

Info

Buletin informativ
al Uniunii Naționale
a Transportatorilor
Rutieri din România

ANUL VI, NR. 6 (63)
IUNIE 2009



Dreptul de a avea obligații

AUTOCAR HIGER V90 / 36 LOCURI



CLASIFICARE 4 ****



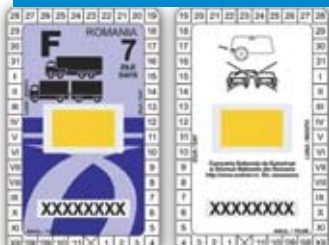
Str. Ienăchiță Văcărescu nr. 60, sector 4, București
Tel.: 021 336 7788; Fax: 021 335 4825
Contact: cornel.iordache@untrr.ro; 0724 044 719
viorel.mircescu@untrr.ro; 0720 999 200
<http://higer.untrr.ro>, E-mail: higer@untrr.ro

Nr.de locuri standard		36
		10.490
		X
Dimensiuni de gabarit	mm	2.500
		X
		3.510
Masa maximă autorizată	kg	14.900
Configurații		36/41
Viteza maximă	km/h	100
Masa proprie	kg	11.200
Capacitate rezervor	l	400

PREȚ: ~~100.000~~ 95.000 EUR + TVA

CU LIVRARE IMEDIATĂ DIN STOC

SE DISTRIBUIE GRATUIT MEMBRILOR UNTRR



ROVINIETE
PRIN UNTRR

UNTRR Asistent Broker -ASIGURĂRI-



Împreună pentru un viitor mai sigur!

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

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

www.untrr.ro/asigurari

Dreptul de a avea obligații

Aveți obligația să plătiți taxe, impozite, tarife, comisioane, asigurări, etc

Mai aveți obligația să plătiți penalități, în caz că nu plătiți la timp.

Când plătim bani către stat, ne imaginăm, fie și doar în subconștient, că plătind acei bani ne creem și anumite drepturi: la sănătate, la șomaj, la dezvoltarea infrastructurii administrative – inclusiv a rețelei de drumuri.

Realitatea este că dreptul de a nu respecta contractele între stat și contribuabil, în România, îl are doar statul. Contribuabilul – firmă sau persoană fizică - plătește. Noi, contribuabilii am văzut în asta o obligație, care ne dă și drepturi. Statul a văzut în asta doar dreptul contribuabilului de a avea obligații. Și drepturi? Care drepturi? Drepturi are doar statul! Și Statul ăsta cine e de fapt? De ce mai dăm bani de pensie unui stat care îi dă pe mâna unor firme de mare preț pe care le avem în domeniu – recent dovedite performanțele a două din cele mai mari firme în domeniu), de ce îi dăm accize pe combustibil, de ce îi dăm TVA, de ce îi dăm tot felul de impozite?.

Ați avut vreodată impresia că statul este compus din noi toți,ăștia mici și mărunți? În mare puteți avea dreptate, însă în realitate nu aveți mai deloc. Definiția din dicționar ne arată că *STAT, state, s.n. 1. Teritoriul și populația asupra cărora își exercită autoritatea această organizație; țară.* Adică și terenul și populația, sunt în subordinea unei organizații! Vedeți că fiecare definiție are un sâmbure de adevăr!

Firma dumneavoastră are obligația să plătească TVA. Când faceți acest lucru vă imaginați că aveți și dreptul ca statul să vă ramburseze TVA la cerere conform procedurilor legale! Din păcate

nu prea funcționează partea asta cu drepturile dumneavoastră! Plătiți, să fie primit! Când vă cereți dreptul, aflați că doar statul are dreptul să nu plătească la termen și nici să suporte penalități așa ca dumneavoastră!

Statul are dreptul să ia și dreptul să nu dea, chiar și în cazul în care acestea ar fi obligații legale.

Statul ar trebui să aibă obligații – la fel ca și supușii săi. Supușii când greșesc trebuie să plătească. Când cei care compun organizația „stat” greșesc, ei au dreptul să nu plătească! Nu e corect, nu e echitabil, nu e în nici un fel. Noi

suntem de vină că acceptăm să avem doar obligații!

Ce e de făcut? Să fie aplicat principiul nediscriminării! Cum își respectă statul drepturile și obligațiile, la fel să și le respecte și contribuabilii, cu aceleași consecințe.

Tratament egal. Fie strictete, fie larghețe.

Statul nu plătește penalități, să nu plătească nici contribuabilul.

Sau dacă contribuabilul plătește penalități, atunci și statul să plătească, iar dacă sunt din vina unui reprezentant ales,

să suporte consecințele.

Statul are dreptul de a avea drepturi, iar ceilalți au dreptul de a avea obligații!

Până când? Până când va exploda mămăliga din nou!

Optimistul și pesimistul despre criza economică mondială?

Optimistul: vai, vom ajunge cu toții să cerșim...

Pesimistul: De la cine?

Radu DINESCU
Secretar General UNTRR

SUMAR

■	▪ Dreptul de a avea obligații	pag. 3	■
■	▪ UNTRR intervine	pag. 5	■
■	▪ Comunicat de Presa	pag. 6-7	■
■	▪ Situația exporturilor și importurilor de mărfuri în/din țări non - UE.,	pag. 8	■
■	▪ Autorități competente pentru probleme ADR Romania	pag. 8-10	■
■	▪ SCANIA PRESS info • Evoluția principalelor valute 16 martie-14 aprilie 2009	pag. 10	■
■	▪ Noutăți legislative	pag. 11-13	■
■	▪ DOCUMENTE TRANSPORT ANIMALE VII	pag. 15	■
■	▪ Link-uri utile	pag. 15	■
■	▪ Lansare Broșură Româno-Bulgară privind contravențiile și ridicarea permiselor	pag. 16-18	■
■	▪ Suplimentul : LINII DIRECTOARE BBS	pag. 19-33	■
■	▪ Roviniete prin UNTRR	pag. 34-36	■
■	▪ Info Utile	pag. 37	■
■	▪ Studiu asupra Regulilor de Cabotaj în transportul rutier în diferite State membre după 1 mai 2009	pag. 37-38	■
■	▪ Indici IRU	pag. 38	■
■	▪ Prețul litrului de motorină la pompă 4 mai 2009 (în euro)	pag. 39	■
■	▪ Evoluția principalelor valute 15 aprilie - 11 mai 2009	pag. 39	■
■	▪ „Drumurile noastre toate!“ Se vor întâlni vreodată cu autostrăzile din UE?	pag. 39	■
■	▪ Produse specifice transportului comercializate de UNTRR	pag. 40-41	■
■	▪ Publicații UNTRR	pag. 42-43	■
■	▪ FUN INFO	pag. 44	■
■	▪ TRUCK ART	pag. 44	■
■	▪ DAKO -serviciu de descărcare al datelor tahografelor digitale	pag. 46-47	■



Nr. 01554 / 15.05.2009

GUVERNUL ROMÂNIEI

Departamentul pentru Afaceri Europene

În atenția Domnului Ministru – VASILE PUȘCAȘ

Ref: Hotărârea nr. 223/2008 a Consiliului Județean Constanța prin care se instituie taxe de utilizare a drumurilor județene

Stimate domnule Ministru,

Am onoare să vă informez asupra unei probleme cu care se confruntă transportatorii rutieri din România. Astfel, bazându-se pe legislația românească în vigoare privind drepturile administrației locale, Consiliul Județean Constanța a instituit taxe de utilizare a drumurilor județene, având ca punct de pornire tarifele de utilizare a drumurilor instituite prin Ordonanța nr. 15/2002, cu modificările și completările ulterioare.

În urma analizei acestui document și a Directivei 1999/62 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, cu ultimele modificări (Directiva 2006/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 și Directiva 2006/103/CE a Consiliului din 20 noiembrie 2006) UNTRR a constatat că următoarele dispoziții ale Directivei nu au fost respectate:

- un stat membru poate introduce taxe de trecere și/sau tarife de utilizare a drumurilor neincluse în rețeaua transeuropeană de drumuri, „... printre altele pe drumuri paralele pe care poate fi deviat traficul de pe rețeaua transeuropeană de drumuri și/sau care sunt în competiție directă cu anumite părți ale rețelei respective sau altor tipuri de autovehicule neincluse în definiția „vehiculului” din rețeaua rutieră transeuropeană, cu condiția ca impunerea taxelor și/sau a tarifelor de utilizare pe astfel de drumuri să nu conducă la discriminări în ceea ce privește traficul internațional și să nu conducă la denaturarea concurenței între operatori.” (art. 7 alineatul 1)

- aceste taxe de trecere și tarife de utilizare trebuie colectate, iar urmărirea plății acestora trebuie realizată „în așa fel încât fluxul liber de trafic să fie stânjenit cât se poate de puțin și să se evite controalele și verificările obligatorii exercitate la granițele interne ale Comunității”. În acest sens trebuie stabilite „metode care să permită transportatorilor rutieri să plătească taxele de utilizare 24 ore pe zi, cel puțin la punctele de vânzare importante, utilizând toate mijloacele obișnuite de plată, în interiorul și exteriorul statelor membre în care se aplică acestea” (art. 7 alineatul 5). este necesar ca modul de colectare a taxelor și/sau a tarifelor de utilizare să nu dezavantajeze în mod nejustificat, din punct de vedere financiar, sau din al punct de vedere, utilizatorii ocazionali ai rețelei rutiere (art. 7 alineatul 6). „Tarifele de utilizare, inclusiv costurile administrative, pentru toate categoriile de vehicule se stabilesc de către statele membre respective la o valoare care să nu fie mai mare decât tarifele maxime stabilite în Anexa II” (art. 7 alineatul 7).

- „Valorile taxelor de utilizare trebuie să fie proporționale cu durata utilizării infrastructurii” (art. 7 alineatul 8).

- „Taxele de trecere au la bază principiul recuperării doar a costurilor infrastructurii. Mai precis taxele medii ponderate se raportează la costurile de construcție și costurile de operare, de întreținere și dezvoltare a rețelei rutiere respective” (art. 7 alineatul 9).

- „Taxele de utilizare se determină în conformitate cu articolul 7 și alineatul 1 din prezentul articol” (art. 7a alineatul 2).

- Statele membre au obligația de a informa Comisia, „cu cel puțin patru luni înainte de punerea lor în aplicare, referitor la noile modalități de taxare aplicabile pe drumurile paralele pe care poate fi deviat traficul de pe rețeaua rutieră transeuropeană și/sau care sunt în concurență directă cu anumite părți ale rețelei respective pe care sunt impuse taxe. Aceste informații includ cel puțin o explicație a extinderii geografice a rețelei de drumuri supuse taxării, vehiculele supuse taxării și nivelurile de taxare avute în vedere, împreună cu o explicație a modului în care a fost determinat nivelul taxei de utilizare” (art. 7a alineatul 5).

Se constată astfel faptul că nu au fost respectate următoarele aspecte:

1. Aplicarea acestor taxe speciale – care, în conformitate cu dispozițiile directivei sunt tarife de utilizare - denaturează concurența între transportatorii rutieri

2. Nu este asigurată plata acestor taxe speciale 24/24,

3. Nu este asigurată plata acestor taxe speciale în toate punctele de vânzare importante (de ex. benzinării),

4. Plata acestei taxe speciale nu se poate face prin utilizarea tuturor mijloacelor obișnuite de plată ci doar cash,

5. Plata acestei taxe speciale nu se poate face în afara României,

6. Această taxă specială dezavantajează, în mod nejustificat, utilizatorii ocazionali ai rețelei rutiere,

7. Anumite valori ale taxei speciale depășesc valorile maxime impuse prin directivă și, în aproape toate cazurile, depășesc, de departe, valorile impuse pentru rovinietă în cazul utilizării drumurilor naționale,

8. Valorile taxei speciale nu au la bază decât declarativ principiul recuperării costurilor infrastructurii – nefiind prezentat modul în care s-a ajuns la valorile respective – și, sub nicio formă, nu sunt proporționale cu utilizarea infrastructurii de către un anumit tip de vehicul,

9. Comisia Europeană nu a fost informată asupra introducerii acestei taxe speciale și nu și-a putut da avizul cu privire la aceasta.

Având în vedere cele de mai sus și ținând cont de faptul că:

- deoarece taxa aceasta afectează România în ansamblul Uniunii Europene ca urmare a nerespectării legislației comunitare,

- deoarece această taxă depășește cu mult tariful de utilizare a drumurilor naționale – ajungând să fie și de trei ori mai mare decât acesta – deși lungimea drumurilor județene considerate este doar de 813,9 km (față de > 16.300 km de drumuri naționale și autostrăzi, respectiv de > 20 de ori mai mare),

- deoarece orice taxă de acest tip care afectează concurența în domeniul transporturilor nu poate fi adoptată decât în mod coordonat la nivel național și astfel încât să reflecte costurile pentru construcția, reabilitarea, modernizarea și întreținerea drumurilor considerate,

- deoarece efectele introducerii acestei taxe asupra populației, în general, și a transportatorilor, în special, nu au fost analizate,

- deoarece nu există un studiu privind modul de calcul al acestei taxe și nici o analiză cost-beneficiu privind introducerea acestei taxe,

UNTRR consideră că această taxă nu poate fi aplicată întrucât:

A. contravine legislației europene prin nerespectarea dispozițiilor directivei 1999/62,

B. nu este fundamentată, ținând cont de sursele de finanțare existente și neconsiderate de către Consiliul Județean Constanța, precum și de lipsa unor analize adecvate cu privire la introducerea ei,

C. dublează, în fapt, tarifele suplimentare de utilizare a drumurilor județene, aplicabile transporturilor care depășesc masa totală maximă admisă, masa maximă admisă pe osie și/sau dimensiunile maxime de gabarit admise în circulație adoptate în 2007 de către CJ Constanța - despre care nu avem știință să fi fost aprobate de Ministerul Transporturilor,

D. adaugă o nouă povară pe umerii transportatorilor rutieri, care se va reflecta în costurile ce vor trebui suportate de cetățeanul de rând,

În consecință, vă solicităm, domnule ministru, sprijinul în vederea obținerii unui punct de vedere al Departamentului pe care îl conduceți în vederea evitării eventualei demarări de către Comisie a procedurii de încălcare și a eliminării acestei taxe care nu face altceva decât să crească povara de pe umerii transportatorilor rutieri și să determine o scădere a nivelului de trai și o creștere a costurilor pentru populația din acest județ.

În așteptarea răspunsului dumneavoastră, vă rog să primiți, domnule ministru, asigurarea deosebitei mele considerații.

Radu DINESCU

Secretar General UNTRR

Comunicat de Presa -

UNTRR solicită autorităților române să sprijine transportul rutier afectat de criza economică

NATIONAL UNION OF ROAD
HAULIERS FROM ROMANIA



UNION NATIONALE DES
TRANSPORTEURS ROUTIERS
DE LA ROUMANIE

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA
Str. Ierlăchița Văcărescu nr.60, sector 4, cod 040157, BUCUREȘTI-ROMÂNIA
Tel.: (+40-21) 336 77 88; (+40-21) 330 14 25
Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53
www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro



UNTRR - Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România, asociație reprezentativă la nivel de ramură transporturi în România și membră a Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere – IRU solicită autorităților române să sprijine sectorul transporturilor rutiere pentru a impulsiona redresarea economică.



UNTRR își exprimă îngrijorarea față de situația curentă în care se află sectorul transporturilor rutiere în România afectat de situația economică locală și internațională, situație dificilă prezentată și la întâlnirea organizată de Comisia Europeană pe tema Impactului Crizei Economice asupra Transporturilor Rutiere în data de 20 aprilie la Bruxelles.



La nivel internațional se înregistrează o scădere în activitatea de transport rutier de până la 50%, o dublare a numărului de falimente și o creștere dramatică a șomajului (concedieri temporare sau definitive), care deja au atins 140.000 de posturi în UE, 120.000 de posturi în țările CIS și 200.000 de posturi în America de Nord.



Pe plan național UNTRR estimează că 20% din cei 25.000 de operatori de transport marfă și 5.000 operatori de transport persoane din România ar putea da faliment în 2009 iar 40.000 de angajați din transporturi vor fi vizați de șomaj în decursul acestui an.



Anul 2009 este extrem de dificil pentru transporturi, tarifele de transport au fost într-o scădere generală în primul trimestru al anului 2009 față de perioada similară a anului trecut iar volumul de marfă transportat este tot în scădere, evoluția în descreștere este estimată pe baza datelor din trimestrelor III și IV ale anului 2008 (volumul de marfă transportat la nivel național a scăzut cu -14% față de trimestrele III și IV ale anului 2007 iar volumul de marfă transportat la internațional a scăzut cu -5% față de aceeași perioadă a anului 2007).



Transportul rutier nu este doar un alt mod de transport, este un important generator de creștere economică, iar puțini oameni își dau seama de semnificația transportului rutier pentru viața de zi cu zi. Fără transportul rutier niciunul dintre noi nu am avea revista preferată pe birou sau ceașca de cafea dis de dimineață deoarece transportul rutier este ca o rețea capilară ce deservește orice punct, oricât de mic. Mai mult de 85% din transportul rutier se desfășoară pe distanțe mai mici de 150 km, distanțe pentru care nu există o alternativă viabilă de transport.

NATIONAL UNION of ROAD
HAULIERS FROM ROMANIA



UNION NATIONALE des
TRANSPORTEURS ROUTIERS
de LA ROUMANIE

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA
Str. Ienăchită Văcărescu nr.60, sector 4, cod 040157, BUCUREȘTI-ROMÂNIA
Tel.: (+40-21) 338 77 88; (+40-21) 330 14 25
Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53
www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro



Transportul rutier contribuie cu 340 miliarde de Euro la economia europeană, iar 4.5 milioane cetățeni din Uniunea Europeană sunt angajați în transportul rutier. În România transportul rutier contribuie cu aproximativ 10% în PIB.

Recunoscând că transportul rutier reprezintă motorul unei economii iar vehiculele rutiere reprezintă un element vital al lanțului de transport UNTRR solicită autorităților vizate:

- să acorde sprijin operatorilor de transport pentru a le permite să investească în continuare în vehicule inovative și curate într-un mod asemănător cu cel aplicat producătorilor de autovehicule, pentru susținerea afacerilor acestora și evitarea reducerii activității,
- să investească în infrastructura rutieră pentru a elimina blocajele și costurile aferente acestora
- să asigure absorbția rapidă și eficientă a fondurilor europene și continuarea, într-un ritm mai susținut a construcției de autostrăzi, ceea ce va permite, printre altele, reducerea ratei șomajului și eliminarea strangulărilor, precum și fluidizarea traficului,
- să reducă taxele existente și să nu mai creeze alte taxe noi deoarece acestea amenință redresarea economică și competitivitatea
- să încurajeze instituțiile financiare să asigure linii de credit astfel încât transportatorii rutieri să își finanțeze investițiile și operațiile lor
- să creeze un cadru administrativ și legal care să permită industriei transporturilor rutiere să își mențină personalul ca inactiv fără a fi nevoie să recurgă la concedieri.

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



Situația exporturilor și importurilor de mărfuri în/din țări non - U.E.,
 ianuarie - aprilie 2009 comparativ cu ianuarie - aprilie 2008

EXPORT

	IANUARIE				FEBRUARIE				MARTIE				APRILIE			
	Nr. decl. vamale	%	Valoare statistica (EURO)	%	Nr. decl. vamale	%	Valoare statistica (EURO)	%	Nr. decl. vamale	%	Valoare statistica (EURO)	%	Nr. decl. vamale	%	Valoare statistica (EURO)	%
2009	9.648	74	419.261.662	62	12.316	76	473.839.232	59	14.790	90	685.895.710	85	14.983	91	561.989.965	68
2008	13.082	100	672.402.315	100	16.211	100	806.118.255	100	16.414	100	807.082.340	100	16.456	100	823.184.461	100

IMPORT

	IANUARIE				FEBRUARIE				MARTIE				APRILIE			
	Nr. decl. vamale	%	Valoare statistica (EURO)	%	Nr. decl. vamale	%	Valoare statistica (EURO)	%	Nr. decl. vamale	%	Valoare statistica (EURO)	%	Nr. decl. vamale (EURO)	%	Valoare statistica	%
2009	22.160	64	736.171.857	60	23.971	60	777.361.077	61	26.804	65	867.066.553	59	26.562	66	834.313.245	60
2008	34.413	100	1.218.184.719	100	39.964	100	1.276.703.172	100	41.138	100	1.462.219.010	100	40.310	100	1.381.940.160	100

Adresa: str.Matei Millo nr.13, sector 1 București –
 Tel.: 315.58.58, 315.58.59, 0747576208, Fax: 313.82.51
 Web: www.customs.ro

Autorități competente pentru probleme ADR Romania

Date de contact la nivelul ministerelor/autorităților competente pentru problemele generale referitoare la mărfurile periculoase, clasa 1 și clasa 7.

Autoritatea competentă (conform paragrafului 1.8.4 din Anexa A) pentru transportul mărfurilor periculoase în România este Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii – Direcția Transport Rutier

Adresa: Bd. Dinicu Golescu, nr. 38, București - Sector 1, Romania

Tel/Fax: + 40 21 313 99 54

Website: www.mt.ro

Autoritatea competentă pentru transportul clasei 7

(mărfuri radioactive) este Comisia Națională pentru Controlul Activităților Nucleare, o instituție publică aflată în coordonarea primului ministru.

Comisia Națională pentru Controlul Activităților Nucleare – CNCAN

Adresa: Bd. Libertății, nr. 14, Sector 5, București, Romania

Tel: +4021.316.0572

Fax: +4021.317.38.87

Website : www.cncan.ro

Organisme competente, autorizate să aplice anumite părți ale Anexelor A și B ale ADR

- Licențiere și autorizare profesională a conducătorilor auto ADR și a consilierilor de siguranță ADR și realizare a activităților de control conform ADR – Autoritatea Rutieră Română – ARR, instituție aflată în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii

Autoritatea Rutieră Română – ARR

Adresă: Bd. Dinicu Golescu, nr. 38, București - Sector 1, Romania

Tel/Fax: +4021 318 21 00, +4021 313 48 54

Website: www.arr.ro

- Cerințe referitoare la construcția vehiculelor – Certificate de agreare a vehiculelor - Partea 9 a ADR – Registrul Auto Român, instituție aflată în coordonarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Registrul Auto Român – RAR

Adresa: Calea Griviței, nr. 391, Sector 1, București, România

Tel/fax: + 4021 224 33 92

Website: www.rarom.ro

- Încercarea cisternelor și ambalajelor, agrearea cisternelor
SC. IPROCHIM S.A.

Adresa: Calea Plevnei, nr. 137, București, România

Tel: +4021 223 00 64

Fax: +4021 223 29 79

Website: www.iprochim.ro

- Autorizarea ambalajelor

Agencia Națională pentru Protecția Mediului – ANPM

Adresa: Splaiul Independenței, nr. 297, Sector 6, București

Telefon: +4021 207 11 01, +4021 207 11 02

Fax: +4021 207 11 03

Website: www.anpm.ro

- Pentru mai multe informații referitoare la organismele autorizate, vă rugăm să accesați adresa: <http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=country.main>

[cfm?fuseaction=country.main](http://ec.europa.eu/enterprise/newapproach/nando/index.cfm?fuseaction=country.main)

- Autorizarea operațiilor care implică explozibili

Poliția Română – Direcția pentru muniții, explozibili și substanțe toxice

Adresa: Șos. Ștefan cel Mare, nr. 13-15, București, România

Tel: + 4021 208 25 25

Website: www.politiaromana.ro/directia_arme

- Autorizarea transportului precursorilor care pot fi folosiți la producerea ilicită a drogurilor

Agencia Națională Anti-Drog – ANA

Adresa: Bd. Unirii, nr. 37, Bl. A4, Sector 3, București

Tel: + 4021 317 56 03

Fax: + 4021 316 67 27

Website: <http://www.anagov.ro/precursori/precursori-de-droguri>

- Dispoziții referitoare la tuneluri, planificarea traseului
Compania Națională Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – CNADNR

Adresa: Bd. Dinicu Golescu, nr. 38, București - Sector 1, Romania

Tel/Fax: +4021 318 66 09; + 4021 318 66 31

Website: www.cnadnr.ro

- Situații de urgență

Inspectoratul General pentru Situațiile de Urgență

Adresa: Strada Banu Dumitrache, nr. 46, Sector 2, București

Tel: +40212086150

Fax: +40212420990

Website: www.igsu.ro

PENTRU SITUAȚII DE URGENȚĂ - NUMĂRUL DE URGENȚĂ LA NIVEL NAȚIONAL este 112 și poate fi accesat pe întreg teritoriul țării.

Serviciul de telecomunicații speciale - STS

Website: www.112.ro și <http://www.stsnet.ro/>

Documentele necesare pentru a efectua un transport de mărfuri periculoase?

Documentele stipulate în secțiunea 8.1.2 a ADR.

Pentru explozibili și CNCAN pentru Clasa 7 trebuie să contactați: IGSU pentru deșeuri, Poliția Română pentru planificarea traseului.

În prezent, pe teritoriul României, este acceptată utilizarea ADR atât în varianta 2007, cât și 2009 în timpul transportului de mărfuri periculoase, cele două documente fiind în vigoare simultan până la 1 iulie 2009.

Acesta este scopul paragrafului 1.6.1.1 al ADR. Suntem de acord cu interpretarea comună exprimată în paragrafele 15 și 17 ale raportului Reuniunii comune RID/ADR/ADR/ADN în martie 2009 din documentul ECE-TRANS-WP15-AC1-114f: <http://www.unece.org/trans/doc/2009/wp15ac1/ECE-TRANS-WP15-AC1-114f.pdf>

Numerele ONU pentru care se solicită un permis special în vederea transportului de către autoritățile competente.

Numerele ONU din Clasa 1 trebuie transportate cu autorizare din partea Poliției. Numerele ONU din Clasa 7 trebuie transportate cu autorizare din partea Comisiei Naționale pentru Controlul Activităților Nucleare – CNCAN. În România nu se aplică reglementări speciale pentru tuneluri întrucât nu există în prezent tuneluri mai lungi de 500m.

Controlul transportului mărfurilor periculoase este efectuat de Autoritatea Rutieră Română - ARR, Poliția română (<http://www.politiaromana.ro/DPR/index.htm>), Poliția

de frontieră (<http://www.politiade-frontiera.ro>) și Garda Națională de Mediu (<http://www.gnm.ro>).

Mai multe informații referitoare la statistică, control etc. sunt disponibile pe website-ul: http://www.fcio.at/uploads/04_CST3_127838_DE.pdf sau http://www.fcio.at/uploads/04_CST3_127838_EN.pdf, începând cu pagina 12.

Directiva 95/50/CE a Consiliului din 6 octombrie 1995 privind procedurile unitare de control în transportul rutier de mărfuri periculoase

a fost transpusă prin Hotărârea Guvernului nr. 1175/2007. Suma aproximativă în Euro referitoare la categoriile de risc sunt: III- 500-1000 Euro; II - 1200-1750 Euro; I -2000-2500 Euro.

Vehiculele grele (cisterne, comioane etc) care transportă mărfuri periculoase trebuie să fie echipate cu un girofar plasat deasupra cabinei. Aceasta este impusă de către codul Rutier din România.



SCANIA PRESS info

P09301EN / Per-Erik Nordström 31 March 2009

Scania V8 1969-2009

Legendarul motor Scania V8 împlinește 40 de ani



Puterea, senzația, precum și zgomotul inconfundabil – toate acestea constituie doar câteva motive pentru care motoarele Scania V8 au devenit o legendă. Mai luați în calcul și excelenta economie de combustibili în segmentul de puteri realizate, reputația acestuia fiind de a fi aproape de neînvinș și având cea mai bună valoare de schimbare a unui camion vechi cu unul nou prin achitarea unei diferențe de preț, iar dumneavoastră obțineți o combinație care este foarte greu de egalat. Reputația puternică realizată prin proiectarea și producerea originalului motor de 14 litri este purtată pe noi culmi cu versiunea motorului de 16 litri lansat în anul 2000.

Economia de operare pe termen lung poate justifica o investiție inițială mai mare! Adăugați la aceasta performanțele realizate care înseamnă deplasări mai rapide. Durabilitatea superioară și fiabilitatea se adaugă la timpul de utilizare. Șase ani de folosire în loc de patru înseamnă o depreciere mai mică, în special cu o valoare de vânzare second-hand cum nu mai este alta.

Acestea sunt aspecte pe care majoritatea clienților motoarelor Scania V8 le iau în calculul lor. Altfel este greu să se despartă de el...În astfel de cazuri, o revizie completă după parcurgerea a 2 milioane de kilometri este suficientă pentru ca motorul să fie pregătit pentru cel puțin încă un nou ciclu dur de operare. Ultimul ciclu de exploatare rămâne a fi cunoscut, dar s-a raportat că deja câteva din camioanele Scania echipate cu motoarele V8 au rămas în operare și după parcurgerea a 5 milioane de kilometri sau chiar mai mult.

Noutăți legislative

Hotărârea nr. 488 din 28 aprilie 2009 pentru completarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 44/2004

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, **Guvernul României** adoptă prezenta hotărâre.

Articol unic

Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 44/2004, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 112 din 6 februarie 2004, cu modificările și completările ulterioare, se completează după cum urmează:

A) Titlul II "Impozitul pe profit"

1. După punctul 11 se introduc șapte noi puncte, punctele 111-117, cu următorul cuprins:

"Codul fiscal:

Impozit minim

Art. 18

(1) Contribuabilii care desfășoară activități de natura barurilor de noapte, cluburilor de noapte, discotecilor, cazinourilor sau pariurilor sportive, inclusiv persoanele juridice care realizează aceste venituri în baza unui contract de asociere, și în cazul cărora impozitul pe profit datorat pentru activitățile prevăzute în acest articol este mai mic decât 5% din veniturile respective sunt obligați la plata unui impozit de 5% aplicat acestor venituri înregistrate.

(2) Contribuabilii, cu excepția celor prevăzuți la alin. (1), la art. 13 lit. c)-e) și la art. 15 și 38, în cazul cărora impozitul pe profit este mai mic decât suma impozitului minim pentru tranșa de venituri totale corespunzătoare, prevăzute la alin. (3), sunt obligați la plata impozitului la nivelul acestei sume.

(3) Pentru aplicarea prevederilor alin. (2), sumele corespunzătoare impozitului minim, stabilite în funcție de veniturile totale înregistrate la data de 31 decembrie a anului precedent, sunt următoarele:

Venituri totale anuale (Lei)	Impozit minim anual (Lei)
0 - 52.000	2.200
52.001 - 215.000	4.300
215.001 - 430.000	6.500
430.001 - 4.300.000	8.600
4.300.001 - 21.500.000	11.000
21.500.001 - 129.000.000	22.000
Peste 129.000.001	43.000

(4) Pentru încadrarea în tranșa de venituri totale prevăzută la alin. (3), se iau în calcul veniturile totale, obținute din orice sursă, înregistrate la data de 31 decembrie a anului precedent, din care se scad:

* a) veniturile din variația stocurilor;

* b) veniturile din producția de imobilizări corporale și necorporale;

* c) veniturile din exploatare, reprezentând cota-parte a subvențiilor guvernamentale și a altor resurse pentru finanțarea investițiilor;

* d) veniturile din reducerea sau anularea provizioanelor pentru care nu s-a acordat deducere, conform reglementărilor legale;

* e) veniturile rezultate din anularea datorităților și a majorărilor datorate bugetului statului, care nu au fost cheltuieli deductibile la calculul profitului impozabil, conform reglementărilor legale;

* f) veniturile realizate din despăgubiri de la societățile de asigurare;

* g) veniturile prevăzute la art. 20 lit. d).

Norme metodologice:

111. Contribuabilii menționați la art. 18 alin. (2) din Codul

fiscal, la determinarea impozitului datorat, vor avea în vedere următoarele:

* a) calculul impozitului pe profit aferent trimestrului/anului, potrivit prevederilor titlului II din Codul fiscal;

* b) încadrarea în tranșa de venituri totale anuale prevăzută la art. 18 alin. (3) din Codul fiscal în funcție de veniturile totale anuale înregistrate la data de 31 decembrie a anului precedent, din care se scad veniturile prevăzute la art. 18 alin. (4) din Codul fiscal;

* c) stabilirea impozitului minim anual/trimestrial datorat corespunzător tranșei de venituri totale anuale, determinată potrivit lit. b);

* d) compararea impozitului pe profit trimestrial/anual cu impozitul minim trimestrial/anual și plata impozitului la nivelul sumei celei mai mari.

112. În aplicarea prevederilor art. 18 alin. (2) coroborat cu art. 34 alin. (15) lit. a) din Codul fiscal, pentru trimestrul II al anului 2009, la calculul impozitului datorat se vor avea în vedere următoarele:

* a) calculul impozitului pe profit aferent trimestrului II, potrivit prevederilor titlului II din Codul fiscal;

* b) încadrarea în tranșa de venituri totale anuale prevăzută la art. 18 alin. (3) din Codul fiscal în funcție de veniturile totale anuale înregistrate la data de 31 decembrie a anului precedent, din care se scad veniturile prevăzute la art. 18 alin. (4) din Codul fiscal;

* c) stabilirea impozitului minim corespunzător tranșei de venituri totale anuale, determinată potrivit lit. b), pentru perioada 1 mai 2009 - 30 iunie 2009;

* d) compararea impozitului pe profit aferent trimestrului II cu impozitul minim calculat potrivit lit. c) și plata impozitului la nivelul sumei celei mai mari.

Exemplul I

O societate comercială a determinat la sfârșitul trimestrului al II-lea impozit pe profit în sumă de 250 lei. Pentru încadrarea în prevederile art. 18 alin. (2) contribuabilul ia în calcul veniturile totale înregistrate la 31 decembrie 2008, determinând un impozit minim în valoare de 2.200 lei, corespunzător tranșei de venituri totale anuale în sumă de 40.000 lei. Pentru perioada 1 mai 2009 - 30 iunie 2009 din trimestrul al II-lea impozitul minim se calculează în mod corespunzător prin împărțirea impozitului minim anual la 12 luni și înmulțit cu 2 (lunile mai și iunie), astfel: $(2.200/12) \times 2 = 367$ lei.

Având în vedere că impozitul pe profit datorat pentru trimestrul al II-lea este în sumă de 250 lei, iar impozitul minim calculat pentru aceeași perioadă este de 367 lei, contribuabilul are obligația de plată a impozitului minim în sumă de 367 lei.

Exemplul II

O societate comercială a determinat la sfârșitul trimestrului al II-lea impozit pe profit în sumă de 500 lei. Pentru încadrarea în prevederile art. 18 alin. (2) contribuabilul ia în calcul veniturile totale înregistrate la 31 decembrie 2008, determinând un impozit minim în valoare de 2.200 lei corespunzător tranșei de venituri totale anuale în sumă de 50.000 lei. Pentru perioada 1 mai 2009 - 30 iunie 2009 din trimestrul al II-lea impozitul minim se calculează în mod corespunzător prin împărțirea impozitului minim anual la 12 luni și înmulțit cu 2 (lunile mai și iunie), astfel: $(2.200/12) \times 2 = 367$ lei.

Având în vedere că impozitul pe profit datorat pentru trimestrul al II-lea este în sumă de 500 lei, iar impozitul minim calculat pentru aceeași perioadă este de 367 lei, contribuabilul are obligația de plată a impozitului pe profit în sumă de 500 lei.

113. Pentru definitivarea impozitului pe profit aferent trimestrului al IV-lea al anului 2009, din impozitul pe profit calculat cumulativ de la începutul anului se scade impozitul pe profit aferent perioadei precedente, inclusiv impozitul minim datorat, după caz, până la nivelul impozitului minim datorat în cursul anului fiscal.

Exemplul III

O societate comercială înregistrează pierdere fiscală la sfârșitul trimestrului I și al II-lea. Pentru încadrarea în prevederile art. 18 alin. (2) contribuabilul ia în calcul veniturile totale înregistrate la 31 decembrie 2008, determinând un impozit minim în valoare de 6.500 lei, corespunzător tranșei de venituri totale anuale în sumă de 300.000 lei. Pentru perioada 1 mai 2009 - 30 iunie 2009 din trimestrul al II-lea impozitul minim se calculează în mod corespunzător prin împărțirea impozitului minim anual la 12 luni și înmulțit cu 2 (lunile mai și iunie), astfel: $(6.500/12) \times 2 = 1.083$ lei. Prin urmare, pentru trimestrul al II-lea societatea datorează impozitul minim în sumă de 1.083 lei.

Impozitul pe profit cumulată de la începutul anului este în sumă de 6.000 lei. Pentru determinarea impozitului datorat pentru trimestrul al III-lea se efectuează următorul calcul: $6.000 - 1.083 = 4.917$ lei.

Se compară impozitul pe profit aferent trimestrului al III-lea, în sumă de 4.917 lei, cu impozitul minim aferent acestei perioade: $(6.500/12) \times 3 = 1.625$ lei și se datorează impozitul pe profit.

La închiderea exercițiului financiar 2009, contribuabilul înregistrează pierdere fiscală. Prin urmare, pentru trimestrul al IV-lea datorează impozit minim în sumă de 1.625 lei. În acest caz, impozitul pe profit de recuperare reprezintă impozitul datorat în cursul anului respectiv mai puțin impozitul minim.

114. Impozitul pe profit aferent trimestrului/anului se calculează potrivit prevederilor titlului II din Codul fiscal, inclusiv cele referitoare la recuperarea pierderii fiscale prevăzute la art. 26 din titlul II "Impozitul pe profit".

Exemplul IV

O societate comercială înregistrează la sfârșitul anului 2008 pierdere fiscală în sumă de 700 lei. În cursul anului 2009 societatea înregistrează în trimestrul I pierdere fiscală, iar în trimestrul al II-lea înregistrează un profit impozabil în sumă de 13.200 lei.

Impozit pe profit aferent trimestrului al II-lea = $(13.200 - 700) \times 16\% = 2.000$ lei

Pentru încadrarea în prevederile art. 18 alin. (2) contribuabilul ia în calcul veniturile totale înregistrate la 31 decembrie 2008, determinând un impozit minim în valoare de 2.200 lei, corespunzător tranșei de venituri totale anuale în sumă de 35.000 lei. Pentru perioada 1 mai 2009 - 30 iunie 2009 din trimestrul al II-lea impozitul minim se calculează în mod corespunzător prin împărțirea impozitului minim anual la 12 luni și înmulțit cu 2 (lunile mai și iunie), astfel: $(2.200/12) \times 2 = 367$ lei.

Având în vedere că impozitul pe profit datorat pentru trimestrul al II-lea este în sumă de 2.000 lei, iar impozitul minim calculat pentru aceeași perioadă este de 367 lei, contribuabilul are obligația de plată a impozitului pe profit în sumă de 2.000 lei.

115. Prevederile art. 18 alin. (2) din Codul fiscal nu se aplică societăților în inactivitate temporară înscrisă în registrul comerțului, conform prevederilor art. 237 din Legea nr. 31/1990 privind societățile comerciale, republicată, cu modificările și completările ulterioare. În situația în care contribuabilii intră în inactivitate temporară în cursul anului, prevederile art. 18 alin. (2) se aplică pentru perioada cuprinsă între începutul anului și data când societatea înregistrează la oficiul registrului comerțului cererea de înscriere de mențiuni. Dacă perioada de inactivitate temporară încetează în cursul anului, contribuabilii aplică prevederile art. 18 alin. (2) de la data încetării inactivității temporare, corespunzător cu perioada din an rămasă până la 31 decembrie.

116. Contribuabilii înființați în cursul anului nu intră sub incidența prevederilor art. 18 alin. (2) pentru anul în care se înregistrează la oficiul registrului comerțului, însă aceștia sunt obligați la determinarea impozitului pe profit potrivit prevederilor titlului II "Impozitul pe profit" din Codul fiscal. Nu intră sub incidența impozitului minim societățile care la data de 1 mai 2009 se aflau în inactivitate temporară și aceasta încetează în cursul anului 2009, pentru perioada aferentă de la încetarea inactivității până la 31 decembrie 2009.

117. Contribuabilii care se înființează în cursul anului ca urmare a operațiunilor de reorganizare (fuziune, divizare etc.) aplică prevederile art. 18 alin. (2) de la data înregistrării la oficiul registrului comerțului. În cazul în care contribuabilii se înființează prin fuziunea a două sau mai multe societăți, pentru determinarea impozitului minim datorat, veniturile totale anuale sunt veniturile însumate ale societăților participante, înregistrate la data de 31 decembrie a anului precedent. În cazul în care contribuabilii se înființează prin divizarea unei societăți, pentru determinarea impozitului minim datorat, veniturile totale anuale se determină proporțional cu valoarea activelor și pasivelor transferate de către persoana juridică cedentă, conform proiectului întocmit potrivit legii, care stabilește și criteriul de repartizare a activelor și pasivelor transferate. În cazul fuziunilor prin absorbție sau în cazul divizărilor prin care activele și pasivele se transferă către una sau mai multe societăți existente, pentru determinarea impozitului minim datorat de către societățile beneficiare, la veniturile totale anuale înregistrate la data de 31 decembrie a anului precedent, se iau în calcul și veniturile totale anuale ale societăților cedente, proporțional cu valoarea activelor și pasivelor transferate."

2. După punctul 491 se introduce un nou punct, punctul 492, cu următorul cuprins:

"Codul fiscal:

[...]

t) în perioada 1 mai 2009 - 31 decembrie 2010, cheltuielile privind combustibilul pentru vehiculele rutiere motorizate care sunt destinate exclusiv pentru transportul rutier de persoane, cu o greutate maximă autorizată care să nu depășească 3.500 kg și care să nu aibă mai mult de 9 scaune de pasageri, incluzând și scaunul șoferului, aflate în proprietatea sau în folosința contribuabilului, cu excepția situației în care vehiculele se înscriu în oricare din următoarele categorii:

1. vehiculele utilizate exclusiv pentru: intervenție, reparații, pază și protecție, curierat, transport de personal la și de la locul de desfășurare a activității, precum și vehiculele special adaptate pentru a fi utilizate drept care de reportaj, vehiculele utilizate de agenți de vânzări și de agenți de recrutare a forței de muncă;
2. vehiculele utilizate pentru transportul de persoane cu plată, inclusiv pentru activitatea de taxi;
3. vehiculele utilizate pentru închirierea către alte persoane, inclusiv pentru desfășurarea activității de instruire în cadrul școlilor de șoferi.

Norme metodologice:

492. Termenii și expresiile prevăzute la art. 21 alin. (4) lit. t) pct. 1 au semnificațiile prevăzute la pct. 451 din normele metodologice date în aplicarea art. 1451 din Codul fiscal din titlul VI "Taxa pe valoarea adăugată"

3. După punctul 571 se introduce un nou punct, punctul 572, cu următorul cuprins:

"Codul fiscal:

(51) Prin excepție de la prevederile alin. (5), rezervele din reevaluarea mijloacelor fixe, inclusiv a terenurilor, efectuată după data de 1 ianuarie 2004, care sunt deduse la calculul profitului impozabil prin intermediul amortizării fiscale sau al cheltuielilor privind activele cedate și/sau casate, se impozitează concomitent cu deducerea amortizării fiscale, respectiv la momentul scăderii din gestiune a acestor mijloace fixe, după caz.

Norme metodologice:

572. Nu intră sub incidența prevederilor art. 22 alin. (51) din Codul fiscal rezervele reprezentând surplusul realizat din rezerve din reevaluarea mijloacelor fixe, inclusiv a terenurilor, efectuată după data de 1 ianuarie 2004, existente în sold în contul "1065" la data de 30 aprilie 2009 inclusiv, care au fost deduse la calculul profitului impozabil. Aceste rezerve se impozitează la momentul modificării destinației acestora potrivit prevederilor art. 22 alin. (5) din Codul fiscal."

B) Titlul III "Impozitul pe venit":

4. După punctul 39 se introduce un nou punct, punctul 391, cu următorul cuprins:

"Codul fiscal:

- Art. 48. [...] alin. (7) [...]

11) în perioada 1 mai 2009 - 31 decembrie 2010, cheltuielile privind combustibilul pentru vehiculele rutiere motorizate care sunt destinate exclusiv pentru transportul rutier de persoane, cu o greutate maximă autorizată care să nu depășească 3.500 kg și care să nu aibă mai mult de 9 scaune de pasageri, incluzând și scaunul șoferului, cu excepția situației în care vehiculele se înscriu în oricare dintre următoarele categorii:

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

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

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

Norme metodologice:

391. Termenii și expresiile prevăzute la art. 48 alin. (7) lit. 11) pct. 1 au semnificațiile prevăzute la pct. 451 din normele metodologice date în aplicarea art. 1451 din Codul fiscal din titlul VI "Taxa pe valoarea adăugată."

C) Titlul VI "Taxa pe valoarea adăugată"

5. După punctul 45 se introduce un nou punct, punctul 451, cu următorul cuprins:

"Codul fiscal:

Limitări speciale ale dreptului de deducere

Art. 1451

(1) În cazul vehiculelor rutiere motorizate care sunt destinate exclusiv pentru transportul rutier de persoane, cu o greutate maximă autorizată care să nu depășească 3.500 kg și care să nu aibă mai mult de 9 scaune de pasageri, incluzând și scaunul șoferului, nu se deduce taxa pe valoarea adăugată aferentă achizițiilor acestor vehicule și nici taxa aferentă achizițiilor de combustibil destinat utilizării pentru vehiculele care au aceleași caracteristici, aflate în proprietatea sau în folosința persoanei impozabile, cu excepția vehiculelor care se înscriu în oricare dintre următoarele categorii:

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

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

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

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

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

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

(4) Prevederile prezentului articol se aplică până la data de 31 decembrie 2010 inclusiv.

(5) În cazul vehiculelor exceptate potrivit alin. (1) se vor aplica regulile generale de deducere stabilite la art. 145 și art. 146-1471.

Norme metodologice:

451. _

(1) În aplicarea art. 1451 alin. (1) lit. a) din Codul fiscal, termenii și expresiile de mai jos au următoarele semnificații:

a) vehiculele utilizate exclusiv pentru reparații și/sau intervenție reprezintă vehiculele care pot fi înzestrate sau nu cu echipamente tehnice specifice, ce deserveșc personalul specializat în vederea

reparării bunurilor, precum și cele utilizate pentru deplasarea în acțiuni de intervenție;

b) vehiculele utilizate exclusiv pentru pază și protecție sunt vehiculele utilizate în vederea asigurării siguranței obiectivelor, bunurilor și valorilor împotriva oricăror acțiuni ilicite care lezează dreptul de proprietate, existența materială a acestora, precum și protejării persoanelor împotriva oricăror acte ostile care le pot pericula viața, integritatea fizică sau sănătatea, potrivit prevederilor Legii nr. 333/2003 privind paza obiectivelor, bunurilor, valorilor și protecția persoanelor, cu modificările și completările ulterioare;

c) vehiculele utilizate exclusiv pentru curierat reprezintă vehiculele care servesc la primirea, transportul și distribuția scrisorilor, coletelor și pachetelor;

d) vehiculele utilizate exclusiv drept care de reportaj reprezintă vehiculele rutiere special amenajate pentru a găzdui tehnica specifică pentru înregistrări audio-video sau transmisii complexe video, audio și/sau date prin unde hertziene sau medii optice, capabile să efectueze producții de televiziune sau radio înregistrate sau transmise în direct sau să transmită la distanță prin tehnologii de radiofrecvență (radiorelee, transmisii prin satelit) sau prin fibră optică semnalul unei producții de televiziune sau de radio către alte care de reportaj sau către un teletext sau un sediu central de radiodifuziune;

e) vehiculele destinate exclusiv utilizării de agenți de vânzări reprezintă vehiculele utilizate în cadrul activității unei persoane impozabile de către angajații acesteia care se ocupă în principal cu prospectarea pieței, desfășurarea activității de merchandising, negocierea condițiilor de vânzare, derularea vânzării bunurilor, asigurarea de servicii postvânzare și monitorizarea clienților. Se limitează deductibilitatea taxei la cel mult un vehicul utilizat de fiecare agent de vânzări. În această categorie se cuprind și vehiculele de test-drive utilizate de dealerii auto;

f) vehiculele utilizate exclusiv pentru transportul personalului la și de la locul de desfășurare a activității reprezintă vehiculele utilizate de angajator pentru transportul angajaților în scopul desfășurării activității economice la și de la reședința acestora/locul convenit de comun acord la sediul angajatorului sau la și de la sediul angajatorului la locul în care se desfășoară efectiv activitatea sau la și de la reședința angajaților/locul convenit de comun acord la locul de desfășurare a activității, atunci când există dificultăți evidente de a găsi alte mijloace de transport și există un acord colectiv între angajator și angajați prin care angajatorul se obligă să asigure gratuit acest transport;

g) vehiculele utilizate exclusiv de agenți de recrutare a forței de muncă sunt vehiculele utilizate în cadrul activității agenților de plasare a forței de muncă de către personalul care se ocupă în principal cu recrutarea și plasarea forței de muncă. Se limitează deductibilitatea taxei la cel mult un vehicul utilizat de fiecare agent de recrutare a forței de muncă.

(2) În sensul art. 1451 alin. (1) lit. c) din Codul fiscal, prin vehicule utilizate pentru prestarea de servicii cu plată se înțelege vehiculele care contribuie în mod esențial la prestarea directă a serviciilor cu plată și fără de care serviciile nu pot fi efectuate."

PRIM-MINISTRU
EMIL BOC *Contrasemnează:*
Ministrul finanțelor publice,
Gheorghe Poștea

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 286 din data de 30 aprilie 2009



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

UNTRR propune operatorilor intereseași o ofertă de AUTOCARE TURISTICE (V8 – 35 locuri, V90 – 41 locuri, V92 - 49 locuri) și AUTOBUZE TRANSPORT URBAN (B8 – 48 locuri, B90 – 60 locuri, B92 – 80 locuri) din gama HIGER, cu un design de ultimă generație, finisaje impecabile și prețuri imbatabile.

Higer este cel mai important producător de autocare și autobuze din China, cu o capacitate de producție de 18.000 unități pe an. Orientat spre piață, cu filozofia „Concentrat pe siguranță și servicii”, Higer a dezvoltat seriile de autobuze și autocare S, V, B, W, cu lungimi între 6 și 13 metri, pentru a veni în întâmpinarea cerințelor clienților de transport urban, interurban,

turistic și transfer pentru instituții. Peste 300 de modele diferite au atras clienți din Europa, America, Africa, Asia de sud est și Orientul mijlociu. Situată în Singapore-Suzhou Industrial Park, baza de producție pentru autocarele și autobuzele medii, mari și urbane, este desfășurată pe 500.000 metri pătrați, unde lucrează 2.000 de profesioniști.

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

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

www.untrr.ro și <http://higer.untrr.ro>

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

CORNEL IORDACHE

Telefon mobil: 0724.044.719,

e-mail: cornel.iordache@untrr.ro

VIOREL MIRCESCU

Telefon mobil: 0720 999 200,

e-mail: viorel.mircescu@untrr.ro

e-mail: higer@untrr.ro

web: higer.untrr.ro



DOCUMENTE TRANSPORT ANIMALE VII

Controlul documentar – verificarea de către medicul veterinar oficial din PIF a certificatelor sau a documentelor veterinare care însoțesc un animal. Se vor examina următoarele documente ce însoțesc un transport:

- certificatul sanitar-veterinar;
- jurnalul de călătorie în conformitate cu Regulamentul Consiliului nr. 1/2005;
- copia unei autorizații valabile a transportatorului în conformitate cu Regulamentul Consiliului nr. 1/2005;
- certificat de competență profesională, valabil pentru conducătorii și însoțitorii vehiculelor rutiere, în conformitate cu Regulamentul Consiliului 1/2005;
- certificatul de autorizare a mijlocului de transport utilizat pentru călătorii de lungă durată în conformitate cu Regulamentul Consiliului 1/2005; foaia de înregistrare generată de aparatul de înregistrare de la bordul mijloacelor de transport rutiere în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 3821/85; conformitatea datelor înscrise în certificatul veterinar cu datele completate în Partea I a DVCIA;
- cargomanifestul mijloacelor de transport naval și aerian;
- bill of lading (factura de încărcare);
- aprobarea sanitară veterinară a unității de destinație (exploatație, abator);
- alte documente însoțitoare.
- DCVI – Partea I
- certificat de nonmanipulare (conform AIQ 021);
- buletin de analiză;
- pașaport individual pentru ecvine;
- plan de rută;
- certificat internațional de transport.

Pentru a fi importate în Uniunea Europeană transporturile de ungulate sălbatice vii trebuie:

1. Să provină dintr-o țară terță sau dintr-o parte a unei țări terțe aprobată pentru export în Uniunea Europeană, Anexa I, Partea I a Deciziei Consiliului 79/542;
2. Să fie însoțite de un **certificat veterinar** conform modelului ce corespunde animalelor în cauză;

Certificatul veterinar trebuie:

- să fie emis în ziua îmbarcării animalelor pentru transportul

către teritoriul Uniunii Europene;

- să fie un certificat original, redactat în limba țării de origine și cel puțin în limba română și în limba statului membru de destinație - originalul certificatului de sănătate trebuie să însoțească animalele;
- prezentarea și conținutul certificatului sunt în conformitate cu tipul modelului ce corespunde animalelor în cauză. Acesta trebuie să conțină, în ordinea numerică ce apare pe model, atestările ce sunt solicitate pentru fiecare țară terță și acele garanții suplimentare ce sunt solicitate pentru țara terță exportatoare, sau parte a acesteia. Dacă sunt solicitate de statul membru al Uniunii Europene de destinație, cerințele de certificare suplimentare trebuie să fie incluse în forma originală a certificatului veterinar;
- să fie constituit dintr-o singură filă de hârtie (dacă din motive de identificare a lotului sunt atașate pagini suplimentare certificatului, aceste pagini trebuie de asemenea, considerate ca parte componentă a certificatului original prin aplicarea semnăturii și ștampilei oficiale a medicului veterinar pe fiecare pagină. În cazul în care certificatul ce include liste suplimentare conține mai mult de o pagină, fiecare pagină va fi numerotată – numărul paginii/din numărul total de pagini - în partea de jos și trebuie să poarte numărul de cod al certificatului ce a fost desemnat de autoritatea competentă în partea superioară a paginii);
- să fie emis pe numele unui singur destinatar. Să fie un certificat separat și unic pentru animalele ce sunt exportate dintr-un singur teritoriu către aceeași destinație și transportate în același vagon feroviar, camion, avion sau vapor;
- culoarea semnăturii și a ștampilei trebuie să fie diferite de cea a textului imprimat.

Certificatul veterinar este valabil 10 zile de la data eliberării. În cazul transporturilor pe mare perioadă de 10 zile trebuie prelungită pe toată perioada transportului. În acest sens, certificatul veterinar va fi însoțit de o declarație a proprietarului navei conform modelului din *Anexă*.

pe site-ul ansv se găsesc documentele necesare transportului de animale vii.

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

Transportatorii români și bulgari au primit în Vama Giurgiu broșuri privind contravențiile și ridicarea permiselor



Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România, asociație reprezentativă la nivel de ramură de la noi din țară, a realizat în colaborare cu AEBTRI, Asociația Transportatorilor Rutieri din Bulgaria, o broșură româno-bulgară care cuprinde toate datele privind circulația pe drumurile publice din cele două țări. Broșura "Legislație privind contravenții și ridicarea permiselor.

Reguli, Infracțiuni Pedepsite" a fost lansată în Giurgiu. La manifestare au fost prezenți din partea UNTRR vicepreședintele, Ion Lixandru și secretarul general Radu Dinescu. De asemenea, de la Poliția Rutieră a participat directorul adjunct, comisar șef Marin Motoc, Valentin Apostol, comisar șef la Inspectoratul Județean al Poliției de Frontieră Giurgiu și Gheorghe Anghel, consilier superior în Direcția Generală de Transport Rutier din Cadrul Ministerelor Transporturilor și Infrastructurii. Delegația bulgară a fost condusă de Georgi Petrov, președintele AEBTRI, secretarul general al asociației, Plamen Tzalcov și responsabilul de la Cooperare Internațională a AEBTRI, Jordan Velichkov. De la Poliția de Frontieră Ruse a fost directorul, Nikolai Kolakov, alături de Dencio Katzarov, președintele Uniunii Transportatorilor din Ruse, Valeri Andreev de la Primăria Ruse și directorul Valentin Atanasov de la Administrația Transporturilor Rutiere Ruse. Iustina Diaconu a reprezentat Global Road Safety Partnership, în calitate de coordonator local, iar din partea Primăriei Giurgiu a fost prezent Ghincea Vasile. Informația poate să fie accesată în mod gratuit de membrii UNTRR pe pagina de internet www.untrr.ro. Broșura bilingvă le prezintă participanților la trafic riscurile la care se supun atunci când nu respectă

legislația rutieră aplicabilă în România și Bulgaria. Ea cuprinde legislația actualizată și este foarte folositoare pentru companiile de transport de la noi și din țara vecină. Acest proiect contribuie la o mai bună informare a participanților la trafic și face parte din acțiunile întreprinse de UNTRR în direcția prevenirii incidentelor și a accidentelor rutiere. Reprezentanții AEBTRI susțin că în cursul anului 2007, șoferii bulgari care au comis contravenții pe teritoriul României au fost în număr de 700, iar în 2008, 1000. Ei susțin că dacă permisele le-au fost returnate în termen de 2 săptămâni, ei nu au voie să conducă timp de 4 luni, ceea ce constituie o problemă pentru ei și familiile lor, deoarece nu au cum să se întrețină. Broșura conține toate numele și numerele de telefon ale punctelor de frontieră pentru ca cei care au ghinionul să comită infracțiuni, "Infracțiuni Pedepsite" a fost lansată în Giurgiu. La manifestare au fost prezenți din partea UNTRR vicepreședintele, Ion Lixandru și secretarul general Radu Dinescu. De asemenea, de la Poliția Rutieră a participat directorul adjunct, comisar șef Marin Motoc, Valentin Apostol, comisar șef la Inspectoratul Județean al Poliției de Frontieră Giurgiu și Gheorghe Anghel, consilier superior în Direcția Generală de Transport Rutier din Cadrul Ministerelor

Transporturilor și Infrastructurii. Delegația bulgară a fost condusă de Georgi Petrov, președintele AEBTRI, secretarul general al asociației, Plamen Tzalcov și responsabilul de la Cooperare Internațională a AEBTRI, Jordan Velichkov. De la Poliția de Frontieră Ruse a fost directorul, Nikolai Kolakov, alături de Dencio Katzarov, președintele Uniunii Transportatorilor din Ruse, Valeri Andreev de la Primăria Ruse și directorul Valentin Atanasov de la Administrația Transporturilor Rutiere Ruse. Iustina Diaconu a reprezentat Global Road Safety Partnership, în calitate de coordonator local, iar din partea Primăriei Giurgiu a fost prezent Ghincea Vasile. Informația poate să fie accesată în mod gratuit de membrii UNTRR pe pagina de internet www.untrr.ro. Broșura bilingvă le prezintă participanților la trafic riscurile la care se supun atunci când nu respectă legislația rutieră aplicabilă în România și Bulgaria. Ea cuprinde legislația actualizată și este foarte folositoare pentru companiile de transport de la noi și din țara vecină. Acest proiect contribuie la o mai bună informare a participanților la trafic și face parte din acțiunile întreprinse de UNTRR în direcția prevenirii incidentelor și a accidentelor rutiere. Reprezentanții AEBTRI susțin că în cursul anului 2007, șoferii bulgari care au comis contravenții



pe teritoriul României au fost în număr de 700, iar în 2008, 1000. Ei susțin că dacă permisele le-au fost returnate în termen de 2 săptămâni, ei nu au voie să conducă timp de 4 luni, ceea ce constituie o problemă pentru ei și familiile lor, deoarece nu au cum să se întrețină. Broșura conține toate numele și numerele de telefon ale punctelor de frontieră pentru ca cei care au ghinionul să comită infracțiuni să știe cui trebuie să i se adreseze pentru a-și recupera permisul de conducere. Aceștia au subliniat că, potrivit statisticilor Uniunii Europene, țările noastre se află pe ultimele locuri în privința siguranței transportului. Ei spun că economia surprinde infrastructura, dar trebuie să se găsească soluții din punct de vedere financiar pentru a se redresa situația și trebuie să se ia măsuri în acest sens.

"Transportatorii sunt oameni speciali și trebuie să-i ajutăm să preîntâmpine neregulile în trafic."

"Cred că trebuie să sprijinim transportul din cele două țări pentru dezvoltarea bilaterală. Împreună putem realiza lucruri deosebite și să ținem seama de situația economică specială de acum. Sperăm că cele două entități vor trece cu înțelepciune peste această perioadă. Noi încercăm să punem cap la cap legislația și să sensibilizăm autoritățile, deoarece fără transport vom avea cu toții de suferit. Transportatorii sunt oameni speciali, deoarece stau multă vreme departe de familii și dorim să îi ajutăm să preîntâmpine neregulile în trafic.", a adăugat Ion Lixandru, vicepreședintele UNTRR.

"Nu există organe abilitate în România care să urmărească încasarea amenzilor de la cetățenii străini, așa cum sunt pentru cei din România care comit contravenții."

Pentru realizarea materialului, inițiatorii acestui proiect au lucrat o lună. Pentru început, reprezentanții UNTRR au editat câteva mii de broșuri, care deocamdată se vor distribui gratuit la noi în țară prin intermediul membrilor uniunii, a celor de Regulă, Infracțiuni Pedepsite" a fost lansată în Giurgiu. La manifestare au fost prezenți din partea UNTRR vicepreședintele, Ion Lixandru și secretarul general Radu

Dinescu. De asemenea, de la Poliția Rutieră a participat directorul adjunct, comisar șef Marin Motoc, Valentin Apostol, comisar șef la Inspectoratul Județean al Poliției de Frontieră Giurgiu și Gheorghe Anghel, consilier superior în Direcția Generală de Transport Rutier din Cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Delegația bulgară a fost condusă de Georgi Petrov, președintele AEBTRI, secretarul general al asociației, Plamen Tzalcov și responsabilul de la Cooperare Internațională a AEBTRI, Jordan Velichkov. De la Poliția de Frontieră Ruse a fost directorul, Nikolai Kolakov, alături de Dencio Katzarov, președintele Uniunii Transportatorilor din Ruse, Valeri Andreev de la Primăria Ruse și directorul Valentin Atanasov de la Administrația Transporturilor Rutiere Ruse. Iustina Diaconu a reprezentat Global Road Safety Partnership, în calitate de coordonator local, iar din partea Primăriei Giurgiu a fost prezent Ghincea Vasile. Informația poate să fie accesată în mod gratuit de membrii UNTRRR pe pagina de internet www.untrr.ro. Broșura bilingvă le prezintă participanților la trafic riscurile la care se supun atunci când nu respectă legislația rutieră aplicabilă în România și Bulgaria. Ea cuprinde legislația actualizată și este foarte folositoare pentru companiile de transport de la noi și din țara vecină. Acest proiect contribuie la o mai bună informare a participanților la trafic și face parte din acțiunile întreprinse de UNTRR în direcția prevenirii incidentelor și a accidentelor rutiere. Reprezentanții AEBTRI susțin că în cursul anului 2007, șoferii bulgari care au comis contravenții pe teritoriul României au fost în număr de 700, iar în 2008, 1000. Ei susțin că dacă permisele le-au fost returnate în termen de 2 săptămâni, ei nu au voie să conducă timp de 4 luni, ceea ce constituie o problemă pentru ei și familiile lor, deoarece nu au cum să se întrețină. Broșura conține toate numele și numerele de telefon

ale punctelor de frontieră pentru ca cei care au ghinionul să comită infracțiuni să știe cui trebuie să i se adreseze pentru a-și recupera permisul de conducere. Aceștia au subliniat că, potrivit statisticilor Uniunii Europene, țările noastre se află pe ultimele locuri în privința siguranței transportului. Ei spun că economia surprinde infrastructura, dar trebuie să se găsească soluții din punct de vedere financiar pentru a se redresa situația și trebuie să se ia măsuri în acest sens.

"Transportatorii sunt oameni speciali și trebuie să-i ajutăm să preîntâmpine neregulile în trafic."

"Cred că trebuie să sprijinim transportul din cele două țări pentru dezvoltarea bilaterală. Împreună putem realiza lucruri deosebite și să ținem seama de situația economică specială de acum. Sperăm că cele două entități vor trece cu înțelepciune peste această perioadă. Noi încercăm să punem cap la cap legislația și să sensibilizăm autoritățile, deoarece fără transport vom avea cu toții de suferit. Transportatorii sunt oameni speciali, deoarece stau multă vreme departe de familii și dorim să îi ajutăm să preîntâmpine neregulile în trafic.", a adăugat Ion Lixandru, vicepreședintele UNTRR.

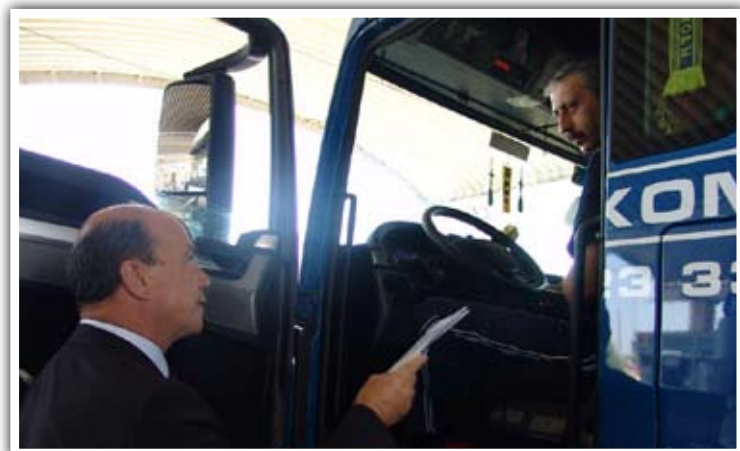
"Nu există organe abilitate în România care să urmărească încasarea amenzilor de la cetățenii străini, așa cum sunt pentru cei din România care comit contravenții."

Pentru realizarea materialului, inițiatorii acestui proiect au lucrat o lună. Pentru început, reprezentanții UNTRR au editat câteva mii de broșuri, care deocamdată se vor distribui gratuit la noi în țară prin intermediul membrilor uniunii, a celor de la Poliția de Frontieră și Poliția Română. Dacă va fi nevoie, se va stabili un preț modic pentru distribuirea broșurilor și



Actualitatea

sub altă formă pentru toți doritorii de informație cu privire la regimul transportului pe drumurile publice din România și Bulgaria. Reprezentanții AEBTRI au declarat că vor promova suficient de mult broșura deoarece, spune președintele asociației, Georgi Petrov, "Legile sunt bune atunci când sunt respectate și pentru acest lucru avem nevoie de organe de control pe drumurile publice. Ceea ce se întâmplă acum pe șoselele din Bulgaria este grav, pentru că numărul celor care mor din cauza accidentelor rutiere la noi în țară este mai mare decât al celor care au pierit în Irak. În acest moment avem o problemă demografică. Mulți încalcă normele rutiere, iar acesta este cel mai bun mod de a informa participanții la trafic de la noi din țară despre riscurile la care se expun. Pentru construcția de automobile se consumă bani exorbitanți de mulți, însă pentru educarea conducătorilor auto se cheltuie sume infime, iar noi vrem să facem acest lucru prin contribuția pe care am avut-o la realizarea broșurii. Desigur, neștiința nu este un motiv de a face o contravenție, însă noi credem că inițiativa noastră va avea un impact pozitiv și astfel se va micșora numărul accidentelor rutiere pe teritoriul României și pe cel al Bulgariei, deoarece oamenii vor afla ce nu trebuie să facă în trafic. Amenda în Grecia este de 300 de euro, iar acest lucru spune multe, deoarece se micșorează considerabil numărul persoanelor care comit infracțiuni pe drumurile publice." Radu Dinescu, secretar general al UNTRR, a specificat: "Noi milităm de multă vreme pentru ca transportatorii români să aibă un tratament egal cu cel al colegilor de breaslă din Europa. Dacă în Ungaria un român este amendat, nu poate să părăsească locul în care s-a constatat fapta până nu se plătește amenda. Lucrul acesta nu este posibil în România, deoarece legislația actuală nu permite. Dacă un cetățean străin a făcut o contravenție, i se face un proces ver-



bal care devine executoriu abia după 15 zile, timp în care el poate să părăsească țara și nu există organisme abilitate să urmărească încasarea acestor amenzi, așa cum sunt pentru cetățenii români." Comisarul șef Marin Motoc, de la Poliția Rutieră, a specificat că se aplică legile de la noi din țară, indiferent de naționalitatea pe care o au participanții la trafic. "Atunci când are loc un accident, pe noi nu ne interesează cetățenia victimei sau a celui care a comis o infracțiune, ne facem datoria și atât. Sunt de acord că partea de educație și coerciția sunt importante, dar și redresarea infrastructurii este la fel de necesară. Voi verifica ce se poate face cu privire la returnarea permiselor de conducere și regret că nu sunt prezenți aici colegii noștri din Poliția Rutieră bulgară, deoarece trebuie să fim parteneri echidistanți față de cetățenii care se află pe drumurile patriei. La un moment dat, legea se va armoniza și vom avea aceleași reglementări toți cei care facem parte din Uniunea Europeană.", a explicat directorul adjunct de la Poliția Rutieră.

Reprezentantul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii din România, Gheorghe Anghel a apreciat că broșura lansată va fi un "ghid oportun atât pentru transportatorii de marfă, cât și pentru turiști, deoarece facem parte din două țări de tranzit importante". Acesta a recunoscut că "Din punctul de vedere al Ministerului Transporturilor, nici infrastructura celor două țări nu constituie un element care să ne convingă foarte tare să contorizăm o siguranță rutieră la nivel maxim european. Însă știm foarte bine că ambele țări fac eforturi să se ajungă la un nivel ridicat de siguranță pe șosele."

Valentin Atanasov, director Administrația Transporturilor Rutiere Ruse a apreciat: "Sperăm că această activitate să fie preluată și să facem ceva în sensul conștientizării măsurilor care trebuie să fie luate de ambele părți." Nikolai Kolakov, de la Poliția de Frontieră din Bulgaria, a subliniat: "Din 2007 s-au schimbat foarte multe în sensul legislației și am început să colaborăm cu cei de la Poliția de Frontieră din România, de aceea rezultatele sunt foarte bune."

Reprezentanții AEBTRI susțin că speră ca lansarea acestei broșuri să fie un precedent pentru celelalte țări care au aceleași probleme și să acționeze la fel pentru reglementarea situației. De asemenea, Radu Dinescu, secretar general al UNTRR, a subliniat că următorul pas în prevenirea infracțiunilor pe șosele îl constituie traducerea informației din broșură în limba engleză pentru ca toți cei care vor vizita România sau Bulgaria să se poată informa cu privire la legislația care reglementează circulația pe drumurile publice din cele două țări.

Lansarea a fost una concretă. La finalul festivității, Georgi Petrov și Radu Dinescu, împreună cu angajații de la Poliția de Frontieră Giurgiu, au oferit broșuri transportatorilor și turiștilor români și bulgari care au trecut granița.



Alina ANTON

LINII DIRECTOARE BBS

(BEHAVIOUR BASED SAFETY) PRIVIND
ÎNCĂRCAREA ȘI DESCĂRCAREA ÎN SIGURANȚĂ
A VEHICULELOR DESTINATE TRANSPORTULUI
DE MĂRFURI

NR. 2 | MARTIE 2007

BBS =
Siguranța
prin
comportament



CUPRINS



CUPRINS

Introducere	4
Obiectiv și scop	4
1. Responsabilitățile și sarcinile din timpul operațiilor de încărcare/descărcare.....	5
1.1 Părțile implicate	5
1.2 Responsabilități.....	6
1.2.1 Responsabilitățile conducerii.....	6
1.2.1.1 Conducerea locului de încărcare/descărcare	6
1.2.1.2 Conducerea companiei de transporturi	7
1.2.2 Responsabilități operaționale.....	7
2. Respectarea BBS pentru operațiile de încărcare/descărcare.....	11
2.1 Procesul	11
2.2 Responsabilități de implementare	12
2.2.1 Gestiunea	12
2.2.2 Operatorii/conducătorii auto.....	12
2.2.3 Inspectorii BBS	12
2.3 Controalele	13
2.4 Păstrarea evidenței/analizele.....	13
2.5 Monitorizare / măsuri de remediere.....	13
2.6 Calificarea inspectorilor	13
2.7 Frecvența controalelor	13
Anexa 1: Rolurile și sarcinile de încărcare în siguranță a unităților de transport de mărfuri (CTU).....	14
Anexa 2: Exemplu de listă de inventar pentru controlul operațiilor de încărcare/descărcare	15
Date de contact.....	16
Listă cu alte instrucțiuni de bună practică.....	18

Prezenta ediție a Liniilor directoare a fost publicată cu sprijinul financiar (referința TREN-SUB-2003-SQAS-S07.30607) al Comisiei Europene - Direcția Generală pentru Energie și Transport.

INTRODUCERE

Eforturile continue de creștere a siguranței în timpul transportului și manevrarea aferentă a substanțelor chimice fac parte dintr-un obiectiv general de creștere a performanțelor privind siguranța în industria chimică și cea a transporturilor.

Din statistica accidentelor reiese că o mare parte dintre incidentele și accidentele referitoare la transporturi au loc în timpul operațiilor de încărcare/descărcare. O analiză detaliată indică factorul uman drept cea mai importantă cauză a acestora. Prin urmare, este esențială creșterea siguranței în timpul operațiilor de încărcare și descărcare, prin influențarea comportamentului uman.

Obiectivul acestor linii directe este de a oferi asistență privind siguranța în timpul operațiilor de încărcare/descărcare, clarificând rolurile și responsabilitățile diferitelor părți implicate, precum și de a prezenta principiile de securitate bazate pe comportament (BBS).

În octombrie 2003 fuseseră deja publicate separat liniile directe BBS pentru conducerea în siguranță a vehiculelor destinate transportului de mărfuri.

OBIECTIV ȘI SCOP

BBS este un program de gestiune al cărui scop este de a crește siguranța operațiilor, influențând în comportamentul tuturor persoanelor implicate, prin intermediul unui proces de control, instruire și comunicare.

Obiectivul acestor instrucțiuni este de a oferi asistență pentru prevenirea sau eliminarea condițiilor și situațiilor nesigure din timpul operațiilor de încărcare/descărcare, prin recunoașterea necesității de interacțiune între diferitele părți implicate.

Aceste instrucțiuni sunt alcătuite din două părți:

- Secțiunea 1 definește responsabilitățile și rolurile diferitelor părți implicate în operațiile de încărcare/descărcare, în special a operatorilor și a conducătorilor auto;
- În secțiunea 2 este explicat modul în care controalele BBS trebuie implementate în operațiile de încărcare/descărcare.

Scopul prezentelor linii directe cuprinde siguranța în încărcarea/descărcarea produselor chimice de către operatori și conducători auto la locul de producție, terminalele de depozitare, depozite și clienți, și acoperă operațiile de încărcare/descărcare a bunurilor în vrac și a celor ambalate.

În toate aceste situații, trebuie respectate regulamentele naționale și internaționale în vigoare, acestea având prioritate în fața recomandărilor formulate în prezentele linii directe.

Liniile directe au o natură voluntară. Fiecare companie în parte poate stabili aplicarea parțială sau integrală a acestora, după bunul plac și în lumina propriilor situații.



1 | RESPONSABILITĂȚILE ȘI SARCINILE DIN TIMPUL OPERAȚIILOR DE ÎNCĂRCARE/DESCĂRCARE

1.1 | PĂRȚILE IMPLICATE

■ PRINCIPALUL

Partea sau părțile care oferă spre folosință compania de transporturi și/sau locul de încărcare/descărcare.

■ COMPANIA DE TRANSPORTURI/TRANSPORTATORUL

Operatorul de transport contractat de către principal (cuprinzându-i pe subcontractanți, dacă există).

■ CONDUCĂTOR AUTO

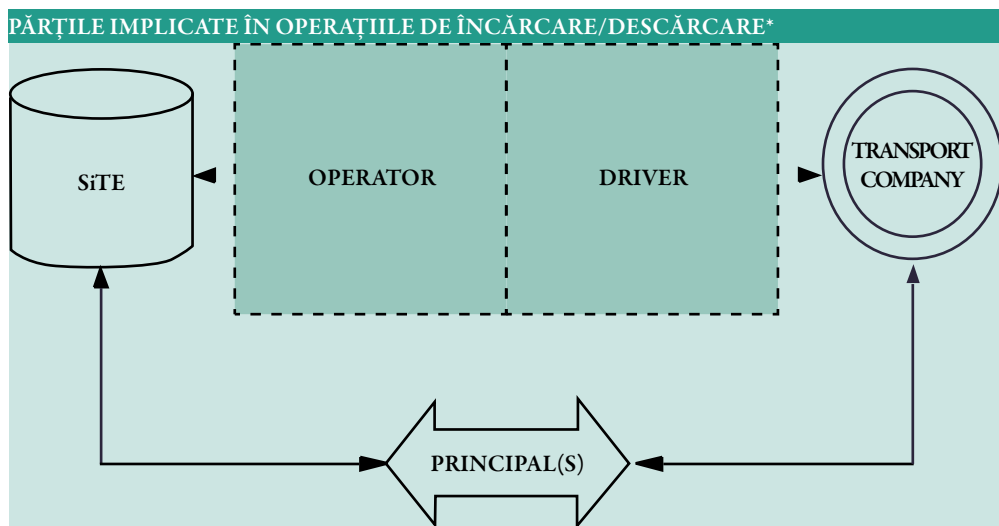
Persoana care realizează transportul.

■ LOC

Locul în care se desfășoară operația de încărcare sau descărcare, cuprinzând zonele de producție, terminalele de depozitare, depozitele și spațiile pentru clienți.

■ OPERATOR

Angajatul responsabil de efectuarea operației de încărcare/descărcare.





<i>Engleză</i>	<i>Română</i>
Site	Locație
Operator	Operator
Driver	Conducător auto
Transport company	Compania de transporturi
Principal(s)	Principal(i)

1.2 | RESPONSABILITĂȚI

1.2.1 Responsabilitățile conducerii

Următoarele responsabilități sunt esențiale pentru gestionarea locurilor de încărcare/descărcare și a companiilor de transporturi. Acestea trebuie să se reflecte în procedurile de funcționare.

1.2.1.1 CONDUCEREA LOCULUI DE ÎNCĂRCARE/DESCĂRCARE

1/ COMPETENȚA OPERATORILOR

Conducerea locației trebuie să se asigure că operatorii sunt echipați corespunzător și că au trecut toate instructajele necesare pentru îndeplinirea normelor legale și a cerințelor locației, în special cele referitoare la manevrarea bunurilor periculoase.

Operatorii care au legături cu conducătorii auto străini trebuie să aibă aptitudini de comunicare în limba locală și în cel puțin una dintre următoarele limbi străine: engleză, franceză sau germană. Cerința minimă este ca aceștia să știe să comunice în limbajul Transperanto (vezi www.transperanto.org).

2/ INSTRUCȚIUNI PRIVIND LOCAȚIA

Conducerea locației trebuie să se asigure că transportatorii au fost informați în legătură cu cerințele de acces la locație și că procedurile de siguranță le-au fost comunicate conducătorilor auto la sosirea acestora. Conducerea trebuie să promoveze și să mențină conștientizarea siguranței, în special în timpul manevrării produselor. Conducerea trebuie să se asigure că operațiile de încărcare/descărcare se desfășoară sub supraveghere.

3/ LUCRUL LA ÎNĂLȚIME

Conducerea locației trebuie să asigure condiții sigure de lucru la înălțime (cuprinzând accesul în siguranță pe capota vehiculelor) conform Directivei Europene 2001/45/CE din 27 iunie 2001.

4/ CALITATEA PRODUSELOR

Opțiunea recomandată o reprezintă acceptarea pro-

ductelor pe baza unui certificat de analiză. Trebuie evitată prelevarea de probe din vehicule. Dacă acest lucru este absolut necesar, conducerea locației trebuie să se asigure că probele sunt prelevate exclusiv de către un personal calificat sau de către inspectori desemnați, luându-se măsurile de siguranță aferente.

5/ ASIGURAREA ÎNCĂRCĂTURII

Conducerea locației, în colaborare cu conducerea companiei de transporturi, trebuie să se asigure că rolurile și sarcinile respective sunt realizate conform descrierii din anexa 1.

6/ PREGĂTIREA PENTRU SITUAȚII DE URGENȚĂ

Conducerea locației trebuie să se asigure că în locurile de încărcare/descărcare sunt puse la dispoziție toate echipamentele necesare siguranței din acestea: extincitoare, colir, dușuri de urgență, trusă de prim-ajutor, ieșiri de urgență, oprire de urgență, echipamente de decontaminare și materiale absorbante.

7/ RAPORTAREA ACCIDENTELOR POTENȚIALE ȘI A INCIDENTELOR

Conducerea locației trebuie să se asigure că dispune de o procedură privind raportarea tuturor accidentelor potențiale, a incidentelor, a problemelor de încărcare/ descărcare și a situațiilor sau a condițiilor nesigure, cuprinzând monitorizare. Trebuie pus la dispoziție un sistem care să ofere tuturor părților implicate informații despre accidente potențiale, incidente importante sau situații nesigure.

RESPONSABILITĂȚI ȘI ROLURI



1.2.1.2 CONDUCEREA COMPANIEI DE TRANSPORTURI

1/ ECHIPAMENTE

Conducerea companiei de transporturi trebuie să asigure echipamente adecvate operației care urmează să fie desfășurată și conforme cu toate normele legale în vigoare.

2/ COMPETENȚA CONDUCĂTORILOR AUTO

Conducerea companiei de transporturi trebuie să se asigure că șoferii sunt echipați corespunzător și că au trecut toate instructajele necesare pentru îndeplinirea normelor legale și a cerințelor locației, în special cele referitoare la manevrarea bunurilor periculoase.

Conducătorii auto implicați în transporturi internaționale trebuie să comunice în limba țării în care se desfășoară operațiunile de încărcare/descărcare sau cel puțin într-una dintre următoarele limbi străine: engleză, franceză sau germană. Cerința minimă este ca aceștia să știe să comunice în limbajul Transperanto (vezi www.transperanto.org).

3/ ASIGURAREA ÎNCĂRCĂTURII

Conducerea companiei de transporturi, în colaborare cu conducerea locației, trebuie să se asigure că rolurile și sarcinile respective sunt realizate conform descrierii din anexa 1.

4/ RAPORTAREA ACCIDENTELOR POTENȚIALE ȘI A INCIDENTELOR

Conducerea companiei de transporturi trebuie să se asigure că dispune de o procedură privind raportarea tuturor accidentelor potențiale, a incidentelor, a problemelor de încărcare/ descărcare și a situațiilor sau a condițiilor nesigure, cuprinzând monitorizare. Trebuie pus la dispoziție un sistem care să ofere principalului informații despre accidentele potențiale, incidentele importante sau situațiile nesigure.

1.2.2 Responsabilități operaționale

Este esențial ca operatorul și conducătorul auto să monitorizeze în strânsă colaborare procesele de încărcare/descărcare. În acest sens, operatorul și conducătorul auto trebuie să fie conștienți de responsabilitățile fiecăruia, conform descrierii din tabelul următor.

În anumite situații, operatorii și conducătorii auto au responsabilități comune. În aceste cazuri, s-a folosit același text referitor la operatorii și conducătorii auto din tabel.

În toate cazurile, trebuie respectate regulamentele naționale sau internaționale în vigoare, acestea având prioritate înaintea recomandărilor efectuate în prezentele linii directoare.

OPERATORUL

CONDUCĂTORUL AUTO

1/ ECHIPAMENTE DE TRANSPORT

Înainte de începerea operației de încărcare/descărcare, operatorii trebuie să se asigure că echipamentele de transport oferite îndeplinesc toate cerințele pentru realizarea operației.

Înainte de a intra în locație, conducătorii auto trebuie să se asigure că vehiculul și toate echipamentele aferente sunt adecvate operației care urmează să fie efectuate și îndeplinesc toate cerințele specificate în manualul de instrucțiuni al șoferului.

2/ INSTRUCȚIUNI PRIVIND LOCAȚIA

Operatorii trebuie să respecte în permanență instrucțiunile privind locația și să reprezinte un exemplu pentru conducătorii auto. Operatorii trebuie să supravegheze întreaga activitate de încărcare/descărcare, cu excepția cazului în care se prevede altfel în procedurile referitoare la locație.

Dacă nu s-a convenit altfel, conducătorii auto trebuie să se prezinte la poartă sau la intrarea în locație și să ceară instrucțiuni. Printre acestea se numără procedurile de urgență, echipamentele individuale de protecție (EIP) necesare, restricțiile de parcare, traseul până la punctul de încărcare sau descărcare, precum și informații generale, cum ar fi interdicția de a fuma, de a consuma alcool sau droguri, de a utiliza telefoanele mobile, limitele de viteză etc. Conducătorii auto trebuie să respecte în permanență instrucțiunile privind locația și să supravegheze întreaga activitate de încărcare/descărcare, cu excepția cazului în care se prevede altfel în procedurile referitoare la locație..

3/ CONDUCEREA ȘI PARCAREA VEHICULELOR ÎN PERIMETRUL LOCAȚIEI

Acolo unde este posibil, operatorii trebuie să se asigure că vehiculele sunt conduse și parcate conform instrucțiunilor privind locația și trebuie să informeze conducerea locației în legătură cu orice situații nesigure.

Conducătorii auto trebuie să se îndrepte către zona de încărcare/descărcare și să parcheze vehiculul conform instrucțiunilor privind locația. Este important să se asigure în permanență siguranța, nu doar în timpul condusului în perimetrul locației, dar și la sosirea în punctul de încărcare/descărcare. Conducătorii auto trebuie să ia în permanență măsurile de siguranță necesare pentru a preveni deplasarea vehiculului în timpul încărcării/descărcării

4/ ECHIPAMENTELE INDIVIDUALE DE PROTECȚIE (EIP)

Operatorii trebuie să poarte EIP, conform instrucțiunilor privind locația și trebuie să se asigure că și conducătorii auto procedează la fel.

Conducătorii auto trebuie să poarte EIP, conform instrucțiunilor privind locația. Cerința minimă este ca, în vehicul, conducătorul auto să dispună de următoarele echipamente individuale de protecție: cască de protecție, pantofi de protecție, ochelari de protecție, mănuși de lucru și îmbrăcăminte adecvată, care să acopere tot corpul

5/ PREGĂTIREA PENTRU SITUAȚII DE URGENȚĂ

Înainte de începerea operației, operatorii trebuie să le indice conducătorilor auto locul în care se află echipamentele de protecție: stingătoare, colir, dușuri de urgență, trusă de prim ajutor, ieșiri de urgență, activarea alarmei în caz de urgență, echipamente de decontaminare și materiale absorbante.

Înainte de începerea operației, conducătorii auto trebuie să verifice locul în care se află echipamentele de protecție: stingătoare, colir, dușuri de urgență, trusă de prim ajutor, ieșiri de urgență, activarea alarmei în caz de urgență, echipamente de decontaminare și materiale absorbante.

6/ DOCUMENTAȚIE, MARCAJE ȘI ETICHETE

Operatorul trebuie să se asigure că întreaga documentație de transport este în conformitate cu bunurile care urmează să fie încărcate sau descărcate și că marcajele de avertizare, etichetele sau afișele de pe bunuri și echipamentele de transport sunt în conformitate cu regulamentele. Operatorii trebuie să semneze toate documentele relevante, pentru a confirma că operația a fost finalizată cu succes. Dacă există observații, acestea trebuie consemnate pe documentele respective.

Conducătorul auto trebuie să prezinte toate documentele relevante operatorului. Printre documente se pot număra: adeverința de greutate, biletul de predare, buletinul de analiză, certificatul de salubritate și documentul de transport, dacă este cazul, împreună cu informațiile privind bunurile periculoase. Conducătorul auto trebuie să se asigure că timpii de sosire/plecare, temperatura, presiunea, volumul și greutatea, după caz, sunt consemnate și că s-au obținut semnături pe toate exemplarele. Documentele de vamă și alte documente trebuie să fie completate conform instrucțiunilor din fișa postului. Conducătorul auto trebuie să informeze conducerea locației în legătură cu orice abateri observate la punctul de încărcare/ descărcare și să le consemneze pe documentele de transport înainte de plecare. Conducătorul auto trebuie să se asigure că marcajele și afișele de avertizare corespunzătoare au fost aplicate pe vehicul.

OPERATORUL

CONDUCĂTORUL AUTO

7/ EȘANTIOANE DE PRODUS

Atunci când se solicită acest lucru sau după ce s-a convenit de comun acord în etapa de intrare a comenzii, operatorul trebuie să se asigure că șoferul predă eșantionul furnizorului. Trebuie să se evite depozitarea de eșantioane în cabina conducătorului auto. Trebuie evitată prelevarea de probe de produs direct din autocisternă sau rezervor. Dacă nu se poate evita acest lucru, probele trebuie prelevate de către personalul autorizat din perimetrul locației sau de către inspectori desemnați, luându-se măsurile de siguranță ce se impun.

Conducătorii auto trebuie să se asigure că eșantionul furnizorului este depozitat într-un mod sigur și este prezentat la punctul de predare. Trebuie să se evite depozitarea de eșantioane în cabina conducătorului auto. Ambalarea și etichetarea eșantioanelor trebuie să fie efectuată în conformitate cu normele legale. Conducătorii auto nu trebuie să preleveze eșantioane direct din autocisternă sau rezervor.

8/ LUCRUL LA ÎNĂLȚIME

În timpul lucrului la înălțime, operatorii trebuie să respecte procedurile privind locația.

În timpul lucrului la înălțime, conducătorii auto trebuie să respecte instrucțiunile privind locația.

9/ CAPACITATEA REZERVORULUI

Operatorul trebuie să verifice dacă rezervorul poate suporta cantitatea care urmează să fie transferată. Înainte de încărcare, operatorul trebuie să verifice împreună cu conducătorul auto capacitatea rezervorului de transport sau a compartimentului acestuia. Înainte de descărcare, operatorul trebuie să verifice capacitatea rezervorului de depozitare.

Înainte de încărcare, conducătorul auto trebuie să verifice împreună cu operatorul dacă rezervorul de transport sau compartimentul acestuia poate suporta cantitatea care urmează să fie transferată.

10/ ECHIPAMENTELE SUB PRESIUNE

Operatorul trebuie să verifice dacă rezervorul de transport și/sau echipamentele sunt sub presiune înainte de a efectua sau de a întrerupe orice conexiune și de a-l informa pe conducătorul auto în această privință.

Conducătorul auto trebuie să verifice dacă rezervorul de transport și/sau echipamentele sunt sub presiune înainte de a efectua sau de a întrerupe orice conexiune și de a-l anunța pe operator în acest sens. Înainte de a părăsi perimetrul locației, după efectuarea operației de încărcare/descărcare, conducătorul auto trebuie să obțină aprobarea operatorului pentru a depresiuriza rezervorul, cu excepția cazului în care s-a solicitat altfel.

11/ ÎNCĂRCAREA LICHIDELOR ÎN REZERVOARE CU MAI MULTE COMPARTIMENTE

Operatorii trebuie să se asigure că, în momentul umplerii rezervoarelor, se respectă regulamentele privind separarea bunurilor periculoase în compartimente alăturate. Operatorii trebuie să se asigure că produsul și cantitatea aferentă acestuia sunt încărcate în compartimentul/ele special desemnate, conform planului de încărcare.

Conducătorul auto trebuie să se asigure că operatorul efectuează operația de încărcare conform planului de încărcare.

12/ FURTUNURI ȘI ALTE ECHIPAMENTE

Operatorul trebuie să verifice dacă echipamentele destinate pentru locație, furtunuri pentru produse, conducta de refulare a vaporilor sau a azotului/aerului, racorduri, garnituri și obturatoare, sunt în stare bună, sunt adecvate întrebuințării și produselor și sunt rezistente la presiune. Operatorii trebuie să efectueze o inspecție vizuală pentru stabilirea gradului de curățenie internă.

Conducătorul auto trebuie să verifice dacă echipamentele deținute de transportator, furtunuri pentru produse, conducta de refulare a vaporilor sau azotului/aerului, racorduri, garnituri și obturatoare, sunt în stare bună, sunt adecvate întrebuințării și sunt rezistente la produse și presiune. Conducătorul auto trebuie să efectueze o inspecție vizuală pentru stabilirea gradului de curățenie internă.

OPERATORUL	CONDUCĂTORUL AUTO
13/ RACORDURI	
<p>Toate racordurile din perimetrul locației trebuie să fie marcate/etichetate corespunzător. Operatorul este responsabil de racordarea/fixarea corectă a furtunurilor de produs și a conductelor de refulare a vaporilor sau a azotului/aerului la rezervorul de depozitare, iar conducătorul auto este responsabil de efectuarea racordurilor la vehicul, cu excepția cazului în care procedurile menționează altfel. În timpul efectuării sau al întreruperii racordurilor, pentru evitarea accidentelor, este esențială coordonarea și colaborarea dintre operator și conducătorul auto.</p>	<p>Conducătorul auto trebuie să cunoască echipamentele vehiculului, supapele de încărcare/descărcare, conexiunile de refulare a presiunii/vaporilor, numărul de compartimente și capacitatea acestora, furtunurile, racordurile și aparatele de măsură. Conducătorul auto este responsabil de efectuarea racordurilor la vehicul, iar operatorului îi revine sarcina de a efectua racordurile cu rezervorul de depozitare, cu excepția cazului în care se specifică altfel în procedurile privind locația. În timpul efectuării sau al întreruperii racordurilor, pentru evitarea accidentelor, este esențială coordonarea și colaborarea dintre conducătorul auto și operator.</p>
14/ PERMISIUNEA DE ÎNCĂRCARE/DESCĂRCARE	
<p>Conducătorul auto trebuie să obțină acordul explicit al operatorului pentru punerea în funcțiune a echipamentelor la nivelul vehiculului, precum supape, compresor și pompă. Operatorii trebuie să pună în funcțiune, după caz, supapele rezervorului de depozitare, supapele de presiune și pompa.</p>	<p>Conducătorul auto nu poate să pună în funcțiune decât echipamentele de la nivelul vehiculului, precum supapele, compresorul și pompa, după obținerea acordului explicit din partea operatorului. Conducătorul auto nu trebuie să pună în funcțiune echipamentele locației.</p>
15/ RESTRICȚII PRIVIND VEHICULUL	
<p>Operatorul trebuie să se asigure, împreună cu conducătorul auto, că nu se depășește greutatea brută maximă admisă. Operatorii trebuie să se asigure că se respectă gradul minim și maxim admis pentru umplerea rezervoarelor.</p>	<p>Conducătorul auto trebuie să se asigure, împreună cu operatorul, că nu se depășește greutatea brută maximă admisă. În timpul încărcării vehiculului, conducătorul auto trebuie să ia toate măsurile pentru a nu depăși sarcina maximă admisă pe osie.</p>
16/ DECUPLARE	
<p>Înainte de decuplarea furtunurilor, operatorii trebuie să se asigure că toate supapele sunt închise și că furtunurile nu sunt sub presiune și nu conțin produse.</p>	<p>Înainte de a pleca pe traseu, conducătorul auto trebuie să se asigure că toate furtunurile sunt decuplate, drenate, blindate (dacă este cazul) și depozitate corespunzător. Toate gurile de vizitare și supapele trebuie să fie închise și etanșate corespunzător. Cablul de împănțantare și toate echipamentele lăsate libere trebuie înlăturate din drum. Conducătorul auto trebuie să se asigure că poate părăsi punctul de încărcare/descărcare, efectuând un tur al vehiculului.</p>
17/ RAPORTAREA SITUAȚIILOR NESIGURE, A ACCIDENTELOR POTENȚIALE ȘI A INCIDENTELOR	
<p>Operatorii trebuie să raporteze toate problemele privind încărcarea/descărcarea, situațiile sau condițiile nesigure, accidentele potențiale și incidentele, conform procedurii fiecărei companii în parte.</p>	<p>Conducătorii auto trebuie să raporteze toate problemele privind încărcarea/descărcarea, situațiile sau condițiile nesigure, accidentele potențiale și incidentele, conform procedurii fiecărei companii în parte.</p>
18/ STOCAREA, ASIGURAREA ȘI IZOLAREA BUNURILOR AMBALATE	
<p>Înainte de încărcare, operatorii trebuie să se asigure că pachetele au fost deja încărcate în vehicul, atunci când acesta ajunge la locul de încărcare, că au fost stocate și asigurate astfel încât să nu afecteze bunurile care urmează să fie încărcate. Operatorii trebuie să se asigure că pachetele sunt stocate și asigurate astfel încât să nu se deplaseze în nici o direcție. Trebuie evitate spațiile libere dintre bunuri și vor fi aplicate un număr suficient de mare de legături. Trebuie luate măsuri speciale atunci când în același vehicul se stochează mai multe tipuri de pachete. Operatorii trebuie să se asigure că se respectă regulamentele privind interdicția de a încărca bunuri mixte, precum și regulamentele privind separarea alimentelor, a mâncării pentru animale etc., ținând cont de bunurile care au fost deja încărcate în vehicul. Operatorii nu trebuie să permită plecarea vehiculului de la locul de încărcare/descărcare într-o stare nesigură. Anexa 1 conține instrucțiuni detaliate privind rolurile și sarcinile pentru asigurarea încărcăturii.</p>	<p>Conducătorul auto trebuie să pregătească vehiculul pentru încărcare/descărcare (deschiderea ușilor și a copertinei, înlăturarea dispozitivelor de blocare și a materialelor de fixare, desfacerea legăturilor etc.) În timpul deschiderii ușilor vehiculului, șoferul trebuie să realizeze faptul că pot să cadă pachete. Înainte de începerea operației de încărcare, conducătorul auto trebuie să se asigure că pachetele au fost deja încărcate în vehicul, atunci când acesta ajunge la locul de încărcare, că au fost stocate și asigurate astfel încât să nu afecteze bunurile care urmează să fie încărcate. Conducătorii auto trebuie să se asigure că pachetele sunt stocate și asigurate astfel încât să nu se deplaseze în nici o direcție. Trebuie evitate spațiile libere dintre bunuri și se va aplica un număr suficient de mare de legături. Conducătorii auto nu trebuie să părăsească locul de încărcare/descărcare, fără să verifice stocarea și asigurarea bunurilor. Anexa 1 conține instrucțiuni detaliate privind rolurile și sarcinile pentru asigurarea încărcăturii.</p>

2

OBSERVAȚII BBS

PRIVIND OPERAȚIILE DE ÎNCĂRCARE/ DESCĂRCĂRE

2.1| PROCESUL

Procesul de implementare a observațiilor BBS trebuie să-i revină persoanei din companie responsabile de locul de încărcare/descărcare, în strânsă colaborare cu companiile de transporturi, ca element important al programelor de îmbunătățire continuă a acestora. Procesul trebuie să cuprindă următorii pași:

1. Conducerea companiei responsabilă de operația de încărcare/descărcare elaborează un plan de implementare BBS, pe baza principiilor descrise în aceste linii directoare.
2. Conducerea companiei selectează inspectorii BBS și se asigură că aceștia beneficiază de instruire, conform principiilor stabilite în aceste linii directoare.
3. Inspectorii BBS controlează operațiile de încărcare/descărcare cu ajutorul unei liste de inventar (vezi exemplul din Anexa 2) și anunță rezultatele operatorilor și conducătorilor auto.

4. Observatorii raportează rezultatele conducerii locației și companiei de transporturi. Raporturile trebuie păstrate la dosarul de la

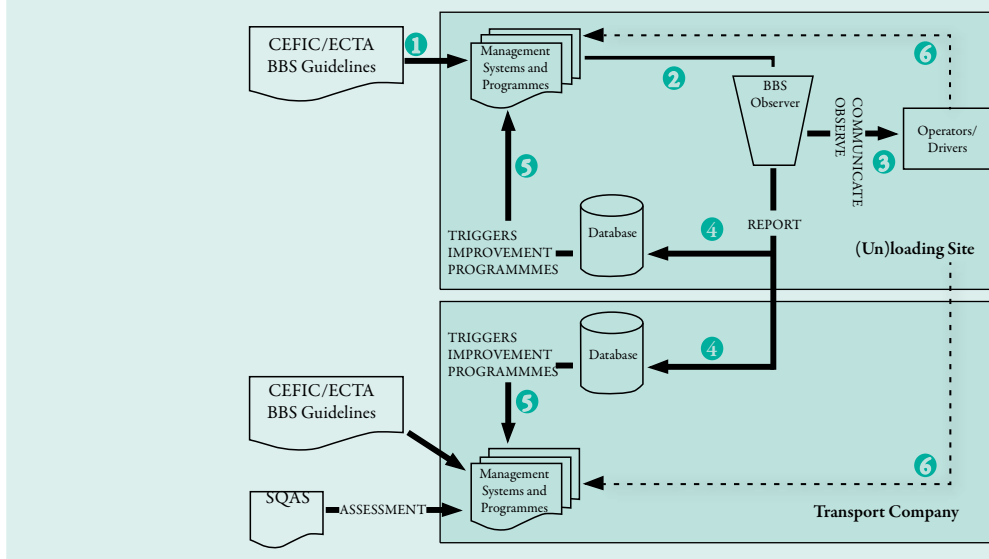
locul de încărcare/descărcare (pentru operatori) și la sediul companiei de transporturi (pentru conducătorii auto). Operatorii și conducătorii auto trebuie să primească un exemplar al raportului.

5. Rezultatele controalelor BBS trebuie utilizate de către conducerea locului de încărcare/descărcare și compania de transporturi ca reper pentru programele de îmbunătățire continuă.

6. Conducerea locației și a companiei de transporturi trebuie să se asigure că există un sistem care să raporteze potențiale, accidentele, problemele de încărcare/descărcare și situațiile sau condițiile nesigure, conform procedurii fiecărei companii.

Notă. În cazul în care se observă situații nesigure în timpul operației de descărcare la sediul clientului, furnizorul trebuie să inițieze procesul BBS împreună cu clientul și operatorul de transport.

PROCESS FOR BBS OBSERVATIONS





<i>Engleză</i>	<i>Română</i>
PROCESS FOR BBS OBSERVATIONS	PROCESUL PRIVIND CONTROALELE BBS
CEFIC/ECTA BBS Guidelines	Linii directe CEFIC/ECTA BBS
Management Systems and Programmes	Sisteme și programe de gestiune
BBS Observer	Inspector BBS
COMMUNICATE OBSERVE	COMUNICĂ, SUPRAVEGHEAZĂ
Operators/Drivers	Operatori/Conducători auto
REPORT	RAPORTEAZĂ
TRIGGERS IMPROVEMENT PROGRAMMES	DECLANȘEAZĂ PROGRAME DE ÎMBUNĂTĂȚIRE
Database	Bază de date
(Un)loading Site	Locul de încărcare/descărcare
ASSESSMENT	EVALUARE
Transport Company	Compania de transporturi

2.2| RESPONSABILITĂȚI DE IMPLEMENTARE

Implementarea cu succes a procedurilor BBS privind operațiile de încărcare/descărcare necesită a abordare descendentă (top-down). Procedurile BBS trebuie să fie complet integrate în sistemele de organizare și gestiune ale părților implicate. Acestea trebuie să fie unul dintre factorii cheie pentru creșterea continuă a performanțelor.

2.2.1 Gestiunea

CONDUCEREA TREBUIE:

- Să întocmească un document în care să descrie abordarea companiei privind procedurile BBS și planul de implementare pentru toate componentele operațiilor de încărcare/descărcare.
- Să comunice planul tuturor întregului personal implicat și să-și revizuiască anual.
- Să inițieze, să implementeze și să asigure asistență permanentă pentru programul BBS.
- Să definească rolurile, să asigure resursele, să rezolve problemele și să înlăture barierele, pentru o implementare de succes.
- Să stabilească obiectivele, să monitorizeze situația curentă și rezultatele.
- Să țină evidența.
- Să gestioneze și să revizuiască în permanență procesul de îmbunătățire, pe baza analizelor de date BBS.

2.2.2 Operatorii/conducătorii auto

OPERATORII ȘI CONDUCĂTORII AUTO TREBUIE:

- Să înțeleagă scopul programului BBS și să-și ia angajamentul că vor participa la acesta.
- Să-i raporteze inspectorului condițiile nesigure.
- Să discute cu inspectorul despre punctele slabe ale performanțelor și să ajute la găsirea soluțiilor.
- Să implementeze măsuri de îmbunătățire ca urmare a analizei BBS.

2.2.3 Inspectorii BBS

INSPECTORII BBS TREBUIE:

- Să efectueze controalele BBS.
- Să supravegheze și să comunice în mod interactiv cu operatorii/conducătorii auto în legătură cu rezultatele.
- Să strângă date și să raporteze rezultatele către conducere.
- Să identifice și să raporteze orice probleme care trebuie monitorizate de către operatorii/conducătorii auto sau de către conducere.



2.3| CONTROALELE

Controalele trebuie să fie interactive, fără amestecul inspectorilor în procesul efectiv de încărcare sau descărcare, decât cu scopul de a preveni o situație nesigură. Partea interactivă constă în instruirea pe care inspectorul o consideră necesară pentru a crește conștiința siguranței și a conduitei operatorului și/ sau conducătorului auto. Instruirea trebuie să fie efectuată într-un mod pozitiv, pentru a obține aprobarea deplină și, astfel, rezultate maxime.

O listă de inventar (adaptată la tipul operațiunii de încărcare sau descărcare) trebuie să fie completată pentru operatorul și conducătorul auto implicați (vezi un model de listă de inventar în anexa 2). Pentru orice fel de rezultate, pozitive sau negative, trebuie să se întocmească și o notă explicativă a observației făcute, precum și a instructajului asigurat ulterior.

După finalizarea controlului, indiferent dacă au existat sau nu observații, inspectorul trebuie să-și aloce timp pentru a informa operatorul și conducătorul auto implicați în legătură cu rezultatele controlului. Este recomandat ca ambele persoane implicate să primească un exemplar din formularul de control completat.

Conducerea locului de încărcare/descărcare trebuie să înregistreze toate controalele și să se asigure că un exemplar al raportului de control este transmis companiei de transporturi.

2.4| PĂSTRAREA EVIDENȚEI/ANALIZELE

Evidența controalelor, împreună cu listele de inventar completate, trebuie păstrată la dosar de către conducerea locației de încărcare/descărcare și compania de transporturi. Operatorilor/conducătorilor auto trebuie să li se pună la dispoziție un exemplar din dosarul personal, ca avertisment/instrument de lucru pentru îmbunătățirea continuă a performanțelor. Conducerea trebuie să utilizeze datele adunate, pentru a identifica tendințele structurale și problemele.

2.5| MONITORIZARE/MĂSURI DE REMEDIERE

Rezultatele analizelor trebuie să determine adoptarea măsurilor de remediere a echipamentelor, proceselor, a programelor de siguranță și a angajaților din locația de încărcare/descărcare și a companiei de transporturi. Eficiența măsurilor de remediere implementate trebuie să fie monitorizată cu ajutorul unor indici-cheie de performanță.

2.6| CALIFICAREA INSPECTORILOR

Un program de succes depinde în mare măsură de competențele inspectorilor. Prin urmare, selecția inspectorilor este esențială. Este recomandat ca inspectorii să aibă o atitudine independentă față de operatorii/conducătorii auto. De asemenea, aceștia trebuie să evite instruirea colegilor direcți.

Inspectorul poate fi un reprezentant al companiei implicate în operația de încărcare/descărcare sau al companiei de transporturi. Acesta/aceasta trebuie să cunoască liniile directe și să fie conștient(ă) de toate detaliile privind operația de încărcare/descărcare care trebuie supravegheată. Trebuie să știe cum să-i informeze pe operatorul și șoferul auto implicați asupra problemelor de siguranță, de pe poziția unui cunoscător.

Inspectorii trebuie să beneficieze de instruire suplimentară privind conținutul, obiectivele și cerințele planului de implementare BBS, pe baza principiilor stabilite în aceste linii directe.

2.7| FRECVENȚA CONTROALELOR

Controalele trebuie realizate asupra unui număr semnificativ de operațiuni de încărcare/descărcare, efectuate într-un loc dat. Fiecare control trebuie să acopere toate activitățile operației de încărcare/descărcare.

ANEXA 1: ROLURILE ȘI SARCINILE DE ÎNCĂRCARE ÎN SIGURANȚĂ A UNITĂȚILOR DE TRANSPORT DE MĂRFURI (CTU)

PROCES / ETAPĂ	SARCINĂ / ACTIVITATE	PRINCIPAL	TRANSP.
Responsabilitățile conducerii	Efectuarea evaluării riscurilor	•	•
	Specificațiile de ambalare a documentelor (cuprinzând regulile de stivuire)	•	
	Definirea cerințelor CTU (tip, specificații, (reguli privind mărfurile LTL)	•	
	Stabilirea și documentarea limitelor de greutate/osie ale CTU		•
	Planurile de aprobare a distribuției sarcinii (nr. de pachete/lim. greutate brută/lim. greutate pe osie)	•	•
	Avizul privind furnizarea de materiale pentru asigurarea mărfurilor	•	•
	Elaborarea unor practici de asigurare și depozitare pentru planurile de aprobare a încărcăturii	•	•
	Definirea și aprobarea instrucțiunilor de lucru (cine este persoana responsabilă de un anumit lucru)	•	•
	Documentarea procedurilor/instrucțiunilor de funcționare	•	•
	Instruirea angajaților implicați	•	•
Acordarea avizului „Bun de încărcat” unităților CTU	Selectarea CTU conform cerințelor principalului		•
	Asigurarea unei stări bune a unit. CTU (plaf. de încărcare, pereții laterali, cortinele, puncte de îmbinare, traversa)		•
	Respectarea regulilor privind mărfurile LTL (cuprinzând regulile de separare a mărfurilor)		•
	Verificarea dacă mărfurile LTL sunt asigurate și depozitate corespunzător		•
	Furnizarea de materiale de fixare re folosibile (legături, materiale de frecare, margini rigide pentru protecție,...)		•
PROCES / ETAPĂ	SARCINĂ / ACTIVITATE	ÎNCĂRCĂTOR ȘOFER	
Verificări/ sarcini pre-încărcare	Instruirea cond. auto asupra măsurilor de siguranță specifice (interacțiunea în timpul oper. de înc.)	•	
	Verificarea greutatei CTU referitoare la traseu/model/legislație/tip camion	•	•
	Reglarea cantității care urmează să fie încărcată, ținând cont de greutatea CTU	•	
	Selectarea unuia dintre planurile de încărcare aprobate anterior	•	
	Imobilizarea CTU	•	•
	Deschiderea CTU		•
	Verificarea că unitatea CTU respectă cerințele și poate fi încărcată în siguranță	•	
	Verificarea disponibilității și a stării materialelor de fixare a mărfurilor	•	
	Avizul de confirmare a procedurii operaționale de încărcare/fixare	•	•
	Încărcarea conform planului de încărcare selectat	•	
Operația de încărcare/ fixare	Asigurarea separării corecte a mărfurilor	•	
	Furnizare materiale suplim. pentru fixarea mărfurilor (airbaguri, pături, centuri unidirecționale...)	•	
	Aplicarea dispozitivelor de blocare și consolidare	•	
	Aplicarea de legături, conform instrucțiunilor de lucru aprobate de conducere		•
	Verificarea dispozitivelor de fixare a mărfurilor (blocare, fixare și legare)	•	•
Verificări/ sarcini post-încărcare	Închiderea CTU		•
	Aplicarea de sigilii, dacă este cazul, și consemnarea în documentația de transport	•	
	Avizarea doc. de înc. (confirm. că oper. de înc. și asig. a mărfurilor au fost efectuate corect)	•	•
	Verificarea și corectarea oper. de asig. a mărfurilor în timpul transportului (încărcare/descărcare) parțială	•	•

- În toate situațiile, regulamentele naționale și internaționale în vigoare (ADR) au prioritate și trebuie implementate înaintea acestor linii directoare generale.
- Scopul acestor linii directoare nu este de a defini obligațiile în caz de avariere a bunurilor transportate.
- Pentru expedițiile de marfă FCA (Free Carriage Incoterms), este posibil ca matricea de mai sus să nu fie valabilă. În acest caz, rolurile și sarcinile respective trebuie convenite între principal (client), conducerea locului de încărcare și transportator, înainte de a efectua operația de transport.
- În cazul în care conducătorul auto nu este prezent în timpul încărcării, încărcătorul trebuie să îndeplinească rolurile atribuite inițial acestuia (containere, cutii mobile, operații de tip „drop and swap”,...).

ANEXA 2: EXEMPLU DE LISTĂ DE INVENTAR PENTRU CONTROLUL OPERAȚIILOR DE ÎNCĂRCARE/DESCĂRCARE

ACTIVITATE	REFERINȚĂ LINIE DIR. BBS	OPERATOR	COND.AUTO
ACCESUL LA LOCAȚIE			
Disponibilitatea echipamentelor individuale de protecție (EIP)	1.2.2.4		
Parcarea în siguranță a vehiculului	1.2.2.3		
Verificarea documentelor	1.2.2.6		
Respectarea instrucțiunilor privind locația	1.2.2.2		
Amplasarea echipamentelor de protecție din zona locației	1.2.2.5		
ÎNAINTE DE ÎNCĂRCARE/DESCĂRCARE			
Procesul de declarare a vehiculului ca fiind bun de încărcare	1.2.2.1 / 6		
Utilizarea corectă a echipamentelor individuale de protecție	1.2.2.4		
Utilizarea corectă a EIP speciale	1.2.2.4		
Verificarea materialelor de asigurare și depozitare a încărcăturii**	1.2.2.18		
Verificarea existenței mărfurilor pre-încărcate**	1.2.2.18		
Colaborarea dintre conducătorul auto și operator	1.2.2.13 / 14 / 15		
Verificarea capacității rezervorului*	1.2.2.9		
Lucrul în siguranță la înălțime	1.2.2.8		
Verificarea închiderii corespunzătoare a supapei fixe, a bușonului înainte de încărcare*	1.2.2.13		
Conștientizarea riscului de deschidere a gurilor de vizitare*	1.2.2.10		
Controlul garniturilor*	1.2.2.12		
Verificarea stării presiunii/vacuului/azotului*	1.2.2.10		
Eșantionare*	1.2.2.7		
Verificarea furtunurilor*	1.2.2.12		
Stabilirea conexiunilor*	1.2.2.13		
Planul de depozitare**	1.2.2.18		
ÎN TIMPUL ÎNCĂRCĂRII/DESCĂRCĂRII			
Colaborarea dintre conducătorul auto și operator	1.2.2.13 / 14 / 15		
Prezența în timpul operației de încărcare/descărcare	1.2.2.2		
Manevrarea supapelor și a pompei rezervorului de depozitare*	1.2.2.14		
Conștientizarea condițiilor cu potențial nesigur	1.2.2.17		
DUPĂ ÎNCĂRCARE/DESCĂRCARE			
Verificări după finalizarea operației de încărcare/descărcare*	1.2.2.16		
Decuplarea furtunurilor, închiderea corespunzătoare a supapelor și a gurilor de vizitare*	1.2.2.16		
Asig. și depozitarea corespunzătoare (cuprinzând pachetele din mărfurile pre-încărcate)**	1.2.2.18		
Marcarea și acoperirea coresp. cu afișe a rezervorului/unității de transport	1.2.2.6		
Verificarea greutății brute maxime/greutății pe osie	1.2.2.15		
Verificarea gradului minim și maxim de umplere*	1.2.2.15		
Verificarea documentelor	1.2.2.6		

* exclusiv mărfuri în vrac

** exclusiv mărfuri ambalate

LISTĂ CU ALTE INSTRUCȚIUNI DE BUNĂ PRACTICĂ

- Recomandări privind practicile de gestiune a siguranței, sănătății și mediului (SHE) pentru servicii de logistică (aprilie 2002)
- Linii directoare pentru Conștientizarea siguranței și conduita în lanțul de aprovizionare (aprilie 2002)
- Linii directoare pentru măsurarea performanțelor standardizate de livrare (aprilie 2002)
- Linii directoare pentru o funcționare timp de 16 ore (aprilie 2002)
- Vagoane cisternă standard pentru transportul la vrac al substanțelor chimice lichide: cerințe de proiectare, construcție și încercare (august 2003)
- Linii directoare BBS (Behaviour Based Safety) pentru conducerea în siguranță a vehiculelor pentru transportul de mărfuri (octombrie 2003)
- Linii directoare pentru siguranța în transport (decembrie 2003)
- Linii directoare în domeniu pentru siguranța transporturilor rutiere de bunuri periculoase (aprilie 2005)
- Linii directoare privind subcontractarea transporturilor rutiere de substanțe chimice (octombrie 2005)
- Linii directoare pentru echipamentele de transport utilizate la mărfurile de substanțe chimice ambalate (martie 2007)

Aceste linii directoare pot fi descărcate de pe site-ul Cefic (www.cefic.org) și site-ul ECTA (www.ecta.be).

Mulțumiri speciale lui L. van derLee en Zonen BV pentru fotografie

DISCLAIMER Prezentul document are exclusiv un scop informativ și stabilește liniile directoare pentru încărcarea/descărcarea în siguranță a vehiculelor destinate transporturilor de mărfuri. Informațiile cuprinse în aceste linii directoare sunt oferite cu bună credință, fiind exact în măsura cunoscută de autorii acestora, și nu se oferă nici o reprezentare sau garanție privind la caracterul complet al acestora. Scopul prezentului document nu este acela de a fi un ghid exhaustiv al tuturor aspectelor aferente operației de încărcare sau descărcare în siguranță a vehiculelor destinate transportului de mărfuri. Asociațiile participante, Cefic și ECTA, nu își asumă răspunderea pentru informațiile cuprinse în aceste linii directoare.

CEFIC AISBL - EUROPEAN CHEMICAL INDUSTRY COUNCIL
Avenue E. van Nieuwenhuyselaan 4
1160 Brussels - Belgia



T +32 2 676 72 11
F +32 2 676 73 00
www.cefic.org

EUROPEAN CHEMICAL TRANSPORT ASSOCIATION*

Avenue de Tervuerenlaan 270
1150 Brussels - Belgia
T +32 2 741 86 67



F +32 2 741 86 82
www.ecta.be

*ECTA este susținută de EPCA (European Petrochemical Association)

ROVINIETĂ prin

UNTRR

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR
RŪTIERI DIN ROMÂNIA



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

4€



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

7€



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

9€



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

11€



Model matcă pentru
autoturisme

3€



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

6€



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

20€



Model matcă pentru
autoturisme

7€



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

35€



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

45€



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

55€



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

16€





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

52€



Model matcă pentru
autoturisme

28€



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

96€



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

320€



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

560€



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

91€



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

720€



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

1.210€



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

117€



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

143€



AMENZI APLICABILE UTILIZATORILOR ÎN CAZUL LIPSEI ROVINIETEI VALABILE

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

MTMA = Masa Totală Maximă Autorizată

PUNCTE DE DISTRIBUȚIE - Birouri UNTRR

Arad

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

Deva

B-dul Nicolae Balcescu, nr. 24B,
ap. 1A, Complex Villa Park
0720-999.240, 0720-999.205,
0254-235.229
deva@untrr.ro

Pitești

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

Suceava

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

București

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

Iași

Sat Rediu, bloc Diana,
tronson 2, demisol
0720-999.242, 0232-278.140
iasi@untrr.ro

Satu Mare

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

Târgu Mureș

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

Cluj

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

Oradea

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

Sibiu

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

Timișoara

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

INFO UTILE

1. AUSTRIA - RESTRICȚII DE VARĂ

Interdicție – autovehicule și vehicule com-binate cu o MMA mai mare de 7,5t

Perioada - toate sâmbetele din 4 iulie 2009 până pe 29 August 2009 (inclusiv) de la ora 09,00 la orele 15,00, dacă destinația este Italia sau altă țară la care trebuie să se ajungă prin Italia; pe 3 octombrie 2009 de la ora 00,00 la orele 15,00, dacă destinația este în Germania sau la care trebuie să se ajungă prin Germania

Teritoriu - autostrada A12 Inntal; autostrada A13 Brenner

Perioada - toate sâmbetele din 4 iulie 2009 până pe 29 August 2009 (inclusiv) de la ora 08,00 la 15,00 în ambele direcții, pe următoarele drumuri, în afara localităților

Teritoriu - B178 Strada Loferer de la Lofer la Wörgl;

· B320 Strada Ennstal începând cu km 4.500;

· B177 toată lungimea Străzii Seefeldler;

· B179 Strada Fernpass de la Nassereith la Biberwier;

· B181 toată lungimea Străzii Aachensee

Perioada – toate sâmbetele din 4 iulie 2009 până pe 29 august inclusiv) de la ora 08,00 la 15,00

Teritoriu – Autostrada A4 între punctul de trecere de la Schvechat și frontiera Nickelsdorf

Excepții – transportul de care de la abator sau animale vii pe picioare (cu excepția transportului animalelor mari pe autostradă), transportul de produse alimentare perisabile (cu excepția mărfurilor congelate), transportul de imprimate periodice, transportul de băuturi în zonele de excursii, vehicule pentru reparații de urgență a instalațiilor frigorifice, vehicule de remorcat (în toate cazurile, conform § 46 StVO, este obligatorie părăsirea autostrăzii la ieșirea cea mai apropiată), servicii de depanare auto, vehicule de urgență, vehicule întreprinderilor de transport de linie (servicii regulate), operațiuni de ajutor pentru organizațiile acreditaete, traseele efectuate în cadrul unui transport combinat cale ferată – rutier (atestat printr-un document CIM/UIRR).

Sursa: AISO, aprilie 2009

Studiu asupra Regulilor de Cabotaj în transportul rutier în diferite State membre după 1 mai 2009

1. Care vor fi condițiile generale de realizare a cabotajului în transportul rutier din România după 1 mai 2009?

- Condițiile stabilite de Regu-lamentul 3118/93
- Condițiile stabilite prin noile reguli
- Alte condiții – vă rugăm să precizați.

În conformitate cu prevederile pct. 6 "Politica în domeniul transporturilor" alin. (1) din anexa VII la Tratatul de aderare al României și Bulgariei la Uniunea Europeană, "operatorii de transportatorii stabiliți în România sunt excluși, <până la sfârșitul celui de-al treilea an de la data aderării>, de la aplicarea art. 1 din Regulamentul (CEE) nr. 3118/93, referitor la posibilitatea prestării serviciilor de transport rutier național de marfă în celelalte state membre iar transportatorii stabiliți în celelalte State Membre sunt excluși de la prestarea serviciilor de transport rutier național de marfă pe teritoriul României".

Paragraful invocat mai sus menționează, la alin (b), faptul că, înainte de sfârșitul celui de-al treilea an de la data aderării, Statele Membre informează Comisia în cazul în care vor prelungi această perioadă pentru cel mult doi ani sau, în care, de la acea dată vor aplica, în întregime prevederile art. 1 din Regulament. În lipsa unei asemenea notificări, prevederile articolul 1 din Regulament se aplică implicit.

Concret, ținând seama de etapele prezentate, cabotajul în România se poate derula în următoarele condiții:

▶ până la 01.01.2010, cabotajul este interzis;

▶ în cazul în care statele membre nu vor prelungi perioada respectivă, începând cu 01.01.2010, pe teritoriul României se vor aplica prevederile Regulamentul (CEE) nr. 3118/93, inclusiv sub aspectele menționate în art 12 privitoare la eliminarea tuturor restricțiilor cantitative (autorizații de cabotaj) în derularea operațiunilor de cabotaj pe teritoriul României.

▶ prevederea respectivă se va aplica până la intrarea în vigoare a Regulamentului privitor la regulile comune de acces la piața transportului rutier de marfă, aflat acum, în stadiul de proiect, pe agenda Parlamentului European și al Consiliului (Pachetul Rutier).

2. Dacă se vor aplica condițiile Regulamentului 3118/93, va fi definită clar limitarea la cuvântul "temporar"?

Pe perioada aplicării condițiilor din Regulamentul 3118/93, pe teritoriul României nu vor fi condiționări temporare în derularea cabotajului; în cazul în care unele state membre impun condiționări operatorilor de transport români, România va impune, la reciprocitate, condiționări temporare operatorilor de transport din statul respectiv ce derulează operațiuni de cabotaj pe teritoriul României.

3. Dacă se vor aplica condițiile Regulamentului 3118/93, va exista un document special de control pentru cabotajul la transportul rutier din România?

Dacă da, vă rugăm să explicați ce tip de document de control, ce informație ar trebui să conțină și de unde poate fi obținut.

În condițiile aplicării prevederilor Regulamentului 3118/93, România nu are în vedere introducerea unui document special de control pentru operațiunile de cabotaj; documentul de control pentru transportul rutier de mărfuri, contra plată, în trafic național este dovada efectuării, de către un operator de transport nerezident – deținător al autorizației comunitare prevăzută în Reg (EEC) no. 881/92 - a operațiunilor de cabotaj pe teritoriul României.

4. Va fi Directiva 96/71 privind postarea lucrătorilor

aplicată activ la operațiunile de cabotaj în transportul rutier din România?

Dacă da, vă rugăm să explicați condițiile care trebuie îndeplinite de către:

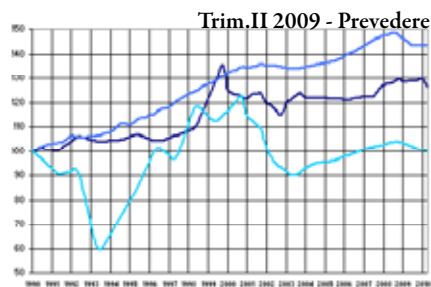
- a) operatorii de transport
- b) șoferii.

În condițiile aplicării prevederilor Regulamentului 3118/93, așa cum am menționat mai sus, România nu va solicita condiții suplimentare pentru conducătorii auto sau operatorii de transport care prestează activități de cabotaj pe teritoriul României. România își rezervă dreptul, în virtutea egalității de tratament reglementate de art. 3, par. 8 al Directivei 96/71, să impună condiții de natura celor menționate la art. 3, par. 1. (c) din Directiva 96/71, Statelor Membre care impun astfel de condiții operatorilor de transport români pe teritoriul lor.

Indici IRU

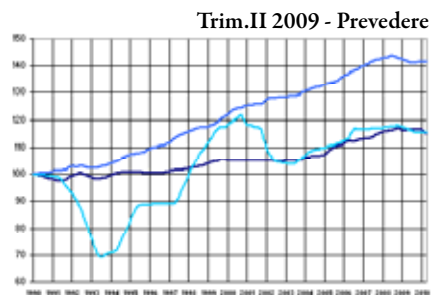
Indicatori Transport Rutier pentru: OLANDA

Index	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim.I		2009 – Trim. II		2010 – Trim.II	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	114.2	128.8	147.1	126.1	144.0
PIB (\$ Miliard)	100,0	69.9	145.0	101.3	143.4	100.2
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100,00	3813	102.71	3916	100.40	3828



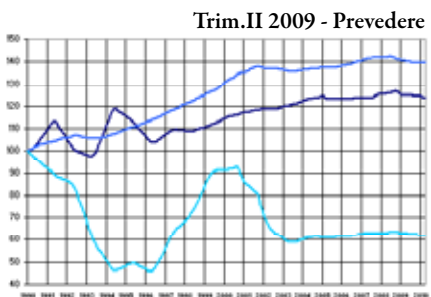
Indicatori Transport Rutier pentru: OECD (EUROPA DE VEST)

Index	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim.I		2009 – Trim. II		2010 – Trim.II	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100	2795.2	116.5	3255.1	115.2	3220.0
PIB (\$ Miliard)	100	1789.6	141.9	2539.2	141.8	2537.1
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100	77600	116.91	90723	115.34	89500



Indicatori Transport Rutier pentru: PORTUGALIA

Index	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim.I		2009 – Trim. II		2010 – Trim.II	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100	59.3	124.9	74.1	124.9	73.2
PIB (\$ Miliard)	100	16.4	140.5	140.5	140.5	140.5
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100	1904	62.77	1195	62.13	1183



Prețul litrului de motorină la pompă 4 mai 2009 (în euro)

Tara	Preț fără taxe	Accize	Preț fără TVA	% taxe specifice	TVA	Valoarea TVA	Preț cu toate taxele incluse	% (Accize + TVA)	Indice al prețului fără TVA (Franța = 100)
GERMANIA	0.4271	0.4704	0.8975	52.4%	19.0%	0.171	1.0680	60.0%	112.07
AUSTRIA	0.3932	0.3864	0.7797	49.6%	20.0%	0.156	0.9356	58.0%	97.36
BELGIA	0.4017	0.3529	0.7546	46.8%	21.0%	0.158	0.9130	56.0%	94.22
BULGARIA	0.3707	0.3068	0.6775	45.3%	20.0%	0.135	0.8130	54.4%	84.60
CIPRU	0.4531	0.2557	0.7088	36.1%	15.0%	0.106	0.8151	44.4%	88.50
DANEMARCA	0.4208	0.3826	0.8034	47.6%	25.0%	0.201	1.0042	58.1%	100.32
SPANIA	0.4298	0.3113	0.7411	42.0%	16.0%	0.119	0.8597	50.0%	92.54
ESTONIA	0.3825	0.3301	0.7126	46.3%	18.0%	0.128	0.8409	54.5%	88.98
FINLANDA	0.4297	0.3301	0.7598	43.4%	22.0%	0.167	0.9270	53.6%	94.88
FRANȚA	0.3729	0.4279	0.8008	53.4%	19.6%	0.157	0.9578	61.1%	100.00
GRECIA	0.4755	0.3097	0.7852	39.4%	19.0%	0.149	0.9344	49.1%	98.05
UNGARIA	0.4420	0.2851	0.7271	39.2%	20.0%	0.145	0.8725	49.3%	90.79
IRLANDA	0.3768	0.3681	0.7448	49.4%	21.0%	0.156	0.9012	58.2%	93.00
ITALIA	0.4536	0.4230	0.8766	48.3%	20.0%	0.175	1.0519	56.9%	109.45
LETONIA	0.3990	0.3298	0.7287	45.3%	21.0%	0.153	0.8817	54.8%	90.99
LITUANIA	0.3998	0.3302	0.7299	45.2%	19.0%	0.139	0.8686	54.0%	91.15
LUXEMBURG	0.3984	0.3020	0.7004	43.1%	15.0%	0.105	0.8055	50.5%	87.46
MALTA	0.4727	0.3324	0.8051	41.3%	18.0%	0.145	0.9500	50.2%	100.53
OLANDA	0.3893	0.4132	0.8025	51.5%	19.0%	0.152	0.9550	59.2%	100.21
POLONIA	0.3914	0.2421	0.6335	38.2%	22.0%	0.139	0.773	49.4%	79.10
PORTUGALIA	0.4509	0.3644	0.8153	44.7%	20.0%	0.163	0.978	53.9%	101.80
CEHIA	0.4373	0.3622	0.7995	45.3%	19.0%	0.152	0.951	54.0%	99.83
ROMÂNIA	0.4285	0.2512	0.6797	37.0%	19.0%	0.129	0.809	47.0%	84.87
REGATUL UNIT	0.3956	0.5635	0.9591	58.7%	15.0%	0.144	1.103	64.1%	119.76
SLOVACIA	0.4069	0.4813	0.8882	54.2%	19.0%	0.169	1.057	61.5%	110.91
SLOVENIA	0.3877	0.4365	0.8242	53.0%	20.0%	0.165	0.989	60.8%	102.91
SUEDIA	0.3912	0.3957	0.7869	50.3%	25.0%	0.197	0.984	60.2%	98.26

Evoluția principalelor valute 15 aprilie - 11 mai 2009

DATA	EUR	USD	CHF	EUR/USD	EUR/CHF
15.apr.2009	4.1736	3.1492	2.7569	1.3253	1.5139
16.apr.2009	4.2197	3.2084	2.7886	1.3152	1.5132
17.apr.2009	4.2185	3.2254	2.7744	1.3079	1.5205
21.apr.2009	4.243	3.2747	2.8009	1.2957	1.5149
22.apr.2009	4.2426	3.2769	2.809	1.2947	1.5104
23.apr.2009	4.2396	3.2441	2.7967	1.3069	1.5159
24.apr.2009	4.238	3.2055	2.8054	1.3221	1.5107
27.apr.2009	4.2218	3.2099	2.8012	1.3152	1.5071
28.apr.2009	4.229	3.2476	2.8095	1.3022	1.5053
29.apr.2009	4.1974	3.1692	2.7871	1.3244	1.5060
30.apr.2009	4.1835	3.1447	2.7725	1.3303	1.5089
4.mai.2009	4.192	3.1603	2.7763	1.3265	1.5099
5.mai.2009	4.1605	3.1103	2.7507	1.3377	1.5125
6.mai.2009	4.1638	3.1287	2.7616	1.3308	1.5077
7.mai.2009	4.1281	3.1007	2.7248	1.3313	1.5150
8.mai.2009	4.138	3.0886	2.7339	1.3398	1.5136
11.mai.2009	4.156	3.0589	2.7595	1.3587	1.5061

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

„Drumurile noastre toate!” Se vor întâlni vreodată cu autostrăzile din UE?



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

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

Diagrama
tahograf,
Kienzle



Diagrama
tahograf,
Siemens VDO

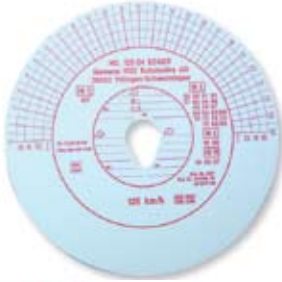


Diagrama
tahograf,
Siemens VDO



Stingător
auto



Triunghi
reflectorizant

Benzi
reflectorizante



Trusa
sanitară

Suport număr



Vestă
reflectorizantă



Chingă
fixare marfă





Acum și on line - www.transmag.ro - Pot fi comandate și livrate prin curier în orice punct din țară



PRODUSE SPECIFICE TRANSPORTULUI - COMERCIALIZATE DE UNTRR - 2009

NR. CRT.	DENUMIRE	U/M	Preț de vânzare		Prețuri speciale pentru membrii UNTRR cu cotizația la zi	
			PRET RON VANZARE CU TVA	PRET RON VANZARE CU TVA	PRET RON VANZARE FARA TVA	PRET RON VANZARE CU TVA
1	BENZI REFLECTORIZANTE GALBENE PENTRU SUPTOR RIGID PROMO	m	7.45	8.87	7.45	8.87
2	BENZI REFLECTORIZANTE ALBE PENTRU PRELATA PROMO	m	9.80	11.66	9.80	11.66
3	BENZI REFLECTORIZANTE GALBENE PENTRU PRELATA PROMO	m	9.50	11.31	9.50	11.31
4	BIBLIA TRANSPORTURILOR 2008	BUC	86.55	103.00	83.19	99.00
5	BROSURA-TIMPI DE CONDUCERE SI DE ODIHNA	BUC	5.04	6.00	4.20	5.00
6	BROSURA-STATII CURATARE CISTERNE TRANSPORT ADR	BUC	26.89	32.00	25.21	30.00
7	CERTIFICAT DE AGREERE	BUC	2.10	2.50	1.68	2.00
8	CHINGA FIX MARFA 5T/10M	BUC	58.82	70.00	56.30	67.00
9	CHINGA FIX MARFA 5T/12M	BUC	65.55	78.00	63.03	75.00
10	CONVENTIE CMR	CARTE	2.10	2.50	1.68	2.00
11	CONVENTIE TIR	CARTE	8.40	10.00	8.40	10.00
12	DIAGrame TAHOGRAF HAUG 125 km/h	CUTIE / 100 FILE	16.81	20.00	15.97	19.00
13	DIAGrame TAHOGRAF HAUG 140 km/h	CUTIE / 100 FILE	26.05	31.00	24.37	29.00
14	DIAGrame TAHOGRAF HAUG 180 km/h	CUTIE / 100 FILE	26.05	31.00	24.37	29.00
15	DIAGrame TAHOGRAF HAUG DE VACANTA	CUTIE / 100 FILE	65.55	78.00	63.03	75.00
16	FOI PARCURS INTERN	CARNET / 100 FILE	8.40	10.00	8.40	10.00
17	FOI PARCURS EXTERN	CARNET / 100 FILE	8.40	10.00	8.40	10.00
18	HARTA PERETE	BUC	21.01	25.00	21.01	25.00
19	HARTA EUROPA PLIATA	BUC	9.24	11.00	8.40	10.00
20	HARTA ROMANIA PLIATA	BUC	9.24	11.00	8.40	10.00
21	HARTA EUROPA CU CODURI POSTALE	BUC (140cmx100cm)	54.62	65.00	50.42	60.00
22	PLACI IDENTIFICARE VEHICUL LUNG	SET	96.64	115.00	92.44	110.00
23	PLACI IDENTIFICARE VEHICUL SCURT	SET	71.43	85.00	69.75	83.00
24	PLACI TIR MICI 200*250	SET	29.41	35.00	26.89	32.00
25	PLACI TIR 400*565	SET	40.34	48.00	37.82	45.00
26	ROLE - TAHOGRAF DIGITAL HAUG	3BUC/CUTIE	25.21	30.00	21.01	25.00
27	ROLE - TAHOGRAF DIGITAL DAKO	3BUC/CUTIE	21.01	25.00	17.65	21.00
28	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) - 6 FOI/SET	CARNET DE 10 SETURI	8.40	10.00	7.14	8.50
29	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) - 3 FOI/SET	CARNET DE 20 SETURI	8.40	10.00	7.14	8.50
30	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) UNIVERSALĂ	CARNET 50 FOI	10.08	12.00	9.24	11.00
31	SUPTOR NUMAR	BUC	3.78	4.50	3.36	4.00
32	TRIUNGHI REFLECTORIZANT	BUC	21.01	25.00	18.49	22.00
33	TRUSA ADR**	BUC	672.27	800.00	663.87	790.00
34	TRUSA SANITARA	BUC	37.82	45.00	32.77	39.00
35	VESTA FLUORESCENTA	BUC	14.29	17.00	12.61	15.00

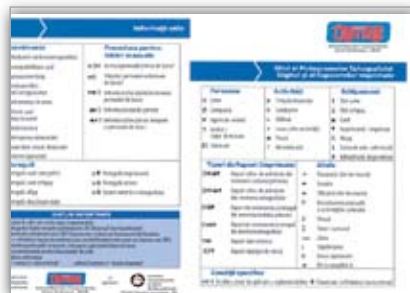
*) Plata se face în RON la cursul BNR din data plății. Preț negociabil la cantități mari (>10 role).

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

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

Publicații UNTRR

Ghid al Pictogramelor Tabografului Digital și al Rapoartelor Imprintate

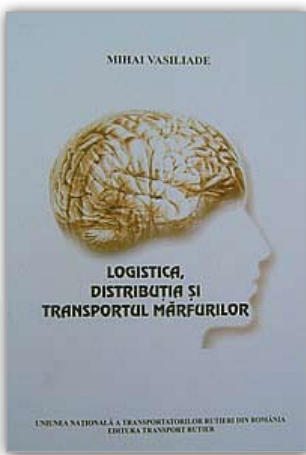


Reguli privind orele de conducere ale soferilor in UE



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

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



Autobuzele în slujba transportului public rutier și turistic



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

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

- * Pliantul "Reguli cu privire la orele de conducere și timpul de lucru al soferilor în UE";
- * Pliantul "Ghid al Pictogramelor Tabografului Digital și al Rapoartelor Imprintate";
- * Sticker-ul "Reguli cu privire la orele de conducere ale soferilor în UE";
- * Sticker-ul "Lista zilnică de verificare a vehiculului";

• **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.**



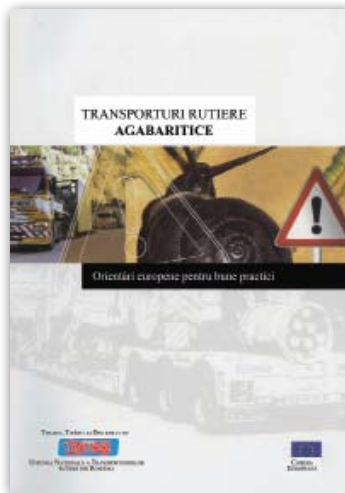
• **Broșura IRU "Știați că? - date despre transportul rutier și petrol", oferind informații deosebit de interesante cu privire la consumul de petrol și eficiența noilor tehnologii, alternativa bio-combustibililor, dimensiunea taxelor guvernamentale în prețul motorinei, rolul transporturilor rutiere într-o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



Publicații UNTRR

Aplicarea legislației UE în transportul rutier de marfă...

- Furnizează o evaluare a calității, cantității și eficienței controalelor și sancțiunilor din toate statele membre UE în legătură cu respectarea dispozițiilor privind siguranța rutieră.



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

- Ediția a doua -

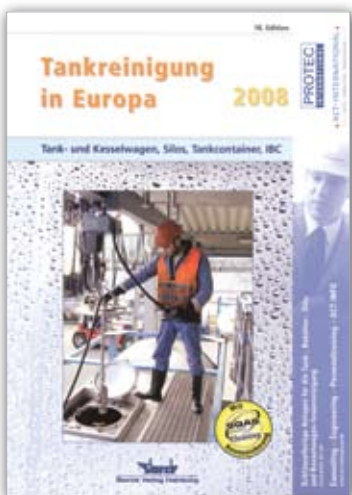
• Fișe de siguranță pentru șoferii profesioniști, pregătite cu sprijinul IRU și al Ministerului Transporturilor din România, pentru o bună informare a conducătorilor auto. Fișele sunt plastificate, pentru a fi rezistente la utilizare intensivă de către conducătorii auto, fiind un instrument util la bordul 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 siguranță a șoferului de camion;
- * Fișa de siguranță a șoferului de autocar;
- * Fișa de siguranță a șoferului de taxi;
- * Fișa de siguranță rutieră în tuneluri pentru șoferii profesioniști.

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



Fișa de siguranță a șoferului de autocar Fișa de siguranță a șoferului de camion



Fișa de siguranță a șoferului profesionist pentru circulația prin tuneluri



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



Fișa de siguranță a șoferului de taxi

FUN INFO



Truck Art



STIMAȚI MEMBRI,

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

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

Doritorii sunt rugați să contacteze Centrul la adresa:

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

tel./fax 021 4567345,

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

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

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

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

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

PROMOTRANS

CENTRU PROFESIONAL ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR

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

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

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

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

ORGANIZEAZĂ la solicitare:

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

PRIN CALITATEȘI COMPETENȚĂ

PROMOTRANS

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

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

Centrului **PROMOTRANS** din

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

Tel/Fax: 021 4567345 GSM: 0720 999225

www.promotrans.ro

DAKO



Firmengruppe



DAKO TACHOWEB

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



Avantaje Dako TACHOWEB

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

TachoStation în Romania prin UNTRR, reprezentant unic

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



Comenzi și relații suplimentare:

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

DAKO WEB

SERVICIU DE DESCARCARE AL DATELOR TAHOGRAFELOR DIGITALE SI CARDURILOR CONDUCATORILOR AUTO IN LOCATIILE " Tacho Station "



Pret
(€)*

INREGISTRARE COMPANIE (crearea contului)	se achita o singura data, pentru un an, la semnarea contractului	20 €
IDENTIFICARE COMPANIE	se achita anual, dupa primul an, pe durata derularii contractului	10 €
ABONAMENT DESCARCARE DATE PENTRU 1 - 4 VEHICULE	se achita lunar, cu 10 descarcari incluse, pentru fiecare vehicul.	9 €
ABONAMENT DESCARCARE DATE PENTRU 5 -19 VEHICULE	se achita lunar, cu 10 descarcari incluse pentru fiecare vehicul.	8 €
ABONAMENT DESCARCARE DATE PENTRU 20 - 49 VEHICULE	se achita lunar, cu 10 descarcari incluse pentru fiecare vehicul	7 €
ABONAMENT DESCARCARE DATE PENTRU > 50 VEHICULE	se achita lunar, cu 10 descarcari incluse pentru fiecare vehicul	6 €
DESCARCARI SUPLIMENTARE	fiecare descarcare peste numarul de descarcari alocat	1 €
SMS ATENTIONARE DATA LIMITA DE DESCARCARE	mesaje SMS de informare data limita descarcare date	0,15 €
EXPEDIERE DOCUMENTE PRIN POSTA	expedieri facturi, documentatii, etc	1 €

**Preturile se calculeaza in RON la cursul BNR din data facturarii si nu includ TVA.*

Comenzi si relatii suplimentare:

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



EDITORIAL



ACTUAL

Facultatea de Mecanică din Craiova a avut și are relații de colaborare foarte strânse cu exponenți ai mediului economic din zona OLTENIEI, cu societari importante din Craiova și zonele limitrofe acestora. Direcțiile de colaborare decurg din structura specializărilor Facultății, o pondere importantă fiind reprezentată de domeniul Ingineriei autovehiculelor.

Ca semn al acestor bune colaborări, în acest an firma FORD România a donat Facultății de Mecanică subansamble provenite de la modelele Daewoo fabricate la Craiova. Donația se adresează specializării Autovehicule Rutiere din cadrul Facultății de Mecanică și constă în 7 elemente cu caracter didactic ce au fost utilizate la nivel intern, în procesul de formare a tehnicienilor fabricii din Craiova.

O parte din aceste materiale provin fie de la fostul producător coreean Daewoo, fie au fost confecționate prin mijloace proprii în cadrul uzinei preluate de FORD în martie 2008. Pentru fabricarea acestora s-au utilizat piese și subansamble provenite din procesul de asigurare a garanțiilor pentru modelele Daewoo.

Începând cu anul universitar (2009-2010) UNIVERSITATEA DIN CRAIOVA prin Facultatea de Mecanică din Craiova va începe derularea de studii universitare de master și doctorat pentru absolvenții având studii de licență 4 ani "Model BOLOGNA" cu următoarele specializări:

Programe pentru specializarea Ingineria industrială:

- Modelare și simulare în ingineria mecanică;
- Optimizarea proceselor și echipamentelor tehnologice.

Programe pentru specializarea Ingineria autovehiculelor:

- Proiectarea modernă a autovehiculelor;
- Optimizarea sistemelor de transport

Program pentru specializarea Ingineria economică în domeniul Mecanic:

- Managementul producției și logistică

INTERNATIONALE AUTOMOBIL AUSSTELLUNG IAA 2009

17- 27 septembrie, Frankfurt am Main, Germania

- Organizat de VDA și IAA
- Mii de specialiști din lumea întreagă vor vedea noile tipuri de autoturisme și noile tendințe din industria de automobile
- Informații detaliate: Web: www.vda.de și www.iaa.de

ELEKTRONIK SYSTEMS FOR MOTOR VEHICLES

7-8 octombrie 2009, Baden Baden, Germania

- Organizator VDI-FVT
- Tematica: Electrificarea vehiculelor, Electrificarea grupului de propulsie, Electronica în procesul de educare, Diversificarea conceptelor pentru sistemele electronice
- Informații detaliate Web: www.vdi.de

CONFERINȚA INTERNAȚIONALĂ TEHNICO-ȘTIINȚIFICĂ TRANS & MOTOAUTO'09

17-19 septembrie 2009, Varna - Bulgaria

- Conferința este organizată de Scientifically Union of Mechanical Engineering, Department of Transport Machinery and Technologies TU Varna.
- Tematica conferinței cuprinde: Motoare cu combustie internă, Tehnica autovehiculelor de transport militare, Mașini și mecanisme, Dinamică, Fiabilitate, Siguranță și ecologie etc.
- Calendar: Rezumate 30.06.2009, lucrări 15.08.2009
- Informații detaliate site www.mech-ing.com/trans-motauto/eng/index.html

SAE Fellow Grade of Membership

- Membrii SAE având realizări excepționale în domeniul ingineriei, științei sau tehnologiei, au anual șansa să se înscrie pentru nominalizarea ca Fellow Member SAE;
- Condițiile pentru depunerea candidaturii se pot consulta la adresele: <http://www.sae.org/servlets/newsletter?LINK=09FELLOWa005&PID=48635605>
- <http://www.sae.org/news/awards/list/fellow/faq.htm>
- Termenul limita de înscriere: 1 iulie 2009

La 6 mai 2009 s-a stins din viață **prof. dr. ing. Virgiliu Dan NEGREA**, membru fondator la SIAR și Directorul Secției SIAR Timișoara.

DUMNEZEU SĂ-L ODIHNEASCA!

Conf. dr. ing. DUMITRU NEAGOE
Director Departament Autovehicule Rutiere
Universitatea din Craiova

LA ORDINEA ZILEI: CREȘTEREA SIGURANȚEI ACTIVE ȘI PASIVE A AUTOVEHICULELOR

Începând cu ultima parte a anului 2011 sistemul de control electronic al stabilității (ESC) devine obligatoriu la omologarea noilor modele de autovehicule iar din 2014 pentru toate noile autovehicule, cu doi ani mai târziu decât în SUA.

Parlamentul european a aprobat recent introducerea obligatorie a ESC la autovehiculele noi, care urmează să fie validată final de către Consiliul Uniunii Europene.

Se așteaptă ca ESC, care după centura de siguranță reprezintă cea mai importantă tehnologie de securitate, să ducă la reducerea substanțială a accidentelor prin răsturnarea și coliziunea cu obstacole fixe a vehiculelor, care reprezintă jumătate din totalul accidentelor rutiere.

Și în prezent cca. jumătate din modelele noi produse de marii constructori de automobile din Europa sunt prevăzute cu tehnologia ESC, dar aceasta va deveni obligatorie pentru obținerea celor cinci stele la teste. Punctajul unic Euro NCAP urmează să înglobeze punctele ponderate acordate pentru ocupanții adulți și copii, pentru protecția pietonilor și asistența tehnologică prin ESC obligatoriu, stabilite pe baza performanțelor obținute la teste specifice.

Pe lângă tehnologiile noi de securitate dezvoltate de companiile producătoare de automobile sau de componente auto, siguranța virtuală a fost analizată și în cadrul conferinței de la Amsterdam din luna februarie a programului UE Aprosys (Advanced Protection Systems) care după cinci ani de cercetări comune ale companiilor auto și universităților a ajuns în faza de creare a unui prototip, care înglobează noile tehnologii de securitate, cuprinzând și dezvoltarea unor manechine ce reproduc mai bine caracteristicile corpului omenesc, inclusiv și ale copiilor folosind modelele matematice ale automobilului și ocupanților acestuia precum și dezvoltarea unor noi metodologii de testare pentru impact.



TEZE DE DOCTORAT

■ CONTRIBUȚII LA STUDIUL RAZEI DINAMICE A PNEULUI AUTOMOBILULUI - (Contributions to the Dynamic Radius of Automotive Tyre Study)

Autor Ing. Valentin IONAȘCU

Informații: ionascuvalentin@yahoo.com

Conducător științific: Prof. dr. ing. Ioan FILIP,

Academia Tehnică Militară București

■ CERCETĂRI PRIVIND RECUPERAREA ENERGIEI DE FRNARE ȘI DIN AMORTIZOARE LA UN VEHICUL HIBRID HIDRAULIC - Research regarding brake energy and shock absorber energy recovery in a hydraulic hybrid vehicle

Autor : Ing. Comanica Bogdan DANILA

Informații: danila_comanica@unitbv.ro

Conducător științific: Prof.dr.ing. Gheorghe Alexandru RADU,

Universitatea Transilvania Brașov



LUCRĂRI NOI

■ **ÎNCERCAREA AUTOVEHICULELOR**, autori: Ticușor CIUBOTARU, Gheorghe Aurel Gherman, Valentin Mărgărit VÎNTURIȘ, Lucian Ștefăniță GRIGORE Editura MIRTON Timișoara, anul 2009, ISBN: 978-973-52-0562-1, total 203 pag

■ **STUDIUL STABILITĂȚII ȘI MANIABILITĂȚII AUTOTURISMELOR, CERCETĂRI EXPERIMENTALE**, autori Neagoe, D., Barbu Ghe., Bolcu D., Editura Universitaria, 2008, ISBN 978-606-510-053-4., 275 de pagini

■ **HONDA R&D TECHNICAL REVIEW BOOKS providing technical information and advancing research**, patru reviste editate de compania HONDA, datele aprilie 2007 (cod B-867), octombrie 2007 (cod B-868), aprilie 2008 (cod B-872 și octombrie 2008 (cod B-873), prețul fiecăreia pentru membrii SAE este \$39,96 iar pentru nemembrii SAE \$49,96, comandă online: store.sae.org

IMPORTANT

Numărul 11, iunie 2009, al revistei „**Ingineria Automobilului**”, care se va difuza împreună cu revista „**Auto Test**”. poate fi procurat și de la Secretariatul SIAR din Facultatea de Transporturi Universitatea Politehnica București, camera JC 005, după data de 5 iunie 2009.

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

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



Alegeți destinația! De restul ne ocupăm noi!



Cazare, transport, evenimente (reuniuni, conferințe, congrese, seminarii), team building, training, incentive și altele ...

VACANȚE DE NEUITĂȚĂ

Nisipurile de Aur, Albena, Sunny Beach, Sunny Day, St. Constantin și Elena, Nessebar, Obzor, Balchik, Elenite, Kranevo, Tsarevo, Sf. Vlas

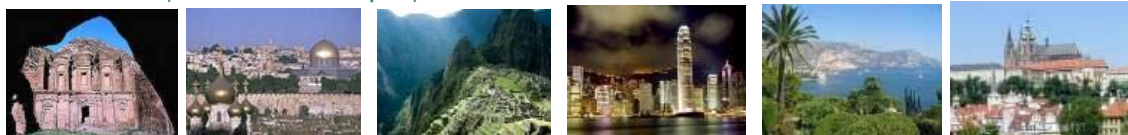


- *EGIPT (Hurghada) – de la
- *FRANTA (Coasta de Azur),
- *GRECIA (Cipru, Corfu, Creta, Halkidiki, Paralia Katerini, Rodos, Skiathos),
- *Portugalia (Algarve),
- *SPANIA (Costa Brava, Costa del Sol, Ibiza, Mallorca, Tenerife),
- *TUNISIA (Monastir, Sousse),
- *TURCIA (Antalya, Bodrum, Kusadasi) și altele ...



DESTINAȚII EUROPENE – AVION / AUTOCAR

- *Anglia+Scotia,
- *Egipt,
- *Franta - Provence+Coasta de Azur,
- *Londra,
- *Scandinavia,
- *Benelux+Franta,
- *Elvetia,
- *Paris,
- *Spania,
- *Berlin,
- *Israel+Iordania,
- *Italia,
- *Portugalia,
- *Tarile Baltice
- *China,
- *Japonia,
- *Praga,
- și altele ...



ALTE CONTINENTE

- *Africa de Sud, *Australia+Noua Zeelanda, *China+Hong Kong, *Elvetia, *Franta - Provence+Coasta de Azur, *India+Nepal, *Israel,
- *New York, Peru+Bolivia+ Argentina+Brazilia, , Thailanda, Turcia și altele ...



Destinații exotice, pachete de weekend, cazare, bilete avion, transferuri, croaziere, tururi de oras și altele

UN.T.R.R Tours - Tour Operator
București, Sector 4, Cod 040157, Str. Ienachita Vacarescu nr. 60
Tel: 021.335.13.00/01, Fax: 021.335.48.87, Mobil 0720.999.222, 0771.438.488
www.u-tours.ro, office@u-tours.ro



PARTENERIAT UNTRR - MOL

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





UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RŪTIERI DIN ROMÂNIA

vă oferă:

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



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



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

NOU

- Managementul tahografelor digitale - www.tachoweb.ro

➤ Asigurări prin UNTRR Asistent Broker

- Parteneriate spre beneficiul membrilor:
 - combustibil cu reducere prin MOL-ROMÂNIA
 - autoturisme cu reducere prin AUTOSIB
 - RO-LA prin Hungarokombi
 - recuperare TVA prin TAXBACK INTERNATIONAL
 - diverse parteneriate

