

# Info

Buletin informativ  
al Uniunii Naționale  
a Transportatorilor  
Rutieri din România

ANUL VI, NR. 11 (80)  
NOIEMBRIE 2010

**UNTRR**  
**20 ANI**

**Editorial**

**După 20 de ani**  
pag. 5

**ANVELOPE DE IARNA**  
**ÎN EUROPA**  
pag. 27



**Marele câștigător**  
**"Miss SCANIA" 2010**  
pag. 53

**COM DIVERS AUTO Ro, firma membră**  
**UNTRR, a fost aleasă Compania de**  
**Transport a anului 2010 în România**  
pag. 20

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

SE DISTRIBUIE GRATUIT MEMBRILOR UNTRR

**ACUM PUTEȚI CUMPĂRA ȘI CU CARDUL ROVINIETELE**  
**ELECTRONICE PRIN [www.e-rovinieta.ro](http://www.e-rovinieta.ro)**

**[www.transmag.ro](http://www.transmag.ro)**  
**[www.tachoweb.ro](http://www.tachoweb.ro)**

20  
ANI

UNIR

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

#### CALITATE ȘI CERTIFICĂRI

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



COM DIVERS AUTO RO



## SERVICII

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

### COM DIVERS AUTO RO SA

Str. SERELOR , nr. 41, BASCOV, cod 117045, Jud. ARGEȘ  
Tel: +4 0248.211.271, Fax : +4 0248.270.180  
e-mail: office@comdivers.ro, www.comdivers.ro



Uniunea Națională  
a Transportatorilor Rutieri din România  
vă oferă:

➤ **Informații utile în timp real:**

[www.untrr.ro](http://www.untrr.ro) - cu secțiune dedicată membrilor  
[e-info@untrr.ro](mailto:e-info@untrr.ro) - newsletter bazat pe e-mail  
InfoUNTRR - buletin informativ lunar gratuit  
Mailing direct - informare dedicată  
InfoSMS - pentru informare urgentă



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



- **Serviciul vize / pașapoarte**
- **Publicații de interes în domeniul transporturilor**
- **Formare profesională SC PROMOTRANS SRL**
- **Turism prin SC UNTRR-Tours SA**
- **Asistență tehnică non-stop în 32 de țări din Europa prin Service24.at**  
[www.untrr.ro/service24](http://www.untrr.ro/service24)



- **Managementul tahografelor digitale**  
[www.tachoweb.ro](http://www.tachoweb.ro)
- **Consiliere juridică pe teritoriul Ungariei prin Cabinet Individual de Avocat "Szántó Á. Zsolt"** - [www.untrr.ro/avocaturungaria](http://www.untrr.ro/avocaturungaria)
- **Asigurări prin Vector Broker**  
[www.vectorbroker.ro](http://www.vectorbroker.ro)
- **Demascarea corupției în transporturi pe:**  
[www.frana.ro](http://www.frana.ro)
- **Magazin ON-LINE:** [www.transmag.ro](http://www.transmag.ro)
- **Roviniete ON-LINE:** [www.e-rovinieta.ro](http://www.e-rovinieta.ro)



➤ **Parteneriate spre beneficiul membrilor:**



**Lufthansa**



**Teleroute**  
a Wolters Kluwer business



Expert în servicii rutiere



**Mercedes-Benz**  
Trucks you can trust

## După 20 de ani

Istoria și startul nu pot fi aranjate de nimeni. Sigur pot fi uitate, dar nu aranjate. UNTRR ESTE PRIMA ASOCIAȚIE PROFESIONALĂ ȘI PATRONALĂ DIN TRANSPORTURILE RUTIERE – ÎNFIINȚATĂ ÎN MARTIE 1990.

Uniunea a evoluat în ton cu societatea românească, astfel a traversat vremuri mai bune și mai rele, din care am avut mereu ceva de învățat.

Am reușit, încet dar sigur, să devenim partenerii de drum lung ai transportatorilor profesioniști din România. Deși de multe ori nu a fost deloc ușor. Ne dorim să avem un parteneriat real cu fiecare firmă de transport care aderă la UNTRR. Regretăm că unele firme au devenit membre doar împinse de o nevoie legală - recomandarea pentru acces la profesie.

Cea mai mare provocare pentru organizație a fost aderarea la UE, moment în care activitatea de distribuire a carnetelor tir s-a redus de peste 20 de ori din prima zi a anului 2007.

Ce am făcut ca să contracaram acest lucru? Suntem oameni de acțiune și am știut că statul cu mâinile la spate nu este drumul pe care ne-am dori să pornim. Am început să ne diversificăm gama de produse și servicii, pentru a încerca să oferim conceptul de one stop shop transportatorilor și întotdeauna un avantaj suplimentar membrilor noștri – produse de calitate la prețuri mai

bune decât cele mai bune din piață, participări la întâlniri de afaceri în țară și în străinătate, pentru a explora noi oportunități de afaceri.

De asemenea, încercăm să oferim o garanție a faptului ca membrii uniunii se pot baza oricând pe noi pentru a face rost de informații proaspete și relevante legate de domeniul în care activează și astfel am comandat și pus gratuit la dispoziția membrilor în 2009 un studiu amplu despre Piața transporturilor.



Informațiile sunt cel mai de preț capital pe care îl oferim, încă neexplorat la potențialul real de toți membrii organizației - avem exemple frecvente în care firmele sunt amendate în străinătate în special, pentru neaplicarea unor măsuri simple - mediatizate de UNTRR, atât on-line pe pagina de internet,

pe [e-Info@untrr.ro](mailto:e-Info@untrr.ro) și în InfoUNTRR - Buletinul Informativ lunar distribuit gratuit membrilor organizației.

În timpuri de chibzuință UNTRR este prima și singura asociație din domeniul transporturilor rutiere care a accesat fonduri europene pentru creșterea adaptabilității și eficienței firmelor de transport din România – un program de doi ani, pe care îl derulăm cu suportul gratuit al Mercedes-Benz România pentru partea aplicată a cursului de eco-driving pentru conducătorii auto profesioniști.

Oferim condiții mai bune membrilor noștri prin parteneriate precum cel cu

MOL România - reduceri importante la prețul combustibilului - care reprezintă cel mai mare cost direct al unei firme de transport), asigurări adaptate nevoilor fiecărui client prin Vector broker, parteneriat cu cabinet de avocatură specializat pentru recuperarea amenzilor din Ungaria – pe baza unei taxe de succes fără alte costuri, parteneriate cu Service 24.

Încercăm să oferim suportul nostru transportatorilor prin simplificarea legislației, și transformarea într-o legislație aplicabilă în mod egal tuturor. În România aplicabilitatea legilor este mai importantă decât conținutul. Salutăm primul ministru al transporturilor din România care vorbește de aplicarea legii și nu se ascunde după hățușul birocratic al unor acte normative – doamna Anca Boagiu.

Ne dorim ca transportatorii români să nu mai fie discriminați la ei acasă – chiar de propriile autorități și în acest sens am avut numeroase intervenții și propuneri legislative, unele dintre ele soldate cu succes. Putem astfel să spunem că suntem o uniune cu rezultate, deși de multe ori eforturile noastre au fost mult mai mari decât efectele vizibile.

Am obținut rezultate în elaborarea legislației europene fundamentale în domeniul transporturilor rutiere - regulamentele de acces la profesie și piața transporturilor. Am reușit menținerea asigurării pentru dovedirea capacității financiare și am reușit aplicarea regulamentului în condiții egale cu toate celelalte state membre, fără discriminare.

Ne dorim ca statul român să fie un partener al industriei transporturilor rutiere și să ofere șansa companiilor

românești să lucreze cât mai facil atât pe teritoriul României, dar și în afară.

Transporturile rutiere sunt flexibile și permit firmelor din România să facă operațiuni pe teritoriul UE sau în afara acesteia chiar și fără vreo legătură cu agenți economici din România. Acești transportatori trebuie stimulați. Încurajați. Dacă spun sprijiniți – probabil că deja este prea mult. Dacă industriile din Europa de Vest au sesizat potențialul mutării facilităților de producție în Est de ceva vreme, transportatorii rutieri vestici nu au avut curajul și priceperea necesară să își urmeze clienții în Est. Șansa transportatorilor români este dată de relațiile extra-comunitare, de est. Acolo unde transportatorii vestici se feresc să meargă din comoditate. Este adevărat că sunt necesare cunoștințe suplimentare pentru operarea relațiilor extra-comunitare, însă eforturile celor îndrăzneți sunt de cele mai multe ori răsplătite – prin tarife mai bune și costuri mai mici.

Noi le mulțumim astăzi tuturor partenerilor noștri – clienți, furnizori, autorități pentru colaborarea de până acum și vă asigurăm că ne străduim să identificăm în continuare cât mai fidel nevoile transportatorilor rutieri și să le adresăm cele mai efective și eficiente soluții posibile la un anumit moment. Lucrăm nu doar pentru rezultate directe și rapide, dar și la creativitate și inițiativă. Considerăm că acești primi 20 de ani nu reprezintă decât un început frumos de activitate și suntem pregătiți să ne demonstrăm că am trecut de adolescență și am ajuns la maturitate. Să lucrăm împreună pentru un viitor mai bun și să ne vedem cu bine după alți 20 de ani!

**Radu Dinescu**  
Secretar General UNTRR

# SUMAR

• Editorial - <i>După 20 de ani</i> .....	pag. 5
• UNTRR, 20 de ani de la începerea activității .....	pag. 9
• <b>COM DIVERS AUTO Ro, firma membră UNTRR, a fost aleasă Compania de Transport a anului 2010 în România</b> .....	pag. 20
• Anvelope de iarnă pentru vehicule comerciale .....	pag. 27
• <b>UNTRR a semnalat noului Ministru al Transporturilor și Infrastructurii principalele probleme ale transportatorilor români - COMUNICAT DE PRESĂ</b> .....	pag. 31
• Primele rezultate ale Proiectului „adaptabilitate pentru creșterea competitivității sectorului de transport rutier din România” .....	pag. 37
• <b>Reuniunea Comisiei IRU pentru Siguranță Rutieră Hanovra, 27 septembrie 2010</b> .....	pag. 42
• Experiența poloneză .....	pag. 45
• <b>"Miss Scania" la prima ediție</b> .....	pag. 53
• Scania și Audi – Titanii V8 .....	pag. 51
• <b>Ședință Extraordinară a CDS</b> .....	pag. 65
• Transport info - FRANȚA .....	pag. 68
• Informații statistice - ANEIR Situație exporturi .....	pag. 73
• <b>Echipamente de iarnă în țările europene</b> .....	pag. 74
• Transportul de pasageri și mărfuri pe moduri de transport, semestrul I 2010 .....	pag. 84
• <b>Comunicate de presă IRU</b> .....	pag. 88
• Zonă emisii reduse (LEZ) în Europa .....	pag. 94
• <b>Mercedes-Benz Atego și Atego BlueTec Hibrid au fost alese "Truck of the Year 2011"</b> .....	pag. 101
• Birouri regionale .....	pag. 107
• <b>Evoluția principalelor valute 27 septembrie - 29 octombrie 2010</b> .....	pag. 107
• Prețul litrului de motorină la pompă 25 octombrie 2010 (în euro) .....	pag. 108
• Roviniete prin UNTRR! .....	pag. 109
• <b>Statistici INS</b> .....	pag. 111
• <b>Indici IRU</b> .....	pag. 112
• Noutăți legislative .....	pag. 114
• Info Utile .....	pag. 117
• <b>Publicații UNTRR</b> .....	pag. 124
• Produse specifice transportului comercializate de UNTRR .....	pag. 126
• <b>Link-uri Utile</b> .....	pag. 130

## Buletinul Informativ al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România



Redactor-Şef: Ioana Ciorzan

ISSN 2069 – 1432

© 2010, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România

Toate drepturile sunt rezervate. Nici o parte a acestei publicații nu poate fi reprodusă, stocată într-un sistem cu acces public sau transmisă sub orice formă, electronică, fotocopiată, înregistrată sau oricare alta, fără permisiunea anterioară a deținătorului dreptului de copyright.



### Sediu central U.N.T.R.R. București

Str. Ienachiță Văcărescu nr. 60, sector 4  
Cod poștal 040157  
E-mail: office@untrr.ro

Program de lucru: Luni - Vineri 8 - 17

### Secretariat

Telefon: +4021-336.77.88;  
+4021-330.14.25

### Departamentul Reprezentare Internă și Internațională

Dna. Ioana Ciorzan  
Telefon: 021-337.46.08  
Mobil: 0720-999.254  
Fax: 021-335.48.25; 021-337.48.53  
E-mail: ioana.ciorzan@untrr.ro

Dna. Roxana Ilie  
Telefon: 021-336.77.88  
Mobil: 0720-999.212  
Fax: 021-335.48.25; 021-337.48.53  
E-mail: roxana.ilie@untrr.ro

### Direcția Economică

Dir. economic : Marieta Bazilescu  
Telefon: 021-337.48.70  
Mobil: 0720-999.210  
E-mail: marieta.bazilescu@untrr.ro

Dra. Ioana Prună  
Telefon: 021-337.48.70  
E-mail: ioana.pruna@untrr.ro

### Compartimentul Carnete TIR

Dna. Adriana Avram  
Telefon: 021-336.77.88  
Telefon: 021-337.47.42  
Fax: 021-337.47.41  
Mobil: 0720-999.228  
E-mail: adriana.avram@untrr.ro

### Compartiment Admitere, Evidență membri și Reprezentanțe U.N.T.R.R

Dna. Otilia Constantin  
Telefon: 021-337.47.42  
Fax: 021-337.47.41  
E-mail: otalia.constantin@untrr.ro

### Compartimentul Pașapoarte

Dna. Nicoleta Constantinescu  
Mobil: 0720-999.227  
E-mail: nicoleta.constantinescu@untrr.ro

Reclamații abuzuri: [www.untrr.ro](http://www.untrr.ro)

# 20 de ani în 20 de momente speciale

**UNTRR  
20ANI**

**1990**

**În primul an de activitate al Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) se pun bazele reprezentării transportatorilor rutieri în fața autorităților**

**1993**

**UNTRR și Federația STAR înființează Fundația SETAR** – singura organizație de formare profesională continuă din domeniul transporturilor din România până în 1999, cu sprijin internațional al Olandei, Marii Britanii și Danemarcei

**1994**

**Devine asociație garantă pentru sistemul TIR în România**

**1994**

**Înființează ASITRANS** – firma de asigurare/reasigurare în domeniul transporturilor

**2002**

**Organizează împreună cu IRU la București în perioada 30 mai – 1 iunie 2002 cel de-al 28-lea Congres IRU cu tema: "Piețe Emergente: Provocări și Oportunități".**

**2002**

**Înființează Fundația PROMOTRANS** – Centru de formare profesională continuă în domeniul transporturilor

**2003**

**Sprijina alocarea electronică a autorizațiilor pentru transportul de marfă pe principiul de piață.** Reprezentanții ai Consiliului Director al UNTRR au făcut parte din Comisia de transparență înființată prin Ordinul Ministrului 1138/2003, aducându-și o contribuție semnificativă în procesul de repartizare a autorizațiilor în perioada -de tranziție, de la apariția O.G.64/2003 (29 iunie 2003) până la publicarea H.G.1173/2003 (16 octombrie 2003). A fost acordată asistență de specialitate pentru recordarea tuturor membrilor UNTRR la sistemul de alocare electronic.

**2004**

**Devine organizație patronală reprezentativă la nivel de ramură transport conform Legii 356/2001 – Legea Patronatelor;**

Este recunoscută ca partener de dialog de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, participând ca membru în Comisia de Dialog Social la dezbaterile și avizarea proiectelor de acte normative privind transporturile rutiere.

**2004**

**Se implica activ în definirea zonelor de acces în București** pentru vehiculele comerciale de marfă modificând propunerea inițială a Primăriei Capitalei care defavoriza transportul de mărfuri.

**2005**

**Implementează un sistem de telecomunicații modern** care permite conectarea permanentă în rețeaua VPN a tuturor reprezentanțelor la sediul central, astfel încât acestea operează într-un sistem informatic centralizat. Cu această ocazie membrii pot obține informații de la oricare dintre birourile regionale pentru orice problemă.





Uniunea Națională  
a Transportatorilor Rutieri din România

20  
ANI  
1990-2010

UNTRR a sărbătorit joi, 21 octombrie 2010, 20 de ani de la începerea activității. Cu această ocazie festivă, momentul a fost marcat de organizarea unui cocktail la Rin Grand Hotel din București la care ne-au onorat cu prezența lor oficialități,

ambasadori, jurnaliști și membri de bază ai Uniunii. Din lista marilor oficialități prezente putem menționa: Secretarul General Adjunct IRU, Umberto DePretto, reprezentanta Greciei, doamna Cornelia Asante, delegația bulgară formată



din: Georgi Petrov - președinte AEBTRI și Vilyana Ivanova – AEBTRI, delegația Moldovei: Dl. Vladimir Pendiurin, Dra Luminița Paladi și Dl Ghenadi Tăulean. Turcia a fost reprezentată de domnul Gülsen Yalçinkaya , iar Polonia de Wieslaw Starostka.

De asemenea, am avut alături de noi câteva prezențe feminine superbe, VIP-uri autohtone: Gina Pistol, Crina Matei, Daiana Anghel și Raluca Lazarut.

Gala a debutat cu o dovadă de măiestrie auto susținută de Dl. Titi Aur, campionul național la raliuri care a demonstrat că fie și într-un spațiu mic - precum intrarea din fața hotelului - se pot



face manevre care să lase pe fiecare spectator mut de uimire. Apoi, odată intrați în incinta hotelului, invitații au avut șansa de a vedea mai multe mașini de epocă și de a se poza lângă ele sau în interiorul lor alături de vedetele prezente.

După o cupă de șampanie, s-a intrat în sală unde atmosfera a fost întreținută cu mare grație de Maria Radu și trupa ei.

Primul discurs a fost cel al Președintelui UNTRR, Dl. Constantin Isac care a

făcut o scurtă trecere în revistă a celor 20 de ani de activitate, cu bune și rele, dumnealui ținând să mulțumească pentru activitate antecesorilor lui, începând cu Dl. Valentin Mirescu, primul Președinte al UNTRR. La sfârșit a înmănat o Diplomă de Merit Dlui Umberto dePretto, Secretar General Adjunct al IRU.

La rândul său, Dl. dePretto a trecut în revistă principalele realizări ale UNTRR și colaborarea fructuoasă cu structurile IRU în cadrul celor 20 de ani de existență



a Uniunii.

În continuare, Domnul Radu Dinescu, Secretar General UNTRR a ținut să mulțumească în principal partenerilor UNTRR – autorități, clienți și furnizori, pentru colaborarea de până acum și să îi asigure că membrii Uniunii se străduiesc să identifice cât mai fidel nevoile transportatorilor rutieri și să le furnizeze cele mai eficiente soluții posibile la un anumit moment.

Conducerea Uniunii a ținut să acorde diplome pentru contribuțiile aduse la creșterea UNTRR Dlui Umberto dePretto – Secretar General Adjunct IRU, Dlui Valentin Mirescu – Primul Președinte al UNTRR, Dnei Virginia Tănase – reprezentant al României la Banca Mondială, Dlui Stancu Sotir (RAR). Alte diplome sunt pregătite pentru a fi transmise Președintelui României, Dlui Traian Băsescu, Ministrului

Transporturilor, Dnei Anca Boagiu și altor oficialități și membri ai Uniunii care au contribuit în ani la dezvoltarea și modernizarea sectorului de transport rutier din România.

Maestrul de Ceremonii al show-ului, Mihai Constantin, a reușit să țină suspansul până la final și să mențină un tempo ridicat, astfel încât oaspeții s-au bucurat de muzică, mâncare rafinată și conversație plăcută până târziu în noapte.

S-a dansat, s-a aplaudat, s-au oferit felicitări și mulțumiri și toată lumea a plecat acasă mai bine dispusă și cu impresie clară că UNTRR este o organizație de oameni puternici, muncitori și doritori să facă treabă. O uniune care știe să fie mereu alături de membri ei și să le susțină drepturile cel puțin în următorii douăzeci de ani.



**20  
ANI  
1990-2010**











Uniunea Națională  
a Transportatorilor Rutieri din România



Uniunea Națională  
a Transportatorilor Rutieri din România











## **COM DIVERS AUTO Ro, firma membră UNTRR, a fost aleasă Compania de Transport a anului 2010 în România**

Firma românească de transport intern și internațional - Com Divers Auto Ro, membră activă a Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România, a primit trofeul "Romanian Transport Company of the Year 2010 - Continental" în cadrul Galei Premiilor de Transport care a avut loc la Palatul Parlamentului, în data de 28 octombrie a.c.

Concursul a fost organizat de revista Ziuă Cargo și prefațează competiția europeană de profil "European Transport Company of the Year 2011", unde Ziuă Cargo propune un candidat din partea României, în calitate de membru în juriul internațional.

Votul publicului a contat în proporție de 50% în decizia finală privind alegerea Companiei de transport a anului în România, restul de 50% reprezentând alegerea juriului format din reprezentanți ai autorităților și personalități din lumea transporturilor.

Din cele 7 companii finaliste ale competiției, premiile de transport s-au acordat următoarelor companii:

- locul 1: Com Divers Auto Ro, care a primit trofeul "Romanian Transport Company of the Year 2010 - Continental", alături de premiul pentru mediu
- locul 2: Aquila - premiul pentru popularitate
- locul 3: OTZ Logistics Group - premiul pentru IT și siguranță rutieră.

Compania câștigătoare, Com Divers Auto Ro va reprezenta anul viitor România la competiția europeană "European Transport Company of the Year 2011".

Domnul Alexandru Popa, Director adjunct transport al firmei Com Divers Auto Ro, ne-a declarat cu această ocazie: "A fost un concurs plin de provocări, încărcat de emoții, am încercat să punem în valoare cât mai bine modul de organizare al societății noastre, și tot ce înseamnă Com Divers - se pare că am reușit. Mulțumim juriului și tuturor celor care ne-au susținut și considerăm că premiul acesta reprezintă o recompensă pentru efortul depus în cei 16 ani de activitate și totodată considerăm că el reprezintă o provocare în contextul competiției europene de anul viitor, unde vom încerca să reprezentăm cât mai bine țara noastră pe plan european."



# COM DIV

## TRANSPORT INTERN SI INTERNA



### **IRU recompensează cei mai buni transportatori:**

Geneva – În cursul Adunării Generale a Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere (IRU) Președinția IRU a înmănat Diploma de onoare IRU celor 1075 șoferi profesioniști din care 25 șoferi de taxi, din 29 de țări.

Această prestigioasă recompensă aduce un omagiu șoferilor profesioniști care se disting prin loialitatea lor, prudența și performanțele lor excepționale. Diploma este decernată șoferilor activi în transportul internațional de mărfuri sau persoane și ale căror performanțe au satisfăcut angajatorilor lor trecuți și actuali. Ei trebuie să aibă cel puțin 20 ani de serviciu profesionist și să fi dat dovadă de prudență ca șoferi profesioniști.

# DIVERS AUTO

SIONAL DE MARFA SERVICE, PIESE SI ACCESORII

BASCOV, ROMANIA, Str.

Tel/Fax: 0040

Tel/Fax: 0040

Tel: 0040

Fax: 0040

ndivers@pitesti.ro, ww



În plus, ei trebuie să fi condus cel puțin 1 milion de km fără să fi cauzat vreun accident grav soldat cu răni corporale în decursul ultimilor 15 ani.

În fine, șoferul nu trebuie să fi comis infracțiuni grave codului rutier, nici reglementării vamale sau administrative în decursul ultimilor 5 ani, și aceasta în nicio țară pe care a traversat-o.

**Anul acesta, 2 șoferi, Morgoci Gheorghe și Nicolae Vasile, aparținând firmei S. C. Com Divers Auto Ro S.A., membră activă UNTRR, au câștigat această Diplomă de Onoare IRU.**









**Autocar HIGER V88, 35 locuri, Preț: 59.000 EUR + tva, 2008 - 0 KM !!!**  
**Autocar HIGER V90, 41 locuri, Preț: 65.000 EUR + tva, 2008 - 0 KM !!!**

## **AUTOCARE RULATE**

- 1. HIGER 2006, 31 locuri - 156.000 km; PREȚ: 29.000 EUR\***
- 2. HIGER 2007, 35 locuri - 118.000 km; PREȚ: 42.000 EUR\***
- 3. HIGER 2007, 41 locuri - 190.000 km; PREȚ: 53.000 EUR\***
- 4. HIGER 2007, 49 locuri - 173.000 km; PREȚ: 79.000 EUR\***
- 5. HIGER 2007, 49 locuri - 151.000 km; PREȚ: 79.000 EUR\***
- 6. MERCEDES 2004, 49 locuri - 396.000; PREȚ: 108.000 EUR\***
- 7. MERCEDES 2004, 49 locuri - 443.000; PREȚ: 125.000 EUR\***

**PREȚ PACHET 7 AUTOCARE: 489.000 EUR\***

*\*prețul nu include TVA*

**Str. Ienachiță Văcărescu Nr. 60, Sector 4**  
**Tel. 021 - 336 7788, 021 - 338 4825,**  
**Contact: cornel.iordache@untrr.ro, mobil: 0724 044 719**  
**viorel.mircescu@untrr.ro, mobil: 0720 999 200**  
**<http://higer.untrr.ro>**  
**e-mail: [higer@untrr.ro](mailto:higer@untrr.ro)**

## COMUNICAT DE PRESĂ

# ANVELOPE DE IARNĂ PENTRU VEHICULE COMERCIALE

Ultimul proiect de act normativ din domeniul transporturilor rutiere și anume reglementarea privind obligativitatea echipării autovehiculelor comerciale cu anvelope de iarnă, ar putea reprezenta pentru transportatori o problemă cu implicații majore în activitate, în lipsa unor formulări suficient de clare, care să permită interpretări.

Din acest motiv **UNTRR** a analizat cu multă atenție acest proiect legislativ, legislația europeană în domeniu, precum și legislația unor țări europene privind circulația pe timp de iarnă.

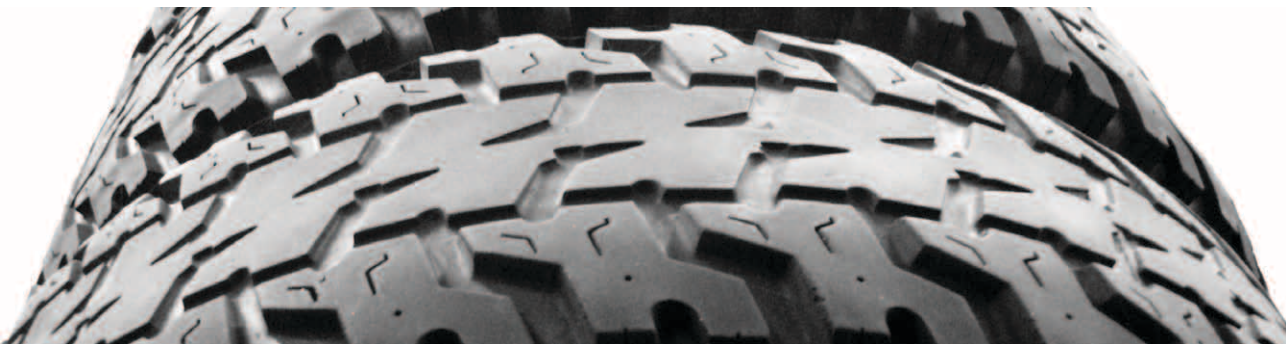
În legislația din România în **Reglementările din 8 decembrie 2005 privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere (RNTR 7)**, aprobate prin **Ordinul nr. 2132 din 8 decembrie 2005** și modificate cu **Ordinul 1275 din 22 decembrie 2009**, se agreează la art. 111 următoarea definiție pentru anvelope:

“Anvelopele utilizate pe vehicule trebuie să fie omologate în conformitate cu Directiva 92/23/CE a Consiliului din 31 martie 1992 privind pneurile autovehiculelor și ale remorcilor acestora, precum și montarea lor, Regulamentul CEE-ONU nr. 30 sau Regulamentul CEE-ONU nr. 54, după caz.”

Cum majoritatea statelor din Europa definesc ca fiind anvelope de iarnă cele care poartă inscripția cu **M+S** sau **M.S** sau **M&S**, și având în vedere și **Regulamentul CEE-ONU nr. 30** intrat în vigoare la 10 noiembrie 2007,

**UNTRR propune** definirea anvelopelor de iarnă astfel:

Anvelopele de iarnă sunt anvelopele omologate în conformitate cu Directiva 92/23/CE a Consiliului din 31 martie 1992 privind pneurile autovehiculelor și ale remorcilor acestora, precum și montarea lor, și având inscripția M+S sau M.S sau M&S, conform Regulamentul CEE-ONU nr. 30.



**UNTRR propune** ca anvelopele de iarnă să fie **montate doar pe axa/axele de tracțiune**, iar pentru autovehiculele peste 3,5 t anvelopele să fie marcate pe lateral/flanc cu inscripția M+S/M&S/M.S. În cazul anvelopelor reeșapate pentru autovehiculele peste 3,5 t inscripția M+S/M&S/M.S. se regăsește amprentată pe lateralul/flancul benzii noi de rulare aplicate prin reeșapare. Pot fi anvelope profil direcție față, care se reșapează cu profil tracțiune M+S.

**Simbolurile folosite** **M = mud = noroi** și **S = snow = zăpadă**.


**UNTRR** consideră că definiția privind anvelopele de iarnă cuprinsă în legislația europeană poate fi utilizată în legislația privind utilizarea echipamentelor de iarnă din România, totodată atenționând asupra formelor legale privind modalitățile prin care organele de control vor putea constata dacă anvelopele respectă sau nu legislația.

**UNTRR** este conștientă de importanța utilizării în condiții de iarnă a anvelopelor corespunzătoare, dar în același timp consideră că obligativitatea utilizării acestora o perioadă lungă de timp (1 noiembrie -15 martie), trebuie corelată cu condițiile meteo (de ex: pe 1 martie dacă temperatura este de peste 7°C, drumul este uscat, autoritățile nu ar trebui să aplice amenzi).

Reamintim că potrivit legislației din România, adâncimea minimă a profilului anvelopelor este de 1,6mm la autoturisme și de 1,8 mm la vehiculele >3,5 t.


Țări din Europa care definesc anvelope

de iarnă în conformitate cu reglementările europene:

 **AUSTRIA (obligatoriu pentru camionetele de maxim 3,5t)**

Este **obligatorie montarea pneurilor de iarnă** pe cel puțin o axă motoare pentru **toate autovehiculele de transport călători și marfă** de peste 3,5 tone în fiecare an **între 1 noiembrie și 15 aprilie**. Adâncimea minimă a profilului pneurilor de iarnă diagonale trebuie să fie de 6 mm și 5 mm pentru pneurile radiale. Pneurile trebuie să fie inscripționate cu M+S, M.S. sau M&S. Pentru camionetele de 3,5 t sau mai puțin, pneurile de iarnă purtând indicația M+S trebuie montate pe cele patru roți.

Vehiculele care transportă pasageri cu mai mult de 8 locuri, fără cel al șoferului, trebuie să fie echipate cu pneuri de iarnă pe cel puțin o axă motoare în perioada 1 noiembrie – 15 martie. Adâncimea profilului pentru pneurile de iarnă este de 6 mm și 5 mm pentru cele radiale de iarnă. Pneurile trebuie să aibă inscripția M+S, M.S. sau M&S.

 **SUEDIA (obligatoriu pentru camionetele de maxim 3,5t)**

Este obligatoriu pentru toate vehiculele cu o MMA de 3,5t sau mai puțin să fie echipate cu pneuri de iarnă între 1 decembrie și 31 martie atunci când condițiile meteo sunt nefavorabile. Adâncimea minimă a profilului este de 3mm. Pneurile trebuie să aibă marcajele M+S, M-S, M.S., M&S sau Mud (Noroi) și Snow (Zăpadă). Dacă vehiculul are o

remorcă, regula se aplică și acesteia. În fiecare an, când condițiile meteo o cer, între 1 decembrie și 31 martie, este obligatoriu pentru toate vehiculele cu o MMA peste 3,5t să fie echipate cu pneuri (de iarnă sau vară) cu o adâncime minimă a profilului de 5 mm. Această adâncime nu se aplică pneurilor de pe remorcă.



**CEHIA (obligatoriu pentru camioanele de maxim 3,5t)**

Este obligatoriu pentru toate vehiculele transport pasageri și marfă de peste 3,5t să fie echipate cu pneuri de iarnă pe toate axele motoare în perioada 1 noiembrie și 30 aprilie pe acele tronsoane de drum indicate prin panouri indicatoare cu semnul „Zimni vybava” (echipament de iarnă).. Profilul minim este de 6 mm. Pneurile trebuie să poarte indicația M+S, M.S. sau M&S.

Este obligatoriu pentru toate vehiculele de 3,5t sau mai puțin să fie echipate cu pneuri de iarnă pe toate roțile în perioada 1 noiembrie – 31 martie pe acele tronsoane de drum indicate cu panouri rutiere. Adâncimea minimă a profilului este de 4 mm.

Pneurile trebuie să poarte indicația M+S, M.S. sau M&S Utilizarea pneurilor antiderapante este interzisă.



**SLOVACIA (obligatoriu pentru camioanele de maxim 3,5t)**

Din 1 februarie 2009, în condiții de iarnă cum ar fi zăpada sau gheața, este obligatoriu pentru toate vehiculele transport pasageri cu mai mult de 8

locuri (fără cel al șoferului) precum și vehiculele de marfă < 3,5t să fie echipate cu pneuri de iarnă. Pneurile trebuie să poarte inscripția M+S, M.S. sau M&S.



**SLOVENIA (obligatoriu pentru camioanele de maxim 3,5t)**

Sunt considerate pneuri de iarnă cele care au indicativul "m+s" și care au o adâncime a profilului de cel puțin 4 mm.

Utilizarea pneurilor antiderapante este interzisă.

**ALTE EXEMPLE DE ȚĂRI DIN EUROPA CARE PREVĂD ÎN LEGISLAȚIE ANVELOPE DE IARNĂ**



**BELGIA (recomandat, nu obligatoriu)**

Adâncimea minimă a profilului este 1,6 mm. Utilizarea pneurilor antiderapante este interzisă. Cu toate acestea, când este justificat de condițiile atmosferice, Ministerul Mobilității poate să autorizeze utilizarea lor ca o măsură excepțională și în cadrul condițiilor stabilite.



**CROAȚIA**

În condiții meteorologice de iarnă, vehiculele, trebuie să aibă cel puțin 2 pneuri de iarnă pe axa motoare sau pneuri radiale de vară pe toate roțile. Profilul pneurilor trebuie să aibă cel puțin 4 mm adâncime Utilizarea pneurilor antiderapante este interzisă.



### **FINLANDA**

Pneuri de iarnă obligatorii pentru vehiculele  $\leq 3,5$ t MMA, din decembrie - în februarie. Profilul minim este de 3,0 mm; nu este obligatoriu pentru vehiculele  $> 3,5$  t MMA, totuși profilul trebuie să fie de  $> 1,6$  mm.



### **ITALIA (recomandat, nu obligatoriu)**

Articolul 6 din Codul Rutier stabilește că autoritățile competente indică prin marcaje rutiere obligativitatea utilizării echipamentului antiderapant în cazul în care există zăpadă sau gheață.



### **NORVEGIA (recomandat, nu obligatoriu)**

Vehiculul trebuie să aibă pneuri de iarnă dacă se utilizează drumuri pe care există zăpadă și gheață. Adâncimea minimă a profilului trebuie să fie de minimum 3 mm (adâncimea recomandată este de 5 mm). Pneurile antiderapante sunt interzise între prima zi de luni care urmează după luna de Paște și 31 octombrie dacă condițiile atmosferice nu le cer. În Nordland, Troms și Finnmark pneurile de iarnă sunt interzise în perioada 1 mai și 15 octombrie. Autoritățile pot face excepție de la această reglementare.



### **POLONIA (recomandat, nu obligatoriu)**

Nu există nici o legislație specifică

privind utilizarea pneurilor de iarnă. Cu toate acestea, articolul 66.1 din Legea drumurilor stipulează că vehiculul trebuie să fie construit, echipat și menținut astfel încât utilizarea acestuia să nu pericliteze siguranța celor care se află în vehicul sau siguranța celorlalți participanți la trafic. Este interzisă utilizarea pneurilor care sunt permanent montate cu echipament antiderapant.



### **MAREA BRITANIE (recomandat, nu obligatoriu)**

Nu sunt obligatorii; Pentru vehiculele care au mai mult de 8+1 locuri așezate sau o MMA  $> 3,5$  t, profilul minim legal trebuie să fie de 1mm pe  $\frac{3}{4}$  din banda de rulare și aceasta pe toată circumferința pneului. Pentru vehiculele care nu depășesc 3,5 t, profilul minim legal este de 1,6mm pe  $\frac{3}{4}$  din partea centrală a benzii de rulare și aceasta pe toată circumferința pneului.

**În țări ca BULGARIA, DANEMARCA, GEORGIA, IRLANDA, MOLDOVA, OLANDA, PORTUGALIA, RUSIA, SPANIA, TURCIA nu sunt prevăzute în legislație utilizarea anvelopelor de iarnă.**



22.10.2010

## UNTRR a semnalat noului Ministru al Transporturilor și Infrastructurii principalele probleme ale transportatorilor români

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR a comunicat doamnei Anca Boagiu, noul Ministru al Transporturilor și Infrastructurii, următoarele probleme principale care au fost identificate în legislația românească din domeniul transporturilor rutiere și posibilele rezolvări ale acestora, problemele practice care necesită intervenția Ministerului, precum și elementele pentru rezolvarea cărora este necesar sprijinul Ministerului pentru a putea fi atinse.

Astfel:

### I. Probleme de natură legislativă

#### A. Elemente de ordin general în legislația din domeniul transporturilor rutiere:

- 1) Ținând cont de apariția Regulamentelor 1071/2009, privind accesul la profesia de operator de transport, 1072/2009, privind accesul la piața transporturilor rutiere internaționale de marfă, și 1073/2010, privind accesul la piața transporturilor rutiere internaționale de persoane, considerăm că legislația în domeniul transporturilor rutiere trebuie să țină cont de prevederile acestor acte normative și să conțină dispoziții în conformitate cu acestea, chiar dacă aplicarea lor efectivă începe de la 4 decembrie 2011. În acest sens, opinăm că această nouă legislație trebuie să adapteze cadrul juridic românesc pentru punerea în aplicare a celor trei regulamente europene, în special ținând cont de faptul că acestea **au caracter de norme obligatorii și nu de simple rezoluții sau recomandări. Au caracter general, sunt obligatorii în toate elementele lor și aplicabile tuturor statelor membre. Constituie actele cele mai solemne și importante din întreg blocul legislativ comunitar.**
- 2) Sancțiunile prevăzute în OUG 109/2005, OG 37/2007 și OG 43/1997 trebuie să respecte dispozițiile dreptului românesc și a celui comunitar, respectiv **„Sancțiunea stabilită trebuie să fie proporțională cu gradul de pericol social al faptei săvârșite”** (OG 2/2001). În plus, aceasta trebuie să țină cont de **„împrejurările în care a fost săvârșită fapta, de modul și mijloacele de săvârșire a acesteia, de scopul urmărit, de urmarea produsă, precum și de circumstanțele personale ale contravenientului și de celelalte date înscrise în procesul-verbal** (OG 2/2001), în plus, **„sancțiunile**

*prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare”* (Regulamentele 1071/2009, 1072/2009, 1073/2009) iar *„sanctiunile ar trebui să fie nediscriminatorii și proporționale cu gravitatea încălcărilor”* (Regulamentele 1072/2009 și 1073/2009).

- 3) Încadrarea contravențiilor în clase de sancțiuni, similar Codului rutier sau în conformitate cu informațiile care au fost transferate autorităților române în cadrul celor două exerciții de twinning în domeniul transporturilor rutiere de care aceasta a beneficiat în anii 2003 și 2005,
- 4) Introducerea unor dispoziții cu privire la sancționarea transportatorilor străini care săvârșesc abateri pe teritoriul României, astfel încât aceste sancțiuni să poată fi aplicate și să fie evitată discriminarea inversă (sancționarea doar a transportatorilor români),
- 5) Responsabilizarea autorităților în cazul controalelor pentru evitarea abuzurilor și introducerea unor prevederi legale care să permită sancționarea inspectorilor în cazul în care aceștia au creat astfel de situații.

#### **B. Legea transporturilor rutiere (OUG 109/2005):**

- 1) Asigurarea concordanței cu legislația europeană prin:
  - i. armonizarea definițiilor,
  - ii. reglementarea cabotajului,
  - iii. definirea transporturilor cu mase și dimensiuni excepționale,
  - iv. definirea transportului ca serviciu public,
  - v. introducerea posibilității de efectuare a transporturilor cu semiremorci înmatriculate în alte state,
  - vi. prelungirea valabilității licenței de transport și a copiilor conforme la 10 ani,
  - vii. eliminarea personalizării copiilor conforme ale licenței de transport,
- 2) Reglementarea transporturilor cu mase sau dimensiuni excepționale prin trimiterea la bunele practici europene și eliminarea autorizării anumitor tipuri de transporturi (de ex. transporturile cu lungimi de până în 25 m care nu afectează infrastructura rutieră) indiferent de tipul mărfurilor transportate,
- 3) Înființarea unui organism, cel puțin la nivel consultativ, similar CNR (Consiliului Național Rutier) din Franța, care să stabilească modul de calcul și costurile întreprinderilor de transport, ceea ce ar determina, pe de o parte, eliminarea concurenței nelocale în rândul transportatorilor și, pe de altă parte, ar veni în sprijinul administrațiilor fiscale în cursul controalelor pe care acestea le efectuează la sediile transportatorilor,
- 4) Introducerea organismului unic de control și a inspectorilor rutieri/de trafic pentru a evita împărțirea controlului pe mai multe autorități. Acest organism ar urma să efectueze controlul tehnic, al respectării perioadelor de conducere, perioadelor de repaus, timpului de lucru, masei și dimensiunilor etc., atât în trafic cât și la sediile întreprinderilor și, în plus, ar elimina birocrăția și controalele necoordonate ale



diferitelor autorități de control existente în prezent.

- 5) Înființarea/stabilirea unei autorități/organizații independente pentru examinarea absolvenților cursurilor de formare profesională în domeniul transporturilor rutiere,
- 6) Eliminarea dispozițiilor referitoare la sancționarea pentru depășirea masei maxime admise, această prevedere existând deja în OG 43/1997 și fiind încadrată la altă sancțiune,
- 7) Fundamentarea cuantumului amenzilor cu respectarea principiilor legale.

#### **C. Regulile privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto (OG 37/2007):**

- 1) Asigurarea concordanței cu legislația europeană prin:
  - i. Preluarea definițiilor din Regulamentul 561/2006,
  - ii. Precizarea faptului că efectuarea controalelor se face cu respectarea principiilor de siguranță, în spații special amenajate,
  - iii. Preluarea integrală a anexei la Directiva 2009/5,
- 2) Fundamentarea cuantumului amenzilor cu respectarea principiilor legale.

#### **D. Regimul juridic al drumurilor (OG 43/1997):**

- 1) Introducerea de sancțiuni pentru nerespectarea de către autoritățile locale a dispozițiilor privind neamenajarea trotuarelor, a pistelor pentru bicicliști și în cazul extinderii intravilanului de-a lungul drumului național fără respectarea condițiilor legale,
- 2) Introducerea unei dispoziții referitoare la dimensionarea corectă a intersecțiilor/sensurilor giratorii pentru a permite traficul vehiculelor de transport marfă (ar permite, de exemplu, soluționarea problemelor apărute la ieșirea de pe autostrada A1 spre Hornbach/outlet),
- 3) Stabilirea clară a responsabilității administratorului drumului pentru starea acestuia cu posibilitatea ca administratorul să se poată îndrepta împotriva executantului în cazul unor probleme apărute în perioada de garanție a lucrărilor,
- 4) Stabilirea unor perioade de garanție clare pentru lucrările de infrastructură care să fie incluse în toate contractele de execuție,
- 5) Aplicarea unor limite de masă identice cu cele de pe drumurile cu restricții pentru drumurile considerate de autoritate ca variante de ocolire și stabilirea variantelor ocolitoare astfel încât să se asigure ruta cea mai scurtă pentru transport,
- 6) Eliberarea autorizației pentru transporturile cu mase/dimensiuni excepționale pentru un anumit tip de vehicul având anumite caracteristici (cap tractor/camion și semiremorcă/remorcă) și eliminarea personalizării autorizației cu numerele de înmatriculare ale vehiculelor,
- 7) Stabilirea, prin lege sau norme, a modului de efectuare a transporturilor excepționale în convoi,
- 8) Eliminarea controalelor permanente în punctele de trecere a frontierei și realizarea acestora doar în trafic, aleatoriu, în conformitate cu angajamentele asumate de România în procesul de negociere a aderării la Uniunea Europeană, precum și cu dispozițiile anexei 8 a Convenției

- privind facilitarea tranzitului,
- 9) Stabilirea CN ADNR sau a altei instituții ca autoritate unică/punct unic de contact pentru transportatorii de mărfuri cu mase/dimensiuni excepționale, pentru a se reduce birocrația și a se efectua plata tarifelor pentru depășiri într-un singur loc fără a mai fi necesar să fie contactate de către transportator mai multe autorități în vederea obținerii unei autorizații,
  - 10) Stabilirea unor tarife unice pentru depășirea maselor/dimensiunilor atât la nivelul administrației centrale cât și la nivelul administrației locale,
  - 11) Precizarea faptului că rovinieta acoperă dreptul de circulație pe drumurile naționale, inclusiv a secțiunilor de drum care traversează intravilanul localităților care nu au centuri ocolitoare, pentru a se preveni apariția situațiilor în care autoritățile locale introduc, aleatoriu și nefundamentat, taxe de trecere sau utilizare pe teritoriile localităților,
  - 12) Impunerea avizării/aprobării tuturor taxelor/tarifelor de trecere sau utilizare pe care autoritățile locale intenționează să le aplice pe drumurile pe care le au în administrare, cu verificarea respectării legislației comunitare în domeniu,
  - 13) Eliminarea dispozițiilor referitoare la responsabilitatea transportatorului în cazul accidentelor care au determinat pagube infrastructurii, deoarece această situație este acoperită de polițele RCA,
  - 14) Fundamentarea cuantumului amenzilor cu respectarea principiilor legale (de ex. nu este normal ca pentru depășirea greutății cu 400-500 kg valoarea amenzii să fie aceeași cu cea aplicată în cazul depășirilor cu 10.000 kg).

## II. Probleme de natură practică

- a. Tratarea cu seriozitate a politicii externe a României cu țările necomunitare și promovarea intereselor transportatorilor români pentru a li se facilita accesul pe piețele est europene și, totodată, reducerea facilităților oferite transportatorilor mari (de ex. Turcia) – acordarea a mai puține autorizații de tranzit și a mai multor autorizații ecologice și cu plată – precum și liberalizarea transporturilor cu țările care nu au un aport semnificativ la transporturile internaționale (de ex. Albania),
- b. Corelarea CEMT/ITF prin extinderea acestora spre est (țările asiatice), și permiterea aderării de noi state și, implicit, extinderea valabilității autorizațiilor CEMT pe teritoriile acestor noi state - pentru a permite transportatorilor români să efectueze mai multe operațiuni de transport în aceste țări (exemplu Kazahstan - contingentul anual de autorizații este limitat la câteva zeci, iar cu CEMT s-ar putea efectua mai multe transporturi),
- c. Realizarea examinărilor medicale obligatorii pentru personalul din domeniul transporturilor rutiere în baza contribuțiilor plătite de companiile de transport la Casa de asigurări de sănătate a transporturilor,
- d. Realizarea unei baze de date unice cu operatorii de transport, autovehiculele înmatriculate, licențiate, verificate ITP etc., prin interconectarea bazelor de

date existente la nivelul ARR, RAR, Direcției regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor și a Poliției rutiere, precum și crearea unui centru pilot pentru realizarea: autentificării, controlului tehnic, eliberării cărții tehnice și a înmatriculării vehiculelor,

- e. Utilizarea reală a soluțiilor clasice de parteneriat public-privat (soluții care și-au dovedit eficiența atât în alte state al Uniunii Europene, cât și în SUA) pentru construcția de autostrăzi, cu concentrare pe legarea capitalei României la rețeaua transeuropeană de autostrăzi,
- f. Modernizarea drumurilor care fac parte din rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T), precum și a drumurilor din afara acesteia care asigură legătura la ea,
- g. Lărgirea benzii de ieșire de la Nădlac, pentru fluidizarea circulației, reducerea timpilor de așteptare și a numărului de accidente,
- h. Deschiderea punctului de frontieră Cenad pentru vehiculele de peste 7,5 tone, existând deja avizele necesare deschiderii sale dar nefiind funcțional, în prezent, pentru vehiculele grele de marfă,
- i. Realizarea de parcări la standarde europene și suficiente pentru a se putea respecta legislația referitoare la timpii de conducere și de odihnă pentru șoferii profesioniști,
- j. Realizarea unui RO-LA pe baze comerciale și cu finanțare europeană, Marco Polo sau similară, pe ruta București-Arad, pentru descongestionarea traficului până la finalizarea primei autostrăzi care să lege Bucureștiul de autostrăzile europene

### **III. Elemente interinstituționale pentru rezolvarea cărora este necesar sprijinul Ministerului**

- a. Armonizarea legislației muncii din România – Codul muncii, CCM la nivel ramură transporturi – cu legislația europeană în domeniul transporturilor rutiere Regulamentul 561/2006 și Directiva 2002/15,
- b. Înființarea unui corp de judecători pregătiți în tratarea cauzelor din domeniul transporturilor rutiere, ținând cont de specificitatea acestui domeniu,
- c. Utilizarea a cel puțin 75% din încasările provenite din accizele pe carburanți și a 100% din sumele încasate ca taxe și tarife de utilizare a drumurilor și impozit pe mijloacele de transport exclusiv pentru întreținerea, modernizarea, reabilitarea și construcția de infrastructuri rutiere,
- d. Simplificarea și armonizarea condițiilor de acces în localitățile din Romania pentru vehiculele comerciale – aliniere/nomenclator denumiri, stabilire grila cu valori minime/maxime corelat cu deranjul/beneficiul oferit de vehiculele comerciale comunității,
- e. Eliminarea procedurii de scanare a tuturor vehiculelor în frontieră pentru a preveni perioadele interminabile de așteptare în frontieră.

Totodată, având în vedere că încă din luna aprilie 2010 ar fi trebuit să înceapă discuțiile pe textul unei noi legi a transporturilor rutiere, UNTRR a reiterat faptul că este gata să acorde tot sprijinul Ministerului în redactarea acestui proiect de act normativ.



UNIUNEA EUROPEANĂ



GUVERNUL ROMÂNIEI  
MINISTERUL MUNCII, FAMILIEI  
ȘI PROTECȚIEI SOCIALE  
AMPOSDRU



Fondul Social European  
POSDRU 2007-2013



Instrumente Structurale  
2007-2013



ORGANISMUL INTERMEDIAR  
REGIONAL PENTRU POSDRU  
REGIUNEA BUCUREȘTI ILFOV

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin  
Programul Operațional Sectorial  
Dezvoltarea Resurselor Umane 2007 – 2013  
Investește în oameni!

## **CEED și UNTRR în parteneriat**

derulează proiectul

**Adaptabilitate pentru creșterea competitivității  
sectorului de transport rutier din România**



*Lucrezi în  
domeniul  
transporturilor?*

*Vrei să crești  
competitivitatea  
firmei tale?*

*Înscrie-te la cursurile  
GRATUITE de:  
"Timpi de conducere,  
eco-driving și siguranță  
rutieră" și "Managementul  
resurselor umane".*

**Înscrie-te acum!**

Telefon: 021- 336 77 88

Fax: 021- 337 48 53

detalii complete proiect:

[www.ceed-romania.org](http://www.ceed-romania.org)

[www.untrr.ro](http://www.untrr.ro)

[www.fseromania.ro](http://www.fseromania.ro)

[www.oiposdrubi.ro](http://www.oiposdrubi.ro)



CENTRUL PENTRU EDUCAȚIE  
ECONOMICĂ ȘI DEZVOLTARE



Uniunea Națională  
a Transportatorilor Rutieri din România



UNIUNEA EUROPEANĂ



GUVERNUL ROMÂNIEI  
MINISTERUL MUNCII, FAMILIEI  
ȘI PROTECȚIEI SOCIALE  
AMPOSDRU



Fondul Social European  
POSDRU 2007-2013



Instrumente Structurale  
2007-2013



ORGANISMUL INTERMEDIAR  
REGIONAL PENTRU POSDRU  
REGIUNEA BUCUREȘTI ILFOV

Adaptabilitate pentru creșterea competitivității sectorului de transport rutier din România  
Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin Programul Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor  
Umane 2007-2013  
Investește în oameni!

## PRIMELE REZULTATE ALE

# PROIECTULUI „ADAPTABILITATE PENTRU CREȘTEREA COMPETITIVITĂȚII SECTORULUI DE TRANSPORT RUTIER DIN ROMÂNIA

În luna octombrie, UNTRR și CEED România au demarat programul de instruire a lucrătorilor din domeniul transportului rutier organizat în cadrul proiectului „Adaptabilitate pentru creșterea competitivității sectorului de transport rutier din România”, cofinanțat din Fondul Social European prin Programul Operațional Sectorial Dezvoltarea Resurselor Umane 2007-2013. Investește în oameni” și implementat în parteneriat de către cele două organizații.

Cursurile ce au ca obiectiv formarea competențelor necesare creșterii adaptabilității angajaților firmelor de transport rutier se adresează grupului țintă al proiectului – patroni, manageri și angajați din domeniul transportului rutier – iar participanții au fost selectați în urma înscrierilor acestora în program și a evaluării nevoilor lor de instruire.

Primele sesiuni au avut loc la Botoșani și au fost susținute de experții UNTRR. Un număr de 22 cursanți angajați, cu domiciliul în Regiunea Nord Est, au participat la cursul **“Sănătate și securitate în domeniul transportului rutier”** care oferă participanților competențe în domeniul sănătății și securității - siguranței rutiere, permițând pregătirea lor pentru activitatea de conducere a autovehiculelor în condiții de siguranță rutieră, fiind astfel structurat astfel încât să acopere toate informațiile teoretice esențiale alături de o consistentă componentă practică, menită să permită participanților dobândirea competențelor specifice.

Al doilea curs desfășurat în Botoșani, a fost susținut de lectorul UNTRR pentru 15 persoane angajate din cadrul firmelor de transport rutier marfă, pe tema **“Utilizarea Instrumentelor TIC în sectorul transporturi rutiere pentru organizarea și înregistrarea timpilor de conducere și odihnă”**. Cursul oferă participanților cunoștințe legate de legislația europeană și națională în vigoare, organizarea timpilor de conducere și de odihnă precum și exemple practice privind utilizarea instrumentelor TIC în sectorul rutier. De asemenea, pentru învățarea utilizării tahografului se utilizează simulatoare de tahograf digital și analog.

Cel de-al 3-lea curs desfășurat la Botoșani cu titlul **“Mediul și importanța conducerii ecologice și economice a autovehiculelor”** s-a adresat grupului țintă al proiectului – conducători auto din domeniul transportului rutier – iar participanții la cursuri au fost selectați



CENTRUL PENTRU EDUCAȚIE  
ECONOMICĂ ȘI DEZVOLTARE



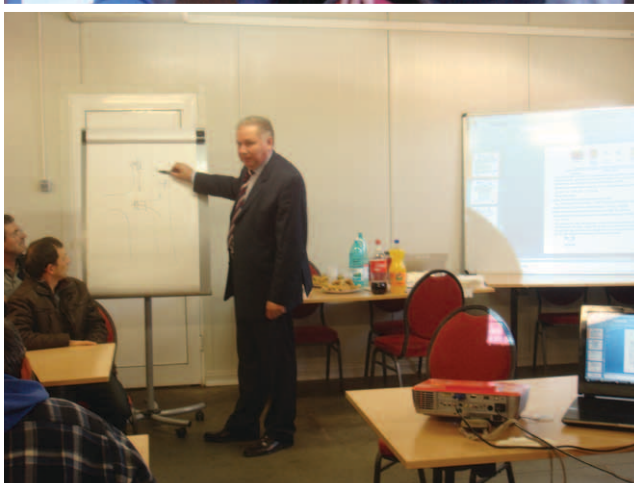
Uniunea Națională  
a Transportatorilor Rutieri din România



În urma înscrierilor acestora în program și a evaluării nevoilor lor de instruire.

Cursul a cuprins 2 module, teoretic și practic, și a oferit participanților competențe în domeniul conducerii ecologice și economice a autovehiculelor.

Într-o sesiune interactivă, au fost prezentate mai întâi conceptele teoretice despre Reducerea impactului transporturilor asupra mediului – conducere ecologică și economică a autovehiculelor, Mediul ambiant și conducerea preventivă, Câmpul de vizibilitate-element de siguranță, Spațiul de frânare în siguranță, Evenimente cauzatoare de accidente rutiere, Cum se poate îmbunătăți starea de sănătate a conducătorului auto, Eco driving trucks – conducerea ecologică în vederea reducerii consumului de carburant, a emisiei de noxe poluante, Progresele tehnice ca factor de ecologizare în construcția autovehiculelor moderne.



După această sesiune, a urmat o probă practică în care mai întâi conducătorul auto conduce un traseu care însumează între 10 și 20 km așa cum crede el mai bine și în care sunt înregistrate: numărul de opriri, numărul de schimbări de treaptă de viteză, cantitatea de carburant consumat și timpul în care a fost parcursă distanța. În partea a 2-a, același conducător auto parcurge același



UNIUNEA EUROPEANĂ



GUVERNUL ROMÂNIEI  
MINISTERUL MUNCII, FAMILIEI  
ȘI PROTECȚIEI SOCIALE  
AMFOSDRU



Fondul Social European  
POSDRU 2007-2013



Instrumente Structurale  
2007-2013



ORGANISMUL INTERMEDIAR  
REGIONAL PENTRU POSDRU  
REGIUNEA BUCUREȘTI ILFOV



în sectorul transporturi rutiere pentru organizarea și înregistrarea timpilor de conducere și odihnă” și “Mediul și importanța conducerii ecologice și economice a autovehiculelor”. Cel din urmă curs oferă informații importante asupra modului de conducere ecologică (eco-driving) care să permită atât protejarea mediului înconjurător, cât și economisirea de carburant și, ca atare, sporirea eficienței activității angajaților și creșterea competitivității firmelor.

Rezultatele cursului arată că investiția resurselor financiare, de personal, timp și preocupare în planul impactului pe care conducerea ecologică și economică îl are asupra mediului și emisiei de noxe poluante au fost eficiente.

La Oradea, a fost organizat programul de formare pentru patronii și managerii din firmele de transport rutier din Regiunea Nord Vest. Alături de cursurile prezentate mai sus,

traseu, dar punând în practică cunoștințele acumulate în sesiunea de teorie și îndrumat de către instructor atunci când este necesar.

În Pitești, 20 de angajați ai firmelor de transport rutier din regiunea Sud-Muntenia, au participat la cursurile “Sănătate și securitate în domeniul transportului rutier”, “Utilizarea Instrumentelor TIC



CENTRUL PENTRU EDUCAȚIE  
ECONOMICĂ ȘI DEZVOLTARE



Uniunea Națională  
a Transportatorilor Rutieri din România



UNIUNEA EUROPEANĂ



GUVERNUL ROMÂNIEI  
MINISTERUL MUNCII, FAMILIEI  
ȘI PROTECȚIEI SOCIALE  
AMPOSDRU



Fondul Social European  
POSDRU 2007-2013



Instrumente Structurale  
2007-2013



ORGANISMUL INTERMEDIAR  
REGIONAL PENTRU POSDRU  
REGIUNEA BUCUREȘTI ILFOV



modele de flexicuritate.

De asemenea, în perioada 25–30 octombrie, a avut loc, la București, cursul “**Formare de Formatori**” care a fost proiectat și susținut de către Fundația Centrul pentru Educație Economică și Dezvoltare din România – CEED România pentru 13 persoane, selectate de UNTRR, în vederea formării unui corp de formatori la nivel național, capabili să continue susținerea programelor de formare profesională pentru lucrătorii din transportul rutier și după terminarea proiectului POSDRU. Cursul s-a finalizat cu obținerea de către toți participanții a certificatelor de competență pentru ocupația formator. Cursul de formatori a fost urmat de sesiunile tehnice, “**Sănătate și securitate în domeniul transportului rutier**”, “Utilizarea Instrumentelor TIC în sectorul transporturi rutiere pentru organizarea și înregistrarea timpilor de conducere și odihnă” și “Mediul și importanța conducerii ecologice și economice a autovehiculelor”, astfel încât participanții să asimileze toate

participanții au putut beneficia și de cursul „**Managementul resurselor umane**”, în cadrul căruia cursanții au avut ocazia să se familiarizeze cu principiile esențiale din cadrul managementului organizațional, cu metode eficiente de organizare a muncii, au aflat cum să planifice personalul, ce instrumente se folosesc în acest scop, tehnica Smart, și alte tehnici de identificare a nevoilor de personal, precum și cele mai bune practici europene și naționale privind folosirea eficientă a timpului de lucru,



CENTRUL PENTRU EDUCAȚIE  
ECONOMICĂ ȘI DEZVOLTARE



Uniunea Națională  
a Transportatorilor Rutierii din România





UNIUNEA EUROPEANĂ



GUVERNUL ROMÂNIEI  
MINISTERUL MUNCII, FAMILIEI  
ȘI PROTECȚIEI SOCIALE  
AMPOSDRU



Fondul Social European  
POSDRU 2007-2013



Instrumente Structurale  
2007-2013



ORGANISMUL INTERMEDIAR  
REGIONAL PENTRU POSDRU  
REGIUNEA BUCUREȘTI ILFOV

informațiile pe care le vor disemina apoi transportatorilor rutieri.

La finalul tuturor instruirilor, cursanții au evaluat laudativ:

- Profesionalismul experților: „prezentări excelente”, „foarte bine pregătite”, „lectori cu o excelentă experiență în domeniu”; „toate problemele discutate au fost excelent exemplificate”;
- Calitatea materialelor de instruire: „manuale și prezentări foarte bune”, „schematizate, cu exemplificări”, „formule clare și utile”;
- Calitatea logisticii: „ireproșabilă”, „excelentă”, „echipamente de instruire foarte bune”;
- Relevanța și utilitatea seminarului pentru dezvoltarea competențelor personale: la finalul cursului participanții au declarat că au cunoștințe îmbunătățite, obiectivul seminarului fiind atins;
- Evaluarea generală a cursului: excelent, foarte util.

Urmare discuțiilor purtate cu cursanții, după încheierea sesiunilor, s-a putut concluziona că sesiunile de instruire și-au atins, într-un grad foarte ridicat, obiectivele stabilite și au satisfăcut așteptările participanților la curs, reușind să:

- Furnizeze informațiile necesare pentru a putea conștientiza importanța adaptabilității și modalitățile de asigurare a acesteia;
- Îmbunătățească cunoștințele teoretice și practice;
- Faciliteze schimbul de experiență și cunoaștere reciprocă, participanții exprimându-și interesul de a menține



permanent comunicarea în cadrul grupului pentru schimburi de experiență în domeniul în care își desfășoară activitatea.

Cursurile vor continua și în lunile următoare, în toate cele 6 Regiuni de dezvoltare incluse în proiect (Nord-Est, Vest, Nord-Vest, Centru, Sud și București-Ilfov) conform solicitărilor de înscriere în program.



CENTRUL PENTRU EDUCAȚIE  
ECONOMICĂ ȘI DEZVOLTARE



Uniunea Națională  
a Transportatorilor Rutieri din România



## Mercedes-Benz România și Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România instruesc șoferii de camioane în tehnici de „eco-driving”

- **Parteneriat unic: Mercedes-Benz România și UNTRR instruesc șoferii de camioane în „eco-driving”**
- **Un parteneriat, parte a Mercedes-Benz: Ghidul Excelenței, menit să reconfirme pasiunea pentru perfecțiune și responsabilitate**
- **Programul de formare este destinat eficientizării activității companiilor de transporturi în România**
- **320 de șoferi din cadrul celor mai importante companii de transporturi vor fi incluși în programul de instruire**

Divizia de camioane Mercedes-Benz își asumă toate costurile pe care le implică utilizarea camionului Actros și activitatea driver-trainerilor.

Având la bază platforma Mercedes-Benz: Ghidul Excelenței, Mercedes-Benz România și Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România au încheiat un parteneriat care are în vedere pregătirea teoretică și practică a șoferilor români de camioane. Demersul are la bază experiența, cunoștințele și personalul Mercedes-Benz România, specializat în domeniul instruirii și conducerii economice, reunite cu resursele profesionale materiale și organizatorice puse la dispoziție de UNTRR. Mai mult, parteneriatul reconfirmă promisiunea Mercedes-Benz pentru perfecțiune, responsabilitate și siguranță exemplară în conducere.

Cursurile de instruire au drept scop eficientizarea activităților companiilor de transport din România și a stării traficului rutier. Tema principală a sesiunilor de formare este axată pe îmbunătățirea performanțelor de conducere în vederea reducerii consumului de carburant și a perfecționării șoferilor de camioane. Asumarea tehnicilor de „eco-driving” ajută la sporirea siguranței în trafic, precum și la extinderea duratei de viață a autovehiculului și reducerea semnificativă a stresului la volan.

În cadrul acestui program este instruit un număr maxim de 320 de cursanți din rândul șoferilor angajați ai membrilor UNTRR. Fiecare sesiune urmărește structura realizată de experții Mercedes-Benz care pun la dispoziția participanților materiale didactice - suport

pentru probele practice. Cunoștințele acumulate în urma pregătirii teoretice sunt aplicate la volanul unui camion din gama Actros sub supravegherea unui instructor din cadrul Mercedes-Benz România. De asemenea, fiecare sesiune durează între 8 și 10 ore, iar numărul zilnic maxim de cursanți este de 12 șoferi ai celor mai importante societăți de transport rutier din România.

Asocierea dintre Mercedes-Benz România și UNTRR stă la baza necesității de sporire a eficienței companiilor de transport din România, iar soluțiile tehnologice puse la dispoziție de camioanele Mercedes-Benz, împreună cu experiența și profesionalismul experților în domeniul conducerii economice sunt destinate atingerii unui grad avansat de profitabilitate și performanță în sectorul transporturilor.

Mercedes-Benz înțelege utilitatea unui astfel de program, implicându-se activ și făcând eforturi susținute pentru obținerea celor mai bune rezultate. În vederea concretizării acestui proiect, divizia de camioane Mercedes-Benz pune la dispoziție în mod gratuit resursele de care dispune, asumându-și toate costurile pe care le presupun utilizarea camionului Actros și activitatea driver-trainerilor.

Platforma Mercedes-Benz: Ghidul Excelenței

Parteneriatul dintre Mercedes-Benz România și Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România face parte din platforma Mercedes-Benz: Ghidul Excelenței, care reunește o serie de manifestări menite să vorbească despre ideea de excelență și să aducă aminte de promisiunea lui Gottlieb Daimler "The best or nothing".

Mercedes-Benz: Ghidul Excelenței cuprinde alături de acest parteneriat seria de interviuri Ghidul Excelenței și secțiunile TIFF 2010 și Mercedes-Benz și Cercetașii României: Gata oricând!. În plus, în perioada imediat următoare, această platformă va fi extinsă prin intermediul altor demersuri pe care Mercedes-Benz România le asociază cu ideea de excelență.

Povestea mărcii Mercedes-Benz: pasiunea pentru perfecțiune, fascinație și responsabilitate Dintotdeauna, Mercedes-Benz a cultivat un set de valori prin care a dat dovadă pe parcursul timpului de excelență. Mai mult, povestea mărcii Mercedes-Benz este una despre pasiune. Pasiunea pentru perfecțiune, fascinație și responsabilitate.

Iar cele trei valori reprezintă împreună promisiunea pe care Mercedes-Benz o face tuturor celor care și-au manifestat pasiunea pentru excelența mărcii germane. Astfel, perfecțiunea este cea care garantează confortul, calitatea și siguranța autovehiculelor. Fascinația este cea prin intermediul căreia Mercedes-Benz vorbește despre sportivitate, stil și design. De asemenea, Mercedes-Benz a cultivat pe parcursul istoriei sale, care se confundă cu cea a automobilului, responsabilitatea prin inovație, sustenabilitate și grija pentru partenerii săi. Acum, Mercedes-Benz România a plecat în căutarea firească a excelenței și reunește în cadrul „Mercedes-Benz: Ghidul Excelenței”.

# Reuniunea Comisiei IRU pentru Siguranță Rutieră Hanovra, 27 septembrie 2010

În data de 27 septembrie 2010, a avut loc la Hanovra reuniunea Comisiei IRU pentru Siguranță Rutieră.

Printre probleme aflate pe ordinea de zi a reuniunii s-au aflat siguranța încărcăturii din containere, Deceniu de acțiune ONU privind siguranța rutieră și noile instrumente IRU privind siguranța rutieră.

De asemenea s-a discutat și Programul de lucru pentru 2011 cu adăugarea unui punct suplimentar pentru anul viitor și anume colaborarea cu Forumul Internațional de Transporturi (FIT) și de asemenea dezvoltarea instrumentelor de comunicare referitoare la siguranța rutieră.

DI. Marios Meletiou, Specialist în transporturi, Departamentul activități sectoriale, Organizația internațională a muncii (OIM) a făcut o prezentare privind siguranța în lanțul de aprovizionare dat fiind că anumite accidente din sectorul de transporturi, inclusiv cele mortale sunt datorate unei încărcări necorespunzătoare a containerelor, de unde apare și suprasarcina.

Specialist în transporturi, DI. Meletiou a făcut o prezentare privind OIM și activitățile sale, și apoi a anunțat că OIM – prin Consiliul său de administrație a hotărât să țină un Forum de dialog mondial tripartit privind siguranța containerelor în lanțul de aprovizionare, consacrat încărcăturii containerelor. Scopul acestui Forum ar fi:

- Ajungerea la un consens între toate părțile privind factorii care trebuie luați în considerare privind încărcătura în containere;
- Identificarea normelor de siguranță care există deja în materie;
- Elaborarea unui ansamblu de recomandări în vederea unei abordări comune pe întreg lanțul de aprovizionare pentru punerea în aplicare și controlul aplicării normelor adecvate pentru încărcătura containerelor.

Încărcarea și arimarea corectă a mărfurilor pe autovehiculele de transport marfă sunt esențiale pentru a garanta un transport în deplină siguranță. S-a subliniat de asemenea că aceste operațiuni trebuie deci să fie efectuate în conformitate cu normele în vigoare și într-o manieră armonizată.



De aceea, pentru a răspunde acestei preocupări, Secretariatul general IRU a elaborat o Fișă de siguranță privind arimarea încărcăturii.

De asemenea a fost aprobat și Fișa de siguranță IRU pentru șoferi de camioane, de autocare și taxiuri. S-a stabilit ca aceasta să fie lansată cu ocazia celei de-a 60-a aniversări a WP.1 – CEE-ONU.

## **EVOLUȚIILE ÎN MATERIE DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ LA NIVEL INTERNAȚIONAL**

### **1. Deceniu de acțiune ONU privind siguranța rutieră – stadiul situației și planul acțiunii de lobby**

Membrii CSR au analizat raportul stadiului privind Deceniul de acțiune ONU pentru siguranță rutieră și au adoptat planul de lobby pentru Deceniul de acțiune ONU privind siguranța rutieră și au rugat Secretariatul general IRU să urmărească lucrările în cadrul Grupului de colaborare ONU privind siguranța rutieră.

## **2. Cea de-a 60-a aniversare a Grupului de lucru privind siguranța și circulația rutieră a CEE-ONU (WP.1)**

Membrii CSR au luat la cunoștință informațiile furnizate privind cea de-a 60-a aniversare a WP.1 a CEE-ONU și recomandă ca Secretariatul general IRU să folosească această ocazie pentru a lansa noua fișă a șoferului.

### **PROGRAMUL DE ACȚIUNE AL UE PENTRU SIGURANȚĂ RUTIERĂ 2011-2020**

Programul a fost analizat de către membrii CSR care au făcut propuneri privind obiectivele strategice ale programului, după care a fost aprobat.

### **EVOLUȚIILE ÎN MATERIE DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ LA NIVEL NAȚIONAL**

Activități și statistici naționale legate de siguranța rutieră – prezentare de către membrii CSR

Membrii CSR au prezentat statisticile naționale privind accidentele rutiere. Reprezentantul UNTRR a prezentat situația din România, structurată pe cauze, accidente grave, decese, număr de vehicule implicate în accidente grave de circulație, pe tipuri de vehicule al căror șofer a fost găsit vinovat de producerea accidentului, subliniind faptul că cele mai multe accidente în România nu sunt produse de către șoferii profesioniști de transport mărfuri și călători, ci de șoferii autoturismelor private.

Secretariatul IRU va folosi aceste informații în activitățile de lobby pe lângă CEE-ONU.

### **DIVERSE**

#### **1. Concursul Scania al șoferului 2010**

Secretariatul general IRU a informat membrii cu privire la stadiul Concursului Scania al șoferului, la care IRU este partener oficial. El subliniază că 45.000 șoferi s-au înscris și că ultima etapă pentru departajarea celor 18 șoferi va avea loc pe 9 octombrie 2010 la Sodertalje, Suedia.

#### **2. Marele Premiu de Onoare IRU**

Secretariatul general IRU a făcut o prezentare privind stadiul Marelui Premiu de Onoare IRU, precizând că el va fi decernat cu ocazia primei Conferințe ministeriale IRU/Președinția UE privind transporturile rutiere, care va avea loc pe 1 decembrie 2010 la Bruxelles.

#### **3. Nouă publicație: Siguranța transporturilor rutiere pe distanțe lungi – Riscuri de accidente ale vehiculelor grele de transport marfă, cauze și prevenire.**

Secretariatul general IRU atrage atenția membrilor CSR asupra unei noi lucrări științifice care confirmă concluziile studiului ETAC.

**DELEGAT UNTRR,  
Ioana Ciorzan**



## EXPERIENȚA POLONEZĂ



În perioada 10-17 octombrie a.c. a avut loc un schimb de experiență a unei delegații din România, în cadrul proiectului „Antreprenori Europeni”, finanțat de Programul Operațional Sectorial pentru Dezvoltarea Resurselor Umane 2007 – 2013, Axa prioritară 3 „Creșterea adaptabilității lucrătorilor și a întreprinderilor”, Domeniul major de intervenție 3.1 „Promovarea culturii antreprenoriale” și implementat de Centrul de Analiză și Dezvoltare Instituțională Eleutheria (CADI) în parteneriat cu Școala Națională de Studii Politice și Administrative (SNSPA), Asociația Națională a Exportatorilor și Importatorilor din România (ANEIR) și European Management School (ESCP-EAP) London.

O componentă a delegației române care a participat la acest schimb de experiență a fost formată din reprezentanți ai transportatorilor rutieri din România, prin Dna Ioana Ciorzan, responsabil reprezentare internă și internațională din cadrul Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR), DI. Ion Zvâncă, Director S.C. Transbus” S.A. și DI. Radu Savin, Administrator „Teamexpert Europe” SRL.

Programul acestei deplasări a fost structurat pe vizite în principalele puncte de interes pentru delegația română, astfel în prima zi – 11 octombrie, am efectuat o vizită de lucru la Asociația transportatorilor rutieri din Polonia,

ZMPD, cu sediul în Varșovia, unde am fost întâmpinați atât de reprezentanți ai asociației omoloage (DI. Director General – Wieslaw Starostka), cât și de reprezentanți ai transportatorilor rutieri (firma SEDIM International Transport, Bednarek Transport).

Discuțiile s-au axat în principal pe schimbul de informații privind modalitățile în care partenerii polonezi au reușit să depășească momentele de criză și să înregistreze chiar creșteri, și îndeosebi cum au reușit să acceseze fondurile europene. În domeniul transporturilor rutiere, în Polonia, ca și în România, fondurile europene sunt destinate în principal dezvoltării infrastructurii și mai puțin investițiilor directe în mijloace de transport. Cu acest prilej i-am informat pe omologii polonezi că UNTRR desfășoară în acest moment un proiect cu fonduri europene „Adaptabilitate pentru creșterea competitivității sectorului transport rutier din România” destinat perfecționării resurselor umane și a capacității organizatorice a firmelor de transport.

Un interes deosebit a fost manifestat de delegația română față de modul de finanțare a întreprinderilor de transport, condițiile de acordare a împrumuturilor bancare, leasing pentru mijloacele de transport, dobânzile practicate, discuțiile purtându-se în informarea reciprocă a condițiilor existente în cele două țări.

O atenție deosebită a fost acordată forței de muncă, precum și condițiilor de realizare a comenzilor de transport și service-ului pentru autovehicule.

Pe linie de asociații profesionale am avut un schimb de experiență privind modul de organizare a schimbului de informații între asociație și membrii, de reținut aici fiind ideea accesării de fonduri europene pe viitor pentru simplificarea schimbului de informații necesare între organizații și membrii acesteia.

În data de 13 octombrie a.c., pe parcursul vizitei desfășurate în orașul lângă Katowice, am avut ocazia să ne întâlnim cu reprezentanți ai Asociației transportatorilor rutieri din Silezia Superioară (Górnośląskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych) Kornelia Lewandowska, care au organizat o întâlnire cu transportatori rutieri specializați în transport mărfuri generale și mărfuri periculoase (Polcab n.g. Transport & Spedition).

De reținut este capacitatea firmei de transport poloneze de a se adapta rapid la cerințele pieții și a reușit, plecând de la un camion, a ajuns la 50 de camioane. În prezent firma deține 25 de camioane, 25 le-a vândut în perioada crizei - pentru a achiziționa mașini agricole, precum și utilaje de construcții la mâna a doua pentru a le repara și revinde în profit. Remarcabila organizare a acestei firmei familiale – în care fiecare membru al familiei era specializat pe o anumită problemă – s-a dovedit a fi benefică în dezvoltarea firmei și în accesarea de fonduri europene pentru achiziționarea unui service mobil și construirea unor hale pentru efectuarea de reparații auto, precum și întreținerea parcului auto.

În data de 14 octombrie POZNAŃ

– Asociația regională Wielkopolskie Stowarzyszenie Międzynarodowych Przewoźników Samochodowych (prin persoana Domnului Wiesław Solarski) a organizat pentru delegația română o întâlnire la hotelul Włoski Business Centrum din Poznań cu reprezentanți ai firmelor de transport poloneze Giga-Trans, Trans-Greenex, Poltrakt și Solarski.

Cu această ocazie a avut loc un schimb reciproc de informații privind condițiile de desfășurare a transporturilor rutiere în cele două țări, dar și în trafic internațional, și de asemenea am avut un schimb de experiență privind modul de organizare a asociației regionale.

În data de 15 octombrie a.c. am efectuat o vizită la sediul firmei Erontrans Logistics Services din Puszcz Gdański lângă Gdansk, firmă care a cunoscut o dezvoltare deosebită datorită managementului deosebit de flexibil față de nevoile pieții și adaptabilității rapide la transporturile multimodale – maritim, rutier, feroviar și aerian – logistică, coletărie, casă de expediții și curierat rapid.

Reprezentanții Erontrans s-au arătat interesați într-o colaborare cu transportatorii rutieri români, în sensul creării unei coloane formate din transportatori români care să aibă sediul la firma Erontrans și care să deservească în permanență necesitățile firmei.

Vizita în Polonia s-a încheiat cu rezultate pozitive în ceea ce privește experiența dobândită, care la nivel de asociație s-ar putea concretiza prin atragerea unor asociații sau organizații regionale în cadrul UNTRR pentru a le coordona și reprezenta interesele la nivel național și internațional, atragerea de fonduri europene pentru dezvoltarea schimbului de informații cu membrii,



inclusiv dezvoltarea parteneriatului între transportatorii polonezi și români interesați în sensul creării unor formațiuni de lucru pe teritoriul Poloniei.

Schimbul de experiență al delegației române în Polonia a început și s-a încheiat cu o vizită la Ambasada României în Polonia, unde a fost primită de către Dl. Ambasador Gheorghe Predescu și de către Dl. Consilier Gabriel Costache.

Prin bunăvoința Domnului Consilier Gabriel Costache am primit un raport privind situația indicatorilor macro economici ai economiei poloneze, măsurile anti-criză, programul de sprijin pentru întreprinderile poloneze, precum și măsurile luate pentru încurajarea investițiilor străine.

Indicatorii macro-economi ai economiei poloneze:

În primul semestru din 2010, economia poloneză a înregistrat o evoluție favorabilă, în ciuda perioadei de doliu național din aprilie și a inundațiilor din luna mai.

- În trimestrul I creșterea economică a fost de 3%, iar în trimestrul II de 3,5%.
- Inflația s-a situat între 2,3% - 2,9% în primele luni ale anului 2010 (pentru 2011 se estimează că va fi între 2,1% - 3,3%).
- Producția industrială a înregistrat o creștere de circa 10,9% în primele 6 luni ale anului, perioadă în care exporturile au crescut cu 21%, ajungând la 56,22 mild.euro, în timp ce importurile au crescut cu 19,6%, ajungând la 61 mild. Euro;
- Deficitul comercial în primele 6 luni ale anului 2010 a crescut, față de aceeași perioadă a anului 2009, cu 7,6%;
- Investițiile străine au totalizat 4,4

mild. Euro, respectiv o creștere cu 60% față de perioada similară a anului trecut;

- Rata șomajului în luna iunie 2010 a ajuns la valoarea de 9,5%, fiind cu 20% mai mare decât în aceeași lună a anului 2009;
- Creșterea medie lunară a salariului brut în primele 6 luni ale anului 2010 a fost de 1,5% față de 0,9% în perioada similară a anului 2009;
- Valoarea dobânzii la credite a rămas constantă în jurul valorii de 5%;
- Procesul de privatizare a adus peste 3,5 mild. Euro în primele 6 luni ale anului 2010, sumă ce corespunde țintei prevăzute de guvern în legea bugetului.

Datorită măsurilor anti-criză luate de guvernul polonez în vederea prevenirii efectelor negative ale acesteia, în 2009 Polonia a fost singura țară membră UE care a înregistrat o creștere economică de 1,8%.

Astfel a fost pus în aplicare un Plan de Stabilitate și Dezvoltare cu următoarele obiective:

- Creșterea garanțiilor de asigurare a solvenței depozitelor bancare a cetățenilor polonezi, până la nivelul de 50.000 euro;
- Realizarea de economii la bugetul statului – au fost identificate sume în valoare totală de peste 5 miliarde euro;
- Creșterea limitei garanțiilor acordate de Trezoreria Statului până la 13 miliarde, ceea ce înseamnă un mai larg acces la împrumuturile pentru afaceri (acordate de la buget).
- Ajutorarea persoanelor care au făcut împrumuturi pentru construcția/cumpărarea de case (ca urmare a numărului mare de persoane particulare care au apelat la credite de acest gen și care au intrat în insolvență);

- Recapitalizarea cu 1 miliard euro a Bank Gospodarstwa Krajowego, care contribuie la consolidarea garanțiilor și cautiunilor pentru IMM-uri;
- Protejarea cetățenilor polonezi împotriva creșterii necontrolate a prețurilor la energie – prin decizia Autorității de Reglementare a Energiei și a Ministerului Finanțelor, cetățenii vor plăti mai puțin cu 1,5 mild. PLN (circa 375 mil. euro).

În luna august a fost pus în aplicare Pachetul de măsuri anti-criză, care cuprinde:

- Extinderea perioadei de decontare până la 24 luni;
- Introducerea programului de lucru flexibil, printr-un orar flexibil, firmele adaptându-și timpul de lucru la nevoile reale;
- Legiferarea de limite în aplicarea contractelor pe perioade de timp definite pentru a preveni realizarea, de către angajatori, de contracte pentru o perioadă de timp mai mare de 24 luni;
- Introducerea subvențiilor salariale, însemnând că, dacă angajatorii scurtează timpul de muncă și, în consecință, remunerarea unui angajat, diferența va fi parțial acoperită de către stat;
- Introducerea subvențiilor de instruire; în cazul nemifuncționării unei companii, angajatorul va avea posibilitatea de a atribui angajaților un statut de angajat temporar, delegându-i la un seminar de instruire și oferindu-le o primă echivalentă cu indemnizația de șomaj.

Programul de Sprijin pentru Întreprinderile Poloneze, evaluat la 5 mild PLN și supravegheat de către Agenția de Dezvoltare Industrială, a fost introdus tot în 2009.

Adresat în special industriei de apărare, acesta consolidează spiritul inovativ al întreprinderilor care operează pe piețele locale de muncă amenințate, cum sunt cele ale industriei miniere și transportului feroviar.

În plus, guvernul a înaintat Parlamentului o largă varietate de inițiative privind consolidarea economiei poloneze și îmbunătățirea permanentă a finanțelor publice:

- Punerea în aplicare a reformei sistemului de pensii de stat de tranziție – care va îmbunătăți semnificativ starea finanțelor publice;
- Accesul la Linia de Credit Flexibil – care permite guvernului să intervină pe piața monetară și să reducă eventualele deprecieri periculoase ale zlotului polonez,
- Punerea în practică a unei scheme accelerate de privatizare, care va genera o infuzie de 36,7 mild. PLN la buget (circa 9,7 mild. Euro);
- Modificarea proiectului de lege a finanțelor publice, pentru a realinia structura finanțelor publice.

### Pentru încurajarea investițiilor străine

Au fost acordate stimulente investitorilor străini în Polonia, în principal:

- Stimulente fiscale;
- Asistență financiară.

Polonia, fiind un stat membru UE stimulentele acordate trebuie să se alinieze cu regulile de acordare din țările membre, în general, diversele combinații de ajutoare de stat, nu pot depăși 50% din valoarea investiției făcute de o firmă.

### Stimulente fiscale

Cele mai frecvente ajutoare de stat acordate investitorilor:

- **Exceptarea de la taxa pe profit a firmelor** - aplicată în Zonele economice speciale – sunt 14 zone acoperind circa 12.000 ha. Când investițiile au un nivel de cel puțin 100.000 euro, atunci investițiile făcute în aceste zone se bucură de la exceptarea taxei pe profit.
- **Exceptarea de la taxele locale** sunt practic exceptări de la taxele imobiliare.

## Asistența financiară

Guvernul polonez acordă **subvenții în numerar** pentru investitorii strategici

În 2010 au fost suplimentate măsurile de prevenire a efectelor crizei, dintre care:

- Creșterea gradului de utilizare a fondurilor europene și simplificarea procedurilor de solicitare a acestora;
- Reconvertia profesională a forței de muncă;
- Modificarea unor prevederi din Codul Muncii – în sensul liberalizării contractelor temporare de muncă;
- Acordarea de fonduri firmelor din industria de apărare sau minerit pentru rezolvarea lipsei de cash-flow, precum și de subvenții europene pentru investiții cu scop productiv sau care conduc la schimbarea profilului companiei.

## COMERȚUL BILATERAL ROMÂNIA – POLONIA

La 30 iunie 2010, valoarea schimburilor comerciale româno-poloneze era de 1,22 mld. Euro, din care export românesc 453,3 mil. euro și import 768,37 mil. euro, Polonia ocupând locul 10 în topul principalilor parteneri comerciali ai României cu o pondere de

3,12%.

Valoarea schimburilor bilaterale a crescut cu 35,47% față de aceeași perioadă a anului 2009. Creșterea s-a datorat creșterii cu 61,47% a exporturilor românești, față de creșterea cu 23,71% a importurilor, ceea ce marchează o schimbare semnificativă față de structura raporturilor comerciale bilaterale din anii precedenți. În aceste condiții, s-a diminuat și soldul negativ al balanței comerciale, care a ajuns la -315,05 mil. euro, față de -340,34 mil. euro în aceeași perioadă din 2009.

La 31 iulie 2010, în România erau înregistrate 561 societăți cu capital polonez (pondere de 0,33%), cu un capital total investit (investiții directe) de 106,34 mil. euro (locul 26, pondere de 0,39%).

Profitând de primirea de către Excelența sa, Domnul Ambasador Gheorghe Predescu, a reprezentanților Agenției Uniunii Europene, cu sediul în Varșovia, FRONTEX (organism specializat și independent însărcinat să coordoneze cooperarea operațională între statele membre în domeniul securității frontierelor) i-am prezentat Domnului Ambasador problematica cu care se confruntă transportatorii rutieri la granițele externe UE ale României, mai exact expunerea șoferilor și a autovehiculelor la raxele X datorate scanării obligatorii. Excelența sa a reținut această problemă și a promis că o va aduce la cunoștința Frontex.

**Delegat UNTRR,  
Ioana Ciorzan  
20.10.2010**

# Drumul drept către siguranță

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

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



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



# „Miss Scania”, la prima ediție

Marilena MATEI

La profiturile care se fac azi din transporturi, puține firme își permit să tuneze chiar și măcar un camion din flotă. Cu toate acestea, Scania România a descoperit câteva camioane excepționale, împodobite cu eforturi de patroni, care au condus cândva sau încă mai conduc vehiculele din flotă, sau cumpărate de ocazie, cu echipamente și picturi greu de realizat la noi în țară. Cinci astfel de „frumose” au fost premiate luna trecută de Scania România și partenerii săi cu ocazia aniversării unui an de la inaugurarea centrului de vânzări și service de la Turda. Primul concurs de frumusețe pentru camioane organizat în România a fost câștigat de Ost Transport din Arad, cu un camion achiziționat la sfârșitul lui 2006, care a impresionat prin eleganța exteriorului și a interiorului. Pe locurile doi și trei s-au clasat camioanele pregătite de Boglaviv și Celmar, aceasta din urmă prezentă în competiție cu trei vehicule, două cu interioare foarte elegante, iar cel de-al treilea încă nelucrat la interior, dar cu o pictură exterioară elegantă.





Toate modificările aduse camionului câștigător l-au costat pe Ost Transport aproape 25.000 de euro suplimentar



Nu mai puțin de 12 camioane Scania s-au înscris în competiție, unele mai frumoase decât altele, nu numai autotractoare, ci și mașini specializate pentru transport agabaritic, de animale vii sau de bușteni.

Chiar dacă transportatorii români par mai degrabă interesați să facă bani din exploatarea vehiculelor, participanții la concursul organizat de Scania România la Turda au demonstrat că sunt mulți pasionați de lumea camioanelor, gata să „arunce” câteva zeci de mii de euro în joc pentru a se simți cu adevărat „regi ai șoferilor”.

Câștigătorii au fost stabiliți atât în urma voturilor publicului, cât și a voturilor juriului, alcătuit din reprezentanții Scania România, UNTRR, Bridgestone România și ai revistei Tranzit.

### „Cameleonul” arădean a rupt gura târgului

Camionul care a strâns cel mai multe voturi, atât din partea publicului, cât și a membrilor juriului, a fost o Scania din 2003 din parcul Ost Transport, firmă care și-a făcut o adevărată profesie din transformarea camioanelor, fiind deja la al treilea model tonat pe cont propriu.

„Avem acest camion de la sfârșitul lui 2006 și de atunci îl tot transformăm. În mare parte, modificările au durat 4-6 luni, toate fiind făcute în regie proprie: tapițerie, pictură, vopșit. Doar pentru partea de inox am lucrat cu două firme specializate, una din Timișoara și una din Târgu-Jiu, care ne-au prelucrat tabla de la bara din spate și de la acoperiș după pretențiile noastre. Numai bullbar-ul din față a fost cumpărat din Belgia, restul, tot ce înseamnă inox, a fost executat sub regia noastră”, a afirmat Ioan Năgl, patronul Ost Transport.

Camionul are din fabrică motor de 480 CP, modificat însă de proprietar până la 602 CP.

„Toba de eșapament este modificată complet și merge de-a lungul șasiului și are două ieșiri simultane în spate. Pot comuta din cabină pe partea cu zgomot și pentru Austria, unde nu avem voie să depășim 80 dB



Câștigătorii locurilor 1 și 2: Ioan Năgl (Ost Transport, Arad) și Nicolae Dat (Boglaviv, jud. Bihor).

(A).”

Cabina a fost inițial albastră, însă firma arădeană a ales o vopsea metalizată, a cărei culoare se schimbă din indigo în nuanțe albastre sau verzi, în funcție de lumina soarelui, precizând că aceasta este identică cu vopseaua folosită la anumite modele Rolls-Royce, fiind, ca atare, destul de scumpă: 500-600 de euro/l.

Chiar dacă nu a avut deloc pictură pe partea frontală, vopseaua „cameleon” a asigurat ținuta elegantă a cabinei, care avea picturi numai pe interiorul ușilor laterale și pe spatele cabinei, pictura fiind realizată de „painterul” din cadrul atelierului propriu.

În schimb, bull-bar-urile masive și proiectoarele pe halogen au sporit atractivitatea cabinei la exterior, autotractorul având și spoilere, iar lateralele sunt închise pe partea dreaptă cu o ladă de scule și pe partea stângă cu un rezervor croit la comandă și jante de aliaj. „Lămpile Hella se găsesc în comerț, iar cele din bara spate sunt aduse din Germania, fiind produse în America.”

Punctul forte al camionului pregătit de firma arădeană l-a constituit însă interiorul, tapițeria fiind lucrată exclusiv în piele albă și albastră. Admiratorii care urcau scările să vadă interiorul elegant cu mobilier furniruit erau opriți înainte de a intra în cabină de cel care realizase tapițeria. Acesta dădea cu amabilitate informații despre interior, dar avertiza hotărât: „Vă rugăm să nu călcați pe mochetă”.

Astfel, mocheta albă a reușit să rămână până la final imaculată.

Ioan Năgl spune că „nu există un set de reguli pentru menținerea curățeniei camioanelor astfel modificate,

dar șoferii conduc în general cu papuci de casă. Avem o categorie de șoferi selectați, care lucrează în medie de 5-6 ani pentru noi.”

În general, șoferii noi nu sunt „titulari” din prima, ci stau pe postul de șofer de schimb, până se ivește oportunitatea de a primi în grijă o mașină. „Pe unele curse avem chiar și trei șoferi pe o mașină, câte unul dintre aceștia având liber o săptămână pe lună. Și când ajungi să fii titular, deja ai trecut de toate etapele, și pretențiile cu privire la întreținerea mașinii sunt cunoscute. Practic, șoferii participă la toate procesele legate de întreținere (spălat, mecanică), astfel că se creează o relație între șofer și camion”, a explicat Năgl.

Firma arădeană a investit 20.000-25.000 de euro în modificarea „cameleonului”, fără să pună la socoteală propria manoperă.

„Mai lucrăm la un Volvo, care e aproape gata. Noi nu lucrăm permanent la camion, deoarece nu se justifică să ținem mașina pe dreapta până este gata, ci între două „modificări” ea lucrează”, a mai relatat Ioan Năgl.

Tractorul circulă de obicei cu o semiremorcă Schmitz, cu partea din spate modificată în inox și care, împreună cu autotractorul, are un total de circa 300 de becuri sau leduri, drept pentru care sunt necesare baterii mai mari, de 245 A, aduse din Germania, mai ales că vehiculul este echipat cu încălzire și aer condiționat de staționare, sistem de sonorizare performant, stație satelit, TV, frigider.

Trebuie să se aibă grijă la echipări, pentru că se îngreunează mașina. Camionul Ost Transport are o tonă în plus, ceea ce-i permite la limită transportul unei dube frigorifice încărcate cu maximum 22 t.



„Dar depinde și de cât alimentăm în rezervor. Acesta are aproape 1.300 l și este croit din tablă pe măsură, cu două umpleri cu spărgătoare de valuri. Dacă este exploatată normal, mașina consumă 30-33 l încărcată la capacitatea de 40 t”, declară proprietarul Ost Transport.

### De la hobby la business

Patronul firmei arădene este „șofer la bază”. „Am lucrat o vreme în țară și apoi am plecat în Germania. În 2001 m-am întors, însă firma funcționează din 1994. Când m-am întors aveam 35 de camioane, dar, din cauza personalului, rând pe rând am redus flota până la 16 și acum pot



Locul II: „Vegas” (Boglavis Transport)

administra eu cu soția compania.”

Ost Transport a efectuat toate modificările la mașină într-un atelier de 750 m<sup>2</sup> - 500 m<sup>2</sup> pentru nevoi proprii și o boxă închiriată pentru o stație ITP. Atelierul are patru posturi de lucru, două pentru creație și două pentru reparații.

Chiar dacă recunoaște că „românii nu sunt pregătiți să investească în transformarea camioanelor, ca în orice business, sunt și persoane cu asemenea așteptări și nișa aceasta își găsește loc”, spune Ioan Năgl, care și-a transformat hobby-ul în afacere. Până acum a făcut doar mici modificări, având trei lucrări de amploare în

„palmares”.

În afară de cele două mașini proprii - Scania din concurs și un Volvo pictat cu motiv „Lady Gaga”, Ioan Năgl are în curs de finalizare o Scania pentru un client din Germania, de origine română, al cărui interior a fost modificat în piele, iar exteriorul este pictat cu motiv „Halle Barry”.

„Investiția nu se întoarce din exploatarea mașinii, dar noi am perceput-o și conceput-o sub altă formă, sentimentală. Totul a pornit de la un hobby și acum facem și pentru alții. Am început să cunosc stilul de lucru al nemților și olandezilor și, când ne-am apucat de treabă, am observat ▶







*Celmar a avut trei camioane în concurs, toate aranjate cu gust atât la interior, cât și la exterior*

► că interioarele sunt modificate după șablon, cele mai multe camioane fiind îmbrăcate în piele sintetică. Noi lucrăm doar cu piele. Din cauza asta, lucrul este mult mai mișălos, fiecare piesă fiind realizată manual. Și perdelele sunt croite tot de noi, căutăm stofă de calitate, care să nu lase scame, căci ne dau de lucru apoi la întreținere”, a afirmat Năgl.

Tabla pentru „îmbrăcarea” șasiului e adusă din Italia, pentru aceasta fiind nevoie de o lună și jumătate până când s-a găsit furnizorul care să o livreze la dimensiunile de care avea nevoie. Au mai trecut trei luni ca să găsească pe cineva care să o decupeze după nevoi, deoarece în acest domeniu toți prelucrătorii vor volume mari pentru a face șabloane. În prezent, fiecare lucrare e unicat, iar



*Marcel Bălan, patronul firmei Celmar, s-a arătat foarte mândru de frumoasele exemplare aflate în propria flotă*





Rontransmar se ocupă cu vânzarea de utilaje grele și transport agabaritic internațional din 2006. Firma bistrițeană mai deține o Scanie identică cu cea din concurs și alte două Scanii 6x2, în total, 12 camioane, majoritatea noi.

talentul arădenilor i-a cucerit și pe cehi, unde Ost Transport a mai participat la un concurs de frumusețe în urmă cu câțiva ani, pe care, de asemenea, l-a câștigat.

### „Vulturul” din Boroda

Cel mai „ochios” participant la competiție a fost o Scanie din 2004 galbenă, împodobită cu multă dăruire de șoferul firmei Boglavis Trans și fiul proprietarului companiei, Nicolae Dat. „King of the Road” din Boroda, județul Bihor, a ieșit pe locul al doilea, ca urmare a interiorului mai puțin impresionant comparativ cu cel al câștigătorului.



Mașina a fost cumpărată standard (culoare albă) și a fost preparată de șofer timp de trei luni. Investiția s-a ridicat la aproximativ 20.000 de euro numai pentru exterior. Camionul a fost comandat cu motor de 500 CP, dar este modificat și scoate aproximativ 700 CP.

Boglavis Trans deține 10 camioane, din care cinci Scania. Elementele cromate au fost prinse de caroserie chiar de șofer, crescându-i greutatea cu numai 50 kg. „Oricum, are suspensie dublă pneumatică, făcută la comandă”, a explicat șoferul firmei bihorene.

### Celmar Romtrans a adus trei Scanii tunate

Un iubitor adevărat al mărcii suedeze s-a dovedit a fi Marcel Bălan, proprietarul firmei Celmar Romtrans din Cluj, care a înscris în competiție trei Scanii tunate, două cu un interior deosebit și exterior îmbogățit cu bullbar-uri și proiectoare, iar al treilea cu interiorul încă naranjat, dar cu exteriorul „în flăcări”.

Francisc Szabo, patronul Francisc Logistic din Maramureș, a luat Premiul Special pentru Pictură, grație imaginii din filmul „O lume nouă”





În concurs s-au înscris și camioane specializate de transport agabaritic, animale vii (foto dreapta), construcții sau bușteni. Blach Dom, client fidel Scania din Făgăraș, a fost prezent cu un tractor bine echipat, cu motor de 620 CP. Mașina de transport bușteni a firmei Geo&Patrice (foto stanga, camionul din mijloc) este nou-nouță, fiind livrată de numai patru luni. Îmbogățită cu un bull-bar de la o altă mașină din flotă, proiectoare și perdeluțe cu ciucurași, mașina dispune de o motorizare, din fabrică, de 500 CP. Find generație 2010, luminile de gabarit sunt pe LED. De un real succes s-a bucurat și al doilea camion agabaritic din concurs, cel al firmei Migway Trans din Târgu-Jiu, chiar dacă nu s-a clasat pe podium. Mașina este fabricată în 2008 și are motor de 580 CP, modificat de proprietar până la 600 CP. Fără bull-bar-uri, „agabaritica” din Târgu-Jiu are totuși 14 proiectoare suplimentare și o vopsea în două culori - alb-albastru - foarte elegantă.

► Pe locul trei s-a clasat camionul condus de fiul patronului, Marcel Bălan Jr., de 27 de ani. Mașina a fost produsă în 2001, fiind cumpărată de Celmar în 2006, gata aranjată. Motorul de 580 CP a fost tunat în Germania ulterior achiziției până la 700 CP, fiind cel mai puternic din competiție. Camionul Celmar este echipat cu toate dotările interioare necesare la drum lung - expresor, cafetieră, frigider, cuptor cu microunde, televizor etc. - iar spațiul de depozitare din lemn este compartimentat elegant. Toate aceste echipări au crescut prețul cu circa 26.000 de euro față de cel al unui camion normal.

Marcel Bălan Sr. are, de altfel, experiență în transformarea interioarelor de camion, având el însuși un

alt vehicul prezentat în concurs, pe care îl și conduce din când în când.

Camionul său a fost achiziționat în 2006 și avea 480 CP putere. Era alb, neechipat, însă l-a revopsit roșu.

„Întotdeauna mi-au plăcut mașinile roșii”, explică Marcel Bălan, care a adăugat că a demontat interiorul din fabrică și l-a remontat cu tapițeria dorită, în alb și roșu.

„Seniorul” a investit în mașina sa 13.000 de euro față de prețul de achiziție și trei luni de muncă.

Proiectoarele pe halogen, bull-bar-ul și țevile de eșapament au costat 5.700 de euro, fiind achiziționate tot din Belgia, iar vopsitul a costat 3.000 de euro.

Celmar Romtrans deține 20 de camioane în flotă, din care nouă sunt

Scania.

### Agabariticele au impresionat prin forță

Din cele 12 camioane prezente în concurs, două erau autotractoare pentru transport agabaritic. Unul dintre ele, cel aparținând companiei Rontransmar, a câștigat premiul special al publicului, impresionând prin exteriorul impozant, grație numeroaselor proiectoare, dar și forței acestuia. Camionul fabricat în 2007 este echipat cu motor de 580 CP, asigurând puterea de tracțiune necesară pentru un trailer cu gât de lebădă de 22 m, care poate duce până la 180 t.

„Tractorul cu patru axe, comandat full-option, a fost tunat în Belgia. Acolo s-au montat rezervorul de 1.600 l, dispus în spatele cabinei, peste care s-au montat lăzile pentru scule, și o instalație de gresare”, a menționat Vlad Lechințan, patronul firmei bistrițene. Clima de staționare, „stroboscoapele”, girofarele, bara cu proiectoare și parasolarul din inox au fost montate ulterior.

Interiorul, confecționat din piele, evacuările duble și cele 50 de lumini suplimentare au făcut deliciul audienței.

„În trecut am lucrat în Germania



ca șofer și, cum majoritatea șoferilor visează să conducă asemenea bijuterii, este un vis mai vechi să dețin astfel de camioane, acest hobby fiind împărtășit de toată familia, începând de la cei mai mici”, a spus Vlad Lechințan, care a admis că situația economică dificilă îi va împiedica probabil pe transportatori să mai facă în viitorul apropiat asemenea investiții. „Cert e că cei care dețin astfel de camioane au un «virus» care se numește Scania V8”.

### „O nouă lume” pentru Francisc

Premiul special pentru pictură a fost atribuit lui Francisc Logistic, din Baia-Mare. „Este mașina mea, nu merge nimeni cu ea. Firma s-a înființat în 1991, iar din 2000 am trecut pe Scania. Până atunci, în zona Maramureș toată lumea avea MAN, iar eu am fost primul cu Scania”, a declarat Francisc Szabo, directorul general al firmei, care în prezent deține o flotă de 20 de Scanii.

Mașina a fost cumpărată second-hand anul trecut din Germania, fiind produsă în 2006.

„Imaginea pictată reprezintă o alegere personală, pentru că în urmă cu ceva vreme am divorțat, procesul a durat doi ani și jumătate, iar timp de un an și ceva nu am avut voie să-mi văd fetele gemene, care acum au 11 ani. Imaginea de pe camion este inspirată din filmul «O lume nouă», care se potrivește cu evoluția vieții mele, și sugerează dorul de copiii mei”, a mai declarat câștigătorul premiului special.

### Premii pentru toată lumea

Concursul de frumusețe pentru camioane a suscitât interesul mai multor transportatori, care au petrecut mai bine de opt ore în așteptarea

## Centrul Scania de la Turda a împlinit un an

Concursul de frumusețe de camioane a fost organizat cu ocazia aniversării unui an de existență Scania România la Luncani, la 20 km de Turda. Întrebat despre evoluția service-ului din zona Cluj în primul an de criză, Tord Holmstrom, Country Manager Scania România și Bulgaria, a declarat: „A fost un an bun pentru Scania în această zonă, cu un debut destul de lent, dar am recuperat în ultimele trei luni. Din punct de vedere al volumului, acesta este cu 35% mai mare decât ceea ce fusese prevăzut pentru 2010. Au fost niște previziuni modeste, dar lansate înainte de criză, și de aceea suntem mulțumiți de rezultat.”

Deși volumul actual de lucru pe care îl desfășoară service-ul Scania din Luncani corespunde muncii a opt mecanici, s-au mai făcut angajări în continuare, astfel încât până la finalul anului să existe 9 sau chiar 10 oameni în atelier. „În momentul în care se atinge 85% capacitate, trebuie să facem recrutări, astfel încât personalul crește proporțional cu volumele atinse, ceea ce ne oferă timp necesar pentru pregătirea noilor mecanici, mai ales că pentru trainingul de bază sunt necesare aproximativ trei luni”, a precizat Tord Holmstrom.

Forța de vânzare a crescut puțin la centrul din Turda pentru arealul vorbitor de limba maghiară. „Forța de vânzări este privită dintr-o perspectivă pe termen lung, nu depinde de numărul de camioane vândute, pentru că noi credem că un om bun de vânzări are nevoie de cel puțin un an de pregătire. Așadar, am profitat de oportunitatea oferită de criză pentru a crea o bună forță de vânzări pe termen lung”, a afirmat Country Managerul Scania România, care a mai adăugat: „concedierile și reducerea forței de vânzări nu sunt, în filosofia noastră, o soluție de criză, ci trebuie să intensifici trainingul pentru a fi mai bine pregătit pentru când se va termina criza”.



desemnării câștigătorului. Scania România a oferit marelui câștigător mentenanță gratuită pentru camionul din concurs timp de 12 luni și alte premii pentru locurile 1-4, Bridgestone România a oferit un set de anvelope Ecopia pentru locul al doilea, iar UNTRR i-a premiat pe cei trei transportatori aflați pe podium cu o rovinietă cu durate de 12 luni - categoria F (premiul 1), 90 zile - categoria F

(premiul 2) și 30 zile - categoria F (premiul 3)

Câștigătorul Premiului Special pentru pictură a primit o jachetă Scania, toți ceilalți fiind premiați cu obiecte promoționale Scania.

În timpul deliberărilor juriului, participanții au putut testa cel mai puternic camion Scania, cu motor de 730 CP, abia lansat în România, precum și varianta de 620 CP. ■



## Scania și Audi – Titanii V8

Vineri, 29 octombrie, Sibiu. Scania V8 730 cai putere și Audi A8, cele mai performante modele, demonstrează măiestria prin care se pot atinge performanțe de top.

Un alt fel de test drive, o altă abordare și nu în ultimul rând, 1080 de cai putere stau la baza asocierii între cele două mărci premium.

Scania V8 730 cai putere - cel mai puternic camion din lume vine în premieră în România, la Sibiu, cu un nou stil, stilul V8 și cu cele mai mari niveluri de putere și cuplu motor dintre toate camioanele din lume: 730 de cai putere și 3500 Nm cuplu.

Noul styling V8, face ca toate camioanele Scania V8 să fie recunoscute imediat, pe orice drum. Noul sistem de injecție Scania XPI (extra high pressure injection) și o serie de alte inovații fac ca productivitatea noilor V8 să crească exponențial.

Împreună cu lansarea noului motor V8, întreaga gamă de camioane Scania V8 – bazată pe noua serie R Scania, lansată în 2009 și votată drept “Camionul anului 2010” (Truck of the Year 2010) - primește o identitate unică, ce reflectă o poziție puternică pe piață, atât printre șoferi cât și printre operatorii de transport.

Camioanele Scania V8 domină piața camioanelor grele, reprezentând peste 50% din





volumul total de vânzări al camioanelor cu motoare de peste 600 de cai putere.

Combi-nația de 3500 Nm și 730 cai putere este mai mare decât ceea ce poate oferi orice alt competitor. Cutia de viteze standard folosită pe motorizarea V8 este noua cutie Scania Opticruise complet automată.

Proprietarii de camioane Scania V8 și șoferii sunt mândri de vehiculele lor și vor să arate acest lucru într-o formă sau alta, de obicei prin accesorii și îmbunătățiri atât la interior cât și la exterior. Începând din septembrie 2010, toate camioanele Scania V8 au caracteristici de styling care le deosebesc de toate celelalte camioane Scania, astfel exploatații





camioanelor Scania V8 au cu ce să se mândrească.

Motoarele camioanelor Scania V8 sunt disponibile începând de la 500 de cai putere până la 730, putând să dezvolte un cuplu motor de la 2500 Nm până la 3500 Nm, în funcție de motorizare: R 500, R 560, R 620 și noul R 730.

Euro 5:

- 500 cp și 2500 Nm;
- 60 cp și 2700 Nm;
- 620 cp și 3000 Nm;
- 730 cp și 3500 Nm Euro 5 EEV

Motoarele Scania V8 sunt recunoscute pentru un consum redus în condiții grele de exploatare. Camioanele Scania pot fi operate și 100% cu biodiesel oferind astfel posibilitatea de a reduce emisiile de dioxid de carbon.

Motoarele dezvoltă un cuplu motor foarte mare de la o turație foarte joasă, cuplul maxim fiind produs încă de la 1000 rpm pe o plajă de până la 1400 rpm.

### **Mai multe informații la:**

<http://www.scania.com/media/calendar/2010/pressroom-new-scania-v8-truckrange/new-scania-v8-truckrange-pressroom.aspx?tab=0>

Tot în cadrul evenimentului va fi testat și noul sistem: Scania Driver Support cu ajutorul unui simulator Scania. Scania Driver Support este o premieră ce are drept scop principal reducerea celui mai important cost pe care îl are o companie de transport: consumul de combustibil – fiind un ajutor al șoferului, un fel de: “instructor auto personal”.

Este un sistem care le dă șoferilor profesioniști în timp real (în timp ce



șofează) sugestii și sfaturi pentru a își îmbunătăți stilul de condus.

Îl învață pe șofer cum să urce o pantă cu cel mai mic consum de combustibil, să folosească frânele auxiliare, să anticipeze și să schimbe vitezele exact atunci când este necesar, îi dă sfaturi foarte specifice și folositoare fără să îi distragă atenția.

Scania se preocupă foarte mult și de sănătatea șoferilor. În acest sens a dezvoltat un program ce promovează exerciții fizice simple ce pot fi făcute la volan și în pauzele de condus. La Sibiu, Scania prezintă pentru prima oară acest nou concept: "Scania Driver Care".

În cadrul aceluiași eveniment Scania lansează o ediție specială de 4 camioane V8 de 560 de cai putere, cu o cabină R Highline și noul styling V8.



# Ședință Extraordinară a CDS

În data de 11.11.2010 a avut loc ședința extraordinară a Comitetului pentru Dialog Social organizată de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, vă informăm că aceasta a fost prezidată de Dna Anca Boagiu, Ministrul Transporturilor și Infrastructurii, și a avut ca subiect principal de discuție avizarea proiectului de ordonanță de urgență a Guvernului privind stabilirea destinației sumelor încasate de către personalul împuternicit cu atribuții de inspecție și control în urma aplicării sancțiunilor contravenționale specifice activității de transport rutier, precum și pentru adoptarea unor măsuri menite a asigura creșterea siguranței rutiere.

Din partea CNPR-UNTRR au participat DI. Ion Lixandru, vicepreședinte UNTRR, și DI. William Padina.

Reprezentanții CNPR-UNTRR au propus:

- a. Amânarea introducerii obligativității dotării vehiculelor până în iarna viitoare – să nu se schimbe regula în timpul jocului – și pentru că nu se va putea realiza o astfel de dotare « peste noapte »,
- b. Fundamentarea tuturor costurilor și a sancțiunilor contravenționale,
- c. Crearea organismului unic de control și acordarea ARR și RAR doar a calității de organisme de reglementare/autorizare,
- d. Responsabilizarea administratorului infrastructurii prin sancționarea acestuia în cazul în care accidente/inzăpezirea vehiculelor/blocajele drumurilor/daunele aduse infrastructurii se datorează

neîntreținerii corespunzătoare a drumului de către administrator

În urma discuțiilor din cadrul acestei ședințe au rezultat următoarele:

1. Se amână obligativitatea dotării vehiculelor cu anvelope de iarnă până la 1 noiembrie 2011,
2. Până la acea dată, conducătorii auto sunt obligați să respecte dispozițiile codului rutier,
3. Nerespectarea dispozițiilor codului rutier de către conducătorii auto se va sancționa cu amendă, imobilizarea vehiculului și suportarea costurilor de scoatere a vehiculului din zăpadă și a celor aferente daunelor produse infrastructurii,
4. Deoarece s-a constatat că CNADNR a prezentat costuri exagerate pentru scoaterea vehiculelor din zăpadă, acestea vor fi recalulate,
5. Va fi creat în cel mai scurt timp organismul unic de control.

Totodată, Dna Ministru a precizat că pentru toate celelalte probleme care afectează transportul rutier va organiza o nouă întâlnire cu reprezentanții transportatorilor peste o lună.

William Padina  
Consilier UNTRR

## SOLUȚII LOCALE DiTach

DESCĂRCAREA TAHOGRAFULUI DIGITAL ȘI A CARDULUI  
CONDUCĂTORULUI AUTO

Denumire produs	Conținut pachet	Preț (€)*
<p><b>DAKO-DiTach1</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cheie DAKO</li> <li>- Adaptor DAKO</li> <li>- Software DAKO-TachoView (descărcarea CARDULUI DE ȘOFER se face prin intermediul TAHOGRAFULUI)</li> </ul>	<p><b>450 €</b></p>
<p><b>DAKO-DiTach2</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cheie DAKO</li> <li>- Adaptor DAKO</li> <li>- Software DAKO-TachoView</li> <li>- Cititor de carduri (descărcarea CARDULUI DE ȘOFER se face cu ajutorul CITITORULUI DE CARDURI)</li> </ul>	<p><b>790 €</b></p>

**Aceste produse permit descărcarea datelor din  
TAHOGRAFUL DIGITAL și din CARDUL CONDUCĂTORULUI  
AUTO, conform legislației în vigoare, cu ajutorul  
unui calculator personal.**

Prețurile se calculează în RON la cursul zilei din data facturării și nu includ TVA.

**Comenzi și relații suplimentare**

Tel 021 - 336.77.88, Fax 021 - 337.44.67

mail untrr@dako.ro

# DAKO



## www.tachoweb.ro

# DAKO TACHOWEB

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



### AVANTAJE:

Aplicație soft pe internet - [www.tachoweb.ro](http://www.tachoweb.ro), fără costuri de achiziție pentru echipamente sau software;  
Soluții flexibile pentru orice tip de companie;

Descărcare automată a datelor în timp foarte scurt și conversia în documente tip text;  
Partener german cu experiență în acest domeniu;

Înregistrarea companiei în sistem pe baza unui abonament lunar (cu 10 descărcări incluse/vehicul);

Vizualizarea datelor, descărcate în locațiile "TachoStation" și arhivarea securizată a acestora pe server-ul Dako;

Analiza de date: timpii de lucru pe conducător auto, evidențiere contravenții, atenționarea depășirii perioadelor de descărcare date șoferi/vehicul;

Trimiterea de mesaj SMS pe telefonul mobil sau pe e-mail (gratuit), tip "reamintire" pentru informarea termenului de descărcare a datelor din cardul de conducător auto și a datelor din tahograful vehiculului;

o Acces în aplicație de pe orice calculator conectat la INTERNET.

o Locații Dako "TachoStations" operaționale: ROMANIA (12 locații la REPREZENTANȚELE UNTRR din țară și 14 locații la Stații de carburant MOL), în Germania (372), Danemarca (21), Austria (4).  
o Aplicație web actualizată permanent și în conformitate cu legislația UE.

### PREȚURI:

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

\*Prețurile se calculează în lei la cursul BNR+2% din data facturării și nu includ TVA.

Comenzi și relații suplimentare:

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

TachoStation în Romania prin UNTRR, reprezentant unic.

# ▶ TRANSPORT INFO - FRANȚA

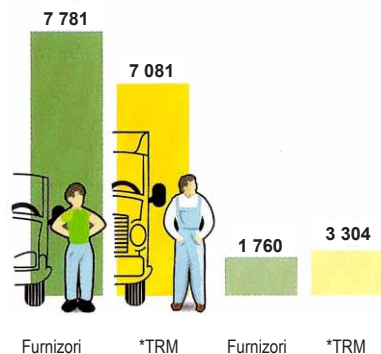
Sursa: Transport Info Hebdo, 5 noiembrie 2010, nr. 300

## Piața forței de muncă în Transporturi și Logistică

Sursa: Ministerul Muncii - Franța

### >Șoferi

Coduri ROME N4105 și N4101



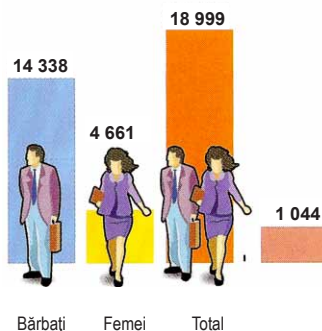
Solicitări de forță de muncă la sf. august 2010

Oferte în august 2010

\*TRM - Transport rutier de marfă

### >Tehnicieni și cadre în Transport și Logistică

Coduri ROME N13

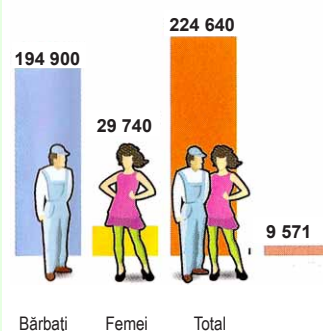


Solicitări de forță de muncă la sf. lunii august 2010

Oferte în august 2010

### > Personal în domeniul logistică

Coduri ROME N11 și N12



Solicitări de forță de muncă la sf. lunii august 2010

Oferte în august 2010

## Economia generală

Sursa: INSEE - Franța

### PREȚUL DE CONSUM

Septembrie 2010

**121,23**



Indice de bază 100 în 1998

### COSTUL CONSTRUCȚIEI

trimestrul 2 - 2010

**1517**



Indice de bază 100 în trimestrul 4 1953

### CREȘTEREA PIB

trimestrul 2 - 2010

**+0,70%**



### PRODUCȚIA INDUSTRIALĂ

august 2010

**92,2%**



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

### NIVEL ȘOMAJ

trimestrul 2 - 2010

**9,7%**



### SOLICITĂRI FORȚĂ DE MUNCĂ

Septembrie 2010

**2697100**



În sensul BIT

## Evoluția costului

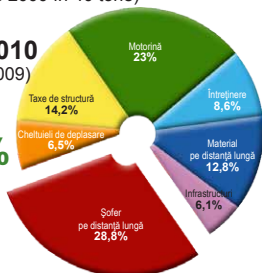
Sursa: CNR - Franța

### ● Transport la distanță mare

(indice de bază 100 decembrie 2000 în 40 tone)

**Septembrie 2010**  
(raportat la august 2009)

**128,83 + 4,24%**

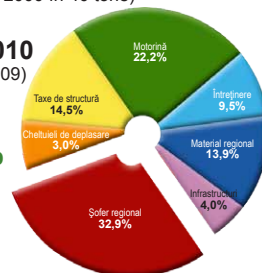


### ● Transport regional

(indice de bază 100 decembrie 2000 în 40 tone)

**Septembrie 2010**  
(raportat la august 2009)

**127,21 + 7,76%**



## Nou înființate – Desființate

Sursa: Coface SCRL - Franța

### ▶ Întreprinderi de transport rutier din iunie 2009 în iulie 2010



**NOU ÎNFIINȚATE**  
3628 întrep.  
**+8.69%**




**DEȘFIINȚATE**  
1740 întrep.  
**+11,75 %**


## Cifre sociale

Sursa: Ministerul Transporturilor - Franța


### ■ Remunerații anuale convenționale 2010 <sup>(1)</sup>

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


### ■ Salarii de referință

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

### ■ Cheltuieli de deplasare <sup>(2)</sup>

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



### ■ Cheltuieli de deplasare <sup>(2)</sup>










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

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

## Costuri per vehicul

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

Cost pe km  Cost pe zi  1 h timp de serviciu

	● Tractor semiremorcă 40 t (iunie)	0,477 €	169,85 €	22,12 €
	● Remorcher de volum mare 40 t	0,661 €	172,82 €	22,13 €
	● Tractor semiremorcă frigorifică 40 t	0,466 €	220,95 €	24,05 €
	● Tractor semiremorcă benă TIP 40 t	0,616 €	142,12 €	17,57 €
	● Tractor semiremorcă benă cerealieră 55 m <sup>3</sup>	0,620 €	162,51 €	21,35 €
	● Camion remorcă cu platformă pentru transportat turisme 35 tone	0,552 €	189,40 €	21,60 €
	● Tractor semiremorcă șasiu port containere 40 t	0,552 €	167,23 €	20,03 €
	● Tractor semiremorcă cisternă alimentară inox 40 t	0,570 €	165,43 €	23,58 €
	● Tractor semiremorcă cisternă alimentară bitronconică 40 t	0,570 €	175,44 €	23,58 €

## Înmatriculări de vehicule de peste 16 tone




























Sursa: ACEA - Franța

### ► În Europa de Vest

Țara

Înmatriculări în septembrie 2010

Evoluția în scădere anuală

	<b>Germania</b>	5 108 unități	<b>+29,6%</b>		
	<b>Belgia</b>	720 unități	<b>+44,9%</b>		
	<b>Spania</b>	943 unități	<b>+18,2%</b>		
	<b>Franța</b>	2 711 unități	<b>+43,4%</b>		
	<b>Italia</b>	1 150 unități	<b>+51,1%</b>		
	<b>Luxemburg</b>	95 unități	<b>+86,3%</b>		
	<b>Olanda</b>	803 unități	<b>-11,2%</b>		
	<b>Marea Britanie</b>	3 845 unități	<b>-14,3%</b>		
	<b>Uniunea europeană</b>	19 372 unități	<b>+20,4%</b>		

## Mașini de ocazie

Sursa: l'Argus de l'Automobile - Franța

### Utilitare ușoare

	2007	2005	2003
<b>Renault Master</b>	12 400 € T35 L3H2 dCi120 Cft	7 950 € T35 L3H2 dCi120	4 800 € T35 L3H2 2.2dCi
<b>Iveco Daily</b>	12 500 € 35S 12V12	8 300 € 35C 12V12	5 100 € 35C 11V12
<b>Fiat Ducato</b>	12 900 € 3.3 LH2 Mjt120	7 000 € Maxi L2B 2.3 JTD	4 600 € Maxi L2B 2.8JTD
<b>Citroen Jumper</b>	12 400 € 35 L3H2 Hdi 120 Cft	7 400 € 35LH 2.8Hdi	4 800 € 35LH 2.8Hdi
<b>Mercedes Sprinter</b>	13 900 € 311 43S 3t5	9 300 € 316 40S 3t5	5 650 € 311 35S 3t5
<b>Peugeot Boxer</b>	12 400 € 335 L3H2 Hdi 120	7 000 € 350LH 2.2 HDI	4 850 € 350LH 2.8Hdi
<b>Ford Transit</b>	12 900 € 350L TDCi140	6 900 € 350L TD115	4 750 € 350L 7D125

### Tractoare rutiere

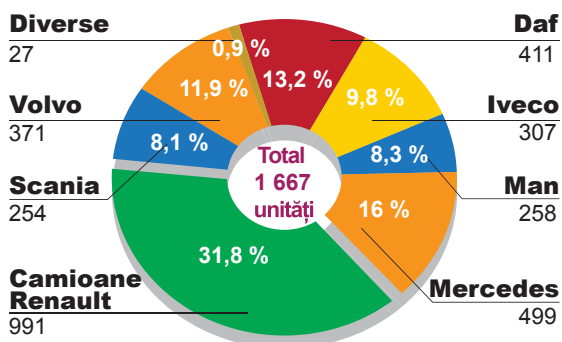
<b>Daf</b>	32 900 € XF 105.410 Space Cab	19 060 € XF 95.430 Space Cab	9 880 € 95XF 430 Space Cab
<b>Iveco</b>	31 500 € Stralis AT440S45 TP	18 100 € Stralis AT440S43 TP	9 340 € Stralis AT440S43 TP
<b>Man</b>	30 400 € TGA 18.440 LX	18 200 € TGA 18.410 FLS-LX	9 390 € TGA 18.410 FLS-LX
<b>Mercedes</b>	31 600 € Actros I841 LS 36 E	15 900 € Actros I836 LS 36 E	9 730 € Actros 1843 LS 36 E
<b>Camioane Renault</b>	34 900 € Magnum 460.19 T	17 730 € Magnum 400.19 T	9 100 € Magnum 400.19 T
<b>Scania</b>	33 600 € R420 LA Highline	19 060 € R420 LA Highline	9 960 € R124 LA 420 Topline
<b>Volvo</b>	31 100 € FH 400 Euro 4	19 060 € FH 440 Globetrotter	9 380 € FH12.420

## Piața vehiculelor industriale

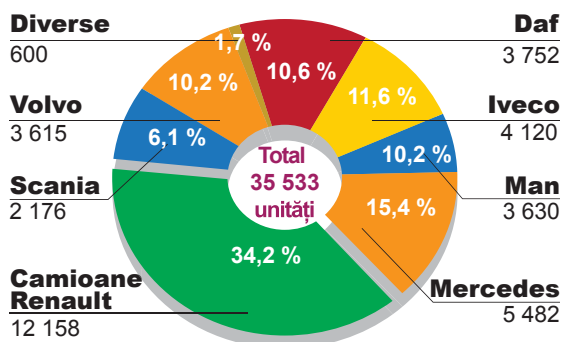
Sursa: CCFA - Franța

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

### ► Septembrie 2010



### ► 2009 (pe 12 luni)



# PRODUSE NOI LA PREȚURI VECHI !!!

NR. CRT.	DENUMIRE PRODUS	PREZENTARE PRODUS	PREȚ
1	 SISTEM DE LOCALIZARE GSM/GPS Teltonika GH3000	<b>GH300</b> este un sistem de localizare, monitorizare și alarmare cu conectivitate GSM și GPS, capabil să-și determine coordonatele și să le transmită prin rețeaua GSM către un telefonul mobil. Utilizare: control, monitorizare și protecție pentru : angajați, vehicule grele, autocare, autovehicule, motociclete, ambarcațiuni, obiecte și mărfuri de valoare, etc.	<b>799 LEI</b>
2	 M2 GPS Cityeasy M2 / 4,3"	<b>GPS Cityeasy M2</b> are un display de 4,3" TFT LCD, un procesor puternic MTK la 480 MHz, și un chipset GPS de ultimă generație ATLAS IV cu 20 de canale. Ghidarea se realizează prin instrucțiuni vocale în limba română. Cityeasy M2, vă ghidează inteligent către destinație.	<b>369 LEI</b>
3	 X200 GPS Cityeasy X200 / 5"	<b>GPS Cityeasy X200</b> este un navigator slim cu un display mare, de 5" TFT LCD, care are un procesor puternic Centrality ATLAS IV DUAL CORE la 533 MHz, și un chipset GPS de mare precizie cu 20 de canale. Instrucțiuni vocale în limba română și o memorie internă de 2 Gb și suport SD (4 Gb).	<b>399 LEI</b>
4	 GPS CARTEK X200 BT-FM / 5"	<b>GPS CARTEK X200 BT-FM</b> este un navigator slim cu un display mare, de 5" TFT LCD, cu Bluetooth și Transmisor RADIO și are un procesor puternic și un chipset GPS de mare precizie cu instrucțiuni vocale în limba română și o memorie internă de 2 Gb și suport SD (4 Gb).	<b>430 LEI</b>
5	Cititor CARD CONDUCATOR AUTO 	<b>CitiFob Digital Carduri DigiFob</b> , pentru vizualizarea completa a datelor din Cardul Conducatorului Auto. Acest cititor este util oricărui Conducator Auto sau Responsabil de parc auto, la verificarea timpilor de lucru și repaus, inclusiv pentru cardurile ce nu au fost încă descarcate.	<b>280 LEI</b>
6	 Protecție rezervor 105,5 mm	<b>Antifurt carburant.</b> Acest dispozitiv este soluția ideală pentru a combate fraudă. Ușor de instalat și foarte rezistent, este un produs care aduce economii semnificative, oricărui parc auto.	<b>399 LEI</b>
7	 Protecție rezervor 105,5 mm	<b>Antifurt carburant.</b> Acest dispozitiv este soluția ideală pentru a combate fraudă. Ușor de instalat și foarte rezistent, este un produs care aduce economii semnificative, oricărui parc auto.	<b>199 LEI</b>
8	 MagicPad aXeon	<b>MagicPad aXeon</b> este un suport din gel silonic, fara adzivi sau magneti, care impiedica alunecarea obiectelor (tel. mobil, pix, bricheta, chei, GPS, etc)	<b>15 LEI</b>
9	 Stație RADIO CB COBRA 19DXIV + Antena COBRA HG 1500	<b>Cobra 190DX IV - AM/FM</b> , este o stație radio emisie-recepție, multi-standard programabilă pentru utilizare internațională cu o putere de emisie în antenă de 4 W/1 W și o gamă de frecvențe 26.965 - 27.400 MHz. <b>Antena HG 1500</b> are o putere de 300W, o înălțime 98 cm și o gamă de frecvență de 26 - 30 MHz	<b>466 LEI</b>

\* prețul este exprimat în LEI și nu include TVA.

Comenzi și relații suplimentare la Tel 021 - 336.77.88, / Fax 021 - 337.44.69, Mobil - 0771.43.84.97

# WWW.TRANSMAG.RO





# ASOCIAȚIA NAȚIONALĂ A EXPORTATORILOR ȘI IMPORTATORILOR DIN ROMÂNIA

București, Calea Victoriei nr.32-34, sc.B, et. 8, ap.94, sector 1,  
cod poștal 010081

Tel: 021/313.92.23

Fax: 021/315.77.41; E-mail: aneir1@yahoo.fr

Nr. 377/04.11.2010

## Evoluția exporturilor / importurilor României în perioada de criză

### I. EXPORTURI

#### A. Total (intra+extracomunitare) 2009/2008

- ianuarie	= -	24.0 %	
- februarie	= -	27.3 %	
- martie	= -	6.1 %	
- aprilie	= -	22.3 %	
- mai	= -	24.2 %	
- iunie	= -	16.8 %	
- iulie	= -	13.8 %	
- august	= -	17.5 %	
- septembrie	= -	12.3 %	
- octombrie	= -	16.1 %	
- noiembrie	= +	7.0 %	-1.3 % fata de 2007
- decembrie	= +	18.9 %	-1.5 % fata de 2007
Total 2009/08	= -	13.9 %	-1.7 % fata de 2007
ian. 2010/09	= +	21.2 %	-7.8 % fata de 2008
feb. 2010/09	= +	23.5 %	-10.2 % fata de 2008
mart. 2010/09	= +	16.8 %	+9,8 % fata de 2008
april. 2010/09	= +	33.7 %	+3,9 % fata de 2008
mai 2010/09	= +	29.5 %	-0.1 % fata de 2008
iunie 2010/09	= +	29.1 %	+7,9 % fata de 2008
iulie 2010/09	= +	19.2 %	+2,9 % fata de 2008
aug. 2010/09	= +	25.2 %	+4,0 % fata de 2008

#### B. Exporturi extracomunitare 2009/2008

- ianuarie	= -	38.2 %	
- februarie	= -	40.7 %	
- martie	= -	14.8 %	
- aprilie	= -	31.1 %	
- mai	= -	38.9 %	
- iunie	= -	29.2 %	
- iulie	= -	22.8 %	
- august	= -	18.7 %	
- septembrie	= -	25.7 %	
- octombrie	= -	35.3 %	
- noiembrie	= -	8.2 %	-11.8 % fata de 2007
- decembrie	= +	19.1 %	+1,8 % fata de 2007
Total 2009/08	= -	25.0 %	-9.7 % fata de 2007
ian. 2010/09	= +	30.2 %	-19.7 % fata de 2008
feb. 2010/09	= +	32.0 %	-21.7 % fata de 2008
mart. 2010/09	= +	14.2 %	-2.7 % fata de 2008
april. 2010/09	= +	41.5 %	-2.6 % fata de 2008
mai 2010/09	= +	43.2 %	-12.5 % fata de 2008
iunie 2010/09	= +	35.9 %	-3.6 % fata de 2008
iulie 2010/09	= +	19.7 %	-13.8 % fata de 2008
aug. 2010/09	= +	26.6 %	-1.1 % fata de 2008
sept. 2010/09	= +	64.5 %	+12,3 % fata de 2008
oct. 2010/09	= +	62.4 %	-3,5 % fata de 2008

### II. IMPORTURI

#### A. Total (intra + extracomunitare) 2009/2008

- ianuarie	= -	34.8 %	
- februarie	= -	34.0 %	
- martie	= -	33.2 %	
- aprilie	= -	38.4 %	
- mai	= -	37.4 %	
- iunie	= -	37.0 %	
- iulie	= -	37.0 %	
- august	= -	34.3 %	
- septembrie	= -	32.3 %	
- octombrie	= -	32.9 %	
- noiembrie	= -	17.7 %	-29.6 % fata de 2007
- decembrie	= -	9.9 %	-29.6 % fata de 2007
Total 2009/08	= -	32.3 %	-24.4 % fata de 2007
ian. 2010/09	= +	6.4 %	-30.7 % fata de 2008
feb. 2010/09	= +	8.7 %	-28.2 % fata de 2008
mart. 2010/09	= +	20.4 %	-24.9 % fata de 2008
april. 2010/09	= +	22.3 %	-20,0 % fata de 2008
mai 2010/09	= +	28.6 %	-10,4 % fata de 2008
iunie 2010/09	= +	26.5 %	-20,2 % fata de 2008
iulie 2010/09	= +	18.2 %	-25.5 % fata de 2008
aug. 2010/09	= +	13.7 %	-25.5 % fata de 2008

#### B. Importuri extracomunitare 2009/2008

- ianuarie	= -	44.8 %	
- februarie	= -	36.2 %	
- martie	= -	43.6 %	
- aprilie	= -	40.5 %	
- mai	= -	48.2 %	
- iunie	= -	48.1 %	
- iulie	= -	44.9 %	
- august	= -	43.4 %	
- septembrie	= -	44.5 %	
- octombrie	= -	44.6 %	
- noiembrie	= -	25.8 %	-34.0 % fata de 2007
- decembrie	= -	3.0 %	-29.3 % fata de 2007
Total 2009/08	= -	21.8 %	-29.6 % fata de 2007
ian. 2010/09	= +	20.7 %	-35.5 % fata de 2008
feb. 2010/09	= +	17.3 %	-25.2 % fata de 2008
mart. 2010/09	= +	24.9 %	-29.5 % fata de 2008
april. 2010/09	= +	25.3 %	-25.5 % fata de 2008
mai 2010/09	= +	39.8 %	-22.7 % fata de 2008
iunie 2010/09	= +	53.3 %	-15.2 % fata de 2008
iulie 2010/09	= +	25.4 %	-24.1 % fata de 2008
aug. 2010/09	= +	125.5 %	+32,2 % fata de 2008
sept. 2010/09	= +	23.1 %	-25.0 % fata de 2008
oct. 2010/09	= +	32.2 %	-23.9 % fata de 2008

# ECHIPAMENTE DE IARNĂ ÎN ȚĂRILE EUROPENE

Lanțurile sunt obligatorii la bord?	Dacă da, enumerați regiunile specifice și perioadele respective	Câte perechi de lanțuri sunt necesare (indicați și viteza maximă autorizată)
<b>ALBANIA</b>		
Da	Obligatorii la bordul vehiculului între 1 noiembrie și 30 aprilie în prefecturile orașelor Shkodra, Kukesi, Peshkopia, Burrel, Puka, Rreshen și Tropoja; în partea de nord-est și de sud-est a Albaniei în prefecturile orașelor Librazhd, Pogradec, Korca, Bilisht, Erseka, Gramshi și Permeti.	Lanțurile trebuie să fie montate pe axele motoare ale autocarelor și camioanelor și pe toate roțile motoare ale trenului rutier sau vehiculului articulat.
<b>GERMANIA</b>		
Cu toate că nu este obligatorie existența lanțurilor de zăpadă la bordul vehiculului, acestea trebuie utilizate, pe drumurile acoperite cu zăpadă, în conformitate cu marcajele rutiere corespunzătoare.	Pe tronsoanele de drum indicate pe panourile de semnalizare. Nu este specificată nici o perioadă de timp.	Lanțurile trebuie să fie montate la axa(e) motoare ale vehiculului. Viteza maximă admisă cu lanțurile de zăpadă montate este 50 km/oră.
<b>ARMENIA</b>		
Nu, nu este obligatorie	Nici o obligație de a utiliza lanțurile, ca regulă generală ele nu sunt necesare pe drumurile principale de joasă altitudine. Totuși, în regiunile muntoase, drumurile pot fi închise în anumite perioade de timp datorită căderilor de zăpadă.	Dacă sunt utilizate, ele trebuie montate pe axa motoare a vehiculului.
<b>AUSTRIA</b>		
DA, lanțurile de zăpadă trebuie să se afle la bordul tuturor autovehiculelor de transport călători și marfă de peste 3,5 tone. Camionetele de 3,5 t sau mai puțin trebuie fie să fie echipate cu pneuri de iarnă, sau să aibă la bord lanțuri de iarnă.	Între 1 noiembrie și 15 aprilie.	Lanțurile trebuie să fie montate la cel puțin două roți motoare pe aceeași axă. Ele trebuie să fie compatibile cu standardele ONORM. Sunt autorizate și produsele similare din statele membre UE care poartă codul CE. Lanțurile trebuie să fie montate astfel încât să acopere toată suprafața pneului și să existe un contact permanent între lanțuri și suprafața rutieră.
<b>BELGIA</b>		
NU, deși utilizarea lor este obligatorie în condiții de zăpadă sau de gheață.	n/a	n/a


Sanctiuni pentru infractiunea nerespectării reglementării	Care este legislația privind pneurile de iarnă (profil minim, axe pe care trebuie montate)	Observații (accesorii obligatorii, alte informații utile)
Amenda mergând până la 25.000 ALL (200 \$ SUA).	Codul Rutier al Republicii Albania care a intrat în vigoare pe 22.7.98 conform Legii 8378 a Parlamentului albanez.	
În cazul în care nu se respectă indicațiile marcajelor rutiere care impun utilizarea obligatorie a lanțurilor de zăpadă, este aplicată o amendă, conform §49, al. 3, n/4 din StVO (Strassenverkehrs-Zulassungs-Ordnung).	Este obligatorie echiparea vehiculului funcție de condițiile climatice, în special cu pneuri adaptate condițiilor atmosferice.	Nu se specifică o perioadă pentru utilizarea pneurilor dar, "În cazul în care circumstanțele impun acest lucru, vehiculul trebuie echipat cu pneuri de iarnă, lanțuri de zăpadă, lopată, târnăcop, bară de tractare/frânghie de tractare".
-	Nici o legislație specifică. Totuși este de dorit ca șoferii să-și monteze pneurile care convin condițiilor de iarnă și să nu circule cu pneuri lise.	Adoptarea unei noi legislații este așteptată cât de curând.
Amenzile pot ajunge la 5.000 € . Vehiculul poate fi imobilizat dacă prezintă un pericol pentru securitatea celorlalți utilizatori rutieri.	Este obligatorie montarea pneurilor de iarnă pe cel puțin o axă motoare pentru toate autovehiculele de transport călători și marfă de peste 3,5 tone în fiecare an între 1 noiembrie și 15 aprilie. Adâncimea minimă a profilului pneurilor de iarnă diagonale trebuie să fie de 6 mm și 5 mm pentru pneurile radiale. Pneurile trebuie să fie inscripționate cu M+S, M.S. sau M&S. Pentru camionetele de 3,5 t sau mai puțin, pneurile de iarnă purtând indicația M+S trebuie montate pe cele patru roți. Vehiculele care transportă pasageri cu mai mult de 8 locuri, fără cel al șoferului, trebuie să fie echipate cu pneuri de iarnă pe cel puțin o axă motoare în perioada 1 noiembrie – 15 martie. Adâncimea profilului pentru pneurile de iarnă este de 6 mm și 5 mm pentru cele radiale de iarnă. Pneurile trebuie să aibă inscripția M+S, M.S. sau M&S.	În Austria nu este obligatorie existența unei lopeți la bordul autovehiculului.
n/a	Adâncimea minimă a profilului este 1,6 mm. Utilizarea pneurilor antiderapante este interzisă. Cu toate acestea, când este justificat de condițiile atmosferice, Ministerul Mobilității poate să autorizeze utilizarea lor ca o măsură excepțională și în cadrul condițiilor stabilite.	

BOSNIA-HERȚEGOVINA		
DA, deși obligația depinde de tipul vehiculului, de pneuri și de profilul pneurilor.	Din 15 noiembrie - 15 aprilie.	Cel puțin o pereche de lanțuri trebuie montate pe axa motoare.
BULGARIA		
DA, obligatorie pentru fiecare autocar sau camion care intră în Bulgaria trebuie să aibă o pereche de lanțuri de zăpadă la bord, dacă nu - le este interzisă intrarea.	În funcție de condițiile atmosferice, autoritățile competente pot să impună utilizarea obligatorie a lanțurilor atunci când se traversează trecătorile montane. Lanțurile trebuie de asemenea să fie montate în conformitate cu marcajele rutiere prin care ele sunt obligatorii pe cel puțin 2 axe motoare.	O pereche de lanțuri de zăpadă per vehicul.
CROAȚIA		
DA	Este obligatorie dotarea vehiculelor cu lanțuri de zăpadă pe teritoriul Croației în condiții de iarnă care sunt definite prin lege ca fiind perioadele când zăpada este de cel puțin 5 cm la suprafața drumului sau când drumul este acoperit cu gheață.	O pereche de lanțuri de zăpadă pe axa motoare.
DANEMARCA		
Nici o reglementare.	n/a	n/a
SPANIA		
NU, deși utilizarea lanțurilor este obligatorie pe anumite tronsoane de drum.	Montarea lanțurilor este obligatorie pe anumite drumuri în regiunile muntoase.	n/a
ESTONIA		
NU	n/a	n/a
FINLANDA		
NU	n/a	n/a
GEORGIA		
Obligatorie pe anumite tronsoane	Obligatorii pe anumite tronsoane în trecătorile montane Choloki și Rikoti care sunt pe drumul Sarpi (Turcia - Georgia) - Batumi - Tbilisi, și în trecătoarea montana Jvari care este pe drumul Larsi (Rusia - Georgia) - Tbilisi.	Lanțurile trebuie să fie montate doar la axele motoare.

<p>În condiții de iarnă, vehiculele fără echipament de iarnă precum și remorcile sunt interzise circulației; poliția poate ordona șoferului montarea lor sau aducerea acestuia într-un loc unde va putea procura echipamentul adecvat. Orice infracțiune este sancționată cu o amendă de aprox. 20 € pentru șofer și 200 € până la 2500 € pentru firmă.</p>	<p>Utilizarea pneurilor de iarnă este reglementată prin Legea privind siguranța rutieră. Pneurile trebuie să aibă mențiunea M+S, M.S. sau M&amp;S cu simbolul unui fulg de nea, și având un profil minim de 4 mm</p>	<p>Este obligatorie existența la bordul fiecărui autocar și camion a unei lopeți și a unui sac cu 20-50 kg nisip</p>
<p>Dacă șoferul nu are lanțuri la bordul vehiculului, nu va putea utiliza tronsoanele de drum unde marcăjele rutiere prevăd acest lucru și, pentru a nu obstrucționa traficul, vehiculul va fi tractat către cel mai apropiat loc în cadrul unei distanțe de 500 m. Dacă remorcarea trebuie să se facă pe o distanță mai mare, aceasta va fi facturată șoferului.</p>	<p>Nici o legislație specifică.</p>	<p>Utilizarea pneurilor antiderapante este interzisă.</p>
<p>În condiții meteorologice de iarnă, este interzisă circulația vehiculelor care nu au echipament de iarnă precum și a remorcilor. Poliția poate cere dotarea cu lanțuri sau deplasarea vehiculului către un punct unde se pot procura lanțuri. Amenzile impuse sunt următoarele; 6000 de coroane croate pentru firmele de transport care au permis deplasarea vehiculelor fără echipamentul adecvat; 1000 de coroane croate pentru șoferul vehiculului și 150 de coroane croate pentru șoferul care nu a montat lanțurile pe vehicul.</p>	<p>În condiții meteorologice de iarnă, vehiculele, trebuie să aibă cel puțin 2 pneuri de iarnă pe axa motoare sau pneuri radiale de vară pe toate roțile. Profilul pneurilor trebuie să aibă cel puțin 4 mm adâncime Utilizarea pneurilor antiderapante este interzisă.</p>	<p>Echipamentul de iarnă include în mod obligatoriu și o lopată.</p>
<p>n/a</p>	<p>Utilizarea pneurilor antiderapante este autorizată din 1 nov. - 15 aprilie.</p>	
<p>Nici o reglementare specifică.</p>	<p>Nici o reglementare specifică.</p>	
<p>n/a</p>	<p>Nici o obligație pentru vehiculele străine. Utilizarea pneurilor antiderapante este permisă din 1.10. - 1.5. Utilizarea lor nu este limitată la vehiculele &lt;3,5 t MMA.</p>	
<p>n/a</p>	<p>Pneuri de iarnă obligatorii pentru vehiculele &lt;=3,5t MMA, din decembrie - în februarie. Profilul minim este de 3,0 mm; nu este obligatoriu pentru vehiculele &gt; 3,5 t MMA, totuși profilul trebuie să fie de &gt;1,6 mm.</p>	
<p>Nu sunt precizate.</p>	<p>-</p>	

FRANȚA		
NU, deși ele trebuie montate pe drumurile înzăpezite conform panourilor de semnalizare.	Utilizarea lanțurilor este autorizată pe drumurile acoperite cu zăpadă, indiferent de perioada, și este obligatorie pe acele tronsoane rutiere semnalizate prin marcajul rutier B26 "Equipements spéciaux obligatoires".	Nu este specificat numărul de lanțuri care trebuie să fie utilizat. Cu toate acestea, art.9 al decretului din 18 iulie 1985 prevede ca dispozitivele antiderapante să asigure demararea, direcția și frânarea autovehiculului.
UNGARIA		
NU. Cu toate acestea dacă la punctele de trecere a frontierei se află marcajul rutier "Mandatory use of snow chains" doar vehiculele care au lanțuri necesare pentru a echipa cel puțin o axă motoare pot să intre în Ungaria.	Obligatorii pe tronsoanele delimitate de panourile "Mandatory use of snow chains" și "End of Mandatory use of snow chains". Viteza maximă 50 km/h.	Lanțurile sunt obligatorii pe cel puțin o axă motoare.
ITALIA		
NU. Ele trebuie montate pe drumurile înzăpezite conform panourilor de semnalizare.	Ele trebuie să fie montate atunci când are loc traversarea trecătorilor alpini în perioada de iarnă și pe toate drumurile acoperite de zăpadă în conformitate cu marcajele rutiere.	Cel puțin o pereche de lanțuri per vehicul.
LETONIA		
NU	n/a	Nici o reglementare specifică.
LITUANIA		
NU	n/a	n/a
LUXEMBURG		
NU	n/a	n/a
MACEDONIA		
DA	În toată țara din 15.10 - 15.3; în afara acestei perioade, numai în cazuri excepționale de căderi de zăpadă.	Obligatorii pe axele motoare ale automobilelor, autocarelor, camioanelor și tractoarelor ale vehiculelor combinate; nu este necesar pentru remorci sau semi-remorci.
MOLDOVA		
NU	n/a	n/a

<p>Contravenție clasei a 4-a: 135 €. Dacă nu se plătește sau dacă nu se prezintă o dovadă a exceptării într-un termen de 30 zile, amenda forfetară este majorată la 375 €. În anumite condiții imobilizarea vehiculului poate fi prescrisă.</p>	<p>Nu există o legislație specifică privind utilizarea pneurilor de iarnă. Cu toate acestea, pe drumurile echipate cu marcajul rutier B26 "dacă nu este specificată utilizarea pneurilor de iarnă ("pneus neige admis"), șoferul este obligat să își monteze lanțuri de zăpadă. Este permisă utilizarea pneurilor antiderapante pentru vehiculele de marfă de 3,5 t MMA. (Viteza maxim autorizată: 90km/h). Prefecturile pot acorda derogări pentru vehiculele &gt;3,5 t care transportă mărfuri perisabile sau mărfuri periculoase. (Viteza maxim autorizată: 60 km/h).</p>	
<p>Este impusă o amendă pentru utilizarea lanțurilor pe drumurile uscate.</p>	<p>Nu există nici o legislație specifică privind utilizarea pneurilor de iarnă. Trebuie de asemenea menționat faptul că, în condiții atmosferice excepționale, intrarea vehiculelor în Ungaria este restricționată. Pneurile antiderapante sunt interzise.</p>	
<p>Orice încălcare a acestor reglementări este sancționată cu o amendă cuprinsă între 78 € și 311 €.</p>	<p>Articolul 6 din Codul Rutier stabilește că autoritățile competente indică prin marcaje rutiere obligativitatea utilizării echipamentului antiderapant în cazul în care există zăpadă sau gheață.</p>	
<p>Orice infracțiune este sancționată conform Codului administrativ al Ministerului Afacerilor Interne al Letoniei.</p>	<p>Conform Art. 244 din legislația privind circulația rutieră, utilizarea de pneuri de iarnă este obligatorie numai pentru vehiculele cu o greutate totală de 3,5t destinate transportului de persoane sau de mărfuri, și aceasta din 1 decembrie - 1 martie. Pneurile antiderapante pot servi drept alternativă la pneurile de iarnă. Interdicția de a circula cu pneuri antiderapante este valabilă din 1 mai - 1 octombrie.</p>	
<p>n/a</p>	<p>Utilizarea pneurilor antiderapante este interzisă în perioada 10 aprilie și 1 noiembrie. Pentru vehiculele de până la 3,5 t MMA utilizarea pneurilor de vară este interzisă în perioada 10 noiembrie și 1 aprilie. Profilul minim al pneurilor conform categoriei vehiculului: M2 - 2,0mm (din 10 noiembrie - 1 aprilie - 3,0mm); M3 - 2,0mm; N2 și N3 - 1,0mm; remorci de categorii O3 și O4 - 1,00mm</p>	
<p>n/a</p>	<p>Nici o legislație</p>	<p>Mașinile și camionetele trebuie să fie echipate cu pneuri S sau M+S.</p>
<p>Dacă absența lanțurilor la bordul vehiculului se constată în timpul controlului poliției rutiere, o amendă de cel puțin 30€ este aplicată și, conform condițiilor meteo, vehicul este interzis să mai circule.</p>	<p>Pneurile de iarnă nu sunt obligatorii; totuși, în cazul utilizării, profilul minim este de 5mm. Din 1 aprilie 2008 dubele și turismele trebuie să fie echipate cu pneuri S sau M+S (pneuri de iarnă sau vară). În zona urbană, dacă vehiculul este echipat cu pneuri de iarnă, montarea lanțurilor nu este obligatorie.</p>	
<p>n/a</p>	<p>Nici o legislație</p>	<p>n/a</p>

NORVEGIA		
DA	Este obligatoriu de a avea numărul exact de lanțuri la bordurile vehiculelor >3,5t MMA și aceasta în toată țara în timpul iernii și oricare ar fi condițiile meteo reale. În Nordland, Troms și Finnmark perioada de iarnă este considerată din 16 octombrie - 30 aprilie; în restul țării ea este din 1 noiembrie - prima zi de luni după luna Paștelui. Autoritățile pot face excepții de la această reglementare.	Lanțurile trebuie să fie montate în așa fel încât să fie în contact permanent cu suprafața rutieră și trebuie să fie montate indiferent de tipul de pneu utilizat. Pentru vehiculele de marfă care au > 3,5 t MMA trebuie să fie utilizate cel puțin trei lanțuri; o pereche de lanțuri este montată la roata din față și două la axa motoare. Pentru combinațiile de vehicule unde ambele elemente au o greutate maxim autorizată >3,5 t trebuie utilizate cel puțin 7 lanțuri dacă axa motoare are pneuri duble. Un lanț trebuie să fie montat la roata din față, câte unul la fiecare roată a axei motoare și două lanțuri la remorcă. Dacă autovehiculul are pneuri simple pe axa motoare sau dacă sunt folosite lanțuri duble atunci sunt suficiente doar 5 lanțuri întrucât doar două vor fi puse la roțile axei motoare.
POLONIA		
NU, deși utilizarea lor este obligatorie conform panoului de semnalizare reglementar.	Montarea lanțurilor de zăpadă este obligatorie pe acele tronsoane rutiere indicate prin marcaje rutiere (paragraful 42 din Reglementarea 21.6.99 ale Ministerelor Transportului și Internelor). Un tabel afișat pe panou indică acele tipuri de vehicule pentru care este obligatorie utilizarea lanțurilor. Utilizarea lanțurilor este permisă doar pe drumurile acoperite de zăpadă.	Lanțurile de zăpadă trebuie să fie montate la cel puțin două roți motoare.
PORTUGALIA		
Nu este obligatorie existența lanțurilor de zăpadă la bordul vehiculului. Cu toate acestea utilizarea lor este obligatorie pentru toate vehiculele în conformitate cu marcajele rutiere corespunzătoare.	Aceste marcaje rutiere se găsesc în mod obișnuit în perioada de iarnă în regiunile muntoase cum ar fi Serra da Estrela.	Când se folosesc lanțurile ele trebuie să fie montate pe axa motoare a vehiculului.
CEHIA		
Nu este obligatorie existența lanțurilor de zăpadă la bordul vehiculelor în Republica Cehă. Cu toate acestea, lanțurile trebuie utilizate pe drumurile acoperite cu zăpada în conformitate cu marcajele rutiere corespunzătoare. În cazul unui vehicul combinat, trebuie să fie montate două perechi de lanțuri.	Obligatorii din 1 nov. - 30 aprilie pe tronsoanele cu panouri reglementare	Atunci când se folosesc lanțurile, trebuie să fie folosită cel puțin o pereche de lanțuri pe axa motoare. Vehiculele echipate cu lanțuri nu trebuie să depășească o viteză de 50 km/oră.
		
ROMANIA		
NU, deși utilizarea lor este obligatorie din motive de siguranță în condiții meteo nefavorabile.	Nici o perioadă specifică nu este stipulată. Totuși, art. 102, par. 28 din OuG nr. 195 din 12.12.02 privind circulația pe drumurile publice, republicat în MO 670 din 3.8.06 stipulează că este interzis șoferului unui vehicul cu o MMA > 3,5 t să circule pe drumurile înzăpezite sau cu polei fără lanțuri sau un alt echipament antiderapant agreeat.	Neprecizate



n/a	Vehiculul trebuie să aibă pneuri de iarnă dacă se utilizează drumuri pe care există zăpadă și gheață. Adâncimea minimă a profilului trebuie să fie de minimum 3 mm (adâncimea recomandată este de 5 mm). Pneurile antiderapante sunt interzise între prima zi de luni care urmează după luna de Paște și 31 octombrie dacă condițiile atmosferice nu le cer. În Nordland, Troms și Finnmark pneurile de iarnă sunt interzise în perioada 1 mai și 15 octombrie. Autoritățile pot face excepție de la această reglementare.	Vehiculele echipate cu pneuri antiderapante trebuie să plătească o taxă la intrarea în orașele Oslo, Trondheim și Bergen. Informații complete sunt disponibile pe <a href="http://www.donnadiesel.no">www.donnadiesel.no</a>
Amendă de până la 200 PLN.	Nu există nici o legislație specifică privind utilizarea pneurilor de iarnă. Cu toate acestea, articolul 66.1 din Legea drumurilor stipulează că vehiculul trebuie să fie construit, echipat și menținut astfel încât utilizarea acestuia să nu periclitaze siguranța celor care se află în vehicul sau siguranța celorlalți participanți la trafic. Este interzisă utilizarea pneurilor care sunt permanent montate cu echipament antiderapant.	
Dacă nu se respectă marcajele rutiere amenda este între 24,94 € și 124,70 €	Nici o legislație	
1 punct penalizare și o contravenție mergând de la 1.500 - 2.500 CZK	Este obligatoriu pentru toate vehiculele transport pasageri și marfă de peste 3,5t să fie echipate cu pneuri de iarnă pe toate axele motoare în perioada 1 noiembrie și 30 aprilie pe acele tronsoane de drum indicate prin panouri indicatoare cu semnul „Zimni vybava” (echipament de iarnă).. Profilul minim este de 6 mm. Pneurile trebuie să poarte indicația M+S, M.S. sau M&S. Este obligatoriu pentru toate vehiculele de 3,5t sau mai puțin să fie echipate cu pneuri de iarnă pe toate roțile în perioada 1 noiembrie – 31 martie pe acele tronsoane de drum indicate cu panouri rutiere. Adâncimea minimă a profilului este de 4 mm. Pneurile trebuie să poarte indicația M+S, M.S. sau M&S Utilizarea pneurilor antiderapante este interzisă.	
Amendă mergând de la 9 la 200 puncte amendă (1 punct amendă = 10% din salariu minim brut (390 RON)	Utilizarea pneurilor de iarnă reglementată prin Hotărârea nr. 1391 din 04.10.06. Profil minim al pneurilor: 2mm.	

MAREA BRITANIE		
NU, deși utilizarea lor nu este interzisă. Există o reglementare generală: "un pneu nu trebuie să fie inadapdat utilizării sau circumstanțelor la care este supus", de ex. dacă nu există zăpadă sau dacă este posibilă deteriorarea drumului.	n/a	n/a
SLOVACIA		
NU. Cu toate acestea construcția vehiculului trebuie să fie corespunzătoare pentru utilizarea lanțurilor (se aplică vehiculelor construite după 1.1.72).	Utilizarea este obligatorie pe drumurile semnalizate cu panoul C31 al Administrației Drumurilor care poartă mențiunea "Snehove retaze"	În cazul în care sunt folosite, lanțurile trebuie să fie montate pe 2 roți cel puțin ale axei motoare.
SLOVENIA		
DA	În Slovenia echipamentul de iarnă este obligatoriu între 15 noiembrie și 15 martie. În timpul acestei perioade când condițiile atmosferice impun acest lucru, toate vehiculele trebuie să aibă montate lanțuri la axele motoare.	Cerințele minime pentru vehiculele de marfă și combinațiile de vehicule > 3,5 t sunt următoarele: pneuri de iarnă pe axa (ele) motoare sau pneuri de vară împreună cu lanțuri de zăpadă pe axa (ele) motoare. Vehiculele care au 4 roți motoare trebuie să aibă lanțuri de zăpadă pe axa din spate.
SUEDIA		
NU	n/a	n/a
ELVEȚIA		
NU, deși nu este obligatorie existența lanțurilor de zăpadă la bordul vehiculului, utilizarea lanțurilor este obligatorie pe anumite tronsoane rutiere.	Aceste tronsoane rutiere sunt semnalizate cu marcajul rutier "Chaines à neige obligatoires". Nu este specificată perioada de timp deoarece în regiunea Alpilor pot să existe căderi de zăpadă și în timpul verii.	Cel puțin două roți motoare pe aceeași axă sau una în cazul pneurilor duble trebuie să fie echipate cu lanțuri de zăpadă metalice sau echipament similar care sunt autorizate de Oficiul federal al drumurilor (OSR Art. 29)
TURCIA		
DA	Este obligatorie existența lanțurilor de zăpadă la bordul vehiculului. Nu există specificată nici o regiune sau perioadă de timp. Regulamentul prevede doar că în condiții de zăpadă sau gheață, lanțurile de zăpadă trebuie să fie la bordul vehiculului.	Trebuie să fie montată o pereche de lanțuri pe vehicul.

n/a	Nu sunt obligatorii; Pentru vehiculele care au mai mult de 8+1 locuri așezate sau o MMA >3,5 t, profilul minim legal trebuie să fie de 1mm pe ¼ din banda de rulare și aceasta pe toată circumferința pneului. Pentru vehiculele care nu depășesc 3,5 t, profilul minim legal este de 1,6mm pe ¼ din partea centrală a benzii de rulare și aceasta pe toată circumferința pneului.	
Până la 60 €; totuși în caz de accident, sancțiunile sunt >60 € până la închisoare în caz de accident mortal.	Din 1 februarie 2009, în condiții de iarnă cum ar fi zăpada sau gheața, este obligatoriu pentru toate vehiculele transport pasageri cu mai mult de 8 locuri (fără cel al șoferului) precum și vehiculele de marfă < 3,5t să fie echipate cu pneuri de iarnă. Pneurile trebuie să poarte inscripția M+S, M.S. sau M&S.	
Nu sunt precizate. Totuși vehiculele fără echipament de iarnă care îngreunează circulația pe drumurile înzăpezite sau cu gheață vor fi interzise circulației de către poliție.	Sunt considerate pneuri de iarnă cele care au indicativul "m+s" și care au o adâncime a profilului de cel puțin 4 mm. Utilizarea pneurilor antiderapante este interzisă.	Toate vehiculele trebuie să aibă o lopată la bordul vehiculului.
n/a	Este obligatoriu pentru toate vehiculele cu o MMA de 3,5t sau mai puțin să fie echipate cu pneuri de iarnă între 1 decembrie și 31 martie atunci când condițiile meteo sunt nefavorabile. Adâncimea minimă a profilului este de 3mm. Pneurile trebuie să aibă marcasele M+S, M-S, M.S., M&S sau Mud (Noroii) și Snow (Zăpadă). Dacă vehiculul are o remorcă, regula se aplică și acesteia. În fiecare an, când condițiile meteo o cer, între 1 decembrie și 31 martie, este obligatoriu pentru toate vehiculele cu o MMA peste 3,5t să fie echipate cu pneuri (de iarnă sau vară) cu o adâncime minimă a profilului de 5 mm. Această adâncime nu se aplică pneurilor de pe remorcă.	Nu există nici o legislație specifică privind utilizarea pneurilor de iarnă. Cu toate acestea utilizarea pneurilor antiderapante este permisă între 1 octombrie și 30 aprilie și atunci când condițiile meteorologice impun acest lucru.
Dacă utilizarea lanțurilor este semnalizată prin marcaje rutiere și vehiculul nu este echipat corespunzător, este impusă o amendă de 100 de franci elvețieni.	Utilizarea pneurilor antiderapante este permisă pentru vehiculele mai mari de 3,5 t în perioada 1 noiembrie și 30 aprilie (OETV Art. 61/Art. 62)	
Șoferii care încalcă acest regulament vor fi amendați și li se va interzice să conducă.	Utilizarea pneurilor de iarnă nu este obligatorie.	

# TRANSPORTUL DE PASAGERI ȘI MĂRFURI PE MODURI DE TRANSPORT, SEMESTRUL I 2010

Sursa: INS

*Sectorul transporturilor continuă să reprezinte o ramură importantă a economiei și deschide noi perspective pentru transportul pasagerilor și mărfurilor prin utilizarea diferitelor moduri de transport, în mod separat și combinat, pentru a atinge un înalt grad de mobilitate a pasagerilor și mărfurilor.*

*Transportul de mărfuri impulsionează schimburile comerciale și creșterea economică. Pe moduri de transport, transportul rutier s-a dovedit a fi mijlocul de transport cel mai flexibil și eficace. Rezultatele obținute în urma eforturilor de transferare a traficului spre celelalte moduri de transport nu au fost însemnate. Se încearcă optimizarea distanțelor parcurse cu încărcătură, fiind tot mai rare cazurile de distanțe parcurse în gol.*

## Transportul de pasageri

În semestrul I 2010, comparativ cu semestrul I anul precedent, transportul de pasageri a înregistrat o evoluție negativă a numărului de pasageri în transportul interurban și internațional (reducere cu 10,0%), din care, cea mai mare scădere s-a înregistrat în transportul rutier (reducere cu 10,9%).

Transportul de pasageri a înregistrat un număr de 1097,1 milioane pasageri transportați în transportul public local, 702,7 milioane pasageri în transportul cu autoturisme și 157,1 milioane pasageri în transportul interurban și internațional.

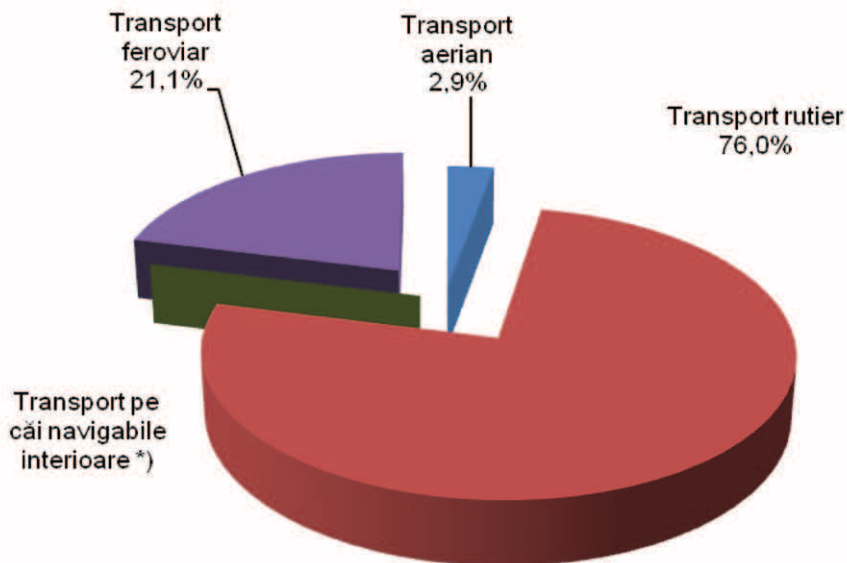
## Transportul interurban și internațional de pasageri

În semestrul I 2010 au fost transportați în total 157,1 milioane pasageri, din care 3,3% au fost înregistrați în transportul internațional de pasageri; transportul rutier deține cea mai mare pondere (76,0%), urmat fiind de transportul feroviar (21,1%), (graficul nr.1).

Transportul rutier a înregistrat la indicatorii pasageri transportați și parcursul acestora scăderi față de semestrul I anul precedent, astfel numărul de pasageri transportați a scăzut cu 10,9%, iar parcursul pasagerilor cu 12,4%.

► *Transportul rutier - principalul mod de asigurare a mobilității persoanelor.*

Graficul nr.1 **Pasageri transportați în semestrul I 2010**



\*) sub 0,05%

### Transportul de mărfuri

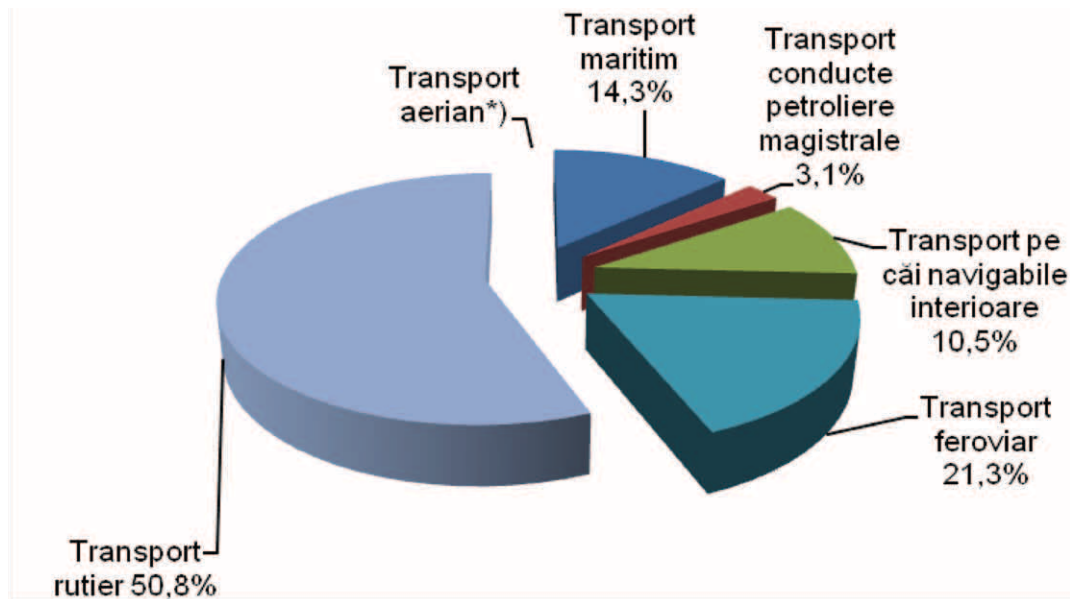
► *Evoluție pozitivă atât la volumul mărfurilor transportate, cât și la parcursul mărfurilor s-a înregistrat în transportul feroviar.*

În semestrul I 2010, volumul mărfurilor transportate de operatorii de transport a înregistrat creșteri față de semestrul I anul precedent, în transportul feroviar, aerian și maritim. Dominante au fost modurile de transport rutier (56,0%) și feroviar (18,2%). Flexibilitatea mai mare a transportului rutier a condus la înregistrarea celei mai însemnate ponderi în total transport de mărfuri.

Transportul rutier de mărfuri realizat de operatorii care au licență de transport a scăzut cu 45,7% în ceea ce privește volumul mărfurilor transportate. Din totalul de 74893,0 mii tone mărfuri transportate, 69796,0 mii tone au fost operate în transportul național. Volumul mărfurilor transportate în transportul național a scăzut cu 47,3% față de semestrul I 2009.

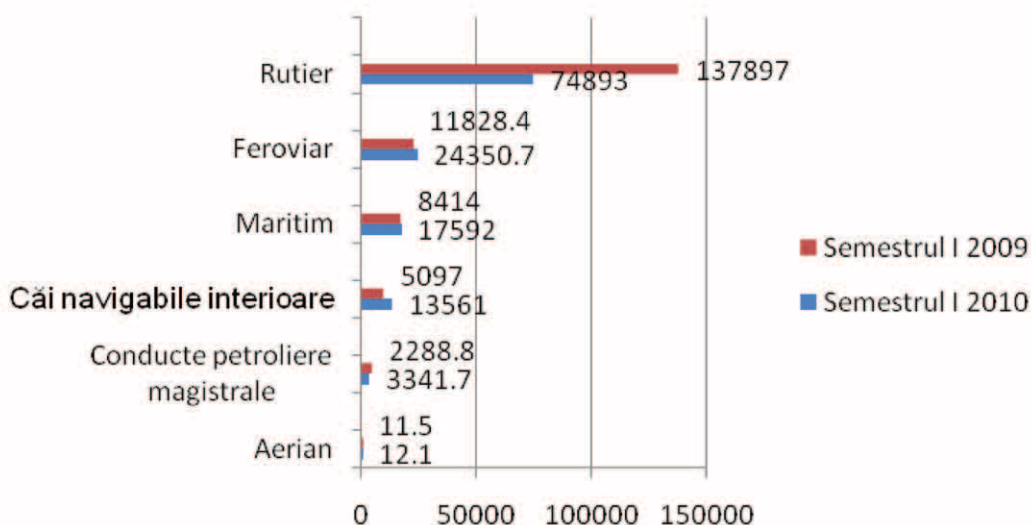
Pe total transport rutier, parcursul mărfurilor a scăzut cu 24,9% față de semestrul I anul precedent. În transportul național, parcursul mărfurilor a scăzut cu 42,0% față de semestrul I 2009.

Graficul nr.2 **Mărfuri transportate în semestrul I 2010**

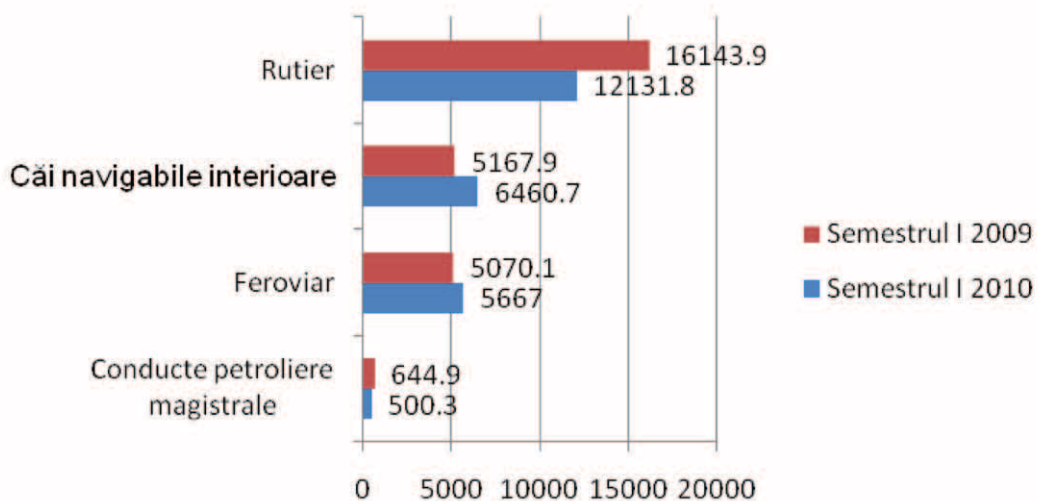


\*) sub 0,05%

Graficul nr.3 **Mărfurile transportate pe moduri de transport, în semestrul I 2009 – 2010**

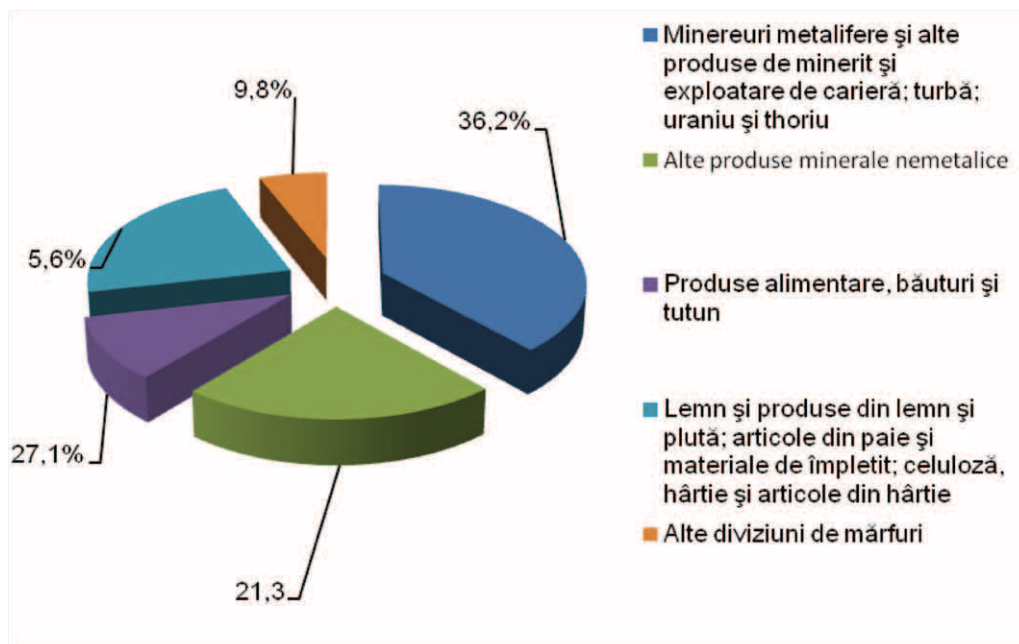


Graficul nr.4 **Parcursul mărfurilor pe moduri de transport, în semestrul I 2009 – 2010 - milioane tone-km –**



În semestrul I 2010, în transportul rutier în flux național, 44,5% din volumul mărfurilor au fost transportate pe distanțe mici, între 1-49 km, în timp ce 32,0% pe distanțe cuprinse între 50-149 km. Pe distanțe de peste 150 km au fost transportate 23,5% din totalul mărfurilor operate de transportatori.

Graficul nr.5 **Transportul rutier pe diviziuni de mărfuri transportate**



În transportul rutier, diviziunile de mărfuri cu cele mai mari ponderi în totalul mărfurilor transportate au fost: **minereuri metalifere și alte produse de minerit și exploatare de carieră; turbă; uraniu și thoriu (36,2%), alte produse minerale nemetalice (21,3%) și produse alimentare, băuturi și tutun (9,8%),** (graficul nr.7). În ceea ce privește parcursul mărfurilor, 15,7% din total a fost reprezentată de diviziunea mărfuri grupate: un amestec de **mărfuri grupate transportate împreună și 14,5% de produse alimentare, băuturi și tutun.** Aceste variații între ponderile principalelor diviziuni de produse în total mărfuri transportate și în total parcurs apar ca urmare a distanțelor diferite pe care sunt transportate mărfurile, astfel: materialele de construcții sunt transportate pe distanțe scurte și dețin ponderea cea mai mare în total mărfuri transportate, iar produsele industriei prelucrătoare pe distanțe lungi și dețin ponderea în total parcurs.

► *În semestrul I 2010, în transportul rutier de mărfuri, mărfurile transportate în cont propriu au reprezentat 69,% din total, iar contra plată 30,8%. În ceea ce privește transportul de mărfuri pe destinații, 93,2% din total s-a înregistrat în transportul național și numai 6,8% în transportul internațional (inclusiv tranzitul).*

În transportul rutier internațional de mărfuri, 92,6% din totalul mărfurilor descărcate au provenit din State Membre ale UE, în timp ce 92,8% din totalul mărfurilor încărcate au avut ca destinație State Membre UE. Cele mai mari cantități de mărfuri au provenit din Germania (25,8%), Italia (16,3%) și Franța (12,8%), iar în ceea ce privește volumul mărfurilor încărcate, 24,8% au avut ca destinație Germania, 17,6% Italia și 12,7% Franța.

Din totalul mărfurilor transportate pe rute internaționale, care reprezintă 5.097 mii tone, mărfurile încărcate au deținut 40,4%, cele descărcate 38,8%, iar tranzitul 20,8%.

### Capacitatea de transport public local de pasageri

► *Capacitatea de transport a vehiculelor pentru transportul public local de pasageri a înregistrat o evoluție pozitivă, comparativ cu semestrul I 2009.*

Capacitatea de transport a vehiculelor pentru transportul public local de pasageri a fost de 18401,8 milioane locuri-km oferite, înregistrând o scădere cu 1,5% față de semestrul I anul precedent, ca urmare a scăderii semnificative a capacității de transport pentru transportul pasagerilor cu metroul (cu 29,7%).

Indicele de utilizare a locurilor-km oferite a fost de 38,0% pentru transportul public local de pasageri (inferior cu 1,8 puncte procentuale față de cel înregistrat în semestrul I 2009).



15 Octombrie 2010

## Miniștrii de Transport din UE cresc taxele pentru transportul rutier al mărfurilor fără să suprime externalitățile!

**Miniștrii de Transport din UE au ajuns la un acord politic privind eurovinieta, deschizând calea pentru creșterea taxelor fiscale care să permită internalizarea costurilor externe ale transportului rutier de mărfuri fără nicio garanție ca externalitățile să fie în mod efectiv reduse**

Bruxelles – Miniștrii de Transport din UE au ajuns astăzi la un acord privind propunerea vizând modificarea Directivei eurovinieta, care introduce internalizarea costurilor externe ale transportului rutier de mărfuri prin intermediul taxelor suplimentare pe emisiile sonore și poluante la nivel local. Totuși, propunerea Comisiei europene vizând afectarea obligatorie a veniturilor din taxe, susținută de asemenea de Parlamentul European, nu figurează în acordul ministerial.

Conform Dlui Alexanders Sakkers, Președintele Comitetului de legătură IRU pe lângă UE pentru transportul de mărfuri a declarat: « Este inadmisibil ca miniștrii de transport din UE să sporească povara fiscală asupra transportului rutier de mărfuri fără să prevadă o soluție pentru reducerea externalităților, ceea ce ar fi permis compensarea suprimării paragrafului privind decizia obligatorie. Miniștrii nu numai că nu au rezolvat problema ambuteiajelor de la sursă întrucât ei prevăd noi taxe numai pentru transportul rutier în timp ce acesta nu reprezintă decât 10% din utilizatorii drumurilor! Consiliul a ignorat complet toate impozitele, taxele și obligațiile fiscale pe care industria transportului rutier le plătește deja, precum și povara suplimentară pe care aceste noi taxe o vor aduce suplimentar asupra economiilor fiecărui stat membru. De fapt, nu externalitățile vor fi diminuate, ci competitivitatea economiei europene. Hotărârea miniștrilor este dăunătoare atât economiei, cât și mediului.»

Industria transportului rutier de mărfuri a fost întotdeauna gata să-și plătească datoriile, cu condiția ca principiile nediscriminării și egalității tratamentului fiscal între toate modurile de transport să se aplice. Ar trebui examinate mai îndeaproape nivelurile taxelor actuale ale fiecărui mod de transport și în ce măsură aceste impozite, taxe și alte obligații fiscale acoperă efectiv externalitățile lor. Numai după o evaluare de acest gen ar trebui să se decidă, dacă este cazul, sumele suplimentare de plătit, și de către cine.

Dubla impunere pe care o implică această decizie este inacceptabilă. În plus, dacă veniturile din taxe nu sunt reinvestite în modul de transport din care acestea provin, externalitățile nu vor putea fi efectiv reduse. Ansamblul sistemului de transporturi din UE nu va fi ecologizat prin penalizarea unui singur mod de transport.

„Sectorul de transport rutier consideră în prezent că numai Parlamentul European poate veghea asupra respectării principiului nediscriminării și poate garanta legislația rațională prin reintroducerea în proiect a deciziei de alocare obligatorie a veniturilor din taxe” a conchis Alexander Sakkers.

\* \* \*

Citiți Raportul Prograns asupra impactului economic al interanlizării costurilor externe asupra economiilor statelor membre UE sau descărcați întreg studiul.

Conact de Presă: Juliette Ebélé, +41 22 918 27 07, [press@iru.org](mailto:press@iru.org)

comunicat de presă

22 octobre 2010

## Misiune îndeplinită pentru Caravana de camioane OCE-IRU Drumul Mătășii 2010 !

**Caravana de camioane OCE-IRU Drumul Mătășii și-a terminat astăzi parcursul său de 11.000 km din Pakistan până în Turcia via Afghanistan, demonstrând că transportul rutier poate favoriza comerțul, prin urmare, creșterea economică și progresul social în întreaga regiune OCE cu condiția ca aceasta să fie în continuare promovată și facilitată.**

Ankara – **Caravana de Camioane Drumul Mătășii 2010**, organizată în comun de către Organizația de Cooperare Economică (OCE), cu sprijinul statelor membre și Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU), în cooperare cu asociațiile naționale membre din regiunea OCE, a fost întâmpinată astăzi de aproximativ 200 de reprezentanți ai guvernului, mediului de afaceri și ai mass-media în Ankara, la încheierea unei călătorii de 11.000 km, care a început la 30 septembrie 2010, pentru a "Favoriza progresul de la Islamabad la Istanbul".

Salutând Caravana, ministrul Transporturilor și Comunicațiilor din Turcia, Binali Yildirim, a declarat: "Acum câteva secole, Drumul Mătășii trecea prin Turcia. Datorită poziției sale geografice, aceasta rămâne astăzi o intersecție a drumurilor care leagă Estul, Vestul, Nordul și Sudul. Această Caravană a accentuat încă odată acest rol și a subliniat importanța transportului rutier ca un vector al progresului în această regiune strategică a lumii! "

Formată din 8 camioane, Caravana de camioane OCE-IRU a Drumului Mătășii a traversat Afganistanul, Azerbaidjanul, Iranul, Pakistanul, Tadjikistanul, Turkmenistanul și Turcia, cu scopul de a promova în continuare cooperarea comercială și economică în cadrul regiunii OCE și cu restul lumii, în scopul de a ajuta economiile fără ieșire la mare să profite pe deplin de beneficiile globalizării, permițând transportului rutier să le aducă progresul și prosperitatea.

Secretarul general adjunct al OCE, Althaf Asghar, a subliniat, "În economia globalizată de astăzi, numai un transport rutier eficient va permite țărilor OCE să-și conecteze mai bine economiile lor între ele și cu principalele piețe din lume. Acesta este motivul pentru care OCE se străduiește să se impună ca principală forță motrice regională pentru facilitarea transportului rutier în întreaga regiune, în beneficiul tuturor cetățenilor săi. "

Principalele obiective ale acestui parteneriat public-privat au fost:



Délégation permanente de l'IRU auprès de l'Union européenne  
32-34, avenue de Tervueren • Bte 37 • B-1040 Bruxelles • Belgique  
Tél : +32-2-743 25 80 • Fax : +32-2-743 25 99 • E-mail : brussels@iru.org • Web : www.iru.org

- promovarea facilitării transportului rutier în întreaga regiune OCE,
- promovarea și monitorizarea punerii în aplicare a **acordului-cadru al OCE privind tranzitul**;
- colectarea informațiilor de pe traseu, în special privind timpii de așteptare la frontieră, procedurile vamale, taxele rutiere, precum și cerințele privind vizele în regiunea OCE; și
- examinarea infrastructurii de-a lungul rețelei de drumuri OCE.

Rezultatele preliminare indică faptul că au fost îndeplinite obiectivele stabilite și că principalele obstacole, în special cele de la frontiere, provin în cea mai mare parte dintr-o punere în aplicare ineficientă a instrumentelor multilaterale cheie ale ONU pentru facilitarea comerțului și a transportului rutier.

S-a constatat de asemenea că infrastructura rutieră trebuie îmbunătățită în anumite zone și că aceste îmbunătățiri ar trebui să fie planificate și puse în aplicare de-a lungul principalelor coridoare internaționale după conceptul IRU privind modelul de autostradă. Aceste proiecte ar trebui să se refere atât la infrastructurile rutiere și cele auxiliare și să se axeze în special pe modernizarea punctelor de trecere a frontierei, depozitelor și echipamentelor logistice în zonele strategice din punct de vedere economic; extinderea rețelei de stații de alimentare cu combustibil; crearea unei rețele de parcuri securizate cu ateliere de întreținere și reparații, de puncte de vânzare cu amănuntul pentru piese de schimb și mărfuri de consum curent; precum și construirea de hoteluri și moteluri pentru a găzdui conducătorii auto.

Președintele Uniunii Camerei de Comerț și Industrie din Turcia (TOBB), Rifat Hisarcikloglu, a subliniat, "Prin investiții de peste 200 milioane dolari în ultimul deceniu, TOBB a contribuit la modernizarea a mai mult de șase puncte de trecere a frontierei în Turcia. Uniunea noastră este gata să joace un rol mai activ în modernizarea echipamentelor de la punctele de trecere a frontierei între statele membre OCE de-a lungul rutelor Drumului Mătăsii. "

Secretarul General al IRU, Martin Marmy, a concluzionat, "IRU sprijină pe deplin eforturile OCE de a redeschide Drumul Mătăsii pentru schimburile comerciale în întreaga regiune. Această Caravană comună va deschide calea, fără îndoială, pentru promovarea în continuare și facilitarea transportului rutier în regiunea OCE și dincolo de ea, prin punerea în aplicare corespunzătoare a convențiilor și acordurilor de transport ale ONU, în special Convenția TIR, pentru a favoriza progresul, prosperitatea și pacea! "

**Pentru mai multe informații, vizitați site-ul oficial, al Caravanei [www.SilkRoadCaravan.org](http://www.SilkRoadCaravan.org) !**

\* \* \*

Contact presă : [Press@iru.org](mailto:Press@iru.org) Tel: +41 22 918 27 07

25 octobre 2010

## Localizați parcările securizate pentru camioane în Europa

**Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU) și Forumul Internațional al transporturilor (FIT) vor fi însărcinate cu punerea în aplicare a proiectului LABEL finanțat de CE oferind cadrul de certificare a zonelor de staționare pentru camioane**

Bruxelles – În cursul unei conferințe organizate astăzi împreună cu Comisia Europeană (CE) și Președinția belgiană a UE la Bruxelles privind „Îmbunătățirea parcărilor pentru camioane în Europa”, responsabilitatea punerii în aplicare a proiectului LABEL al Comisiei europene, care s-a finalizat cu un cadrul de certificare a zonelor de staționare pentru camioane (TPA – *Truck Parking Areas*) în Europa după 3 ani de funcționare și finanțare de către Comisie, a fost încredințată IRU și FIT.

Cele două organizații - IRU și ITF - au promis să opereze în comun, să mențină și să dezvolte în continuare proiectul LABEL într-o manieră durabilă prin intermediul platformei TRANSPark pe care ele l-au conceput în scopul furnizării informațiilor online privind zonele de staționare pentru camioane în 40 țări.

În plus, IRU și ITF au profitat de acest eveniment pentru a sublinia necesitatea urgentă pentru înființarea de zone de staționare mai sigure și diseminarea informațiilor privind localizarea zonelor sigure de parcare existente, în scopul de a reduce considerabil riscurile de securitate pentru toți actorii implicați în transportul rutier comercial.

Responsabilul IRU cu transportul de mărfuri și facilitarea, Peter Krausz, a declarat: "Punerea în aplicare a proiectului LABEL împreună cu ITF este un exemplu perfect de parteneriat constructiv public-privat, dovada că industria și guvernele au aceeași dorință de a furniza informații privind localizarea zonelor de staționare și dezvoltarea de zone de staționare mai sigure în practic toate statele membre UE.

„Obiectivul comun este de fapt îmbunătățirea siguranței șoferilor, a vehiculelor și încărcăturilor lor, dar de asemenea și a condițiilor de muncă pentru a permite șoferilor profesioniști respectarea reglementării sociale foarte stricte în materie de timp de conducere și de odihnă.”

În scopul garantării unui cadru stabil pentru astfel de activități, IRU și ITF vor dezvolta împreună un sistem de punere în aplicare, în special prin intermediul Comitetelor de evaluare ale zonelor de staționare la nivel național și internațional, precum și a noilor aplicații TRANSPark care vor cuprinde, în afară de instrumentele de înregistrare și de căutare online actuale, și procedura de certificare.

**Vizitați site-ul TRANSPark**

Contact presă : Juliette Ebéle, +41 22 918 27 07, [press@iru.org](mailto:press@iru.org)



comunicat de presa

# LICITAȚIE IMPORTANTĂ ONLINE

Datorată procedurii de insolvență a CETA SA, sub supravegherea ROMINSOLV SPRL,

## CAMIOANE / TRANSPORTOR TURISME / SEMI-REMORCI

**20 x CAPETE TRACTOR** „Iveco” 440 E437 Eurotech, Euro 3 (2001); **5 x TRANSPORTOARE DE MAȘINI** „Mercedes-Benz” Actors 1843, Euro 2 (2000) cu remorcă „Lohr” C2 H29S (2000); **6 x CAMIOANE + REMORCI** „Iveco” 260 E43 Eurotech, Euro 3 (2001) cu remorcă „Scharzmuller” TPA 2/ZJ; 16 x SEMI-REMORCI 3 x „Kogel” SN 24 (2001); „Miele” M37 A3-P; „Schmitz” SPR 24, S 01; „Schmitz Cargobull” S 01 (2002);

## OFERTĂ NUMAI PE INTERNET

**ÎNCHIDERE: Marți 14 DECEMBRIE** ora 14,30

**VIZIONARE:** Joi 9 și Vineri 10 Decembrie de la ora  
09,00 la orele 16,00

Bd. Preciziei 38 – Sector 6 București (România)

**FOTOGRAFII/CATALOG/INFORMAȚII** disponibile pe site-ul nostru

# TROOSTWIJK

[www.TroostwijkAuctions.com](http://www.TroostwijkAuctions.com)

**Ridici în mod  
regulat,  
costurile scad!**

Oferta Teleroute - special  
pentru Tine!

 **Teleroute**  
a Wolters Kluwer business

Doar acum, pentru 1,3 Euro\* zilnic poți avea acces la:

- peste 200 000 oferte de încărcături disponibile zilnic în timp real
- peste 70 000 utilizatori din întreaga Europă
- servicii adiționale gratuite disponibile în abonament (printre altele Planificatorul rute de transport în versiunea Standard, comunicatorul de tip messenger Freight Talk în versiunea Standard, Registrul companiilor de transport și multe altele)

Folosește aplicațiile disponibile în Teleroute pentru a avea profit și a-ți scădea costurile.

Nu aștepta! Folosește ocazia și încarcă-ți camionul cu Teleroute încă de azi!

Dacă te decizi să devii clientul nostru, în plus obții:

- acces gratuit la bursa noastră, timp de o lună, în cazul plății în avans pe o perioadă de 6 luni
- acces gratuit la bursa noastră, timp de 3 luni, în cazul plății în avans pe o perioadă de 12 luni

Pentru mai multe informații, sună la Infolinia gratuită **0800 896 500** (apelabilă din Romtelecom) sau infolinia cu plată + 48 22 539 58 52 (orice rețea)

[www.teleroute.ro](http://www.teleroute.ro)



\*în cazul achitării în avans a 6 luni, ofertă valabilă până la data de 31.12.2010.

# Zonă emisii reduse (LEZ) în Europa

www.lowemissionzones.eu



Site-ul internet privind zonele cu emisii reduse din Europa, este un site cuprinzător în mai multe limbi (inclusiv lb. română), actualizat și ușor de utilizat - [www.lowemissionzones.eu](http://www.lowemissionzones.eu) și furnizează atenționări.

A screenshot of the website www.lowemissionzones.eu. The browser address bar shows the URL. The page features a navigation menu with options like "HOME", "How to comply", "Retrofitting", "LEZ Cities A-Z", and "Countries". A sidebar on the left contains a "Quick guide to all LEZs" section with links for "What are LEZs?", "Why LEZs? - HEALTH!", "Overview of LEZs", "News and Press", "About this website", "FAQs", "Site Map", "Search", and "Useful Links". Below this is a "Google - press F5 in Internet Explorer" section with a "Select Language" dropdown. The main content area displays a map of Europe with various Low Emission Zones highlighted in different colors. A text box on the map instructs users to "Click on any text label to go directly to a City or Region. Click on a Country or highlighted zone for more detailed maps." The map includes labels for cities like London, Amsterdam, Berlin, and Rome, and regions like Lombardia and Veneto. The date "Monday, 15 November 2010" is visible in the top right corner.

Primul buletin LEEZEN a apărut pe 11 octombrie 2010

**Nou:** Puteți avea acces la toate înregistrările LEZ direct de pe acest site, și veți primi informațiile pe fiecare oraș, țară sau regiune.

Memento: Aici găsiți ce îmbunătățiri sunt certificate și în ce țări.

Zone LEZ noi sau schimbate:

### **Germania**

Munchen LEZ

Începând cu 1 octombrie, Euro 3(PM) for diesel, Euro 1 pentru petrol, sau sticker galben german

Augsburg a confirmat al doilea stadiu de LEZ (Euro 3(PM), sau sticker galben german începând cu 1.1.2011.

### **Olanda**

Rijswijk , LEZ va începe pe 1 noiembrie 2010.

### **Italia**

Lombardia:

Toate zonele actuale LEZ au devenit permanente începând cu 15 octombrie 2010. Restul Lombardiei este LEZ din 15 octombrie 2010 - 15 aprilie 2011, care va deveni permanent din 15 octombrie 2011. Necesitatea stickerelor a fost amânată.

Emilia Romana

Zone LEZ sunt confirmate ca fiind operaționale din 1 noiembrie 2010 - 31 martie 2011, și 1 octombrie 2011 - 31 martie 2012.

Napoli Zona LEZ va fi extinsă până cel puțin 31 decembrie, cu nicio restricție pentru Euro 4, LPG și autovehiculele cu metan, restricții bazate pe timp pentru alte vehicule.

Provincia Bolzano:

Zona LEZ va fi operațională din 01.11.2010 - 31.03.2011, standard Euro 2

### **Marea Britanie**

Londra a confirmat că zona LEZ va afecta dubițele de la 1.1.2012.

## VIALTIS participă la cererea de oferte pentru Ecotaxă Vehicule de mare tonaj

VIALTIS, lider european în reducerea costurilor din sectorul transportului rutier, participă la cererea de oferte „ecotaxă Vehicule de mare tonaj” alături de consorțiul compus din France Telecom, Bouygues cu filiala sa ETDE, Kapsch și CS Systèmes d'Information.

Gruparea France Telecom/Bouygues (ETDE)/Kapsch/CS Systèmes d'Information, constituie unul din cei patru candidați care au răspuns la cererea de oferte din partea statului pentru implementarea în Franța a unui sistem de taxare specific vehiculelor cu un gabarit ce depășește 3,5 tone pe aprox. 15.000 kilometri de șosele principale și autostrăzi neconcesionate și care ar trebui să aducă statului anual peste 1,2 miliarde de euro până în 2012. Ceilalți candidați sunt Sanef/Egis/Atos/Siemens, Autostrade și Billou développement.

Sprrijinindu-se pe o interoperabilitate europeană necesară, acest proiect se bazează pe dezvoltarea unor tehnologii inovatoare în domeniul taxei de autostradă care permit taxarea și controlul vehiculelor care depășesc 3,5 tone în Franța.

În cadrul acestei cereri de oferte, VIALTIS și consorțiul compus din France Telecom/Bouygues (ETDE)/Kapsch/CS Systèmes d'Information și-au reunit competențele pentru a răspunde în mod precis și adaptat acestui parteneriat public-privat. Pe lângă complexitatea efectivă a proiectului pentru care cei patru parteneri sunt efectiv pregătiți, VIALTIS va interveni la scară europeană pentru distribuirea cartelelor către transportatorii rutieri.

Astfel, VIALTIS va distribui în mod exclusiv în cele 27 de țări ale Uniunii Europene exceptând Franța cartelele fără abonament pentru transportatorii rutieri străini care circulă în Franța pe rețelele taxate. Această cartelă „fără abonament” va fi disponibilă direct de la punctele de distribuție și va putea fi reîncărcată în funcție de traseele parcurse de transportator. VIALTIS oferă o rețea perfect adaptată exigențelor proiectului ecotaxă Vehicule de mare tonaj prin intermediul celor 10 filiale ale sale din Europa, precum și al rețelei sale de parteneri, în special asociații de transporturi rutiere.





VIALTIS se plasează și ca protagonist de necontestat pe piața europeană a taxei de autostradă ca viitoare SHT (Societate autorizată pentru plata taxei de autostradă) de referință pentru distribuirea de cartele transportatorilor abonați care vor beneficia astfel de toate avantajele propuse, în special de anumite reduceri.

Activă pe această piață de peste 10 ani, VIALTIS dorește să dezvolte această activitate prin investiții de mai multe zeci de milioane de euro pentru a deveni un lider al taxei de autostradă și pentru a oferi transportatorilor rutieri o alternativă reală la ofertele actuale.

*Sébastien SCHMITT, Director General VIALTIS „Consortiul dispune de toate garanțiile privind dezvoltarea, integrarea și distribuția pentru a răspunde eficient caietului de sarcini emis și a obține această cerere de ofertă. Ca partener privilegiat al IRU (Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere), VIALTIS face dovada unei colaborări active de mai mulți ani cu asociațiile de transport membre IRU. Acesta este un element de diferențiere esențial în măsura în care VIALTIS se poate baza pe susținerea profesioniștilor transportului rutier.”*

Pentru detalii suplimentare despre serviciile și proiectele VIALTIS, vă stăm la dispoziție la următoarele date de contact:

**VIALTIS ROMANIA SRL**

Bd. Iuliu Maniu 7, sector 6, București

**Tel. 031.425.28.06**

**Fax: 021.315.68.85**

[romania@vialtis.com](mailto:romania@vialtis.com)

[www.vialtis.com](http://www.vialtis.com)

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

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

Societatea:

---

Adresa de corespondență:

---

Persoană de contact: \_\_\_\_\_; Funcția:

---

Tel : \_\_\_\_\_; Mobil: \_\_\_\_\_; Fax:

---

E-mail : \_\_\_\_\_

Sunt membru UNTRR

Doresc să primesc mai multe informații și despre următoarele servicii VIALTIS:

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



Mercedes-Benz

Comunicat de presă:

Data: 24 septembrie 2010

## Mercedes-Benz Atego și Atego BlueTec Hibrid au fost alese "Truck of the Year 2011"

- **Triumf pentru familia Mercedes-Benz Atego cu modelul Atego BlueTec Hibrid**
- **Tehnologia inovatoare hibrid a fost apreciată**
- **Modelul Mercedes-Benz Atego BlueTec Hibrid a fost introdus pe piața europeană**
- **Un nou design pentru seria de camioane de mare tonaj Mercedes-Benz Actros**

Stuttgart/Hanovra – Cu ocazia Expoziției Auto (IAA) pentru autovehicule comerciale ce a avut loc în Hanovra, juriul internațional de experți a votat noul Mercedes-Benz Atego 12-tone ca fiind "Truck of the Year 2011". Jurnaliștii din 23 de țări europene au adus un omagiu tehnologiei inovatoare a modelului Mercedes-Benz Atego: pe de o parte, noul Atego, ca nou ideal extrem de versatil destinat distribuțiilor pe rază restransă, iar pe de



altă parte produsul de serie Atego 1222 L EEV BlueTec Hibrid, pe care juriul îl consideră precursor al unor sisteme alternative de conducere.

Juriul Internațional a comentat pe marginea victoriei noului Atego: "Mercedes-Benz a completat familia Atego cu un camion versatil de clasă medie cu 'două suflete'. Pe de o parte, șoferii care lucrează pe o rază restransă de distribuție primesc un echipament care până de curând era rezervat șoferilor care lucrează pe distanțe mari. Pe de altă parte, propulsia hibridă paralelă ajută la diminuarea emisiilor de CO2 în rândul autovehiculelor comerciale în cadrul Uniunii Europene."

Potrivit regulilor, juriul acordă în fiecare an titlul Truck of the Year camionului care aduce cea mai mare contribuție în inovația transportului rutier de mărfuri în termeni de economie, emisii de gaze, siguranță, fiabilitate și confort. Mercedes-Benz Atego a atins un scor de 127 de puncte: pe locul secund s-a clasat un camion care a adunat un total de 82 de puncte, iar pe locul trei un model care a strâns 45 de puncte.

Hubertus Troska, head of Mercedes-Benz Trucks, a declarat cu această ocazie: "Suntem încântați că prin această mare onoare juriul Truck of the Year a confirmat eforturile noastre depuse în două direcții semnificative: în primul rând, faptul că oferim autovehiculului de distribuție atenția sporită pe care o merită datorită contribuției pe care o aduce zilnic societății; în al doilea rând, faptul că a fost un pas corect decizia noastră de a continua investițiile și proiectele de dezvoltare pentru tehnologiile viitorului, precum propulsia hibridă, într-o perioadă delicată de criza economică. Această decizie s-a dovedit acum a fi fost alegerea potrivită.

### **Producția pentru Atego BlueTec Hibrid: potențial pentru reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de CO2 cu până la 10-15 procente**

Camionul Atego BlueTec Hibrid are potențialul de a reduce consumul de combustibil și emisiile de CO2 cu până la 10-15 procente în cazul serviciilor de distribuție pe o rază redusă în comparație cu camioanele cu motorizare convențională. Monitorizând utilizarea reușită de către clienți a primelor prototipuri ale modelului Mercedes-Benz Atego Hibrid, la sfârșitul anului trecut, primele 50 de autovehicule Mercedes-Benz Atego BlueTec Hibrid ale următoarei etape evolutive au putut fi vândute clienților din Germania. Scopul acestei flote este acela de a spori practicalitatea camionului hibrid în operațiunile zilnice ale clienților și de a demonstra fiabilitatea și în cazul variantei hibride a modelului Mercedes-Benz Atego. Alte aspecte importante ale producției în serie sunt înregistrarea pe o arie europeană amplă, disponibilitatea mai multor variante de ampatament, versiuni cu volanul pe partea dreaptă, cât și pe partea stângă și existența service-urilor Mercedes-Benz



specializate și pe noile tehnologii.

### **Arhitectură hibridă standardizată la nivel internațional, creată pentru camioane**

Mercedes-Benz Trucks se bazează, pentru Atego BlueTec Hibrid, pe o arhitectură hibrid paralelă, compatibilă design-ului tehnic al propulsiei camionului. În această dispunere a componentelor pentru motorizările hibrid paralele, motorul electric este poziționat în spatele motorului cu combustie și al ambreiajului, dar în fața sistemului de transmisie. Cu acest design, cele două motoare pot propulsa camionul individual sau combinat. Configurația permite pornirea electrică, recuperarea, amplificarea prin motorul electric, dar și optimizarea caracteristicilor motorului diesel. Aceasta s-a dovedit a fi cea mai bună soluție. În comparație cu propulsia convențională, componentele adiționale includ o baterie pentru motorul electric, un convertor de frecvență sau un transformator de voltaj, împreună cu comenzi hibrid și cu răcire.

### **Motor compact în patru cilindri, susținut de un puternic motor electric**

În vederea emisiilor, consumului de combustibil și masei, modernul motor EURO V EEV în patru cilindri este utilizat pentru Mercedes-Benz Atego Blue Tec Hibrid. Platforma vehiculului de distribuție cu propulsie hibridă este Atego 1222 L EEV. Vehiculul de bază



îndeplinește deja standardul ecologic EEV și, cu o masă maximă autorizată de 11.99 t, se încadrează în apreciată categorie a camioanelor de distribuție din Europa și are trecere liberă pe drumurile din Germania. Motorul său diesel OM 924 LA compact și ușor în patru cilindri, cu o cilindree de 4.8 litri, dezvoltă 160 Kw (210 cp) la 2200 rpm și are un cuplu maxim de 810 Nm la 1200 – 1600 rpm. ▸

Acesta este completat de un motor electric cu răcire cu apă, având o putere de vârf de 44Kw și un cuplu maxim de 420 Nm. Este un motor magnetic permanent în trei faze. Motorul electric este amplasat între ambreiaj și sistemul automat de transmisie (cutia de viteză cu șase trepte Mercedes-Benz G 85-6 dotată cu sistemul Telligent automatic gearshift).

### **Propulsia hibridă susține motorul cu ardere**

Motorul electric își derivă energia din baterii litiu-ion high-energy, de înaltă performanță. Acestea sunt alimentate cu energie recuperată din frânare (recuperarea). Atunci când șoferul frânează, motorul electric se comportă ca un generator, convertind energia de frânare în curent electric, stocat în baterie, până la capacitatea ei maximă. Același lucru se petrece atunci când camionul reduce viteza – aflându-se în rulaj liber, fără ca accelerația să fie apăsată, dar situându-se într-o treaptă de viteză. Un convertor de frecvență schimbă voltajul DC al bateriei în voltajul AC al motorului electric. Folosind sistemul start/stop



(de la stânga la dreapta)

Georg Weiberg, Head of Truck Product Engineering; Hubertus Troska, Head of Mercedes-Benz Trucks; Andreas Renschler, Member of the Board of Management, Head of Daimler Trucks and Daimler Buses und Gianenrico Griffini, Chairman International Truck of the Year Jury

al motorului, se reduce consumul de combustibil și zgomotul până la zero la opririle la semafor. Sistemul oprește automat motorul diesel.

O caracteristică identificatoare a noului Atego este designul de ultimă oră al familiei de camioane marca Mercedes-Benz. Partea din față reproiectată, cu un grilaj distinctiv de radiator subliniază asemănarea de familie cu gama curentă de camioane Mercedes-Benz. Cu aceasta, noul Atego oferă de asemenea o indicație evidentă a calităților inovative în ceea ce privește aplicații solicitante, ca sportiv absolut al distribuției pe distanțe scurte. Mai multe informații, precum și fotografia cu numărul 10A1076 sunt disponibile online la: [www.media.mercedes-benz.ro](http://www.media.mercedes-benz.ro) sau [www.mercedes-benz.com/iaa](http://www.mercedes-benz.com/iaa) 10A1076:

Contact:

Stelian Câmpean

[stelian.campean@daimler.com](mailto:stelian.campean@daimler.com)

+40 21 20 04 681



## PRODUSE DAKO – SOLUȚII LOCALE DiTach MANAGEMENTUL LOCAL AL DATELOR TAHOGRAFELOR DIGITALE ȘI AL CARDURILOR CONDUCĂTORILOR AUTO

### Soluții integrate :

Denumire produs	Conținut pachet	Preț (€)*	Preț (€)* MEMBRII UNTRR
<b>DAKO-DiTach1</b>	Cheie DAKO + Adaptor DAKO + Software DAKO-TachoView	495 €	450 €
<b>DAKO-DiTach2</b>	Cheie DAKO + Adaptor DAKO + Software DAKO-TachoView / Software DAKO-TachoScan + Cititor de carduri	860 €	790 €

### Produse individuale și extensii :

<b>Cheie DAKO</b>		Cheie DAKO pentru descărcare date / instrucțiuni de utilizare	140 €	120 €
<b>Adaptor DAKO</b>		Adaptor DAKO (cheie/USB) descărcare date	110 €	100 €
<b>Cablu extensie DAKO</b>		Cablu extensie DAKO (0,6m)	40 €	36 €
<b>DAKO-TachoView</b>		Software DAKO-TachoView + instrucțiuni de instalare și operare	280 €	250 €
<b>DAKO-Cititor de carduri</b>		Cititor de carduri DAKO (card șofer, card companie) / instrucțiuni de utilizare	80 €	60 €
<b>DAKO-IP TachoStation</b>		Stație de descărcare date + instrucțiuni de instalare și utilizare	1.900 €	1.800 €

\* Prețurile se calculează în RON la cursul BNR+2%, din data facturării și nu includ TVA.

### COMENZI ȘI RELAȚII SUPPLEMENTARE LA :

Tel: 021 – 336.77.88, Fax: 021 – 337.44.69

E-mail: [dako@untrr.ro](mailto:dako@untrr.ro)

[www.transmag.ro](http://www.transmag.ro)



# OFERTA SPECIALA

## ECHIPAMENT - DAKO TachoStation Service

UNTRR în parteneriat cu **DAKO Germania**, are plăcerea de a vă propune o soluție, echipamentul "**DAKO TachoStation Service**", care poate fi instalat în orice locație aleasă cu o conexiune internet și utilizată de orice client al dvs., abonat la acest serviciu.

Acest echipament permite descărcarea datelor din tahograful vehiculului (*la 90 de zile*), prin intermediul cardului de service sau cardului de companie și a datelor din cardul conducătorului de vehicul (*la 28 de zile*) într-un timp foarte scurt (max. 30 sec.) și stocarea acestora pe un server.

Achiziționând acest echipament primiți pentru fiecare descărcare a datelor din tahograful vehiculului **0,8 €**, și **0,3 €** pentru fiecare descărcare a datelor din cardul conducătorului de vehicul.

**Preț DAKO TachoStation Service:**

**1.800 EUR + TVA**



COMENZI SI RELATII SUPLIMENTARE LA :  
Tel: 021 – 336.77.88, Fax: 021 – 337.44.69,  
E-mail: [dako@untrr.ro](mailto:dako@untrr.ro)



# ACUM ȘI PE NEGRU!!!

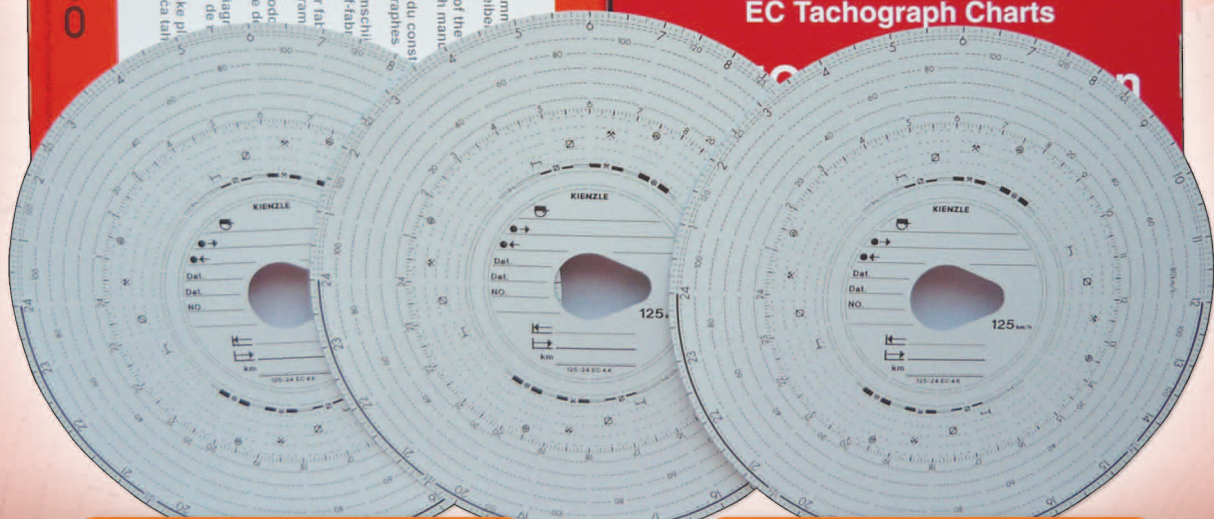
## Original Kienzle Kombi

VDO

Die Diagramm-  
Fahrtsschreiber:  
The chart of the  
tachograph manu-  
de tachographes  
Le disque du consti-  
De diagrammsch-  
tachograaf-fabr-  
Fartskriver fabri-  
egne diagram  
Il disco prod-  
costruttore de  
El disco diagr-  
fabricante de  
Diagrammscheiben  
produceda tal-

## FES

### Diagrammscheiben EC Tachograph Charts



**15,90** lei  
**+ TVA**

**CUTIE / 100 BUC.**  
**INDIFERENT DE CANTITATE**

**DE LA**  
**10,00** lei  
**+ TVA**

**CUTIE / 100 BUC.**  
**INDIFERENT DE CANTITATE**

Jud.	Oraș	Persoană de contact	Adresă
	Telefon mobil	Telefon/fax	Adresă e-mail
1. B	<b>București*</b>	Florina Sburulan	Str. Ienăchiță Văcărescu 60, sect. 4, C.P. 040157
	0720-999.232	021-336.77.88 021-335.65.38	office@untrr.ro
2. AR	<b>Arad*</b>	Hărlău Simona	Str. Prunului nr. 66; C.P. 310214
	0728-979.255	0257-254.384	arad@untrr.ro
	<b>Pecica</b>	Iuhoș Florin	Str. 1, nr. 294
	0720-999.231	0257-469.370	arad@untrr.ro
	<b>Nădlac</b>	Gubic Ana	Str. Independenței nr. 138
	0722-881.768		nadlac@untrr.ro
3. AG	<b>Pitești*</b>	Stoica Paul Vlaicu Loredana	Cartier Popa Șapcă, str. Sf. Vineri, bl. P16, sc. B, ap. 2, parter; C.P. 110024
	0720-999.230 0720-999.209	0248-610.054	pitesti@untrr.ro
4. BH	<b>Oradea*</b>	Carmen Oșvat	Șos. Borșului nr. 53
	0720-999.259	0259-316.391	oradea@untrr.ro
5. CJ	<b>Cluj</b>	Pop Adrian	Str. Traian nr. 48; C.P. 400046
	0720-999.250	0264-593.330	cluj@untrr.ro
6. MS	<b>Târgu Mureș*</b>	Bucur Rodica	Str. Călărașilor nr. 82; C.P. 540320
	0720-999.244	0265-217.899	mures@untrr.ro
7. SB	<b>Sibiu*</b>	Alămorean Marinela	Str. Cojocariilor, nr. 2; C.P. 550177
	0720-999.246	0269-223.130	sibiu@untrr.ro
8. SM	<b>Satu Mare*</b>	Lorenț Cerasela	Str. Martirilor Deportaj nr. 10; C.P. 440025
	0720-999.247	0261-713.262	satumare@untrr.ro
9. SV	<b>Suceava*</b>	Neamțu Daniela	Str. Ștefan cel Mare, nr. 47, bl. A1, sc. A, ap. 2; C.P. 720054
	0720-999.248	0230-520.191	suceava@untrr.ro
10. HD	<b>Deva</b>	Martinovici Gilbert Alin	B-dul Nicolae Bălcescu, nr. 24B, ap.1A, Complex Villa Park; C.P. 330117
	0720-999.205	0254-235.229	deva@untrr.ro
11. IS	<b>Comuna Rediu*</b>	Săvinescu Decebal	Sat Rediu, bloc Diana, tronson 2, demisol; C.P. 707405
	0720-999.242	0232-278.140	iasi@untrr.ro
12. TM	<b>Timișoara</b>	Cota Adrian-Ioan	Bd. Take Ionescu 51; C.P. 300070
	0727-340.134	0256-430.345	timis@untrr.ro

**Evoluția principalelor valute  
27 septembrie - 29 octombrie 2010**

DATA	EUR	USD	CHF	EUR/USD	EUR/CHF
27.sep.2010	4.2465	3.1588	3.2049	1.3443	1.3250
28.sep.2010	4.2648	3.165	3.214	1.3475	1.3269
29.sep.2010	4.2719	3.1416	3.2087	1.3598	1.3313
30.sep.2010	4.2674	3.1254	3.2068	1.3654	1.3307
1.oct.2010	4.2672	3.1061	3.1725	1.3738	1.3451
4.oct.2010	4.2815	3.1287	3.2172	1.3685	1.3308
5.oct.2010	4.2798	3.1066	3.2126	1.3776	1.3322
6.oct.2010	4.2718	3.0803	3.1914	1.3868	1.3385
7.oct.2010	4.2694	3.0577	3.1889	1.3963	1.3388
8.oct.2010	4.2682	3.0689	3.1726	1.3908	1.3453
11.oct.2010	4.2675	3.0605	3.1771	1.3944	1.3432
12.oct.2010	4.2737	3.0913	3.1986	1.3825	1.3361
13.oct.2010	4.2779	3.057	3.1945	1.3994	1.3391
14.oct.2010	4.2765	3.0367	3.1949	1.4083	1.3385
15.oct.2010	4.2779	3.0372	3.178	1.4085	1.3461
18.oct.2010	4.2807	3.0791	3.2002	1.3902	1.3376
19.oct.2010	4.294	3.0817	3.214	1.3934	1.3360
20.oct.2010	4.3084	3.1135	3.227	1.3838	1.3351
21.oct.2010	4.3126	3.0794	3.1965	1.4005	1.3492
22.oct.2010	4.3083	3.0954	3.1776	1.3918	1.3558
25.oct.2010	4.2727	3.0431	3.1385	1.4041	1.3614
26.oct.2010	4.2744	3.0661	3.1527	1.3941	1.3558
27.oct.2010	4.2819	3.0934	3.1292	1.3842	1.3684
28.oct.2010	4.2643	3.0814	3.1253	1.3839	1.3644
29.oct.2010	4.2664	3.0904	3.1233	1.3805	1.3660

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

# PREȚUL LITRULUI DE MOTORINĂ LA POMPĂ

## 25 OCTOMBRIE 2010 (în euro)

Tara	Preț fără taxe	Accize	Preț fără TVA	% taxe specifice	TVA	Valoarea TVA	Preț cu toate taxele incluse	% (Accize + TVA)	Indice al prețului fără TVA (Franța = 100)
GERMANIA	0.57162	0.47040	1.0420	45.1%	19.0%	0.198	1.2400	53.9%	105.88
AUSTRIA	0.54715	0.38618	0.9333	41.4%	20.0%	0.187	1.1200	51.1%	94.84
BELGIA	0.57918	0.39289	0.9721	40.4%	21.0%	0.204	1.1762	50.8%	98.78
BULGARIA	0.52050	0.30678	0.8273	37.1%	20.0%	0.165	0.9927	47.6%	84.06
CIPRU	0.59641	0.34070	0.9371	36.4%	15.0%	0.141	1.0777	44.7%	95.22
DANEMARCA	0.58073	0.38938	0.9701	40.1%	25.0%	0.243	1.2126	52.1%	98.58
SPANIA	0.58379	0.34464	0.9284	37.1%	18.0%	0.167	1.0955	46.7%	94.34
ESTONIA	0.53880	0.39293	0.9317	42.2%	20.0%	0.186	1.1181	51.8%	94.68
FINLANDA	0.59232	0.33012	0.9224	35.8%	23.0%	0.212	1.1346	47.8%	93.73
FRANȚA	0.55621	0.42790	0.9841	43.5%	19.6%	0.193	1.1770	52.7%	100.00
GRECIA	0.64187	0.42312	1.0650	39.7%	23.0%	0.245	1.3099	51.0%	108.22
UNGARIA	0.58193	0.36349	0.9454	38.4%	25.0%	0.236	1.1818	50.8%	96.07
IRLANDA	0.55890	0.46920	1.0281	45.6%	21.0%	0.216	1.2440	55.1%	104.47
ITALIA	0.59675	0.42300	1.0198	41.5%	20.0%	0.204	1.2237	51.2%	103.62
LETONIA	0.58145	0.31426	0.8957	35.1%	21.0%	0.188	1.0838	46.4%	91.02
LITUANIA	0.62192	0.27427	0.8962	30.6%	21.0%	0.188	1.0844	42.6%	91.07
LUXEMBURG	0.56847	0.31000	0.8785	35.3%	15.0%	0.132	1.0102	43.7%	89.27
MALTA	0.56285	0.35240	0.9153	38.5%	18.0%	0.165	1.0800	47.9%	93.00
OLANDA	0.54465	0.43770	0.9824	44.6%	19.0%	0.187	1.1690	53.4%	99.82
POLONIA	0.57436	0.32458	0.8989	36.1%	22.0%	0.198	1.0967	47.6%	91.35
PORTUGALIA	0.59840	0.36441	0.9628	37.8%	21.0%	0.202	1.1650	48.6%	97.84
REPUBLICA CEHĂ	0.59425	0.44567	1.0399	42.9%	20.0%	0.208	1.2479	52.4%	105.67
ROMANIA	0.57535	0.29500	0.8703	33.9%	24.0%	0.209	1.0792	46.7%	88.44
REGATUL UNIT AL MARIII BRITANII	0.50347	0.67251	1.1760	57.2%	17.5%	0.206	1.3818	63.6%	119.50
SLOVACIA	0.57822	0.36800	0.9462	38.9%	19.0%	0.180	1.1260	48.6%	96.15
SLOVENIA	0.54148	0.43908	0.9806	44.8%	20.0%	0.196	1.1767	54.0%	99.64
SUEDIA	0.55973	0.47312	1.0329	45.8%	25.0%	0.258	1.2911	56.6%	104.95

# Unde sunt localizate camerele care depistează lipsa rovinietei?

Camerele fixe amplasate pe 10 drumuri naționale și alte 84 de echipaje mobile verifică instantaneu în baza de date dacă ați plătit taxa de drum. Vestea proastă este că în ultima lună, de când a fost pornit sistemul, doar jumătate dintre mașinile verificate aveau rovinietă valabilă.

**10 locații unde sunt amplasate camerele fixe care controlează existența rovinietei de pe drumurile naționale din România:**

1. Autostrada A1 la km 70 + 460 m
2. Autostrada A2 la km 12 + 450 m
3. DN1 București - Ploiești la km 48 + 800 m
4. DN2 Buzău - Rm. Sărat la km 115 + 080 m
5. DN2A Slobozia - Constanța la km 113 + 500 m
6. DN5 București - Giurgiu la km 28 + 120 m
7. DN7 Rm. Vâlcea - Sibiu la km 188 + 900 m
8. DN6 București - Alexandria la km 60 + 450 m
9. DN7 Deva - Arad la km 411 + 865 m
10. DN17 Vatra Dornei - Bistrița la km 85 + 380 m

**ROVINIETE ELECTRONICE  
PRIN UNTRR**

**NOU**

**ACUM PUTEȚI CUMPĂRA  
ROVINIETA ELECTRONICĂ  
ON-LINE LA:**

**[www.e-rovinieta.ro](http://www.e-rovinieta.ro)**

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

Nr. 227 din 3 noiembrie 2010

**Înmatriculări noi<sup>1)</sup> de vehicule rutiere în perioada 1.I - 30.IX 2010**

- În perioada 1.I - 30.IX 2010, numărul înmatriculărilor noi<sup>2)</sup> de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor a scăzut cu 25,6% față de perioada 1.I - 30.IX 2009, iar numărul înmatriculărilor noi de vehicule pentru transportul mărfurilor cu 20,1%. Este totuși de reținut că față de trimestrul II când numărul autovehiculelor de pasageri înmatriculate a scăzut cu 20,2% față de trimestrul corespunzător al anului 2009, trimestrul III a marcat un reviriment sensibil, înmatriculările crescând cu 20,1% față de trimestrul III al anului 2009.

**Înmatriculările noi de vehicule rutiere**

- număr -

Categoriile de vehicule	Anul 2009				Anul 2010		
	Trim I	Trim II	Trim III	Trim IV	Trim I	Trim II	Trim III
A	1	2	3	4	5	6	7
<b>I. Vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor</b>	<b>108154</b>	<b>89592</b>	<b>64819</b>	<b>76541</b>	<b>46050</b>	<b>71463</b>	<b>77833</b>
Mopede și motociclete	1638	3419	2490	1093	961	2185	1710
Autoturisme	105922	85821	62096	75041	44755	69014	75914
Autobuze și microbuze	594	352	233	407	334	264	209
<b>II. Vehicule rutiere pentru transportul mărfurilor</b>	<b>13743</b>	<b>12565</b>	<b>10105</b>	<b>12787</b>	<b>8162</b>	<b>10767</b>	<b>10153</b>
Autocamioane*)	9423	7762	5853	9391	4950	6374	6049
Autotractoare	6	2	5	2	3	-	2
Remorci și semiremorci	4314	4801	4247	3394	3209	4393	4102

\*) Inclusiv vehicule rutiere pentru scopuri speciale

1) Date furnizate de Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculări Vehicule din cadrul Ministerului Administrației și Internelor.

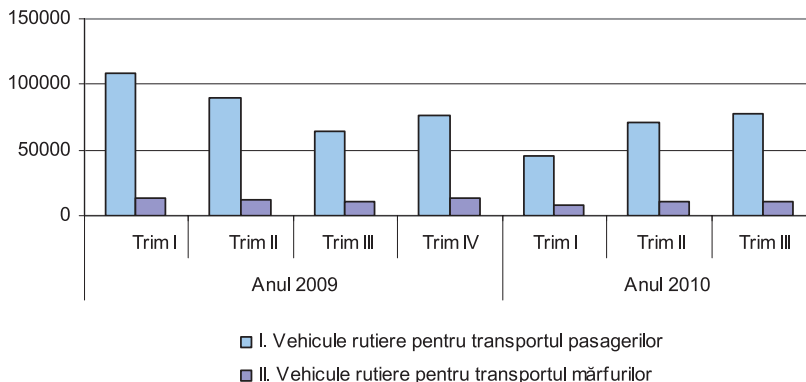
2) Vehicule noi fabricate în țară sau în alte țări, cât și vehicule de ocazie importate. Vehiculele vândute în leasing sunt înregistrate ca înmatriculări noi. Nu sunt cuprinse reinmatriculările datorate schimbării proprietarului prin vânzarea vehiculului.

În trimestrul III 2010 s-au înregistrat scăderi ale numărului de înmatriculări noi pentru unele categorii de vehicule pentru transportul pasagerilor cât și creșteri ale numărului de înmatriculări noi pentru alte categorii, comparativ cu aceeași perioadă a anului precedent. La categoria *autoturisme* s-a înregistrat o creștere de 22,3% față de trimestrul III 2009, iar la *mopede și motociclete* respectiv *autobuze și microbuze* s-au înregistrat scăderi de 31,3% respectiv 10,3%.

În ceea ce privește numărul de înmatriculări noi al vehiculelor rutiere pentru transportul mărfurilor la categoria *autocamioane* s-a înregistrat o creștere de 3,3%, iar la categoriile *autotractoare* și *remorci și semiremorci* s-au înregistrat scăderi de 60,0% respectiv 3,4% comparativ cu trimestrul III 2009.

Față de trimestrul II 2010, numărul înmatriculărilor noi la vehiculele rutiere pentru transportul pasagerilor a crescut cu 8,9%, iar vehiculele rutiere pentru transportul mărfurilor au scăzut cu 5,7%.

Numărul înmatriculărilor noi de vehicule rutiere



- Informații suplimentare se vor putea obține din Buletinul statistic lunar (10 noiembrie 2010) și publicația statistică trimestrială "Înmatriculări noi de vehicule rutiere".
- Următorul comunicat de presă va apărea vineri, 4 februarie 2011.

INSTITUTUL NAȚIONAL DE STATISTICĂ  
COMUNICAT DE PRESĂ NR..227/2010

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



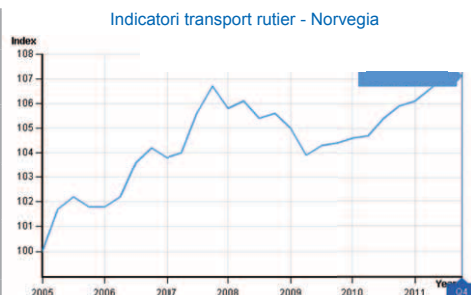
În această rubrică dorim să prezentăm transportatorilor și publicului larg, inclusiv autorităților, situații actuale întâlnite pe drumurile din România. Astfel transportatorii vor cunoaște mai bine zonele periculoase și vor putea evita pericolele, până autoritățile vor putea reacționa. Gropi, denivelări,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

Așteptăm pozele dumneavoastră cu situații întâlnite pe drumurile din România pe adresa [office@untr.ro](mailto:office@untr.ro) pentru a fi publicate în cadrul rubricii „Drumurile noastre toate!“

# Indici IRU

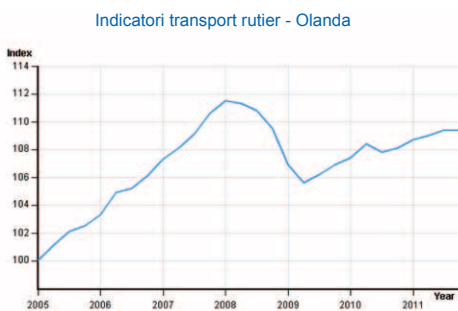
## Indicatori Transport Rutier pentru: NORVEGIA

Index	Bază		Prevedere			
	2005 – Trim. 1		2010 – Trim. 4		2011 - Trim. 4	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	45,1	105,9	47,8	107,1	48,3
PIB (\$ Miliard)	100,0	60,6	119,2	72,3	120,6	73,1
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100,0	1680	62,01	1042	62,7	1053



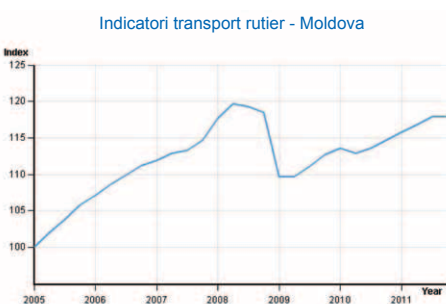
## Indicatori Transport Rutier pentru: OLANDA

Index	Bază		Prevedere			
	2005 – Trim, 1		2010 – Trim, 4		2011 - Trim, 4	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	118,6	108,1	128,2	109,4	129,7
PIB (\$ Miliard)	100,0	153,1	99,4	152,2	100,3	153,5
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100,0	3069	97,53	2993	98,38	3019



## Indicatori Transport Rutier pentru: MOLDOVA

Index	Bază		Prevedere			
	2005 – Trim, 1		2010 – Trim, 4		2011 - Trim, 4	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	45,1	105,9	47,8	107,1	48,3
PIB (\$ Miliard)	100,0	60,6	119,2	72,3	120,6	73,1
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100,0	1680	62,01	1042	62,7	1053



Sursa: IRU





**U.N.T.R.R.  
TOURS**

**Travel More. Pay Less**

Vă recomandăm **programul special**

## **SENIORI ÎN CIPRU !!!**

**Perioada:**

**31 Octombrie 2010 - 12 Decembrie 2010  
16 Ianuarie 2011 - 20 Martie 2011**

### **Hotel Henipa 3\* - Larnaca**

**Tarif: 229 EUR**/persoană/cazare 7 nopți + demipensiune + bilet de avion + 2 excursii

### **Hotel Napa Plaza 3\*+ - Ayia Napa**

**Tarif: 289 EUR**/persoană/cazare 7 nopți + demipensiune + bilet de avion + 2 excursii

### **Hotel Lordos Beach 4\* - Larnaca**

**Tarif: 289 EUR**/persoană/cazare 7 nopți + demipensiune + bilet de avion + 2 excursii

**Nota:** In fiecare cameră trebuie să existe cel puțin un adult cu vârsta peste 55 de ani.

#### **Pachetele includ:**

- bilet de avion cursa directă - compania Blue Air,
- 7 nopți cazare cu demipensiune,
- un pahar cu vin sau o băutură răcoritoare în timpul meselor și apă minerală,
- transfer aeroport - hotel - aeroport,
- **2 excursii de 1/2 zi (Nicosia, Larnaca & Lefkara) cu însoțitor vorbitor de limba română,**
- asistență turistică locală în limba română.

#### **Pachetele nu includ:**

- taxe de aeroport: 100 EUR/persoană,
- excursii care nu sunt prevăzute în program,
- asigurare medicală,
- cheltuieli de natură personală.

#### **Orar de zbor:**

București (Băneasa) 20:45 - Larnaca 23:00  
Larnaca 17:00 - București (Băneasa) 19:15

**Nu ratați ofertele speciale de sezon: LAST MINUTE / PLĂTEȘTE 1 MERG 2**

**U N T R R T O U R S**

**AGENȚIE DE TURISM-TOUROPERATOR**

**București, Str. Ienăchiță Văcărescu nr. 60, sector 4, RO-040157**

**Tel :+4 0213351300, 0213351301, Fax: +4 0213354887**

[office@u-tours.ro](mailto:office@u-tours.ro), [www.utours.ro](http://www.utours.ro)

# NOUTĂȚI LEGISLATIVE

**1.** ORDIN nr. 1377 din 1 octombrie 2010 pentru aplicarea prevederilor art. 11 alin. (2) din Hotărârea Guvernului nr. **1.768/2005** privind preluarea din carnetele de muncă a datelor referitoare la perioadele de stagiu de cotizare realizat în sistemul public de pensii anterior datei de 1 aprilie 2001

*Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 674 din data de 4 octombrie 2010*

**2.** ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ nr. 90 din 29 septembrie 2010 pentru modificarea și completarea Legii nr. **31/1990** privind societățile comerciale

*Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 674 din data de 4 octombrie 2010*

**3.** ORDIN nr. 769 din 1 octombrie 2010 privind aprobarea **Normelor metodologice pentru aplicarea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România**

*Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 670 din data de 1 octombrie 2010*

La intrarea în vigoare a prezentului ordin se abrogă Ordinul ministrului transporturilor nr. **244/2008** privind aprobarea **Normelor metodologice pentru aplicarea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România**, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 184 din 11 martie 2008.)

## **1.1. NORME METODOLOGICE din 1 octombrie 2010 pentru aplicarea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România**

**4.** ORDIN nr. 112 din 29 septembrie 2010 privind modificarea și completarea **Normei sanitare veterinare privind procedura de înregistrare/autorizare sanitar-veterinară a unităților/centrelor de colectare/exploatațiilor de origine și**

**a mijloacelor de transport din domeniul sănătății și al bunăstării animalelor, a unităților implicate în depozitarea și neutralizarea subproduselor de origine animală care nu sunt destinate consumului uman și a produselor procesate, aprobată prin Ordinul președintelui Autorității Naționale Sanitare Veterinare și pentru Siguranța Alimentelor nr. **16/2010****

*Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 671 din data de 1 octombrie*

**NORMA SANITARĂ VETERINARĂ** din 26 martie 2010 privind procedura de înregistrare/autorizare sanitar - veterinară a unităților/centrelor de colectare/exploatațiilor de origine și a mijloacelor de transport din domeniul sănătății și al bunăstării animalelor, precum și a unităților implicate în depozitarea și neutralizarea subproduselor de origine animală ce nu sunt destinate consumului uman și a produselor procesate

**5.** DECIZIA AUTORITĂȚII AELS DE SUPRAVEGHERE NR. 43/10/COL din 10 februarie 2010 de modificare a listei prevăzute de anexa I la Acordul privind Spațiul Economic European capitolul I partea 1.2 punctul 39, care enumeră punctele de control la frontieră din Islanda și Norvegia autorizate pentru controlul sanitar-veterinar al animalelor vii și al produselor de origine animală din țări terțe, și de abrogare a Deciziei nr. **301/08/COL** a Autorității AELS de Supraveghere din 21 mai 2008

**6.** REGULAMENTUL (UE) NR. 817/2010 din 16 septembrie 2010 de stabilire a normelor de aplicare în temeiul Regulamentului (CE) nr. **1234/2007** al Consiliului în ceea ce privește cerințele privind bunăstarea animalelor vii din specia bovină în timpul transportului pentru acordarea restituirilor la export

**7.** REGULAMENTUL (UE) NR. 810/2010 din 15 septembrie 2010 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 206/2010 de stabilire a unor liste de țări terțe, teritorii sau părți ale acestora autorizate să introducă în Uniunea Europeană anumite animale și carne proaspătă, precum și a cerințelor de certificare sanitar-veterinară

**8.** ORDIN nr. 2520 din 27 septembrie 2010 privind

depunerea declarațiilor fiscale prin mijloace electronice de transmitere la distanță de către contribuabilii mari și mijlocii

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 670 din data de 1 octombrie 2010

**9.** DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE 2010/583/UE din 27 septembrie 2010 de autorizare a României de a introduce o măsură specială de derogare de la articolul 193 din Directiva **2006/112/CE** privind sistemul comun al taxei pe valoarea adăugată

**10.** ORDIN nr. 792 din 6 octombrie 2010 pentru aprobarea componentei, a atribuțiilor și a **Regulamentului de organizare și funcționare a comisiei de atestare, disciplină și soluționare a contestațiilor privind auditul de siguranță rutieră, precum și a Metodologiei de atestare a auditorilor de siguranță rutieră**

Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I, și intră în vigoare la 3 zile de la data publicării.

**1.1. REGULAMENT din 6 octombrie 2010 de organizare și funcționare a comisiei de atestare, disciplină și soluționare a contestațiilor privind auditul de siguranță rutieră**

**1.2. METODOLOGIE din 6 octombrie 2010 de atestare a auditorilor de siguranță rutieră**

**11.** ORDIN nr. 2400 din 5 octombrie 2010 privind **Procedura** de aplicare a dispozițiilor art. 61-65 și ale art. 74-80 din Regulamentul (CE) nr. **1.186/2009** al Consiliului din 16 noiembrie 2009 de instituire a unui regim comunitar de scutiri de taxe vamale

**1.1. PROCEDURA din 5 octombrie 2010 de aplicare a dispozițiilor art. 61-65 și ale art. 74-80 din Regulamentul (CE) nr. 1.186/2009 al Consiliului din 16 noiembrie 2009 de instituire a unui regim comunitar de scutiri de taxe vamale**

La data intrării în vigoare a prezentului ordin se abrogă Ordinul ministrului finanțelor publice nr. 492/2007 privind Procedura de aplicare

a prevederilor art. 65 și 79 din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 918/83 privind instituirea unui regim comunitar de scutiri de drepturi vamale, cu modificările ulterioare, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 234 din 4 aprilie 2007.

**12.** HOTĂRÂRE nr. 180 din 22 septembrie 2010 pentru aprobarea codurilor CAEN care pot fi înscrise în obiectul de activitate al societăților care solicită înscrierea sau menținerea în Registrul public al auditorilor financiari - persoane juridice

Având în vedere că:

- pentru a realiza un tratament unitar și pentru a evita eventualele neînțelegeri în activitatea de avizare și autorizare a societăților de audit, precum și pentru a menține în Registrul auditorilor financiari societățile deja înscrise;
- lista codurilor CAEN aprobată de Consiliul Camerei Auditorilor Financiari din România prin Nota nr. 1.332 din 20 martie 2008 este mai restrictivă față de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 75/1999 privind activitatea de audit financiar, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- în firmele de audit cu experiență internațională se practică și alte activități complementare care nu sunt incompatibile cu activitatea de auditor,

**Consiliul Camerei Auditorilor Financiari din România**, întrunit în ședința din data de 22 septembrie 2010, pe baza materialelor prezentate, hotărăște:

**Art. 1**

Prezenta hotărâre se aplică persoanelor juridice, auditori financiari care solicită înscrierea sau menținerea în Registrul public al auditorilor financiari - persoane juridice.

**Art. 2**

Începând cu data de 1 octombrie 2010, lista codurilor CAEN care pot fi înscrise în obiectul de

Nr.	Cod CAEN activitate	Denumirea activității
1	5829	Activități de editare a altor produse software
2	6201	Activități de realizare a softului la comandă (software orientat client)

Nr.	Cod CAEN activitate	Denumirea activității
3	6202	Activități de consultanță în tehnologia informației
4	6209	Alte activități de servicii privind tehnologia informației
5	6311	Prelucrarea datelor, administrarea paginilor web și activități conexe
6	6420	Alte activități ale holdingurilor
7	6619	Activități auxiliare intermediarilor financiare, exclusiv activități de asigurări și fonduri de pensii
8	6621	Activități de evaluare a riscului de asigurare și a pagubelor
9	6920	Activități de contabilitate și audit financiar; consultanță în domeniul fiscal
10	7022	Activități de consultanță pentru afaceri și management
11	7490	Alte activități profesionale științifice și tehnice
12	7820	Activități de contractare pe baze temporare a personalului
13	8299	Alte activități de servicii-suport pentru întreprinderi
14	8559	Alte forme de învățământ n.c.a.

activitate al societăților care solicită înscrierea sau menținerea în Registrul public al auditorilor financiari - persoane juridice este următoarea:

#### Art. 3

În termen de 60 de zile de la publicarea prezentei hotărâri, societățile înscrise în Registrul public al auditorilor financiari - persoane juridice sunt obligate să elimine din obiectul de activitate activitățile care nu se regăsesc în lista prevăzută la art. 2.

#### Art. 4

La data intrării în vigoare a prezentei hotărâri se abrogă orice altă dispoziție contrară.

#### Art. 5

Prezenta hotărâre se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

\*\*\*\*

Președintele Consiliului Camerei Auditorilor Financiari din România,

**Ion Mihăilescu**

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 681 din

data de 7 octombrie 2010

**13.** LEGE nr. 188 din 14 octombrie 2010 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. **155/2007** pentru modificarea alin. (4) și (5) ale art. 263 din Legea nr. **571/2003** privind **Codul fiscal**

**14.** ORDONANȚA DE URGENTĂ nr. 155 din 19 decembrie 2007 pentru modificarea alin. (4) și (5) ale art. 263 din Legea nr. **571/2003** privind **Codul fiscal**

**15.** LEGE nr. 185 din 14 octombrie 2010 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. **13/2010** privind reglementarea unor măsuri în vederea stimulării creării de noi locuri de muncă și diminuării șomajului în anul 2010

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 694 din data de 18 octombrie 2010

**16.** ORDIN nr. 2466 din 20 octombrie 2010 pentru aprobarea unor instrucțiuni privind declararea și plata contribuțiilor individuale de asigurări sociale și de asigurări pentru șomaj prevăzute la art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. **58/2010** pentru modificarea și completarea Legii nr. **571/2003** privind **Codul fiscal** și alte măsuri financiar-fiscale

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 706 din data de 22 octombrie 2010

**17.** ORDIN nr. 1475 din 21 octombrie 2010 pentru aprobarea unor instrucțiuni privind declararea și plata contribuțiilor individuale de asigurări sociale și de asigurări pentru șomaj prevăzute la art. III din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. **58/2010** pentru modificarea și completarea Legii nr. **571/2003** privind **Codul fiscal** și alte măsuri financiar-fiscale

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 706 din data de 22 octombrie 2010

**18.** ORDIN nr. 2606 din 21 octombrie 2010 pentru modificarea și completarea Ordinului președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală nr. **1.294/2007** privind impozitele, contribuțiile și alte sume reprezentând creanțe

fiscale, care se plătesc de contribuabili într-un cont unic

**19.** ORDIN nr. 2600 din 20 octombrie 2010 pentru aprobarea modelului și conținutului formularului 225 "Declarație privind stabilirea impozitului reprezentând plată anticipată trimestrială în contul impozitului pe câștigul net anual impozabil pentru câștigurile obținute din transferul titlurilor de valoare, altele decât părțile sociale și valorile mobiliare în cazul societăților închise"

**20.** ORDIN nr. 2568 din 19 octombrie 2010 pentru modificarea și completarea Ordinului președintelui Agenției Naționale de Administrare Fiscală nr. **2.520/2010** privind depunerea declarațiilor fiscale prin mijloace electronice de transmitere la distanță de către contribuabilii mari și mijlocii

**21.** ORDIN nr. 125 din 22 octombrie 2010 privind modificarea și completarea **Normei pentru siguranța alimentelor care stabilește condițiile în care se derulează operațiunile de import-export, tranzit și comerț intracomunitar de produse alimentare de origine nonanimală supuse supravegherii și controlului pentru siguranța alimentelor**, aprobată prin Ordinul președintelui Autorității Naționale Sanitare Veterinare și pentru Siguranța Alimentelor nr. **145/2007**

*Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 706 din data de 22 octombrie 2010*

# Info UTILE

## 1. Ungaria

MKFE, Budapesta, informează că prima secțiune din autostrada M43 a fost deschisă traficului în Ungaria, cu construcția unei joncțiuni la drumul principal nr. 47. Ruta în cauză a fost deschisă din 7 octombrie 2010, când prima secțiune a M43 a fost temporar deschisă traficului: secțiunea între drumul principal nr.5 și joncțiunea cu Drumul principal nr. 47 a fost deschisă pentru facilitarea traficului în direcția Szeged.

Lucrări de construcție sunt încă în derulare pe secțiunea autostrăzii M43 între Drumul principal nr.5 și intersecția Drumul principal nr.47, unde reglementările de trafic aplicabile drumurilor principale sunt încă valabile până la finalizarea proiectului. Limita de viteză este de 90 km/h și vehiculelor peste 7,5t li se interzice accesul în secțiunea de drum către Hódmezővásárhely.

Șoferii trebuie de asemenea să rețină că pentru vehiculele peste 3,5 tone se plătește taxa de drum pe primii 3 km ai autostrăzii M43 (între autostrada M5 și Drumul principal nr. 5), în timp ce secțiunea celor 8 km de autostradă recent deschiși este gratuită pentru vehiculele de toate categoriile. În primii 11 km ai autostrăzii M43 se găsesc patru joncțiuni și o zonă de odihnă.

## 2. Bulgaria

**- Taxe pentru depășirea dimensiunilor și greutateților maxim admise, 23.10.2010**

Transporturile excepționale care depășesc greutatea și dimensiunile maxime autorizate, indiferent care este țara de înmatriculare a vehiculului, sunt supuse următoarelor taxe:

### 1. Depășirea greutății brute a vehiculului

	Taxa (Euro/km)
de la 0,10 t până la 5 t incl	0,25
peste 5 t până la 10 t incl	0,50
peste 10 t până la 20 t incl	0,83
peste 20 t până la 30 t incl	1,32
peste 30 t până la 40 t incl	2,05
peste 40 t până la 50 t incl	2,76
peste 50 t până la 60 t incl	3,68

peste 60 t

3,68+3,28 (pentru fiecare 10t suplimentare peste 60 t)

## 2. Depășirea sarcinii maxime autorizate pe axă

	Taxa (Euro/ km/axa)
de la 0,10 t - 0,50 t pe axă	0,11
peste 0,50 t - 1,00 t pe axă	0,30
peste 1,01 t - 1,50 t pe axă	0,44
peste 1,50 t - 2,00 t pe axă	0,83
peste 2,00 t - 3,00 t pe axă	1,63
peste 3,00 t - 4,00 t pe axă	2,36
> 4,0 t pe axă	2,36 +1,18 pentru fiecare tonă suplimentară peste 4 t

## 3. Depășirea dimensiunilor maxime autorizate

Lățime:	Taxa (Euro/km)
de la 0,01 m până la 0,50 m incl	0,18
peste 0,50 m până la 1,00 m incl	0,26
peste 1,00 m până la 1,50 m incl	0,41
peste 1,50 m până la 2,00 m incl	0,59
peste 2,00 m până la 2,50 m incl	0,77
peste 2,50 m până la 3,50 m incl	1,14
peste 3,50 m	1,14 +1,00 pentru fiecare m suplimentar peste 3,50 m

Înălțime:	Taxa (Euro/km)
de la 0,01 m până la 0,15 m incl	0,04
peste 0,50 m până la 0,30 m incl	0,08
peste 0,30 m până la 0,50 m incl	0,25
peste 0,50 m până la 1,00 m incl	0,44
peste 1,00 m	0,44 + 1,80 pentru fiecare metru suplimentar peste 1,00 m

Lungime:	Taxa (Euro/km)
de la 0,01 m până la 1,00 m incl	0,08
peste 1,00 m până la 2,00 m incl	0,15
peste 2,00 m până la 3,00 m incl	0,33
peste 3,00 m până la 10,00 m incl	0,44
peste 10,00 m până la 15,00 m incl	0,81
peste 15,00 m	1,62

### Notă:

*Dacă vehiculul depășește greutatea maximă admisă, precum și sarcina maximă pe axă și lățimea, înălțimea, lungimea maxime admise, taxele se plătesc separat pentru fiecare parametru depășit.*

## 3. Portugalia

Începând cu 15 octombrie 2010, un nou sistem electronic de taxare se va aplica tuturor vehiculelor (atât de marfă cât și de călători) pe anumite tronsoane de autostradă (Scut's) în Portugalia. Tronsoanele cu taxă sunt presemnalizate. Nu există bariere sau cabine de plată. Taxa se calculează conform categoriei vehiculului. Înainte de a merge pe drumurile cu plată, vehiculul trebuie să fie echipat cu o unitate la bord. Înregistrarea unităților la bord depinde de modalitatea selectată de plată.

## CATEGORII

### Clasa

### Descriere

1	Motociclete și autovehicule - în cazul în care înălțimea măsurată vertical de la prima axă este sub 1.10m (cu sau fără remorcă);
2	Vehicule cu două axe - în cazul în care înălțimea măsurată vertical de la prima axă este egal sau mai mare de 1,10 m;
3	Vehicule cu trei axe, în cazul în care înălțimea măsurată vertical de la prima axă este egală sau mai mare de 1,10 m;
4	Vehicule cu patru sau mai multe axe, în cazul în care înălțimea măsurată vertical de la prima axă este egală sau mai mare de 1.10 m.

		Niveluri taxă (€)			
		Clasa 1	Clasa 2	Clasa 3	Clasa 4
<b>Autostrăzi cu taxă – Coasta de Nord</b>					
A28	Pole 1 (între Angeiras – Modivas)	0,95	1,60	2,10	2,30
	Pole 2 (între Póvoa do Varzim-Estela)	1,20	2,10	2,70	3,00
	Pole 3 (între Esposende – Antas)	1,15	2,00	2,55	2,85
	Pole 4 (între Neivas – Darque)	0,75	1,25	1,65	1,80
<b>Autostrăzi cu taxă - Greater Porto</b>					
A4	Pole 1 (între Custóias - Via Norte Nascente)	0,25	0,40	0,50	0,55
	Pole 2 (între Via Norte Nascente-Ponte da Pedra)	0,25	0,45	0,55	0,65
A41	Pole 1 (între Perafita – Aeroporto)	0,20	0,40	0,50	0,55
	Pole 2 (între Lipor - EN 13)	0,25	0,40	0,55	0,60
	Pole 3 (între EN 13 - EN 14)	0,15	0,30	0,40	0,40
	Pole 4 (între EN 14 – EN 107)	0,45	0,75	0,95	1,10
	Pole 5 (între Maia (A3) – Alfena)	0,20	0,30	0,40	0,45
	Pole 6 (între Alfena – Sto Tirso)	0,65	1,10	1,40	1,60
	Pole 7 (între Ermida – IC24/IC25)	0,10	0,15	0,20	0,25
A42	Pole 1 (între IC24/IC25 – Seroa)	0,55	0,95	1,25	1,35
	Pole 2 (între Paços Ferreira Este – EN 106 Sul)	0,50	0,90	1,15	1,30
	Pole 3 (EN 106 Norte – Lousada (IP9))	0,60	1,05	1,35	1,50
<b>Autostrăzi cu taxă – Coasta de Argint</b>					
A17	Pole 1 (între Mira – Ponte de Vagos)	1,00	1,75	2,25	2,50
	Pole 2 (între Vagos – Ílhavo)	0,50	0,85	1,10	1,25
	Pole 3 (între Aveiro Sul – S. Bernardo)	0,65	1,10	1,40	1,60
A25	Pole 1 (între Esgueira – Aveira Nascente (ICI/IP5))	0,50	0,90	1,20	1,30
	Pole 2 (între Zona Industrial de Aveiro – Angeja Poente)	0,65	1,15	1,50	1,65
	Pole 3 (între Angeja (ICI/IP5) – A1)	0,25	0,40	0,50	0,55
A29	Pole 1 (între Salreu – Estareja)	1,00	1,80	2,30	2,55
	Pole 2 (între Estareja – Ovar)	0,75	1,30	1,65	1,85
	Pole 3 (între Arada – Maceda)	0,75	1,25	1,65	1,80
	Pole 4 (între Granja – Miramar)	0,45	0,85	1,05	1,20

Sursa: Ministerul Lucrărilor Publice, Transporturilor și Comunicațiilor

## Cum va funcționa?

Plata se poate face doar electronic prin intermediul unității de la bord:

- dispozitiv temporar (DT): Acest dispozitiv este potrivit pentru vehiculele înregistrate în străinătate pentru o ședere de scurtă durată în Portugalia.
- dispozitiv de colectare oficială a taxei (DECP): Un contract oficial cu o companie de colectare a taxei trebuie să fie întocmit. Acest aparat este potrivit pentru vehiculele înregistrate în străinătate pentru sejururi de lungă durată în Portugalia.

## Cum se plătește?

Plata anticipată (pentru dispozitivul DT): dispozitivul este eliberat conducătorului auto conform unui sistem de închiriere; conducătorul auto va plăti doar o valoare de închiriere, în conformitate cu timpul de utilizare. Acest dispozitiv va fi conectat la un sistem de plată automat (de debit sau de credit) sau, alternativ, prin sistemul de plată anticipată, cu un minim de plată anticipată de 50 sau 100 de euro.

Plata anticipată (pentru dispozitiv DECP): conducătorul auto trebuie să plătească pentru acest aparat (+/- 27 de euro). Acest dispozitiv va fi asociat cu un sistem de plată automat (de debit sau de credit) sau, alternativ, prin sistemul de plată anticipată, cu un minim de plată anticipată de 50 sau 100 de euro, dacă este un vehicul ușor sau greu).

**Important: plata anticipată este valabilă pentru 90 de zile și trebuie să fie reînnoită; în caz contrar echipamentul va fi invalid.**

## Cum se achiziționează acest echipament?

Acest echipament poate fi achiziționat din stațiile service și alte locuri unde sunt oferite

opțiuni de taxare.

**Cei care nu respectă aceste reguli vor fi amendați.**

## Autostrăzi afectate (Partea de nord-vest a Portugaliei):

Autostrăzi cu taxă - Coasta de Nord	
A28	Angeiras - Modivas
	Póvoa do Varzim-Estela
	Esposende - Antas
	Neivas - Darque
Autostrăzi cu taxă - Mare Marele Porto	
A4	Custóias - Via Norte Nascente
	Via Norte Nascente-Ponte da Pedra
A41	Perafita - Aeroporto
	Lipor - EN 13
	EN 13 - EN 14
	EN 14 - EN 107
	Maia (A3) - Alfena
	Alfena - Sto Tirso
A42	Ermida - IC24/IC25
	IC24/IC25 - Seroa
	Paços Ferreira Este - EN 106 Sul
	EN 106 Norte - Lousada (IP9)
Autostrăzi cu taxă - Coasta de Argint	
A17	Mira - Ponte de Vagos
	Vagos - Ílhavo
	Aveiro Sul - S. Bernardo
A25	Esgueira - Aveiro Nascente (IC1/IP5)
	Zona Industrial de Aveiro - Angeja Poente
	Angeja (IC1/IP5) - A1
A29	Salreu - Estareja
	Estareja - Ovar
	Arada - Maceda
	Granja - Miramar

Niveluri de bază (pentru vehicule de peste 3,5t MMA, tarife valabile din 15 octombrie 2010)

Sursa: ANTRAM, Octombrie 2010



#### 4. Slovacia

##### Zile de sarbatoare

1 ianuarie, 6 ianuarie, 22 aprilie, 25 aprilie, 1 mai, 8 mai, 5 iulie, 29 august, 1 septembrie, 15 septembrie, 1 noiembrie, 17 noiembrie, 24 decembrie, 25 decembrie, 26 decembrie

Sursa: CESMAD SLOVACIA – NOIEMBRIE 2010

#### 5. AUSTRIA

Începând cu 1.11.2008, camioanele și vehiculele articulate mai mari de 7,5 tone MMA și trenurile rutiere dacă suma MMA a vehiculului cu motor și a remorcii depășește 7,5t, pe cele două benzi ale A12 și în ambele sensuri între Kufstein (km 6.350) și Zirl (km 90.0) de la ora 22,00 la ora 05,00 de luni până sâmbătă și de la ora 23,00 la ora 05,00 duminicile și zilele de sărbătoare între 1 mai și 31 octombrie și de la ora 20,00 la ora 05,00 de luni până sâmbătă și de la ora 23,00 la ora 05,00 duminicile și zilele de sărbătoare între 1 noiembrie și 30 aprilie. Excepții: transportul mărfuri perisabile (excepție produsele congelate); transportul de animale vii; transportul cu camioanele (EURO 5) până pe 31.10.2011 și transportul cu camioanele (EURO 6) până pe 31.12.2015 dacă acest lucru poate fi dovedit cu documente corespunzătoare.

Sursa: IRU noiembrie 2010

#### 6. Italia

Anvelope de iarnă în provincia Milano, Italia

Începând cu 15 noiembrie 2010 și până pe 31 martie 2011, vehiculele care circulă în provincia Milano vor trebui să fie echipate cu anvelope de iarnă în caz de zăpadă și polei, cu excepția cazului în care vehiculul este echipat cu un sistem anti-derapare.

## TRANSPORT INTERN ȘI INTERNAȚIONAL DE MARFĂ, SERVICE, PIESE ȘI ACCESORI AUTO



- efectuează inspecții tehnice periodice (ITP) pentru orice fel de autovehicul
- montaj și verificări tahografe analogice și digitale
- diagnosticare și reparare sisteme ABS și EBS
- servicii de diagnosticare și reparații pentru toate tipurile de camioane și remorci
- lucrări diverse de tinichigerie și reparații suprastructuri remorci.

COM DIVERS AUTO<sub>RO</sub>



Sediu: Str. Serelor, nr. 41, 117045 - Bascov; Argeș - România  
Tel.: 0248 290 453, 0720 202 931

E-mail: [office@comdivers.ro](mailto:office@comdivers.ro), [www.comdivers.ro](http://www.comdivers.ro)



## EDITORIAL

**TRADIȚIE, PREZENT ȘI PERSPECTIVE LA UNIVERSITATEA "POLITEHNICA" DIN TIMIȘOARA**

Nu peste multă vreme Universitatea "Politehnica" din Timișoara va îmbrăca straine de sărbătoare la cei 90 de ani de viață academică, închinată în totalitate științei și tehnologiei. În tot acest timp Școala Politehnică timișoreană a produs peste 100.000 ingineri, deosebit de apreciați, deopotrivă în țară și în străinătate, pentru competența și seriozitatea lor. Universitatea "Politehnica" din Timișoara are și recunoașterea de actor de primă clasă pe scena cercetării științifice românești, cu rezultate remarcabile și pe plan internațional. Un număr important de centre de cercetare, respectiv de echipe de cercetători constituite ad-hoc, pe diverse teme, pun cu succes în practică strategia de cercetare a universității, în cadrul a numeroase granturi și contracte de cercetare câștigate prin competiție națională și internațională.

Colaborarea permanentă cu mediul economic industrial, axat într-o proporție confortabilă în domeniul automotive, atât prin activități de cercetare-dezvoltare cât și de coordonare/consultanță pentru teme de comun interes, au permis obținerea a numeroase rezultate pozitive în acest domeniu.

Astfel sunt în derulare proiecte de cercetare a modelării termogazodinamice a sistemelor de propulsie pentru autovehicule ce funcționează cu combustibili alternativi, de concepție și realizare a unei propulsii/transmisii hibride pentru un vehicul de tip urban și chiar al unui vehicul cu propulsie integral electrică pentru zonele metropolitane.

În cadrul Institutului de Cercetări pentru Energii Regenerabile, proiect recent finanțat prin POS CCE, un loc aparte îl vor avea noile laboratoare de cercetare a pilelor de combustie și a motoarelor alimentate cu combustibili gazoși, ca o viziune de perspectivă în ceea ce privește soluția surselor energetice și a sistemelor de propulsie pentru vehiculele viitorului.

Plini de încredere în aceste privințe, nu putem decât să ne preocupăm permanent de îmbunătățirea pregătirii de specialitate a tinerilor absolvenți ai ciclului de licență și să le oferim apoi în cadrul ciclurilor de master și doctorat, în domeniile de specializare aferente, cunoștințe temeinice, dublate de aplicații practice susținute de o bază materială modernă, precum și perspective serioase de continuare a activității științifice în cercetare sau producție.

Conf. dr. ing. Liviu MIHON, Șef Catedra TMTAR, Universitatea „Politehnica” Timișoara, acceptat.



## ACTUAL

**CONFERINȚA „VIRTUAL POWERTRAIN CREATION 2010” 30.11.2010 – 1.11.2010, Unterschleissheim - München / Germania**

- Conferința este organizată de revista MTZ în cadrul ciclului ATZlive Events din cadrul Springer Automotive Media având ca obiectiv utilizarea simulării în vederea dezvoltării eficiente a sistemelor de propulsie și componentelor acestora.
- Vor fi prezentate rapoarte asupra Dezvoltării dinamice eficiente la BMW, simulare și testare, Instrumentelor virtuale dezvoltate de compania Volkswagen pentru investigarea conceptelor de sisteme de propulsie electrice și Modulilor de abordare a simulării dezvoltării sistemelor de tratare post-catalitice.
- Informații pe site-ul [www.atzlive.com](http://www.atzlive.com)
- Participarea trebuie anunțată până la 16.11.2010.

**2nd INTERNATIONAL MUNICH CHASSIS SYMPOSIUM 7 - 8 iunie 2011, München / Germania**

- Organizat de Universitatea pentru Științe Aplicate din München – Germania, împreună cu TÜV SÜD Automotive GmbH și revista ATZ, Simpozionul pune în discuție dezvoltarea viitoare a sistemelor cheie ale șasiului – direcția, frânele și roțile, pentru securitatea, confortul și dinamica automobilului, influența decisivă a electrificării asupra masei și costurile componentelor.
- Simpozionul are patru Secții distincte: Chassis. Tech., Steering. Tech., Brake. tech, Tire. tech.
- Prezentarea rezumatelor lucrărilor până la 19 noiembrie 2010, notificarea autorilor până la 21 ianuarie 2011 și trimiterea materialelor până la 18 aprilie 2011.
- Informații Call for Papers: [http://www.atzlive.de/pdf/c4peng\\_chassis\\_tech.plus\\_2011.pdf](http://www.atzlive.de/pdf/c4peng_chassis_tech.plus_2011.pdf)

**VDI-CONGRESS „TRANSMISSIONS IN VEHICLES 2011” 7-8 iunie 2011 Friedrichshafen / Germania**

- Tematica Congresului cuprinde îmbunătățirea eficienței, concepte actuale, transmisii pentru autoturisme și alte vehicule, propulsie electrică și hibridă, sisteme 4X4 și de distribuție a momentului pe axe, rețele de comunicații pentru vehicule, pompe și control hidraulic, transmisii alternative cu ulei și impactul asupra mediului.
- Rezumatele se pot transmite on line până la 22.10.2010
- Alte informații la adresa: [www.gertiebekongress.de](http://www.gertiebekongress.de)

## INTEGRAREA EUROPEANĂ PROGRAMUL COMISIEI UNIUNII EUROPENE PRIVIND REDUCEREA ACCIDENTELOR RUTIERE ÎN DECENIUL VIITOR

Buletinul AUTOPRESSE din 22 septembrie 2010, al furnizorilor de automobile din Europa, informează asupra programului adoptat recent de Comisia Europeană privind reducerea accidentelor rutiere în deceniul viitor și îndeosebi reducerea cu 50% a deceselor datorate acestor accidente.

În anul 2009, pe drumurile Uniunii Europene s-au înregistrat peste 35.000 de decese, cu 8% mai puțin decât în anul 2008, iar în SUA 39.000 decese (cu 9,8% mai puțin decât în anul precedent).

Fiecărei persoane din UE, decedate în accidente rutiere, îi revin și 4 persoane cu invalidități, 10 cu răni grave și 40 cu răni ușoare. Iar consecințele economice sunt estimate la 130 miliarde de euro pe an.

Programul definește șapte obiective strategice printre care măsuri în domeniul securității vehiculelor, construcției infrastructurii rutiere și promovării tehnologiilor inteligente.

În domeniul securității active se prevede introducerea obligatorie a sistemelor de control electronic al stabilității – ECS pentru autoturisme, autobuze/autocare și vehicule grele de transport și a dispozitivelor de stimulare a utilizării obligatorii a centurii de securitate, a sistemelor de avertizare în cazul schimbării benzii de circulație și a sistemelor de frânare automată, introducerea obligatorie și pentru autoturisme și camionete a limitatoarelor de viteze (utilizate deja la autocamioane și autobuze), Comisia examinează posibilitatea introducerii mai ample a sistemelor avansate de sprijinirea conducerii cum sunt radarele anti-coliuziune, prevăzând montarea acestora pe vehiculele comerciale și autoturismele aflate deja în circulație. Pentru vehiculele electrice Comisia va prezenta un ansamblu de măsuri și va stabili norme tehnice referitoare la securitatea rutieră.

În domeniul creării unei infrastructurii rutiere mai sigure se prevede o nouă legislație pentru utilizarea mai amplă a fondurilor europene, iar pentru promovarea tehnologiilor inteligente se prevede introducerea unor noi specificații tehnice în directiva respectivă, pentru a se permite un schimb mai activ de informații între vehicule precum și între vehicule și infrastructura rutieră (informații în timp real asupra limitării vitezei, fluxurilor de circulație, aglomerării circulației și recunoașterii pietonilor).



### TEZE DE DOCTORAT

„SOLUȚII ÎN STUDIUL PERFORMANȚELOR DINAMICE ȘI ÎN TRAFIC ALE AUTOVEHICULELOR PRIN INTEGRAREA APLICAȚIILOR CAD/PLM ȘI GPS”

“Solutions On The Study Of Dynamic And Intraffic Behaviour Of Automotive Vehicles Through Cad/Plm And Gps Integration”

Autor Ing. Dinu COVACIU, adresa de contact: [dinu.covaciu@unitbv.ro](mailto:dinu.covaciu@unitbv.ro)

Conducător științific: Prof. dr. ing. Vasile Cămpian, Universitatea Transilvania Brașov, Facultatea de Inginerie Mecanică.

„CONTRIBUȚII LA ANALIZA COMPARATIVĂ A NIVELULUI DE PERFORMANȚĂ A AUTOVEHICULELOR MILITARE”

“Contributions To The Comparative Analysis Of Military Vehicles Performance Level”

Autor: Ing. Marian OANĂ. Adresa de contact: [gheorghe.bobescu@unitbv.ro](mailto:gheorghe.bobescu@unitbv.ro)

Conducător științific: Prof. dr. ing. dr. h. c. Gheorghe BOBESCU, Universitatea „Transilvania” din Brașov, Facultatea de Inginerie Mecanică.



### LUCRĂRI NOI

■ INSTRUMENTE STATISTICE UTILIZATE ÎN MANAGEMENTUL CALITĂȚII

Editura Universității din Pitești 2010, autor Alexandru BOROIU, ISBN: 978-606-560-108-6, 182 pagini.

■ GEOGRAFIA TRANSPORTURILOR

Editura Universității din Pitești 2010, autor Alexandru BOROIU, ISBN: 978-606-560-087-4, 161 pagini.

■ Pentru lucrarea „ACCIDENTUL DE TRAFIC RUTIER” teorie și practică, Volumul I și II, Editura LITTLE STAR, București, 2010, autor Mircea Fierbințeanu, distribuția se face de către autor la adresa Strada Amiral Murgescu nr. 16, tel/fax: 021/250 30 60.

### IMPORTANT

- Numerele anterioare ale Buletinului „INFO SIAR” pot fi accesate pe Site SIAR: [www.siar.ro](http://www.siar.ro) iar ale revistei Ingineria Automobilului pe Site: [www.ingineria-automobilului.ro](http://www.ingineria-automobilului.ro).
- CITITORII BULETINULUI INFO SIAR sunt rugați să ne comunice comentarii asupra Buletinului și să contribuie la elaborarea acestuia prin transmiterea, via poșta electronică, a unor informații care prezintă interes, din domeniul ingineriei automobilului, compatibile cu rubricile buletinului

Numerele anterioare ale Buletinului INFO SIAR pot fi accesate pe site-ul SIAR, [www.siar.ro](http://www.siar.ro)

Colectiv de redacție: Cornel VLADU, Eugen ȘERBĂNESCU, tel/fax: 021.316.96.08, e-mail: [siar@siar.ro](mailto:siar@siar.ro)

# Publicații UNTRR



Broșură bilingvă româno-bulgară cu legislația privind circulația pe drumurile publice aplicabilă în România și cu legislația privind circulația pe drumurile publice aplicabilă în Bulgaria. Informația din broșură este utilă tuturor companiilor de transport din România care desfășoară activități de transport către Bulgaria sau în tranzit prin Bulgaria deoarece prezintă în limba română legislația aplicabilă în Bulgaria.



Autobuzele în slujba transportului public rutier și turistic



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



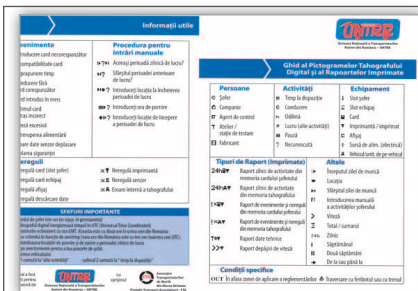
Biblia Transporturilor 2008: peste 1000 de pagini cu texte legislative, oferind o colecție completă de legislație specifică transporturilor rutiere, pregătită și promovată în parteneriat de către UNTRR, cu sprijinul Ministerului Transporturilor, domnul Ludovic Orban. Prețul publicației este de 99 RON (TVA inclus), UNTRR asigurând gratuit membrilor săi expedierea poștală. Poate fi comandată acum la sediul UNTRR din București și la birourile UNTRR din țară. Prețul publicației este de 99 RON (TVA inclus), UNTRR asigurând membrilor săi expedierea poștală gratuită.



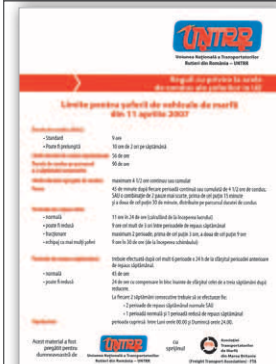
Date și cifre privind transportul cu autobuzul și autocarul în Europa



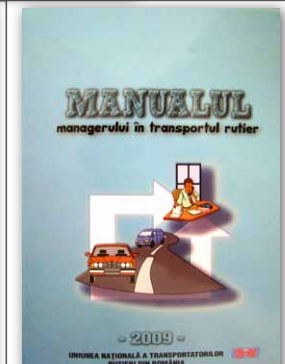
Date și cifre privind transportul cu camioane în Europa



Ghid al Pictogramelor Tahografului Digital și al Rapoartelor Imprintate



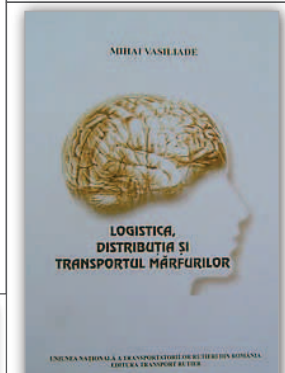
Reguli privind orele de conducere ale șoferilor în UE  
**Piante și stickere pregătite cu sprijinul Asociației Transportatorilor de Marfă din Marea Britanie (FTA)**, prezentând sintetic și explicit principalele cerințe ale reglementărilor sociale europene, pentru o mai bună informare și reamintire a conducătorilor auto:  
 \* Pliantul "Reguli cu privire la orele de condus și timpul de lucru al șoferilor în UE";  
 \* Pliantul "Ghid al Pictogramelor Tahografului Digital și al Rapoartelor Imprintate";  
 \* Sticker-ul "Reguli cu privire la orele de condus ale șoferilor în UE";  
 \* Sticker-ul "Lista zilnică de verificare a vehiculului";



Manualul managerului  
 Lucrarea prezintă modalitățile și mijloacele utilizate în conducerea și desfășurarea propriu-zisă a activității de transport rutier.



Linii directoare IRU în materie de siguranță pentru transportul de persoane: un ghid util destinat



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

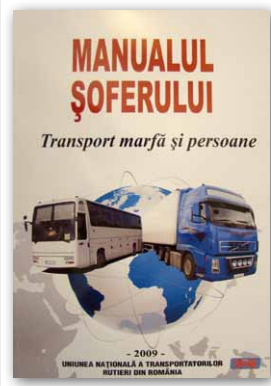
transportatorilor și șoferilor de autobuze, autocare și taxiuri, cuprinzând recomandări și instrucțiuni voluntare în materie de siguranță rutieră și securitate a șoferilor, pasagerilor și vehiculului, adoptate de membrii Consiliului de Transport Persoane al Uniunii Internaționale a Transportatorilor Rutieri - IRU.



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



**Prezentarea a pieței transporturilor rutiere de marfă din România, priorități de creștere, oportunități, opțiuni strategice dar și previziuni pentru 2009-2013.**



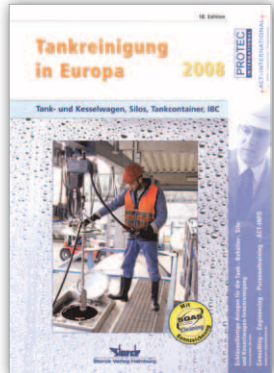
**Manualul șoferului**  
Lucrare deosebit de utilă pregătirii profesionale din domeniul transportului rutier, reprezentând un îndrumar practic și eficient într-un sistem grupat al legislației de bază specifică transporturilor rutiere pentru asigurarea protecției și siguranței asurare.



**Recomandările europene privind cele mai bune practici în domeniul securizării încărcăturii pentru transportul rutier**  
- Ediția a doua -



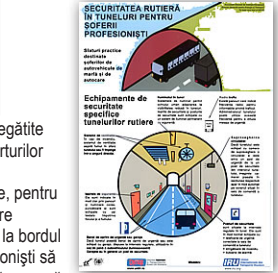
**Instrucțiuni scrise** Pliantul conține instrucțiuni pentru transport de mărfuri ADR, etichetele de pericol și semnificația lor, echipamentul de protecție necesar.



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

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

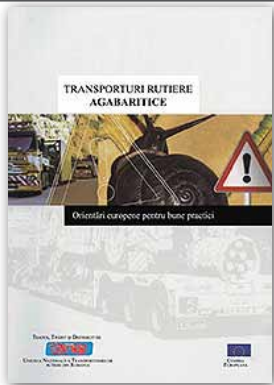
- \* Fișa de securitate a șoferului de camion;
- \* Fișa de securitate a șoferului de autocar;
- \* Fișa de securitate a șoferului de taxi;
- \* Fișa de securitate rutieră în tuneluri pentru șoferii profesioniști.



**Fișa de securitate a șoferului profesionist pentru circulația prin tuneluri**



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



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



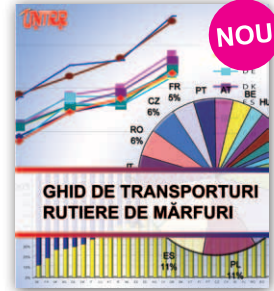
**Fișa de securitate a șoferului de taxi**



**Fișa de securitate a șoferului de autocar**



**Fișa de securitate a șoferului de camion**



**GHID DE TRANSPORTURI RUTIERE DE MĂRFURI**



**GHIDUL COSTURILOR TRANSPORT RUTIER DE MĂRFĂ**



**Studiu global privind infracțiunile economice pe anul 2009.**

NOU

# OFERTA PRODUSE SPECIFICE TRANSPORTULUI - 2010



NR. CRT.	DENUMIRE	U/M	Preț de vânzare PREȚ VÂNZARE FĂRĂ TVA (RON)	Prețuri speciale pentru membrii UNTRR PREȚ de VÂNZARE FĂRĂ TVA (RON)
1	ANALIZOR DIGRAME FES1 - 100 km/h, 125 km/h	BUC	180.00	160.00
2	BENZI REFLECTORIZANTE GALBENE PT. SUPTOR RIGID <b>PROMO!</b>	m	7.55	7.55
3	BENZI REFLECTORIZANTE ALBE PT. PRELATA <b>PROMO!</b>	m	9.90	9.90
4	BIBLIA TRANSPORTURILOR 2008	BUC	86.55	83.19
5	BROSURA-TIMPI DE CONDUCERE SI DE ODIHNA	BUC	5.04	4.20
6	BROSURA -STATII CURATARE CISTERNE TRANSPORT ADR	BUC	26.89	25.21
7	BUZUNAR ADEZIV ASIGURARE RCA	BUC	1.68	0.84
8	CERTIFICAT DE AGREERE	BUC	2.10	1.68
9	CHINGA FIX MARFA 5T/6M	BUC	48.00	50.00
10	CHINGA FIX MARFA 5T/8M	BUC	52.00	54.00
11	CHINGA FIX MARFA 5T/10M	BUC	58.82	56.30
12	CHINGA FIX MARFA 5T/12M	BUC	65.55	63.03
13	 <b>CITITOR DIGITAL DE CARDURI DigiFob VER 2.0</b>	BUC	280.00	280.00
14	CONVENTIE CMR	CARTE	2.10	1.68
15	CONVENTIE TIR	CARTE	8.40	8.40
16	CUTIE PLASTIC DIAGRAME <b>NOU!</b>	BUC	15.00	12.50
17	DIAGRAME TAHOGRAF KIENZLE Kombi 125 km/h	CUTIE / 100 FILE	17.90	15.90
18	DIAGRAME TAHOGRAF ACTIA 140 km/h	CUTIE / 100 FILE	26.05	24.37
19	DIAGRAME TAHOGRAF ACTIA 180 km/h	CUTIE / 100 FILE	26.05	24.37
20	DIAGRAME TAHOGRAF HAUG 125 km/h	CUTIE / 100 FILE	16.81	15.97
21	DIAGRAME TAHOGRAF HAUG 140 km/h	CUTIE / 100 FILE	26.05	24.37
22	DIAGRAME TAHOGRAF HAUG 180 km/h	CUTIE / 100 FILE	26.05	24.37
23	DIAGRAME TAHOGRAF HAUG DE VACANTA	CUTIE / 100 FILE	65.55	63.03
24	DIAGRAME TAHOGRAF HICO 125 km/h	CUTIE / 100 FILE	16.81	15.97
25	DIAGRAME TAHOGRAF FES 100 km/h - 125 km/h	CUTIE / 100 FILE	12.50	12.00
	<b>20 - 40 CUTII</b>	CUTIE / 100 FILE	12.00	11.50
	<b>41 - 80 CUTII</b>	CUTIE / 100 FILE	11.50	11.00
	<b>81 - 160 CUTII</b>	CUTIE / 100 FILE	11.00	10.50
	<b>&gt; 160 CUTII</b>	CUTIE / 100 FILE	10.50	10.00
26	DIAGRAME TAHOGRAF FES 140 km/h	CUTIE / 100 FILE	21.00	20.00
27	DIAGRAME TAHOGRAF FES 180 km/h	CUTIE / 100 FILE	21.00	20.00
28	DIAGRAME TAHOGRAF FES DE VACANTA	CUTIE / 100 FILE	63.00	58.00
29	DOSAR ORGANIZARE DIAGRAME (4 TURNURI)	BUC	70.00	60.00
30	FOI PARCURS INTERN	CARNET / 100 FILE	8.40	8.40
31	FOI PARCURS EXTERN	CARNET / 100 FILE	8.40	8.40
32	HARTA EUROPA PLIATA	BUC	9.24	8.40
33	HARTA ROMANIA PLIATA	BUC	9.24	8.40
34	HARTA EUROPA DE PERETE, CU CODURI POSTALE	BUC (140cmx100cm)	54.62	50.42
35	HARTA PLIATA EUROPA, CU CODURI POSTALE	BUC	14.00	11.01
36	HUSA DIN PLASTIC PENTRU DIAGRAME	BUC	3.00	2.00
37	INSTRUCTIUNI SCRIS ADR	BUC	3.00	2.00

\*) Conține: trusă sanitară, triunghi reflectorizant, stingător auto, vestă reflectorizantă.

\*\*) Oferta este valabilă în limita stocului disponibil, iar prețul de vânzare nu include TVA și cheltuielile de transport (pentru comenzile de până la 500 RON).

**Detalii produse sau comenzi și prin magazinul on-line**  
[www.transmag.ro](http://www.transmag.ro)  
**și roviniete on-line** [www.e-rovinieta.ro](http://www.e-rovinieta.ro)

NR. CRT.	DENUMIRE	U/M	Preț de vânzare PREȚ VÂNZARE FĂRĂ TVA (RON)	Prețuri speciale pentru membrii UNTRR PREȚ de VÂNZARE FĂRĂ TVA (RON)
38	NAVIGATIE GPS Cityeasy M2 - 4,3 inch**	BUC	369.00	369.00
39	NAVIGATIE GPS Cityeasy X200 - 5 inch**	BUC	399.00	399.00
40	NAVIGATIE GPS CARTEK X200BT - 5" NOU !!!	BUC	430.00	430.00
41	NAVIGATIE GPS CARTEK X7 - 7" NOU !!!	BUC	750.00	750.00
42	PLACI IDENTIFICARE VEHICUL LUNG	SET	96.64	92.44
43	PLACI IDENTIFICARE VEHICUL SCURT	SET	71.43	69.75
44	PLACI TIR MICI 200*250	SET	29.41	26.89
45	PLACI TIR 400*565	SET	40.34	37.82
46	PROTECTIE REZERVOR M1 - ANTIFURT COMBUSTIBIL 105,5 mm	BUC	399.00	399.00
47	PROTECTIE REZERVOR M2 - ANTIFURT COMBUSTIBIL 105,5 mm	BUC	199.00	199.00
48	ROLE - TAHOGRAF DIGITAL DAKO	3BUC/CUTIE	21.00	17.65
49	ROLE - TAHOGRAF DIGITAL FES	3BUC/CUTIE	21.00	19.50
50	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) - 6 FOI/SET	CARNET DE 10 SETURI	8.40	7.14
	20 - 40 CARNETE	CARNET DE 10 SETURI	7.90	6.64
	41 - 80 CARNETE	CARNET DE 10 SETURI	7.40	6.14
	81 - 160 CARNETE	CARNET DE 10 SETURI	6.90	5.64
	> 160 CARNETE	CARNET DE 10 SETURI	6.40	5.14
51	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) - 4 FOI/SET	CARNET DE 15 SETURI	8.40	7.14
	20 - 40 CARNETE	CARNET DE 15 SETURI	7.90	6.64
	41 - 80 CARNETE	CARNET DE 15 SETURI	7.40	6.14
	81 - 160 CARNETE	CARNET DE 15 SETURI	6.90	5.64
	> 160 CARNETE	CARNET DE 15 SETURI	6.40	5.14
50	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) - 3 FOI/SET	CARNET DE 20 SETURI	8.40	7.14
	20 - 40 CARNETE	CARNET DE 20 SETURI	7.90	6.64
	41 - 80 CARNETE	CARNET DE 20 SETURI	7.40	6.14
	81 - 160 CARNETE	CARNET DE 20 SETURI	6.90	5.64
	> 160 CARNETE	CARNET DE 20 SETURI	6.40	5.14
53	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) UNIVERSALĂ	CARNET 50 FOI	10.08	9.24
	10 - 20 CARNETE	CARNET 50 FOI	9.58	8.74
	21 - 30 CARNETE	CARNET 50 FOI	9.08	8.24
	31 - 40 CARNETE	CARNET 50 FOI	8.58	7.74
	> 40 CARNETE	CARNET 50 FOI	8.08	7.24
54	STATIE COBRA 19DX**	BUC	329.00	329.00
55	ANTENA COBRA HG 1000**	BUC	90.00	90.00
56	ANTENA COBRA HG 1500**		137.00	137.00
57	SISTEM DE LOCALIZARE GSM/GPS TELTONIKA GH3000**	BUC	799.00	799.00
58	SUPORT MAGIC PT. BORD** NOU !!!	BUC	15.00	15.00
59	SUPORT NUMAR	BUC	3.78	3.36
60	SUPORT DIN LEMN PENTRU DIAGrame	BUC	70.00	60.00
61	TRIUNGHI REFLECTORIZANT	BUC	21.01	18.49
62	TRUSA ADR *	BUC	672.27	663.87
63	TRUSA SANITARA	BUC	37.82	32.77
64	VESTA FLUORESCENTA	BUC	14.29	12.61

**NOU**



**ROLE TAHOGRAF DIGITAL**

**FES**

**3 BUC. / CUTIE - 19.50 RON**

# FUN INFO



## Truck Art



### STIMAȚI MEMBRI,

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

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

Doritorii sunt rugați să contacteze Centrul la adresa:

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

*tel./fax 021 4567345,*

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

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

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

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

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



# PROMOTRANS

CENTRU PROFESIONAL ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR

## AUTORIZAT

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

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

## ASIGURĂ

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

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

## ORGANIZEAZĂ

la solicitare:

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

PRIN CALITATEȘI COMPETENȚĂ

# PROMOTRANS

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

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

Centrului **PROMOTRANS** din

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

Tel./Fax: 021 4567345 GSM: 0720 999225

[www.promotrans.ro](http://www.promotrans.ro)

## LINK-uri UTILE

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

## Link-uri utile pentru predeclarația vamală TIR-EPD

Amendament la Codul Vamal privind siguranța

[http://ec.europa.eu/ecip/security\\_amendment/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/ecip/security_amendment/index_en.htm)

Codurile marfurilor

[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/dds/tarhome\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/tarhome_en.htm)

Birouri vamale

[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/dds/csrdhome\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/csrdhome_en.htm)

Verificarea codurilor EORI

[http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/dds/eorihome\\_en.htm](http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/eorihome_en.htm)

**CELE MAI MICI PREȚURI**  
**PENTRU CHINGI FIXARE MARFĂ**  
**DE CEA MAI BUNĂ CALITATE**

**56.3 RON**  
(PRET FARA TVA)



**Chingă fixare marfă 5T / 10 m**  
**Chingă fixare marfă 5T / 12 m**

**www.e-rovinieta.ro**

**Acum poți**  
**cumpăra rovinietele electronice**  
**online pentru toate**  
**categoriile de vehicule!**

**e-rovinieta.ro**  
**UNTRR**  
Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România

MENIU PRINCIPAL  
Prima pagina  
Căsuță de comparații  
Legislație

NAVIGARE : PRIMA PAGINA  
E-Rovinieta.ro  
Acum poți cumpăra rovinietele online pentru toate categoriile de vehicule!

Rovinieta autoturism 12 luni  
Preț: 96.46 RON (fara TVA)  
Adauga in cos

UTILIZATOR  
User: \*  
Parola \*  
Utilizator nou? Inregistrare

SERVICII  
ASIGURARE  
prin  
UNTRR  
Asistent  
Broker



# Dintotdeauna oamenii s-au orientat după stele. Pe bună dreptate.

Ultima generație de Actros, deținător al World Guinness Record pentru cel mai economic camion, acum în România: numai 100 unități producție 2010, în trei configurații diferite: Liner, Cruiser și Power. Sistemul de management al flotelor FleetBoard la 1740 euro (fără TVA), primele 3 luni de abonament gratuite. Driver Training inclus.

## Trucks you can trust



Rată lunară de finanțare de la:

# 889 € fără TVA

Oferta se supune unor termene și condiții ale Mercedes-Benz Financial Services.

