

*A fost ales un nou
Consiliu Director al UNTRR*

Info

*Buletin informativ
al Uniunii Naționale
a Transportatorilor
Rutieri din România*

*ANUL IV, NR. 11 (45),
DECEMBRIE 2007*

UNTRR

La Mulți Ani 2008!



**ROVINIETA
PRIN UNTRR**

La Mulți Ani 2008!



IARNA E CA VARA!

și Internalizarea costurilor externe

Da! Citiți bine, nu este nici o greșeală! România este neschimbată! Aici, fie că e vară, fie că e iarnă, noi suntem mereu surprinși! Și apoi, câte vă așteptați să se întâmple de vara până iarna, când lumea bună vorbește de zeci de ani pentru orice schimbare mai de esență în societatea noastră! Astă vară ne-a surprins căldura! Oricum a fost ceva relativ nou, având în vedere restricțiile de circulație impuse datorită temperaturilor prea ridicate!

Acum ne surprinde vremea rea! Cu partea asta parcă suntem mai obișnuiți, psihologic vorbind! Ca un făcut, o să ningă fie în contratură cu utilajele de dezapezire, fie sâmbăta sau duminica!

Dacă astă vară am spus „Probabil” acum spun „Cu siguranță” că suntem singura țară de pe planetă poziționată astfel încât să avem cele mai vitrege condiții! În orice variantă și în orice situație! Probabil că oamenii de aici au și ei o mică contribuție!

Cum vara nu putem merge pe drumuri datorită căldurii, iarna nu putem merge pe drumuri pentru că nu mai știm pe unde sunt! Așa ajungem la aceeași concluzie: „Soluția cea mai simplă ar fi să circulăm prin aer! Nici nu ar trebui să ne fie greu, că oricum suntem Aerieni! Condiția de bază pentru a circula prin aer este să fii în aer! Suntem! Acum trebuie să ne și deplasăm!” și așa se rezolvă și disputa dintre calea ferată, cea cu infrastructura îngropată și transporturile rutiere cu infrastructura firav dezvoltată, dar puțin utilizabilă. Cineva din afară îmi spunea, „Sigur că mai aveți mult până să ajungeți din urmă societățile dezvoltate, dar în România există și un avantaj mare: când pornești de pe fundul gropii, mergi doar în sus!”

Nu mai durează mult și drumurile inexistente vor pune în pericol dezvoltarea economică a țării. Atunci, cu cuțitul la os, se vor lua decizii extrem de rapid și se va trece la construirea de autostrăzi, dezvoltarea

rețelei de drumuri naționale. Alți bani, altă distracție, însă cu finalitate. Și pentru că suntem cu toții niște oameni finiți o să avem o notă mare, cea mai mare - de plată, bineînțeles.

Este interesant că deși exponenți ai întregului spectru politic românesc realizează situația în care circulația mărfurilor și persoanelor va fi frânată datorită capacității reduse a drumurilor, situație în care vom ajunge în scurt timp datorită infrastructurii insuficient dezvoltate, nu se dorește alocarea unui procent din banii proveniți de la cei care utilizează infrastructura, sub formă de accize pe combustibil, special pentru menținerea și dezvoltarea rețelei de drumuri naționale, până când poveștile cu autostrăzi vor începe să se transforme în realitate.

Desigur că pentru a da bine în conversație deja se vorbește și pe plaiurile mioritice de internalizarea costurilor externe din domeniul transporturilor rutiere. La prima vedere sună cam prostește. La a doua, dacă vi se va spune că există proiect de act normativ la nivelul UE pe această temă, începeți să aveți dubii din ce parte vine prostia. Pentru un pic de lumină, costurile externe sunt acelea cauzate de transportul rutier și resimțite în principiu mai mult de alții decât de transportul rutier în sine. Exemple de astfel de costuri: costul congestiilor de trafic, al poluării fonice, poluării atmosferice, consecințe pentru schimbarea climatului. Directiva 2006/38/CE a deschis dezbaterile asupra modului în care pot fi internalizate costurile externe, studiul Comisiei Europene asupra aceluiași subiect face recomandări asupra modalităților de definire și măsurare a costurilor externe, precum și de ce și cum costurile externe ar trebui internalizate, în principal bazat pe abordarea „poluatorul plătește” – cel care generează aceste costuri externe trebuie să plătească nota de plată, fără să reușească să fie furnizate elemente



foarte concrete.

În fața acestei abordări, Centrul pentru studierea legislației și economiei, sub coordonarea Prof. Dr. Dieter Schmidtchen, combate studiul CE și propune o nouă abordare: Principiul evitării în baza celui mai mic cost.

Deși „sectorul transporturilor reprezintă aproximativ 7% din PIB-ul european, iar veniturile din transporturi sunt în creștere continuă, întrucât fluxul excesiv al transporturilor a crescut și costă Uniunea Europeană aproximativ 1% din PIB, iar sectorul transporturilor reprezintă aproximativ 5% din ponderea locurilor de muncă, ceea ce înseamnă că peste 10 milioane de persoane ocupă un loc de muncă în sectoarele legate de transporturi”, sub sloganul **„Pentru o Europă în mișcare - Mobilitate durabilă pentru continentul nostru”, UE** „invită statele membre să promoveze alternative durabile pentru transportul pe distanțe scurte și transportul urban, cum ar fi mersul pe jos, mersul cu bicicleta, transportul public și transportul mai multor persoane în același automobil, și să ia măsuri de evaluare a costului emisiilor de CO2”.

Bine ați venit în UE!

La Mulți Ani!

În UE, unde s-a descoperit că mersul pe jos este sănătos, sau oriunde vreți!

La anul poate că ar trebui să vorbim și de internalizarea costurilor externe și în cazul drumurilor: furnizorul de infrastructură să despăgubească transportatorul atunci când din cauze ce țin de drum, transportatorul înregistrează pierderi.

*Radu Dinescu,
Secretar General al UNTRR*

SUMAR

Reintroducerea garanției TIR în UE pentru unele mărfuri considerate ca „sensibile“, dacă sunt transportate sub anumite limitări de greutate	pag. 5
UNTRR intervine autoritățile răspund	pag. 6-8
Cotizații UNTRR - decembrie 2007	pag. 10
Rezoluția BSEC-URTA	pag. 11-12
Hotărârile celei de-a douăsprezecea reuniune a Adunării Generale BSEC-URTA	pag. 13
<ul style="list-style-type: none">Evoluția principalelor valute 17 septembrie - 15 octombrie 2007Prețul motorinei (inclusiv TVA) în Europa și nivelul TVARoviniete prin UNTRR	pag. 14-15
<ul style="list-style-type: none">FUN INFOTRUCK ART	pag. 15
Îndeplinirea condițiilor economice, piatra de temelie în derularea unui regim vamal economic	pag. 16-17
ADUNAREA GENERALĂ A MEMBRILOR UNTRR	pag. 18
Vizită de lucru la RHA - Road Haulage Association Marea Britanie	pag. 20
SUPLIMENT - POLITICA DE TRANSPORT RUTIER	pag. 21-36
Utilizarea Amestecurilor de Biodiesel B20 la Motoarele Cummins	pag. 38-39
SCR sau EGR? Cântărind beneficiile	pag. 40-41
Lucrările Adunării Generale IRU - Geneva, 9 noiembrie 2007	pag. 42-43
Drumurile noastre toate	pag. 43
Statistici	pag. 44
Programul Norvegian de Cooperare și Mecanismul Financiar EEA	pag. 45
Produse specifice transportului comercializate de UNTRR - Decembrie 2007	pag. 46-47
Noutăți legislative	pag. 48
INFO UTILE	pag. 48-49
Echipamente de iarnă	pag. 50-51
INFO SIAR	pag. 52-53
<ul style="list-style-type: none">Viteze mai mari - o soluție miraculoasă?Calendar Decembrie	pag. 54
UNTRR TOURS	pag. 55

Reintroducerea garanției TIR în UE pentru unele mărfuri considerate ca „sensibile“, dacă sunt transportate sub anumite limitări de greutate

Urmare angajamentelor luate de IRU și în scopul alinierii garanției TIR la Anexa 44c (“Mărfuri care implică un risc sporit de fraudă”) a Reglementării de Implementare a Codului Vamal Comunitar, vă informăm prin prezenta că după negocieri importante, Asiguratorii Sistemului TIR ca și Asociațiile UE au acceptat să re-introducă din 1 ianuarie 2008, 00h00 GMT:

în cadrul limitărilor de greutate stipulate în Anexa 44c, acoperirea pentru transporturi sub proceduri TIR pe teritoriul UE a mărfurilor care au fost până acum excluse total de Garanția TIR în UE.

În continuare aveți lista mărfurilor sensibile pentru care este reintrodusă Garanția TIR în UE

sub anumite limitări de greutate. În plus, vă rugăm să rețineți că acoperirea TIR va fi reintrodusă deplin pentru transportul de banane pe teritoriul Uniunii Europene, fără limitare.

Este important de subliniat că produsele Tobacco cu coduri HS 24.02.10, 24.02.20 și 24.03.10, ca și Alcoolul și produsele derivate cu coduri HS 22.07.10 și 22.08 sunt încă excluse de la Garanția TIR în toate Părțile Contractante ale Convenției TIR, incluse în UE.

Aceasta se va raporta corespunzător în certificatul de asigurare care vi se va emite la timp pentru anul 2008. În consecință, trebuie să notificați autoritățile dumneavoastră competente pentru a se lua toate măsurile necesare pentru a amenda,

dacă este necesar, Actul de Angajament al Garanției dumneavoastră, din 1 ianuarie 2008.

Secțiunea 11 a “Manualului TIR al Asociației” și Secțiunea 4 a “Manualului Titularului de Carnete TIR” vor include aceste modificări.

UNECE a primit o scrisoare identică astfel încât poate, de asemenea, informa toate părțile contractante ale Convenției TIR. TAXUD a primit de asemenea această informație.

Lista mărfurilor sensibile pentru care este reintrodusă Garanția TIR în UE de la 01.01.2008, 00h00 GMT, dacă sunt transportate sub anumite limitări de greutate.

Codul HS	Descriere	Garanție TIR furnizată până la:
0202 10 20 30	Carne de animale bovine, congelată	max 3000 kg
0402 10 21 29 91 99	lapte și smântână, concentrate sau conținând adaosuri de zahăr sau alți îndulcitori	max 2500 kg
0405 10 90	unt și alte grăsimi și derivate ulei din lapte	max 3000 kg
1701 11 12 91 99	zahăr de trestie sau sfeclă și zaharoză pură chimic, în formă solidă	max 7000 kg

Este important de subliniat că produsele Tobacco cu coduri HS 24.02.10, 24.02.20 și 24.03.10, ca și alcoolul și produsele derivate cu coduri HS 22.07.10 și 22.08 sunt încă excluse de la Garanția TIR în toate Părțile Contractante ale Convenției TIR, incluse în UE.

UNTRR intervine, autoritățile răspund

PROBLEMATICA PRIVIND

NATIONAL UNION of Road
HAULIERS FROM ROMANIA

UNTRR

UNION NATIONALE des
TRANSPORTEURS ROUTIERS
de LA ROUMANIE

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA
Str. Ionăchiță 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

IRU

Nr.2993/19.11.2007

29 NOV 2007

TRANSPORTURILOR
REGISTRAREA OPERATORILOR

26531

Ministerul Transporturilor

Domnului Ministru Ludovic ORBAN

Stimate Domnule Ministru,

Pentru creșterea transparenței și consistenței procesului de acordare a licențelor pentru operatorii de transport din România, conform practicilor comunitare, vă rugăm să considerați publicarea pe Internet a listei operatorilor români care au aplicat pentru obținerea licenței de transport, într-o structură care să permită vizualizarea aplicațiilor primite și a deciziilor referitoare la fiecare aplicație, ca și retragerile sau modificările acestora.

Pentru sprijinirea solicitării noastre, supunem atenției Dumneavoastră practica Agenției de Servicii Vehicule&Operatori (VOSA) – autoritatea britanică în domeniu, cu care Ministerul Transporturilor din România derulează Proiectul de Twinning RO04/IB/TR-01 și care publică periodic, pe website-ul său, atât solicitările operatorilor de transport, cât și răspunsurile la solicitări: <http://www.vosa.gov.uk/vosacorp/repository/CONT073150.pdf>.

Exprimându-ne încrederea în sprijinul Dumneavoastră, vă rugăm să primiți, stimate Domnule Ministru, expresia înaltei noastre considerațiuni.

Secretar General
Radu DINESCU

U.N.T.R.R.

IRI

IM TA

pr

UNTRR

**UNTRR a intervenit
la MT – Ministerul
Transporturilor și DGITR
– Directorul General,**
solicitând publicarea pe
internet a listei operatorilor
români care au solicitat
obținerea licenței de
transport într-o structură care
să permită vizualizarea
deciziilor.

IVECO

Gamă completă
vehicule comerciale

Oferte speciale
de preț

Leasing în condiții
avantajoase

Cu noi, transportatorii au acoperire totală!



www.cefin.com

Consiliere de specialitate în alegerea și finanțarea vehiculului comercial. Service la nivel european cu unități mobile pentru intervenție și depanare 24h/7. Soluții moderne de eficientizare a transportului rutier. Decontare directă cu societățile de asigurare și contracte avantajoase pentru întreținere. Apelează la oricare serviciu pe care ți-l oferim și vei avea o afacere rentabilă.

European Truck Center member of *Cefin* group
dealer autorizat IVECO SpA

București: 021.202.60.00; 0741.841.000; Arad: 0257.28.12.52; Constanța: 0241.629.800; Deva: 0254.21.31.11

Galați: 0236.49.20.91; Pitești: 0248.21.44.05; Ploiești: 0244.27.66.28; Timișoara: 0256.29.58.95

NATIONAL UNION of Road
HAULIERS FROM ROMANIA



UNION NATIONALE DES
TRANSPORTEURS ROUTIERS
DE LA ROUMANIE

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

IRU

Nr. 2948/19.11.2007

MINISTERUL
TRANSPORTURILOR
REGISTRATURA GENERALĂ

22 NOV 2007

INTRARE NR

26533

MINISTERUL TRANSPORTURILOR

DIRECTIA GENERALA INFRASTRUCTURA SI TRANSPORT RUTIER

În atenția Domnului Sorin Sârbu – Director General DGITR



Stimate Domnule Director General,

Vă transmitem atașat un set de scrisori CMR conform noului model aprobat de Consiliul de Transport Marfă al Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere – IRU, reunit la Geneva în data de 8 noiembrie a.c.

Noul model a fost proiectat pentru a corespunde mai bine practicii dezvoltate de la emiterea primului model IRU, în 1976, fără a exclude însă folosirea modelului vechi, având în vedere că în conformitate cu prevederile Convenției CMR, utilizatorii pot alege modelul de scrisoare CMR pe care doresc să îl utilizeze.

Cu toate acestea, noul model este recomandat pentru utilizare, pentru că răspunde mai bine nevoilor operatorilor de transport.

Cu considerație,

Secretar General
Radu Dișescu



UNTRR a comunicat la ARR și DGITR

noul model de scrisori CMR aprobat de CTM IRU pe 8 noiembrie a.c.



HIGER

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

UNTRR începând din 2007 propune operatorilor interesați o ofertă de autocare turistice și autobuze transport urban din gama Higer, cu un design de ultimă oră, 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>

AUTOCALE



HIGER V7:
27 CĂLĂTORI + ȘOFER + GHID



HIGER V8:
31 CĂLĂTORI + ȘOFER + GHID

HIGER V8.8:
35 CĂLĂTORI + ȘOFER + GHID

HIGER V90:
41 CĂLĂTORI + ȘOFER + GHID



HIGER V92:
49 CĂLĂTORI + ȘOFER + GHID

AUTOBUZE TRANSPORT URBAN



HIGER B92 URBAN
HIGER B8 URBAN
HIGER B90 URBAN

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

Cornel IORDACHE
Mobil: 0724 044 719

E-mail: higer@untrr.ro
Web: higer.untrr.ro

**„PENTRU COMENZI
PRELuate DUPĂ
1 OCTOMBRIE, LIVRAREA
SE POATE FACE NUMAI
CU MOTORIZĂRI EURO IV,
MAI ECONOMICE,
MAI SILENȚIOASE
ȘI CU PUTERI MAI RIDICATE.”**

Stimați Membri,

În conformitate cu Hotărârea Adunării Generale a Membrilor UNTRR din 27.11.2007, pentru Semestrul 2/2007 a fost acceptat ca valabil nivelul cotizației din Semestrul 1/2007, URMÂND CA VALOAREA COTIZAȚIEI STABILITĂ PRIN HOTĂRÂREA ADUNĂRII GENERALE DIN IULIE 2007 (15 LEI/AUTO/LUNĂ) SĂ INTRE ÎN VIGOARE DE LA 01.01.2008

Față de cele de mai sus, vă informăm:

1. Firmele membre ale UNTRR care nu au plătit încă cotizația pe Semestrul

2/2007, vor plăti cotizația conform structurii și valorilor valabile pe semestrul 1/2007

2. Firmele membre ale UNTRR care au plătit cotizația pe Semestrul 2 /2007 - conform HAG UNTRR din iulie 2007 (15 LEI/AUTO/LUNĂ)

În situația în care nu și-au modificat parcul auto declarat la UNTRR - pentru acestea se va reține cotizația aferentă Semestrului 2/2007 la valorile și conform structurii valabile în Semestrul 1/2007, iar sumele în excedent vor constitui avans cotizație pentru Semestrul 1/2008 - conform Hotărârii Adunării Generale a Membrilor UNTRR din 27.11.2007.

În situația în care și-au modificat parcul auto declarat la UNTRR - pentru acestea se va reține cotizația aferentă Semestrului 2/2007 la valorile și conform structurii valabile în Semestrul 1/2007, pentru parcul declarat până în luna (inclusiv) în care a fost depusă o solicitare de modificare parc (diminuare/creștere).

După luna în care a fost modificat parcul, pentru noul parc declarat se percepe tot cotizația la valorile și conform structurii valabile în Semestrul 1/2007, iar sumele în excedent vor constitui avans cotizație pentru Semestrul 1/2008 - conform Hotărârii Adunării Generale a Membrilor UNTRR din 27.11.2007.

COTIZAȚII U.N.T.R.R - decembrie 2007

I. TRANSPORT INTERNAȚIONAL

Semestrul II 2007	NR. AUTOVEHICULE funcție de parc TOTAL INVENTAR	Cotizația lunară in lei- (echivalent în lei) funcție de parc TIR	Cotizația lunară în euro DECEMBRIE 2007 - DECEMBRIE 2008	MEMBRI NOI
RON		RON		RON
234.30	1-2	3.00	10	468.60
281.76	3-5	3.70	12	563.52
468.60	6-10	6.00	20	937.20
654.84	11-20	8.20	28	1,309.68
928.20	21-40	10.50	40	1,856.40
1,378.80	41-80	13.50	60	2,757.60
2,275.20	81-140	18.70	100	4,550.40
3,388.50	Peste 141	24.00	150	6,777.00

II. Cotizația lunară pentru firmele sau organizațiile cu activități adiacente transportului rutier este de 30 RON.

III. TRANSPORT NAȚIONAL

NR. AUTOVEHICULE	Cotizația lunară în RON
1-2	15.00
3-5	18.50
6-10	30.00
11-20	41.00
21-40	52.50
41-80	67.50
81-140	93.50
Peste 141	120.00

Curs EUR - decembrie 2007
3.6050

www.untrr.ro

REZOLUȚIA BSEC-URTA^{*)}

Privind Dificultățile Trecerii Frontierelor la Granița Exterioară a Uniunii Europene

În calitate de organizație internațională a asociațiilor de transport rutier din douăsprezece țări din jurul Mării Negre și din imediata sa apropiere, **BSEC-URTA:**

- Este extrem de preocupată privind dificultățile majore de trecere a frontierelor la granița exterioară a Uniunii Europene (UE), care au crescut mai mult de cinci ori din 2003, în timp ce timpii de așteptare la granița interioară a BSEC au crescut numai cu 5% în aceeași perioadă;
- Deplânge consecința acestor dificultăți, care rezultă în creșterea timpilor de așteptare la granița exterioară a UE (Anexa 1);
- Consideră că acești timpi de așteptare cauzează mari pierderi comerțului și transportului internațional între UE și terțele țări în pofida politicii de vecinătate declarată constructivă a UE;
- Este îngrijorată că timpii de așteptare la frontiera exterioară a UE vor crește și mai mult dacă noile reglementări privind cerințele de securitate și siguranță, care vor intra în vigoare în 2009, nu sunt implementate în parteneriat între sectorul public și cel privat;
- Constată cu îngrijorare sporită numărul mare al prenotificărilor emise de autoritățile vamale privind operațiunile de transport sub acoperirea Carnetelor TIR pe teritoriul UE (Anexa 2).

Pentru a depăși aceste dificultăți, **BSEC-URTA:**

Apelează la Comisia Europeană, Comisia Economică a Națiunilor Unite pentru Europa (CEE-ONU), și guvernele naționale respective, pentru a depune toate eforturile și a conlucra într-un adevărat parteneriat reînnoit cu Uniunea Internațională a Transportului Rutier (IRU) și toate Asociațiile sale naționale pentru a îmbunătăți radical și fără întârziere această situație neviabilă prin:

- Implementarea corespunzătoare a tuturor convențiilor și acordurilor internaționale, în special Acordul GATT și convențiile CEE-ONU, care s-au dovedit de-a lungul timpului a fi cel mai bun instrument de facilitare multilaterală pentru transportul rutier internațional și de asemenea prin implementarea corespunzătoare de asemenea a corpului de legi comunitar;
- Încheierea de noi acorduri bilaterale între UE și terțe țări, dacă este nevoie, privind înlăturarea dificultăților de trecere frontierei în spiritul convențiilor internaționale multilaterale;
- Simplificarea procedurilor de trecere frontierei prin aplicarea metodelor moderne de gestionare a riscului pentru controale selective, introducerea serviciilor de control comun cu statele vecine, aplicarea tehnicilor unei Singure Ferestre (Single

Window), etc. (așa după cum este prevăzut în noua Anexă 8 a Convenției privind Armonizarea din 1982);

(Recomandarea și Liniile directoare privind stabilirea unei Singure Ferestre pentru a îmbunătăți schimbul eficient de informații între comerț și guvern – Recomandarea nr.33 *În contextul acestei Recomandări, o Singură Ferestră este definită ca o facilitate care permite părților implicate în comerț și transport să găzduiască informații și documente standardizate cu un singur punct de intrare pentru a îndeplini toate cerințele reglementare de import, export și legate de tranzit. Dacă informația este electronică, atunci elementele informațiilor individuale ar trebui să fie transmise o singură dată. NT)*

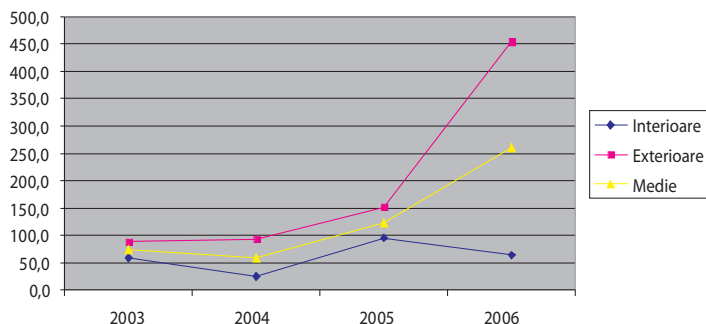
- Introducerea imediată a măsurilor juridice și administrative corespunzătoare însoțitoare care au drept scop facilitarea aplicării Codului Vamal Comun al UE, eliminându-se în felul acesta numărul imens care rezultă de notificări, care constituie o povară enormă și inutilă pentru autoritățile vamale naționale ale UE și sectorul privat și periclitează durabilitatea sistemului TIR;
- Adaptarea cât mai curând posibil a cerințelor reglementărilor UE privind utilizarea aplicațiilor web dezvoltate de IRU, prin introducerea unui standard tehnic UE pentru declarațiile electronice și prin sprijinul activ

al utilizării unor astfel de aplicații web;

- Aplicarea tehnicilor de management al riscului, dezvoltate pe plan internațional, mai degrabă decât utilizarea sistematică a escortelor aplicate transporturilor TIR în special pe teritoriul Belarus, Federației Ruse și Ucrainei în cazul în care taxele și îndatoririle vamale depășesc 50.000 \$ SUA;
- Lărgirea capacităților fizice de trecerea frontierei prin benzi de trafic suplimentare și alte facilități privind serviciile, în special zone de parcare civilizate, etc.

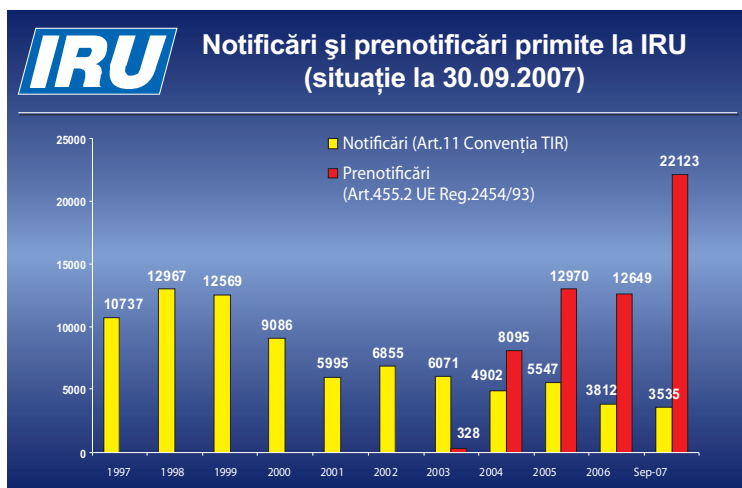
ANEXA 1

Comparația Timpilor de Așteptare la Frontierele Exterioare și Interioare ale BSEC



ANEXA 2

BSEC-URTA solicită Uniunii Internaționale a Transportului Rutier (IRU), pe de o parte, să întreprindă tot ce-i stă în putință împreună cu organizațiile internaționale direct implicate privind dificultățile de trecere a frontierei, cum ar fi CEE-ONU și UE, și pe de altă parte, cu Asociațiile sale naționale, împreună cu Guvernele Naționale, să implementeze măsurile sus-menționate, cât de curând posibil, pentru a restabili libera circulație a mărfurilor așa după cum este prevăzut în acordurile internaționale, inclusiv corpul de legi UE și GATT.



Stimați Membri,

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

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

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

HOTĂRĂRILE¹⁾

Celei de-a douăsprezecea reuniune a Adunării Generale BSEC-URTA

Grand Hotel, Sofia – BULGARIA
Vineri, 2 noiembrie 2007, ora 10.00

La cea de-a douăsprezecea reuniune, care a avut loc la Sofia, pe 2 noiembrie a.c., Adunarea Generală BSEC-URTA:

1. A adoptat Ordinea de zi (DOC/GA12/AG/07) și Programul de Lucru (DOC/GA12/OB/07) și a aprobat Procesul verbal al celei de-a Unsprezecea Reuniuni (MIN/GA11/07).
2. A mulțumit Asociației gazdă, AEBTRI, pentru aranjarea celor două prezentări cuprinzătoare privind sistemul de transport rutier din Bulgaria și activitățile pline de succes ale întreprinderilor bulgărești.
3. A adoptat raportul Președintelui de la ultima reuniune a Consiliului de conducere BSEC-URTA de la Sofia din 1 noiembrie 2007, prin care Consiliul a urmărit progresul înregistrat privind obiectivele cheie ale BSEC-URTA în anul 2007: asigurarea lansării cu succes a Comitetului de Inițiativă BSEC-URTA privind facilitarea transportului rutier de mărfuri; dezvoltarea în continuare a cooperării cu organizațiile non-guvernamentale BSEC care au legătură cu transportul; posibila înființare a unei întreprinderi comerciale BSEC-URTA, și a aprobat proiectul de buget pe 2008 al BSEC-URTA pentru a fi supus aprobării Adunării Generale.
4. A studiat Raportul de perspectivă regional BSEC-URTA actualizat (DOC/GA12/OUTLOOK/O7) și a constatat cu satisfacție că volumul comerțului exterior al țărilor BSEC crește mult mai rapid decât media mondială și de asemenea există o creștere continuă a volumului comerțului exterior între statele membre BSEC. A dispus Secretariatului Internațional BSEC-URTA să încerce să obțină și alte observații din partea asociațiilor membre respective privind această situație și să continue să publice cu regularitate versiuni actualizate ale acestor statistici.
5. Profund îngrijorată de deteriorarea situației privind trecerea frontierelor dintre BSEC-UE, Adunarea Generală a adoptat Rezoluția BSEC-URTA privind Dificultățile la Frontiera Exterioară a UE (RES/GA12/BWT/07).
6. A reținut cu apreciere Raportul de activitate al BSEC-URTA (DOC/GA12/BWT/07),
7. A reținut concluziile științifice ale Caravanei la ringul Mării Negre care a fost organizată de Secretariatul Internațional și Asociațiile membre în parteneriat cu IRU. S-a subliniat că aceste concluzii furnizează o altă dovadă a costului invizibil ridicat al barierelor nefizice, și anume timpii de așteptare la frontiere, cheltuielile cu viza și autorizațiile de transport, pe întreaga economie BSEC. De aceea, a fost salutată inițiativa de a face din nou publice aceste concluzii în timpul Conferinței de Presă, astăzi, cu participarea Ministrului Transporturilor din Bulgaria, Consiliul de Conducere BSEC-URTA și Asociațiile membre, precum și Secretarii Generali ai BSEC și IRU. Mai mult, s-a solicitat ca fiecare Asociație membră să depună toate eforturile pentru a face publice și să utilizeze drept argumente aceste concluzii științifice în activitățile lor la nivel național.
8. A adoptat Bugetul BSEC-URTA pentru 2008 (DOC/GA12/BUDG/07).
9. A amendat Statutul BSEC-URTA pentru a crea un satut Membrilor de Onoare conform documentului (STATUTES/GA12/07/Amendments).
10. A ales drept Vicepreședinti pe Dnii Dimitrios Dotzios (OFAE) și Gia Tsipuria (GIRCA) pentru 2008.
11. A salutat și acceptat amabila invitație a Companiei de Asigurări Ingosstrakh de a găzdui viitoarea reuniune a Adunării Generale BSEC-URTA la Moscova, în primăvara anului 2008, a cărei dată exactă va fi anunțată de Secretariatul Internațional BSEC-URTA ulterior, după consultarea Companiei de Asigurări Ingosstrakh.
12. A adoptat Calendarul pentru 2008 al BSEC-URTA (DOC/GA12/CAL/07).

1) Adoptate în unanimitate dacă nu este stipulat altfel

PREȘEDINTE BSEC-URTA,
Vladimir FLOREA

Evoluția principalelor valute 17 septembrie 2007 - 15 octombrie 2007

DATA	EUR	USD	CHF	EUR/ USD	EUR/ CHF
16 oct.2007	3.3561	2.3690	2.0016	1.4167	1.6767
17 oct.2007	3.3484	2.3616	1.9987	1.4179	1.6753
18 oct.2007	3.3451	2.3470	2.0004	1.4253	1.6722
19 oct.2007	3.3618	2.3540	2.0106	1.4281	1.6720
22 oct.2007	3.3995	2.3804	2.0422	1.4281	1.6646
23 oct.2007	3.3733	2.3761	2.0218	1.4197	1.6685
24 oct.2007	3.3711	2.3684	2.0178	1.4234	1.6707
25 oct.2007	3.3463	2.3430	2.0049	1.4282	1.6691
26 oct.2007	3.3508	2.3329	2.0032	1.4363	1.6727
29 oct.2007	3.3402	2.3181	1.9924	1.4409	1.6765
30 oct.2007	3.3433	2.3233	1.9920	1.4390	1.6784
31 oct.2007	3.3360	2.3094	1.9896	1.4445	1.6767
1 nov.2007	3.3157	2.2975	1.9777	1.4432	1.6765
2 nov.2007	3.3408	2.3078	1.9998	1.4476	1.6706
5 nov.2007	3.3458	2.3149	2.0043	1.4453	1.6693
6 nov.2007	3.3671	2.3187	2.0222	1.4521	1.6651
7 nov.2007	3.3969	2.3149	2.0448	1.4674	1.6612
8 nov.2007	3.4099	2.3229	2.0547	1.4679	1.6596
9 nov.2007	3.4112	2.3215	2.0670	1.4694	1.6503
12 nov.2007	3.4414	2.3617	2.3623	1.4572	1.4568
13 nov.2007	3.4451	2.0950	2.0970	1.6444	1.6429
14 nov.2007	3.4477	2.3440	2.0938	1.4709	1.6466
15 nov.2007	3.4615	2.3683	2.1066	1.4616	1.6432

NOTĂ:

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

ROVINIETE prin UNTRR!

UNTRR, respectând legislația în vigoare (Ordonanța 15/2002, precum și modificările introduse conform Legii nr. 101/2007), vinde roviniete atât utilizatorilor români, cât și străini cu valabilitate de:

- 7 zile
- 30 zile
- 6 luni
- 12 luni.

Pentru rovinieta cu valabilitate de 3 luni nu este încă stabilit un tarif de utilizare.

Tot prin același act normativ a fost eliminată posibilitatea achitării tarifului de utilizare în rate trimestriale. În consecință, începând cu data intrării în vigoare a Legii 101/2007, nu se vor mai încheia contracte cu utilizatorii pentru plata în rate trimestriale a tarifului de utilizare. Având în vedere abrogarea art. 4 din OG 15/2002 privind introducerea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale, cu modificările și completările ulterioare, coroborat cu art. 1 și art. 6 din contractele încheiate cu utilizatorii, acestea se reziliază de drept la data scadentă pentru achitarea următoarei rate, dată de la care își încetează valabilitatea rovinieta eliberată la încheierea contractului.

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

Pretul motorinei (inclusiv TVA) în Europa și nivelul TVA

Țara	Devize	Pret/litru	Cota TVA	TVA recuperabilă
Andora	Euro	0,945	-	-
Austria	Euro	1,185	20%	DA
Belarus	Euro	0,54	-	-
Belgia	Euro	1,249	21%	DA
Bosnia și Herțegovina	BAM	2,04	-	-
Bulgaria	BGN	2,10	20%	-
Cehia	CZK	30,60	19%	-
Cipru	-	-	15%	-
Croatia	HRK	8,00	22%	-
Danemarca	DKK	9,85	25%	-
Estonia	EEK	12,80	18%	-
Elvetia	CHF	1,93	7,6%	-
Finlanda	Euro	1,140	22%	-
Franța	Euro	1,208	19,6%	DA
Germania	Euro	1,332	19%	-
Grecia	Euro	1,079	19%	-
Irlanda	Euro	1,173	21%	-
Italia	Euro	1,325	20%	DA
Letonia	LVL	0,625	18%	-
Lituania	LTL	3,39	18%	-
Luxemburg	Euro	0,971	15%	DA
Macedonia	MKD	57,50	18%	-
Malta	-	-	18%	-
Marea Britanie	GBP	1,049	17,5%	DA
Norvegia	NOK	11,00	25%	-
Olanda	Euro	1,228	19%	DA
Polonia	PLN	3,85	22%	-
Portugalia	Euro	1,114	21%	-
Republica Muntenegru	Euro	0,950	-	-
Republica Serbia	RSD	78	-	-
Romania	RON	3,43	19%	-
Rusia	RUB	17,95	20%	-
Slovacia	SKK	40,06	19%	-
Slovenia	SIT	1,031	20%	-
Spania	Euro	1,039	16%	-
SUA	USD	0,910	-	-
Suedia	SEK	12,29	25%	-
Turcia	-	-	18%	-
Ucraina	UAH	5,00	-	-
Ungaria	HUF	270	20%	-

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

Program de lucru: Luni-Vineri 8-17

1. București*

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

2. Arad*

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

3. Pitești* (Argeș)

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

4. Borsș* (Bihor)

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

5. Cluj-Napoca* (Cluj)

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

6. Târgu Mureș* (Mureș)

Bucur Rodica
Str. Călărașilor nr. 61; C.P. 540320
Tel.: 0720-999.244, 0265-217.899
mures@untrr.ro

7. Sibiu*

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

8. Satu Mare*

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

9. Suceava*

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

10. Deva (Hunedoara)

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

11. Iași

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

12. Timișoara

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

FUN INFO



Truck Art



Îndeplinirea condițiilor economice, piatra de temelie în derularea unui regim vamal economic

Codul vamal comunitar (Reg. CEE nr. 2913/1992) condiționează utilizarea unui regim vamal economic de obținere a unei autorizații din partea autorității vamale. Reglementând aceste dispoziții, Regulamentul vamal comunitar (Reg. CEE nr. 2.454/1993) precizează că o autorizație pentru un regim vamal economic nu va fi acordată fără ca autoritatea vamală să verifice îndeplinirea condițiilor economice. Deoarece verificarea îndeplinirii acestor condiții era aproape imposibil de realizat la nivelul structurii vamale competente în eliberarea autorizațiilor, ANAF a emis Ord. 7.789/2007 (publicat în Monitorul Oficial nr. 623 din 10 septembrie 2007) care stabilește în mod concret procedura de autorizare.

Reglementarea la care facem referire se aplică doar regimurilor vamale economice, și anume: antrepozitare vamală, perfecționare activă, transformare sub control vamal, admitere temporară și perfecționare pasivă.

Procedura normală de autorizare

Autorizarea în procedură normală se face în scris, folosind modelul și normele de completare prevăzute în anexa nr. 67 din Regulamentul vamal comunitar. Cererea astfel completată se

depune la Direcția Regională pentru Accize și Operațiuni Vamale. Pentru acele situații în care mărfurile sunt utilizate în raza de competență a mai multor DRAOV, cererea se depune la acea unitate în raza căreia operatorul economic își are organizată evidența contabilă.

Nu uitați!

Dacă cererea vizează plasarea uneia sau mai multor mărfuri ori a unei părți din aceste mărfuri, în mod succesiv, în mai multe regimuri vamale, se completează o singură cerere, dându-se cerere integrată, utilizând și formularele suplimentare. De exemplu, materii prime plasate într-un regim de antrepozitare care vor fi utilizate ulterior în operațiuni de perfecționare, urmând ca produsele finite să fie din nou plasate în regim de antrepozitare înainte de export.

În exemplul anterior se depune o singură cerere de autorizare, care cuprinde formularul comun și formularul suplimentar aferent regimului de antrepozitare. Dacă pentru regimul de perfecționare nu sunt solicitate modalități speciale de utilizare (ex. utilizarea demărfuri echivalente), nu este necesară depunerea formularului suplimentar pentru acest regim.

Când sunteți obligați să vă autorizați în procedură normală:

- pentru autorizarea regimului de antrepozitare vamal;
- în cazul regimului de perfecționare activă sau de transformare sub control vamal este necesară verificarea condițiilor economice sau sunt utilizate mărfuri echivalente (laPAS);
- pentru regimul de perfecționare pasivă (cu excepția celor referitoare la reparații sau a celor privind mărfuri fără caracter comercial);
- emiterea unei autorizații unice pentru regimul de antrepozitare vamal, perfecționare activă, perfecționare pasivă sau transformare sub control vamal.

Procedura simplificată de autorizare

Autorizarea în procedură simplificată se face prin:

- declarația vamală făcută în scris sau prin procedee informatice, cu respectarea procedurii normale de vămuire a mărfurilor;
- în baza unui carnet ATA sau CPD;
- declarația verbală sau declararea prin altă acțiune (în condițiile de la art. 225-234 din Reg. 2454/1993)

Atenție

Nu puteți beneficia de autorizarea în procedură simplificată dacă pentru vămuirea mărfurilor utilizați o altfel de procedură. Per a contrario, înseamnă că efectuând formalitățile vamale la domiciliu, să vă autorizați implicit, fără un acord din partea vămii.

Biroul vamal poate solicita în cazul autorizării în procedură simplificată prezentarea de către titularul operațiunii de vămuire a unui document care să conțină date care în mod normal s-ar fi aflat într-o cerere normală de autorizare.

Cererea de autorizare unică

Dacă sunteți parte componentă a unei societăți multinaționale, puteți obține o autorizație unică care implică autorități vamale din mai multe state membre, prin depunerea unei cereri conforme cu modelul din anexa 67 la Regulamentul vamal comunitar.

Important

Cererea se depune la autoritatea vamală în a cărei rază de competență se desfășoară operațiuni de transformare, depozitare, utilizare sau perfecționare, ori unde are loc plasarea, respectiv încheierea regimului.

Emiterea unei autorizații unice pre-supune derularea unei proceduri de consultare între statele membre implicate.

Cererea de autorizare cu efect retroactiv

Acordarea unei autorizații cu efect retroactiv trebuie privită ca o facilitare acordată operatorilor economici. Astfel, dacă pentru introducerea mărfurilor în țară, în vederea prelucrării pentru produsele finite, nu aveți un cumpărător intern, puteți solicita autorității vamale eliberarea unei autorizații retroactive, dacă pentru mărfurile respective găsiți un partener extern.

Avantaje!

Obținând o autorizație cu efect retroactiv, practic puteți beneficia de avantajele regimurilor suspensive, și anume recuperarea drepturilor vamale de import achitate inițial (ceea ce nu se întâmplă, dacă ați efectuat un export obișnuit după prelucrare).

Cererea de autorizare cu efect retroactiv se poate obține numai în procedură normală, cu excepția regimului de antrepozit vamal, care nu poate face obiectul unei autorizații retroactive.

Nu uitați

Autorizația cu efect retroactiv intră în vigoare la una dintre următoarele date:

- data depunerii cererii;
- data expirării autorizației anterioare, dacă se referă la o cerere de înnoire a autorizației pentru operațiuni și mărfuri de aceeași natură;
- o dată anterioară, suficientă pentru acoperirea operațiunilor efectuate anterior, dăruie să nu depășească un an de la data depunerii cererii. În acest sens, nu uitați să precizați în cerere data de la care doriți ca autorizația să intre în vigoare

Pentru regimul de antrepozit vamal puteți utiliza autorizația provizorie când, din motive economice justificate, acceptate de autoritatea vamală, activitatea de depozitare are caracter urgent și nu puteți aștepta emiterea unei autorizații propriu-zise.

Verificarea condițiilor economice

În vederea obținerii unei autorizații pentru regimurile vamale economice aveți obligația ca în cerere, la rubrica 10, să precizați motivele economice pentru care doriți utilizarea regimului.

1. Pentru regimul de perfecționare activă,

- condițiile economice se consideră îndeplinite dacă:
- se referă la mărfuri fără caracter comercial;
 - obținerea mărfurilor se realizează în cadrul unui contract de prelucrare (orice perfecționare de mărfuri importate direct sau indirect, puse la dispoziția titularului, realizată conform indicațiilor și în contul unui comitet stabilit într-o țară terță, în general, cuplata doar a cheltuielilor de perfecționare);
 - realizarea de operațiuni de reparare, inclusiv recondiționare

sau repunere în funcțiune sau manipulări uzuale;

- transformarea grăului dur, pentru producerea pastelor făinoase;
- valoarea mărfurilor importate nu depășește 500.000 euro sau 150.000 euro pentru mărfurile sensibile. Dacă este depășit acest plafon, autorizarea regimului nu este posibilă decât în regim normal.

2. Pentru regimul de

perfecționare pasivă, aprobarea autorizației este condiționată de faptul că aceasta, în afara Comunității, să nu afecteze grav interesele operatorilor comunitari.

3. Pentru transformarea sub control vamal

aveți obligația să înscrieți în rubrica 10 din cerere informații care probează că recurgerea la acest regim vamal creează sau susține o activitate de transformare în Comunitate.

4. Antrepozitul vamal

este condiționată de dovada existenței unor necesități economice de depozitare efectivă.

5. Admiterea temporară cu exonerare totală

se autorizează dacă intrarea mărfurilor pe teritoriul comunitar în alte situații decât cele prevăzute în Regulamentul vamal comunitar nu au incidență în plan economic.

Cine certifică îndeplinirea condițiilor economice

Verificarea prealabilă a condițiilor economice este în sarcina autorităților vamale, care se vor consulta cu:

- Ministerul Agriculturii și Dezvoltării Rurale, pentru produsele de la cap. 1-24 din Tariful vamal;
- Ministerul Economiei și Finanțelor – Departamentul economic, pentru mărfuri industriale.

Sursa: Revista Export-Import, nr. 9/2007

**Avem plăcerea să vă informăm că,
în urma Adunării Generale
a Membrilor UNTRR din data
de 27 noiembrie a.c., a fost ales
un nou Consiliu Director
având următoarea componență:**

Președinte: *Mircea Liviu DĂRĂBANȚ* –

Președinte al Consiliului de Administrație
SC Alin Trans Impex SA - Brad

Vicepreședinți:

- *Constantin ISAC* – Președinte, Director general
SC Transchim SA – București
- *Ion LIXANDRU* – Administrator și asociat
SC ITIA Sped SRL - București
- *Romeo MEDAN* – Director general
SC Nina SRL - Sibiu

Membri:

- *Florian MIHUȚ* – Președinte, Director general
SC Frigoexpres SA - Oradea
- *Dorin LUNGU* – Director executiv
SC PL Noris SRL - Lipova
- *Sanda Gabriela NEMEȘ* – Director executiv
SC Tatcos SRL – Vaslui

Prea bună
să o ții doar pentru tine!

SUPER OFERTA **RCA**

Plata în rate

Tractare gratuită*

■ chiar și în caz de defecțiune tehnică

*pentru polițele încheiate până la 31.12.2007

Oferta se adresează persoanelor fizice.

INFOLINE: 021 233 3474

București, Str. Nicolae Caramfil nr.61B
Sector1, cod 014142

ASITRANS
asigurări



EUROINS
MEMBER OF EUROHOLD

Vizită de lucru la RHA - Road Haulage Association Marea Britanie

În perioada 30 octombrie – 1 noiembrie a.c., Domnul Secretar General, Radu Dinescu, a efectuat o vizită, la invitația Domnului Peter Cullum, Responsabil cu Afacerile Internaționale, la Asociația transportatorilor rutieri din Marea Britanie, RHA.

Această vizită la sediul din Weybridge, Surrey, a constituit o ocazie deosebită pentru a cunoaște mai bine activitățile desfășurate de asociația britanică, precum și modul de organizare a Centrului de Instruire de la Peterborough.

La întâlnirea cu Domnul Roger King, Directorul Executiv al RHA, au fost împărtășite opinii și experiențe privind activitatea celor două asociații, și totodată au puse bazele unei colaborări



bilaterale viitoare. Experiența asociației britanice, poate să aducă câteva produse și

servicii de interes pentru operatorii de transport membri ai UNTRR.



POLITICA DE TRANSPORT RUTIER



Drumuri deschise în Europa



- 1 Cuvânt înainte
- 2 Context
Transportul rutier — Un element crucial
Revizuirea nevoilor
Un mediu echitabil
- 4 Piețe deschise, autostrăzi deschise
În căutarea unor operatori responsabili
Atestatul de conducător auto
- 6 În numele siguranței
Noi reguli pentru permisele de conducere
Îmbunătățirea standardului de pregătire
Pentru camioane mai sigure
Transportul mărfurilor periculoase
Nu uitați centura!
- 10 Tarifare echitabilă în toată Uniunea Europeană
Fiscalitatea privind vehiculele și taxele pe combustibili
Tarife și taxe pentru utilizarea infrastructurilor
- 11 Tranzit internațional
Facilitarea trecerii Alpilor
Dialog cu Rusia
Interbus — Facilitarea transportului de călători



Direcția Generală Energie și Transporturi a Comisiei Europene pregătește și implementează politicile europene în aceste două domenii strâns legate. Revizuirea Cărții albe, apărute în 2001, la jumătatea perioadei avute în vedere de aceasta, revizuire intitulată «Pentru o Europă în mișcare — Mobilitate durabilă pentru continentul nostru» prezintă un program de lucru care vizează îmbunătățirea semnificativă a calității și a eficienței transporturilor în Europa, până în 2010. Îmbunătățirea serviciilor de transport rutier în Europa este o condiție fundamentală pentru buna funcționare a economiei europene și reprezintă o contribuție vitală la ameliorarea sănătății și calității vieții tuturor europenilor.

Publicat de: Comisia Europeană, DG Energie și Transporturi, B-1049 Bruxelles
http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/index_fr.html

Luxembourg:Oficiul pentru Publicații Oficiale al Comunităților Europene, 2006.
© Comunitățile Europene, 2006

Reproducere autorizată cu menționarea sursei. Text finalizat pe 15 noiembrie 2006.

Fotografiile reproduse cu amabila permisiune a: DaimlerChrysler AG, Comunitățile Europene 2006, Hugh Jenkins, MAN Group, Renault Trucks, Scania CV AB, Seimans, Volvo

CUVÂNT ÎNAINTE

Din punct de vedere istoric, transportul de persoane și de mărfuri a făcut întotdeauna parte integrantă din viața noastră cotidiană, a fost un motor al dezvoltării economice și a contribuit în mod considerabil la bunăstarea noastră. De aceea nu este deloc surprinzător faptul că politica în domeniul transporturilor a fost una dintre primele politici la nivel comunitar care a fost integrată în Tratatul de la Roma din 1957, actul fondator al Uniunii Europene (UE) de astăzi. De la realizarea pieței interne în 1992, transportul rutier în Europa a cunoscut schimbări importante: regimurile de concesionare naționale, foarte rigide, au fost abolite, piața transporturilor în cadrul UE a fost deschisă liberei concurențe și chiar prestarea de servicii temporare de către transportatori în afara țării lor de origine a devenit posibilă.

Regulamentele existente în domeniul transportului rutier, ca și legislația europeană în general, au scopul de a oferi un cadru de reglementare unic și armonizat, în loc de douăzeci și cinci de sisteme diferite și potențial contradictorii. Piețele de transport rutier de mărfuri și de persoane sunt deschise acum: orice întreprindere cu sediul în UE și care îndeplinește cerințele profesionale din Uniunea Europeană se poate stabili în oricare alt Stat Membru. De asemenea, a fost creată o «licență comunitară» unică și documentele de însoțire au fost armonizate pentru a asigura faptul că practicile administrative frontaliere și naționale nu constituie o barieră în calea prosperității crescânde generate de sectorul de transport rutier. Exemplul clasic al creării unei piețe unice europene este cel care a încurajat concurența și a permis astfel ascensiunea sectorului cel mai dinamic și cel mai eficient al economiei.



Această broșură conține informații privind cadrul de reglementare al UE în sectorul de transport rutier. Fiecare secțiune subliniază nu numai ce s-a făcut, ci și ceea ce rămâne de făcut. În ciuda beneficiilor înregistrate de acest sector datorită integrării europene, mai este de lucru pentru a asigura un cadru juridic clar, ușor de aplicat și fără constrângeri administrative inutile, pentru ca transportul rutier să continue să fie un motor al creșterii economice în Europa.

Jacques Barrot
Vice-președinte al Comisiei Europene

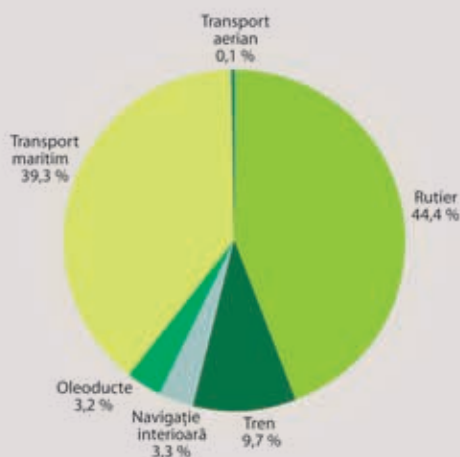
TRANSPORTUL RUTIER — UN ELEMENT CRUCIAL

Transportul rutier ocupă un loc fundamental în ceea ce privește sănătatea și creșterea continuă a economiei europene. Europeanii contează pe faptul ca mărfurile să poată fi livrate din poartă în poartă, rapid și la termen, în cele patru colțuri ale continentului. Transportul rutier reprezintă adesea singurul răspuns atunci când se cere un nivel ridicat de mobilitate și de flexibilitate, o situație care va rămâne neschimbată în ciuda investițiilor din ce în ce mai mari în alte moduri de transport. Transportul de mărfuri între Statele Membre ar trebui să crească cu 50% între 2000 și 2020. Transportul rutier, care reprezintă deja 73% din transporturile terestre de mărfuri, își va lua fără îndoială partea leului din această expansiune.

Contribuția sectorului de transport rutier la economia europeană este deja extrem de mare: sectorul furnizează aproximativ 4,5 milioane de locuri de

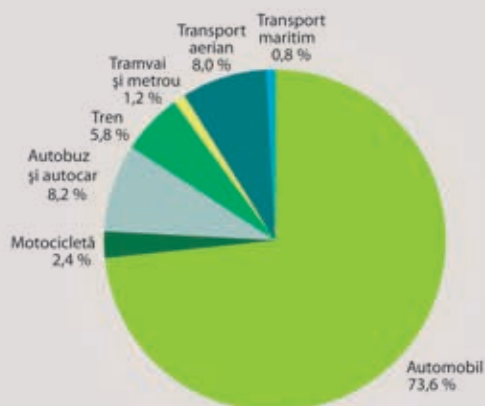
muncă și generează o cifră de afaceri care reprezintă aproximativ 1,6% din produsul intern brut al UE. Fără un sistem de transport rutier eficient și dinamic, celelalte moduri de transport nu pot funcționa corect, având în vedere că majoritatea transporturilor de mărfuri și de persoane încep și se sfârșesc cu un parcurs rutier. Transportul rutier joacă deci un rol crucial în dezvoltarea rețelelor europene integrate de transport și a soluțiilor de transport intermodal. Obiectivul Uniunii Europene este de a asigura cele mai bune condiții posibile pentru o piață deschisă a serviciilor de transport rutier profesionale, înțelegând prin acestea transporturile cu camioane și cu autocare, cu scopul de a asigura mobilitatea bunurilor și a persoanelor și de a promova crearea de locuri de muncă și creșterea economică. Provocarea constă în realizarea tuturor acestor obiective contribuind la o mai mare eficiență, o mai mare siguranță și o rentabilitate sporită a acestui sector.

Repartiția între modurile de transport de mărfuri (UE-25) (cifre din 2005, exprimate în tone — kilometri)



Sursă: Eurostat, Conferința Europeană a Miniștrilor Transporturilor (CEMT) și statistici naționale.

Repartiția între modurile de transport de persoane (UE-25) (cifre din 2004, exprimate în persoane — kilometri)



Sursă: Eurostat, CEMT, UIQ Comisia Europeană și statistici naționale.

Revizuirea nevoilor

Revizuirea, la jumătatea perioadei avute în vedere, a Cărții Albe, publicată în 2001 de către Comisia Europeană, intitulată «Pentru o Europă în mișcare — Mobilitate durabilă pentru continentul nostru»⁽¹⁾, stabilește măsurile care trebuie aplicate în scopul de a oferi europenilor sisteme de transport eficiente care asigură libera circulație a persoanelor și a bunurilor pentru a garanta coeziunea socială și economică. Vor fi necesare noi dezvoltări ale pieței interne în domeniul serviciilor de transport rutier de mărfuri. Comisia elaborează în acest scop strategii de acces la piață care să fie simple, clare și ușor de aplicat. UE se angajează de asemenea să diminueze congestionarea rețelelor rutiere în anii următori, în special pe rețelele transeuropene, în scopul îmbunătățirii circulației persoanelor și bunurilor.

Această revizuire subliniază de asemenea necesitatea de a proteja utilizatorii transporturilor și de a îmbunătăți siguranța acestora ca și condițiile de muncă ale tuturor conducătorilor auto profesioniști europeni. Comisia dorește de asemenea să promoveze inovația pentru a garanta competitivitatea durabilă a tuturor modurilor de transport, ceea ce implică utilizarea tehnologiilor care vizează creșterea eficienței imensului parc european de camioane și de autovehicule grele. Cifrele arată că, chiar în sectorul foarte flexibil al transportului rutier, 25% din curse se fac încă în vid.



Un mediu echitabil

În domeniul transportului rutier, piața internă a Uniunii Europene a cunoscut, ca și celelalte aspecte ale vieții europene, schimbări importante în cursul ultimilor ani. Statele Membre beneficiază din plin de cea mai mare piață liberă din lume și transporturile rutiere contribuie la promovarea coeziunii economice a UE. Uniunea Europeană se angajează să dezvolte standarde sociale comune de înalt nivel în domeniul transportului rutier care să includă noi reguli pentru timpul de muncă al conducătorilor auto, orele de conducere și perioadele de odihnă, ca și controale mai frecvente ale vehiculelor (a se vedea paginile 6-7 pentru mai multe detalii). Această nouă legislație, adoptată în 2006, ar trebui să prevină orice concurență neloială în industria transporturilor rutiere și să întărească standardele de siguranță peste tot în Europa.



Creșterea transporturilor rutiere de mărfuri (UE-25)
(miliarde de tone — kilometri)



⁽¹⁾ «Pentru o Europă în mișcare — Mobilitate durabilă pentru continentul nostru», COM (2006) 314, adoptată la 22 iunie 2006.

PIEȚE DESCHISE, AUTOSTRĂZI DESCHISE

Comisia s-a angajat să asigure condițiile necesare pentru o piață a transportului rutier deschisă cu scopul de a susține piața internă a UE pentru toate bunurile și serviciile.

Deoarece UE se concentrează din ce în ce mai mult pe domeniul economic și crearea de locuri de muncă, conform strategiei de la Lisabona, trebuie ca și transportul rutier să acționeze din ce în ce mai mult mecanismele creșterii.

Asigurarea unei piețe care funcționează eficient și în mod nediscriminatoriu necesită desigur un efort foarte mare din partea UE și a Statelor membre în ceea ce privește armonizarea regullor și a reglementărilor într-un mare număr de domenii referitoare la transportul rutier, în special asigurând condițiile ca operatorii de transport rutier să poată beneficia de un acces loial și echitabil la cea mai mare piață unică din lume.

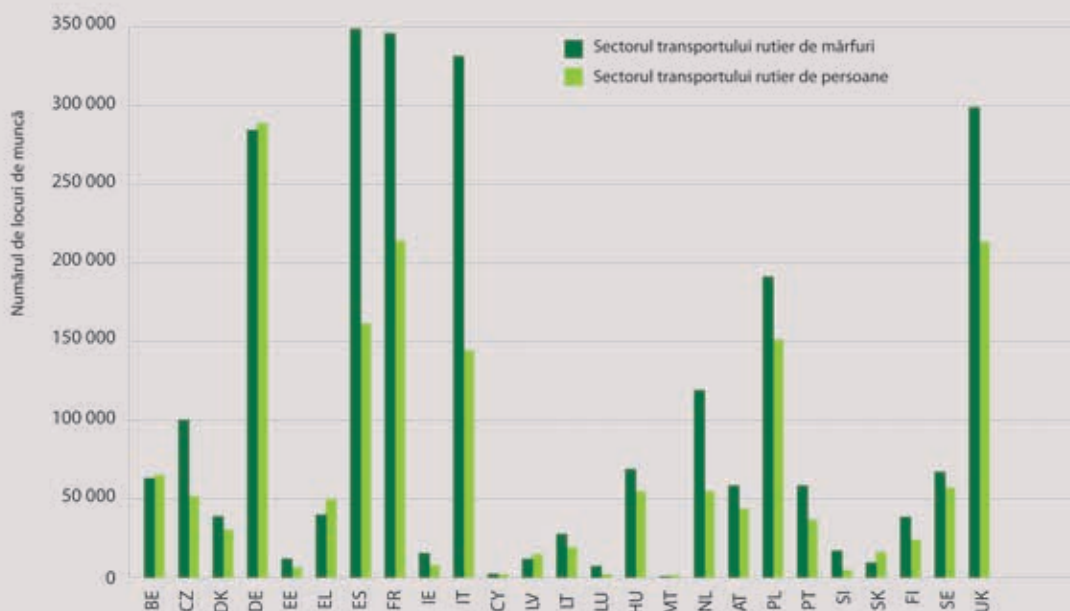
În căutarea unor operatori responsabili

Uniunea Europeană a liberalizat piața transporturilor de mărfuri și de persoane, în 1998. În realitate, aceasta înseamnă că operatorii de transport de mărfuri și de persoane având sediul în Uniunea Europeană pot furniza servicii de transport între toate Statele Membre, cu condiția ca ei să fie recunoscuți ca operator și să dețină o licență comunitară.

Pentru a fi recunoscut ca operator de bună-credință (bona fide), operatorii trebuie să îndeplinească trei criterii:

- onorabilitate — operatorii profesioniști trebuie să respecte legile și reglementările; cei care nu îndeplinesc acest criteriu trebuie să fie excluși;
- capacitate financiară — transportatorii de mărfuri și de persoane trebuie să fie în măsură să garanteze viabilitatea întreprinderii lor;

Locuri de muncă în sectorul transportului rutier de persoane și de mărfuri (UE-25)
(2004 sau cifre mai recente)



Sursa: Eurostat.



- competența profesională — pentru a asigura faptul că sunt furnizate clienților servicii de transport serioase și sigure, operatorii trebuie să demonstreze un anumit nivel de competență în gestionarea întreprinderii lor și în controlul vehiculelor lor. În practică, aceasta a condus la armonizarea certificării competenței profesionale în întreaga UE. Operatorii trebuie să dețină acum un certificat comunitar de competență profesională.

Etapa următoare pentru operatorii de transport din UE constă în obținerea licenței comunitare în Statul lor Membru de origine. Licența le permite să efectueze transporturi internaționale în Uniunea Europeană și trebuie să fie reînnoită la fiecare cinci ani. Operatorii trebuie să aibă o copie conformă cu originalul a acestui document în fiecare din vehiculele lor. Aceasta dovedește că ei respectă reglementările rutiere naționale din țara lor în concordanță cu legislația europeană din acest domeniu.

Aceste cerințe pentru «un bun operator» au fost introduse pentru a împiedica anumite întreprinderi fără scrupule să câștige cote de piață făcând economii în ceea ce privește siguranța. Contribuind la armonizarea standardelor financiare și a nivelurilor de competență, aceste cerințe permit de asemenea îmbunătățirea statutului profesional în industria transportului rutier.

Atestatul de conducător auto

Orice conducător auto original dintr-o țară care nu este membră a UE și care conduce un vehicul al unui operator din UE pentru activități de transport transfrontaliere în UE trebuie să dețină atestatul de conducător auto adecvat. Acest atestat certifică faptul că, conducătorul auto este angajat legal de către operatorul care este proprietarul vehiculului și că el sau ea îndeplinește condițiile profesionale cerute de către Statul Membru al acestui operator.

Cabotajul — Un aspect esențial al pieței libere

Cabotajul este termenul utilizat pentru a defini transportul de mărfuri într-o țară de către un transportator originar din altă țară. În UE, cabotajul este autorizat în mod temporar. Aceasta înseamnă, de exemplu, că o societate de transport franceză care descarcă, la Sevilla, o marfă de la Paris, în loc să se întoarcă la Barcelona în gol pentru a lua o marfă care trebuie să fie transportată spre Franța, poate să transporte bunuri între Sevilla și Barcelona. Astăzi, cabotajul reprezintă aproximativ 1,2% din piața transportului rutier, dar este important, în cadrul luptei împotriva poluării, să se optimizeze utilizarea capacităților disponibile.

Nolle State Membre vor putea de asemenea, după o perioadă de tranziție, să propună servicii de cabotaj. Reprezentanții din sectorul transportului rutier și-au exprimat anumite îngrijorări cu privire la posibile efecte negative ale serviciilor de cabotaj. Aceste critici se fondau pe o potențială concurență neloyală a țărilor în care costurile cu mâna de lucru sunt mai mici, ceea ce ar putea dăuna operatorilor care trebuie să facă față unor costuri mai ridicate cu mâna de lucru datorate unui mediu reglementat în mod mai strict. Totuși, se adevărește faptul că permiterea cabotajului nu a dăunat deloc piețelor naționale sau operatorilor onorabili. Mai mult, recenta legislație referitoare la timpul de muncă al conducătorilor auto, la perioadele de odihnă și la controale contribuie la armonizarea condițiilor sociale în toate Statele Membre și va permite să se reducă și mai mult riscurile de concurență neloyală pentru întreprinderile de transport.



ÎN NUMELE SIGURANȚEI



În 2005, aproape 41000 de persoane și-au pierdut viața în accidente rutiere în UE, și mai multe mii au fost rănite. Creșterea nivelului de siguranță pe autostrăzile europene este deci una dintre prioritățile cheie ale Uniunii. O nouă legislație, adoptată în 2006 de către Parlamentul European și de către Consiliu, permite atât îmbunătățirea condițiilor de conducere pentru conducătorii auto de camioane și de autobuze care lucrează sub presiune, cât și creșterea numărului de controale la care sunt supuse camioanele și autocarele în Europa.

În ceea ce privește condițiile de lucru ale conducătorilor auto, noua legislație include următoarele puncte cheie:

- o perioadă minimă obligatorie de odihnă zilnică de nouă ore pentru conducători auto, față de opt ore înainte, și pauze obligatorii în cursul perioadei de conducere;
- o perioadă de odihnă de cel puțin 45 ore consecutive la fiecare două săptămâni;
- măsuri care au ca scop să îi împiedice pe conducătorii auto profesioniști să conducă mai mult de 56 de ore pe săptămână.

Este esențial faptul că angajatorii conducătorilor auto sunt considerați responsabili de respectarea acestor noi reguli. Această legislație vine să completeze directiva specială a Uniunii Europene privind timpul de muncă pentru conducătorii auto profesioniști. Statele Membre au obligația, conform legislației europene, să aplice legislația socială și măsurile de siguranță în domeniul transportului rutier. Aceste măsuri includ efectuarea unor controale periodice, atât în trafic cât și la sediile întreprinderilor. Noua legislație permite triplarea numărului de controale și îmbunătățirea schimbului de informații între Statele Membre cu privire la eventuale încălcări ale acesteia.

Siguranța și deschiderea — Găsirea unui echilibru

Recentele atacuri teroriste, la Madrid și la Londra, au arătat vulnerabilitatea infrastructurilor de transport public. Comisia studiază de asemenea unele măsuri care au ca scop întărirea siguranței transporturilor intermodale și de mărfuri. Acest lucru ar putea duce la introducerea unui sistem de certificare a siguranței unic pentru lanțul logistic peste tot în Europa.

Noi reguli pentru permisul de conducere

În martie 2006, Uniunea Europeană a decis să introducă noi reguli pentru permisul de conducere. Acestea vor avea un impact nu numai asupra conducătorilor auto profesioniști, ci și asupra automobilistilor. Schimbările vor permite armonizarea duratei de valabilitate a permiselor de conducere pentru toți conducătorii auto și a reglementărilor medicale pentru conducătorii auto profesioniști, cât și reducerea fraudelor, asigurând faptul că fiecare conducător auto posedă un permis bazat pe un model unic. Cele o sută zece tipuri diferite de permise valabile în prezent în diferitele State Membre vor fi deci înlocuite. Vor fi introduse perioade obligatorii și regulate de reinnoire; conducătorii auto de autobuze și de camioane vor trebui să își reinnoiască permisul o dată la cinci ani. Mai mult, conducătorii auto profesioniști vor trebui să se supună unor controale medicale la fiecare reinnoire a permisului.

Aceste schimbări vor permite de asemenea să se întărească regulile privind conducerea autovehiculelor grele din ce în ce mai puternice. Noi categorii de permise, adaptate caracteristicilor tehnice ale camioanelor și autobuzelor mici, sunt pe cale de a fi introduse. De asemenea, permisele pentru autobuze vor trebui să menționeze numărul de persoane pe care un conducător auto este autorizat să le transporte, mai degrabă decât numărul de locuri pe scaun ale vehiculului.



Îmbunătățirea standardului de pregătire

În 2003, Uniunea Europeană a adoptat o nouă directivă care vizează îmbunătățirea standardelor de pregătire profesională pentru conducătorii auto profesioniști. Anterior, majoritatea conducătorilor auto profesioniști nu erau obligați să urmeze un curs de pregătire profesională specializat, experiența dobândită la locul de muncă putea permite unui conducător auto să conducă vehicule din ce în ce mai mari.

Comisia a stabilit că această metodă nu constituie o asigurare a faptului că acei conducători auto au competențe și cunoștințe adecvate și actualizate. Legislația din 2003 oferă conducătorilor auto alegerea între a urma o pregătire minimă obligatorie și a urma o pregătire de bază completă mai extinsă.

Conducătorii auto vor fi instruiți cu privire la regulile de siguranță, respectarea reglementărilor și alte subiecte cum ar fi sănătatea și siguranța, întreținerea și logistica. Pregătirea de bază completă durează 280 de ore, distribuite pe parcursul a opt săptămâni de 35 de ore fiecare; pregătirea minimă obligatorie durează 140 de ore. Conducătorii auto vor trebui să urmeze un scurt curs de actualizare a cunoștințelor, o dată la cinci ani.

Zone de staționare sigure

Pentru a se conforma reglementărilor Uniunii Europene privind timpii de conducere și perioadele de odihnă, conducătorii auto ai autovehiculelor grele care fac transporturi rutiere în trafic internațional trebuie să respecte perioadele de odihnă. Totuși, peste tot în Europa, există plângeri cu privire la lipsa siguranței în parcuri; ceea ce înseamnă că, conducătorii auto, vehiculele și mărfurile pot cădea pradă hoților sau chiar mai rău. În februarie 2006, Comisia a lansat un studiu pentru a determina fezabilitatea unor zone de parcare sigure. Acesta a permis evaluarea nivelurilor de siguranță actuale și a stabilit măsurile care trebuie luate pentru a face zonele de staționare mai sigure pentru conducătorii auto. Comisia a sprijinit de asemenea construirea unor zone de parcare model.



Pentru camioane mai sigure

Orice conducător auto al unui camion vă va spune că toate camioanele mari au un unghi mort atunci când virează la dreapta (sau la stânga atunci când conducătorul auto este la dreapta). Comisia estimează că această problemă cauzează aproximativ cinci sute de accidente mortale pe an pe drumurile europene și că reprezintă un pericol deosebit pentru cicliști.

În 2003, UE a adoptat o directivă care face obligatorie aducerea la standarde a oglinzilor retrovizoare în scopul micșorării acestui unghi mort. În consecință, camioanele noi cu masa mai mare de 3,5 tone trebuie să fie echipate cu oglinzi retrovizoare de reducere a unghiului mort începând din 2007. Dezbateră cu privire la posibilitatea de a aduce la standarde cele cinci milioane de camioane care există în Europa echipându-le cu oglinzi retrovizoare de reducere a unghiului mort pare să arate că acest fapt ar avea un efect benefic și Comisia a făcut noi propuneri în acest sens.



Transportul de mărfuri periculoase

Orice conducător auto al unui camion vă va spune că toate camioanele mari au un unghi mort atunci când virează la dreapta (sau la stânga atunci când conducătorul auto este la dreapta). Comisia estimează că această problemă cauzează aproximativ cinci sute de accidente mortale pe an pe drumurile europene și că reprezintă un pericol deosebit pentru cicliști.

În 2003, UE a adoptat o directivă care face obligatorie aducerea la standarde a oglinzilor retrovizoare în scopul micșorării acestui unghi mort. În consecință, camioanele noi cu masa mai mare de 3,5 tone trebuie să fie echipate cu oglinzi retrovizoare de reducere a unghiului mort începând din 2007. Dezbateră cu privire la posibilitatea de a aduce la standarde cele cinci milioane de camioane care există în Europa echipându-le cu oglinzi retrovizoare de reducere a unghiului mort pare să arate că acest fapt ar avea un efect benefic și Comisia a făcut noi propuneri în acest sens.

Către tahografe digitale

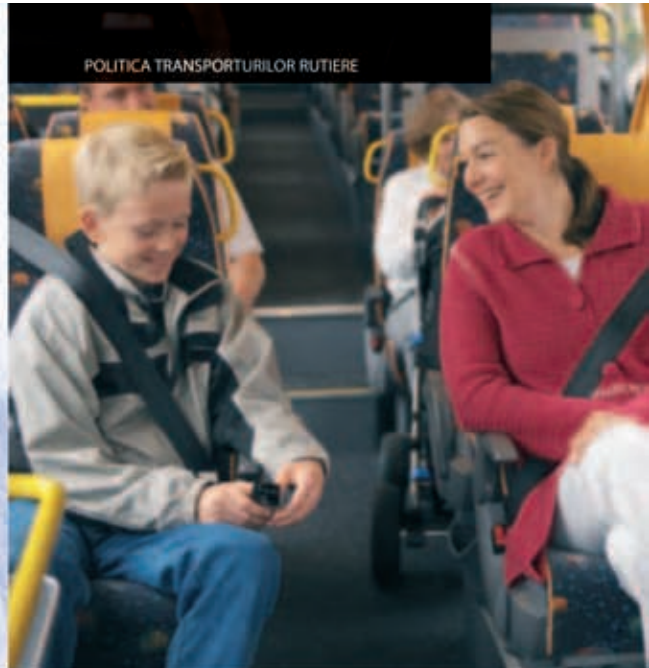
Toate camioanele, autobuzele și autocarele de pe drumurile Uniunii Europene trebuie să fie echipate cu un tahograf care să permită înregistrarea informații cu privire la parcursul lor. Până acum, tahografele erau analoge și datele referitoare la timpul de conducere, la perioadele de odihnă, la timpii de încărcare și la activitățile mecanice de întreținere erau imprimate pe diagrame de hârtie. Totuși, progresele tehnologice recente au dus la introducerea tahografelor digitale care sunt capabile să înregistreze mai multe date — inclusiv viteza, distanța parcursă și identitatea conducătorului auto — cu o mai mare precizie. Acestea sunt de asemenea mult mai rezistente la tentativele de falsificare decât predecesoarele lor analoge.

Uniunea Europeană a reacționat la acest progres tehnologic făcând obligatorie echiparea cu tahografe digitale a tuturor camioanelor și autobuzelor noi, începând cu 1 mai 2006. Un certificat de interoperabilitate va permite să se asigure că tahografele funcționează cu produse ale diferiților fabricanți.



Nu uitați centura!

Începând cu 9 mai 2006, pasagerii mai mari de trei ani care călătoresc cu autobuzul sau cu autocarul trebuie să își pună centura de siguranță atunci când vehiculul este echipat cu aceasta. Operatorul de transport trebuie să informeze pasagerii cu privire la aceste noi reguli iar centurile de siguranță trebuie să fie puse atunci când persoanele stau jos și vehiculul este în mișcare. Această legislație europeană vine să o completeze pe cea existentă care cere ca autocarele, microbuzele mari și autobuzele care nu fac transport urban să fie echipate cu centuri de siguranță. Toate vehiculele de acest tip, înmatriculate după 1 octombrie 2001, trebuie să fie echipate cu aceste dispozitive de siguranță.



Carta siguranței rutiere

Asociațiile și întreprinderile europene de transport au semnat cartea europeană a siguranței rutiere. Obiectivul este de a încuraja mandatarii să ia toate măsurile necesare pentru a contribui la îmbunătățirea siguranței rutiere în Europa, și în special pentru a atinge obiectivul de a reduce la jumătate numărul accidentelor rutiere mortale, până în 2010. Cartea servește de asemenea ca platformă pentru schimbul de idei și de cele mai bune practici.

Pentru mai multe informații, vă rugăm să consultați: http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/charter/index_fr.htm

Transporta

European Road Safety Charter

Leve Statu

Gravitatea și numărul de accidente rutiere sunt cele două aspecte de bază ale siguranței rutiere. În Europa, numărul de persoane care mor în accidente rutiere este în continuă scădere, dar încă este foarte ridicat. În 2008, au murit în accidente rutiere 42.000 persoane în Europa. Acest număr este în scădere față de 45.000 în 2007 și de 48.000 în 2006.

An	Număr de persoane care mor în accidente rutiere
1990	48.000
1991	47.000
1992	46.000
1993	45.000
1994	44.000
1995	43.000
1996	42.000
1997	41.000
1998	40.000
1999	39.000
2000	38.000
2001	37.000
2002	36.000
2003	35.000
2004	34.000
2005	33.000
2006	32.000
2007	31.000
2008	30.000

Est-ce le prix à payer pour la machine ?

La sécurité routière est un enjeu majeur de la politique de transport de l'Union européenne. Elle vise à réduire le nombre de victimes des accidents de la route et à améliorer la sécurité des déplacements. La sécurité routière est un enjeu majeur de la politique de transport de l'Union européenne. Elle vise à réduire le nombre de victimes des accidents de la route et à améliorer la sécurité des déplacements.

TARIFARE ECHITABILĂ ÎN TOATĂ UNIUNEA EUROPEANĂ

UE se angajează să dezvolte o abordare globală a taxelor și tarifelor din domeniul transporturilor rutiere. Aceasta rămâne o provocare deoarece tarifele de utilizare a infrastructurilor, taxele rutiere anuale și accizele pe carburanți variază în Uniunea Europeană. Diferențele dintre aceste costuri denaturează concurența în sectorul transportului rutier din Europa, ceea ce este în contradicție cu obiectivul Uniunii de a crea o piață deschisă, echitabilă și transparentă.



Un sistem de tarificare electronic — Nu mai trebuie să căutați bani mărunți

Unul din principalele motive de iritare a conducătorilor auto este acela de a trebui să stea la coadă pentru plata tarifelor. Problema este mai acută pe rețelele rutiere internaționale unde conducătorii auto de diferite naționalități trebuie să se gândească la suma care trebuie plătită, uneori într-o monedă pe care aceștia nu o cunosc bine. Astfel de condiții încetinesc cursele și provoacă ambuteiaje pe drumurile foarte frecventate, în special la orele de vârf. În scopul de a rezolva această problemă, UE a introdus o legislație care deschide calea unui sistem de plată electronic pentru tarife bazat pe interoperabilitate. Exploatând recente realizări tehnologice de vârf în domeniile urmării prin satelit, a poziționării mobile și a sistemelor de plată electronice, este posibil în prezent să se echipeze vehiculele cu sisteme care înregistrează trecerile în punctele de percepere a tarifelor. Astfel, conducătorul auto nu mai trebuie să se oprească și primește o singură factură la sfârșitul parcursului său.

UE a stabilit reguli pentru introducerea sistemelor electronice de tarificare care trebuie să utilizeze tehnologii interoperabile, începând cu 1 ianuarie 2007. În timp, acest sistem se va integra într-o rețea de puncte de tarificare interoperabile care, atunci când vor fi conectate cu unitățile de înregistrare ale vehiculelor, vor face mai ușoare călătoriile pe autostrăzi, podurile și tunelele cu plată din Europa.

Fiscalitatea privind vehiculele și taxele pe combustibili

UE a dezvoltat reguli comune privind taxele anuale pentru camioanele mai mari de 12 tone. Ele fixează un procent minim pentru acest tip de taxe, ceea ce permite să se reducă diferențele care există între Statele Membre.

În Uniunea Europeană, toți combustibilii sunt supuși unui procent minim de accize. În ceea ce privește motorina, combustibilul cel mai utilizat în sectorul transportului rutier, procentul minim este de 302 euro pentru 1 000 litri de combustibil.

Obiectivul este de a reduce diferențele care există încă între accizele aplicate în Statele Membre, deși procentele variază încă mult în UE.

Tarife și taxe pentru utilizarea infrastructurilor

Operatorii de transport rutier sunt de asemenea confrunțați cu costurile de utilizare a infrastructurilor, ca de exemplu autostrăzile și podurile, prelevate sub formă de tarife sau de taxe. Directiva «Eurovigneta», adoptată în 1999 și modificată în 2006, stabilește reguli comune referitoare la tarife în funcție de distanța parcursă și la taxe în funcție de durata de utilizare a infrastructurii pentru vehiculele de transport de mărfuri mai mari de 3,5 tone. Obiectivul acestei directive este de a îmbunătăți funcționarea pieței interne reducând diferențele de costuri ale tarifelor și taxelor în cadrul UE.

Punctele cheie ale acestei directive sunt următoarele:

- tarifele nu ar trebui să țină cont decât de distanțele parcurse și de tipul vehiculului; taxele de utilizare ar trebui să fie fixate în funcție de timpul de utilizare a infrastructurii;
- tarifele și taxele de utilizare pot varia în funcție de gradul de congestiune și de clasa de emisii poluante a vehiculului;
- tarifele și taxele de utilizare pot fi prelevate pentru utilizarea unor drumuri care fac parte din rețeaua transeuropeană de transport (RTE-T) sau, în anumite cazuri, a unor axe paralele;
- ca regulă generală, tarifele (în funcție de distanța parcursă) și taxele de utilizare (în funcție de timpul de utilizare) nu trebuie să fie aplicate pe un același tronson rutier;
- tarifele și taxele de utilizare naționale trebuie să fie nediscriminatorii și ușor de înțeles de către automobiliști, pentru a evita orice incetinire și orice problemă în punctele de percepere a tarifelor. Controlarele sistematice la frontierele interne ale UE trebuie de asemenea să fie evitate.

TRANZIT INTERNAȚIONAL

Transporturile rutiere între Statele Membre ale UE și țările care nu sunt membre ale UE (țări terțe) sunt încă în mare parte guvernate de acordurile bilaterale dintre Statele Membre ale UE și țările terțe. Totuși, UE a încheiat acorduri cu un număr de țări terțe în domeniul transporturilor rutiere care au întâietate față de acordurile bilaterale. De exemplu, acordul privind Spațiul Economic European (SEE) stipulează că Islanda, Liechtenstein și Norvegia aplică regulile Uniunii referitoare la transporturile rutiere în același mod ca Statele Membre. La fel, pe baza acordului între UE și Elveția privind transportul rutier și feroviar de mărfuri și de persoane, Elveția aplică reguli echivalente cu cele din Uniunea Europeană și din țările SEE în domeniul transporturilor terestre.

Acest fapt pune la grea încercare atât infrastructura cât și fragilul ecosistem alpin.

Toate țările din regiunea alpină, împreună cu Comunitatea Europeană, sunt parte la «Convenția Alpină» care are ca scop protejarea ecosistemului alpin și promovarea dezvoltării durabile a regiunii. În special Protocolul cu privire la transport al Convenției încurajează părțile să investească în infrastructuri de transport noi și care respectă mai mult mediul, cum ar fi tunelele. În acest mod, transportul rutier transalpin de mărfuri va putea fi dirijat către transportul feroviar sau transporturile maritime pe distanță mică, reducând astfel daunele ecologice provocate acestui ecosistem fragil de altitudine mare.

Mai mult, UE a introdus și continuă să dezvolte un sistem de taxe armonizat pentru transportul de mărfuri pe principiul «poluator-plătitor», conform căruia parcursurile sunt taxate în funcție de daunele pe care acestea le cauzează mediului. Reguli similare sunt aplicate în cadrul acordului privind transporturile terestre între UE și Elveția pentru tranzitul camioanelor prin toată regiunea Alpilor. Acest fapt permite o repartitie mai echitabilă a circulației între punctele de trecere a Alpilor, reducând astfel congestiunea și limitând daunele cauzate mediului.

Facilitarea trecerii Alpilor

Câteva din cele mai importante fluxuri de transport rutier ale UE traversează Alpii, nu numai prin State Membre ale UE (Germania, Franța, Italia, Austria, Slovenia), ci și prin Elveția. Căile de tranzit prin Alpi (drumuri, tuneluri și trecători), în număr limitat, trebuie să absoarbă un volum de trafic foarte mare în ambele direcții, așa cum arată schema de mai jos.

Numărul de camioane în principalele puncte de trecere a Alpilor în 2005



Sursă: Cartografie, Comisia Europeană. Date: Alpinfo 2005, Oficiul federal al transporturilor (Elveția).



Dialog cu Rusia

În ultimii ani, frontierele Uniunii Europene s-au deplasat spre est odată cu procesul de lărgire, iar comerțul cu Rusia a cunoscut o dezvoltare puternică după destrămarea Uniunii Sovietice. Trebuie de asemenea remarcat că 50% din exporturile UE către Rusia tranzitează pe cale rutieră și că schimburile realizate prin transport terestru (rutier și feroviar) între cele două părți ar trebui să cunoască o creștere anuală de 11%. UE și Rusia au început un dialog cu privire la transporturi, în octombrie 2005, cu scopul de a identifica posibilele îmbunătățiri ale legăturilor în domeniul transporturilor și al infrastructurilor, și de a promova o mai bună înțelegere a politicilor actuale și viitoare.

Interbus — Facilitarea transportului de călători

Acordul Interbus între UE și mai mulți dintre vecinii ei din Est și din Sud-Est a permis liberalizarea accesului la piață pentru anumite servicii oferite de operatorii de autobuze și autocare. Acest acord a intrat în vigoare în 2001, și mulți dintre semnatori sunt acum State Membre ale Uniunii Europene. Cosemnatarii actuali ai UE sunt Albania, fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, Bosnia și Herțegovina, Croația, Moldova și Turcia. Interbus acoperă un anumit număr de măsuri sociale, financiare și tehnice care au contribuit la armonizarea și la simplificarea regulilor care guvernează munca operatorilor de autobuze și de autocare.

Principalele referințe legislative

Principii fundamentale

Accesul liber la profesie

- Directiva 96/26/CE (JO L 124 din 23.5.1996, p. 1-10), modificată prin Directiva 98/76/CE (JO L 277 din 14.10.1998, p. 17-25)

Transportul de mărfuri

- Licența comunitară: Regulamentul (CEE) nr. 881/92 (JO L 95 din 9.4.1992, p. 1-7)
- Cabotaj: Regulamentul (CEE) nr. 3118/93 (JO L 279 din 12.11.1993, p. 1-16)
- Atestatul de conducător auto: Regulamentul (CE) nr. 484/2002 care modifică Regulamentele (CEE) nr. 881/92 et (CEE) nr. 3118/93 (JO L 76 din 19.3.2002, p. 1-6)
- Vehicule închiriate: Directiva 2006/1/CE (JO L 33 din 4.2.2006, p. 82-85)

Transportul de persoane

- Licența comunitară: Regulamentul (CEE) nr. 684/92 (JO L 74 din 20.3.1992, p. 1-9) modificat prin Regulamentul (CE) nr. 11/98 (JO L 4 din 8.1.1998, p. 1-9)
- Cabotaj: Regulamentul (CE) nr. 12/98 (JO L 4 din 8.1.1998, p. 10-14)

Siguranță și aspecte sociale

Timpii de conducere, de lucru și de odihnă

- Regulamentul (CE) nr. 561/2006 (JO L 102 din 11.4.2006, p. 1-14)
- Directiva 2002/15/CE (JO L 80 din 23.3.2002, p. 35-39)

Standarde și controale

- Tahografe: Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 (JO L 370 din 31.12.1985, p. 8-21), modificat prin Regulamentul (CE) nr. 2135/98 (JO L 274 din 9.10.1998, p. 1-21) și prin Regulamentul (CE) nr. 1360/2002 (JO L 207 din 5.8.2002, p. 1-252), și mai recent prin Regulamentul (CE) nr. 561/2006 (JO L 102 din 11.4.2006)
- Directiva 2006/22/CE (JO L 102 din 11.4.2006, p. 35-44)
- Pregătirea profesională a conducătorilor auto: Directiva 2003/59/CE (JO L 226 din 10.9.2003, p. 4-17)

Taxe și tarife

Accize

- Accize pe carburanți: Directiva 2003/96/CE (JO L 283 din 31.10.2003, p. 51-70)

Eurovigneta și tarife

- Directiva 99/62/CE (JO L 187 din 20.7.1999) modificată prin Directiva 2006/38/CE (JO L 157 din 9.6.2006, p. 8-23)
- Interoperabilitatea sistemelor electronice de tarifare: Directiva 2004/52/CE (JO L 166 din 30.4.2004, p. 124-143)

Acorduri cu țări terțe

Acordul CE/Confederația Helvetică

- Acordul privind transportul rutier și feroviar de mărfuri și de călători (JO L 114 din 30.4.2002, p. 91-131)

Acordul Interbus

- Decizia Consiliului 2002/917/CE (JO L 321 din 26.11.2002, p. 11-12)

Puteți consulta aceste texte accesând legătura următoare: <http://eur-lex.europa.eu/>

Transporturile rutiere sunt cruciale pentru Europa, pentru economia noastră, pentru locurile noastre de muncă și pentru bunăstarea noastră. Independent de dezvoltarea celorlalte moduri de transport, printre care cele considerate mai puțin dăunătoare mediului, vor fi întotdeauna necesare transporturi rutiere de calitate ridicată pentru călători și mărfuri, fie acestea independente sau în cadrul unui lanț de transport multimodal. Obiectivul Uniunii Europene este de a crea condiții favorabile pentru ca piața europeană de transporturi rutiere să poată funcționa în deplină siguranță și în mod eficient. Politicile pe care UE le aplică în acest scop sunt prezentate în această broșură.

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/index_en.htm



F **fermit SA**



www.fermit.ro

Siguranta Dumneavoastra – Misiunea noastra !

Siguranta în transportul de marfa – prin echiparea mijloacelor de transport cu placute frâna si segmenti de frâna marca FERMIT



Placute frâna (garnituri frâna disc) pentru camioane si utilitare *Man, Mercedes, Scania, Setra, Neoplan, Volvo, BMC, Iveco, Daf, Renault, VW, Peugeot, Fiat*

Garnituri frâna tambur (segmenti de frâna)

pentru camioane *Man, Mercedes, Scania, Setra, Neoplan, Volvo, Iveco, Daf, Renault, Ikarus, Isuzu* si semiremorci axe *SAF, BPW*



PROMO !

Pentru orice produs cumparat, destinat intretinerii camioanelor si semiremorcilor import, FERMIT va ofera in perioada 03 decembrie 2007 – 29 februarie 2008, un discount de 20 % fata de pretul de lista!

SC FERMIT SA, Aleea Industriei nr. 1, Râmnicu Sarat 125300, jud Buzau, ROMÂNIA
tel:0238 562451 ; fax:0238 566495, e-mail :info@fermit.ro, marketing@fermit.ro

PUNCTE DE LUCRU: Bacau- str. Constantin Musat nr.1, tel/fax:0234/588010 ; Brasov – str. Carierei nr. 158; tel/fax: 0268/516827; Bucuresti- Bd. Preciziei nr.26; tel/fax:021/3115509; Craiova : Bd Decebal nr.85, tel/fax:0351/427877; Constanta: str. Interioara II, nr.2 tel/fax: 0241/651017; Cluj Napoca: str. Piata 1Mai nr.1-2; tel/fax:0264/437839; Arad: str. Padurii nr.24, tel 0730 330102

Utilizarea Amestecurilor de Biodiesel B20 la Motoarele Cummins

1. Ce motoare Cummins pot fi folosite cu biodieselul B20?

Modelele de motoare aprobate în prezent sunt următoarele:
Rutiere: Motoare ISX, ISM, ISL, ISC și ISB certificate conform EPA '02 și ultimelor standarde de emisii, și motoarele ISL, ISC și ISB certificate conform Euro III.
Cu destinație specială/industriale: Motoare QSX, QSM, QSL, QSC, QSB6.7 și QSB4.5 certificate conform Tier 3/Stadiul IIIA, QSM Marine și QSM G-Drive.

2. Care sunt specificațiile generale solicitate privind combustibilul?

Biodieselul B100 trebuie să fie conform specificației - ASTM D6751 a Societății Americane de Testare a Materialelor (ASTM). ASTM D6751 a fost revizuită pentru a include în prezent o cerință privind stabilitatea care nu era inclusă în specificația anterioară. Aceasta este solicitarea critică atunci când B100 este amestecat cu motorina pentru a obține un amestec B20. B20 trebuie să fie conform specificației testului recomandat pentru B20 Asociației Producătorilor de Motoare (EMA). În prezent nu există o specificație ASTM pentru amestecuri B20. Se așteaptă ca ASTM să emită o specificație pentru B20 în viitorul apropiat.
În Europa, specificațiile pentru biodiesel sunt emise sub EN 14214. EN 14214 publicate de către CEN, Comitetul European

pentru Standardizare sau Comitetul European de Normalizare.
<http://www.cen.eu/cenorm/index.htm>

Clienților li se recomandă să achiziționeze amestecul biodiesel de la un Comerciant certificat BQ-9000. Combustibilul B100 utilizat în amestec trebuie să provină de la un Producător Acreditat BQ-9000. Comercianții certificați BQ-9000 și Producătorii Acreditați se găsesc pe site-ul www.bq-9000.org.

3. Unde pot găsi informații suplimentare referitoare la utilizarea biodieselului la motoarele Cummins?

Cummins și-a actualizat de curând Cerințele privind Combustibilii – Buletinul de Service. Numărul buletinului este 3379001-11 și poate fi obținut de pe site-ul Cummins QuickServe quickserve.cummins.com.

4. Există vreă cerință specială pentru filtrele de combustibil?

Cummins solicită utilizarea unui filtru de combustibil StrataPore™ media și recomandă cu căldură utilizarea filtrelor Cummins Filtration echipate cu StrataPore media.
Dacă StrataPore media nu este folosit, atunci trebuie utilizat un filtru echivalent care îndeplinește standardele specifice privind performanța. Pentru mai multe informații, vă

rog să vizitați site-ul www.cumminsfiltration.com.

5. Trebuie modificate intervalele privind service-ul la schimbarea de la motorină la biodiesel?

Datorită naturii solventului biodiesel și potențialului său de „curățare” a rezervorului de combustibil al autovehiculului și furtunurilor, noile filtre de combustibil trebuie instalate la schimbarea pe biodiesel la motoarele utilizate. Filtrele de combustibil vor trebui să fie înlocuite la jumătatea intervalului standard pentru următoarele două schimburi de filtre de combustibil. După această perioadă inițială, puteți reveni la intervalele specificate în Manualul dumneavoastră de utilizare și întreținere. Pentru anul 2007 numai pentru motoarele de capacitate medie, testarea uleiului va fi necesară pentru primele șase luni de utilizare cu biodiesel pentru a monitoriza diluarea combustibilului în uleiul de motor.

6. Există recomandări privind depozitarea combustibilului biodiesel?

Utilizați combustibilul biodiesel timp de șase luni de la fabricarea lui. Biodiesel are o stabilitate de oxidare mai scăzută în comparație cu motorina. Evitați depozitarea echipamentului cu amestecuri biodiesel în sistemul de combustibil pentru mai mult de trei luni.

7. Ce materiale sunt incompatibile cu biodieselul?

Cauciucul natural, cauciucul pe bază de nitril și butil sunt în special susceptibili degradării. De asemenea, cuprul, bronzul, alama, staniu, plumbul și zincul pot cauza depuneri de formațiuni. Utilizarea acestor materiale și învelișuri trebuie evitate pentru rezervoarele și furtunurile de combustibil.

Notă: Contactați producătorul autovehiculului dv. pentru a stabili dacă componentele OEM furnizate prezintă un grad de risc cu biodieselul pentru a preveni avarierea motorului sau autovehiculului.

8. De ce nu a admis Cummins motoarele înainte de 2002?

Motivul principal pentru neadmiterea motoarelor mai vechi de 2002 se datorează îngrijorărilor privind compatibilitatea. Unele sisteme de combustibil la motoarele de până în anul 2002 conțin componente care nu sunt compatibile cu amestecul de biodiesel B20. Motoarele 2002 și cele de după conțin componente ale sistemului de combustibil care sunt compatibile.

9. Cum afectează utilizarea biodieselului garanția motorului?

Garanția motorului Cummins acoperă defecțiunile datorate materialului sau de fabricație. Avarierea motorului, probleme legate de service și/sau probleme legate de performanță stabilite de Cummins a fi cauzate de utilizarea combustibilului biodiesel care nu îndeplinesc specificațiile subliniate de Cerințele Combustibililor – Buletin de Service (3379001-11) nu sunt considerate defecțiuni ale materialului sau de fabricație și nu sunt acoperite de garanția motorului Cummins. Aceasta nu diferă de poziția Cummins față de orice combustibil diesel obișnuit. Cummins nu acoperă avariile

cauzate de produsele altor companii care pot avea o calitate necorespunzătoare. Este important să se asigure ca, la utilizarea oricărui combustibil diesel sau amestec de biodiesel B20 cu un motor Cummins, acel combustibil să îndeplinească standardele de calitate acceptabile pentru industrie.

10. Care sunt implicațiile certificării emisiilor?

Ar trebui subliniat că, împreună cu toți ceilalți producători de motoare, Cummins doar certifică motoarele pentru a îndeplini standardele EPA prescrise (sau altă agenție de reglementare locală) combustibililor înregistrați. Este responsabilitatea clientului să utilizeze combustibilul corect prescris de aceste reglementări și recomandat de producătorul motorului.

EPA a reglementat calitatea combustibilului diesel pentru autovehiculele din Statele Unite încă din 1993 pentru a se asigura că este compatibil cu standardele de emisii ale motorului și cele ale calității aerului. Este responsabilitatea clientului de a obține scutiri locale, regionale sau naționale necesare pentru utilizarea biodieselului la orice motor cu emisii regulate Cummins.

11. Va sprijini Cummins utilizarea biodieselului B20 la motoarele care nu sunt listate în acest document?

Cummins sprijină pe deplin utilizarea combustibililor alternativi benefici mediului. Toate motoarele noastre industriale și cu pentru autovehicule sunt compatibile cu biodieselul B5 pentru a încuraja utilizarea pe scară mai largă a combustibilului care protejează mediul.

Cummins continuă evaluarea concentrațiilor de biodiesel mari de 5 procente pentru mult mai multe din produsele noastre cum ar fi Seriile noastre A, B3.3 și QSB.3 precum și motoarele

noastre de foarte mare putere. Suntem conștienți de interesul sporit în amestecurile de combustibil B20 și sprijinim pe deplin acest interes în combustibilii care protejează mediul. Pe măsură ce vom trage concluziile și vom termina aceste evaluări, vom modifica, în consecință, poziția noastră privind compatibilitatea motorului.

Unii producători OEM care utilizează motoare Cummins nelistate în acest material pot avea instrucțiuni specifice privind utilizarea biodieselului care sunt specifice numai aplicației lor. Consultați producătorii OEM respectivi dacă aveți dubii.

12. Este aprobat B20 pentru Dodge Ram Turbo Diesel?

Pentru motoarele Cummins de la camioanele Dodge Ram, combustibilul biodiesel poate fi amestecat cu un combustibil diesel acceptabil până la o concentrație volumetrică de 20% (B20) numai pentru parcul de autovehicule municipal, guvernamental și comercial. Acesta se aplică modelelor de autovehicule selectate funcție de anul de fabricație. Vă rugăm să consultați DaimlerChrysler pentru cerințele specifice și modelele de autovehicule aprobate.

TEHNOLOGIA CORECTĂ

EGR SCR Cel mai bun drum către Euro 4

SCR sau EGR?

Cântărind beneficiile

Cummins este pe departe cel mai mare producător de motoare diesel. Cu peste un milion euro de motoare certificate care operează pe camioane, autobuze, autocare și aplicații de specialitate pe autovehicule din toată lumea, Cummins furnizează un nivel unic de experiență fiecărui motor fabricat și abilitatea de a furniza motorul potrivit pentru fiecare instalație. Pentru producătorii de autovehicule el oferă un nivel al experienței aplicate pe care puține, dacă există, alte companii le pot egala. Pentru operatori Cummins oferă niveluri de clasă mondială privind performanța. Peste 200 milioane de dolari se investesc anual în cercetare și inginerie pentru a menține conducerea tehnologiei la o viteză de operare care se extinde complet până la 3.500 ps (picosecunde = a bilioana parte dintr-o secundă).

Cu fabrici de motoare în 8 țări și peste 5.000 locații de aprovizionare în lumea întreagă, Cummins a evoluat într-o companie de motoare cu adevărat internațională. O abordare care reflectă necesitățile partenerilor producătorilor originali de echipamente (OEM) de pe întreg globul.

Cummins s-a axat pe furnizarea celei mai ridicate disponibilități ale motorului cu costurile de funcționare cele mai mici

posibile, respectând totodată cele mai recente reglementări privind emisiile. Strategia noastră constă în evaluarea necesităților consumatorului și condițiile pieții pentru a furniza produsele optime acolo unde funcționează motoarele Cummins. Echipate cu un portofoliu complet de opțiuni tehnologice cum ar fi EGR (Recircularea Gazelor de Eșapament - Exhaust Gas Recirculation), SCR (Reducerea Catalytic Reduction) și DPF (Filtru de Particule Diesel - Diesel Particulate Filter), Cummins poate furniza orice tehnologie care să îndeplinească cerințele de emisii pentru motoare de pe întreg globul.

Pentru America de Nord, motoarele Cummins echipate cu Recircularea Gazelor de Eșapament Răcite (CEGR) sunt instalate la peste 300.000 autovehicule. Aceste autovehicule au acumulat o experiență de peste 30 miliarde de mile de la lansarea lor în 2002. CEGR, împreună cu Filtrul de Particule Diesel Cummins (DPF) va constitui tehnologia corectă pentru EPA SUA 2007 datorită limitărilor de emisii, ciclurilor de teste și factorilor operaționali.

Bazată pe această experiență și cunoștințele noastre de pe piața europeană, Cummins este conștientă că avantajele furnizate

prin utilizarea tehnologiei SCR sunt pe departe mai importante decât cele ale utilizării sistemelor EGR. Economia de combustibil îmbunătățită, intervale de service mai mari, durata de funcționare mai mare reprezintă motivele pentru care Cummins a ales SCR pentru a îndeplini standardele Euro 4 și Euro 5 privind emisiile.

ECONOMII DE COMBUSTIBIL?

FAPT Cummins are o istorie a livrării produselor eficiente privind combustibilul.

FAPT Produsele SCR Cummins care funcționează în Marea Britanie arată o mai mare îmbunătățire a economiei de combustibil cu 7% față de produsele comparabile Euro 3.

FAPT Produsele competitive EGR sunt estimate cu 2-3% degradare a economiei de combustibil.

FAPT Există o diferență în economia de combustibil în favoarea SCR.

FICTIUNE Economia de combustibil îmbunătățită SCR nu este dovedită.

ADBLUE?

FAPT AdBlue este numele de marcă pentru soluția de uree



necesară pentru produsele SCR Euro 4.

FAPT Produsele Euro 4 Cummins utilizează aproximativ 5% AdBlue.

FAPT AdBlue este fără miros, nu este toxic, nu este inflamabil.

FAPT AdBlue costă mai puțin decât jumătate prețul dieselului.

VEHICUL/GAMA ADBLUE?

FAPT Rețeaua AdBlue se formează, în fiecare lună se deschid noi stații

FAPT Majoritatea producătorilor OEM care utilizează tehnologia SCR sunt proiectate astfel încât aprovizionările să nu fie necesare mai des decât oricare alt rezervor de diesel.

SISTEMUL GREUTATE/ÎNCĂRCĂTURĂ PIERDUTĂ?

FAPT Ambele soluții Euro 4 fie că sunt EGR sau SCR vor adăuga greutate autovehiculelor.

FAPT Greutatea întregului sistem SCR variază de la 60-140 kg funcție de aplicație, mărimea rezervorului AdBlue și de capacitatea cilindrică a motorului.

FAPT Autovehiculele EGR Euro 4 vor fi afectate de greutatea:

- Componentele EGR și anume radiator, supape, conducte & VGT
- Grupuri de radiatoare mai mari pentru disiparea mai eficientă a căldurii
- Controlul particulelor după tratare

FICȚIUNE Numai produsele SCR au o penalizare privind greutatea autovehiculului la Euro 4

SPAȚIU ȘASIU?

FAPT Ambele soluții EGR și SCR vor furniza provocări privind instalarea pentru producătorii de autovehicule.

FAPT Problemele legate de spațiu pentru rezervor pentru camioanele SCR pot fi soluționate prin rezervoare de combustibil mai mici fără a afecta autonomia autovehiculului și prin furnizarea de spațiu pentru rezervorul AdBlue.

FAPT Soluțiile EGR vor avea provocări privind respingerea căldurii, fixarea filtrelor de particule, și în mod potențial rezervoare mai mari de combustibil pentru a compensa pierderea economiei de combustibil.

FAPT Catalizatorul SCR Cummins are un filtru de particule

integrat care este necesar drept o unitate suplimentară pentru motoarele EGR.

DENSITATEA PUTERII?

FAPT Fiind optimizate să funcționeze în punctele lor cele mai eficiente, motoarele SCR pot furniza 10% mai multă putere și cuplu motor fără a mai fi necesară o capacitate cilindrică sporită sau schimbări tehnologice suplimentare.

FAPT Unele produse EGR ar trebui să fie capabile să mențină niveluri de putere Euro 3, dar pentru performanțe sporite vor fi solicitate alte schimbări arhitecturale.

EURO 5?

FAPT SCR și-a dovedit capacitatea de a îndeplini standardele Euro 5. Singurele produse Euro 5 pentru camioane grele diesel vândute astăzi utilizează SCR.

FAPT Mai mult de un producător lucrează cu EGR pentru Euro 5. Se lucrează în continuare și soluția mai trebuie încă verificată.

ÎNȚREȚINERE?

FAPT O singură componentă în sistemul cu filtru SCR I.E.M. Cummins necesită întreținere. Aceasta este un filtru de aer pentru unitatea de dozare.

FAPT Produsele Euro 4 Cummins pot oferi o îmbunătățire de până la 100% pentru intervalele de service în timp ce se utilizează același ulei ieftin precum motoarele Euro 3.

FICȚIUNE Toate componentele sistemului SCR necesită o întreținere pentru a asigura respectarea reglementărilor privind emisiile.

Lucrările Adunării Generale IRU – Geneva, 9 noiembrie 2007

Adunarea Generală a membrilor IRU (AG) a avut loc în data de 9 noiembrie 2007 la Geneva - Hotel Intercontinental, fiind precedată de reuniunile de toamnă ale Grupului Taxi, Consiliului de Transport Persoane (CTP) și Consiliului de Transport Marfă al IRU. La lucrările IRU a participat o delegație a Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR), condusă de domnul Radu Dinescu - Secretar General UNTRR. Adunarea Generală a membrilor IRU a fost condusă de domnul Paul Laeremans – Președintele IRU, alături de domnul Martin Marmy – Secretar General.

Un punct important al ordinii de zi a Adunării Generale IRU din acest an a fost *alegerea Președintelui IRU și a membrilor Președinției IRU* (cu excepția Președinților Consiliilor de Transport, aleși de către Consiliile de Transport).

Urmare rezultatului alegerilor Adunării Generale a membrilor IRU, începând cu 1 ianuarie 2008, noul Președinte al IRU va fi domnul Janusz LACNY - Polonia, având o cunoscută activitate de profesor, operator de transport și membru în conducerea Asociației ZMPD-Polonia și Consiliului de Transport Marfă al IRU. Conducerea IRU și a Consiliilor de Transport Marfă și Persoane al IRU (CTM și CTP) va fi asigurată astfel:

Președinte IRU: Janusz LACNY, Secretar General ZMPD & CEO al JMJ-TRANS, Polonia

Vicepreședinți IRU:

Președintele CTM IRU:

Pere PADROSA, Președinte ASTIC & CEO al Padrosa Transports, Spania

Președintele CTP IRU:

Graham SMITH,
CPT&CEO
la Heyfordian
Travel, Marea
Britanie

Alte puncte importante înscrise în agenda Adunării Generale a IRU au fost:

- *rapoarte ale președinților Consiliilor de Transport și ale Delegațiilor permanente IRU la UE, CSI și Orientul Mijlociu*

Președintele Consiliului de Transport Persoane (CTP) a arătat că principalele probleme dezbătute în cadrul CTP au fost: facilitarea (accesul la profesie, vize, turismul cu autocarul), dezvoltarea durabilă (depășirea greutății la autocare, siguranța rutieră, Trofeul Orașului & Premiile Eurochallenge 2007), probleme legate de UE (reintroducerea derogării celor 12 zile la regulile cu privire la timpii de conducere și de odihnă pentru șoferii de autocare; drepturile pasagerilor).

Principalele puncte dezbătute în cadrul Consiliului de Transport Marfă au fost: facilitare (planificarea unui nou Acord WTO asupra facilitării; probleme legate de vize și trecerea frontierei - Noul Cod UE referitor la vize în curs de finalizare; Observatorul Timpilor de Așteptare la Frontieră- BWTO; dezvoltarea pieței transporturilor; seminarul asupra securității mărfii) și dezvoltarea durabilă (studiul asupra externalizării transporturilor; lobby pentru



*Noua Conducere IRU
(de la stânga la dreapta):
Graham Smith, Vicepreședinte IRU
și Președintele Consiliului IRU
de Transport Călători (CTP),
Janusz Lacy, noul Președinte IRU,
și Pere Padrosa, IRU Vicepreședinte
și Președintele Consiliului IRU de
Transport Marfă (CTM)*

armonizarea AETR și reglementărilor sociale ale UE cu privire la timpii de conducere și de odihnă). Președintele în exercițiu al IRU a informat Adunarea Generală că noul Delegat General al IRU la UE este domnul Michael Nielsen, cunoscut pentru activitatea sa anterioară în cadrul ERTICO-ITS Europa.

Delegatul permanent IRU la CIS a informat asupra dialogului UE-Rusia și activităților regionale (întâlnirea ministerială de transport a CIS; caravana la Ringul Mării Negre; relația cu EurAsEC, OSCE, BSEC și ECO; proiecte de revitalizare a Drumului Mătășii; publicarea de broșuri dedicate transportului de persoane).

Delegatul Permanent al IRU la Orientul Mijlociu a evidențiat relațiile de cooperare dezvoltate

cu Comisiile regionale ale UN, cu Uniunea Arabă de Transport Terestru (AULT) și cu Organizația de Cooperare Economică la Marea Neagră (BSEC), informând cu privire la succesul Caravanei la Rîngul Mării Negre și la o nouă inițiativă în acest sens, care va fi organizată anul viitor – Caravana Asiei 2008.

- *poziția IRU referitoare la proiectul de reglementare al Parlamentului European și Consiliului privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale, inclusiv cele referitoare la transportul rutier* a fost adoptată, urmând să fie transmisă de IRU la Comisia Europeană, Consiliul și Parlamentul European, ca și la UNECE.

- *Prioritățile IRU și programul de lucru pentru 2008* vor continua să urmărească dezvoltarea durabilă și facilitarea comerțului, turismului și transporturilor rutiere. Comunicarea realizărilor în domeniul transporturilor și a eforturilor depuse este una dintre cele mai mari provocări pentru industrie, IRU urmând strategia celor 3”i” - inovare, înlesniri (stimulente) și infrastructură pentru a convinge guvernele să acorde stimulente reale pentru dezvoltarea durabilă a industriei transporturilor.

- *Probleme financiare* - adoptarea bugetului 2008.
- *Distincții IRU*: acordarea Diplomelor de onoare IRU 2007 și a Distincției IRU pentru „Cel mai bun transportator al CSI”
- *Evenimente IRU*: invitația de a participa la cel de al 31-lea Congres mondial IRU, Istanbul, 15-16 mai 2008.
- *Datele și locurile viitoarelor reuniuni*:
 - Istanbul, 15 mai 2008
 - Geneva, 31 octombrie 2008
 - Geneva, 3 aprilie 2009
 - Geneva, 30 octombrie 2009.

„Drumurile noastre toate!”

Se vor întâlni vreodată cu autostrăzile din UE?

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

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

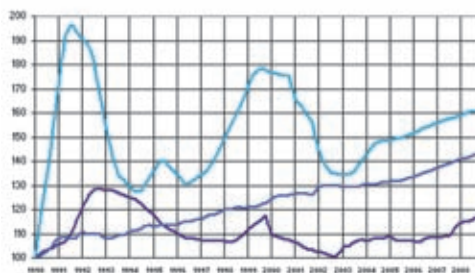


Statistici

Indicatori Transport Rutier pentru: Germania

Trim. IV al Anului 2007 - Prevederi

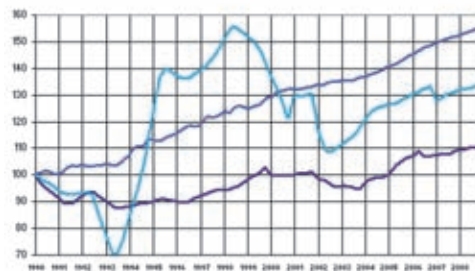
Index	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim.I		2006 – Trim. IV		2007 – Trim. IV	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport Rutier de Mărfuri (Milioane tone)	100,0	696,1	107,9	748,8	110,6	770,1
PIB (\$ Miliard)	100,0	385,8	134,7	519,6	136,4	526,4
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100,00	15694,06	152,61	23951,16	154,10	24184,06



Indicatori Transport Rutier pentru: Danemarca

Trim. IV al Anului 2007 - Prevederi

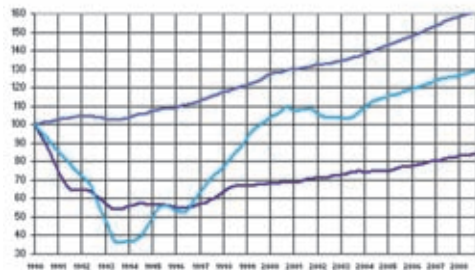
Index	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim.I		2006 – Trim.IV		2007 – Trim.IV	
Categorie	Index	Vál.	Index	Vál.	Index	Valoare
Transport Rutier de Mărfuri (Milioane tone)	100,0	53,7	106,4	57,1	108,0	58,0
PIB (\$ Miliard)	100,0	32,0	147,3	47,1	150,6	48,2
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100,00	931,75	131,99	1229,81	130,43	1215,28



Indicatori Transport Rutier pentru: Spania

Trim. IV al Anului 2007 - Prevederi

Index	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim.I		2006 – Trim.IV		2007 – Trim.IV	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport Rutier de Mărfuri (Milioane tone)	100,0	268,8	79,8	214,4	81,5	219,1
PIB (\$ Miliard)	100,0	121,6	151,1	183,8	155,3	188,9
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100,00	8267,22	121,69	10060,23	124,23	10270,28



Vă informăm că în data de 13 noiembrie a.c. a avut loc Lansarea Oficială a Programului Norvegian de Cooperare și a Mecanismului Financiar EEA.

Peste 450 de reprezentanți din ministere, instituții, companii publice și private, ONG-uri și parteneri sociali din România și Norvegia au participat la acest eveniment.

Cele 2 programe oferă o finanțare de 98,5 milioane de Euro pentru proiecte în sectoarele prioritare din România. Mecanismul Financiar EEA și Programul de Cooperare Norvegian sunt destinate creșterii coeziunii economice și sociale în Europa, prin creștere economică și dezvoltare durabilă. Fondurile EEA vor fi administrate de România, în timp ce Programul de Cooperare Norvegian va fi administrat de Norvegia.

Prin mecanismul de finanțare EEA, cele 3 țări - Norvegia,

Islanda și Liechtenstein asigură o finanțare de 50,5 milioane Euro României, din care 47,5 milioane Euro sunt asigurate de Norvegia. Sectoarele prioritare pentru finanțarea prin EEA Grants pentru România sunt mediul, energia, dezvoltarea resurselor umane, patrimoniul cultural, sănătatea și protecția copilului. În România, programul e administrat prin punctul național din cadrul Ministerului de Finanțe. Informații despre finanțarea EEA Grants sunt disponibile la: www.eegrants.org.

Programul de Cooperare Norvegian, finanțat de Norvegia, face disponibil un fond suplimentar de Euro 48 milioane Euro pentru finanțarea proiectelor din România pentru sectoare ca mediu, eficiență energetică și energia regenerabilă, producția durabilă și sănătate. Acest program, care este administrat de o entitate norvegiană - Innovation Norway, solicită un parteneriat între actori din Norvegia și

România. Mai multe informații despre finanțările norvegiene pentru România și procesul de aplicare sunt disponibile la: www.norwaygrants.org.

Date de Contact pentru cele două programe de finanțare:

1. Programul de Cooperare Norvegian

Ambasada Norvegiei, București
Secțiunea Comercială/ Innovation Norway
Tel.: (+40 21) 21 22 023 / 028
Fax: (+40 21) 21 22 038
E-mail:
Bucharest@innovationnorway.no
www.norwaygrants.org

2. EEA Grants România

Ministerul Economiei și Finanțelor
Autoritatea de Coordonare a Instrumentelor Structurale (ACIS)
Bd. Mircea Voda 44, Bloc M17,
Intr. C
Sector 3, București
Tel.: (+40 21) 302 5283
Fax: (+40 21) 302 5264
E-mail: iulia.gugiu@mfinante.ro

Tahograf digital

TachoSafe Reader

- Importare date de la cheie de descărcare, cititor de smartcard, tahograf digital și de la alte medii.
- Raport timp de condus.
- Raport contravenții la AETR.

TachoSafe DownloadKey

Role tahograf digital

RO-547530, Sângeorgiu de Mureș, str. Râțul Morii nr.1295
Tel/Fax: (004) 0265-318008 Mobil: 0744-396653, 0726-194558
office@fomco.ro, www.fomco.ro

FOMCO | SRL

Harta Europa
pliată



Diagrama
tahograf,
Kienzle



Diagrama
tahograf,
Siemens VDO



Diagrama
tahograf,
Siemens VDO



Stingător
auto



Triunghi
reflectorizant

Benzi
reflectorizante



Trusa
sanitară

Suport număr



Vestă
reflectorizantă



Chingă
fixare marfă



PRODUSE SPECIFICE TRANSPORTULUI - COMERCIALIZATE DE UNTRR - DECEMBRIE 2007

DENUMIRE	U/M	PREȚ VÂNZARE FĂRĂ TVA	PREȚ SPECIAL PENTRU MEMBRII UNTRR FĂRĂ TVA
1 BENZI REFLECTORIZANTE ALBE *)	m	3,0 euro pt rigid 3,2 euro pt prelată	
2 BENZI REFLECTORIZANTE GALBENE *)	m	3,0 euro pt rigid 3,2 euro pt prelată	
3 CERTIFICAT DE AGREERE	BUC	1.68 ron	1.68 ron
4 CHINGĂ FIX MARFĂ 5T/10M	BUC	56.30 ron	56.30 ron
5 CHINGĂ FIX MARFĂ 5T/12M	BUC	63.03 ron	63.03 ron
6 CONVENȚIE CMR	CARTE	1.68 ron	1.68 ron
7 CONVENȚIE TIR	CARTE	8.40 ron	8.40 ron
8 DIAGrame TAHOGRaf KIENZLE 125 km/h	CUTIE / 100 FILE	24.37 ron	19.33 ron
9 DIAGrame TAHOGRaf KIENZLE 140 km/h	CUTIE / 100 FILE	24.37 ron	24.37 ron
10 DIAGrame TAHOGRaf KIENZLE 180 km/h	CUTIE / 100 FILE	24.37 ron	24.37 ron
11 DIAGrame VAcANȚĂ KIENZLE	FOI	0.63 ron	0.63 ron
12 ROLE - TAHOGRaf DIGITAL KIENZLE	3 BUC/CUTIE	37.82 ron	37.82 ron
13 FOI PARCURS INTERN	CARNET / 100 FILE	8.40 ron	8.40 ron
14 FOI PARCURS EXTERN	CARNET / 100 FILE	8.40 ron	8.40 ron
15 HARTĂ PERETE	BUC	21.01 ron	21.01 ron
16 HARTĂ EUROPA PLIATĂ	BUC	8.40 ron	8.40 ron
17 HARTA ROMÂNIA PLIATĂ	BUC	8.40 ron	8.40 ron
18 PLĂCI IDENTIFICARE VEHICUL LUNG	SET	92.44 ron	92.44 ron
19 PLĂCI IDENTIFICARE VEHICUL SCURT	SET	69.75 ron	69.75 ron
20 PLĂCI TIR MICI 200x250	SET	26.89 ron	26.89 ron
21 PLĂCI TIR 400x565	SET	37.82 ron	37.82 ron
22 SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR)	6 FOI/SET	0.80 ron	0.67 ron
23 SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR)	4 FOI/SET	0.71 ron	0.59 ron
24 CMR 3 FOI	CARNET DE 20 SETURI	8,40 ron	8,40 ron
25 CMR UNIVERSAL	CARNET 50 FOI	9,24 ron	9,24 ron
26 STINGĂTOR AUTO	BUC	42.02 ron	29.41 ron
27 SUPORT NUMĂR	BUC	3.36 ron	3.36 ron
28 TRIUNGHI REFLECTORIZANT	BUC	22.69 ron	18.49 ron
29 TRUSĂ ADR	BUC	663.87 ron	663.87 ron
30 TRUSĂ SANITARĂ	BUC	42.02 ron	32.77 ron
31 VESTĂ FLUORESCENTĂ	BUC	14.29 ron	12.61 ron
32 PACHET SIGURANȚĂ AUTO **)	SET	84.03 ron	84.03 ron
33 ROLE - TAHOGRaf DIGITAL HAUG	3BUC/CUTIE	32.77 ron	32.77 ron
34 DIAGrame TAHOGRaf HAUG 125 km/h	CUTIE / 100 FILE	15.97 ron	15.97 ron
35 DIAGrame TAHOGRaf HAUG 180 km/h	CUTIE / 100 FILE	24.37 ron	24.37 ron

*) 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

NOUTĂȚI: PREȚURI SPECIALE PENTRU MEMBRII UNTRR CU COTIZAȚIA LA ZI

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

1. HOTĂRÂRE nr. 1314 din 24 octombrie 2007 pentru aprobarea strategiei naționale privind aderarea la spațiul Schengen

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 756 din data de 7 noiembrie 2007

Se găsește pe site-ul UNTRR la rubrica Noutăți - intern.

2. ORDIN nr. 206 din 29 octombrie 2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de autorizare a autorităților de autorizare pentru serviciile de transport public local

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 756 din data de 7 noiembrie 2007

Se găsește pe site-ul UNTRR la rubrica Noutăți - intern.

3. ORDIN nr. 207 din 29 octombrie 2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru de acordare a autorizațiilor de transport în domeniul serviciilor de transport public local

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 756 din data de 7 noiembrie 2007

Se găsește pe site-ul UNTRR la rubrica Noutăți - intern

4. ORDINUL nr. 972 din 3 octombrie 2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și Caietul de sarcini-cadru din 3 octombrie 2007 al serviciilor de transport public local

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 807 din 27 noiembrie 2007.

Se găsește pe site-ul UNTRR la rubrica Noutăți - intern și la rubrica Legislație, Organizare, Organizare/Efectuare.

1. SLOVENIA

Intertransport, Liubliana, ne informează asupra introducerii cu efect imediat a unei interdicții de circulație suplimentare pentru autovehiculele mai mari de 7,5 tone masă maxim autorizată, pe G3 între Maribor și Dolga vas. Interdicția va fi în vigoare:

- de la orele 22,00 sâmbata, până la orele 21,00 duminică;
- de la ora 08,00 la orele 21,00 în zilele de sărbătoare și în zilele nelucrătoare;
- de la orele 14,00 la orele 21,00 vinerea mare;
- o interdicție suplimentară va fi de asemenea în vigoare de la ora 08,00 la orele 13,00 în toate sâmbetele din ultimul week-end din iunie până la primul week-end din septembrie.

2. POLONIA

ZMPD, Asociația Transportatorilor Rutieri din Polonia, ne informează că, începând cu 10 octombrie 2007, noi cerințe au intrat în vigoare pentru șoferii care circulă în Polonia cu un autovehicul înmatriculat în străinătate. În cazul în care șoferul nu este menționat în cartea gri, în calitate de deținător al autovehiculului, el trebuie să fie în măsură să prezinte un document care să ateste dreptul său de a utiliza autovehiculul. O autorizație scrisă din partea proprietarului autovehiculului este suficientă.

3. UNGARIA ȘI POLONIA

Vă transmitem în continuare lista cu zilele de sărbătoare, pentru anul 2008,

- **în Ungaria:** 1 ianuarie, 15 martie, 23, 24 martie, 1 mai, 11, 12 mai, 20 august, 23 octombrie, 1 noiembrie, 25, 26 decembrie.

- **în Polonia:** 1 ianuarie, 23, 24 martie, 1, 3 mai, 11, 22 mai, 15 august, 1, 11 noiembrie, 25, 26 decembrie.

4. UNGARIA

ATRH, Asociația transportatorilor rutieri din Ungaria, ne atrage atenția ca obligația actuală de plată a taxelor de utilizare a drumurilor pentru autovehiculele de categoria D4 (cu excepția autocarelor) pe anumite drumuri va fi extinsă la categoriile D2 și D3 începând cu 1 ianuarie 2008.

- 5. Vă informăm că în cadrul Proiectului Phare RO04/IB/TR-01** între Ministerul Transporturilor din România și Agenția Britanică de Servicii pentru Operatori și Vehicule (VOSA) - „Twinning pentru continuarea armonizării legislației privind siguranța rutieră și întărirea instituțiilor relevante pentru a corespunde cerințelor UE“ au fost elaborate, preluându-se modelul britanic, următoarele exemple de rapoarte tehnice:
- Raport defecțiuni vehicul transport marfă
 - Raport defecțiuni vehicul transport persoane
 - Raport pentru inspecția de siguranță - exemplu 1
 - Raport pentru inspecția de siguranță - exemplu 2.

Puteți consulta aceste documente pe site-ul UNTRR, la rubrica „Noutăți intern“, accesând link-ul „Model rapoarte tehnice - Proiect Phare RO04/IB/TR-01 MT România și VOSA M.Britanie“.

- 6. Vă informăm că pe site-ul UNTRR, la secțiunea Tahograf digital/Legislație tahograf digital** puteți consulta un tabel comparativ cu privire la modificările aduse de Regulamentul CE nr. 561/2006 față de reglementările comunitare anterioare referitoare la timpii de conducere și de odihnă.

Materialul Comparație Reg.3820/85 - 561/2006 a fost pregătit de UNTRR cu sprijinul FTA - M.Britanie.

7. ELVEȚIA

Taxa pentru vehicule transport călători

Această taxă trebuie plătită pentru utilizarea întregii rețele rutiere și este percepută pentru toate autovehiculele transport călători cu o MMA mai mare de 3,5t. Valorile datorate depind de perioada de taxare; ea poate fi plătită anual, dar pentru perioade

mai scurte se calculează ca un procent al nivelului anual, după cum urmează:

- 0,5% pe zi, pentru una până la 30 zile consecutive dar cu un minimum de 25 CHF pe autovehicul și un maxim al valorii lunare pentru categoria de autovehicul respectivă;
- 5% pentru oricare 10 zile ale anului;

- 9% pe lună, pentru una până la 11 luni consecutive.

Dacă dovada plății este returnată la Administrația vamală înainte de sfârșitul perioadei pentru care a fost emisă, este posibilă rambursarea parțială. Valorile până la 50 CHF nu sunt rambursare. Toate persoanele care încearcă să evite plata, care nu respectă procedura sau care comunică informații false vor face subiectul unei amenzi de până la 5 ori valoarea sumei datorate. În cazuri de neglijență, amenda maximă este limitată la de 3 ori valoarea sumei datorate. În toate cazurile, amenda minimă este de 100 CHF.

Tarife în CHF (la 01.01.2008)

	Pe an	Pe lună	Oricare 10 zile din an	Pe zi*
3,5t / 8,5t	2.200	198	110	11
>8,5t / 18t	3.300	297	165	16,50
>18t / 26t	4.400	396	220	22
>26t	5.000	450	250	25

* minim > 25 CHF, maxim: nivelul lunar

SURSA: IRU noiembrie 2007

Taxe pentru utilizarea tunelului Grand St. Bernard – din 3.9.2007

	Bilet pentru un singur sens	Bilet dus-întors (valabil o lună)	Bilet pentru 10 traversări (valabil 1 an)	Bilet pentru 20 traversări (valabil 1 an)
Clasa B1: vehicul cu 2 axe și cu înălțimea primei axe > 2 m și ≤ 3 m	CHF 47,00 Euro 29,00	CHF 75,50 Euro 46,40	CHF 283,50 Euro 174,20	CHF 377,50 Euro 232,20
Clasa B2/B3: vehicul cu 2 axe și înălțimea > 3 m	CHF 83,00 Euro 51,00	CHF 135,50 Euro 83,20	CHF 619,00 Euro 380,60	CHF 1081,00 Euro 664,40
Clasa 3A/3B: vehicule cu 3 axe și înălțimea > 3 m	CHF 120,50 Euro 74,20	CHF 194,00 Euro 119,30	CHF 907,50 Euro 557,90	CHF 1568,50 Euro 964,30
Clasa 4: vehicul cu 4 sau mai multe axe și înălțimea > 3 m	CHF 183,50 Euro 112,90	CHF 294,00 Euro 180,60	CHF 1385,00 Euro 851,40	CHF 2371,50 Euro 1457,70

Notă: Biletul pentru 10 sau 20 de traversări, care este valabil un an de zile, poate fi folosit de orice vehicul cu condiția ca vehiculul utilizat să facă parte din aceeași categorie pentru care a fost eliberat cardul.

Echipamente

Țara	Este obligatoriu să ai la bordul autovehiculelor lanțuri de zăpadă?	Regiuni specifice și perioada	Câte perechi de lanțuri sunt necesare pe autocar sau pe element de tren rutier sau vehicul articulat
Austria	Da, toate autov. de mărfuri și pasageri de peste 3,5t trebuie să aibă la bord lanțuri de zăpadă	15 noiembrie – 15 martie	Lanțurile trebuie să fie pe cel puțin 2 roți motoare ale aceleași axe. Lanțurile trebuie să fie conform standardelor ONORM. Echipament similar din statele membre UE care au un număr CE este autorizat. Lanțurile trebuie montate astfel încât să fie acoperită suprafața anvelopei complet și să fie în contact tot timpul între lanțuri și suprafața drumului.
Bosnia-Herzegovina	Da. Totuși obligația de a avea lanțuri depinde de tipul vehiculului, anvelope și adâncimea profilului anvelope	15 noiembrie-15 aprilie	Minim o pereche de lanțuri pe axa motoare
Bulgaria	Da; toate autocarele și camioanele care intră în BG trebuie să aibă cel puțin o pereche de lanțuri la bord, altfel li se refuză intrarea	Funcție de condiții, autoritățile competente pot impune utilizarea obligatorie a lanțurilor la traversarea munților. Lanțurile trebuie să fie puse conform semnelor rutiere acolo unde sunt obligatorii pe cel puțin 2 roți motoare. 1 noiembrie – 31 martie	O pereche de lanțuri per autovehicul
Cehia	Nu, totuși, trebuie să fie fixate pe drumurile acoperite de zăpadă conform semnelor rutiere	Numai pe acele porțiuni de drumuri semnalizate corespunzător	O pereche de lanțuri trebuie fixate pe axa motoare; în cazul unei combinații de vehicule, 2 perechi trebuie fixate. Viteza maximă 50 km/h
Germania	Nu, totuși, trebuie să fie fixate pe drumurile acoperite de zăpadă conform semnelor rutiere	Numai pe acele porțiuni de drumuri semnalizate corespunzător	Lanțurile trebuie fixate pe axele motoare, viteza max. 50 km/h
Ungaria	Nu, totuși dacă semnul „Utilizarea obligatorie a lanțurilor” este plasat la punctul de frontieră, numai acele autoveh. care au lanțuri pentru cel puțin o axă motoare pot intra în Ungaria	Obligatoriu pe acele tronsoane de drum delimitate prin semne rutiere „Utilizarea obligatorie a lanțurilor” și „Sfârșitul utilizării obligatorii a lanțurilor”	Lanțurile trebuie să fie fixate pe cel puțin o axă motoare. Viteză maximă 50 km/h

de iarnă

Amenzile pentru încălcarea acestei reglementări?	Care este legislația privind utilizarea anvelopelor de iarnă? (adâncimea minimă a profilului, axă(e) pe care trebuie puse, etc.)	Observații (accesorii suplimentare, alte informații)
Nu există o reglementare generală, sancțiunile diferă de la stat la stat	Adâncimea minimă a profilului este de 6 mm pentru cauciucurile de iarnă cross și de 5mm pentru cele radiale. Anvelopele trebuie să aibă indicațiile M+S, M.S. sau M&S.	Nu este obligatoriu să fie la bord și o lopată
În condiții de iarnă, vehiculele fără echip. de iarnă precum și remorcile sunt interzise să circule iarna. Poliția poate ordona șoferului să se echipeze cu lanțuri sau să ducă autovehiculul într-un loc unde poate obține echipamentul de iarnă. Încălcările sunt sancționate cu amendă de aprox. 20 euro pentru șoferi și de la 200 la 2500 euro pentru companie	Utilizarea anvelopelor de iarnă este stipulată prin Legea Securității Traficului Rutier. Anvelopele trebuie să poarte indicația MS, M+S sau M&S cu simbolul unui fulg de nea și trebuie să aibă un profil de minim 4 mm.	Toate autocarele și autov. de marfă trebuie să aibă o lopată și un sac cu 20-50 kg nisip
Dacă lanțurile sunt la bord și nu sunt fixate, șoferul va fi amendat cu 50-150 BGN; dacă lanțurile nu sunt fixate și șoferul are un accident, el va fi amendat cu 100-200 BGN. Dacă nu există lanțuri la bord, autovehiculului i se poate interzice utilizarea sectorului de drum unde se aplică semnalizatorul rutier și, pentru a nu perturba traficul, va fi remorcat la cel mai apropiat loc de parcare până la o distanță de 500 m. Șoferul va trebui să plătească orice taxă suplimentară pentru remorcare.	Nu există o legislație specifică	
Nu este specificat	Nu există o legislație specifică. Utilizarea anvelopelor cu crampoane este interzisă	
Pentru nerespectarea semnelor rutiere se aplică o amendă cf. StVO	Este obligatorie echiparea vehic. cf. condițiilor atmosferice, în special cu un set de anvelope de iarnă	
Amenzi aplicate pentru utilizarea lanțurilor pe drumuri uscate	Nu există o legislație specifică privind anvelopele de iarnă. Anvelopele cu crampoane sunt interzise	Cf. condițiilor atm. vehic. trebuie echipat cu anvelope de iarnă, lanțuri, lopată, spărgător de gheață, bară sau frânghie de remorcare



EDITORIAL



ACTUAL

Convenția de Cooperare între Societățile Inginerilor de Automobile din România și din Franța, semnată recent de Președintele SIAR, Prof. dr. ing. Eugen - Mihai Negruș și Directorul general al SIA, Daniel Pfrimmer, are drept obiectiv promovarea parteneriatului dintre SIA și SIAR pentru dezvoltare, achiziția și transmiterea de cunoștințe în domeniul tehnicii automobilului și încurajarea accesului reciproc la programele și activitățile lor. Concret, ea prevede:

- Crearea de membri parteneri SIAR – SIA care, plătiind o cotizație de 50% din cotizația pentru membri SIA, beneficiază de toate facilitățile membrilor SIA, individual sau în grupe de membri asociați de câte 10 persoane care plătesc în comun cotizația unui membru SIA;

- Membrii parteneri SIAR – SIA pot participa la manifestări organizate de SIA (Congrese sau conferințe, seminare, cursuri de dezvoltare profesională) plătiind o taxă de participare ca și ceilalți membri SIA, iar studenții un tarif forfetar de 150 EURO.

- Cumpărarea cu prețuri reduse a unor lucrări de specialitate editate de SIA;

- Schimb de publicații între cele două organizații;

- Promovarea cooperării la nivel de profesori universitari și studenți prin participarea la cursuri în condiții avantajoase, precum și în domeniul masteratelor și doctoratelor;

- Cooperare SIAR – SIA este similară cu cooperare dintre SIAR și SAE Internațional, din care au rezultat cca. 250 de ingineri de automobile membri ai SIAR - SAE, având și avantajul limbilor și apropierii geografice, va permite o mai bună participare a noastră la programele SIA.

În săptămânile care vin urmează să concretizăm și să organizăm această cooperare, în avantajul reciproc al celor două Părți.

Dr. Ing. Cornel Armand Vladu,
Secretar general al SIAR

CONGRESUL INTERNAȚIONAL ANUAL AL SIAR

ȘTIINȚA ȘI MAGEMENTUL AUTOMOBILELOR ȘI TRACTOARELOR – SMAT 2008

Craiova, 23-25 Octombrie 2008

- S-a solicitat patronajul de către European Automotive Engineers Cooperation (EAEC);
- Calendarul organizării Congresului va fi prezentat în numărul viitor la Buletinului INFO SIAR.

CONGRESUL

INTERNAL COMBUSTION ENGINE: PERFORMANCE, FUEL ECONOMY AND EMISSIONS

Londra, 11-12 decembrie 2007

Congresul este organizat de către Institutul IMechE – Londra ;

- Vor fi discutate probleme apărute datorită schimbării cliimei, legislației și fragmentării pieței;
- Se va continua dezbateră subiectelor tratate la conferința din 2004 (emisii și performanțe) și seminarul din 2002 (sisteme de injecție de benzină);
- Detalii la <http://www.imeche.org.uk>

TRAFIC AND TRANSPORT 2030

Darmstadt - Germany

- Manifestarea va avea loc în perioada 28-29 februarie 2008 și cuprinde un atelier de lucru, în perioada 27-28 februarie 2008 și un Congres Internațional în ziua de 29 februarie 2008, totul în limba germană
- Tematica generală, la nivel academic mondial, se referă la centrul de greutate al cercetărilor în domeniul sistemelor integrate de transport (viziuni, concepte și tehnologii)
- Se vor face prezentări din partea experților indieni și chinezi cu privire la particularitățile infrastructurii lor de transport;
- Informații pe pagina web www.tu-darmstadt.de.

EXPOZIȚIA

EUROMOLD 2007

FORUMURI – CONFERINȚE - ATELIERE DE LUCRU

- Târg mondial pentru producția de scule și forme. Proiectare și dezvoltarea produselor 5-8 decembrie 2007, Târgul de la Frankfurt - Germania;
- Conceptul de la prototip la producție de serie;
- Forum India, Forum China;
- Informații detaliate pagina web <http://www.euromold.com>;
- Tel +49-(0) 69.27 40 03.0 Fax +49-(0) 69.27 40 03.40



INTEGRARE
EUROPEANA



LUCRĂRI NOI

Hidrogenul se poate utiliza în aplicații cum sunt autoturismele, autobuzele și autovehiculele utilitare, fie pentru alimentarea motoarelor cu combustie fie cu sisteme de pile de combustibil. El nu produce emisii de oxid sau bioxid de carbon, hidrocarburi ne arse sau particule și nici gaze cu efect de seră. Trebuie însă vegheat ca la producerea hidrogenului să nu se producă bioxid de carbon, ceea ce se poate obține dacă producția se bazează pe surse energetice ne fosile și se reține bioxidul de carbon.

Principalii fabricanți de automobile acceptă să facă investiții importante pentru a se obține noi tehnologii pentru propulsia cu hidrogen și lucrează în prezent la proiecte care vizează comercializarea acestui tip de vehicul.

Comisia a elaborat o propunere preliminară de regulament privind vehiculul care funcționează cu hidrogen în scopul asigurării securității în funcționare, încadrându-l în directiva de omologare de tip a vehiculelor, și stabilind procedurile de securitate aplicabile sistemelor de stocare a hidrogenului pe aceste vehicule. Aceasta va contribui la creșterea încrederii potențialilor utilizatori și a publicului larg în noua tehnologie.

Adresa pentru consultația publică este:
<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pages/background/hydrogen/consultation/call.htm>.

■ **RĂCIREA MOTOARELOR CU ARDERE INTERNĂ**, autor Cristian COLDEA, Editura Alma Mater 2007, Cluj-Napoca, ISBN 978-973-7898-80-7

■ **REVISTA ȘTIINȚIFICĂ TRIMESTRIALĂ „MECANISME ȘI MANIPULATOARE”**, a Asociației Române de Teoria Mecanismelor și Mașinilor, Editor-șef Prof. Dr. ing. Păun Antonescu, de la Universitatea Politehnică București, Catedra de Mecanisme și Roboți, cod ISSN 1583-4743. Informații privind procurarea la adresa panton38@hotmail.com

■ **INTERNAL COMBUSTION ENGINE HANDBOOK BASICS, COMPONENTES, SYSTEMS AND PERSPECTIVES**, Richard Van Basshuysen, Fred Schaefer, 868 pp., 2004, cod produs R-345, preț pentru membri SIAR-SAE \$119,96, ISBN:978-0-7680-1139-5, Online: <http://store.sae.org/>.

■ **MANUEL DE TOLERANCEMENT**, volume 2 - Base de la cotation fonctionnelle, auteur Bernard Anselmetti, Editions Hermes Lavoisier, 269 pages 50 Euro, ISBN : 978-2-7462-1596-2 Information www.Lavoisier.fr



TEZE DE DOCTORAT

■ **CONTRIBUȚII PRIVIND ÎMBUNĂTĂȚIREA PERFORMANȚELOR ENERGETICE ȘI LIMITĂRII POLUĂRII UNUI MOTOR DIESEL CU INECȚIE DIRECTĂ DE PUTERE MIJLOCIE – MARE PRIN PERFECȚIONAREA CALITĂȚII INECȚIEI**

Autor: Ing. Ion VRABIE

Conducător științific: Prof. dr. ing. Dănilă IORGA, Universitatea „POLITEHNICA” Timișoara

■ **STUDII TERORETICE ȘI EXPERIMENTALE PRIVIND EVALUAREA PERFORMANȚELOR UNUI AUTOTURISM SUPUS UNOR ACCELERĂȚII**

Autor: ing. Victor-Cătălin ZAHARIA

Conducător științific: Prof. dr. ing. Ion TABACU, Universitatea din Pitești
Conf. dr. ing. Georges DESCOMBES, Conservatoire National des Arts et Métiers de Paris

IMPORTANT

Revista INGINERIA AUTOMOBILULUI nr. 4 anexă la revista AUTO TEST din septembrie 2007 poate fi procurată prin rețeaua teritorială de distribuție sau de la Secretariatul SIAR.

Revista Ingineria Automobilului în format electronic la adresa
<http://Ingineria-automobilului.ro>

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

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

Viteze mai mari – o soluție miraculoasă?

Conform unor știri publicate în ultimul timp în presă, la Senatulul României, se discută: rezolvarea problemelor din traficul rutier prin majorarea vitezelor maxime admise prin lege la circulația în mediul urban de la 50 km/h la 60 km/h, (pentru toate categoriile de autovehicule). Pentru traficul urban propunerea este cu atât mai surprinzătoare cu cât ea reprezintă întoarcerea la o situație pe care am depășit-o cu greu în a doua parte a deceniului trecut, când ne-am aliniat la practica europeană. Ce urmări ar avea această restaurare?

- prin creșterea vitezei medii de circulație nu se va obține nici o ameliorare a circulației rutiere deoarece aceasta depinde aproape exclusiv de timpul pierdut la blocajele din trafic și la semafoare sau intersecții, reglementate sau ne reglementate, precum și din cauza lucrărilor la carosabil. Dacă totuși pe anumite artere există posibilitatea practicării unei viteze mai mari, în condiții de siguranță, legea actuală permite creșterea, pe tronsonul respectiv a vitezei maxime admise, lucru care se practică și în prezent, însă numărul acestor artere nu, este din păcate, așa de mare.
- în schimb va rezulta o diminuare substanțială a siguranței rutiere, confirmată prin studii de specialitate efectuate în Europa și Japonia din care rezultă că ponderea persoanelor, legate centura de siguranță, care suferă răni grave sau decedează este de circa 55% la viteza de 50 km/h și de circa 80% la viteza de 60 km/h.
- reglementarea anterioară prevedea viteza maximă de 60 km/h pentru autovehicule, cu excepția autobuzelor și transportului greu de mărfuri, pentru care viteza era limitată la 40 km/h.
- reglementarea actuală a condus la egalizarea vitezei maxime în trafic a tuturor autovehiculelor la 50 km/h, incluzând creșterea cu 10 km/h a vehiculelor grele pentru transportul de persoane și de marfă astfel încât autoturismele să nu mai fie obligate să depășească în mod frecvent

autovehiculele grele.

- deoarece acum se preconizează ridicarea vitezei maxime generale cu 10 km/h, aceasta ar presupune de fapt creșterea cu 20 km/h a vitezei maxime admise pentru vehiculele grele în raport cu vechea reglementare, ceea ce este foarte mult, chiar dacă luăm în considerare numai creșterea spațiului de frânare de urgență, pentru autobuze și autocamioane indicat în reglementările europene, de la 19,9 metri (pentru 40 km/h) la 36,7 metri (pentru 60 km/h) în cazul autobuzelor și autocamioanelor. Este vorba deci de o diminuare notabilă a securității rutiere pentru vehiculele grele.
- și în cazul mopederelor, pentru care directivele UE prevăd o viteză maximă de 50 km/h, (redușă de la 60 km/h cum figura în regulamentele Comisiei Economice pentru Europa a ONU odată cu generalizarea în Europa a vitezei maxime urbane de 50 km/h) creșterea vitezei maxime urbane la 60 km/h ar reprezenta un nou risc pentru siguranța rutieră, deoarece mopedele, utilizate îndeosebi în traficul urban, vor trebui să fie depășite frecvent de autoturisme și chiar de autocamioane sau autobuze.

Și pentru traficul interurban și circulația pe autostrăzi se preconizează, de asemenea, unele creșteri ale vitezei maxime admise. Chiar dacă în Europa se practică asemenea viteze, tendința actuală este

de reducere a vitezei maxime admise, din motive de siguranță rutieră, lucru care se observă, de exemplu în Germania unde, în ultimul timp, au fost introduse treptat limitări în foarte multe zone și există perspectiva unei limitări generale. De asemenea, în ceea ce privește circulația pe drumurile naționale, trebuie avut în vedere și faptul că directivele europene prevăd în mod expres echiparea autobuzelor cu limitator de viteză care nu permite constructiv depășirea vitezei de 100 km/h iar pentru autovehiculele care transportă marfă a vitezei de 85 km/h, ceea ce poate afecta fluența traficului în cazul majorării vitezei limită de la 90 km/h la 100 km/h.

Creșterea vitezei maxime admise în România, mai ales în circulația urbană vine în contradicție cu practica europeană, exact după ce am devenit membri ai Uniunii Europene, și ar crea dificultăți sporite pentru cetățenii celorlalte state membre ale UE care vin în măsură tot mai mare în România, obișnuiți cu regulile circulației europene.

Acești cetățeni ar avea o nouă surpriză neplăcută, pe lângă cea care se referă la calitatea slabă a suprafeței carosabilului și semnalizarea rutieră defectuoasă, devenită catastrofală în timpul lucrărilor de reabilitare a drumurilor urbane sau interurbane, lucruri cu care, noi volens – nolens, ne-am cam obișnuit. Oare?

*Dr. ing. Cornel-Armand Vladu
c.vladu@siar.ro*

Calendar Decembrie

4-6 Decembrie 2007,

Amsterdam, Olanda
Intermodal – Eveniment Intermodal
Mondial The World's Leading Container
Event Intermodal
<http://www.intermodal-events.com>

6 Decembrie 2007

Seminar Grupul de Interes Informații
Pasageri Londra

11 Decembrie 2007

Road User Charging Interest Group -
Conferința Londra
<http://www.its-uk.org.uk/events.html>

10 - 12 Decembrie 2007

Forum Mondial privind mobilitatea
durabilă - Nantes, France
<http://www.governance-mobility.org/en/register/>

12-14 decembrie

Lyon, Franța
<http://www.tnb2007.com/front/index.php>
The Truck & Bus World Forum

7 Decembrie 2007

Iași, România
Al 5-lea Simpozion Internațional privind
„Ingineria Autostrăzilor și Podurilor” 2007
http://www.irfnet.org/cms/pages/PagesUp/Pdf/HBE2007_Romania.pdf

U.N.T.R.R. Tours

București, Str. Ienachița Văcărescu 60, sector 4

Tel. 021-336.77.88; 021-330.14.25

Fax: 021-335.48.25 ; 021-337.48.53

office@untrr.ro, 0720.999.222

<http://www.u-tours.ro>



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

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

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

circuite și sejururi în țară și în străinătate • programe de weekend • bilete de odihnă și tratament • agroturism • servicii de ticketing aerian și rutier • rezervări hoteliere pentru orice destinație din țară și străinătate • organizarea de evenimente speciale • închirierea de microbuze și autocare • circuite de oraș (București sau orice alt oraș din România) • Servicii de cazare în toate orașele din țară • programe turistice la cerere • turism școlar.

În continuare încercăm să vă prezentăm o parte din variantele de vacanțe propuse de UNTRR – Tours.

Iarna 2007-2008

Ski

Austria: Salzkammergut - Regiunea lacurilor alpine - 28.12.2007 - 04.01.2008

265 Euro/Pers în DBL, diferență în SGL 61 Euro/Pers

Elveția: Bad Ragaz – Vacanța perfectă pentru ski - 29.12.2007 – 05.01.2008

385 Euro/persoană/ sejur - 7 nopți cazare în DBL

Bulgaria: Bansko – Ski aproape de casă

34 Euro/persoană/zi în DBL

Crăciun

Crăciun Viena – Vacanță de Crăciun de neuitat - 21.12.2007 – 27.12.2007

300 Euro/persoana/sejur în DBL

Crăciun Israel – Vacanță în Țara Sfântă – 20.12.2007 - 27.12.2007

785 Euro/pers în DBL, diferență în SGL 185 Euro/pers

Revelion

Revelion Praga – Intrați în noul an cu clasă - 28.12.2007 – 03.01.2008

349 Euro/pers în DBL, diferență în SGL 89 Euro/pers

Revelion Budapesta – orașul de pe Dunăre - 28.12.2007 – 02.01.2008

229 Euro/pers în DBL

Revelion Franța – Circuit al orașelor imperiale - 26.12.2007 - 05.01.2008

459 Euro/pers în DBL, diferență în SGL 169 Euro/pers

Revelion Tirol – Relaxare departe de tumultul orașului - 29.12.2007 – 05.01.2008

206 Euro/pers/sejur în DBL

Organizare evenimente - Externe/Interne

Turism de Afaceri:

- Bilete Avion, Cazare

Turism de Tineret :

- Transport Autocar,
Cazare – 90 Lei/Pers

La 10 Plătitori 1 Gratuitate

*Alegeți destinația. De restul
ne ocupăm noi*

EUROTYRES

EȘTI PE DIRECȚIA BUNĂ



Prima rețea națională



- Vânzări



- Servicii



- Consiliere tehnică



- Reșapare



- Accesorii



ANVELOPE



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