adepți, ar exista posibilitatea diminuării prețului.

*Radu Dinescu,
Secretar General al UNTRR*

SUMAR

▪ Hotărâri ale Adunării Generale UNTRR din 04 iulie 2008	pag. 5
▪ Concluziile Celui De-Al 31-Lea Congres Mondial Iru, Istanbul,15-16 Mai 2008 Transportul Rutier, Vector Al Păcii Și Prosperității!	pag. 5 pag. 5-7
▪ Declarația Ministerială De La Istanbul Privind„Revitalizarea Drumului Mătăsii”	pag. 8-9
▪ Reuniunea Consiliului De Transport Persoane Iru (Ctp), 14 Mai 2008, Istanbul	pag. 9
▪ Reuniunea Grupului Iru "Taxiuri Și Mașini De Închiriat Cu Șofer" (Ta)	
▪ Concluziile Celei De-A 13-A Reuniuni a Adunării Generale BSEC-URTA	pag. 12-13
▪ Uniunea Asociațiilor De Transport Rutier Din Regiunea De Cooperare Economică a Mării Negre (Bsec-Urta)	pag. 14-17
▪ Referitoare la Necesitatea Urgentă pentru Implementarea Reală a Memorandului de Înțelegere BSEC privind Facilitarea Transportului Rutier de Mărfuri cât mai curând posibil	pag. 14
▪ Privind Acordul BSEC referitor la Simplificarea Procedurilor de Obținere a Vizelor pentru Șoferii Profesioniști de Camioane din Statele Membre BSEC	pag. 15
▪ Privind Necesitatea Implementării Urgente a Noii Anexe 8 a Convenției Internaționale privind Armonizarea Controalelor Mărfurilor la Frontiere, în Regiunea BSEC	pag. 16
▪ Privind Introducerea Obligatorie a Tahografului Digital în țările Părți Contractante non-UE la AETR și Transferul Regulilor și Reglementărilor UE respective la AETR	pag. 17
▪ Prețul motorinei	pag. 19
▪ Roviniete prin UNTRR!	pag. 19
▪ Evoluția principalelor valute - Iulie	pag. 19
▪ Factor de Ajustare în funcție de prețul combustibilului – BAF	pag. 20-21
▪ Publicații UNTRR	pag. 22-23
▪ Info utile	pag. 24
▪ Noutăți legislative	pag. 24
▪ FUN INFO	pag. 25
▪ Truck ART	pag. 25
▪ Poziția Iru Asupra Internalizării Costurilor Externe	pag. 28-29
▪ Reuniunea grupului de lucru "Transport Public Urban" pentru dialog social sectorial la nivel european	pag. 29
▪ Creșterea prețului combustibilului în atenția IRU și UNTRR	pag. 30
▪ Implementarea TIR-EPD (NCTS/TIR) în România	pag. 31
▪ "Drumurile noastre toate"	pag. 31
▪ Situația transporturilor rutiere internaționale în regiunea BSEC în 2007	pag. 32-37
▪ Restituire TVA - ANEIR	pag. 38
▪ Produse specifice transportului comercializate de UNTRR	pag. 40-41
▪ Indici IRU - Statistici	pag. 42-43
▪ Conferința Club Feroviar "Material rulant pentru un transport de încredere"	pag. 44
▪ Info SIAR	pag. 46-47

HOTĂRĂRI ALE ADUNĂRII GENERALE UNTRR DIN 04 IULIE 2008

1. Aprobarea modificării nivelului cotizației membrilor și a datei de aplicare

- (1) Cotizația de membru U.N.T.R.R. este de 60 lei/autovehicul/an, plătită semestrial.
- (2) Cotizația de membru se calculează conform parcului auto declarat de fiecare membru, conform formularului Fișa Firmei (ultimul înregistrat la U.N.T.R.R.).
- (3) Cotizația de membru se achită anticipat, astfel:
 - i. la aderare pentru un an calendaristic,
 - ii. în următorul an se poate achita anual sau semestrial.
- (4) Membrii U.N.T.R.R. care nu-și achită cotizația de membru două semestre consecutiv sunt excluși din rândurile organizației. Lista membrilor excluși se validează de Consiliul Director al UNTRR.
- (5) Calitatea de membru se poate pierde și prin retragerea acestuia din cadrul U.N.T.R.R., obligațiile scadente la data retragerii rămânând în sarcina acestuia.
- (6) Data de aplicare a prevederilor prezentei hotărâri este 31 martie 2008.

2. Validarea unei noi funcții de Președinte Onorific atribuită de Consiliul Director al UNTRR

Conform prevederilor statutului UNTRR, Adunarea Generale a validat hotărârea Consiliului Director prin care a fost atribuită funcția de Președinte de onoare domnului Florian Mișuț.

CONCLUZIILE CELUI DE-AL 31-LEA CONGRES MONDIAL IRU, ISTANBUL, 15-16 MAI 2008 TRANSPORTUL RUTIER, VECTOR AL PĂCII ȘI PROSPERITĂȚII!

***Aprobată în unanimitate de Conferința Ministerială care a avut loc în cadrul
celui de-al 31-lea Congres Mondial IRU***

• Declarația IRU de la Istanbul – „Transportul rutier, Vector al Păcii și Prosperității!”, aprobată în unanimitate de Adunarea Generală IRU, precum și de către cei 1.900 participanți la Congres din 70 de țări, pe 15-16 mai 2008;

• Declarația Ministerială de la Istanbul privind „Revi-talizarea Drumului Mătăsii” aprobată în unanimitate de către cei 30 de miniștri și reprezentanți guvernamentali de nivel înalt care au participat la Conferința Ministerială care a avut loc în cadrul celui de-al 31-lea Congres Mondial IRU, de la Istanbul, pe 15-16 mai 2008.

Aceste documente concluzii ale celui de-al 31-lea Congres Mondial IRU sunt de o importanță strategică pentru indus-

tria transportului rutier. Ele recunosc și confirmă perfect rolul vital jucat de transportul rutier, și descrie în detaliu măsurile care trebuie aplicate într-un adevărat parteneriat public-privat pentru a promova și facilita pe mai departe rolul industriei de transport în realizarea progresului social, prosperității și păcii în lume.

Trebuie atrasă atenția autorităților guvernamentale competente asupra problemelor și soluțiilor propuse, prin confirmarea de asemenea a angajamentului lor de a lucra împreună pentru realizarea obiectivelor identificate în aceste două Declarații.

DECLARAȚIA MINISTERIALĂ DE LA ISTANBUL PRIVIND „REVITALIZAREA DRUMULUI MĂTĂSII”

Miniștrii de Transport și Reprezentanții acreditați în numele Miniștrilor de Transport, invitați și găzduiți de Ministrul de Transport al Republicii Turcia, au participat la Conferința Ministerială, care a avut loc la Istanbul, pe 15-16 mai 2008.¹

Spiritul reuniunii privind „Revitalizarea Drumului Mătăsii” a fost deschis, ferm și foarte constructiv.

Miniștrii

• Luând în considerare necesitatea îndeplinirii provocărilor globalizării cu consecințe benefice asupra relațiilor comerciale, de turism și transport în lume;

• Subliniind necesitatea pentru cooperarea mai strânsă economică și socială dintre diferite regiuni ale lumii;

• Convinși că drumurile comerciale interconectate sunt de o mare importanță pentru interacțiunea între regiuni;

• Luând notă de creșterea rapidă a economiilor asiatice pe plan mondial în ultimii ani, care necesită stabilirea și operarea efectivă a legăturilor de transport transcontinentale;

• Confirmând creșterea rapidă a comerțului dintre Europa și Asia care reclamă dezvoltarea coridoarelor terestre de transport în vederea facilitării comerțului;

• Considerând că există încă multe țări asiatice fără ieșire la mare ale căror economii nu au fost suficient integrate în economia globală și că legătura acestor economii cu comerțul mondial prin activarea transportului terestru sub perspectiva Drumului Mătăsii, este de o importanță vitală,

• Subliniind necesitatea de a îmbunătăți rutele de transport euro-asiatice prin construirea atât a axelor transnaționale, cât și completarea legăturilor lipsă cu importanță intercontinentală, ținând cont de importanța drumurilor secundare care asigură accesul populației, industriei, agriculturii și comerțului la rețelele de transport eficiente;

• Admițând că transportul rutier

reprezintă un mod extrem de eficient și flexibil al interconectării țărilor și regiunilor vecine, precum și desfășurând operațiuni de transport transcontinentale, oricând este nevoie, în special pentru a transporta mărfuri sensibile și de valoare;

• Recunoscând importanța vitală pe care o are cooperarea regională și internațională pentru stabilirea traficului neîntrerupt, esențial pentru a răspunde cerințelor comerțului în continuă dezvoltare și împărtășirea



celor mai bune experiențe/practici, precum și întreprinderea de acțiuni comune pentru îndepărtarea barierelor fizice și nefizice în transportul rutier internațional;

• Confirmând că solicitarea sporită pentru transportul rutier între Asia și Europa ca rezultat al creșterii comerțului între aceste două continente în ultimii ani necesită utilizarea eficientă, profitabilă și competitivă a coridoarelor de transport cum ar fi Vechiul Drum al Mătăsii;

• Considerând că implicarea și interesul sectorului privat în proiectele infrastructurii de transport, precum și în serviciile de transport sunt limitate și este necesară încurajarea lor pentru a se implica în aceste investiții prin parteneriate publice-private atractive și modele BOT;

• Recunoscând importanța facilitării accesului la piețe prin referirea la necesitatea de a continua Runda de la Doha a Organizației Mondiale a

Comerțului, în special prin respectarea noului Acord al OMC și impactul său favorabil asupra facilitării transportului rutier internațional;

• Sprijinind activitățile și inițiativele desfășurate de un număr de platforme pentru dezvoltarea Legăturilor de Transport euro-asiatice, precum și Declarației Comune privind Dezvoltarea Viitoare a Legăturilor de Transport euro-asiatice (ce urmează) a fi semnată sub auspiciile CEE ONU și ESCAP ONU pe 19 februarie 2008,

• Apreciind implicarea agențiilor guvernamentale, asociațiilor profesionale și organizațiilor internaționale în facilitarea operațiunilor de transport rutier internațional;

AU HOTĂRÂT ÎMBUNĂTĂȚIREA ACȚIUNILOR COMUNE PENTRU

• A coordona politicile de transport naționale și regionale în vederea dezvoltării și menținerii calității infrastructurii de-a lungul rutelor de transport euro-asiatice, inclusiv drumurile expres și autostrăzile;

• A coopera strâns pentru dezvoltarea proiectelor comune de infrastructură și pentru a întreprinde acțiuni comune în vederea eliminării tuturor barierelor din transportul rutier internațional, conducând astfel la o mai bună utilizare a infrastructurii existente sau planificate, atunci când condițiile specifice ecologice/de mediu, ale infrastructurii și rutiere permit acest lucru;

• A împărtăși cele mai bune practici în termeni de infrastructură și dezvoltarea superstructurii și întreținere pentru îmbunătățirea legăturilor euro-asiatice;

• A continua să lucreze privind elaborarea și aplicarea proiectelor de interes comun pentru dezvoltarea coridoarelor de transport cu respectarea necesităților economiilor fără ieșire la mare;

• A încuraja și mobiliza organizațiile naționale și internaționale să realizeze studii pentru evaluarea oportunităților, schimbărilor și riscurilor

pentru parteneriatele publice-privat în revitalizarea Drumului Mătășii;

- A introduce îmbunătățiri tehnologice în dezvoltarea coridorului de transport permițând o abordare multi-modală integrată;

- A focaliza eforturile privind facilitarea comerțului pe coridoarele de importanță vitală pentru progresul comerțului;

- A accede la, aplica și îmbunătăți Convențiile ONU privind transportul rutier internațional;

- A implementa reglementările OMC privind respectarea libertății tranzitului, simplificarea documentelor, raționalizarea taxelor și impozitelor; în acest context, eliminarea tuturor restricțiilor din fluxul liber al traficului în tranzit atunci când condițiile specifice ecologice/de mediu, ale infrastructurii și rutiere permit acest lucru;

- A semna acorduri bi și multilaterale privind accesul facilitat pe piețele internaționale de transport, conform principiilor Convențiilor internaționale deja existente;

- A îmbunătăți condițiile de trecere a frontierei, întrucât timpii de așteptare la frontiere reprezintă pierderi importante pentru economie și insecuritate pentru operațiunile de transport și con-

stituie o problemă pentru cei angajați în transport și controlul la frontieră sau populație în general; facilitarea eliberării vizelor pentru șoferii profesioniști;

- A crea stimulente economice pentru a aplica soluții care favorizează dezvoltarea și aplicarea inovațiilor durabile logistice și tehnice în sectorul transportului rutier; a stabili condiții favorabile sociale, financiare, legale și tehnice pentru a îmbunătăți eficiența schemelor de transport; a dezvolta informația și rețelele de comunicare sprijinind procesele de transport rutier și logistice;

- A dezvolta transportul combinat, inclusiv extinderea terminalelor de transbordare;

- A construi legăturile rutiere lipsă în rețelele de mare importanță, inclusiv a centurilor în zonele urbane;

- A promova și încuraja cooperarea și dialogul cu industria de transport în vederea realizării de servicii de transport mai eficiente, prietenoase mediului și flexibile;

- A dezvolta și sprijini noi abordări pentru a îmbunătăți și promova imaginația trans-

portului rutier, care este un mod de neînlocuit pentru crearea și distribuirea bunăstării tuturor națiunilor;

au invitat

- Toate părțile interesate la un dialog efectiv și continuu sub forma unui parteneriat public-privat pentru a realiza progresul către țelurile identificate în această Declarație.

1. Această Declarație Ministerială a fost adoptată în unanimitate de către cei 30 de miniștri și reprezentanți guvernamentali de nivel înalt care au participat la Conferința Ministerială care a avut loc în cadrul celui de-al 31-lea Congres Mondial IRU, de la Istanbul, pe 15-16 mai 2008.



Stimați Membri,

Vă informăm că UNTRR a încheiat un Protocol de colaborare cu firma S.C. AUTOSIB S.R.L., urmare căruia dumneavoastră puteți beneficia de produsele și serviciile acestei firme – vezi site: <http://www.hyundai-sibiu.ro> cu un discount de 5%, pe baza unei recomandări valabile cu o perioadă de valabilitate, eliberată de UNTRR.

Pentru mai multe informații, vă rugăm să vă adresați la UNTRR.

U.N.T.R.R. facilitează întâlniri și contacte între transportatori pe de o parte și furnizori de servicii sau beneficiari ai serviciilor de transport - pe de altă parte, neasumându-și nici o responsabilitate în ceea ce privește finalizarea sau derularea eventualelor contracte încheiate între aceștia, neavând calitatea de intermediar potrivit statutului său.

REUNIUNEA CONSILIULUI DE TRANSPORT PERSOANE IRU (CTP)

-14 MAI 2008, ISTANBUL-

Consiliul de Transport Persoane al IRU s-a reunit în data de 14 mai 2008 cu ocazia Congresului IRU de la Istanbul.

La reuniune au participat reprezentanți ai asociațiilor din Belarus, Belgia, Bulgaria, Cehia, Danemarca, Estonia, Finlanda, Germania, Letonia, Lituania, Moldova, Olanda, Norvegia, Polonia, Macedonia, România, Serbia, Slovacia, Suedia, Elveția, Ucraina, Marea Britanie, SUA și secretariatul IRU Geneva și Bruxelles.

Principalele subiecte discutate au fost:

- ACORDUL INTERNAȚIONAL ASUPRA LINIILOR REGULATE DE AUTOBUZE ȘI AUTOCARE ÎN EUROPA:

Secretariatul IRU a propus adoptarea unui plan pentru un acord multilateral asupra liniilor regulate de autobuze și autocare în Europa, care să fie transmis la UNECE. Membrii CTP au aprobat mandatarea Secretariatului General IRU pentru a realiza, pe baza planului propus și în colaborare cu asociațiile membre interesate și autoritățile țărilor membre UNECE posibil interesate, o propunere pentru un proiect de acord asupra liniilor regulate de autobuze și autocare în Europa, care să fie prezentat în cadrul întâlnirii de lucru a UNECE din octombrie 2008.

- PROBLEME SOCIALE

1. *Plasarea lucrătorilor în UE:* CTP a adoptat Poziția IRU asupra aplicării la operațiile de cabotaj în transportul rutier a Directivei referitoare la plasarea lucrătorilor.

2. *Probleme practice legate de intrarea în vigoare a noilor reguli UE referitoare la timpii de conducere și de odihnă:* CTP a adoptat acordul cu sindicatele europene –ETF sub forma unui Memorandum de Înțelegere, ca și raportul asupra actualizării Planului de

acțiune al CTP (derogarea celor 12 zile) cu următoarele puncte:

- Menținerea derogării celor 12 zile în Acordul AETR
- Asigurarea sprijinului autorităților de transport din Statele Membre UE la cel mai înalt nivel politic;
- Contactarea tuturor membrilor Parlamentului European din Statele Membre UE înaintea votului în plen;
- Continuarea acțiunii cu ETF, la nivel UE și cu sindicatele la nivel național.

3. *Transpunerea noilor reguli UE referitoare la timpii de conducere și de odihnă la AETR:* Federația Rusă a propus menținerea derogării celor 12 zile la AETR, ca și o posibilă asistență tehnică UE pentru introducerea tahografului digital în țările AETR.

- ACCESUL LA PIAȚĂ ȘI ACCESUL LA PROFESIE

1. *Propunere pentru o reglementare stabilind reguli comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier în Uniunea Europeană:*

Secretariatul IRU a evidențiat pro-

gresele obținute urmare acțiunilor de lobby ale IRU; de asemenea, s-a discutat amendamentul adoptat pe 26 martie 2008 de Comitetul TRAN al Parlamentului European, solicitând Comisiei să prezinte, până în iunie 2009, un raport asupra impactului extinderii regulilor UE referitoare la accesul la profesie la vehiculele taxi.

2. *Propunere pentru o reglementare asupra regulilor comune referitoare la accesul la piață pentru serviciile cu autobuze și autocare în Uniunea Europeană:* s-a evidențiat necesitatea continuării acțiunilor de lobby în perioada imediat următoare, pentru a se asigura atenția necesară față de poziția industriei transporturilor rutiere formulată de IRU.

3. *Cabotaj în liniile regulate de autobuze și autocare – FBAA/Eurolines au evidențiat următoarele aspecte:*

- Problemele există în principal în Franța și Germania unde, în practică, operatorii nu pot beneficia de dreptul existent de a efectua operații de cabotaj în cadrul unei linii regulate internaționale;
- O soluție practică ar putea fi limi-



tarea capacității operatorilor de a folosi până la un anumit procent din capacitatea vehiculelor lor pentru cabotaj (25% a fost menționat ca o posibilitate), ceea ce, sub aparența unei restricții, ar autoriza operatorii să realizeze operații de cabotaj;

• Aceasta ar permite operatorilor să optimizeze utilizarea vehiculelor pe care le dețin și să genereze venituri suplimentare pe o piață din ce în ce mai concurențială, unde marjele sunt supuse presiunii.

- **FACILITAREA TRANSPORTULUI RUTIER**

• Secretariatul IRU a prezentat CTP:

• Proiectul de Rezoluție IRU asupra restricțiilor rutiere propuse în Republica Slovacă

• Rezoluția IRU asupra nevoii de a armoniza implementarea reglementărilor, controalelor și sancțiunilor în transportul rutier

- **TRANSPORT URBAN :**

s-a prezentat poziția IRU față de Carta Verde a Comisiei Europene asupra Transportului Urban în Uniunea Europeană.



- **DIVERSE:**

Informare asupra evenimentelor viitoare legate de transportul de persoane în 2008:

– Conferința Internațională de Autobuze și Autocare, Euro Bus Expo 2008 Birmingham, 4-6 noiembrie 2008

– al 2-lea Forum Internațional Taxi IRU International, Köln, 7 noiembrie 2008. Următoarea reuniune a CTP: Geneva, miercuri, 29 octombrie 2008

*Delegat UNTRR
Roxana Radu*

Reuniunea Grupului IRU "TAXIURI ȘI MAȘINI DE ÎNCHIRIAT CU ȘOFER" (TA)

Grupul taxi al IRU s-a reunit în data de 14 mai 2008 cu ocazia Congresului IRU de la Istanbul. La reuniune au participat reprezentanți ai asociațiilor taxi din Belgia, Bulgaria, Finlanda, Germania, Letonia, Olanda, Norvegia, România, Elveția, SUA și secretariatul IRU Bruxelles.

Principalele subiecte discutate au fost:

- **ACCESIBILITATEA TAXI-**

URILOR: Membrii Grupului taxi au aprobat, în principiu, liniile directoare vo-luntare ale IRU pentru șoferii taxi, prezentând cele mai bune practici ale industriei pentru a îmbunătăți accesibilitatea serviciilor taxi pentru persoanele cu dizabilități.

- **INTEGRAREA TAXIURILOR ÎN LANȚUL DE TRANSPORT PUBLIC:** Secretariatul IRU a infor-

mat membrii Grupului taxi cu privire la noua Reglementare UE 1370/2007 referitoare la serviciile de transport public și aplicabilitatea acesteia la serviciile de transport taxi. Membrii Grupului taxi au analizat pericolul potențial al acestei reglementări combinate a serviciilor, care poate acoperi numai o parte a acestor servicii, în timp ce o altă parte a acestora rămâne în afara scopului reglementării. Președintele Grupului a arătat că acesta este un dosar European important pentru sectorul taxi, care urmează să fie dezbătut în următoarele reuniuni.

- **UTILIZAREA CUTIILOR**

NEGRE LA TAXIURI: Reprezentantul KNV a prezentat un raport asupra situației din Olanda, arătând că o cutie neagră pentru taxi reprezintă un sistem de colectare a datelor la bordul vehicu-

lului (care poate fi și un taximetru) cu un set definit de funcționalități. Introducerea acestui sistem în Olanda a avut 3 obiective: procesarea automată a documentelor de hârtie (binevenită de operatori), prevenirea abuzurilor fiscale prin înlocuirea jurnalului de bord și protecția consumatorului (prin oferirea unui tichet printat clientului).

- **EVENIMENTE TAXI:** Al doilea Forum Internațional Taxi, Köln, 7 noiembrie 2008

- **DIVERSE:** Problematika legată de accesul la profesie - amendamentul adoptat pe 26 martie 2008 de Comitetul TRAN al Parlamentului European, solicitând Comisiei să prezinte, până în iunie 2009, un raport asupra impactului extinderii regulilor UE referitoare la accesul la profesie la vehiculele taxi.



HIGER

AUTOCAR HIGER V90 / 36 LOCURI



CLASIFICARE 4 ****

Nr. de locuri standard		36	Configurații		36/41
Dimensiuni de gabarit	mm	10.490 x 2.500 x 3.510	Viteza maximă	km/h	100
Masa maximă autorizată	kg	14.900	Masa proprie	kg	11.200
Consum de carburant	l	<22 (în condiții ideale)	Capacitate rezervor	l	400

PREȚ: 100.000 EUR + TVA

CU LIVRARE IMEDIATĂ DIN STOC



Str. Ienăchiță Văcărescu nr. 60, sector 4, București

Tel.: 021 336 7788; Fax: 021 335 4825

Contact: cornel.iordache@untrr.ro; 0724 044 719

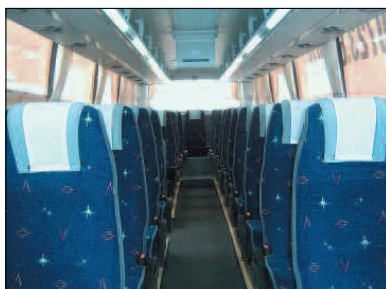
viorel.mircescu@untrr.ro; 0720 999 200

<http://higer.untrr.ro>, E-mail: higer@untrr.ro



HIGER

ŞASIU	
Motor	ISDE4 270 (270ps +)OBD
Ambreiaj	Monodisc uscat (Ø ₄₃₀)
Transmisie	ZF (după licență) 6 viteze
Cardan	Ax cardanic rigid
Suspensii	Suspensie integral pneumatică cu șase perne
Axe	Fata rigidă/spate cu diferențial cu dantură hipoidă
Frâne	Comandată pneumatic. Cu tamburi față/spate; ABS; frână încetinitoare tip retarder; frână de serviciu cu dublu circuit; frână de parcare cu descărcare de energie acumulată; autoreglare automată.
Direcție	ZF (sub licență) servo asistată hidraulic
Roți	11R22.5 anvelope tubeless
Altele	Apărătoare prezoane din inox
CAROSERIE	
A/C	HIGER KQZD28 de tipul totul pe acoperiș (compresor BITZER 28000 Kcal), cu ventilare și filtrare
Preîncălzitor	Preîncălzitor independent 26.000 Kcal
Scaune	SG 50S scaune cu spătar rabatabil, fețe textile standard. Scaun șofer ajustabil cu suspensie mecanică.
Uși	Ușă serviciu față/mijloc, cu comandă pneumatică
Ferestre	Dintr-o foaie de tipul lipite pe caroserie. Trapă de urgență în tavan cu ventilator încorporat.
Audio/video	DVD TUNER AM/FM cu monitor LCD de 15 inch și sonorizare ghid
Iluminat	Iluminat interior pe plafon; lămpi la scări; lampă stop centrală.
Oglinzi retrovizoare	Manuale cu degivrare electrică
Podea	Din placaj de bambus acoperită cu covor PVC antiderapant
DOTĂRI PREMIUM PROMOȚIONALE	
Mânere de ajutor; Parbriz cu sistem de degivrare; Capacitate bagaj 5,4 mc; Parasolare manuale; Capace cale cu deschidere rotativă; Perdele la geamuri; Decorarea interioară antimurdărie; Bord cu ornamente de lemn (imitație); Ferestre laterale cu geam dublu (tip "TERMOPAN"); Monitor LCD suplimentar de 15 inch; Ladă frigorifică; Cale bagaje cu deschidere plan-paralel; Geamuri maro.	



Str. Ienăchiță Văcărescu nr. 60, sector 4, București
Tel.: 021 336 7788; Fax: 021 335 4825
Contact: cornel.iordache@untr.ro; 0724.044.719
viorel.mircescu@untr.ro; 0720 999 200
<http://higer.untr.ro>, E-mail: higer@untr.ro

CONCLUZIILE CELEI DE-A 13-A REUNIUNI A ADUNĂRII GENERALE BSEC-URTA

Pe 4 iunie 2008, a avut loc cea de-a 13-a reuniune a Adunării Generale BSEC-URTA, la Moscova. Reuniunea a avut un succes deosebit cu patru rezoluții BSEC-URTA adoptate în unanimitate privind problemele importante ale profesiei noastre în regiunea BSEC.

Pentru a face mai bine auzită vocea noastră comună de toți factorii de decizie importanți, aceste Rezoluții au fost transmise Directorului Diviziei de Transport CEE-ONU, Dna Eva Molnar, Secretarului General Excelenței sale Domnului Ambasador Leonidas Chrysanthopoulos, Secretarului General IRU, Domnului Martin Marmy, precum și tuturor Miniștrilor de Transport și Afaceri Externe în fiecare din cele douăsprezece state membre BSEC.

LET/PRE/MTTR/1837/08

Domnului Ludovic Orban
Ministru
Ministerul Transporturilor
38, Bdul Dinicu Golescu, sector 1
București
Istanbul, 9 iunie 2008

CONCLUZIILE CELEI DE-A 13-A REUNIUNI A ADUNĂRII GENERALE BSEC-URTA

Excelența Dumneavoastră,

Am privilegiul de a vă scrie urmare celei de-a 13-a reuniuni a Adunării Generale BSEC-URTA, care a avut loc la Moscova, pe 4 iunie 2008, cu participarea asociațiilor de transport rutier naționale din țările BSEC.

După cum știți, BSEC-URTA are Statutul de Partener de Dialog Sectorial în cadrul Organizației BSEC, conform Consiliului de Miniștri ai Afacerilor Externe BSEC și contribuie în mod activ la lucrările organelor competente BSEC în vederea promovării și dezvoltării în continuare a transportului rutier în regiunea BSEC, ca un catalizator pentru legături mai strânse între locuitorii regiunii BSEC și extinderea comerțului, care are principalele cerințe pentru o cooperare economică plină de succes la nivel BSEC.

În decursul deliberărilor fructuoase și schimbului de opinii ale sectorului privat de la Moscova pe diferite teme și activități cheie urmărite de Organizația BSEC cu privire la transportul rutier, Adunarea Generală BSEC-URTA a adoptat, în unanimitate, patru Rezoluții importante din următoarele domenii în vederea informării factorilor de decizie la nivel național, regional și internațional, inclusiv a Excelenței Dumneavoastră, asupra poziției, hotărârii și cerințelor sectorului privat din regiunea BSEC, ale căror texte sunt anexate pentru informarea Dumneavoastră:

a) Rezoluția privind Necesitatea Urgentă pentru Implementarea Reală a Memorandului de Înțelegere BSEC privind Facilitarea Transportului Rutier de Mărfuri (RES/GA13(MoU-F/08));

b) Rezoluția privind Semnarea Acordului BSEC privind Siplificarea Procedurilor de Obținere a Vizelor pentru Șoferii Profesioniști din Statele Membre BSEC (RES/GA13/BVPD/08),

c) Rezoluția privind Necesitatea pentru Aplicarea de Urgență a Noii Anexa 8 la Convenția Internațională privind Armonizarea Controalelor Mărfurilor la Frontiere, în Regiunea BSEC (RES/GA13/H1982/08),

d) Rezoluția privind Introducerea Obligatorie a Tahografului Digital în Părțile Contractante non-UE la AETR și Transferul Reglementărilor și Regulilor UE aferente AETR (RES/GA13/AETR/08).

În numele tuturor Asociațiilor Membre BSEC-URTA, sunt încrezător că veți fi interesat și veți acorda atenție și totodată veți sprijini pe deplin corespunzător această voce comună a profesiei noastre în regiunea BSEC.

Deși sunt convins că aceste opinii și cerințe se vor alinia în principal viziunii personale și poziției țării Dumneavoastră, BSEC-URTA face apel la Dumneavoastră pentru a vă reconsidera poziția dacă aceasta este divergentă.

În calitate de reprezentanți ai sectorului privat, care întâmpină în fiecare zi dificultăți în îndeplinirea misiunii noastre foarte importante în beneficiul societății în general, suntem convingeți că opiniile noastre, în special atunci când este un consens printre noi la nivelul BSEC-URTA, ar trebui considerat valoros și demn de reținut de către politicieni și factorii de decizie, care stau în slujba poporului în această lume schimbătoare.

În concluzie, vă rog să-mi permiteți să solicit Excelenței Dumneavoastră să studieze Rezoluțiile noastre anexate cu atenție și să ne sprijiniți pe deplin, alături de Ministerul Dumneavoastră, în realizarea solicitărilor noastre comune la nivelurile corespunzătoare inclusiv și în mod special Organizația BSEC și CEE-ONU.

Avem încredere în Dumneavoastră așa după cum și Dumneavoastră puteți avea încredere în noi!

Vă rog să acceptați, Stimate Domnule Ministru, asigurările celei mai înalte considerații, și rămân, al Dumneavoastră sincer,

Vladimir Florea
Președinte

Anexe: menționate
LET/PRE/MFA/1848/08

Domnului Lazăr Comănescu
Ministru
Ministerul Afacerilor Externe
31, Aleea Alexandru, sector 1
București

Istanbul, 9 iunie 2008

CONCLUZIILE CELEI DE-A 13-A REUNIUNI A ADUNĂRII GENERALE BSEC-URTA

Am privilegiul de a vă scrie urmare celei de-a 13-a reuniuni a Adunării Generale BSEC-URTA, care a avut loc la Moscova, pe 4 iunie 2008, cu participarea asociațiilor de transport rutier naționale din țările BSEC.

După cum știți, BSEC-URTA are Statutul de Partener de Dialog Sectorial în cadrul Organizației BSEC, conform Consiliului de Miniștri ai Afacerilor Externe BSEC și contribuie în mod activ la lucrările organelor competente BSEC în vederea promovării și dezvoltării în continuare a transportului rutier în regiunea BSEC, ca un catalizator pentru legături mai strânse între locuitorii regiunii BSEC și extinderea comerțului, care are principalele cerințe pentru o cooperare economică plină de succes la nivel BSEC.

În decursul deliberărilor fructuoase și schimbului de opinii ale sectorului privat de la Moscova pe diferite teme și activități cheie urmărite de Organizația BSEC cu privire la transportul rutier, Adunarea Generală BSEC-URTA a adoptat, în unanimitate, patru Rezoluții importante din următoarele domenii în vederea informării factorilor de decizie la nivel național, regional și internațional, inclusiv a Excelenței Dumneavoastră, asupra poziției, hotărârii și cerințelor sectorului privat din regiunea BSEC, ale căror texte sunt anexate pentru informarea Dumneavoastră:

a) Rezoluția privind Necesitatea Urgentă pentru Implementarea Reală a Memorandului de Înțelegere BSEC privind Facilitarea Transportului Rutier de Mărfuri (RES/GA13(MoU-F/08));

b) Rezoluția privind Semnarea Acordului BSEC privind Simplificarea Procedurilor de Obținere a Vizelor pentru Șoferii Profesioniști din Statele Membre BSEC (RES/GA13/BVPD/08),

c) Rezoluția privind Necesitatea pentru Aplicarea de Urgență a Noii Anexa 8 la Convenția Internațională privind Armonizarea Controalelor Mărfurilor la Frontiere, în Regiunea BSEC (RES/GA13/H1982/08),

d) Rezoluția privind Introducerea Obligatorie a Taho-grafului Digital în Părțile Contractante non-UE la AETR și Transferul Reglementărilor și Regu-lilor UE aferente AETR (RES/GA13/AETR/08).

Din aceste patru Rezoluții, totuși, permiteți-mi să vă atrag atenția asupra unei Rezoluții în special, despre simplificarea procedurilor de obținere a vizelor pentru șoferii profesioniști din regiunea BSEC.

Întrucât textul acestei Rezoluții stipulează clar; solicitări care necesită timp, proceduri complicate și costisitoare pentru șoferii profesioniști constituie o problemă majoră pentru profesia noastră și este pe deplin nejustificată întrucât mărfurile nu se pot mișca fără șoferi.

În conformitate cu Uniunea Internațională a Transportului Rutier (IRU), care gestionează sistemul de tranzit vamal TIR în lume, mai mult de 50 de milioane de curse garantate de această organizație până în prezent, nu există nici un singur incident raportat la

aceasta, ca un șofer, după ce a obținut viza, să-și lase camionul și încărcătura într-o țară străină și să solicite azil sau să imigreze ilegal.

IRU și toate Asociațiile membre BSEC-URTA, în pofida acestui fapt, vă stau pe deplin la dispoziție și gata să-și asume orice responsabilitate și să întreprindă orice proiect regional, pentru a asigura aplicarea în siguranță, treptată și demnă de încredere a Acordului BSEC privind Simplificarea Procedurilor de Obținere a Vizelor pentru Șoferii Profesioniști din Statele Membre BSEC.

În aceste condiții, există o speranță sinceră și puternică a profesiei noastre că țara Dumneavoastră va fi gata să semneze acest Acord cu ocazia viitoarei reuniuni a Consiliului Miniștrilor Afacerilor Externe BSEC, de la Tirana, din acest an.

Mai mult, este dorința noastră comună și solicităm ca Dumneavoastră să nu precupețiți nici un efort pentru semnarea acestui Acord de către toate Statele Membre BSEC cât mai curând posibil.

În calitate de reprezentanți ai sectorului privat, care întâmpină în fiecare zi dificultăți în îndeplinirea misiunii noastre foarte importante în beneficiul societății în general, suntem convingeți că opiniile noastre, în special atunci când este un consens printre noi la nivelul BSEC-URTA, ar trebui considerat valoros și demn de reținut de către politicieni și factorii de decizie, care stau în slujba poporului în această lume schimbătoare.

Avem încredere în Dumneavoastră așa după cum și Dumneavoastră puteți avea încredere în noi!

Vă rog să acceptați, Stimate Domnule Ministru, asigurările celei mai înalte considerații, și rămân, al Dumneavoastră sincer,

Vladimir Florea
Președinte

Anexe: menționate



UNIUNEA ASOCIAȚIILOR DE TRANSPORT RUTIER DIN REGIUNEA DE COOPERARE ECONOMICĂ A MĂRII NEGRE (BSEC-URTA)

RES/GA13/MoU-F/08

Moscova, 4 iunie 2008

REZOLUȚIA BSEC-URTA*

Referitoare la Necesitatea Urgentă pentru Implementarea Reală a Memorandului de Înțelegere BSEC privind Facilitarea Transportului Rutier de Mărfuri cât mai curând posibil

Adunarea Generală a Asociațiilor de Transport Rutier din Regiunea de Cooperare Economică a Mării Negre (BSEC-URTA), care reprezintă asociațiile de transport rutier naționale din Albania, Armenia, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Grecia, Moldova, România, Rusia, Serbia, Turcia și Ucraina:

Reamintind că Memorandumul BSEC de Înțelegere privind Facilitarea Transportului Rutier de Mărfuri în Regiunea BSEC a fost semnat mai întâi la Kiev, pe 6 martie 2002;

De asemenea reamindindu-ne că acest MdÎ final a intrat în vigoare pe 20 iulie 2006;

Salutând faptul că a fost înființat un Comitet de Inițiativă de către Părțile Contractante la MdÎ pentru aplicarea lui cu succes, care a avut prima reuniune la Istanbul, în perioada 21-22 martie 2007;

Luând notă, totuși, că acest Comitet de Inițiativă a avut cea de-a doua reuniune a sa numai după un an, la Istanbul, în perioada 12-13 februarie 2008;

Îngrijorată de faptul că reprezentanții la nivel mediu ai Părților Contractante la primele două reuniuni ale Comitetului de Inițiativă s-au schimbat, la un interval de un an, în mod semnificativ, ceea ce a condus în mod inevitabil la discuții repetate fără o evoluție concretă;

1. Mulțumeste Miniștrilor de Transport ai Statelor Membre BSEC pentru încurajarea prin Declarația lor de la Odessa, de asemenea și BSEC-URTA în calitate de Partener de Dialog Sectorial al Organizației BSEC, să continue să-și aducă contribuțiile la eforturile BSEC pentru dezvoltarea transportului în Regiune,

2. Reiterează angajamentul său și hotărârea de a deveni un partener privat de sector demn de încredere, continuu și respectat al Organizației BSEC și Statelor Membre BSEC de a lucra împreună pentru a facilita ca transportul rutier să servească liber de orice bariere vizibile sau invizibile, realizarea obiectivelor majore ale Organizației BSEC stabilite de membrii săi fondatori;

3. Face apel, totuși, la Miniștrii de Transport ai Statelor Membre BSEC să acorde o mai mare importanță, interes per-

sonal și cea mai mare prioritate aplicării MdÎ al BSEC privind Facilitatea Transportului Rutier de Mărfuri, care furnizează un cadru legal solid pentru eforturile regionale privind promovarea și dezvoltarea viitoare a transportului rutier internațional de mărfuri drept cheie a cooperării economice pline de succes în regiunea BSEC.

4. Solicită, ca prim pas practic înainte, Secretarului General al BSEC să mandateze experți internaționali, la solicitarea Comitetului de Inițiativă al MdÎ la prima sa reuniune, pentru a propune alternative pentru instrumentele, proiectele și activitățile regionale necesare pentru implementarea strictă și imediată a fiecărui articol operativ al MdÎ într-un real parteneriat public-privat.

5. Solicită Președintelui în exercițiu albanez să organizeze în cooperare cu BSEC-URTA și IRU, o masă rotundă public-privată BSEC-URTA la cel mai înalt nivel posibil, care să studieze recomandările acestor experți și să le selecteze, modifice, adauge sau să le prioritizeze împreună cu reprezentanții sectorului privat astfel încât să poată fi puse în practică de Comitetul de Inițiativă cât mai curând posibil.

6. Invită Miniștrii de Transport ai Statelor Membre BSEC să sprijine activitățile sus-menționate la nivel ministerial și să participe chiar ei sau să-și trimită reprezentanții la nivel înalt la masa rotundă propusă BSEC pentru a se asigura că vor fi implementate fără întârziere concluziile acesteia.

7. Exprimă disponibilitatea sa împreună cu Asociațiile sale Membre să-și asume orice răspundere și să întreprindă orice proiect necesar în cooperare cu autoritățile naționale competente, Organizația BSEC și IRU, care să faciliteze aplicarea reală și imediată a acestui foarte important MdÎ în jurul bazinului Mării Negre.

** Adoptată, în unanimitate, la Moscova pe 4 iunie 2008, de către cea de-a 13-a Reuniune a Adunării Generale BSEC-URTA*

UNIUNEA ASOCIAȚIILOR DE TRANSPORT RUTIER DIN REGIUNEA DE COOPERARE ECONOMICĂ A MĂRII NEGRE (BSEC-URTA)

RES/GA13/MoU-F/08

Moscova, 4 iunie 2008

REZOLUȚIA BSEC-URTA*

Privind Acordul BSEC referitor la Simplificarea Procedurilor de Obținere a Vizelor pentru Șoferii Profesioniști de Camioane din Statele Membre BSEC

Adunarea Generală a Asociațiilor de Transport Rutier din Regiunea de Cooperare Economică a Mării Negre (BSEC-URTA), care reprezintă asociațiile de transport rutier naționale din Albania, Armenia, Azerbaidjan, Bulgaria, Georgia, Grecia, Moldova, România, Rusia, Serbia, Turcia și Ucraina:

Reamintind că încheierea Acordului BSEC privind Simplificarea Procedurilor de Obținere a Vizelor pentru Șoferii Profesioniști de Camioane din Statele Membre BSEC de către Consiliul BSEC al Miniștrilor Afacerilor Externe s-a efectuat la Belgrad, pe 19 aprilie 2007;

Dezamăgită că, în pofida anunțului, acest Acord nu a fost deschis spre semnare de către Statele Membre BSEC interesate de către Președintele în exercițiu ucrainian la ultima reuniune a Consiliului BSEC de la Kiev din 17 aprilie 2008;

Salutând intenția Președintelui actual în exercițiu albanez de a deschide, în sfârșit, acest Acord spre semnare Statele Membre BSEC interesate cu ocazia viitoarei reuniuni a Consiliului BSEC din Tirana din toamna anului 2008;

1. Subliniază că vizele impuse șoferilor profesioniști

reprezintă o barieră majoră, care trebuie redusă, dacă nu eliminată, la nivel multilateral, cât mai rapid;

2. Pune accentul pe faptul că din mai mult de 50 de operațiuni de transport desfășurate sub Sistemul TIR, în lume, încă de la înființare și până astăzi, IRU nu a raportat nici un singur incident, în care un șofer profesionist, după ce a obținut viza, să-și abandoneze camionul și încărcătura într-o țară străină și să ceară azil sau să imigreze, ilegal;

3. Solicită Președintelui în exercițiu albanez, de aceea, să se asigure că acest Acord BSEC va fi deschis spre semnare de către Statele Membre BSEC interesate la Tirana, cu ocazia viitoarei reuniuni a Consiliului BSEC;

4. Invită Miniștrii Afacerilor Externe din toate Statele Membre BSEC să semneze acest Acord ca fiind primul răspuns concret la solicitările industriei pentru facilitarea reală a transportului rutier de mărfuri în Statele Membre BSEC, care constituie cheia reală către o cooperare economică de succes în jurul bazinului Mării Negre;

5. Solicită CEE-ONU, în spiritul noii Anexe 8 la Convenția privind Armonizarea Controalelor Mărfurilor la Frontiere din 1982, și IRU, să acorde sprijinul în vederea semnării și aplicării acestui Acord în Regiunea BSEC, care ar constitui un pas real înainte pentru introducerea procedurilor simplificate de obținere a vizelor pentru șoferii profesioniști din regiune;

6. Exprimă disponibilitatea sa împreună cu Asociațiile sale Membre să-și asume orice răspundere și să întreprindă orice proiect necesar în cooperare cu autoritățile naționale competente, Organizația BSEC și IRU, care să faciliteze aplicarea acestui Acord și creșterea încrederii în informațiile exacte privind șoferii profesioniști de camioane care lucrează pentru operatorii de transport membri ai Asociațiilor Membre BSEC-URTA.

* *Adoptată, în unanimitate, la Moscova pe 4 iunie 2008, de către cea de-a 13-a Reuniune a Adunării Generale BSEC-URTA*



**UNIUNEA ASOCIAȚIILOR DE TRANSPORT RUTIER DIN REGIUNEA
DE COOPERARE ECONOMICĂ A MĂRII NEGRE
(BSEC-URTA)**

RES/GA13/MoU-F/08

Moscova, 4 iunie 2008

REZOLUȚIA BSEC-URTA*

**Privind Necesitatea Implementării Urgente a Noii Anexe 8 a Convenției
Internaționale privind Armonizarea Controalelor Mărfurilor la Frontiere,
în Regiunea BSEC**

Adunarea Generală a Asociațiilor de Transport Rutier din Regiunea de Cooperare Economică a Mării Negre (BSEC-URTA), care reprezintă asociațiile de transport rutier naționale din Albania, Armenia, Azerbaidjan, Bulgaria, Georgia, Grecia, Moldova, România, Rusia, Serbia, Turcia și Ucraina:

Salutând intrarea în vigoare a noii Anexe 8 a Convenției Internaționale privind Armonizarea Controalelor Mărfurilor la Frontiere pe 20 mai 2008,

Reamintind că Anexa 8 se referă la facilitarea procedurilor de trecere a frontierei pentru transportul rutier internațional, gestionând probleme deosebit de importante pentru profesioniștii cum ar fi:

- Utilizarea celor mai bune practici pentru facilitarea eliberării de vize șoferilor profesioniști;
- Accesul facilitat la informație privind cerințele și procedurile de control de la frontieră;
- Tratarea cu prioritate a încărcăturilor speciale, cum ar fi mărfurile perisabile și animalele vii;
- Controlul tehnic armonizat al vehiculelor pe baza Certificatului Internațional de Inspecție Tehnică;
- Evitarea cântăririi repetate prin utilizarea Certificatului Internațional de Greutate al Autovehiculului;
- Proceduri îmbunătățite de control la frontieră;
- Terminale și parcări îmbunătățite precum și facilități pentru șoferi

1. *Subliniază* că realizarea acestor schimbări pozitive ar contribui mai întâi la cooperarea economică între Părțile Contractante, inclusiv din Regiunea BSEC, și bunăstarea societății în general,

2. *Consideră că* stricta implementare a noii Anexe 8 va facilita introducerea procedurilor de control simplificate și va înlocui inspecțiile din prezent și controalele fizice de la punctele de trecere a frontierei printr-o simplă verificare a documentației și certificatelor standardizate pe plan internațional, permițând desfășurarea controalelor necesare în afara locului de origine sau destinație;

3. *Apelează* la CEE-ONU pentru a stabili împreună cu

Comitetul Administrativ al acestei Convenții (AC.3), în cel mai scurt timp posibil, asigurarea imediată a implementării noii Anexe 8 de către toate Părțile Contractante.

4. *Solicită*, de aceea, Organizației BSEC și tuturor organelor competente din Statele Membre BSEC inclusiv, precum și Ministerului de Transport, Administrației Vamale, și autorităților responsabile cu alte controale la frontieră să ia toate măsurile necesare pentru implementarea cât mai curând posibil a prevederilor noii Anexe 8 la nivel național, precum și la nivelul BSEC inclusiv, cu posibilitatea organizării unui Seminar Regional cu CEE-ONU și participarea tuturor țărilor CIS și Comisiei Europene, care doresc punerea în aplicare a Certificatului Internațional de Greutate a Vehiculului, sub noua Anexă 8, în regiune în baza experienței țărilor CIS, cât mai curând posibil;

5. *Solicită* Comitetului de Inițiativă al MdÎ privind Facilitarea Transportului Rutier de Mărfuri în Regiunea BSEC să acorde prioritate implementării acestei noi Anexe 8 în regiunea BSEC în parteneriat public-privat oricând este posibil, constituind astfel un bun exemplu regional care ar putea fi urmat și de celelalte Părți Contractante;

6. *Reiterează apelul său* la Guvernul moldovean să ia măsurile necesare pentru aderarea Moldovei la această Convenție, fiind singura țară BSEC care nu a devenit încă Parte Contractantă,

7. *Exprimă* disponibilitatea sa împreună cu Asociațiile sale membre, să-și asume responsabilitatea și să colaboreze, oricând este necesar, pentru a pune în aplicare noua Anexă 8 în regiunea BSEC, împreună cu autoritățile naționale interesate ale Statelor Membre BSEC.

* * * * *

** Adoptată, în unanimitate, la Moscova pe 4 iunie 2008, de către cea de-a 13-a Reuniune a Adunării Generale BSEC-URTA*

UNIUNEA ASOCIAȚIILOR DE TRANSPORT RUTIER DIN REGIUNEA DE COOPERARE ECONOMICĂ A MĂRII NEGRE (BSEC-URTA)

RES/GA13/MoU-F/08

Moscova, 4 iunie 2008

REZOLUȚIA BSEC-URTA*

Privind Introducerea Obligatorie a Tahografului Digital în țările Părți Contractante non-UE la AETR și Transferul Regulilor și Reglementărilor UE respective la AETR

Adunarea Generală a Asociațiilor de Transport Rutier din Regiunea de Cooperare Economică a Mării Negre (BSEC-URTA), care reprezintă asociațiile de transport rutier naționale din Albania, Armenia, Azerbaijan, Bulgaria, Georgia, Grecia, Moldova, România, Rusia, Serbia, Turcia și Ucraina:

Reamintind că implementarea tahografului digital în țările Părți Contractante non-UE la AETR este stipulată să devină obligatorie pe 16 iunie 2010;

Luând notă că această stipulare va avea un efect dramatic în nouă State Membre BSEC;

Luând în considerare pozițiile diferitelor State Membre BSEC referitoare la introducerea directă a regulilor și reglementărilor în AETR nu este acceptabilă datorită faptului că AETR are o acoperire geografică mai mare decât UE;

Îngrijorată fiind de faptul că Părțile Contractante non-UE nu sunt pregătite să implementeze tahograful digital la nivel național, treptat, la o dată fixă;

Convinsă fiind că UE și CEE-ONU ar trebui să-și asume de asemenea o responsabilitate activă comună și să furnizeze asistența și mijloacele necesare Părților Contractante non-UE, precum și Organizației BSEC pentru ca acestea să poată face pregătirile adecvate în parteneriat public-privat;

Subliniind că implementarea obligatorie a tahografului digital în Părțile Contractante non-UE trebuie amânată la o dată viitoare realistă și reciproc acceptată pentru a fi siguri că pregătirile Părților Contractante sunt încheiate la același nivel și peste tot în același timp;

1. Subliniază sprijinul său continuu pentru armonizarea controalelor la frontieră și a procedurilor aferente transportului rutier internațional de mărfuri pretutindeni;

2. Sprijină, totuși, pozițiile Statelor Membre respective BSEC ca paragraful al doilea al Clauzei 4, Articolul 12bis să fie eliminat întrucât violează procedura de amendare AETR și furnizează oportunitatea aplicării documentelor adoptate de UE de către toate Părțile Contractante AETR omițând discuțiile și aprobarea de către CEE-ONU (SC.1),

3. Dezaprobă, și mai mult, solicitările și presiunile oricărui țări pentru implementarea rapidă și nepregătită a tahografului digital în Părțile Contractante non-UE, în special într-un moment în care acest instrument nu poate fi scutit de

unele probleme tehnice în țările UE, acolo unde aplicarea sa a devenit deja obligatorie;

4. Avertizează că orice aplicare nepregătită a unui astfel de instrument în țările Părți Contractante non-UE ar conduce la probleme enorme în mișcarea liberă a comerțului mărfurilor, situații haotice privind transportul rutier internațional, pierderi mari ale profitului și locurile de muncă în industrie și inevitabil ar dăuna liniștii sociale și parteneriatului public-privat la nivel național,

5. Solicită, de aceea, CEE-ONU să-și asume un rol intermediar mai activ și constructiv în contextul negocierilor continue dintre Comisia Europeană și țările non-UE, astfel încât o nouă dată mai realistă să fie fixată în consens cu toate Părțile Contractante la Acordul AETR, care ar fi suficiente pentru pregătirile cu succes și tranziția treptată în țările Părți Contractante non-UE;

6. Solicită autorităților competente ale Statelor Membre BSEC să dea dovadă de solidaritate regională în această privință în cadrul negocierilor continue privind aceste probleme la nivel CEE-ONU;

7. Invită Comisia Europeană să abordeze cu înțelegere și spirit de cooperare aceste preocupări legitime ale industriei, care sunt puternic exprimate de diferite State Membre BSEC la nivel CEE-ONU și să furnizeze orice mijloace și sprijin CEE-ONU și Organizației BSEC pentru a putea ajuta parteneriatul public-privat, Statele Membre BSEC respective să-și realizeze capacitatea adecvată într-un timp realist pentru a implementa tahograful digital în Părțile Contractante non-UE la AETR, treptat și fără a crea dificultăți comerțului și afacerilor operatorilor de transport în regiunea BSEC;

8. Solicită IRU să continue eforturile sale și să contacteze toate părțile implicate cu o mai mare determinare astfel încât obiectivele de mai sus să poată fi realizate cât mai curând posibil.

9. Exprimă disponibilitatea sa împreună cu Asociațiile sale membre, să colaboreze, dacă este necesar cu autoritățile naționale în regiunea BSEC, pentru a pregăti implementarea treptată a tahografului digital în aceste țări.

* * * * *

* Adoptată, în unanimitate, la Moscova pe 4 iunie 2008, de către cea de-a 13-a Reuniune a Adunării Generale BSEC-URTA

Pentru a avea o afacere profitabilă te invităm să alegi dintr-o gamă diversă de autovehicule comerciale, astfel încât firma ta să fie mult mai eficientă. Tot la noi găsești servicii post-vânzare și piese de schimb pentru care îți garantăm timp minim de staționare.

IVECO

www.iveco.ro

Abecedarul unei afaceri profitabile !



www.cefin.com

CEFIN
AUTOVEHICULE COMERCIALE

dealer autorizat Iveco SpA

București: 021.202.60.00; 0741.841.000; Arad: 0257.28.12.52

Constanța: 0241.629.800; Deva: 0254.21.31.11

Galați: 0236.49.20.91; Pitești: 0248.21.44.05

Ploiești: 0244.27.66.28; Timișoara: 0256.29.58.95

Partener promovare:

Afin.

LEASING IFEN S.A.
IVECO
CAPITAL

ROVINIETE PRIN UNTRR!

UNTRR, respectând legislația în vigoare, respectiv Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 157/19.12.2007 publicată în Monitorul Oficial nr.885/27.12.2007, vinde roviniete atât utilizatorilor români, cât și străini:

Principalele modificări aduse modului de eliberare a rovinietelor față de Ordonanța 15/2002 și a Legii nr.101/2007 sunt următoarele:

- schimbarea categoriilor de vehicule și a nivelului tarifului;
- tarifele nu mai sunt defalcate în funcție de clasa de emisii poluante;
- rovinietele vor fi eliberate pentru perioade de 1 zi (cu excepția autoturismelor și autovehiculelor de transport marfă cu MTMA mai mică sau egală cu 3,5 tone), 7 zile, 30 zile și 12 luni;

- tarifele publicate conțin TVA; aceasta va fi menționată distinct pe documentul de plată;
- definirea clară a rovinietei valabile;
- mărirea cuantumului amenzilor contravenționale;
- acordarea posibilității de achitare a jumătate din minimul amenzii contravenționale pe loc sau în termen de 48 de ore.

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

Incepând cu data de 14 martie 2008 a intrat în vigoare Ordinul Ministrului Transporturilor nr.244/2008 privind aprobarea NORMELOR METODOLOGICE pentru aplicarea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România, publicate în Monitorul Oficial cu numărul 184 din data de 11 martie 2008.

Rovinieta-ecuson (modelul existent) se eliberează până la epuizarea stocurilor, după care se va comercializa ***rovinieta matca-cupon*** (vor avea un nou model și culori diferite în funcție de tipul vehicu-

lului și de valabilitate).

În cazul eliberării rovinietei matca-cupon, distribuitorul va personaliza matca prin perforarea cu un dispozitiv mecanic a zilei, lunii, anului de la care este valabilă, va înscrie pe cupon numărul de înmatriculare al vehiculului, iar documentul care atestă plata sumei încasate va fi completat prin înscrierea cel puțin a următoarelor elemente:

- seria rovinietei matca-cupon;
- numărul de înmatriculare al vehiculului;
- tipul vehiculului, conform clasificării prevăzute în anexa nr. 1 la Ordonanța Guvernului nr. 15/2002, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 424/2002, cu modificările și completările ulterioare;
- anul, luna, ziua de la care este valabilă;
- anul, luna, ziua expirării, conform perioadei de valabilitate solicitate de utilizator.

Nivelul tarifului și încadrarea tarifară rămân neschimbate.

Prețul litrului de motorină la pompă 9 iunie 2008 (în euro)

Tara	Preț fără taxe	Accize	Preț fără TVA	% taxe specifice	TVA	Valoarea TVA	Preț cu toate taxele incluse	%(Accize + TVA)	Indice al prețului fără TVA (Franța = 100)
AUSTRIA	0.7686	0.3853	1.1539	33.4%	20.0%	0.231	1.3849	44.5%	97.16
BELGIA	0.8146	0.3334	1.1480	29.0%	21.0%	0.241	1.3890	41.4%	96.67
BULGARIA	0.7204	0.2200	0.9404	23.4%	20.0%	0.188	1.1284	36.2%	79.19
CIPRU	0.8037	0.2448	1.0485	23.3%	15.0%	0.157	1.2055	33.3%	88.29
DANEMARCA	0.7627	0.3664	1.1291	32.4%	25.0%	0.282	1.4111	45.9%	95.08
SPANIA	0.7998	0.3020	1.1018	27.4%	16.0%	0.176	1.2778	37.4%	92.78
ESTONIA	0.7577	0.2454	1.0031	24.5%	18.0%	0.181	1.1841	36.0%	84.47
FINLANDA	0.7165	0.3197	1.0362	30.9%	22.0%	0.228	1.2642	43.3%	87.25
FRANTA	0.7597	0.4279	1.1876	36.0%	19.6%	0.233	1.4206	46.5%	100.00
GRECIA	0.8596	0.2650	1.1246	23.6%	18.0%	0.202	1.3266	35.2%	94.69
UNGARIA	0.7601	0.3519	1.1120	31.6%	20.0%	0.222	1.3340	43.0%	93.64
IRLANDA	0.7121	0.3681	1.0802	34.1%	21.0%	0.227	1.3072	45.5%	90.95
ITALIA	0.8252	0.4230	1.2482	33.9%	20.0%	0.250	1.4982	44.9%	105.10
LETONIA	0.7717	0.2532	1.0248	24.7%	18.0%	0.184	1.2088	36.2%	86.30
LITUANIA	0.7702	0.2459	1.0161	24.2%	18.0%	0.183	1.1991	35.8%	85.56
LUXEMBURG	0.7763	0.2904	1.0667	27.2%	15.0%	0.160	1.2267	36.7%	89.82
MALTA	0.6893	0.2455	0.9348	26.3%	18.0%	0.168	1.1028	37.5%	78.71
OLANDA	0.8389	0.3804	1.2193	31.2%	19.0%	0.232	1.4513	42.2%	102.67
POLONIA	0.7850	0.3214	1.1064	29.0%	22.0%	0.243	1.349	41.8%	93.16
PORTUGALIA	0.8031	0.3644	1.1675	31.2%	21.0%	0.245	1.413	43.1%	98.31
REP. CEHĂ	0.8004	0.3615	1.1620	31.1%	19.0%	0.221	1.383	42.1%	97.84
ROMÂNIA	0.7637	0.2600	1.0237	25.4%	19.0%	0.195	1.219	37.3%	86.20
MAREA BRITANIE	0.7527	0.7224	1.4751	49.0%	17.5%	0.258	1.733	56.6%	124.21
SLOVACIA	0.7351	0.4322	1.1673	37.0%	19.0%	0.222	1.389	47.1%	98.29
SLOVENIA	0.7797	0.3020	1.0817	27.9%	20.0%	0.216	1.298	39.9%	91.08
SUEDIA	0.7266	0.4091	1.1357	36.0%	25.0%	0.284	1.420	48.8%	95.63

Evoluția principalelor valute 16 mai 2008 - 12 iunie 2008

DATA	EUR	USD	CHF	EUR/USD	EUR/CHF
16 mai.2008	3.6573	2.3615	2.2415	11.5487	1.6316
19 mai.2008	3.6347	2.3287	2.2305	1.5608	1.6295
20 mai.2008	3.6361	2.3261	2.2305	1.5632	1.6302
21 mai.2008	3.6412	2.3141	2.2396	1.5735	1.6258
22 mai.2008	3.6767	2.3317	2.2712	1.5768	1.6188
23 mai.2008	3.6755	2.3379	2.2726	1.5721	1.6173
26 mai.2008	3.6698	2.3293	2.2710	1.5755	1.6159
27 mai.2008	3.6731	2.3307	2.2701	1.5760	1.6180
28 mai.2008	3.6716	2.3409	2.2626	1.5685	1.6227
29 mai.2008	3.6499	2.3450	2.2430	1.5565	1.6272
30 mai.2008	3.6213	2.3376	2.2244	1.5492	1.6280
3 iun.2008	3.6082	2.3197	2.2290	1.5555	1.6188
3 iun.2008	3.6215	2.3217	2.2494	1.5598	1.6100
4 iun.2008	3.6284	2.3464	2.2588	1.5464	1.6063
5 iun.2008	3.6198	2.3491	2.2394	1.5409	1.6164
6 iun.2008	3.6422	2.3364	2.2465	1.5589	1.6213
9 iun.2008	3.6810	2.3302	2.2853	1.5797	1.6107
10 iun.2008	3.6658	2.3638	2.2746	1.5508	1.6116
11 iun.2008	3.6673	2.3652	2.2759	1.5505	1.6114
12 iun.2008	3.6659	2.3768	2.2778	1.5424	1.6094

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

Subiect: Factor de Ajustare în funcție de prețul combustibilului – Bunker adjustment factor - BAF

Sursa "scrisoare adresata de asociatia turca UND membrilor sai"

Stimați Membri,

După cum știți, costurile cu combustibilul dețin o pondere importantă în transportul naval, aerian și rutier. În împrejurările actuale, costurile cu combustibilul reprezintă 35% din costurile totale în special în transportul rutier. Acesta reprezintă un element de cost suplimentar pentru sectorul de transport care a avut deja perioade grele datorate reducerilor în venituri zi de zi, totuși acest nou element de cost de-abia s-a reflectat în tarifele de transport. De aceea, faptul că povara costului cauzat de creșterea prețurilor combustibilului a crescut, în timp ce tariful de transport a rămas același, care a avut drept consecință scăderea profitului. Astfel de costuri suplimentare au transformat sectorul nostru într-unul neprofitabil cu tarife mai mici decât costurile pentru a oferi astfel de servicii. Mai mult, datorită creșterii costurilor combustibilului în ultimii trei ani, costurile noastre au crescut cu 25%. Creșterea prețurilor combustibilului în 2007 numai a ajuns la aproape 50%.

Este inevitabil și vital pentru toți să reflectăm creșterile de preț ale combustibilului care reprezintă aproape 35% din costurile noastre totale, clienților pentru a menține calitatea serviciului, evitării întreruperilor în serviciile oferite și stabilirii unei structuri ale sectorului care să opereze în marje de profit rezonabile.

Stimați Membri,

Toate astfel de costuri și creșterea costurilor combustibilului în special, restricțiile cauzate de cerințele autorizației de transport și alte dificultăți asemănătoare, ne-au sporit îngrijorarea față de viitorul sectorului nostru care desfășoară 53% din exporturile turcești.

De aceea, referitor la viitorul sectorului nostru, este esențial să introducem practica BAF care a fost deja introdusă în țările UE de operatorii de transport rutieri.

În acest cadru, UND a organizat o serie de studii cu participarea mai multor operatori de transport, în scopul stabilirii anumitor metode exemplu, prin calcularea reflectării

creșterilor prețului combustibilului în tarifele de transport. Suntem convingși că un astfel de studiu poate servi drept un ghid pentru sectorul de transport internațional pentru calculul unor astfel de costuri.

În consecință, veți găsi în continuare anumite informații privind metoda sus-menționată de calcul:

METODĂ UTILIZATĂ PENTRU CALCULUL BAF

1. BAF este un factor care este calculat pentru eliminarea impactului fluctuațiilor asupra costurilor.
2. Costurile cu combustibilul reprezintă un element al costului care variază în funcție de parametrul distanței și de aceea, traseul parcurs și distanța aproximată a traseului respectiv în kilometri au fost luați în considerare pentru calculul factorului.
3. Rata consumului combustibilului unui cap de tractor cu o semi-remorcă, cu MMA de 40 tone, a fost considerată drept 35%.
4. La alegerea regiunilor, au fost luate în considerare cele luate în „Principiul pentru Distribuția Autorizațiilor CEMT” eliberate de Ministerul de Transport.
5. În consecință, lungimea traseelor în regiunile indicate în lista anexată au fost stabilite după cum urmează: Țările din Regiunea 1 reprezintă un traseu de 1.000 km, în timp ce Țările din Regiunea 2 reprezintă 2.000 km, Țările din Regiunea 3 reprezintă 3.000 km și Țările din Regiunea 4 reprezintă un traseu de 4.000 km.
6. Distanțele sus-menționate sunt distanțe pentru un singur parcurs și BAF calculat va fi aplicabil pentru un singur parcurs.
7. Pentru calculul BAF care va fi introdus de la 1 iunie 2008, rata creșterii prețului combustibilului aplicabil în una sau mai multe țări de-a lungul traseului de la 1 ianuarie la 25 mai 2008 plătibil de un vehicul care transportă către orice țară din Regiunea respectivă, a fost calculat și s-a stabilit o formulă prin luarea mediei unor astfel de creșteri și utilizarea distanței traseului (un singur parcurs) și procentul consumului de combustibil.

8. Drept rezultat al formulei sus-menționate, au fost făcute calculele următoare:

- Valoarea factorului unui singur traseu pentru țările din REGIUNEA 1: 93,45 euro

Valoarea factorului unui singur traseu pentru țările din REGIUNEA 2: 160,80 euro

- Valoarea factorului unui singur traseu pentru țările din REGIUNEA 3: 209,65 euro

- Valoarea factorului unui singur traseu pentru țările din REGIUNEA 4: 275,42 euro

9. Diferențele eventuale care rezultă din creșterile ulterioare ale costului combustibililor vor fi anunțate în a 25-a zi a fiecărei luni pe baza calculului refăcut și va fi aplicabil la începutul lunii viitoare.

10. Prețurile motorinei reprezintă prețurile aplicabile

în 27 țări UE oferite de benzinării în zonele libere de comerț din Turcia și publicate de DG TREN-ul Uniunii Europene.

11. Studiul efectuat acoperă Europa. UND a lansat de asemenea studii privind regiunile CIS și Orientul Mijlociu, rezultatele cărora vor fi anunțate pe 25 iunie 2008. Vă solicităm sugestiile și observațiile dv. privind această problemă și transmise la UND până pe 15 iunie 2008.

12. Pentru aplicarea factorului la transporturi parțial încărcate, factorul aplicabil va fi divizat cu 20 (20 tone) și va fi reflectat în transporturi parțial încărcate funcție de greutatea lor.

13. BAFva fi indicat într-un rând separat pe Facturile Mărfurilor și BAF care este calculat pe baza regiunilor respective așa după cum este indicat la punctul 8, va fi scris.

VALOAREA RECOMANDATĂ PENTRU PARCURSURI ÎNCEPÂND CU 1 IUNIE 2008

	1 ianuarie 2008 Cost combustibil (euro)	25 mai 2008 Cost combustibil (euro)	Diferența (Valoarea recomandată calculată conform BAF)
Pentru Regiunea 1	227,5	320,95	93,45
Pentru Regiunea 2	436,3	597,1	160,8
Pentru Regiunea 3	644,0	853,65	209,65
Pentru Regiunea 4	855,5	1130,92	275,42

REGIUNI GEOGRAFICE LUATE ÎN CONSIDERARE PENTRU CALCULUL FACTORULUI DE AJUSTARE BUNKER

GRUPA 1	GRUPA 2	GRUPA 3	GRUPA 3
Bulgaria	Slovenia	Germania	Estonia
Macedonia	Italia	Franța	Letonia
Albania	Ungaria	Polonia	Lituania
Grecia	Bosnia Herțegovina	Belarus	Suedia
România	Moldova	Belgia	Norvegia
Serbia	Austria	Luxemburg	Danemarca
Munte negru	Croația	Olanda	Finlanda
Kosovo	Ucraina	Elveția	Marea Britanie
	Republica Cehă	Liechtenstein	Irlanda
	Slovacia		Spania
			Portugalia

Publicații UNTRR

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

Stațiile de spălare a autovehiculelor de transport mărfuri periculoase

18. Edition

Tankreinigung in Europa 2008

Tank- und Kesselwagen, Silos, Tankcontainer, IBC

Mit QSAS Bestnoten

Schlüsselsysteme Anlagen für die Tank-, Behälter-, Silo- und Kesselwagen-Reinigung

Consulting - Engineering - Personalausstattung - ACT-INFO

18. Edition

PROTEC INTERNATIONAL

ACT-INTERNATIONAL

IRU

Știați că...?

Date despre transportul rutier și petrol

IRU

UNTRR prezintă

BIBLIA TRANSPORTURILOR

2008

- rutier -

TIR

UNTRR

Reguli cu privire la creștea de conducător auto în UE

Limite pentru șoferii de vehicule de marfă din 11 aprilie 2007

Restul de conducător auto	5 ani
- Statul	10 ani și 2 ani pe lângă țară
- Altele	10 ani
Limite de conducător auto	10 ani
Limite de conducător auto	10 ani
Limite de conducător auto	10 ani

IRU

IRU

Linii Directoare IRU în Materie de Siguranță pentru Transportul de Persoane

Linii Directoare voluntare în materie de asigurări pentru Transportatori și Șoferi de Autobuze, Autocare și Taxii

IRU

FIȘĂ DE SECURITATE A ȘOFERULUI DE AUTOCAR

SUNTEȚI PREGĂTIȚI?

NU ATI UITAT NICI UN DETALIU?

OARE RESTUL ESTE PREGĂTIȚI?

IRU

FIȘĂ DE SECURITATE A ȘOFERULUI DE CAMION

SUNTEȚI PREGĂTIȚI?

OARE RESTUL ESTE PREGĂTIȚI?

IRU

IRU UNTRR

AUTOBUZELE

în slujba transportului public rutier și turistic

MHAI VASILEADE

UNTRR

Reguli cu privire la creștea de conducător auto în UE

Reguli pentru șoferii de vehicule de marfă din 11 aprilie 2007

RESPONSABILITĂȚILE ȘOFERILOR

IRU

UNTRR

Reguli cu privire la creștea de conducător auto în UE

Reguli pentru șoferii de vehicule de marfă din 11 aprilie 2007

RESPONSABILITĂȚILE ȘOFERILOR

IRU

UNTRR

Logistica, Distribuția și Transportul Mărfurilor

IRU

Publicații UNTRR

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

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

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

• *Studiul privind cauzele producerii accidentelor camioanelor europene* - Identifică principalele cauze ale accidentelor în care sunt implicate camioanele

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

• *Recomandările europene pri-vind cele mai bune practici în domeniul securizării încărcăturii pentru transportul rutier* - cele mai bune practici pregătite de un grup de experți europeni privind securizarea încărcăturii.

• *Ghidul practic pentru Uniunea Europeană* - lucrare care prezintă principalele instituții europene și funcțiunile acestora.

• *Recomandările europene pri-vind cele mai bune practici în domeniul securizării încărcăturii pentru transportul rutier* - cele mai bune practici pregătite de un grup de experți europeni privind securizarea încărcăturii.

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

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

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

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

* *Pliantul "Ghid al Pictogramelor Tablografului Digital și al Rapoartelor Imprimare";*

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

* *Sticker-ul "Lista zilnică de verificare*

a vehiculului";

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

* *Fișa de securitate a șoferului de camion;*

* *Fișa de securitate a șoferului de autocar;*

* *Fișa de securitate a șoferului de taxi;*

* *Fișa de securitate rutieră în tuneluri pentru șoferii profesioniști.*

• *Broșura "Timpii de conducere și de odihnă"* Reglementări și instrucțiuni - 2007: material pregătit de UNTRR cu sprijinul Asociației Transportatorilor de Marfă din Danemarca (ITD). Pe fondul modificărilor legislative europene și în România, datorate aderării la UE, UNTRR a venit în întâmpinarea nevoilor de cunoaștere sintetică și facilă a reglementărilor UE de către conducătorii auto, prin broșura redactată cu sprijinul și bazat pe expertiza ITD Danemarca, partener tradițional al UNTRR pe acest subiect, ținând cont de colaborarea similară desfășurată în realizarea broșurii AETR, în anul 2004.

INFO UTILE

1. INTERDICȚII DE CIRCULAȚIE ÎN EUROPA ÎN LUNA IULIE 2008

• **CEHIA** - 06 iulie,

• **FRANȚA** - sâmbetele și în ajunul sărbătorilor legale, începând cu ora 22,00, până la 22,00 duminicile și zilele de sărbătoare

14 iulie - zi națională

Sâmbetele de 12, 19 și 26 iulie și 2 și 9 august de la ora 07h00 la 19h00 apoi de la 00h00 la 22h00 duminică (NB: circulație autorizată în aceste sâmbete de la 19h00 la 24h00)

• **ITALIA** - 05, 12, 19 și 26 iulie

• **LUXEMBURG** - 14 (transporturi din Belgia și Germania spre Franța)

• **SLOVACIA** - Camioane și combinații de vehicule cu o MMA mai mare de 7,5 t; camioane cu o MMA mai mare de 3,5 t cu remorcă sau semi-remorcă

Interdicție-duminicile și sărbătorile legale de la ora 00h00 la 22h00;

Sâmbetele între 1 iulie și 31 August

de 07h00 la 20h00

• **SPANIA** - 14, 15, 24, 25, 27 și 31 pe anumite porțiuni

• **SPANIA** - Țara Bascilor - 25

• **ELVEȚIA** - 31 de la ora 22,00.

• **GERMANIA** - toate sâmbetele din iulie și august între orele 7 AM și 8 PM.

Mai multe detalii, pe site-ul UNTRR - Restricții circulație în Europa, 2008

• **GERMANIA** - creșterea taxei Maut de la 1 ianuarie 2009

Taxa germană, Maut, va crește începând cu 1 ianuarie 2009 cu între 40 și 85% în comparație cu nivelurile prezente. După creștere, nivelurile vor fi între 14 și 27,3 cenți/km pentru camioane/trenuri rutiere cu maxim 3 axe - și între 15,4 și 28,7 cenți/km pentru camioane/trenuri rutiere cu 4 axe și mai mult.

2.. MAREA BRITANIE

- cerințe în zona Londrei începând cu 7 iulie 2008

Camioanele între 3,5 și 12 tone, precum și autobuzele și autocarele mai mari de 5 tone cu 9 sau mai multe lo-

curi vor fi incluse în cerințele zonei de emisii scăzute din Londra. Transportatorii rutieri trebuie să-și înregistreze autovehiculele acum la Transport for London (TfL) pentru a evita plata unei taxe zilnice. Mai multe detalii găsiți pe site-ul:

www.tfl.gov.uk/roadusers/lez.

Pentru a conduce în această zonă, autovehiculele trebuie să îndeplinească cel puțin standardul Euro 3 privind noxele.

Autovehiculele care nu îndeplinesc standardele de emisii necesare în zona de emisii scăzute, trebuie or să fie modernizate ori trebuie să se plătească o taxă zilnică de 200£ pentru ele.

Autovehiculele care nu respectă standardele acestei zone și nu plătesc taxa respectivă, vor fi amendați cu 1.000£ pentru ziua respectivă.

UTIL! Pe site-ul UNTRR, la secțiunea Restricții de circulație în România, puteți consulta informații actualizate oferite de autorități cu privire la trafic și starea drumurilor naționale:

* Info Trafic - Poliția Română

* Situația Drumurilor Naționale - CNADNR

Taxa germană, Maut

	Nivelul prezent Cenți per km	Nivelul propus Cenți per km	Creșterea Cenți per km
Euro 2	15,5	28,7	13,2
Euro 2 cu filtru	15,5	22,4	6,9
Euro 3	13,0	22,4	9,4
Euro 3 cu filtru	13,0	18,2	5,2
Euro 4	13,0	18,2	5,2
Euro 5/EEV	11,0	15,4	4,4

Noutăți legislative

1. ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 50 din 21 aprilie 2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule, și care a intrat în vigoare la data de 1 iulie 2008.

Publicată în Monitorul Oficial cu numărul 327 din data de 25 aprilie 2008

Textul integral se găsește pe site-ul UNTRR la secțiunea Noutăți - Intern.

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

Program de lucru: Luni-Vineri 8-17

1. București*

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

2. Arad*

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

3. Pitești* (Argeș)

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

4. Borș* (Bihor)

Ivimiie Daciana Carmen
Șoseaua Borșului nr. 53, Județul BIHOR
Tel.: 0720-999.233
oradea@untrr.ro

5. Cluj-Napoca* (Cluj)

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

6. Târgu Mureș* (Mureș)

Bucur Rodica
Str. Călărașilor nr. 77; C.P. 540320
Tel.: 0720-999.244, 0265-217.899
mures@untrr.ro

7. Sibiu*

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

8. Satu Mare*

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

9. Suceava*

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

10. Deva (Hunedoara)

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

11. Iași

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

12. Timișoara

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

Truck Art



FUN INFO





UNTRR, în colaborare cu Tax Back International, vă oferă serviciul de rambursare a TVA din străinătate

Reduceți costurile deplasărilor în străinătate prin rambursarea TVA

Firmele de transport internațional plătesc TVA pentru o serie de cheltuieli înregistrate în străinătate, TVA care nu poate fi rambursată în țara de origine. TBI și UNTRR vă oferă soluția cea mai simplă și mai eficientă pentru a economisi până la 25% din costurile cu deplasările externe. Membrii UNTRR beneficiază de un comision preferențial pentru procesarea dosarelor de rambursare.

Exemple de cheltuieli pentru care puteți recupera TVA:

- Motorină
- Taxe de drum
- Lubrifianți
- Produse de întreținere auto
- Reparații/ Piese de schimb
- Cazare
- Restaurant / Mese
- Taxa de târg/ conferință
- Cursuri de perfecționare
- Protocol și multe altele

Serviciile TBI:

- Rambursări maxime și rapide din 34 de țări
- GRATUIT - calcularea sumei rambursabile și auditarea documentelor fiscale
- Consultanță de calitate
- Serviciu de recuperare/corectare a documentelor fiscale
- Experiență de peste 10 ani in domeniul taxelor internaționale

Pentru a reduce costurile cu deplasările externe, aveți de urmat trei pași simpli:



Adunați toate facturile/ bonurile fiscale externe



Trimiteți-le la TBI



Primiți rambursarea



Înregistrări online: www.untrr.vatrefunds.eu

Email: untrr@vatrefunds.eu

Tel: +40 264 591 297,

+40 752 22 55 76

Fax: +40 264 593 973

TABEL TVA

Exemple de cheltuieli ale companiilor pentru care se poate rambursa TVA.
Ghidul de față are caracter general, prin urmare pot exista restricții. Pentru detalii

Țara	Denumiri ale TVA	Motorină/ Benzină	Hotel	Restaurant	Protocol	Telecomunicații	Închirieri mașini/Texti	Târguri/ Conferințe	Costuri publicitare	Materiale promocționale	Materiale tipărite/Consumabile	Materiale
AUSTRALIA [✓]	GST	10	10	10*	-	10	10*	10	10	10	10	10
AUSTRIA	UST / MWST	✓*	✓*	✓*	✓*			✓*	✓	✓	✓	✓
BELGIA	TVA / BTW	✓*	✓*			✓	✓*	✓	✓*	✓*	✓*	✓
BULGARIA	ДДС	✓*	✓			✓*	✓*	✓	✓	✓	✓	✓*
CANADA	GST/HST		✓					✓	✓*	✓*	✓*	✓*
CEHIA	DPH	✓*	✓*	✓*	✓*	✓*	✓*	✓	✓*	✓*	✓*	✓*
CIPRU	ΦΠΑ	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
CROAȚIA	PDV					✓*		✓				✓
DANEMARCA	MOMS	✓	✓*	✓*		✓	✓*	✓	✓	✓	✓	✓
ESTONIA	KM	✓*	✓	✓*		✓	✓*	✓	✓	✓	✓*	✓*
FINLANDA	ALV	✓	✓			✓*	✓	✓	✓	✓	✓	✓
FRANȚA	TVA	✓*	✓*	✓	✓*	✓		✓	✓	✓	✓	✓
GERMANIA	MWST	✓*	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GRECIA	ΦΠΑ	✓*				✓		✓	✓	✓	✓	✓
IRLANDA	VAT	✓*				✓*		✓	✓*	✓*	✓*	✓*
ISLANDA	VSK	✓*	✓			✓		✓				✓*
ITALIA	IVA	✓*			✓*	✓	✓*	✓	✓	✓	✓	✓
JAPONIA [✓]	Consumption tax	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
LETONIA	PVN	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
LITUANIA	PVM	✓	✓			✓		✓	✓	✓	✓	✓
LIECHTENSTEIN	MWST	✓*	✓	✓*		✓	✓*	✓	✓*	✓	✓	✓
LUXEBURG	TVA	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
MALTA	VAT	✓*	✓		✓*	✓	✓*	✓	✓	✓	✓	✓
MAREA BRITANIE	VAT	✓	✓	✓	✓*	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
MONACO	TVA	✓*	✓*	✓	✓*	✓		✓	✓	✓	✓	✓
NORVEGIA	MVA	✓*	✓			✓		✓	✓*	✓	✓	✓
OLANDA	BTW	✓	✓		✓*	✓	✓*	✓	✓	✓*	✓*	✓
POLONIA	VAT	✓*				✓	✓*	✓	✓	✓	✓	✓
PORTUGALIA	IVA	✓*	✓*	✓*		✓		✓	✓*	✓*	✓*	✓*
SLOVACIA	DPH	✓*	✓*	✓*		✓*		✓	✓	✓	✓	✓
SLOVENIA	DDV	✓*			✓*	✓*		✓	✓*	✓	✓	✓
SPANIA	IVA	✓*	✓	✓*		✓	✓*	✓	✓*	✓*	✓*	✓
SUEDIA	MOMS	✓	✓	✓	✓*	✓	✓*	✓	✓*	✓*	✓*	✓
UNGARIA	AFA	✓*	✓		✓			✓	✓*	✓*	✓*	✓*

[✓] Australia – Rambursarea este posibilă doar dacă vă înregistrați în scopuri de TVA (GST)

[✓] Japonia – Rambursarea este posibilă doar dacă vă înregistrați în scopuri de TVA (consumption tax)
înainte de a înregistra cheltuielile

* Se aplică restricții și limitări

POZIȚIA IRU ASUPRA INTERNALIZĂRII COSTURILOR EXTERNE

Realizarea Dezvoltării Durabile prin aplicarea Principiului Celui Care Evită Dauna cu Cel Mai Mic Cost în locul Principiului Poluatorul Plătește

POZIȚIA IRU ASUPRA UNEI TEORII ECONOMICE MODERNE PENTRU INTERNALIZAREA COSTURILOR EXTERNE

I. ANALIZĂ

Liberalizarea economiilor și globalizarea piețelor a creat un nou cadru economic bazat pe libera circulație a persoanelor, mărfurilor și serviciilor. Datorită înaltei calități a serviciului său din poartă în poartă, transportul rutier a devenit o parte integrală a oricărui sistem logistic și astfel un instrument vital de producție.

Este adevărat că transportul rutier, ca orice activitate umană, are un efect negativ (externalități) asupra mediului. Cu toate acestea, principala sarcină a guvernelor nu ar trebui să fie limitată la protejarea mediului prin reprimarea oricărei activități umane sau prin reprimarea transportului de care depinde orice societate și viața modernă. Datoria lor ar trebui să fie mai degrabă să optimizeze orice activitate economică și umană prin promovarea eficienței, în special în transportul rutier.

Pentru a atinge aceasta, politicienii văd internalizarea costurilor externe ca pe un panaceu, iar tendința este de a aplica o abordare limitată și simplificată pentru internalizarea costurilor externe: *Principiul Poluatorul Plătește (PPP)*. Acest PPP este o schemă de colectare a taxelor ușor de implementat, dar nu un răspuns adecvat la debaterile legate de internalizare din următorul motiv:

Astăzi, principiile fundamentale pentru o bună guvernare solicită ca procesul politic să se bazeze pe o formă de evaluare a impactului reglementărilor.

Aceasta nu este nimic altceva decât o analiză aprofundată și este un element central al "Inițiativei UE pentru o reglementare mai bună". Cu toate acestea, PPP contravine abordării stabilite pentru că decizia asupra celui care trebuie să plătească a fost automat luată înaintea realizării oricărei analize cost-beneficiu sau evaluării impactului.

Raționamentul de bază din spatele PPP este că poluatorul trebuie să plătească factura pentru costurile externe pe care le produce, ceea ce se face în general printr-o taxă.

În acest context este, totuși, esențial să reamintim *fundamentele costurilor externe*.

- Costurile externe sunt întotdeauna rezultatul unor interese conflictuale pentru utilizarea unei resurse limitate (ca mediul).

- Fără rivalitatea în utilizarea unei resurse limitate nu există costuri externe și în consecință toate costurile externe sunt cauzate în comun de poluator și cel poluat.

- Costurile externe urmează să fie considerate ca o pierdere a valorii pentru cineva, cauzată de schimbarea în starea/calitatea mediului.

- Urmărind interesele unui grup – fie cetățeni sau mediu de afaceri – în mod necesar sunt afectate interesele celorlalți, ceea ce este cunoscut ca natura reciprocă a problemei.

Din punct de vedere economic, PPP este o abordare anacronică, extrem de simplistă și îngustă pentru că nu ține

cont de aceste fundamente și nu este folosit în viața de fiecare zi sau în deciziile politice (exceptând politicienii care intenționează să impună externalități asupra transportului rutier). În cercurile economice, au fost expuse neajunsurile PPP și utilizarea sa ca bază de fundamentare a politicilor internaționale a fost înlocuită de Principiul Celui Care Evită Dauna cu Cel Mai Mic Cost (CCAP) pentru care Ronald Coase a primit Premiul Nobel.

Principiul fundamental al CCAP este că:

CCAP solicită ca partea care poate preveni (sau abate) pierderea cu cel mai mic cost pentru ansamblul economiei trebuie să acționeze.

În acest context, trebuie înțeles că *simpla existență a externalităților nu poate, prin ea însăși, să fie o justificare pentru guverne pentru a obliga poluatorii să suporte costurile*. Poluatorul poate foarte bine să fie cel care evită cel mai mult costurile și astfel partea cea mai puțin potrivită pentru suportarea costurilor. Totuși, dacă costurile sunt alocate acestei părți, pierderea economică va înlocui beneficiul economic obținut, slăbind astfel eficiența generală a economiei în a răspunde provocărilor dezvoltării durabile ca întreg.

Un simplu exemplu: emisiile de zgomot.

Când un camion este condus în camp deschis problema emisiilor de zgomot joacă numai un rol minor. Cu toate acestea, când camionul utilizează un drum pe lângă o casă există un

conflict de interese. Deținătorul casei dorește liniște iar camionul are nevoie să emită ceva zgomot pentru a-și desfășura activitatea economică. Una dintre întrebările la care e nevoie să se răspundă este: este mai eficace să construim o barieră de sunet pentru a rezolva problema zgomotului, sau are rost mai bine ca pur și simplu să taxăm deținătorul camionului? În timp ce PPP ar atribui automat unica responsabilitate și toate costurile pagubei deținătorului camionului, CCAP a solicitat realizarea unui calcul pentru a determina cum și la cine poate fi atribuită cel mai eficient responsabilitatea înlăturării pagubei, cu cele mai mici costuri pentru economie

ca ansamblu.

În concluzie, CCAP este o analiză aprofundată cost-beneficiu care poate fi aplicată corect și eficient fiecărei situații solicitând o internalizare a costurilor externe. O analiză CCAP poate avea ca rezultat identificarea poluatorului ca cel care evită cu cel mai mic cost și asta partea îndreptățită să plătească costurile asociate. În acest caz industria transporturilor rutiere este pregătită să preia partea sa de responsabilitate. Numai că este important să se asigure ca această responsabilitate să nu fie făcută automat – ceea ce asigură CCAP. În contrast, *utilizarea PPP de către politicieni ca un răspuns automat la*

toate întrebările legate de internalizare ar putea conduce la eșecul reglementării și la costuri economice ne-cuantificate și păgubitoare.

II. POZIȚIA IRU

Pentru realizarea dezvoltării durabile, creșterii economice și competitivității în economiile moderne, CCAP (bazat pe analiza cost-beneficiu) trebuie să fie aplicat la toate problemele legate de internalizarea costurilor externe în transportul rutier, în locul PPP - anacronic și nesănătos din punct de vedere economic.

Reuniunea grupului de lucru “TRANSPORT PUBLIC URBAN” pentru dialog social sectorial la nivel European

Grupul de lucru pentru “Transport public urban” din cadrul Comitetului de dialog social sectorial pentru transport rutier la nivelul Comisiei europene s-a reunit în data de 30 aprilie a.c.

La reuniune au participat reprezentanți ai Comisiei Europene, Federației Sindicatelor Europene (ETF), Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere (IRU) și Uniunii Internaționale de Transport Public (UITP). UNTRR a participat la reuniune în calitate de membru al Comisiei de Afaceri Sociale IRU.

Principalele puncte înscrise în agenda reuniunii au fost:

- Carta Verde a Comisiei Europene intitulată “Spre o nouă cultură a mobilității urbane”. Carta Verde abordează problema zonelor ecologice și a riscului restricțiilor urbane ne-coordonate, introduse de multe orașe europene, prin crearea unor porțiuni de zone urbane în UE cu diferite reguli de intrare.

Comisia a argumentat că această problemă poate fi ușor tratată prin îndrumările comunitare pentru dezvoltarea de reguli armonizate pentru zonele urbane verzi.

ETF și UITP au semnat în ianuarie 2007 o Declarație comună față de acest document european. UITP a arătat că cele două organizații își mențin această poziție și în 2008, urmând să transmită Comisiei Europene o scrisoare comună în acest sens, la începutul lunii iunie.

ETF a arătat că sindicatele vor insista, în această scrisoare,

asupra următoarelor aspecte: transport multi-modal, calitate, securitate și finanțare.

- *Prezentarea rezultatelor intermediare ale proiectului QSTP (Calitatea Serviciilor în Transportul Public):* lansat la începutul anului 2007, acest proiect urmează să fie finalizat printr-un raport care va fi prezentat în cadrul unei Conferințe, alături de recomandări comune ale partenerilor sociali, bazate pe rezultatele studiului.

- *Recomandările comune ale partenerilor sociali asupra insecurității în transportul public* – prezentarea raportului partenerilor sociali de la Conferința Comisiei asupra “Violenței terților” din decembrie 2007, de la Napoli.

- *Prezentarea raportului partenerilor sociali de la Conferința “Promovarea celei mai bune valori prin dialog social”* și discutarea posibilităților inițiative de dialog social în transportul public urban.

- *Informare asupra “Zilelor I&I” (Informare & Inițiativă) planificate în perioada 13-14 noiembrie 2008, având ca temă Directiva asupra formării profesionale (2003/59/CE).*

Roxana Radu

Creșterea prețului combustibilului în atenția IRU și UNTRR

Într-o economie globalizată și într-o continuă competitivitate, transportul rutier a devenit instrumentul vital de producție și în acest fel motorul dezvoltării economiei.

Având în vedere acest lucru, precum și recente evoluții ale prețului combustibilului, IRU și Asociațiile sale Membre, prin Declarația lor de la Istanbul au solicitat guvernelor să stabilească, în fiecare țară, o politică energetică bazată pe diversificarea utilizării petrolului, recunoscând că transportul rutier este în totalitate dependent de petrol și în prezent nu există nicio sursă alternativă eficientă și viabilă din punct de vedere economic pentru această activitate; precum și planificarea de noi modalități practice pentru stabilizarea prețului combusti-

bilului și pentru a se asigura ca întreprinderile de transport rutier să poată rămâne operaționale în pofida creșterii costurilor, multe din ele fiind impuse chiar de guverne sub formă de taxe.

Mai mult IRU și Asociațiile sale Membre au solicitat includerea unei clauze de revizuire a prețului carburantului în orice contract de transport, până când aprovizionarea cu carburanți și situația prețului se stabilizează.

Astfel pentru facilitarea discuției cu guvernele, mass-media și beneficiarii transporturilor rutiere, vă punem la dispoziți, în fiecare număr al publicației noastre, o serie de documente care se ocupă de criza petrolieră actuală.

REZOLUȚIE ASUPRA CRIZEI PREȚULUI COMBUSTIBILULUI

Adoptată în unanimitate de Membrii IRU la o întâlnire de urgență ținută în Bruxelles pe 26 iunie 2008

Rezoluție asupra Crizei Prețului Combustibilului.

Considerând că:

- Transportul rutier profesionist de persoane și de marfă, în economia globalizată de azi, nu mai este doar un mod de transport, ci un instrument vital de producție, interconectând persoanele și fiecare afacere cu toate piețele lumii;

- Industria transporturilor rutiere a făcut tot ce era în capacitatea sa pentru a crea un transport mai bun înainte de mai mult transport, prin reducerea semnificativă a impactului său asupra mediului și a consumului energetic, prin ultimele tehnologii inovative, formare profesională, productivitate și logistică mult îmbunătățite;

- Transportul rutier profesionist de persoane și de marfă este și va rămâne dependent de petrol fără o alternativă economică viabilă în viitorul previzibil, spre deosebire de consumul energetic mult mai solicitat al altor aplicații, ca cele staționare;

- Escaladările dramatice ale prețului combustibilului din ultimii doi ani, datorită prețurilor în creștere ale petrolului și taxării împovăratore, reprezentând până la 56 % din prețul la pompă, au un impact devastator asupra operatorilor de transport rutier, pentru că sectorul transporturilor rutiere nu poate mereu să transfere imediat creșterile prețului combustibililor asupra clienților săi;

- Taxarea vehiculelor comerciale și mai ales asupra combustibilului motorină este excesivă în comparație cu alte sectoare industriale, ignorând rolul de neînlocuit al transportului rutier ca instrument de producție și în asigurarea mobilității durabile a persoanelor și bunurilor;

- Rezoluția IRU, adoptată în unanimitate de Adunarea Generală a IRU din Istanbul în mai 2008, care a solicitat autorităților să intre urgent într-un dialog constructiv cu

asociațiile membre IRU, asupra problemelor serioase ca TVA-ul și accizele excesive asupra combustibilului, necesită încă să fie analizată cu atenție de guverne;

- Publicarea prevăzută de către Comisia Europeană a Internalizării costurilor externe pe 8 iulie în vederea creșterii încă o dată a fiscalității asupra industriei transporturilor rutiere este cu totul nejustificată, neadecvată și nu poate fi considerată decât o provocare inacceptabilă;

- Inerția actuală a guvernelor și instituțiilor interguvernamentale la actuala criză a combustibililor și impunerile suplimentare aduse continuu asupra industriei transporturilor rutiere amenință acut supraviețuirea multor operatori de transport, exacerbând frustrarea și revolta deja fără precedent din cadrul industriei.

Președintele IRU și Membrii IRU, participând la întâlnirea de urgență pentru identificarea soluțiilor la frământarea în creștere din industria transporturilor rutiere din întreaga lume, rezultată din colapsul economic al multor companii de transport rutier determinat de actuala criză a prețului combustibililor, solicită în unanimitate și de maximă urgență guvernelor și instituțiilor interguvernamentale să :

- Recunoască rolul de neînlocuit jucat de transportul rutier în fiecare țară ca instrument de producție, interconectând toate afacerile și persoanele și în realizarea obiectivelor economice, sociale și de mediu ale dezvoltării durabile, a Obiectivelor Millenium ale UN și a Agendei UE de la Lisabona și în restaurarea condițiilor de piață adecvate permițând operatorilor de transport rutieri să transfere costurile asupra clienților;

- Oprească penalizarea transportului rutier și a economiilor în ansamblu, prin retragerea actualiei propuneri inadecvate

și provocatoare asupra internalizării costurilor externe și prin reducerea fiscalității generale și a impozitării împovărătoare asupra operatorilor de transport rutier;

- Instituțiile interguvernamentale să permită guvernelor naționale flexibilitatea de a introduce revizuirea taxării inclusiv a accizelor și TVA pentru operatorii de transport rutier profesional;
- Pentru a stabili un cadru de concurență loială între toate

modurile de transport, să introducă o singură taxă a combustibilului – semnificativ mai mică decât nivelul minim actual al taxei – aplicabilă tuturor industriilor de transport persoane și de marfă, adică transport rutier, aerian, feroviar și maritim;

- Implementeze aceste măsuri imediat pentru a demonstra operatorilor de transport că problemele serioase care îi îngrijorează sunt în sfârși auzite și să intre urgent într-un dialog constructiv cu industria transporturilor rutiere.

Implementarea TIR-EPD (NCTS/TIR) în România

Potrivit cerințelor Uniunii Europene, începând cu data de **01 ianuarie 2009** trebuie implementată și în România Reglementarea Comisiei UE(EEC) 2454/1993 cu Actualizările respective din 05.02.2004 referitor la *transmiterea obligatorie a informațiilor electronice TIR înaintea sosirii vehiculelor la punctul de trecere al frontierei UE de intrare / plecare de la un birou vamal interior UE/ sosire la un birou vamal interior UE de destinație.*

Conform reglementărilor UE de mai sus, **TOATE companiile de transport care efectuează transport de mărfuri sub acoperirea Carnetelor TIR, trebuie să depună informații electronice la sistemele IT ale autorităților vamale naționale ale statelor membre UE.**

În cazul în care companiile de transport nu au posibilitatea depunerii informațiilor TIR (în format electronic) la sistemele IT ale autorităților vamale naționale ale țărilor membre UE, vehiculele încărcate cu marfă sub acoperirea carnetelor TIR vor fi lăsate să aștepte în frontierele externe UE și vor fi nevoite să se îndrepte spre serviciile caselor de expediții/comisionari vamali care, contra cost, vor înregistra și depune informațiile electronice TIR necesare sistemului IT al autorităților vamale naționale respective și implicit vor avea acces deplin la toate datele comerciale confidențiale ale titularilor de carnete TIR.

Pentru a menține independența comercială a titularilor de carnete TIR, pentru a ține la un nivel redus costurile aferente din utilizarea carnetelor TIR și în același timp pentru a asigura conformitatea cu reglementările UE, IRU a dezvoltat o aplicație IT pe bază web denumită NCTS/TIR. În același timp se lucrează la sistemul IT pentru Pre-Declarația Electronică TIR (TIR-EPD), extinzând funcționalitatea aplicației web NCTS/TIR.

Utilizarea aplicației web NCTS/TIR, ca și utilizarea noului sistem IT TIR-EPD al IRU este **gratuită**. Această aplicație necesită doar înregistrarea utilizatorului sistemului (companie de transport sau Asociație membră IRU), sistemul permițându-i acestuia să înregistreze informația electronică TIR necesară și să depună informația electronică TIR la birourile vamale selectate.

Carnetul TIR rămâne să fie declarația de tranzit vamal.

Titularul carnetului TIR rămâne în permanență deplin răspunzător pentru pre-declarația electronică TIR transmisă.

UNTRR se preocupă împreună cu persoanele responsabile din cadrul Autorității Naționale a Vămilelor, pentru asigurarea operativității până la termenul limită și începerea pregătirilor necesare transmiterii obligatorii a informațiilor electronice TIR, astfel încât Titularii de carnete TIR să poată îndeplini cerințele IRU.

„Drumurile noastre toate!“

Se vor întâlni vreodată cu autostrăzile din UE?

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

Așteptăm pozele dumneavoastră cu situații întâlnite pe drumurile din România pe adresa office@untrr.ro pentru a fi publicate în cadrul rubricii „Drumurile noastre toate!“



SITUAȚIA TRANSPORTURILOR RUTIERE INTERNATIONALE ÎN REGIUNEA BSEC ÎN 2007

	AL	AM	AZ	BG	GE	GR	MD	RO	RU	SCG	TR	UA	BSEC	EU24	Altele	Total	
AL				60		45,000		30		2,500	480		48,070	16,500	30	64,600	
AM					100	2	4		600			200	906	50		956	
AZ					4		4	52	1,113		153	371	1,697	1,425	3,300	6,422	
BG**	2,955	170	22		149	92,333	1,889	25,228	5,836	18,138	59,381	3,942	210,043	150,071	60,712	420,826	
GE		2,865	1,353	30		1,500	25	10	700		3,850	980	11,313	3,500		14,813	
GR													0			0	
MD	31	24	25	3,378	30	6,567		16,853	42,746	843	9,396	10,478	90,371	17,032	933	108,336	
RO	114	3	6	*3.132	16	13,975	2,761		243	11,788	2,705	10,397	42,008	193,381	9,110	244,499	
RU**		1,020	2,392	45	3,401	422	194	760		686	2,539	12,791	24,250	475,322	89,544	589,116	
SCG	1,288	1	0	5,358	91	14,745	14	15,612	4,070		1,598	1,831	44,608	141,868	171,628	358,104	
TR	3,342		13,401	23,674	19,547	24,956	2,160	38,590	15,139	7,185		2,813	150,807	205,824	399,504	756,135	
UA	3	382	2,280	623	418	359	7,477	1,199	76,811	1,033	1,682		92,267	52,136	12,512	156,915	
													Total	716,340	1,257,109	747,273	2,720,722

Tabelul 1) Operațiuni de transport rutier în regiunea BSEC în 2006
(*) valoare estimată (**) estimând 20 tone pe camion

	AL	AM	AZ	BG	GE	GR	MD	RO	RU	SRB	TR	UA	BSEC	EU24	Altele	Total	
AL		0	0	130	0	52,210	2	49	3	972	533	0	53,899	19,120	69	73,088	
AM				6	150		2		800			250	1,208	40		1,248	
AZ				2	314				3,635		592	120	4,663	852	44	5,559	
BG													0			0	
GE		3,765	1,987	488		2,725	188	117	0	0	4,325	1,780	15,375	3,178	280	18,833	
GR													0			0	
MD	0	83	44	936	35	4,714		13,288	30,589	1,011	11,306	9,431	71,437	16,886	5,926	94,249	
RO	72	12	16	68	30		211		378	7,003	816	4,550	13,156		2,572	15,728	
RU**		705	2,855	60	2,865	585	145	495		565	2,630	14,360	25,265	541,005	88,787	655,057	
SRB	0	0	150	10,000	0	13,000	0	14,000	1,000		9,000	1,500	48,650	78,680	64,200	191,530	
TR	4,718	4	22,124	25,195	28,152	28,492	2,776	53,470	15,424	9,197		3,585	193,137	137,493	553,439	884,069	
UA	0	245	458	4,833	460	692	20,538	13,246	26,712	1,905	6,307		75,396			75,396	
													Total	502,186	797,254	715,317	2,014,757

Tabelul 2) Operațiuni de transport rutier în regiunea BSEC în 2006
(*) valoare estimată (**) estimând 20 tone pe camion

Figurile 1 și 2 ilustrează cursele internaționale totale în regiunea BSEC în 2006 și 2007. Trei categorii: curse în regiunea BSEC, curse spre cele 24 țări UE (țări UE cu excepția BG, GR și RO) și curse către restul lumii.

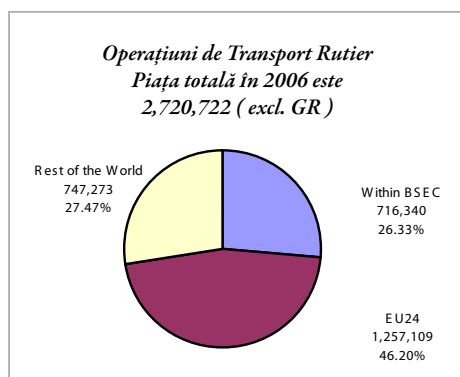


Fig. 1) Curse de transport internațional efectuate de transportatori BSEC în 2006.

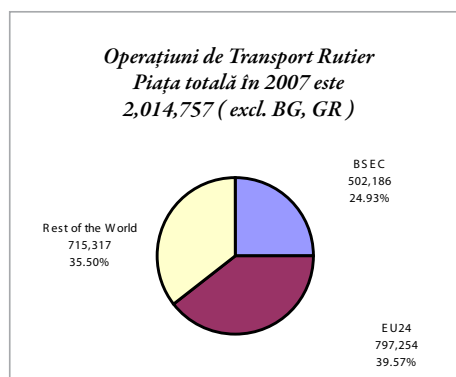


Fig. 2) Curse de transport internațional efectuate de transportatori BSEC în 2007.

Figura 3 ilustrează procentul dintre țările BSEC în totalul pieții de transport rutier internațional al Regiunii BSEC. Întrucât nu au fost furnizate date din partea BG și GR, aceste țări nu au fost ilustrate.

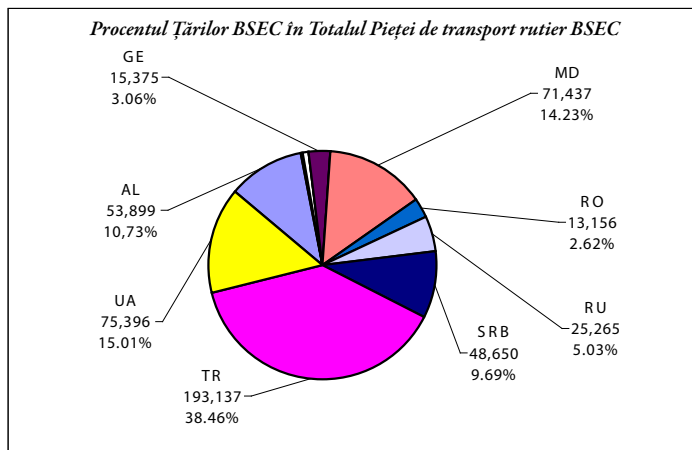


Fig. 3) Procentul Țărilor BSEC în totalul Pieții Internaționale BSEC de transport rutier în 2007.

Tabelul 3 compară situația Pieții BSEC de Transport Rutier Internațional în 2006 și 2007.

	2006(*)	2007 (*)	% față de perioada anterioară
Număr total de curse	2,299,896	2,014,757	-12.40
Curse în cadrul BSEC	506,297	502,186	-0.81
Curse spre UE	1,107,038	797,254	-27.98
Curse spre Restul Lumii	686,561	715,317	4.19
Curse BSEC/Total Curse, %	22.01%	24.93%	

Tabel 3) Tabel comparativ al Pieții de Transport Rutier Internațional în 2006 și 2007.

(*) Cifre estimative, păstrează tendința regiuni excluzând BG, GR.

SITUAȚIA COMERȚULUI EXTERIOR ÎN REGIUNEA BSEC

În baza informațiilor furnizate de institutele de statistică naționale din Statele Membre BSEC, situația comerțului exterior regional în 2006 și 2007 este prezentată mai jos

	AL	AM	AZ	BG	GE	GR	MD	RO	RU	SCG	TR	UA	Total cu BSEC	Total cu Restul Lumii	BSEC /Restul
AL			0.8	103.1	15.0	587.3	5.1	53.8	112.4	44.1	253.3	81.6	1,256.4	3,840.3	32.72
AM				42.9	89.8	52.0		83.8	426.6		97.7	187.4	980.2	3,198.3	30.65
AZ					285.2	182.0			1,216.2		773.2	317.4	2,774.0	11,637.2	23.84
BG	99.9				137.6	2,484.7		1,495.5	4,208.5	735.0	3,116.3	823.7	13,101.2	38,279.1	34.23
GE	5.2	114.0	410.8	177.8		28.4	3.7	46.4	637.4	13.0	647.9	377.1	2,461.7	4,674.3	52.67
GR	510.4	23.2	76.2	2,296.0	82.8		33.2	1,374.7	4,991.0	391.2	2,728.3	354.4	12,861.5	84,212.9	15.27
MD	0.7	2.4	6.6	49.2	4.4	22.6		501.5	599.0	7.0	142.3	645.2	1,980.9	3,744.8	52.90
RO	32.2	7.7	104.7	1,397.5	207.4	1,240.2	562.8		4,408.7		5,025.3	1,131.1	14,117.5	83,581.8	16.89
RU*		491.1	1,662.7		655.5	3,092.1	962.4				16,999.2	23,870.0	47,733.0	438,538.7	10.88
SCG				571.2		352.3		611.0	2,451.9		293.6	410.5	4,690.4	19,534.9	24.01
TR	226.1	0.0	1,027.2	3,202.9	752.7	2,641.3	136.1	4,980.4	20,740.1	338.3		4,145.2	38,190.2	222,600.2	17.16
UA	90.5	148.6	463.0	726.1	384.8	198.2	793.6	1,072.0	22,437.9	322.4	3,159.1		29,796.1	83,402.2	35.73
Total Comerț Exterior în Regiunea BSEC													169,943.03	997,244.64	17.04

Tabel 4) Comerț Exterior în țările BSEC în 2006 (în milioane USD)

Sursa: Institutele Naționale de Statistică

	AL	AM	AZ	BG	GE	GR	MD	RO	RU	SRB	TR	UA	Total cu BSEC	Total cu Restul Lumii	BSEC Restul
AL				94.7		741.6		31.5	153.4	111.7	346.7	93.4	1,573.0	5,261.5	29.90
AM														4,439.2	
AZ					406.7	145.9		88.43	1,529.8		1,680.8	494.7	4,257.9	11,766.9	36.19
BG	93.8				341.3	3,975.1		2,541.1	4,683.7	1,199.5	4,708.2	2,665.8	20,208.7	54,563.4	37.04
GE		170.4	519.3	243.4		59.9	4.7	97.7	631.9		899.7	669.1	3,296.0	6,456.9	51.05
GR														112,788.2	
MD		1.9	8.9	77.7	4.2	31.6		660.3	731.4		198.9	854.9	2,569.7	5,031.7	51.07
RO														125,333.1	
RU														578,234.0	
SRB														27,175.2	
TR	319.0	0.0	1,378.0	4,012.0	936.0	3,213.0	199.0	6,757.0	28,235.0	546.0		6,000.0	51,595.0	277,270.0	18.61
UA	104.1	251.0	662.3	723.6	627.9	338.3	1,079.6	1,407.4	29,505.9	415.1	4,622.1		39,737.2	109,918.0	36.15
Total Comerț Exterior Regiunea BSEC														1,318,238.0	

Tabel 5) Comerț Exterior în țările BSEC în 2007 (în milioane USD)

Sursa: Institutele Naționale de Statistică

Următorul tabel ilustrează diferiți indicatori de comerț exterior ale regiunii BSEC în 2005, 2006 și 2007, și procentul dintre perioade.

	2005	2006	% față de perioada anterioară	2007	% față de perioada anterioară
Comerț Exterior în BSEC	135.71	169.94	25.23	* 233.85	* 37.60
Total Comerț Exterior BSEC	805.62	997.24	23.79	1,318.24	32.19
În BSEC/Total BSEC	16.85%	17.04%		* 17.74%	

Tabel 6) Comerțul Exterior al regiunii BSEC în 2005, 2006 și 2007.

(*) Cifre estimative: creșterea medie în AL, AZ, BG, GE, MD, TR, UA este aplicată și la AM, GR, RO, RU, SRB

TIMPI DE AȘTEPTARE LA FRONTIERELE BSEC

Utilizând informațiile de la Observatorul IRU al Timpilor de Așteptare de la Frontieră, Secretariatul Internațional BSEC-URTA a analizat situația de la frontierele BSEC – interne și externe – disponibile. Aceste informații sunt furnizate de către Asociațiile Membre IRU. Mai jos este prezentată analiza informațiilor pentru anul 2006.

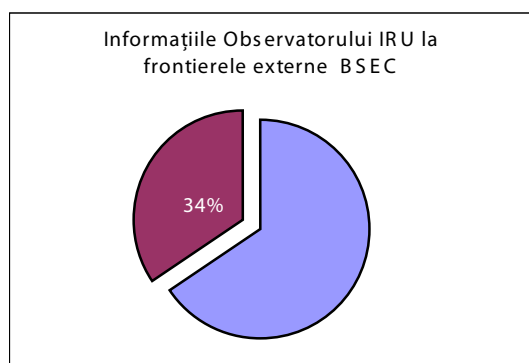
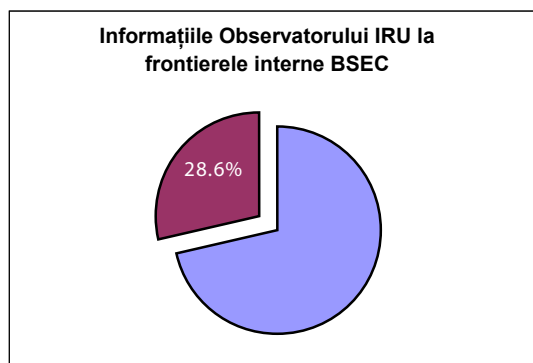


Fig. 4) Informațiile Observatorului IRU la frontierele interne (6 din 21) și externe (10 din 29) BSEC.

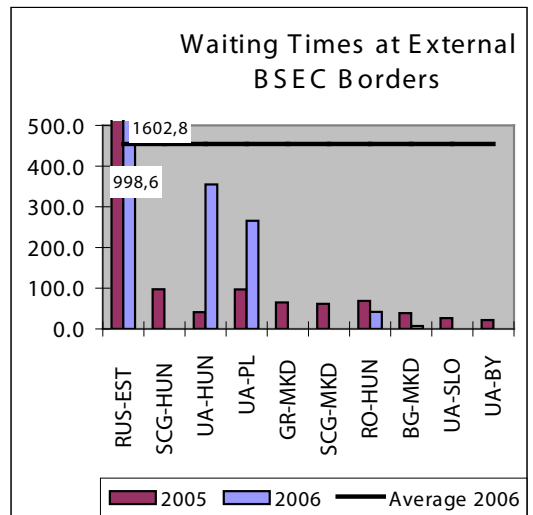
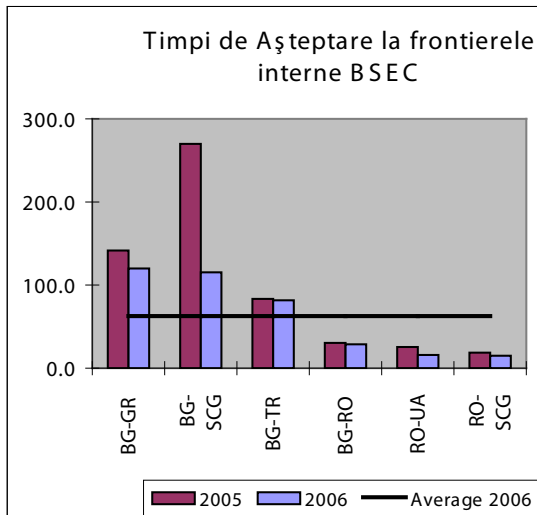
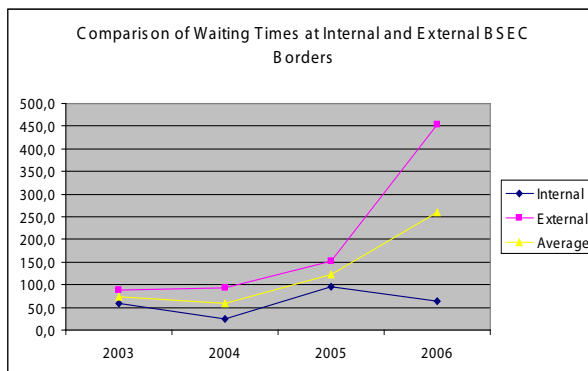


Fig. 5) Timpi de Așteptare la frontierele externe BSEC (mediile anilor 2005 și 2006). Linia orizontală reprezintă timpul mediu de așteptare în 2006, în general.

În medie, timpii de așteptare la frontierele BSEC în 2006 au crescut în comparație cu 2005.



SITUAȚIA LA FRONTIERELE INTERNE BSEC

Următoarea analiză se bazează pe ultimele date disponibile:

	2003	2004	% față de perioada anterioară	2005	% față de perioada anterioară	2006	% față de perioada anterioară
BG-GR	67,0	56,5	-15,7%	141,6	150,5%	120,0	-15,2%
BG-RO	52,0	14,0	-73,1%	30,4	117,3%	28,7	-5,7%
BG-SCG	90,0	7,0	-92,2%	269,9	3755,3%	115,3	-57,3%
BG-TR	30,0	35,0	16,7%	83,4	138,4%	81,6	-2,2%
RO-SCG		20,0		18,8	-6,3%	15,0	-20,0%
RO-UA		17,0		25,5	50,0%	15,9	-37,8%
medie	59,8	24,9	-58,3%	94,9	280,9%	62,7	-33,9%

Tabel 8) Timpii de Așteptare la frontierele interne BSEC (în minute) și %.

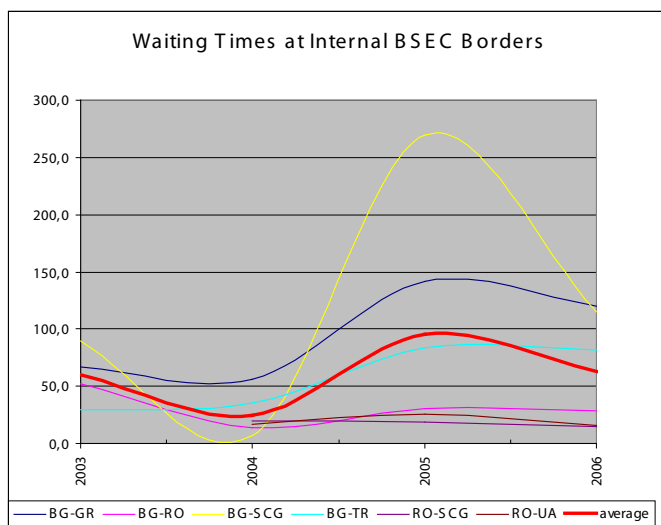


Fig. 7) Timpii de așteptare la frontierele interne BSEC

În 2006, o descresștere generală se observă la timpii de așteptare, datorată în principal descresțerii treptate de la frontiera BG-SCG (de la 269,9 minute la 115,3 minute), conform Observatorului IRU.

În 2006, timpii de așteptare descresc treptat, la toate frontierele interne BSEC. La sfârșitul anului 2006, media timpilor de așteptare la frontierele interne descresște cu o treime la 62,7 minute în comparație cu 2005.

SITUAȚIA LA FRONTIERELE EXTERNE BSEC

	2003			2004			% față de perioada anterioară	2005			% față de perioada anterioară	2006			% față de perioada anterioară
	În BSEC	Afară din BSEC	medie	În BSEC	Afară din BSEC	medie		În BSEC	Afară din BSEC	medie		În BSEC	Afară din BSEC	medie	
RUS-EST				241,0	0,0	241,0		998,6		998,6	314,3%	1602,8		1602,8	60,5%
UA-BY				30,0	25,0	27,5		15,0	28,4	21,7	-21,0%				
UA-PL	60,0		60,0	264,0	130,0	197,0	228,3%	160,4	33,9	97,1	-50,7%	297,8	233,2	265,5	173,3%
UA-HUN				180,0	15,0	97,5		62,0	20,6	41,3	-57,6%	355,0		355,0	759,4%
UA-SLO	300,0	45,0	172,5	93,0	38,0	65,5	-62,0%	26,2	27,0	26,6	-59,4%				
RO-HUN	105,0	110,0	107,5	52,0	66,0	59,0	-45,1%	82,8	54,6	68,7	16,4%	53,9	30,0	42,0	-38,9%
SCG-MKD				60,0	60,0	60,0		66,0	57,0	61,5	2,5%				
GR-MKD				60,0	67,0	63,5		70,0	60,0	65,0	2,4%				
BG-MKD	10,0	10,0	10,0	30,0	30,0	30,0	200,0%	37,5	40,0	38,8	29,2%	7,0	7,0	7,0	-81,9%
SCG-HUN								97,5		97,5					
medie	118,75	55,0	87,5	112,2	47,9	93,4	6,8%	161,6	40,2	151,7	62,3%	463,3	90,1	454,5	199,6%

Tabel 9) Timpii de așteptare la frontierele externe BSEC (în minute)

Tabelul 9 și Figurile 8-10 ilustrează situația la frontierele externe BSEC. Este o mare diferență între media timpilor de așteptare la frontierele interne și externe. Mai mult, trebuie reținut că media timpilor de așteptare la intrarea în regiunea BSEC sunt de cinci ori mai mari decât cei de la ieșire din regiunea BSEC!

Motivul principal al unei astfel de diferențe mari este datorat timpilor foarte mari înregistrați la frontiera RUS-EST, care a crescut de 1,6 ori în 2006 și a ajuns la 998,6 minute în medie.

O altă îngrijorare apare la frontiera UA-HUN, unde timpii de așteptare au crescut la 759,4% la sfârșitul anului 2006!

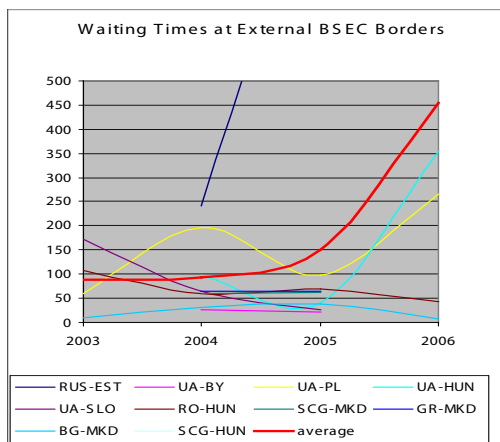


Fig. 8) Timpul de așteptare la frontierele externe BSEC (în minute)

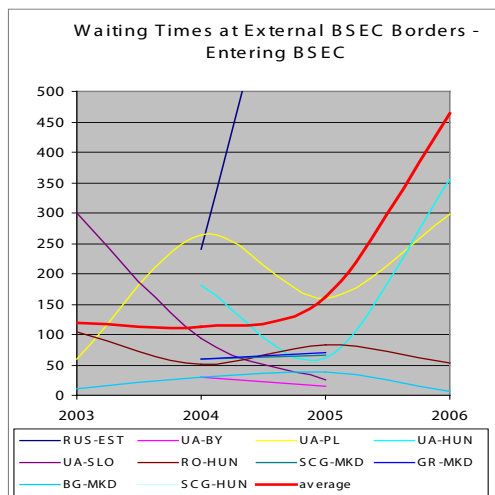


Fig. 9) Timpul de așteptare la frontierele externe BSEC - La intrarea în BSEC

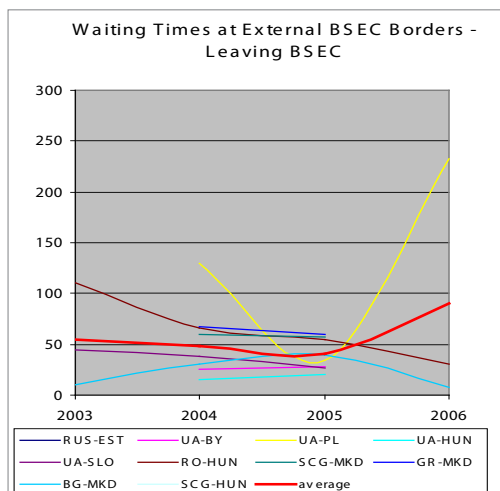


Fig. 10) Timpul de așteptare la frontierele externe BSEC - La ieșirea din BSEC

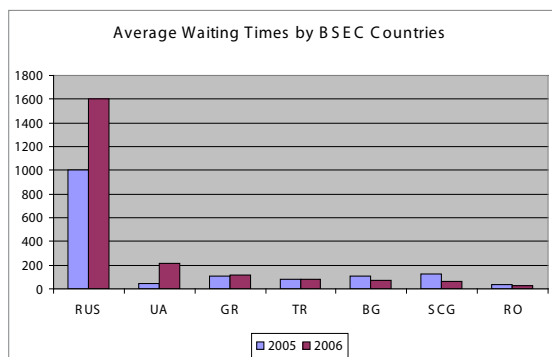


Fig. 11) Media timpilor de așteptare pe țări.

Figura 11 ilustrează timpul de așteptare mediu la frontieră în cele 7 țări BSEC, ale căror frontiere sunt acoperite, parțial, de Observatorul IRU în 2005 și 2006.

ANALIZA ÎNTRE COMERȚUL ȘI TIMPII DE AȘTEPTARE LA FRONTIERE ÎN REGIUNEA BSEC

În baza datelor disponibile pentru 2003, a fost creat un index și au fost actualizate rezultatele care sunt prezentate în tabelul din dreapta.

Tabelul 10 indică existența unei corelații generale în 2006 în legătură cu schimbarea volumului comerțului exterior și timpilor de așteptare.

Trebuie reținut faptul că volumul comerțului intern BSEC crește foarte repede în timp ce o creștere mai mică a mediei timpilor de așteptare interni. Situația pare să se îmbunătățească în termenii actuali din 2005 în 2006.

	2003	2004	2005	2006
Comerțul BSEC	100	139,9	175,9	220,3
Timpul de așteptare interni	100	41,7	158,8	104,8
Comerțul Non-BSEC	100	127,0	154,2	190,4
Timpul de așteptare externi	100	106,8	173,4	519,4
Comerțul total BSEC	100	129,0	157,5	195,0
Media Timpilor de așteptare	100	80,4	167,5	351,1

Tabel 10) Analiza între comerțul exterior și timpul de așteptare în regiunea BSEC.

Restituire TVA - ANEIR



ASOCIAȚIA NAȚIONALĂ A EXPORTATORILOR ȘI
IMPORTATORILOR DIN ROMÂNIA

București, Calea Victoriei nr.32-34, sc.B, et 8, sector 1,
cod poștal 010081

Tel: 313.92.23 / 315.77.41 / 031/1043409

Fax: 315.77.41; E-mail: aneir1@yahoo.fr

Mobil: 0722 / 734.000 ; 0724/680.868

Nr.173/13.06.2008

Către **membrii ANEIR**

Vă reamintim că, în situația în care MEF nu v-a restituit la termen sumele solicitate de Dv. pentru rambursare, puteți solicita, pe lângă sumele respective, dobânda legală **fără să declanșați acțiune în justiție.**

Această procedură inițiată de ANEIR a fost reglementată prin OG nr.47/2007, publicată în M.O. nr. 603/31.08.2007.

Facem această revenire informativă întrucât mai mulți membrii ANEIR ne sesizează că nu primesc TVA-ul la timp (45 zile de la data depunerii Decontului de TVA și nu 45 zile de la data de 25 a lunii de depunere).

Reamintim totodată că procedura de acordare a dobânzilor este reglementată de OMEF nr.1899/2004, publicat în M.O. nr.13/05.01.2005.

A cere plata dobânzii nu constituie o sursă de „conflict” cu Fiscul, pentru că respectiva dobândă nu este imputabilă funcționarilor din vina cărora a întârziat restituirea sumelor de rambursat.

Din păcate, cererea de plată a dobânzii trebuie făcută **individual** și nu colectiv -prin ANEIR- , cum ne-au sugerat unii membrii ANEIR.

De asemenea, precizăm că plata dobânzii de către Fisc nu se poate face din oficiu, ci **numai la cerere.**

Dr. Mihai IONESCU

Secretarul General al ANEIR



P.S. Reproducem art.4, pct.22 din O.G. nr.47/18.08.2007: „Pentru sumele de restituit sau de rambursat de la buget, contribuabilii au dreptul la dobândă din ziua următoare expirării termenului prevăzut la art.117 alin.(2) sau la art.70, după caz. Acordarea dobânzilor se face la cererea contribuabililor.”



Fermit SA
www.fermit.ro



Siguranta Dumneavoastra - Misiunea noastra !

❖ GARNITURI DE FRÂNĂ TAMBUR

❖ DISCURI DE AMBREIAJ ASAMBLATE



❖ GARNITURI FRÂNĂ DISC



❖ GARNITURI DE CHIULASĂ ,
GARNITURI MOTOR

❖ SABOTI DE FRÂNĂ



OFERTA PRIMAVERII

În aceasta primavara, FERMIT SA este alaturi de
Dumneavoastra cu o noua PROMOTIE:

**LA 5 SETURI DE PLACUTE FRÂNĂ
SAU BLOCURI DE FRÂNĂ CUMPARATE -**

1 SET GRATUIT

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

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

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

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

Harta Europa
pliată



Diagrama
tahograf,
Kienzle



Diagrama
tahograf,
Siemens VDO

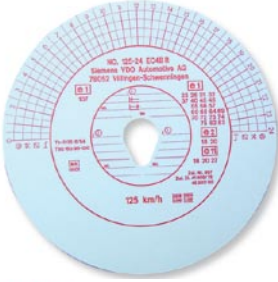


Diagrama
tahograf,
Siemens VDO



Stingător
auto



Triunghi
reflectorizant

Benzi
reflectorizante



Trusa
sanitară

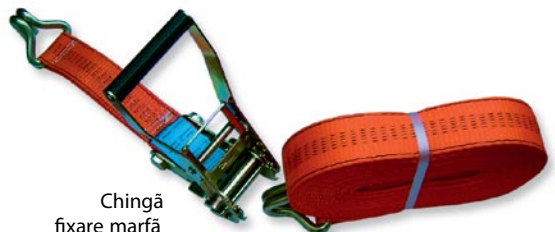
Suport număr



Vestă
reflectorizantă



Chingă
fixare marfă



PRODUSE SPECIFICE TRANSPORTULUI - COMERCIALIZATE DE UNTRR - IULIE 2008

DENUMIRE	U/M	PREȚ VÂNZARE FĂRĂ TVA	PREȚ SPECIAL PENTRU MEMBRII UNTRR FĂRĂ TVA
1 BENZI REFLECTORIZANTE ALBE *)	m	3,0 euro pt rigid	3,2 euro pt prelată
2 BENZI REFLECTORIZANTE GALBENE *)	m	3,0 euro pt rigid	3,2 euro pt prelată
3 BIBLIA TRANSPORTURILOR 2008	BUC	83,19 ron	83,19 ron
4 BROSURA-TIMPI DE CONDUCERE SI DE ODIHNA	BUC	4,2 ron	4,2 ron
5 BROSURA -STATII CURATARE CISTERNE TRANSPORT ADR	BUC	25,21ron	25,21ron
6 CERTIFICAT DE AGREERE	BUC	1.68 ron	1.68 ron
7 CHINGA FIX MARFA 5T/10M	BUC	56.30 ron	56.30 ron
8 CHINGA FIX MARFA 5T/12M	BUC	63.03 ron	63.03 ron
9 CONVENTIE CMR	CARTE	1.68 ron	1.68 ron
10 CONVENTIE TIR	CARTE	8.40 ron	8.40 ron
11 DIAGRAME TAHOGRAF KIENZLE 140 km/h	CUTIE / 100 FILE	24.37 ron	24.37 ron
12 DIAGRAME TAHOGRAF KIENZLE 180 km/h	CUTIE / 100 FILE	24.37 ron	24.37 ron
13 DIAGRAME VACANTA KIENZLE	FOI	0.63 ron	0.63 ron
14 ROLE - TAHOGRAF DIGITAL KIENZLE	3 BUC/CUTIE	37.82 ron	37.82 ron
15 FOI PARCURS INTERN	CARNET / 100 FILE	8.40 ron	8.40 ron
16 FOI PARCURS EXTERN	CARNET / 100 FILE	8.40 ron	8.40 ron
17 HARTA PERETE	BUC	21.01 ron	21.01 ron
18 HARTA EUROPA PLIATA	BUC	8.40 ron	8.40 ron
19 HARTA ROMANIA PLIATA	BUC	8.40 ron	8.40 ron
20 PLACI IDENTIFICARE VEHICUL LUNG	SET	92.44 ron	92.44 ron
21 PLACI IDENTIFICARE VEHICUL SCURT	SET	69.75 ron	69.75 ron
22 PLACI TIR MICI 200*250	SET	26.89 ron	26.89 ron
23 PLACI TIR 400*565	SET	37.82 ron	37.82 ron
24 SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR)	6 FOI/SET	0.80 ron	0.67 ron
25 CMR 3 FOI	CARNET DE 20 SETURI	8,40 ron	8,40 ron
26 CMR UNIVERSAL	CARNET 50 FOI	9,24 ron	9,24 ron
27 STINGATOR AUTO	BUC	42.02 ron	29.41 ron
28 SUPORT NUMAR	BUC	3.36 ron	3.36 ron
29 TRIUNGHI REFLECTORIZANT	BUC	22.69 ron	18.49 ron
30 TRUSA ADR	BUC	663.87 ron	663.87 ron
31 TRUSA SANITARA	BUC	42.02 ron	32.77 ron
32 VESTA FLUORESCENTA	BUC	14.29 ron	12.61 ron
33 PACHET SIGURANȚĂ AUTO**)	SET	84.03 ron	84.03 ron
34 ROLE - TAHOGRAF DIGITAL HAUG	3BUC/CUTIE	32.77 ron	32.77 ron
35 DIAGRAME TAHOGRAF HAUG 125 km/h	CUTIE / 100 FILE	15.97 ron	15.97 ron
36 DIAGRAME TAHOGRAF HAUG 140 km/h	CUTIE / 100 FILE	24.37 ron	24.37 ron
37 DIAGRAME TAHOGRAF HAUG 180 km/h	CUTIE / 100 FILE	24.37 ron	24.37 ron

*) Plata se face in RON la cursul BNR din data plății. Preț negociabil la cantități mari (>10 role).

**) Conține: trusă sanitară, triunghi reflectorizant, stingător auto, vestă reflectorizantă. Oferta este valabilă în limita stocului disponibil iar prețul de vânzare nu include și cheltuielile de transport

NOUTĂȚI: PREȚURI SPECIALE PENTRU MEMBRII UNTRR CU COTIZAȚIA LA ZI

**Pentru relații suplimentare ne puteți contacta la tel.: 021 336 77 88 sau 021 337 46 08,
(Monica Trache), fax: 021 335 48 25,
sau la sediul UNTRR din strada Ienăchiță Văcărescu
nr. 60, sector 4, București.**

Pe 1.9.2007 taxa rutieră în Germania a scăzut la € 556,-.

Statistici

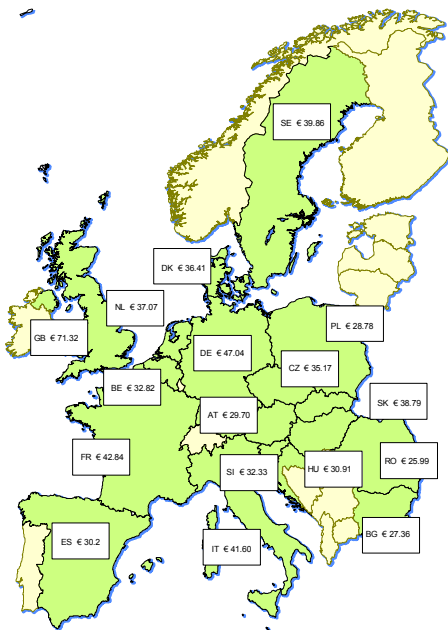
Studiul Nea privind Costurile

Combustibil, accize și taxe rutiere

O importantă componentă a costului îl reprezintă combustibilul. Diferențele de prețuri de la pompă per litru (vezi figura 2.9) sunt cauzate în principal de diferența de acciză din combustibil.

Figura 2.7 ne arată nivelul accizei pentru toate țările studiate. Acciza pe motorină este cea mai mare în Marea Britanie.

Figura 2.7 Acciza pe 100 litri motorină în țările din Europa



Atunci când ne uităm la nivelul taxei rutiere pentru un an pentru un vehicul (suspensie cu aer), vedem că pentru transportatorii austrieci este cel mai scump (vezi figura 2.8).

Figura 2.8 Taxa rutieră pe combinația camion/remorcă în țările din Europa

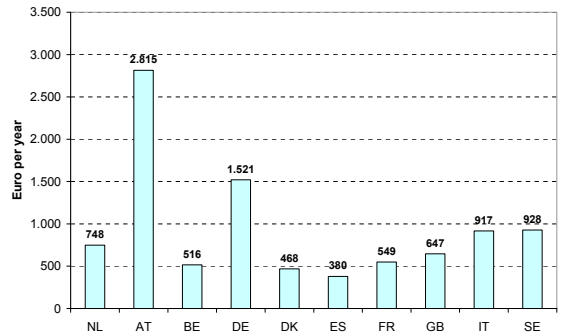
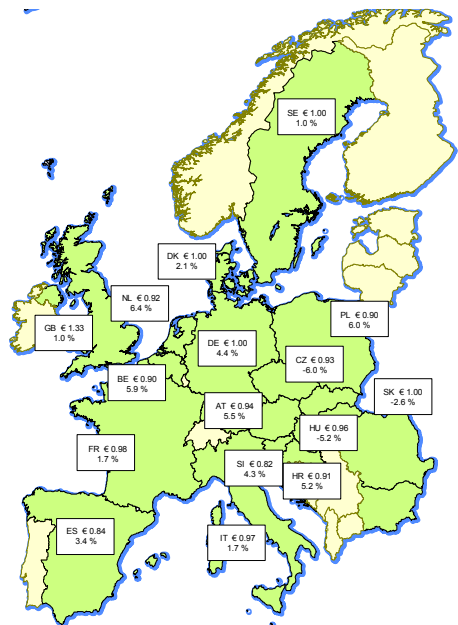


Figura 2.9 indică prețurile la pompă pentru motorină pentru țările studiate (fără TVA) la 1 iulie 2007. Din țările vest-europene, motorina este cea mai ieftină în Spania și cea mai scumpă în Marea Britanie. Atunci când prețurile sunt comparate cu un studiu anterior, putem vedea că ele au crescut în majoritatea țărilor.

Figura 2.9 Prețurile la pompă ale motorinei în țările din Europa la 1 iulie 2007 și schimbarea de la 1 ianuarie 2007



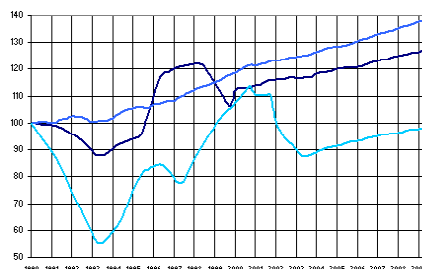
Sursa: Studiul NEA privind comparația costurilor și evoluția acestora în sectorul rutier de transport din Europa

Indici IRU

Indicatori transport rutier pentru Franța

Trim. II 2008 - Prevedere

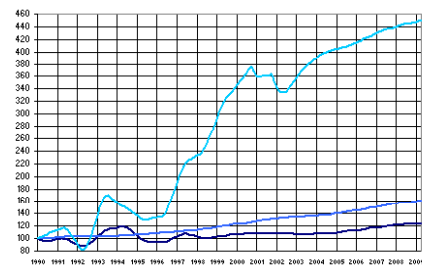
Index	Bază		Prevedere			
	1. 1990 - Trim.I		2. 2008 - Trim. II		3. 2009 - Trim.II	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	365,4	125,2	457,6	127,1	464,4
PIB (\$ Miliard)	100,0	298,6	135,8	405,4	138,3	412,9
Înmatriculare Camion (Numarul Înmatriculării)	100,0	13125	96,81	12706	98,11	128727



Indicatori transport rutier pentru Grecia

Trim. II 2008 - Prevedere

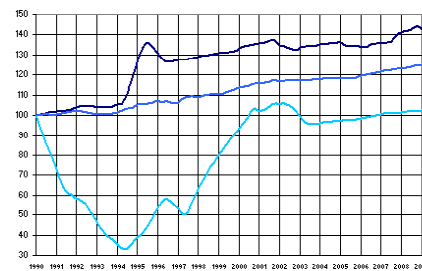
Index	Bază		Prevedere			
	1. 1990 - Trim.I		2. 2008 - Trim. II		3. 2009 - Trim.II	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	47,0	122,3	57,5	124,8	58,7
PIB (\$ Miliard)	100,0	16,7	157,2	26,3	161,1	27,0
Înmatriculare Camion (Numarul Înmatriculării)	100,0	138	442,57	613	450,68	624



Indicatori transport rutier pentru Italia

Trim. II 2008 - Prevedere

Index	Bază		Prevedere			
	1. 1990 - Trim.I		2. 2008 - Trim. II		3. 2009 - Trim.II	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	225,7	141,8	320,0	143,3	323,4
PIB (\$ Miliard)	100,0	273,5	123,6	338,1	125,4	342,9
Înmatriculare Camion (Numarul Înmatriculării)	100,0	9319	101,76	9483	102,79	9579



Conferința Club Feroviar “Material rulant pentru un transport de încredere”

Revista Club Feroviar împreună cu Asociația Industriei Feroviare din România (AIF) a organizat conferința „Material rulant pentru un transport de încredere”, la Poiana Brasov, în perioada 29 – 30 mai 2008.

Desfășurată sub patronajul Ministerului Transporturilor, conferința a avut ca scop identificarea principalelor soluții în vederea accelerării procesului de liberalizare a transportului de călători și de marfă, a posibilităților strategice de dezvoltare a transportului intermodal în România, precum și problema finanțării proiectelor de modernizare și achiziție de material rulant.

La conferință au participat reprezentanți ai autorităților - Ministerul Transporturilor (MT), Autoritatea Feroviară Română (AFER), CFR Călători și CFR Marfă, alături de reprezentanți ai asociațiilor profesionale – AIF și AFTER și ai operatorilor de transport feroviar. La invitația Club Feroviar și AIF, UNTRR a participat la acest eveniment și la discuțiile din cadrul



meselor rotunde, în scopul identificării problemelor de actualitate atât pentru transportatorii feroviari, cât și rutieri și al inițierii unui dialog util între cele două sectoare de transport, pentru stabilirea unei colaborări pe subiectele de interes comun - atragerea de fonduri de finanțare europene pentru dezvoltarea de proiecte de transport multi-modal. În acest sens, au fost aduse în discuție principalele surse de finanțare a proiectelor propuse și posibilitățile obținerii acestora (programul

Marco Polo, fonduri structurale, etc).

Materialele prezentate, precum și discuțiile dezvoltate prin mesele rotunde organizate în cadrul evenimentului, au urmărit conturarea unei perspective corecte și coerente a situației actuale în care se află transportul pe șină din România și, de asemenea, la stabilirea unor direcții de acțiune strategice pentru depășirea insuficiențelor cu care se confruntă sistemul de transport pe șină din țara noastră.



U.N.T.R.R. Tours

București, Str. Ienachița Văcărescu 60, sector 4

Tel. 021-336.77.88; 021-330.14.25

Fax: 021-335.48.25 ; 021-337.48.53

office@untrr.ro, 0720.999.222

http://www.u-tours.ro



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

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

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

circuite și sejururi în țară și în străinătate • servicii de ticketing aerian și rutier • închirierea de microbuze și autocare • programe de weekend • bilete de odihnă și tratament • agroturism • rezervări hoteliere pentru orice destinație din țară și străinătate • organizarea de evenimente speciale • circuite de oraș (București sau orice alt oraș din România) • servicii de cazare în toate orașele din țară • programe turistice la cerere • turism școlar – excursii de 1/2/3 zile, tabere, diverse evenimente • Asigurări medicale

Oferta vară 2008

- **Vacanța de vară în Halkidiki (10 zile)** de la 79 EUR +199 lei
- **Sejur în Olympic Beach (10 zile)** de la 29 EUR + 199 lei
- **Zile însorite pe Coasta Dalmației (10 zile)** de la 165 EUR + 299 lei
- **Vacanța în Nei Pori (10 zile)** de la 49 EUR + 199 lei
- **Sejur în Kuşadasi (10 zile)** de la 139 EUR + 299 lei
- **Sejur în Thassos (10 zile)** de la 99 EUR + 199 lei
- **Vacanța în Kuşadasi (10 zile)** de la 189 EUR + 299 lei
- **Sejur de vis în Halkidiki (10 zile)** de la 59 EUR + 199 lei
- **Vacanța în Thassos** de la 69 EUR + 199 lei
- **Vara în Olympic Beach (10 zile)** de la 49 EUR + 199 lei

SPECIAL:

PRINDE REDUCERILE DE VARĂ
PLANIFICĂ-ȚI DIN TIMP CONCEDIUL CA SĂ BENEFICIEZI DE UN
DISCOUNT DE PANA LA 15%

*Vă stăm la dispoziție cu cele mai bune sugestii
și servicii de cea mai înaltă calitate.*

*Alegeți destinația. De restul
ne ocupăm noi*

EDITORIAL

ACTUAL



Evenimentul anului în domeniul științifico-profesional al autovehiculelor rutiere este Congresul Internațional „Știința și managementul automobilelor și tractoarelor” – SMAT 2008, organizat de Facultatea de Mecanică a Universității din Craiova în cooperare cu SIAR. Manifestările academice din Cetatea Băniei onorează și obligă cu atât mai mult cu cât se vor derula sub egida organismelor internaționale FISITA, EAEC și SAE International.

Aceste întâlniri devenite tradiție se constituie în manifestări de înaltă ținută științifică, promovând, în mod armonios, relațiile specifice colaborărilor instituționale din acest domeniu performant al economiei naționale și internaționale. Tematica accentuează simbiozele puternice dintre regele automobil și domeniile adiacente aflate în interconexiune și interdependență. Astfel situația, actuală și de viitor, a Craiovei în poziția de lider a industriei noastre de automobile și tractoare alături de secvența geostrategică a sistemului de transport ce leagă Balcanii de Europa Centrală se pliază armonios pe direcțiile deja consacrate ale manifestărilor anuale promovate cu generozitate de S.I.A.R.

Se preconizează a fi dezbătute, de specialiștii din țară și străinătate, provocările actuale legate de: soluțiile tehnice de anvergură, combustibilii alternativi, optimizarea traficului rutier, cuantificarea siguranței circulației rutiere, impactul asupra mediului, materialele și tehnologiile moderne.

Întâlnirea cadrelor universitare din centrele academice ale României reprezintă și prilejul de a răspunde dezideratelor caracteristice competențele profesionale și transversale ale programelor de studii din domeniu, în contextul calității academice din spațiul european.

*Conf. dr. ing. Ilie DUMITRU
Departamentul Autovehicule Rutiere
Facultatea de Mecanică din Craiova*

CONFERINȚA TEHNONAV 2008 SECȚIA INGINERIE MECANICĂ MARITIMĂ ȘI INDUSTRIALĂ 22-23 mai 2008, Universitatea „Ovidius”, Constanta

- Tema Conferinței este Tehnologiile noi pentru viitoarea mobilitate durabilă și Protecția mediului
- Detalii privind Conferința și organizarea ei pe site www.siar.ro

CONFERINȚA SMALL ENGINE TECHNOLOGY 9-11 Septembrie 2008, Milwaukee, WI USA

- Conferința este organizată de Midwest Airlines Center, Milwaukee, WI USA
- Tematica este orientată spre:
 - Impactul asupra mediului
 - Progrese în construcția motoarelor în doi timpi
 - Combustibilii alternativi
- Concomitent va avea loc o mare expoziție a industriei motoarelor mici
- Informații pe site www.sae.org/setc

2008 SAE BIO-FUELS SPECIFICATIONS AND PERFORMANCE SYMPOSIUM 7-9 iulie 2008, Palais des Congres de Paris, France

- Tematica este orientată spre:
 - Specificațiile combustibililor
 - Performanțele vehiculelor
 - Progrese tehnologice și obstacole
- Informații pe site www.sae.org/biofuels

EUROMOLD WORLD FAIR MOLDMAKING AND TOOLING, DESIGN AND APPLICATION DEVELOPMENT 3-6 decembrie 2008, Frankfurt pe Main, Germania

- Expoziția va avea loc la Frankfurt pe Main în Germania pe baza conceptului tradițional „From Design to Prototyping to Series Production”
- Halele cuprind Simularea, Realitatea virtuală, Design și Inginerie, Tehnologia Laser, Fabricația rapidă, Materiale, Tehnologie cu canale de încălzire.
- Informații pe site www.euromold.com.



REGLEMENTĂRI GLOBALE

NOI REGLEMENTĂRI GLOBALE PENTRU VEHICULE MAI SIGURE

La 31 Martie 2008 – Forumul mondial pentru Armonizarea reglementărilor privind vehiculele (Grupa de lucru WP29 de la Geneva) a adoptat două noi regulamente tehnice globale, pentru autovehicule:

1. **Regulamentul nr. 6** privind îmbunătățirea instalării geamurilor de securitate la autovehiculele de persoane și comerciale. Noile prescripții prevăd noi exigențe pentru geamuri și reducerea probabilității rănirii în cazul spargerii, o mai bună rezistență la timp - condiții atmosferice și proprietăți optice superioare.

2. **Regulamentul nr. 7** privind sprijinitoarele de cap (tetierele) prin îmbunătățirea formei lor geometrice și accesibilității, reducerea amplitudinii mișcărilor excesive ale capului și gâtului în raport cu toracele, considerate cauze frecvente ale rănirilor. Modelele de date generate pe calculator sugerează că noul arhitectură poate conduce la reducerea cu 18% a rănirilor.

Informații suplimentare la adresa: <http://www.unece.org/trans>



TEZE DE DOCTORAT

- **CERCETĂRI ÎN VEDEREA ÎMBUNĂTĂȚIRII SIGURANȚEI PASIVE A AUTOTURISMELOR ÎN CAZUL COLIZIUNII SPATE; RESEARCH REGARDING THE IMPROVEMENT PASSIVE SAFETY OF THE PASSENGER CAR IN THE CASE OF REAR COLISION**

Autor: Ing. Daniel TRUȘCĂ, rezumatul în limba engleză truscadan@yahoo.com

Conducător științific Prof. dr. ing. Nicolae SEITZ, Universitatea „Transilvania” din Brașov

- **STRATEGII DE DEZVOLTARE A TRANSPORTULUI URBAN DURABIL; DEVELOPMENT STRATEGIES FOR SUSTAINABLE URBAN TRANSPORT**

Autor: Ing. Ion BAZGAN

Conducător științific: Prof. dr. ing. Eugen - Mihai NEGRUȘ, Universitatea „Politehnica” București

- **CERCETĂRI PRIVIND COMPORTAREA LA SOLICITĂRI MECANICE A UNOR MAERIALE COMPOZITE PE BAZĂ DE ALIAJE DE ALUMINIU UTILIZATE ÎN CONSTRUCȚIA AUTOVEHICULELOR RUTIERE; RESEARCH IN THE FIELD OF MECHANICAL STRESS BEHAVIOUR OF SOME ALUMINIUM BASED COMPOSITE MATERIALS USED IN THE AUTOMOTIVE VEHICLES MANUFACTURE**

Autor: Ing. Laurențiu ALBU

Conducător științific Prof. dr. ing. Constantin STĂNESCU, Universitatea „Politehnica” București

IMPORTANT

Revista „Ingineria Automobilului” nr. 6 din martie 2007, care se difuzează gratuit împreună cu revista „Auto Test”, poate fi procurată și la Secretariatul SIAR din Facultatea de Transporturi, Universitatea „Politehnica” București, camera JC 005.

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



LUCRĂRI NOI

- **BIBLIA TRANSPORTURILOR 2008 – RUTIER**, autori UNTRR și TIR magazin, editată de revista TIR magazin, cod ISSN 1843 – 6331, care cuprinde reglementărilor naționale și internaționale și actele normative în vigoare în domeniu.

Lucrarea cuprinde 1.102 pagini, poate fi comandată la redacția revistei TIR magazin, Casa Presei Libere, Piața Presei libere nr. 1, corp C, et. 3, cam, 327, 355 sau 328, sector 1, București; preț orientativ 99 lei

- **GHID PRIVIND CONSUMUL DE CARBURANT ȘI EMISIILE DE CO₂**, realizat de Registrul Auto Român ediția 2007, care cuprinde datele extrase din Certificatele de Conformitate ale autoturismelor omologate, în conformitate cu prevederile Directivei 80/1268/CE și specificate în anexa VIII la Directiva 70/156/CE. Ghidul cuprinde și unele recomandări pentru reducerea consumului de carburant și a emisiilor de CO₂. Informații se pot obține de la Registrul Auto Român și de la filialele sale teritoriale

- **WORLD REPORT ON ROAD TRAFFIC INJURY PREVENTION – SUMMARY**, World Health Organization, Geneva – 2004, 52 pagini, autori: Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A., Jarawan, E., Mathers, C, ISBN -13 9785777701589 ISBN -10 5777701582, Order Number 41500572, prețul redus cu 50% pentru țări emergente 15 CHF.

Comenzi online se pot face la adresa:

<http://www.who.int/bookorders/anglais/detart1.jsp?sesslan=1&codlan=4&codcol=15&codcch=572>

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

Colectiv de redacție: Cornel VLADU. Mihaela SERBĂNESCU. tel/fax: 021.316.96.08. e-mail: siar@siar.ro

EUROTYRES

EȘTI PE DIRECȚIA BUNĂ



Prima rețea națională



- **Vânzări**



- **Servicii**



- **Consiliere tehnică**



- **Reșapare**



- **Accesorii**



ANVELOPE



București - Sediul Central, Tel.: 021.202.65.76, Fax: 021.202.65.19 • **București 1** - Bd. Iuliu Maniu 620-630, sect.6, Tel.: 021.319.93.26, Fax: 021.319.93.24
• **București 2** - Str. Odai nr. 511 - 513, Tel.: 021.668.20.10, Fax: 021.668.20.30 • **Buzău** - Sos. Spatarului nr. 7, Tel.: 0238.710.807, Fax: 0238.710.778
• **Constanța** - Bd. Aurel Vlaicu (intersecție cu Str. Alba Iulia), Tel.: 0241.693.364, Fax: 0241.62.65.44 • **Craiova** - Str. Nicolae Romanescu 112, Tel.: 0251.425.051, Fax: 0251.425.313 • **Galați** - Str. Ștefan cel Mare 7, Tel.: 0236.465.055, Fax: 0236.465.055 • **Pitești** - Str. Depozitelor nr. 24, Tel.: 0248.218.500, Fax: 0248.218.450
• **Slobozia** - Șos. Brăilei 17, Tel.: 0243.231.457, Fax: 0243.231.457 • **Timișoara** - B-dul Hașdeu nr.1, Tel.: 0256.471.934, Fax: 0256.471.935 • **Bacău** - Str. Izvoare 52, Tel.: 0234.515.149, Fax: 0234.515.149 • **Brașov** - Calea Feldioarei 75C, Tel.: 0268.472.751, Fax: 0268.472.751 • **Cluj** - Str. Orăștie 10, Depozitul 1, Tel.: 0264.456.155, Fax: 0264.456.155 • **Iași** - Șos. Iași-Tomești km 1, Tel.: 0232.236.257, Fax: 0232.236.257 • **Oradea** - Str. Borșului 14 A, Tel.: 0259.414.870, Fax: 0259.416.712 • **P. Neamț** - DN15, loc. Dumbrava Roșie, Tel.: 0233.211.809, Fax: 0233.280.919 • **Tg. Mureș** - Str. Barajului, nr.1 A, Tel.: 0265.259.980, Fax: 0265.224.894.