

Info

Buletin informativ
al Uniunii Naționale
a Transportatorilor
Rutieri din România

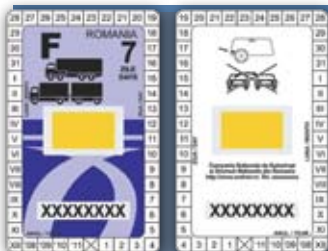
ANUL VI, NR. 3 (60)
MARTIE 2009

UNTRR

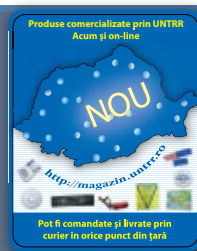
VREMEA PROVOCĂRILOR
MULTIPLE ȘI A MARILOR
OPORTUNITĂȚI



SE DISTRIBUIE GRATUIT MEMBRILOR UNTRR



www.magtrans.ro



ROVINIETE
PRIN UNTRR



UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA

1 Martie 2009

The National Union
of Road Hauliers
from Romania
wants to thank
you for your
cooperation and
wishes you a
shiny spring with
joy, accomplishments
and stability to
your business.

Uniunea Națională a
Transportatorilor
Rutieri din
România vă
mulțumește
pentru colaborare
și vă dorește
o primăvară cu vase
de soare, bucurii,
împliniri și stabilitate
în afaceri.



Vremea provocărilor multiple și a marilor oportunități

2009 este un an al provocărilor și oportunităților fără nici o îndoială.

Antreprenorii creativi pot supraviețui crizei economice. Cei care dețin lichidități sunt regi în perioada următoare. Sunt enunțuri cu care ne întâlnim frecvent.

Pentru cei cu bani, marea provocare poate fi dată de găsierea și fructificarea marilor oportunități!

Cei din această categorie sunt oricum prea puțini în comparație cu cei care au nevoie de bani.

Fără atenție sporită însă și cei cu bani pot rata oportunitățile: așteaptă să crească atât de mult încât ajung să identifice maximum, iar după ce au trecut de el îl văd micșorându-se în oglinda retrovizoare, în timp ce se îndepărtează de ei.

Pentru ceilalți provocarea este meseria de zi cu zi. Elegant spus este vremea inventatorilor și inovațiilor. La prima vedere, multă lume spune: ce să mai facem? **Să ne uităm la ce nu ne-am uitat până acum! Ca direcție și focalizare.**

Acum 10 ani câte companii de transport acordau o atenție deosebită consumului de combustibil – control alimentări, carduri, consum normat verificat, recuperare TVA, negociere preț combustibil, achiziții în grup, etc, eficientizării la maxim a parcursului în plin, fidelizarea șoferilor, etc?

Puțini! Pentru că era loc și pentru alimentare la preț de pompă, și pentru șoferi, și fără recuperarea TVA-ului. Desigur că poate nu erau disponibile toate tehnologiile actuale, însă și dacă erau nu se bucurau de mare succes cât timp piața nu le cerea.

În timp, concurența crescută progresiv, a generat un interes gradual pentru orice element nou de management și tehnologie nouă care puteau aduce plus valoare –

lucru cel mai bine resimțit după integrarea în UE, când concurența la internațional a crescut, tarifele au scăzut și singura soluție era asigurarea unui volum de transport cât mai mare în condiții de eficiență maximă.

Astăzi, după cura de eficientizare realizată de cei mai mulți transportatori, în ultimii ani, apare necesitatea unor soluții rapide pentru adaptarea rapidă a costurilor la nivelul în scădere al volumului și tarifulor de transport.

Impozitul pe clădiri poate fi



între 0,25 și 1,5%. Nu e ușor să negociezi cu autoritățile locale, însă depinde de aportul pe care îl aduceți la bugetul local. Astfel și o firmă medie poate negocia cu autoritățile unei localități de mici dimensiuni. Dacă nu sunteți într-o astfel de localitate puteți să luați în calcul relocarea către una. Impozitul pe autovehiculele declarate la internațional este cu aproximativ 30% mai mare decât pentru transportul național.

Cu câte mașini ieșiți anul ăsta prin UE? Dar în afara UE?

Vinieta pe 12 luni sau pe o lună? Dar asigurare? Anvelope reșapate?

Învârt roata sau trag mașinile în parcare și le pun la vânzare?

În teorie, chiar dacă nu vă acoperiți costurile totale integral, dacă recuperați toate costurile variabile și o parte din costurile fixe, atunci este bine să nu vă opriți. Dacă însă din exploatare, nu reușiți să acoperiți costurile variabile legate direct de efectuarea cursei, atunci nu ezitați! Calculați costurile pentru o pauză, comparați-le cu pierderea din exploatare și trageți concluzia. Desigur, trebuie o mare atenție acordată încadrării corecte a costurilor pe categorii.

Pe când camionul atomic? Să aibă atâta rezervă de combustibil încât să poată înconjura Pământul de 40 de ori ca și submarinele cu propulsie atomică?

Răspunsurile la astfel de întrebări par să se îndrepte spre noi mult mai rapid în condiții de criză decât ne-am fi așteptat în condiții de prosperitate.

Cei din categoria fără bani și în pană de inspirație, dacă au creat ceva până în prezent, acum vor deveni oportunitățile celor cu bani!

Cei fără bani, fără inspirație și care nu au creat nimic deosebit, sunt norocoși dacă pot ieși din joc englezește, fără să știe cineva de ei, nici de bine, dar nici de rău sau de datornici.

Luați în calcul ce spunea Schopenhauer „Nevoia ascute voința!”

Toate lucrurile pot fi privite și analizate din unghiuri diferite. În 2009 evaluați toate procesele interne și externe companiei dumneavoastră și Nu Uitați..... Trebuie Să Priviți cu Alți Ochi Toate lucrurile vechi, dar și să vă uitați în direcții noi !

Radu Dinescu
Secretar General UNTRR

SUMAR

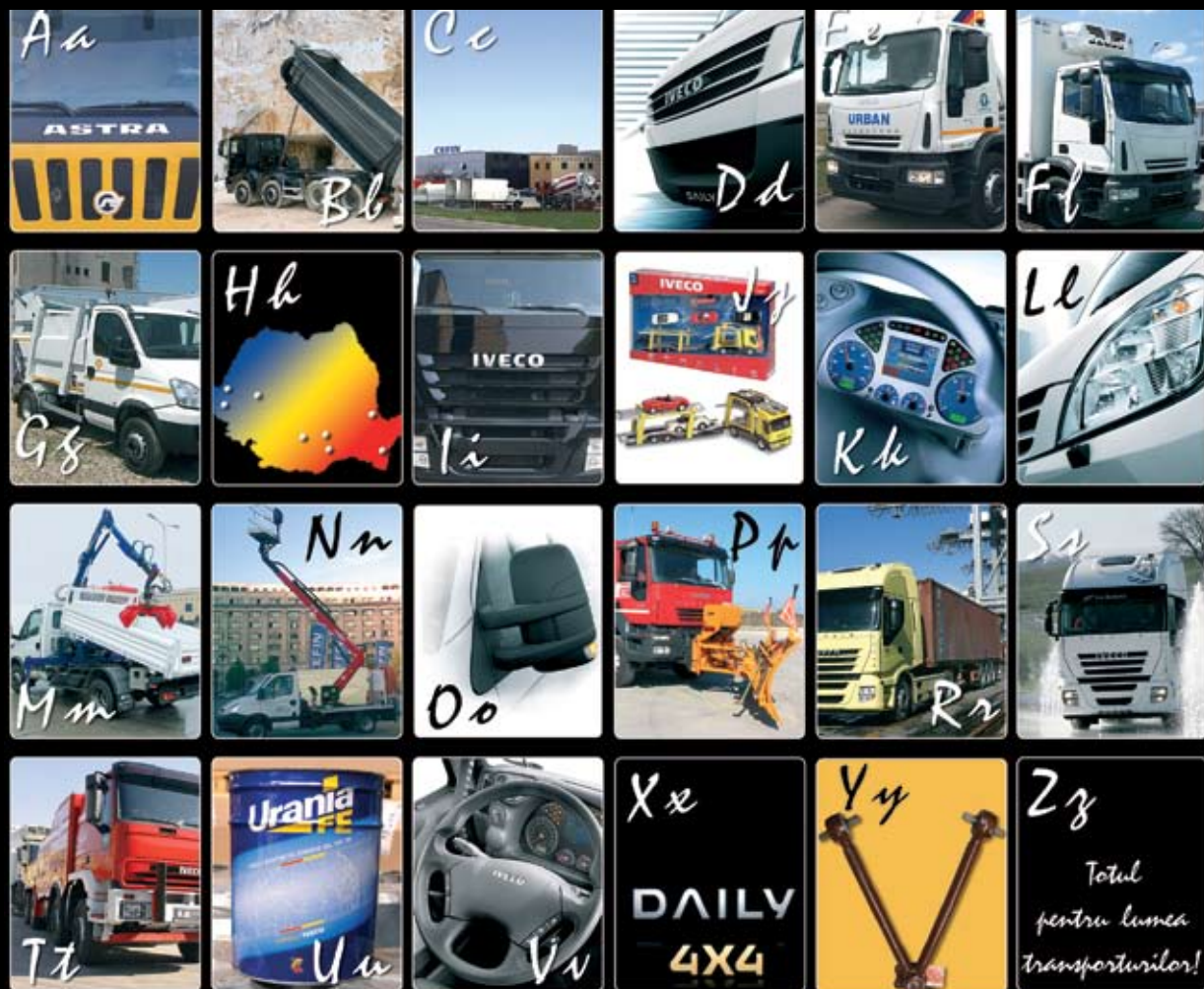
■	▪ Vremea provocărilor multiple și a marilor oportunități	pag. 3	■
■	▪ UNTRR intervine	pag. 6- 12	■
■	▪ Poziția UNTRR ITS	pag. 12- 13	■
■	▪ Transportatorul anului 2009	pag. 14- 15	■
■	▪ Managementul datelor tohograf	pag. 16-17	■
■	▪ Comunicate de presă	pag. 18-19	■
■	▪ PROIECTUL LIFESAVER	pag. 20	■
■	▪ Statistici Accidente	pag. 21	■
■	▪ INFO UTILE	pag. 21	■
■	▪ FUN INFO	pag. 22	■
■	▪ Truck ART	pag. 22	■
■	▪ Ședința DPISR 18 februarie	pag. 24-26	■
■	▪ Masa rotundă BSEC-URTA	pag. 27-28	■
■	▪ Declarații vamale	pag. 28	■
■	▪ HIGER - Gamă completă de autocare turistice	pag. 29	■
■	▪ Roviniete prin UNTRR	pag. 31-33	■
■	▪ Info Utile	pag. 34-38	■
■	▪ Noutăți legislative	pag. 38	■
■	▪ Publicații UNTRR	pag. 40-41	■
■	▪ Produse specifice transportului comercializate de UNTRR	pag. 42-43	■
■	▪ Indici IRU	pag. 44	■
■	▪ "Drumurile noastre toate"	pag. 44	■
■	▪ Prețul litrului de motorină la pompă 19 ianuarie 2009 (în euro)	pag. 45	■
■	▪ Evoluția principalelor valute 19 ianuarie 2008 - 12 februarie 2009	pag. 45	■
■	▪ Lansarea premiului Eurochallenge	pag. 45	■

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

IVECO

www.iveco.ro

Abecedarul unei afaceri profitabile !



www.cefin.com

CEFIN
AUTOVEHICULE COMERCIALE

dealer autorizat Iveco SpA

București: 021.202.60.00; 0741.841.000; Arad: 0257.28.12.52

Constanța: 0241.629.800; Deva: 0254.21.31.11

Galați: 0236.49.20.91; Pitești: 0248.21.44.05

Ploiești: 0244.27.66.28; Timișoara: 0256.29.58.95

Partener promovare:

Afin.

LEASING IFN S.A.
IVECO
CAPITAL

UNTRR intervine

Intervenție Ministerul Transporturilor - Domnul Ministru Radu Berceanu referitor lipsa stații spălări autovehicule ADR în România

Intervenție Ministrul Transporturilor - Domnul Ministru Radu Berceanu referitor prestării medicale obligatorii

NATIONAL UNION OF ROAD HAULERS FROM ROMANIA **UNTRR** UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROMANIE
Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România
Str. Gh. Ghighiu 51, Ploiești, Tel: 0238 210 100, Fax: 0238 210 101, E-mail: untrr@untrr.ro

IRU Nr. 209/27.01.2009

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
Domnului Ministru RADU BERCEANU

Ref: Lipsă stații spălări autovehicule ADR în România – în pofida obligativității legale ADR

Stimate Domnule Ministru,

Vă supunem atenției o problemă cu care se confruntă transportatorii rutieri care efectuează transporturi de mărfuri periculoase legate de respectarea obligativității Acordului ADR, care stipulează la Capitolul 7.3 că:

7.3.1.7 Orice container pentru materiale vrac, container sau vehicul, înainte de a fi încărcat și prezentat la transport, trebuie să fie inspectat și curățat astfel încât să nu rămână în interiorul sau exteriorul lor nici un reziduu al încărcăturii care ar putea:

- să intre într-o reacție periculoasă cu substanța care este prevăzută pentru transport;
- să slăbească integritatea structurală a containerului sau vehiculului;
- să afecteze capacitatea de reținer a substanțelor periculoase de către container sau vehicul.

Având în vedere că pe teritoriul României există doar o singură stație de spălări a autovehiculelor ADR și anume stația CFR S.S.V.A.C. Str. Ghighiu 51, Ploiești, vă rugăm să dispuneți luarea de urgență a unor măsuri pentru creșterea de stații de spălări autorizate, astfel încât transportatorii rutieri de mărfuri periculoase să se poată conforma dispozițiilor ADR.

Menționăm că imposibilitatea spălării autovehiculelor conduce la suportarea de către operatorii de transport a unor amenzi foarte ridicate (de ex. pe teritoriul Ungariei între 3.000 și 5.000 euro) și de asemenea spreosește riscul unor potențiale accidente.

Vă anexăm o broșură cu stațiile de spălări a autovehiculelor de transport mărfuri periculoase din Europa.

Mulțumim-vă anticipat pentru sprijinul acordat,

Cu deosebită stimă,

SECRETAR GENERAL,
Radu Dinescu

Intervenție Consiliul Județean Constanța referitor proiectul de hotărâre privind introducerea taxei speciale de utilizare a rețelei de drumuri județene din județul Constanța

NATIONAL UNION OF ROAD HAULERS FROM ROMANIA **UNTRR** UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROMANIE
Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România
Str. Gh. Ghighiu 51, Ploiești, Tel: 0238 210 100, Fax: 0238 210 101, E-mail: untrr@untrr.ro

IRU Nr. 668/18.02.2009

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
Domnului Ministru RADU BERCEANU

18 FEB. 2009

Stimate Domnule Ministru,

INTARSARE NR. 03491

Vă rugăm să ne sprijiniți în demersurile întreprinse pentru eliminarea taxei de utilizare a drumurilor județene din Județul Constanța.

Menționăm că taxa impusă de Consiliul Județean Constanța pentru vehiculele grele este mai mare decât rovineta anuală! Pentru același tip de vehicul rovineta este 1210 euro, iar taxa constantă este de 6300 lei!

Amintim că Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR a realizat numeroase demersuri la Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Ministerul Administrației și Internelor și la Parlament pentru a semnaliza problemele cu care se confruntă membrii UNTRR datorită regimului actual de percepere a taxelor locale, care sunt extrem de diverse din punct de vedere al denumirii, valabilității, cuantumului și procedurii de achitare (autorizații), având un impact semnificativ asupra activității unei firme de transport.

Având în vedere că datorită autonomiei locale, diferite autorități locale au introdus diverse taxe locale sau de acces pentru vehiculele comerciale (există taxe de acces, ecologice, de salubritate, etc. aplicate vehiculelor comerciale care parcurg un anumit segment de drum pe teritoriul unei localități), cu cuantumul stabilit la bunul plac, fără vreo corelare cu ceva anume, și că procedurile de obținere a autorizațiilor de acces sunt total diferite de la o localitate la alta, vă rugăm să sprijiniți elaborarea unui cadru legislativ care să limiteze denumirile posibile pentru taxele locale pentru vehiculele comerciale, să stabilească o grilă cu valori minime și maxime pentru aceste taxe, în corelație cu impactul asupra comunității locale, simplificarea și unificarea procedurilor de obținere a documentelor necesare pentru accesul în localități.

Atașat aveți intervenția UNTRR la factorii de decizie din Județul Constanța, pe tema taxei aplicate utilizatorilor drumurilor județene din Județul Constanța.

Cu respect,

SECRETAR GENERAL,
Radu Dinescu

BUCUREȘTI
MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

2009-02-09 10:15 FAX 0233504125 UNTRR DOCUMENTE 0043-091

NATIONAL UNION OF ROAD HAULERS FROM ROMANIA **UNTRR** UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROMANIE
Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România
Str. Gh. Ghighiu 51, Ploiești, Tel: 0238 210 100, Fax: 0238 210 101, E-mail: untrr@untrr.ro

IRU Nr. 381/09.02.2009

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
Domnului Ministru Radu BERCEANU

Stimate Domnule Ministru,

Prin prezenta, dorim să vă supunem atenției dumneavoastră solicitarea angajatorilor din transporturile rutiere pe care îi reprezentăm, cu privire la serviciile medicale acordate industriei noastre de către Casa Asigurărilor de Sănătate a Ministerului Transporturilor (CAS-MTI), prin unitățile sanitare ale rețelei CAS-MTI, precum și de alte instituții medicale din toată țara.

Considerentele pe baza cărora fundamentăm intervenția noastră cu privire la serviciile CAS MTI pentru transportatori, sunt legate de principiile de reformare a sistemului național de asigurări sociale din care CAS-MTI este parte integrantă, ca și prevederile legislației specifice transporturilor rutiere referitoare la examinarea medicală obligatorie pentru personalul cu atribuții în siguranța circulației, respectiv:

ORDINUL nr. 447 din 24 martie 2003 pentru aprobarea Instrucțiunilor privind examinarea medicală și psihologică a personalului din transporturi cu responsabilități în siguranța circulației, care prevede că persoanele juridice angajatoare au obligația să asigure prezentarea personalului angajat în transporturi cu responsabilități în siguranța circulației la examinarea medicală și/sau psihologică, suportând cheltuielile aferente serviciului medical acordat de instituția sanitară agreată de Ministerul Transporturilor.

Conform prezentei CAS-MTI (<http://www.casmti.ro/>): Majoritatea asigurărilor CAS-MTI sunt oameni care lucrează în transporturi, având atribuții în menținerea siguranței circulației și a navigației și pentru care starea de sănătate trebuie menținută la parametri foarte buni. În acest scop spitalele și policlinicele rețelei sanitare a MTI oferă prioritar servicii medicale prompte și de calitate pentru asigurații care au aderat la CAS-MTI.

Legea nr. 95 din 14 aprilie 2006 privind reforma în domeniul sănătății, prevede organizarea sistemului asigurărilor sociale de sănătate pe baza următoarelor principii (Art.208):

- alegerea liberă de către asigurați a casei de asigurări și a furnizorilor de servicii medicale;
- solidaritate și subsidiaritate în constituirea și utilizarea fondurilor;
- descentralizarea și autonomia în conducere și administrare;
- participarea obligatorie la plata contribuției de asigurări sociale de sănătate pentru formarea Fondului național unic de asigurări sociale de sănătate;
- participarea persoanelor asigurate, a statului și a angajatorilor la managementul Fondului național unic de asigurări sociale de sănătate;
- acordarea unui pachet de servicii medicale de bază, în mod echitabil și nediscriminatoriu, oricărui asigurat;
- transparenta activității sistemului de asigurări sociale de sănătate.

Conform prezentei CAS-MTI (<http://www.casmti.ro/>), sistemul de asigurări al CAS-MTI este un sistem deschis, în care se respectă dreptul la libera alegere (,), orice persoană născută opta sa devină asigurat CAS-MTI și sa beneficieze de asistența medicală în rețea medicală, în cadrul rețelei MTI sau în afara ei.

În contextul acestui cadru legislativ în care CAS MTI își desfășoară activitatea, având în vedere că firmele de transport rutier, în calitate de angajatori, au obligația de a plăti alături contribuția la asigurările sociale, cât și realizarea examenilor medicale și psihologice obligatorii pentru personalul angajat, cu atribuții în siguranța circulației, vă solicităm ca toate prestațiile medicale obligatorii prin lege pentru personalul din transporturile rutiere să fie făcute pe baza contribuțiilor la asigurări sociale plătite de firmele de transport.

În vederea analizării și soluționării solicitării noastre, vă rugăm să stabiliți o întâlnire cu factorii decizionali relevanți din cadrul MTI, CAS MTI și reprezentanți ai conducerei UNTRR, în calitate de asociație profesională și patronală a angajatorilor din transporturile rutiere și partener social al MTI cu reprezentativitate la nivel de ramură de transport.

Vă mulțumim anticipat pentru sprijinul dumneavoastră și vă rugăm să primiți, stimate domnule Ministru, expresia așteptării noastre considerate.

SECRETAR GENERAL
Radu DINESCU

UNTRR

Intervenție Consiliul Județean Constanța referitor proiectul de hotărâre privind introducerea unei taxe speciale de utilizare a rețelei de drumuri județene din județul Constanța

NATIONAL UNION OF ROAD HAULERS FROM ROMANIA **UNTRR** Uniunea Națională de Transportatori Rutieri de la ROMÂNIE
UNIONA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR BUȘURI DIN ROMÂNIA
ROMANIA NATIONAL BUS TRANSPORTERS UNION FROM ROMANIA

IRU Nr. 602/16.02.2009

CONSILIUL JUDEȚEAN CONSTANȚA
În atenția Domnului Președinte – NICUȘOR DANIEL CONSTANTINESCU

Spre Informare:
Instituția Prefectului județului Constanța
Direcția de Administrare a Domeniului Public și Privat al Județului Constanța
Inspectoratul de Poliție al județului Constanța
Direcția Contabilitate, Buget, Cultură, Sănătate, Învățământ, Informatică a Consiliului Județean
Birou Audit din cadrul Consiliului Județean

Stimate Domnule Președinte,

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România – U.N.T.R.R., este o organizație profesională, neguvernamentală, independentă și patronală, reprezentativă la nivelul ramurii transportatorilor având ca obiectiv principal promovarea și apărarea intereselor transportatorilor rutieri, atât pe plan intern cât și internațional. De la înființare în 1990 și până în prezent U.N.T.R.R. a înregistrat peste 13.000 de societăți comerciale ce au ca obiect de activitate transportul sau activități conexe acestora.

Începând din data de 24 iunie 2004, prin sentința civiță nr. 4 a Tribunalului București, Secția a 3-a civiță, U.N.T.R.R. a obținut recunoașterea legală de organizație patronală reprezentativă la nivelul ramurii transportatorilor, reprezentativitate reconfirmată prin Sentința Civiță nr. 8 din 15 decembrie 2008, făcând dovadă că are o independență organizatorică și patrimonială și că reprezintă patronii ai celor societăți cuprinș minimum 10% din numărul salariaților din domeniul transportului.

Firmele de transport membre ale U.N.T.R.R., ne-au sesizat atât cu privire la preocupările Consiliului Județean Constanța pentru îmbunătățirea infrastructurii rutiere județene, aspect laudabil, înșând cont de situația actuală a drumurilor din acest județ, cât și a modului în care se dorește realizarea acestui obiectiv.

Am citi cu atenție materialele aferente proiectului de hotărâre privind introducerea unei taxe speciale de utilizare a rețelei de drumuri județene din județul Constanța. Față de acestea vă supunem atenției câteva aspecte în opinia noastră și a membrilor noștri importanți cum ar fi:

- dispozițiile Legii nr. 52/2003 promulgată prin Decretul 66/2003, în speță dispozițiile Art. 6, punctul 3 care prevede:

«Anunțul referință la elaborarea unui proiect de act normativ cu relevanță asupra mediului de afaceri se transmite de către inițiatorii asociațiilor de afaceri și altor

1

NATIONAL UNION OF ROAD HAULERS FROM ROMANIA **UNTRR** Uniunea Națională de Transportatori Rutieri de la ROMÂNIE
UNIONA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR BUȘURI DIN ROMÂNIA
ROMANIA NATIONAL BUS TRANSPORTERS UNION FROM ROMANIA

IRU

STIMATI DOMNI IMPACTUL INTRODUCERII UNEI AȘTEL DE TAXE ESTE URMĂTORUL:

1. creșterea costurilor de transport și implicit a tuturor produselor și serviciilor consumate de întreaga populație a județului;
2. discriminarea tuturor agenților economici cu sediul pe teritoriul județului prin creșterea costurilor de operare, indiferent de activitatea desfășurată (cei mai afectați vor fi cei care au producție și distribuție în județ sau în afara acestuia)
3. discriminarea operatorilor de transport cu sediul în acest județ, obligându-i să practice tarife superioare în condițiile în care pe piața transporturilor rutiere concurența a ajuns la limita suportabilității și în situația în care vehiculele operate nu intră decât extrem de rar sau deloc în județ. Aceasta este situația operatorilor de transport internațional (un transport de la Madrid la Suceava nu trece prin Constanța), dar poate fi și pentru cei care efectuează transporturi interne sub contracte (operator din Constanța poate avea contract de transport pe relația Constanța – Satu Mare, cu contract de parcare la Sibiu și contract de întreținere și reparații la Deva). Având în vedere că tarifele se practică la km rulat, ambele categorii de transportatori au achiziționat vehicule ca să ruleze cât mai mulți kilometri și nu să le țină în parcare în fața casei, parcare, întreținere și reparație efectuându-se în condiții optime și pe traseu. Nu considerăm că delinșarea de autovehicule de orice persoană fizică sau juridică din județul Constanța trebuie «sanționată» cu plata acestei noi taxe.
4. tripla taxare simultană pentru operatorii de transport internațional, pe durata efectuării de curse internaționale (se plătesc taxele de utilizare a infrastructurii din țările în care efectuează cursa, se plătesc simultan și rovinietele în România, iar cei din Constanța vor plăti și noua taxă – în condițiile în care plătești 3 servicii în același timp, deși nu folosești decât unul)
5. evitarea județului de către operatorii de transport, atât cu sediul social, cât și pentru operațiuni de transport;
6. părăsirea județului de către firmele autoantote;
7. la creșterea costului traiului pentru populația din județ;
8. la creșterea șomajului în județ;
9. la înrăutățirea situației economice a județului prin atungarea potențialilor investitori;
10. incurajarea încălcării legislației de către anumite categorii de agenți economici.
11. înrăutățirea imaginii Consiliului Județean și a Dumneavoastră personal.

O altă chestiune de seamă în acest context economico-financiar este acea al traficul de mărfuri în Portul Constanța și așa diminuat, în cazul, în care se introduce o nouă taxă rutieră, deși dumneavoastră o preconizați sau previziunea că o sursă extrabugetară, probabil în cazul unei distribuții deficitare a mărfurilor din Portul Constanța se va diminua și mai mult livrarea bunurilor și prin acest punct de intrare a mărfurilor, sau se va intensifica transportul pe cale ferată, întodeauna existând alternativă la transportul rutier. Astfel, taxa specială devenind o himeră - dorită dar neavută.

Referitor la siguranța rutieră și asigurarea siguranței în trafic, arătăm că sunt atribuite Ministerului Transporturilor care reprezintă autoritatea competentă de reglementare în domeniul siguranței rutiere, care asigură aplicarea prevederilor prezentei legi prin Institutul pentru Siguranța Rutieră din cadrul Autorității Rutiere Române - A.R.R.

3

NATIONAL UNION OF ROAD HAULERS FROM ROMANIA **UNTRR** Uniunea Națională de Transportatori Rutieri de la ROMÂNIE
UNIONA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR BUȘURI DIN ROMÂNIA
ROMANIA NATIONAL BUS TRANSPORTERS UNION FROM ROMANIA

IRU

asociații legal constituite, pe domenii specifice de activitate, în termenul prevăzut la alin. (2).

Reținem că Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - U.N.T.R.R., este organizație profesională, neguvernamentală, independentă și patronală reprezentativă la nivelul ramurii transportatorilor, iar taxa specială pe care doriți să o instituți are în principal impact asupra transportatorilor rutieri fie de persoane fie de mărfuri. UNTRR ca organizație patronală reprezentativă la nivelul ramurii transportatorilor, nu a primit anunțul cu privire la elaborarea proiectului de hotărâre privind introducerea unei taxe speciale de utilizare a rețelei de drumuri județene din județul Constanța. În aceste condiții nici nu se mai poate vorbi de respectarea procedurii prevăzute de punctul 2) și 4) a Art. 6 din Legea nr. 52/2003 – privind transparența decizională în administrația publică.

În expunerea de motive a domnului Vicepreședinte a Consiliului Județean Constanța se arată că această taxă specială ar avea ca scop finanțarea pentru acoperirea cheltuielilor de organizare și funcționare a Regiei Județene de Drumuri și Poduri Constanța, în calitate de administrator, ori în opinia noastră, și așa cum rezultă din alcuțușurile politice se încearcă, pe acest fond de criză financiară conservarea și optimizarea cheltuielilor prin reducerea pierderilor financiare la maximum posibil. Ori dumneavoastră prin această expunere de motive doriți finanțarea pentru acoperirea cheltuielilor de organizare și funcționare a Regiei Județene de Drumuri și Poduri Constanța și nu îmbunătățirea infrastructurii aflate în administrarea dumneavoastră a administrației publice locale conform art. 59 din OG 43/1997 privind regulimul drumurilor. Ori din acest punct de vedere considerăm că în primul rând transportatorii din Constanța, alegătorii dumneavoastră, vor fi primii cei dezavantajați. Mulți dintre ei vor migra în județele limitrofe, mai ales transportatorii de persoane și probabli vara se va intensifica traficul de călători CFR. De reținut este faptul că în general accepția plătesc rovinietă, taxa de primă îmbarcare și sunt în principal și susținătorii bugetului local prin taxele și impozitele achitate, introducerea unei taxe suplimentare (speciale) are rolul de a majora cheltuielile pe KM/rulat în condițiile în care toate costurile au crescut.

În subsidiar credem că de fapt se dorește implementarea și consolidarea unei structuri gen CNADR la nivel micro (local) prin introducerea unei taxe speciale gen vinișă cantonară, fapt pe care îl considerăm deja prea mult, iar finalizarea urmărită cel puțin în acest moment, de civilă, adus în atenția tuturor prin toate mijloacele media este nesemnificativă:

- estetice rutieră,
- asigurarea iluminatului de securitate al drumurilor județene.

Mai mult considerăm că legiștorul lăsând la aprecierea consilierilor locale adoptarea unor taxe speciale nu a avut în vedere crearea în copie la nivel local a instituțiilor înființate la nivel național, fapt de altfel susținut și anterior.

2

NATIONAL UNION OF ROAD HAULERS FROM ROMANIA **UNTRR** Uniunea Națională de Transportatori Rutieri de la ROMÂNIE
UNIONA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR BUȘURI DIN ROMÂNIA
ROMANIA NATIONAL BUS TRANSPORTERS UNION FROM ROMANIA

IRU

Instituția pentru Siguranța Rutieră își exercită atribuțiile și responsabilitățile în domeniile cu impact asupra siguranței rutiere, respectiv:

- a) infrastructura rutieră;
- b) vehiculele rutiere;
- c) comportamentul uman pe drumurile publice.

Dumneavoastră vă asumați riscul ca prin noul proiect să sufocați activitatea întreprinzătorilor care pot contribui la dezvoltarea zonei și să afectați în mod direct situația persoanelor fizice/salariați care vor câștiga mai puțin sau își vor pierde locurile de muncă?

Se constă înțelegând faptul că prin introducerea unei noi taxe suplimentare prevăzute în codul fiscal favorizată o discriminare evidentă a operatorilor de transport din județul Constanța?

Nu credem că acest fapt este de înțeleș cum Dumneavoastră vă luptați contra celor care vă aduc veniturii la bugetele locale și nu pentru ei.

U.N.T.R.R., în numele membrilor săi, protestează vehement împotriva adoptării unor astfel de Hotărâri ale Consiliului Județean prin care se impun taxe speciale pentru utilizarea drumurilor în paralel cu instituția rovinietă.

Domnule Președinte, în conformitate cu prevederile Legii nr. 52 din 21 ianuarie 2003 privind transparența decizională în administrația publică: U.N.T.R.R. solicită organizarea unei întâlniri, anunțată din timp și mediatizată corespunzător, în care să se dezbată public proiectul de hotărâre privind introducerea unei taxe speciale de utilizare a rețelei de drumuri județene din județul Constanța, în baza Art. 6 alin.7 care prevede:

«Autoritatea publică în cauză este obligată să decidă organizarea unei întâlniri în care să se dezbată public proiectul de act normativ, dacă acest lucru a fost cerut în scris de către o asociație legal constituită sub de către o altă autoritate publică.»

Deasemenea ne vedem nevoiți să vă înștiințăm că în cazul adoptării unei astfel de Hotărâri de către Consiliul Județean Constanța, precum cea prezentată în proiectul mai sus menționat, vom susține orice companie membră a U.N.T.R.R., în drept, să atace o astfel de hotărâre în instanța de competenș administrativă.

În speranța că veți reflecta asupra oportunității introducerii unei taxe speciale de utilizare a rețelei de drumuri județene din județul Constanța, mai ales în condițiile cuprinse în prezentul proiect de hotărâre, vă asigurăm de întreaga noastră disponibilitate și colaborare pentru dialog și pentru a vă furniza toate informațiile și detaliile necesare care să vă sprijine în adoptarea celor mai juste și benefice soluții atât pentru operatorii de transport rutier, cât și pentru întreaga populație a județului dumneavoastră.

Cu convingerea stabilirii încheputului unui parteneriat în vederea promovării dezvoltării durabile, vă asigurăm Domnule Președinte, de întreaga noastră considerație.

SECRETAR GENERAL
UNTRR

4

Intervenție Ministerul Transporturilor - Domnul Secretar de Stat Eusebiu Pistru referitor modificarea legislației specifice transporturilor agabaritice

2009 02/10 12:06 FAX 0213354825 UNTRR BUCUREȘTI 0001

UNTRR
UNION NATIONALE DES TRANSPORTUR ROUTIERS DE LA ROMANIE
UNIONE NAZIONALE DEI TRASPORTATORI RUTIERI DEL ROMANIA

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

Domnul Popa Eusebiu Manea PISTRU - Secretar de Stat

Nr.518/13.02.2009

Ref.: modificarea legislației specifice transporturilor agabaritice

Stimate Domnule Secretar de Stat,

Prin prezenta, dorim să vă supunem atenției propunerile UNTRR pentru modificarea legislației specifice transporturilor agabaritice emise de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii – MTI, alături de ARR și CNADNR, respectiv:

- Ordinul nr. 407/1991 din 26 iulie/26 aug. 1999 pentru aprobarea Normelor privind autorizarea și efectuarea transporturilor rutiere cu greutăți și/sau dimensiuni de gabarit ce depășesc limitele maxime de greutate prevăzute în O.G. nr. 43/1997 privind regimul drumurilor – denumit în cele ce urmează "Ordinul". Precizăm că Ordinul este emis de MTI alături de Ministerul Administrației și Internelor-MAI.
- Metodologia pentru autorizarea de către CNADNR și ARR a agenților economici și a personalului autorizat să efectueze însoțirea convoaielor rutiere ce utilizează rețeaua de drumuri naționale cu depășirea limitelor maxime admise prevăzute de O.G nr. 43/1997 – denumită în cele ce urmează "Metodologia". Precizăm că această Metodologie nu a fost publicată în Monitorul Oficial și nu este disponibilă accesului public, respectiv operatorilor de transport.

În acest sens, vă transmitem mai jos lista operațiunilor administrative care solicităm să fie efectuate de autoritățile relevante, alături de o Notă de fundamentare a acestora (anexată):

I. operațiuni administrative care solicităm să fie efectuate de MTI:

A. Cu privire la Autorizările Speciale de Transport (al caror regim o reglementat de dispoz. art. 18 – art. 40 din "Ordin", denumite în cele ce urmează AST):

- a) eliberarea AST în funcție de caracteristicile tehnice ale capetelor-tractor și numărul de immatriculare al semiremorcilor (trailer-ur) – cu consecința anularii art. 27 alin. 3 lit. b) și a art. 28 alin. 2 lit. c), completării art. 27 alin. 3 lit. a) și a art. 28 alin. 2 lit. b) din "Ordin";
- b) stabilirea unor criterii clare, explicite, exhaustive și sistematizate de eliberare a AST – cu consecința **introducerii unui nou articol, unic**, care să le reglementeze;
- c) implementarea unui sistem **on-line** de comparare a Autorizărilor Speciale de Transport, în scopul asigurării accesului tuturor beneficiarilor la achiziționarea acestora, **în timp util și nediscriminatoriu sau termen limitat**;
- d) introducerea obligativității respectării, de către emitenții AST, în sistemul de calcul al preturilor acestora, a unui **garanțiu suplimentar, utilitar și obiectiv**, referitor la restricțiile de trafic, și anume criteriul **restricțiilor de trafic aflate în vigoare și afișate pe site-ul Ministerului Transporturilor ca atare la momentul emiterii AST** – cu consecința modificării corस्पunzătoare a **art. 22 din "Ordin"**;
- e) **eliminarea din sistemul de calcul al preturilor Autorizărilor Speciale de Transport a criteriului numărului de kilometri rezultați din ocotirea rutelor directe din motive neimputabile solicitantului.**

B. Cu privire la restricțiile de trafic (necesitatea cunoașterii lor, în timp util de către transportatori și societățile de însoțire; necesitatea eliminării restricțiilor pagubabile și care prezintă justificat de mult, necesitatea consultării agenților economici implicați, în luarea deciziilor privind instituirea unor astfel de restricții, de natură să le afecteze activitatea):

- a) consultarea obligatorie a societăților de transport agabaritic, printr-un mecanism democratic și participativ, cu privire la necesitatea și **modalitatea de efectuare a lucrărilor ce se intenționează a fi construite pe drumurile publice**;
- b) determinarea MINISTERULUI TRANSPORTURILOR să realizeze comunicarea restricțiilor sau devierilor de trafic, prin mass-media (respectiv pe site-ul instituției) cu **min. 15-30 de zile înainte de intrarea lor în vigoare**, cu consecința modificării corस्पunzătoare a **art. 85 din "Ordin"**;
- c) **eliminarea la iesirea din A1 pe soseaua de Centura – traseu aproape inevitabil oricarui transport - a sensului giratoriu ce obturează iesirea și**

UNTRR
UNION NATIONALE DES TRANSPORTUR ROUTIERS DE LA ROMANIE
UNIONE NAZIONALE DEI TRASPORTATORI RUTIERI DEL ROMANIA

2

Intenționează drastic dimensiunile de trecere ale convoaielor de transport agabaritic.

C. Cu privire la necesitatea clarificării, respectiv eliminării din înaltațea a unor obligații ambigue sau inadecvate, ineficiente și lipsite de utilitate ale însoțitorilor de escortă:

- a) eliminarea obligației prevăzute de **art. 63 din "Ordin"**;
- b) **eliminarea obligațiilor prevăzute de art. 79 lit. b), c) și e) din "Ordin"**;
- c) clarificarea obligațiilor prevăzute de **art. 79 lit. o), și r) din "Ordin"**.

D. Cu privire la necesitatea revizuirii sistemului de sancționare: nuantarea sistemului de sancționare a nerespectării obligațiilor impuse de "Ordin", în conformitate cu regimul juridic general al contravențiilor prevăzute de dispozițiile OG nr. 2/2001 (nustranare/mondalare/nelnere autorizate/suspendare autorizate, în funcție de gravitatea și numărul abatorilor) – cu consecința **modificării corस्पunzătoare a art. 80, 81 și 87 din "Ordin"**.

II. operațiuni administrative care solicităm să fie efectuate de Compania Națională de Drumuri (CNADNR) și Autoritatea Rutieră Română (ARR):

E. Cu privire la pregătirea personalului autorizat să efectueze însoțirea și la modalitatea autorizării:

- a) eliberarea autorizațiilor personalului specializat **strict nominal, necondiționat de existența unui angajament (de tip contract de munca s.a.) între acesta și un angajator, pe criteriul de competență strict individuală;**
- b) introducerea obligativității, pentru persoanele ce intenționează să obțină autorizație de personal specializat în însoțirea convoaielor de transport agabaritic, a efectuării unor cursuri necesare înțelegerii legislației aplicabile în materie.

Vă rugăm ca pentru o mai bună clarificare a acestor solicitări să fiți de acord cu realizarea unei întâlniri la care să participați alături de reprezentanți de specialitate și MTI, alături de reprezentanți a firmelor de transport specializate, membre UNTRR.

Vă mulțumim pentru analiza și conștientizarea propunerilor asociației noastre și ne exprimăm înțelegerea noastră disponibilizării în vedere asigurării unei mai bune condiții pentru desfășurarea activității de transport profesționist în România.

Cu deosebită considerație,

SECRETAR GENERAL,
Rădu Dănescu

Intervenție Ministerul Transporturilor - Domnul Secretar de Stat Eusebiu Pistru referitor la eliminarea ITP Internațional

UNTRR
UNION NATIONALE DES TRANSPORTUR ROUTIERS DE LA ROMANIE
UNIONE NAZIONALE DEI TRASPORTATORI RUTIERI DEL ROMANIA

Nr.506/12.02.2009

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

Domnul Popa Eusebiu Manea PISTRU - Secretar de Stat

Ref.: situația amenzilor de circulație pentru străini

Stimate Domnule Secretar de Stat,

Asociația noastră a realizat numeroase intervenții la autoritățile române abilitate, cu privire la situația amenzilor de circulație pentru străini, prin care am semnalat faptul că omisiunile legislației românești actuale referitoare la încasarea amenzilor de circulație și suspendarea permiselor de conducere pentru contravențiile operatorilor străini, determină crearea unei discriminări a operatorilor de transport români chiar în România, fiind un factor de distorsiune a concurenței pe piața transporturilor rutiere.

Vă transmitem alături de corस्पunzența noastră pe această temă cu Ministerul Finanțelor și ANAF și vă rugăm să sprijiniți interesele transportatorilor români prin realizarea demersurilor necesare pentru a asigura funcționarea corectă a instituțiilor naționale cu atribuții în recuperare creanțelor din amenzile de circulație pentru contravențiile operatorilor străini în România, conform legislației în vigoare.

Mulțumim-vă anticipat pentru sprijinul acordat, cu deosebită stimă,

SECRETAR GENERAL,
Rădu Dănescu

National Union of Road
Hautiers from Romania

UNTRR

Union Nationale des
Transporteurs Routiers
de la Roumanie

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România

Nr. 564/13.02.2009

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
Domnului Radian Doru TUFĂ – Secretar General

Ref.: serviciile medicale acordate transportatorilor de către Casa Asigurilor de Sănătate a Ministerului Transporturilor (CAS-MTI)

Stimate Domnule Secretar General,

Prin prezenta, dorim să supunem atenției dumneavoastră solicitarea angajatorilor din transporturile rutiere pe care îi reprezentăm, cu privire la serviciile medicale acordate industriei noastre de către Casa Asigurilor de Sănătate a Ministerului Transporturilor (CAS-MTI), prin unitățile sanitare ale rețelei CAS-MTI, precum și de alte instituții medicale din toată țara.

Considerentele pe baza cărora fundamentăm intervenția noastră cu privire la serviciile CAS MTI pentru transportatori, sunt legate de principiile de reformare a sistemului național de asigurări sociale din care CAS-MTI este parte integrantă, ca și prevederile legislației specifice transporturilor rutiere referitoare la examinarea medicală obligatorie pentru personalul cu atribuții în siguranța circulației, respectiv:

- ORDINUL nr. 447 din 24 martie 2003 pentru aprobarea Instrucțiunilor privind examinarea medicală și psihologică a personalului din transporturi cu responsabilități în siguranța circulației, care prevede că persoanele juridice angajatoare au obligația să asigure prezentarea personalului angajat în transporturi cu responsabilități în siguranța circulației la examinarea medicală și/sau psihologică, suportând cheltuielile aferente serviciului medical acordat de instituția sanitară agreată de Ministerul Transporturilor.

Conform prezentării CAS-MTI (<http://www.casmti.ro>): Majoritatea asiguratorilor CAS-MTI sunt oameni care lucrează în transporturi, având atribuții în menținerea siguranței circulației și a navigației și pentru care starea de sănătate trebuie menținută la parametrii foarte buni. În acest scop spitalele și policlinicele rețelei sanitare a MTI oferă prioritar servicii medicale prompte și de calitate pentru asiguratii care au aderat la CAS-MTI.

- **Legea nr. 95 din 14 aprilie 2006 privind reforma în domeniul sănătății**, prevede organizarea sistemului asigurărilor sociale de sănătate pe baza următoarelor principii (Art.208):
 - o alegerea liberă de către asigurați a casei de asigurări și a furnizorilor de servicii medicale;
 - o solidaritate și subsidiaritate în constituirea și utilizarea fondurilor;
 - o descentralizarea și autonomia în concurență și administrare;
 - o participarea obligatorie la plata contribuției de asigurări sociale de sănătate pentru formarea Fondului național unic de asigurări sociale de sănătate;
 - o participarea persoanelor asigurate, a statului și a angajatorilor la managementul Fondului național unic de asigurări sociale de sănătate
 - o acordarea unui pachet de servicii medicale de bază, în mod echitabil și nediscriminatoriu, oricărui asigurat;
 - o transparența activității sistemului de asigurări sociale de sănătate.

Conform prezentării CAS-MTI (<http://www.casmti.ro>), sistemul de asigurări al CAS-MTI este un sistem deschis, în care se respectă dreptul la liberă alegere (...), orice persoană putând opta să devină asigurat CAS-MTI și să beneficieze de asistența medicală în rețeaua medicală, în cadrul rețelei MTI sau în afara ei.

În contextul acestui cadru legislativ în care CAS MTI își desfășoară activitatea, având în vedere că firmele de transport rutier, în calitate de angajatori, au obligația de a plăti atât contribuția la asigurările sociale, cât și realizarea examenelor medicale și psihologice obligatorii pentru personalul angajat, cu atribuții în siguranța circulației, vă solicităm ca toate prestațiile medicale obligatorii prin lege pentru personalul din transporturile rutiere să fie făcute pe baza contribuțiilor la asigurări sociale plătite de firmele de transport.

În vederea analizării și soluționării solicitării noastre, vă rugăm să stabiliți o întâlnire cu factorii decizionali relevanți din cadrul MTI, CAS MTI și reprezentanți ai conducerii UNTRR, în calitate de asociație profesională și patronală a angajatorilor din transporturile rutiere și partener social al MTI cu reprezentativitate la nivel de ramură transport.

Vă mulțumim anticipat pentru sprijinul dumneavoastră și vă rugăm să primiți, expresia aleei noastre considerații.

Secretar General
Radu DINESCU

National Union of Road
Hautiers from Romania

UNTRR

Union Nationale des
Transporteurs Routiers
de la Roumanie

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România

Nr.608/17.02.2009

MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE
În atenția Domnului Ministru Gheorghe Pogea

Stimate Domnule Ministru,

Având în vedere situația foarte grea cu care se confruntă în prezent transportatorii rutieri din România și pentru a veni în întâmpinarea acestora, vă propunem și vă rugăm să fiți de acord cu următoarele măsuri:

- Stabilirea unei proceduri cât mai simple de rambursare a TVA la 30 zile;
- În cazul în care acest lucru nu este posibil, propunem ca TVA care ar fi trebuit rambursat să poată compensa orice alte obligații bugetare pe care le au transportatorii rutieri;
- De asemenea, plata TVA să se efectueze la încasarea facturii, oel puțin pentru facturile emise către societăți cu capital majoritar de stat sau către stat;
- Taxa poluare să fie zero sau de 1 euro - pentru Euro 4 și Euro 5 - VEHICULE COMERCIALE (transport mărfuri de peste 3,5t și transport persoane peste 1+8 locuri);
- Eliminarea taxei de solidaritate;
- Analizarea posibilității acordării unor ajutoare de stat principalilor angajatori din domeniul transporturilor rutiere din România - având în vedere contribuția industriei transporturilor rutiere la dezvoltarea economică și răspândirea uniformă a bunăstării.

Vă mulțumim anticipat pentru sprijinul dumneavoastră și vă rugăm să primiți, expresia aleei noastre considerații.

Secretar General,
Radu DINESCU

National Union of Road
Hautiers from Romania

UNTRR

Union Nationale des
Transporteurs Routiers
de la Roumanie

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România

Nr. 507/12.02.2009

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
Domnului MINISTER SECRETAR DE STAT – Eusebiu PISTRU

Stimate Domnule Ministru,

Cu ocazia nimirii dumneavoastră în funcția de Ministru Secretar de Stat al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în numele Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR, vă mulțumesc pentru dialogul deschis cu industria transporturilor din România în vederea identificării problemelor cu care se confruntă.

Așa cum v-am asigurat, încă din prima zi de întreaga noastră disponibilitate în vederea identificării problemelor reale ale industriei transporturilor rutiere din România pe plan intern dar și în contextul elaborării unor acte normative la nivel European cu impact major în domeniul, de implicarea noastră în propunerea unor soluții posibile, precum și de sprijinirea aplicării celor agreate în comun, vă transmit atașat o listă cu probleme identificate în contextul economic global și național.

Am rugămintea de sprijini aplicarea unor măsuri care pot ajuta industria transporturilor din România pe termen scurt, chiar dacă parte din aceste măsuri nu sunt în competența sau competența exclusivă a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Cu convingerea dezvoltării unui dialog real și a unui parteneriat între Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România, spre profitul industriei transporturilor rutiere din România, vă transmitem cele mai distins salutări.

Cu deosebită considerație,

SECRETAR GENERAL,
Radu DINESCU

Măsuri care să conducă la ameliorarea situației firmelor de transport în situația de criză economică în curs de accentuare

Plata TVA la încasare factură – cel puțin pentru facturile emise către stat/companii de stat

Rambursare TVA la 30 de zile

Compensarea TVA după termenul legal (preferabil 30 zile) cu orice obligații către bugetul de stat, casa de asigurări de sănătate

Termen scurt

1. Elaborarea unei strategii în domeniul transporturilor rutiere – nu doar pentru infrastructura rutieră (oricum lipsită de credibilitate - vezi strategia din 2002 și rezultatele obținute), dar în special pentru activitatea de transport rutier. Poate fi scrisă pe un șervețel – important este ce dorește statul român să facă cu transporturile rutiere în mod real! Ungaria a făcut o lege super-dură, însă o aplică altora!

2. Analizarea posibilității acordării unui ajutor de stat – în diferite forme, principalilor agenți economici cu capital românesc din industria transporturilor, depozitării și logisticii. Formularea unui răspuns clar – chiar dacă negativ, pentru clarificarea așteptărilor.

3. Asigurarea disponibilității la distribuitorii de vinietă a vinietelor cu perioadă scurtă de valabilitate – eventual prin acordarea unui comision fix și nu a unui procent (pentru această categorie, datorită comisionului foarte mic, majoritatea distribuitorilor nu se aprovizionează sau evită să le comercializeze)

4. Realizarea examinărilor medicale obligatorii pentru personalul din domeniul transporturilor rutiere, în baza contribuțiilor plătite de companiile de transport la casa de asigurări de sănătate din transporturi – atrage mai mulți clienți.

5. Eliminarea personalizării copiei conforme a licenței de transport

6. Alinierea valabilității copiei conforme a licenței de transport cu cea a licenței de transport, mai ales că noile regulamente de acces la profesie urmăresc să acorde licența de transport pe perioadă nelimitată

7. Eliminarea ITP internațional – România a aderat de bună voie la o convenție cu doar câteva state semnatare (ITP internațional se face doar la RAR reședință județ, implică costuri suplimentare directe – contravaloarea ITPI și indirecte prin imobilizarea autovehiculului).

8. Măsuri pentru efectuarea reală a ITP – nu cu mașini dublură sau falsuri (toate măsurile RAR au contramăsuri în practică, pe care RAR nu le poate admite că există în mod oficial); așa dacă mai rămân RABA și DAC pe stradă, vor corespunde din punct de vedere tehnic în mod real.

9. Eliminarea obligativității echipării vehiculelor de transport mărfuri cu bandă reflectorizantă de contur, având în vedere că obiectivul pentru care a fost introdusă obligativitatea echipării vehiculelor nu a fost monitorizat

și la 3 ani de la introducere, autoritățile nu sunt capabile să demonstreze eficiența acestei dotări.

10. Introducerea în practică a noțiunii de mentenanță a principalelor drumuri europene din România – remediarea gropilor care persistă din primăvara 2008.

11. Îmbunătățirea marcajului rutier pe principalele drumuri europene, mai ales în punctele negre - cu pericol ridicat de accidente și în zonele unde se desfășoară lucrări – în timpul lucrărilor și după ce lucrările sunt finalizate – pentru creșterea siguranței rutiere și pentru reducerea responsabilității administratorilor drumurilor.

12. Îmbunătățirea trecerilor la nivel cu calea ferată – cele mai dezastruoase.

13. Studiu trafic pentru realizarea unui sens unic pe centura Bucureștiului.

14. Realizarea de sensuri giratorii la intersecția centurii București cu drumurile de ieșire din oraș.

15. Deschidere PCTF Cenad pentru vehiculele de peste 7,5 tone.

16. Realizarea unui Comitet de specialitate în domeniul transportului mărfurilor periculoase – prin reunirea tuturor autorităților care pot reglementa mărfurile periculoase, astfel încât reglementările emise de acestea să nu împiedice transportul rutier – MT, Ministerul de Interne, Ministerul mediului, CNCAN, MAPN, Ministerul Industriilor și Economiei, IPROCHIM, ISCIR, etc și alți factori responsabili sau cu implicații în domeniu.

17. Sprijinire măsuri Ministerul Finanțelor – compensări datorii/creanțe ale companiilor între bugetele locale și cel de stat (firme care au de luat de la local și de dat la stat sau invers), plata TVA la încasare, simplificare returnare TVA (ex fără control pentru sume de până la 50000 lei)

18. Lobby pentru derogarea celor 12 zile pentru șoferii autocarelor care efectuează curse turistice – la nivel european. MT și-a exprimat disponibilitatea de a susține această poziție la nivel european.

19. Mesaj inclus în mailingul pentru toți operatorii de transport rutier din România – organizat de UNTRR, unde vor fi trimise fișele de siguranță contra incendiilor pe care se va aplica și sigla MT – dacă acesta își dă acordul.

20. Corelarea prețului combustibilului cu valoarea accizelor – accize cu 50% mai mici în România decât în Austria, dar prețul carburantului este doar cu 14% mai mic.

21. Urgentarea găsirii unor soluții privind distribuirea autorizațiilor de acces în Municipiul București – on line, etc.

22. Instituirea statisticii publice a termenului mediu de realizare a plăților pentru daune în industria transporturilor și a procentului despăgubit din total solicitat.

Termen mediu

1. Înființarea Autorității unice de control în trafic – pentru vehiculele comerciale, cu implicarea serioasă a reprezentanților autorităților fiscale.

2. Înființarea unei Organizații/Autorități de examinare independente – pentru formarea profesională continuă.

3. Asigurarea unei colaborări cu Ministerul Educației pentru

formarea profesională (ar oferi competențe profesionale suplimentare) și pentru examinare.

4. Realizarea unei baze de date unice cu operatorii de transport, autovehiculele înmatriculate, licențiate, verificate ITP, etc

5. Înființarea unor stații de spălare autorizate vehicule transport mărfuri periculoase – inclusiv prin aplicarea severă a acestor prevederi, care pot determina agenți economici să dezvolte astfel de stații – pot fi gândite și stimulente.

6. Eliminarea taxei de poluare pentru vehiculele comerciale Euro 5 și Euro 4, similar cu tratamentul din perioada 01.01.2007-31.06.2008.

Eliminarea taxei de solidaritate de 1% aplicată contractelor finanțate – Legea 366/2001 LEGE nr. 366 din 10 iulie 2001 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 118/1999 privind înființarea și utilizarea Fondului național de solidaritate "Art. 3. b) timbrul social de 1% asupra valorii autovehiculelor noi din import cu o capacitate cilindrică de minimum 2.000 cm³, achiziționate de persoane fizice și juridice. Regia Autonomă "Registrul Auto Român" va condiționa eliberarea documentelor în vederea înmatriculării de prezentare a dovezii de plată, din care să rezulte achitarea taxei de timbru social în contul indicat de Ministerul Muncii și Solidarității Sociale, fără ca regia autonomă să aibă obligația de a constitui și de a colecta sumele;

7. Modificarea legislației de circulație rutieră pentru a elimina discriminarea transportatorilor români în România – prin urmărirea încasării amenzilor de circulație și prin suspendarea permiselor de conducere în condiții similare, fără derogări speciale pentru străini.

8. Introducerea numerelor provizorii internaționale – care să permită exportul de vehicule second-hand din România

9. Tratarea cu seriozitate a politicii externe a României cu țările extra-comunitare. Trebuie promovat interesul transportatorilor Români, care să aibă acces cu ușurință în piețe ale statelor din Est, oferind mai puțin – mai puține autorizații universale de tranzit, mai multe ecologice și cu plată marilor utilizatori ai drumurilor din România – vezi Turcia, și liberalizare cu cei ne semnificativi – vezi Albania.

10. Întoarcere a 75% din valoarea accizelor încasate pentru combustibilul auto, pentru mentenanța și dezvoltarea drumurilor europene și naționale.

11. Permitearea Parteneriatelor Public Private pentru construcția de autostrăzi, cu concentrare pe legarea capitalei de rețeaua europeană de autostrăzi.

12. Trebuie avută în vedere modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de drumuri naționale care sunt amplasate pe și în afara Rețelei trans-Europene de transport (TEN-T). Modificarea priorităților (traseele culoarelor europene pe teritoriul României) poate fi făcută la perioade foarte mari de timp, iar în 2009 acest lucru este posibil.

13. Realizarea unui RO-LA pe baze comerciale și cu

finanțare europeană MarcoPolo sau similară, București-Arad, pentru descongestionarea traficului până la finalizarea primei autostrăzi care să lege Bucureștiul de autostrăzile europene.

14. Lărgire bandă ieșire Nădlac.

15. Sincronizarea legislației muncii din România – Codul muncii, CCM la nivel ramură transporturi cu legislația europeană în domeniul transporturilor rutiere Regulamentul 561.

16. Lobby CEMT/ITF pentru includerea unor noi state precum Kazahstan, Iran, Irak în convenție.

17. Simplificarea și armonizarea condițiilor de acces în localitățile din România pentru vehiculele comerciale – aliniere/nomenclator denumiri, stabilire grilă cu valori minime/maxime corelat cu deranjul/beneficiul oferit de vehiculele comerciale comunității.

18. Promovarea transportului turistic urban și punctelor de informare turistică – după modelul tuturor orașelor europene.

19. Realizarea de parcuri la standarde europene și suficiente pentru a se putea respecta legislația referitoare la timpii de conducere și de odihnă pentru șoferii profesioniști

20. Actualizarea distanțelor tarifare în raport cu noua rețea rutieră

Termen lung

Urmărirea îndeaproape a legislației Europene în curs de elaborare cu impact asupra domeniului transporturilor rutiere și exprimarea unor puncte de vedere corespunzătoare realităților din România:

1. Regulamentul pentru accesul la profesia de transportator rutier
- puncte sensibile: dovedirea capacității financiare, a onorabilității și competenței profesionale

- definirea abaterilor grave, serioase, minore, precum și a înțelesului cuvântului „abateri repetate” – cu impact asupra retragerii licenței de transport

2. Regulamentul pentru accesul la piața de transport mărfuri:

- punct sensibil: cabotajul – limitat la 3 curse în 7 zile

3. Regulamentul pentru accesul la piața de transport persoane

4. Directiva Eurovinieta – sub o denumire ștearsă, introduce obligativitatea și/sau posibilitatea internalizării costurilor externe prin includerea în tariful de utilizare a infrastructurii a costurilor generate de emisiile chimice, fonice, de congestie. Problema alinierii sistemelor de taxare electronice.

5. Directiva cu privire la drepturile pasagerilor în transporturile rutiere.

6. Propunerea Comisiei Europene de promovare a sistemelor ITS în transporturile rutiere

7. Dezbaterile cu privire la noua politică de transport europeană

8. Noul sistem european de omologare pentru autovehicule și remorci EC-WVTA

Intervenții recente făcute de UNTRR

- intervenție Ministrul Transporturilor și Domnul Secretar de Stat Eusebiu Pistru referitor la eliminarea ITP Internațional
- intervenție Ministrul Transporturilor și Domnul Secretar de Stat Eusebiu Pistru referitor la eliminarea certificatelor de conformitate
- intervenție Ministrul Finanțelor Publice referitor proceduri de ramburase TVA
- intervenție Ministrul Transporturilor și Domnul Secretar de Stat Eusebiu Pistru referitor lista cu problemele identificate în contextul economic global și național
- intervenție Consiliul Județean Constanța referitor proiectul de hotărâre privind introducerea taxei speciale de utilizare a rețelei de drumuri județene din județul Constanța
- intervenție Ministrul Transporturilor și Domnul Secretar de Stat Eusebiu Pistru referitor modificarea legislației specifice transporturilor agabaritice
- intervenție Ministrul Transporturilor, Președinte Casa Asigurărilor de Sănătate a MTI ref. prestațiile medicale obligatorii prin lege pentru personalul din transporturile rutiere, care să fie făcute pe baza contribuțiilor la asigurări sociale plătite de firmele de transport
- solicitare ARR ref. nr.total autovehicule transport marfă licențiate
- intervenție Comisia de Supraveghere a Asigurărilor ref. solicitare instituirea statistici publice a termenului mediu de realizare a plăților pentru daune în industria transporturilor
- răspuns Ministerul Agriculturii, pădurilor și dezvoltării rurale ref. tarife de transport rutier
- intervenție Ministrul Transporturilor, Secretar de Stat Pistru, IRU, ITF ref extinderea listei țărilor membre ITF/CEMT
- adresa MEP Ticău ref. Biblia Transporturilor și cocktail IRU - Drepturile pasagerilor
- informări transmise Ministrul Transporturilor, Secretar de Stat Pistru, DGITR referitor la poziția industriei (IRU, UNTRR) asupra proiectelor legislative europene (Eurovinieta, reinstaurarea derogării celor 12 zile, Drepturile

- pasagerilor, Accesul la piață și la profesie)
- intervenție Ministrul Transporturilor, Secretar de Stat Pistru ref. lipsă stații spălare autovehicule ADR în România
- solicitare Ministrul Transporturilor, Secretar de Stat Pistru ref. utilizare logo MTI pentru tipărirea fișelor IRU de securitate împotriva incendiilor
- adresa Ambasada Republicii Elene în România ref. mișcările de protest ale agricultorilor greci
- intervenție Ministrul Transporturilor, Secretar de Stat Pistru ref. eliminarea taxei de primă înmatriculare
- intervenție Ministrul Transporturilor, Secretar de Stat Pistru ref. eliminare personalizare copie conformă licență transport
- intervenție Ministrul Administrației și Internelor, Ministerul Justiției ref. amenzi aplicate transportatorilor străini
- intervenție Ministrul dezvoltării regionale și locuinței, Parlament: Președinte Camera Deputaților, Președinte Senat, Președinte Comisia pentru Industree și Servicii, Deputat Aura Vasile ref. armonizare proceduri și taxe pentru accesul vehiculelor comerciale în diferite localități
- intervenție Ministrul Transporturilor, Secretar de Stat Pistru ref. lărgirea cu jumătate de bandă pe sensul de ieșire a DN7 cu 7 km înainte de localitatea Nădlac
- intervenție Ministrul Transporturilor, Secretar de Stat Pistru pentru deschiderea punctului de trecere a frontierei de la Cenad și pentru vehiculele comerciale cu o greutate mai mare de 7,5 t.
- invitație Ministrul Transporturilor (împreună cu ARTRI), Secretar de Stat Pistru, Secretar General MTI la cea de a 5-a Conferință Euro-Asia organizată de IRU la Alma Ata în Kazahstan
- intervenție Primarul General București ref. urgentarea găsirii unor soluții privind distribuirea autorizațiilor de acces în Municipiul București
- invitație către Primarul General București pentru a participa la competiția Trofeul orașului IRU 2009.

Poziția UNTRR

cu privire la Propunerea de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de instituire a cadrului pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport

Context

În elaborarea proiectului de directivă au fost avute în vedere trei elemente principale:

1. Realizarea unor transporturi eficiente și confortabile, prin reducerea congestionărilor de trafic printr-un mai bun management al cererii și al capacităților de transport. Se consideră că toți utilizatorii drumului vor beneficia de aceasta. Ca modalități de realizare a acestor deziderate pot fi date ca exemplu:

a. Managementul dinamic al traficului – comunicarea vehicul-vehicul, vehicul-infrastructură și între infrastructuri poate determina reducerea aglomerărilor,

b. Utilizarea sistemelor de navigație – poate determina reducerea distanțelor parcurse.

2. Realizarea unor transporturi sigure, prin utilizarea sistemelor de siguranță a vehiculelor și de asistență pentru conducătorul auto. Ca modalități de realizare pot fi exemplificate:

a. Controlul electronic al stabilității vehiculului (ESC) previne derapajele și stabilizează vehiculul. Prin utilizarea sa se estimează o reducere a vătămărilor produse de vehicule cu până la 11% și a deceselor în rândul utilizatorilor vehiculelor cu până la 20%,

b. eCall transmiterea serviciilor de urgență a informațiilor cu privire la locul accidentului, permițând intervenția acestor servicii în timp util. Se estimează că prin utilizarea acestui tip de serviciu se vor reduce victimele accidentelor cu până la 10%.

3. Realizarea unor transporturi ecologice, prin reducerea emisiilor și economisirea energiei printr-o mai bună gestionare a cererii,

care include taxarea rutieră și gestionarea accesului pe drumuri și informații mai bune cu privire la intermodalitate. Ca modalități de realizare pot fi exemplificate:

a. Colectarea electronică a taxelor de drum, prin utilizarea unor sisteme transnaționale interoperabile,

b. Servicii de informare multimodale care vor ajuta utilizatorul în alegerea modului de transport și a rutei.

Plecând de la aceste considerente se constată că prin adoptarea directivei privind utilizarea ITS în transportul rutier se vor obține o serie de avantaje incontestabile, printre acestea aflându-se:

- utilizarea mai eficientă a infrastructurii existente,
- reducerea aglomerărilor,
- reducerea timpilor de conducere,
- îmbunătățirea gestionării cererii de transport,
- reducerea numărului de accidente și de victime.

Consultări

Între noiembrie 2007 și sfârșitul lunii ianuarie 2008 au fost organizate treisprezece întreveneri cu experți la nivel înalt și cu reprezentanți ai autorităților naționale în domeniul transporturilor și ai ITS, și locale, operatori ai terminalelor de plată a taxei rutiere, un furnizor de servicii de informații bazate pe ITS, o organizație internațională care reprezintă industria transportului rutier și alții. În plus, au fost organizate și două seminarii publice în 2008.

În urma consultărilor au rezultat următoarele concluzii:

• trebuie accelerată implementarea ITS, în special în domeniul transportului urban și de marfă. Aceasta ar trebui să constituie un obiectiv strategic și să aibă ca scop utilizarea mai largă a capacității infrastructurii existente, sporind în același timp eficiența și nivelul de siguranță al operațiunilor de transport.

• pentru a permite continuitatea transfrontalieră a serviciilor este necesară încheierea unui acord la nivel european cu privire la interoperabilitatea aplicațiilor și a serviciilor. Acest acord trebuie să includă armonizarea și, dacă este cazul, standardizarea normelor și a procedurilor aplicabile colectării și procesării datelor.

• implementarea și integrarea la scară largă a serviciilor de la bordul autovehiculelor (cum sunt alarma de depășire a vitezei, eCall, informațiile din trafic în timp real) necesită o strategie globală și acțiuni concertate sprijinite de principalele părți interesate din sector, din cadrul autorităților rutiere și al operatorilor de rețele.

• este necesară instituirea unui grup coordonator transectorial care să reunească toți participanții majori – dezvoltatorii de aplicații, întreprinderile din sector și autoritățile publice - pentru a transpune intențiile în fapte.

• realizarea de studii comerciale pentru a defini clar cooperarea dintre sectorul public și cel privat în ceea ce privește aplicațiile și serviciile ITS este considerată o prioritate.

Acțiuni considerate

Planul propus de acțiune privind ITS evidențiază domeniile prioritare pentru accelerarea implementării coordonate a aplicațiilor și serviciilor ITS în Uniunea Europeană.

Propunerea de directivă prevede un cadru pentru implementarea acestui plan de acțiune privind ITS.

Obligațiile impuse statelor membre prin directivă vor fi sprijinite de Comisie, care va stabili, specificații comune având ca scop implementarea coordonată la nivelul UE de ITS interoperabile.

Comisia va fi asistată pentru realizarea acestor lucrări de Comitetul european pentru ITS. Acest comitet va constitui de asemenea cadrul pentru realizarea schimbului de informații cu statele membre.

Comisia va crea un grup consultativ pentru ITS care va reuși conducători la nivel înalt reprezentând părțile interesate

din domeniile principale (furnizori de servicii ITS, asociații ale utilizatorilor, operatori de transport și de instalații, industria de prelucrare, parteneri sociali, asociații profesionale) și care va oferi consultanță Comisiei cu privire la aspectele comerciale și tehnice ale implementării și utilizării ITS în Uniunea Europeană. Grupul consultativ pentru ITS va colecta și compila contribuțiile entităților existente, cum sunt forumul eSafety, ERTRAC etc.

Considerații

Este cert faptul că, aflându-ne în această eră a globalizării și revoluției tehnologice ITS a devenit, în mare parte, și va continua să evolueze ca parte a vieții cotidiene.

Trebuie ținut cont de faptul evident că ITS a cunoscut o dezvoltare deosebită în cazul modurilor de transport aerian, naval și feroviar, transportul rutier rămânând în urmă.

Pentru ca dezvoltarea ITS în domeniul transportului rutier să se producă la nivel european fără a apărea discrepanțe în evoluție și pentru a i se asigura interoperabilitatea, eficiența, profitabilitatea și fiabilitatea este necesar ca ITS să fie standardizate și armonizate la nivel european.

În acest sens, directiva aduce un plus prin stabilirea unui cadru pentru implementarea și utilizarea coordonată a ITS la nivel european și pentru elaborarea specificațiilor necesare acestora.

Totuși, directiva nu face o serie de precizări, în special cu privire la faptul că trebuie păstrată libertatea de alegere a modului de transport și cu privire la impunerea utilizării ITS de către operatorii de transport.

Punct de vedere

1. UNTRR sprijină introducerea ITS în domeniul transporturilor rutiere.

2. În vederea aplicării corecte a viitoarei directive, UNTRR consideră că trebuie avute în vedere următoarele aspecte:

a. Păstrarea dreptului libertății de alegere a modului de transport, ceea ce înseamnă că, în special în cazul utilizării managementului dinamic al traficului, nu trebuie ca autoritățile să impună utilizarea unui anumit mod de transport, a unor anumite rute sau să sancționeze operatorii de transport în cazul în care aceștia nu se conformează.

b. Operatorii de transport să utilizeze ITS pe bază de voluntariat, respectiv să nu li se impună de către autorități utilizarea acestor tehnologii. Pentru a se putea atinge acest deziderat, ținând cont de costurile pe care implementarea tehnologiei ITS le presupune pentru operatorii de transport rutier, ar fi nevoie de stimulente din partea autorităților pentru a-i determina pe aceștia să folosească ultimele tehnologii din domeniu.

c. Autoritățile nu trebuie să aibă acces permanent și necondiționat la datele privind firmele de transport rutier și la cele privind vehiculele. Deși problema pare a fi rezolvată prin transpunerea la nivel național a dispozițiilor directivelor 95/46/CE, 2002/58/CE și 2003/98/CE, autoritățile trebuie să trateze cu atenție această problemă datorită faptului că, prin tratarea necorespunzătoare a acestor informații se pot aduce prejudicii de ordin comercial firmelor de transport. Ceea ce înseamnă că autoritățile nu trebuie nici să controleze și nici să intervină în operarea comercială a vehiculelor.

d. Armonizarea, standardizarea și interoperabilitatea ITS trebuie realizată cât mai curând pentru ca directiva să fie aplicabilă. Punerea în practică la nivel european a unor aplicații ITS incompatibile, anterior convenirii unor standarde armonizate pentru aceste aplicații, poate determina apariția unor noi bariere în cale transporturilor intra-europene, putând lua astfel naștere un instrument de neo-protecționism pentru piețele naționale.

Transportatorul Anului 2009 în România

În data de 19 februarie a avut loc decernarea premiilor concursului **Transportatorul Anului 2009**.

Organizat de revista **Cargo & Bus** împreună cu sponsorii, **Cefin** (sponsorul premiului I), **Petrom** (sponsorul premiului II), **Termoport** (sponsorul premiului III), **Volvo** (sponsorul premiului pentru popularitate), **Mercedes-Benz** (sponsorul premiului pentru siguranță) și **Transics** (sponsorul premiului pentru IT) concursul **Transportatorul Anului 2009** a premiat companii de transport de mărfuri din România în prezența a 200 de participanți.

Câștigătorii au fost desemnați în urma unui proces codecizional al cititorilor revistei **Cargo & Bus** și al celor noua membri ai juriului, care au votat pe baza dosarelor complete de către cei șase participanți.

Premiile au fost câștigate de următoarele companii:

premiul I

Edy International Spedition

premiul II

International Lazar Company

premiul III

Dumagas Transport

premiul pentru siguranță

Tudortrans

premiul pentru IT

International Lazar Company

premiul pentru popularitate

Edy International Spedition

premiul special al juriului

Spedition Ro-A Tir

premiul special Cargo Magazin

Cartrans Preda.

În plus, în cadrul concursului a fost organizată și o tombolă în cadrul căreia s-a acordat un premiu constând într-un card de 1.000 litri de carburant, pre-

miul fiind oferit de Petrom.

Edy International Spedition, în calitate de câștigător al premiului I, va participa la concursul „*European Transport Company of the Year 2009*“, organizat de presa de specialitate din statele membre UE în data de 7 mai 2009 la Amsterdam, reprezentând România în competiția europeană. (detalii pe www.cargomagazin.com)

Cu această ocazie Domnul Radu Dinescu, Secretar General UNTRR a spus: „*Suntem deosebit de încântați că trei din cei șase câștigători sunt membri ai UNTRR – Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România.*”

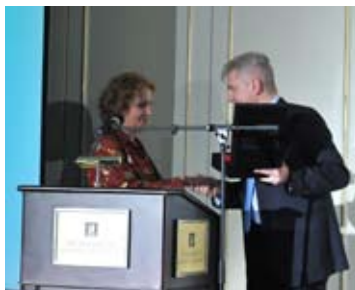
Îi felicităm pe toți câștigătorii și îi urăm mult succes companiei Edy International Spedition în competiția europeană.”



premiul I - Edy International Spedition



premiul II- International Lazar Company



premiul III- Dumagas Transport



premiul pentru siguranță - Tudortrans



premiul pentru IT- International Lazar Company



*premiul pentru popularitate
- Edy International Spedition*



premiul special al juriului - Spedition Ro-A Tir

SDB Psihoconsult

OFERĂ EVALUĂRI PSIHOLOGICE PENTRU:

CONDUCĂTORI AUTO

- Angajare (marfă, persoane, TIR, ADP, agabaritice, TAXI, etc)
- Menținere funcție (examen periodic)
- Atestat profesional
- Obținere premise conducere categoriile A,B,C,D,E
- Permise de conducere suspendate/anulate
- Accidente/sesizări

* PERSOANE DESEMNAȚE PENTRU ACTIVITATE DE TRANSPORT

* CONSILIERI PENTRU SIGURANȚĂ RUTIERĂ

* INSTRUCTURI AUTO/PROFESORI LEGISLAȚIE

* CONSILIERE PSIHOLOGICĂ LA NIVEL DE ORGANIZAȚII

* REALIZARE FIȘE DE EVALUARE

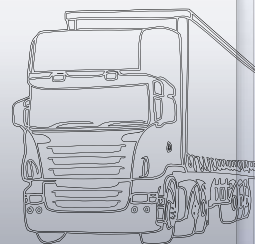
* PROGRAM FLEXIBIL

Contact:

Adresa: Str. Bacau, Nr.2-6, sect.6 Bucuresti

Tel/Fax: 021/ 456 73 45

Mobil: 0720 999 215



Citire | Analiză | Arhivare

tahografe digitale, imprimate tahografe, carduri conducători auto și diagrame analogice

De la introducerea tahografelor digitale, la 1 mai 2006, întreprinzătorii sunt obligați să se conformeze noii reglementări privind managementul acestor date.

O atenție deosebită se acordă citirii, analizării și arhivării datelor.

Utilizați sistemele noastre complet modulare pentru un management ușor al datelor privind vehiculul și conducătorul auto.

Soluții locale

UNTRR vă oferă soluții adecvate indiferent de mărimea companiei:

Recomandare pt. Întreprinzătorii care își conduc propriile vehicule:

Mini Sistemul de Arhivare DAKO-DiTach0

- Cheie DAKO & adaptor
- software DAKO-DeadlineWarner



TachoView

Recomandare pentru firmele de transport mici:

Pachetul complet DAKO-DiTach1

- DiTach0 & software TachoView

TachoView:

- analiza datelor privind activitatea vehiculului și a conducătorului

Recomandare pentru firme de transport cu până la 10 vehicule:

Pachetul complet DAKO-DiTach2

- DiTach1, cititor card & software TachoScan

Recomandare pentru firme de transport medii și mari:

Pachetul complet DAKO-DiTach3

- DiTach2 & software TachoArchiv

TachoArchiv:

- conformarea cu orientările privind protecția datelor pt perioadele de arhivare stabilite pt. datele personale
- alocarea datelor pentru a face procedura finală de arhivare cât mai ușoară cu putință

Ca alternativă sunt oferite:

DiTach 2 o. DiTach3 + Stație Tacho individuală

DiTach 2 o. DiTach3 + Tastatură cu cititor de card integrat

Stație Tacho individuală:

- post de citire de mare viteză a tuturor cardurilor conducătorilor auto și a cheilor DAKO
- într-un singur dispozitiv
- transferul datelor pe calculatorul sau serverul conectat la Stația Tacho



Soluții server

- soluții flexibile indiferent de dimensiunea/cerințele companiei
- posibilitate de alocare client fix sau variabil
- citire automată a datelor prin intermediul Stației Tacho
- arhivare și analiză centralizate a datelor ca soluție locală

Regulament de punere în aplicare

a legislației privind personalul de conducere

Regulamentul de punere în aplicarea a legislației privind dispozițiile de însoțire impuse de la introducerea aparatelor de control electronic pentru controlul duratelor de conducere și a perioadelor de odihnă începând cu 27 iunie 2005, cu ultima modificare în 22 ianuarie 2008:

Articolul 1

Regulamentul de punere în aplicare a legislației privind personalul de conducere (FPersV)

Secțiunea 1 - durate de conducere și perioade de odihnă pe teritoriul național

§2 alineatul 5

Întreprinzătorul trebuie să se asigure că toate datele stocate în **memoria externă** a instrumentului de control sunt copiate într-o arhivă de fișiere a companiei cel puțin **la fiecare trei luni** de la începerea înregistrării sau de la ultima copie a arhivei de fișiere. Întreprinzătorul trebuie să se asigure că toate datele de **pe cardurile conducătorilor auto** sunt copiate într-o arhivă de fișiere a companiei cel puțin la fiecare 28 de zile calendaristice, începând cu prima zi a înregistrării. În acest scop, conducătorul auto trebuie să depună cardul conducătorului auto și imprimatele la companie, în conformitate cu alineatul 3. Întreprinzătorul este obligat să **depună toate datele la autoritatea responsabilă** sau la serviciul responsabil, la cerere, direct sau prin transmisie de date sau un alt mediu precizat de serviciul autorității. Întreprinzătorul va realiza copii de siguranță pentru toate datele copiate și le va stoca pe un mediu de stocare diferit.

Cerințe aplicabile agenților și companiilor de expediție

- ▷ respectarea perioadelor de citire prevăzute pentru cardul conducătorului auto și tahograf (a se vedea 1 Program)
- ▷ garantarea transferului de date în limita de timp chiar pt. călătoriile locale flexibile (a se vedea 2 Descărcare)
- ▷ analiza conform reglementărilor legale (a se vedea 3 Analiză)
- ▷ arhivarea datelor în deplină siguranță (a se vedea 4 Arhivare date)
- ▷ arhivare obligatorie pentru 1 an



Soluția este DAKO-TachoWeb și TachoStation TaNIC

DAKO-Tachoweb asigură realizarea acestor cerințe în totalitate.

USOARĂ, SECURIZATĂ ȘI LA UN PREȚ REZONABIL!

- 1. Program**
- 2. Zonă de descărcare**
- 3. Analiză (Dispoziții sociale + timp de lucru)**
- 4. Arhivare date**
 - ▷ arhivare securizată a datelor pe măsură ce sunt obținute, de exemplu, în banca dumneavoastră

În plus mai oferim:

- Dacă este/sunt înregistrate, pe www.tachoweb.eu, pe identificarea companiei, cardul/cardurile conducătorilor auto, aceste/acestea vor fi identificate în orice stație de pe cuprinsul Europei
- citirea și descărcarea datelor tahografului digital și de pe cardurile conducătorilor auto este posibilă în orice stație Tacho
- mesaje de reamintire a descărcării prin SMS pentru conducătorii auto și pentru vehicule
- dacă datele sunt arhivate în centrul informatic DAKO va fi posibilă oricând o analiză a acestora pe www.tachoweb.eu
- acces flexibil de pe orice calculator legat la Internet



harta punctelor de descărcare la nivelul lunii octombrie 2008

Produse și servicii disponibile

Soluția locală "DiTach"

Gama de produse DiTach - citire, analiză și arhivare a datelor din tahograf și a celor de pe cardul conducătorului auto



Soluția web "TachoWeb"

Serviciul oferit de noi pentru managementul datelor



Produse și servicii disponibile în curând

DAKO-Trans

Software pentru analize analogice și numerice ale datelor privind activitatea de conducere ale:

- diagramelor
- imprimatelor tahograf
- datelor de pe cardul conducătorului auto
- datelor din unitatea de la bordul vehiculului

Analiza modulelor privind:

- duratele de conducere și timpul de lucru
- viteza
- transferul datelor în documente Office (txt, csv)
- linia temporală pentru analizele zilnice și lunare
- analiza distanței traseului

Opțional - dispozitiv mobil de înregistrare ME2:

- scanner color robust și rapid pentru copierea diagramelor documentelor personale și a altor documente
- i se poate adăuga un cititor de carduri
- ușor de utilizat



DAKO-Trans reglementări sociale

Software pentru identificarea și analiza încălcării regl. sociale:

- identificarea automată și acceptată de instanță a încălcărilor legislației sociale cu precizie de ordinul minutilor, conform regulamentelor CE nr. 561/2006 și CEE nr. 3821/85
- liste ale faptelor și încălcărilor
- rapoarte cu caracter obligatoriu
- cu profesioniștii în legislația UE/AETR

DAKO-Timp

Software pentru înregistrarea timpului de lucru pt. DAKO-Trans:

- importul analizelor diagramelor, cardurilor conducătorului auto, și imprimatelor tahograf ref. conducătorul creat de DAKO-Trans
- poate fi aleasă selectarea perioadei
- împărțirea timpului de lucru
- poate fi selectată liber adăugarea sau reducerea (%) din durata de conducere, timpul de lucru sau perioadele de odihnă

Produse și servicii existente disponibile la cerere

Sistemul de management al documentelor - DMS

Înaltă integritate a arhivelor de date, protejate cu parolă și acces via Internet



Managementul flotei - localizarea vehiculului

aplicație web de planificare eficientă



TachoSchule (Școala Tacho)

Cursuri de pregătire privind tahograful digital

TACHOSCHULE

MeineFahrerkarte (CardulMeuDeConducătorAuto)

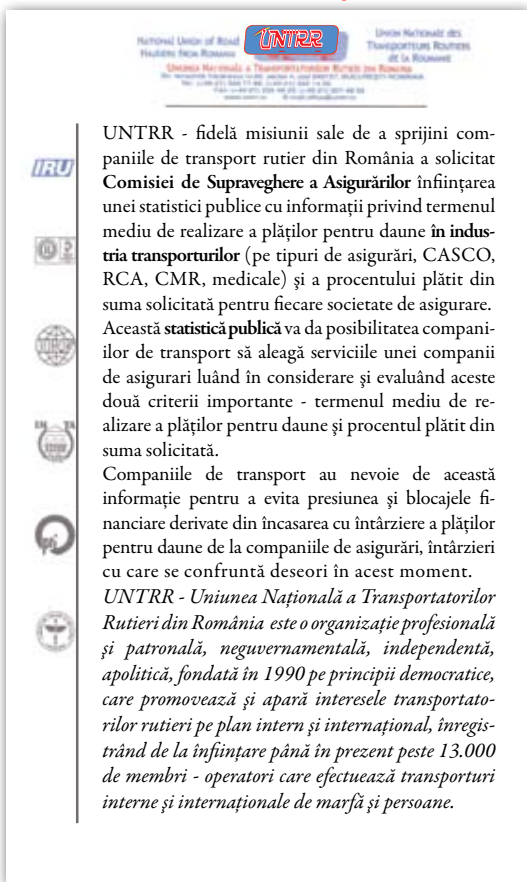
Vă arătăm ce conține cardul de conducător auto

MEINE FAHRERKARTE

Comunicate de presă

UNTRR solicită eliminarea dublei taxări pe servicii medicale pentru transportatorii rutieri

UNTRR solicită realizarea unei statistici a asigurărilor

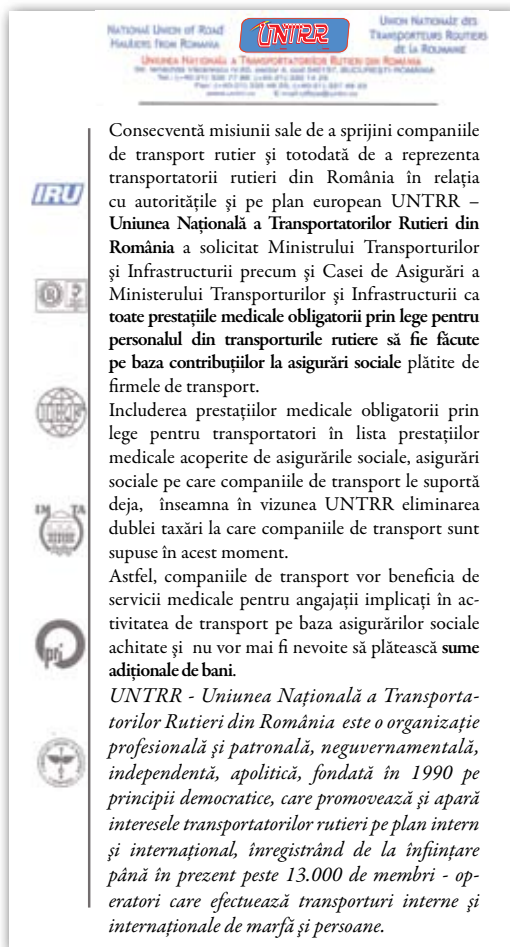


UNTRR - fidelă misiunii sale de a sprijini companiile de transport rutier din România a solicitat **Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor** înființarea unei statistici publice cu informații privind termenul mediu de realizare a plăților pentru daune în **industria transporturilor** (pe tipuri de asigurări, CASCO, RCA, CMR, medicale) și a procentului plătit din suma solicitată pentru fiecare societate de asigurare. Această **statistică publică** va da posibilitatea companiilor de transport să aleagă serviciile unei companii de asigurări luând în considerare și evaluând aceste două criterii importante - termenul mediu de realizare a plăților pentru daune și procentul plătit din suma solicitată.

Companiile de transport au nevoie de această informație pentru a evita presiunea și blocajele financiare derivate din încasarea cu întârziere a plăților pentru daune de la companiile de asigurări, întârzieri cu care se confruntă deseori în acest moment.

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

UNTRR cere tratament echitabil pentru transportatorii români și străini

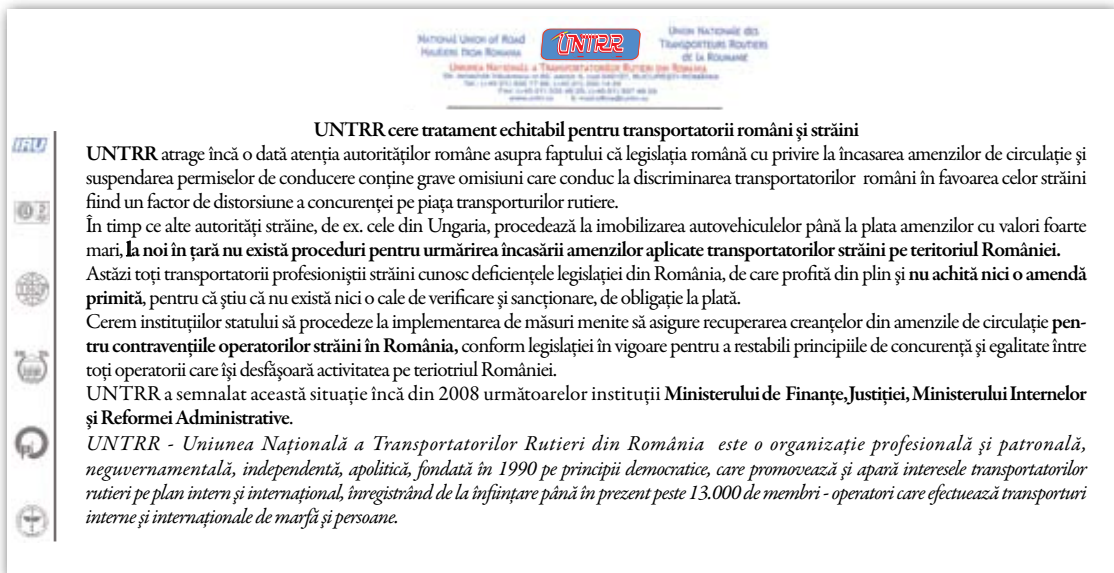


Consecvență misiunii sale de a sprijini companiile de transport rutier și totodată de a reprezenta transportatorii rutieri din România în relația cu autoritățile și pe plan european UNTRR - **Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România** a solicitat Ministrului Transporturilor și Infrastructurii precum și Casei de Asigurări a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii ca **toate prestațiile medicale obligatorii prin lege pentru personalul din transporturile rutiere să fie făcute pe baza contribuțiilor la asigurări sociale plătite de firmele de transport.**

Includerea prestațiilor medicale obligatorii prin lege pentru transportatori în lista prestațiilor medicale acoperite de asigurările sociale, asigurări sociale pe care companiile de transport le suportă deja, înseamnă în vizunea UNTRR eliminarea dublei taxări la care companiile de transport sunt supuse în acest moment.

Astfel, companiile de transport vor beneficia de servicii medicale pentru angajații implicați în activitatea de transport pe baza asigurărilor sociale achitate și nu vor mai fi nevoite să plătească **sume adiționale de bani.**

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



UNTRR cere tratament echitabil pentru transportatorii români și străini


UNTRR atrage încă o dată atenția autorităților române asupra faptului că legislația română cu privire la încasarea amenzilor de circulație și suspendarea permiselor de conducere conține grave omisiuni care conduc la discriminarea transportatorilor români în favoarea celor străini fiind un factor de distorsiune a concurenței pe piața transporturilor rutiere.

În timp ce alte autorități străine, de ex. cele din Ungaria, procedează la imobilizarea autovehiculelor până la plata amenzilor cu valori foarte mari, **la noi în țară nu există proceduri pentru urmărirea încasării amenzilor aplicate transportatorilor străini pe teritoriul României.** Astăzi toți transportatorii profesioniști străini cunosc deficiențele legislației din România, de care profită din plin și **nu achită nici o amendă primită**, pentru că știu că nu există nici o cale de verificare și sancționare, de obligație la plată.

Cerem instituțiilor statului să procedeze la implementarea de măsuri menite să asigure recuperarea creanțelor din amenzile de circulație **pentru contravențiile operatorilor străini în România**, conform legislației în vigoare pentru a restabili principiile de concurență și egalitate între toți operatorii care își desfășoară activitatea pe teritoriul României.

UNTRR a semnalat această situație încă din 2008 următoarelor instituții **Ministerului de Finanțe, Justiției, Ministerului Internelor și Reformei Administrative.**

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



UNTRR cere autorităților române eliminarea copiei conforme personalizate a licenței de transport

În linie cu obiectivul UNTRR în 2009 de a sprijini transportatorii români rutieri interni și internaționali pentru a beneficia de tratament echitabil cerem autorităților române **eliminarea copiei conforme personalizate a licenței de transport** și prelungirea valabilității acesteia.

Considerăm cererea noastră justă, deoarece personalizarea copiilor conforme cu numărul de înmatriculare al vehiculelor a fost introdusă împotriva reglementărilor europene în domeniu, R881/92 și a principiilor de simplificare și eficientizare a activităților operatorilor de transport.


Mai mult în România asistăm la o situație cu implicații grave asupra activității transportatorilor: **licența de transport este emisă pentru 5 ani, însă copiii conforme ale licenței de transport sunt eliberate cu valabilitate de 1 an (Ordin 1892/2006, Art. 8, alineat (6)) și cu un cost de 260 lei/an pentru fiecare copie (conform Ordin 1463/2008).**

Cerem astfel, ca eliberarea copiilor conforme să se facă fără obligativitatea personalizării cu numărul de înmatriculare al vehiculelor și pe perioade egale cu cele ale valabilității licenței de transport - **de 5 ani, fără vizare/taxare anuală.**

Pentru o companie cu 100 de vehicule obținerea unei copii conforme personalizate pentru fiecare autovehicul înseamnă un cost estimat de 6.500 Euro pe an. Eliminarea acestei taxe birocratice este menită să restabilească echilibrul între transportatorii români și cei ai altor țări membri UE care nu sunt împovărați de stat cu o taxă artificială, cu atât mai mult cu cât ar însemna de fapt o revenire la prevederile europene implementate și în România în 2007, prevederi care însă au fost modificate în 2008 prin adăugarea cerinței de personalizare și prin urmare a taxei.

Intervențiile UNTRR către Ministerul Transportului și Infrastructurii pe această temă se regăsesc pe www.untrr.ro la secțiunea Intervenții.

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



UNTRR este împotriva taxei de utilizare a drumurilor județene din Constanța

UNTRR cere Consiliului Județean Constanța să consulte companiile de transport înainte de aprobarea și aplicarea proiectului de hotărâre privind introducerea taxei de utilizare a drumurilor județene din Constanța.

Prin hotărârea nr. 223 care completează hotărârea nr. 5 din 07.02.2007 Consiliul Județean Constanța propune introducerea unei taxe speciale de utilizare a rețelei de drumuri județene din județul Constanța pentru transporturile de marfă și persoane.

În viziunea Consiliului Județean, taxa are ca scop **finanțarea pentru acoperirea cheltuielilor de organizare și funcționare a Regiei Județene de Drumuri și Poduri Constanța** în scopul prevenirii evenimentelor rutiere datorate stării drumurilor județene.

Pentru vehiculele grele taxa este mai mare decât rovinietă anuală!

Pentru același tip de vehicul rovinietă este 1.210 euro, iar taxa constănțeană este de 6.300lei!

Ce s-ar întâmpla dacă la nivelul fiecărui județ s-ar institui o taxă specială pentru finanțarea pentru acoperirea cheltuielilor de organizare și funcționare a Regiei Județene de Drumuri și Poduri, în cuantumuri diferite **ȘI SUPERIOARE NIVELULUI ANUAL AL ROVINIETEI?**

Această taxă suplimentară va duce în opinia noastră și a membrilor UNTRR, companii de transport rutier intern și internațional, **la o creștere a costurilor de transport și implicit a tuturor produselor și serviciilor consumate de întreaga populație a județului Constanța** precum și la alte efecte negative asupra companiilor de transport din județ.

Trebuie să ne amintim că transportatorii plătesc rovinietă, taxă de primă înmatriculare și sunt susținători ai bugetului local prin taxele și impozitele achitate, iar introducerea unei taxe suplimentare (speciale) nu va face decât să îi oblige să practice tarife superioare **în condițiile în care pe piața transporturilor rutiere concurența a ajuns la limita suportabilității.**

UNTRR sancționează în mod public această inițiativă a Consiliului Județean Constanța de introducere a acestei taxe speciale locale și va sprijini membrii UNTRR care vor decide să atace o astfel de hotărâre în instanță.

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

Grupul operațional al Organizației Europene a Polițiilor Rutiere (TISPOL) – PROIECTUL LIFESAVER



În perioada 4-5 februarie a.c., a avut loc, la București, seminarul pe probleme de siguranță rutieră TISPOL – PROIECTUL LIFESAVER. Acest proiect se derulează pe o durată de trei ani (2008-2011) și are ca scop sprijinirea celor 6 țări vizate (Polonia, Portugalia, România, Slovenia, Spania și Ungaria), în vederea creșterii eficienței activităților de prevenție rutieră, prin împărtășirea bunelor practici și asistență în aplicarea acestora, din partea țărilor membre TISPOL, recunoscute pentru realizările în domeniu și în ideea de a îmbunătăți comportamentul și disciplina participanților la trafic, dar și a operatorilor de transport rutier.

De acest proiect vor beneficia toate cele 26 țări membre ale organizației, având ca obiectiv principal sprijinirea eforturilor țărilor membre în atingerea dezideratului Comisiei Europene de reducere a mortalității rutiere cu 50% până în anul 2010.

Având 8 componente de lucru, acest proiect a fost demarat în aprilie 2008 și se derulează pe o perioadă de 3 ani, toate fondurile necesare activităților planificate fiind asigurate de Uniunea Europeană.

Seminarul are drept scop prioritizarea siguranței rutiere și obținerea sprijinului necesar prin adoptarea unei politici durabile în acest domeniu și reunește reprezentanți ai guvernului, oficialități din conducerea ministerelor, precum și societatea civilă.

La Seminarul organizat la București au participat înalți reprezentanți ai Poliției Române: Domnul Chestor General de Poliție Anghel Andreescu, Secretar de Stat, Șef al Departamentului de Ordine și Siguranță Națională, Domnul Chestor de Poliție Petre Toba, Inspectorul General al Poliției Române, Domnul Dumitru Pârvu, adjunctul șefului Inspectoratului General al Poliției Române, Domnul Comisar Șef Marin Motoc, Șeful Brigăzii de poliție rutieră București, precum și Domnul Gino-Theodor Boșman, Comisar Șef de Poliție, Director Adjunct al Direcției Poliției Rutiere, alți reprezentanți ai Poliției Române, Domnul Raed Arafat, Subsecretar de Stat, Ministerul Sănătății, Domnul Eusebiu Pistru, Secretar de Stat, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, precum și reprezentanți ai societății civile și mass-media.

Printre invitații TISPOL s-au numărat Domnul Wolfgang Blindenbacher, Președintele în exercițiu al TISPOL, Domnul Ad Hellemons, fost Președinte TISPOL, Directorul pentru Afaceri Europene al Poliției Rutiere din cadrul Agenției Naționale de Poliție a Olandei, Doamna Ellen Townsend, Director pe probleme de poliție al Consiliului pentru Siguranța Transporturilor Europene, Domnul Ian Hamill, Secretar General și Director TISPOL, precum și invitați din partea poliției rutiere din Ungaria și Bulgaria.

Cu această ocazie Domnul Comisar Șef

de Poliție Gino Theodor a avut amabilitatea de a ne răspunde la întrebarea care ne preocupă de mai mult timp și anume:

Întrebare:

Ce propuneri aveți în vedere referitor la amenzi aplicate transportatorilor rutieri străini, urmare a încălcărilor reglementărilor de siguranță rutieră?



Răspuns:

Măsurile pe care le întrevădem sunt de două feluri aș putea spune: unele care vizează legislația internă, iar celelalte legislația europeană, internațională.

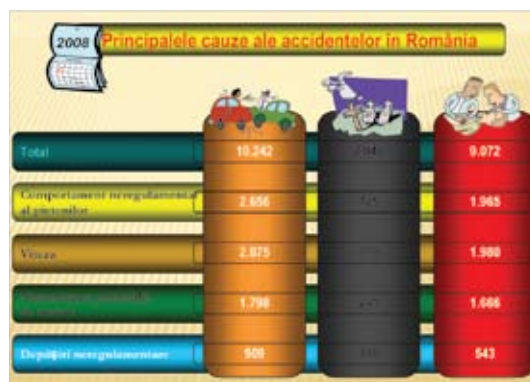
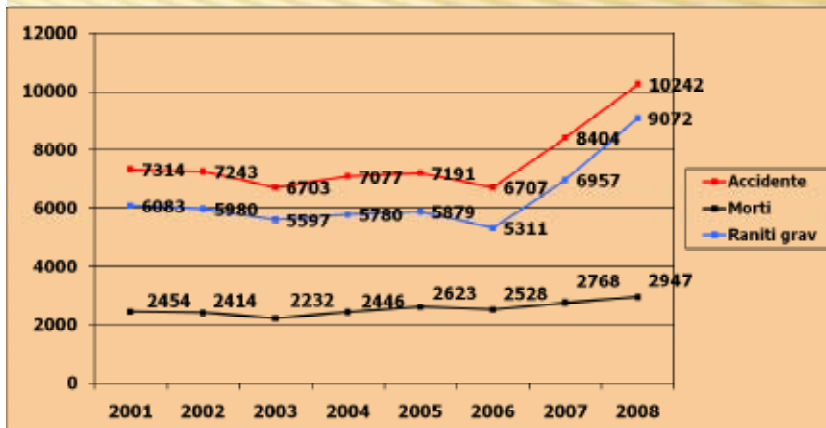
În plan intern problema cetățenilor străini este veche și vrem să reluăm această problemă pentru că am mai avut o inițiativă legislativă dar din păcate ea nu a trecut în Parlament, prin care să putem dispune imobilizarea cetățenilor străini în momentul în care au datorii față de statul român.

La momentul anilor 2001-2002 – când am propus acest lucru, s-a invocat liberă circulație, dar acum fiind practic în spațiul UE sunt și alte țări care operează după acest model. Pasul următor va fi alinierea României împreună cu celelalte state europene la proiectul de Directivă care prevede aplicarea transfrontalieră a amenziilor la regimul circulației. Deci în acel moment practic vom putea elimina această primă măsură pe care trebuie s-o adoptăm până la momentul respectiv - cea de imobilizare, urmând ca după aceea, pe cale amiabilă și reciproc avantajoasă, fiecare stat să-și poată aplica legislația.

Și în prezentarea seminarului TISPOL de astăzi se arată că cetățenii care tranzitează țara trebuie să fie tratați la fel ca și cetățenii români – deci să suporte rigoriile legii în aceeași măsură.

Accidente rutiere grave

2001 - 2008



LINK-URI UTILE

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

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

Ședința Delegației Permanente Interministeriale din cadrul Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră, 18 februarie 2009

În data de 18 februarie 2009 a avut loc la sediul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Sala 69, întâlnirea Delegației Permanente Interministeriale de Siguranță Rutieră dedicată organizării Săptămânii Naționale pentru Siguranță Rutieră 2009 .

S-a luat în discuție proiectul de Plan de Acțiuni dedicate Săptămânii Naționale pentru Siguranță Rutieră 2009.

Săptămâna Națională de Siguranță Rutieră

A fost propusă și acceptată modificarea perioadei de desfășurare a Săptămânii, pentru evitarea suprapunerii cu evenimentele prilejuite de Ziua Europei – 9 mai, și a altor evenimente care vor avea loc în săptămâna 04-10 mai 2009. Astfel Săptămâna va avea loc în perioada 11 mai-17 mai 2009.

În ceea ce privește comunicarea evenimentului, a fost propusă cooptarea unei agenții de Relații Publice pentru organizarea și supervizarea campaniei, sau un coordonator pentru proiectul Săptămâna Națională de Siguranță Rutieră, în paralel cu aprobarea Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră fiind necesară desfășurarea unei campanii de informare și consultare publică privind conținutul acesteia.

S-a propus și acceptat ca organizarea Conferinței Europene eCall la București în 14-15 mai 2009 cu sprijinul Comisiei Europene – DG INFSO, să se facă sub egida CISR în cadrul Săptămânii Naționale de Siguranță Rutieră.

De asemenea tot ca parte a campaniei, s-a propus, în măsura identificării surselor de finanțare, lansarea unui concurs pentru traducerea Imnului 112 european în limba română.

A fost făcută o prezentare a proiectului “Piramida Indiferenței”, hotărându-se trimiterea materialului către Asociația Municipiilor în România în vederea informării tuturor membrilor și a asumării de către aceștia a responsabilităților în vederea organizării în bune condiții a proiectului menționat.

Reprezentantul PETROM, și-a exprimat disponibilitatea pentru producerea și distribuirea, alături de autorități și alți parteneri, de materiale promoționale (flyere, stickere, broșuri) în cadrul Săptămânii Naționale de Siguranță Rutieră, pentru ca mesajul campaniei să poată ajunge la fiecare cetățean.

Întărirea C.I.S.R.

La punctul 1.1. din Plan s-a propus întărirea C.I.S.R. prin introducerea atribuției de avizare de către CISR a tuturor actelor normative, pe modelul Consiliului Economic și Social – CES, existând astfel premisele adoptării de către autorități a unor acte normative care să fie conforme cu siguranța rutieră și să nu reprezinte potențiale pericole, provocând conflicte sau forțând comportamente ilegale în rândul utilizatorilor de infrastructură sau ai beneficiarilor actelor normative. Au fost invocate exemplele caietelor de sarcini pentru acordarea licențelor de trasee, caiete care se fac fără a ține cont de valorile actualizate ale traficului, astfel încât pentru a respecta orarele impuse de caietul de sarcini, șoferii trebuie să încalce limitele legale de viteză sau regulile de circulație, confuzia autorităților în ceea ce privește războiul deschis dintre RATB și companiile private de transport persoane privind transportul de persoane din zonele limitrofe Municipiului București.

În aceeași ordine de idei, s-a cerut ca CISR, prin intermediul DPISR să devină organismul specializat care să formuleze un punct de vedere, referitor la siguranța rutieră, asupra documentelor europene aflate pe agenda Comisiei Europene (Plan de acțiune pentru implementarea sistemelor ITS în Europa COM 2008/ 886 final, Directivă de instituire a cadrului pentru implementarea ITS în transportul rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport COM 2008/887 final, Green Paper TENT, Revizuirea Politicilor în scopul unei mai bune integrări a rețelei transeuropene de transport în serviciul politicii comune de transport COM 2009 / 44 final), ca parte a punctului de vedere al României în dezbaterile din Consiliul European și Parlamentul European.

De asemenea s-a cerut CISR participarea la constituirea platformei naționale pentru e-call, deși mai există un alt Grup interministerial care gestionează această problemă, neputându-se menționa cum va fi depășit acest paralelism.

Strategia Națională de Siguranță Rutieră

S-a cerut corelarea Strategiei naționale de siguranță rutieră cu MasterPlanul de Transport, ambele documente fiind actualmente în curs de finalizare.

Reprezentantul Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România, a prezentat proiectele desfășurate de Companie în domeniul siguranței rutiere, subliniind creșterea fondurilor alocate pentru acest domeniu în ultimii ani, fonduri care însă rămân mult sub necesar și propunând definirea, printr-un act normativ, a unui plafon minim al fondurilor anuale alocate siguranței infrastructurii rutiere.

A fost solicitată Secretariatului CISR trimiterea către toți participanții la reuniunea D.P.I.S.R. a proiectului Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră pentru formularea punctelor de vedere.

S-a propus inițierea “deceniului de siguranță rutieră” în contextul existenței la nivel european a acestei inițiative de reducere cu 50% a numărului de victime ale accidentelor de circulație în perioada 2000-2010, în spațiul UE.

S-a solicitat includerea e-safety în programul de acțiuni 2009.

A fost de asemenea invocată completarea sintagmei “Strategia Națională” cu “Plan Național de Siguranță Rutieră” sau “Program Național de Siguranță Rutieră” pe modelul Pactului Național privind educația, document care să fie adoptat cu participarea societății civile și a domeniului privat, în contextul discuțiilor despre înființarea pe modelul

Comunicarea și imaginea C.I.S.R.

S-a subliniat importanța existenței unui marketing de imagine pentru promovarea C.I.S.R., propunându-se redactarea unor comunicate de presă la sfârșitul întâlnirilor D.P.I.S.R., fiind sugerată implicarea direcției de specialitate a Ministerului

Comunicarea de siguranță rutieră

Referitor la aportul televiziunilor, s-a menționat necesitatea implicării Consiliului Național al Audiovizualului în sensul reluării recomandărilor către televiziuni pentru introducerea siguranței rutiere în grilele de programe ale acestora, sau în sensul derogării de la interdicția de a prezenta materiale care cuprind violență pentru a putea difuza spoturi europene de prevenire a accidentelor rutiere, spoturi care folosesc violența pentru a combate violența.

A fost propusă, însă fără a se preciza posibile surse de finanțare, înființarea unei televiziuni care să promoveze siguranța rutieră, pe modelul european al televiziunii Eurosport sau lansarea unui festival anual de film de siguranță rutieră găzduit de România.

S-a subliniat importanța campaniilor din domeniul educației rutiere în școli și licee, evidențindu-se nevoia unui aport mai mare financiar al partenerilor ONG și companiilor interesate în domeniul educației rutiere.

S-a propus dezvoltarea de campanii de informare a cetățenilor cu privire la scopul acestui serviciu, și anume salvarea vieții omenești în cazuri de urgență având în vedere că aproximativ 90% din apelurile din sistem numărul de apel de urgență 112 sunt apeluri false sau gresite, ceea ce duce la blocarea operatorilor și a întregului sistem, impunându-se în permanență.

S-a menționat de către reprezentantul GRSP România a unui seminar organizat împreună cu Comisia de Industree a Camerei Deputaților în data de 31 martie 2009.

Reprezentantul Ministerului Administrației și Internelor în DPISR a menționat disponibilitatea fondurilor structurale europene pentru proiecte de siguranță rutieră, prezentând proiectul contractat de Direcția Poliție Rutieră, în valoare de 3 milioane Euro, pentru up-gradarea mijloacelor de supraveghere a traficului pe DN1 pentru extinderea sistemului existent pe porțiunea București-Azuga până la Brașov.

Masa rotundă public-privată privind Memorandumul de Înțelegere privind Facilitarea Transportului Rutier de Mărfuri în regiunea BSEC.

În data de 10 februarie a.c. a fost organizată de BSEC, la invitația Președintelui BSEC-URTA, Dl. Vladimir Florea, Masa rotundă public-privată privind Memorandumul de Înțelegere privind Facilitarea Transportului Rutier de Mărfuri în regiunea BSEC, la Istanbul.

La reuniune au participat reprezentanții Părților Contractante la Memorandum (Republica Armenia, Republica Azerbaijan, Federația Rusă, Georgia, Republica Moldova, România, Republica Serbia, Republica Turcia și Ucraina), Organismele BSEC (Consiliul pentru Afaceri al Mării Negre), organizații internaționale (CEE-ONU, IRU, BSEC-URTA), asociații naționale de transport (ANALTIR, ABADA, AEBTRI, GIRCA, AITA, ARTRI, UNTRR, Ingosstrakh, ASMAR, PU „Mejdunarodni Transport,” și UND), Uniunea Camerelor de Comerț și Schimb de Mărfuri a Republicii Turcia (TOBB) și NEA.

Vorbitorii au subliniat în special importanța studiului NEA și a Mesei Rotunde ca o oportunitate unică de a schimba opinii privind problemele identificate și stabilirea viitoarelor demersuri pentru BSEC în vederea facilitării transportului rutier de mărfuri și respectiv implementarea Memorandumului.

Dna Padideh Gutzkow, Consultant pr. NEA, a făcut o prezentare a Studiului. Urmărind descrierea evoluțiilor prezente din cadrul comerțului și transportului în Regiunea BSEC, ea a adresat următoarele prevederi ale Memorandumului, informând asupra problemelor identificate și posibilele modalități alternative pentru soluționarea lor:

- Liberalizarea progresivă a transportului rutier de mărfuri;
- Aderarea la acordurile internaționale – armonizarea greutăților și dimensiunilor maxim admise, transportul mărfurilor periculoase și reglementărilor sociale;
- Politicile de taxare, sistemul informațional privind taxele legate de transportul rutier;
- Facilitarea procedurilor de eliberare a vizelor pentru șoferii profesioniști.

Participanții au discutat Studiul și au avut un schimb de păreri privind modalitățile de implementare a Memorandumului și aplicarea celor mai bune practici mondiale în această privință.

Principalele concluzii care au fost trase de către Președintele reuniunii în baza acestei reuniuni:

- Studiul identifică și propune modalități alternative, metode, proiecte și activități pentru implementarea Memorandumului în modul cel mai eficient pentru succesul cooperării economice în Regiunea BSEC. El prezintă opiniile experților privind facilitarea transportului rutier în baza celor mai bune practici și experiențe din alte regiuni, precum și experiențele anterioare din acest domeniu. Acolo unde este posibil, fiecare alternativă a fost prezentată cu avantajele și dezavantajele privind implementarea sau realizarea și efectul scontate.

- În ceea ce privește **Liberalizarea progresivă a Transportului Rutier Internațional de mărfuri** există trei alternative care pot fi aplicate de către statele membre BSEC simultan, și anume:

- Liberalizarea treptată a transportului rutier prin admiterea liberă a transportului bilateral și în tranzit prin intermediul acordurilor sau protocoalelor bilaterale;
- Înființarea unui sistem multilateral regional de autorizații printre părțile interesate;
- Crearea unei autorizații BSEC care să permită efectuarea unei singure curse în tranzit a transportului direct prin statele membre BSEC interesate care au convenit să aibă o astfel de autorizație.

Statele membre BSEC ar putea lua în considerare problema înființării unor grupuri de lucru ad-hoc pentru țările care doresc să elaboreze o alternativă relevantă.

Aderarea la acordurile internaționale – armonizarea greutăților și dimensiunilor maxim admise, transportul mărfurilor periculoase și reglementărilor sociale este esențială pentru realizarea obiectivelor majore ale Memorandumului. Părțile Memorandumului BSEC ar trebui să continue aderarea la instrumentele CEE-ONU prioritizând convențiile ONU care au o influență mare asupra unui transport mai bun în regiune.

Părțile la Memorandum, care nu au aderat încă, pot lua în considerare, ca o prioritate, aderarea la Acordului European din 1957 privind Transportul Rutier Internațional de Mărfuri Periculoase (ADR) și Acordul European din 1970 privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR), precum și Convenția Revizuită de la Kyoto a Organizației Mondiale a Vămirilor pentru simplificarea și armonizarea regimurilor vamale. Părțile la Memorandumul BSEC ar putea beneficia mult din experiența și asistența CEE-ONU privind problemele legate de aderarea la aceste instrumente.

Monitorizarea timpilor de așteptare la frontiere furnizează informații utile pentru situația și impactul măsurilor de facilitare la frontiere. Sistemul de monitorizare al timpilor de așteptare la frontiere IRU (BWTO) este un instrument foarte util în această privință și Părțile la Memorandumul BSEC ar putea beneficia mult din utilizarea BWTO.

Pe 20 mai 2008 Noua Anexă 8 (privind Transportul Rutier) la Convenția Internațională din 1982 privind Armonizarea Controalelor la Frontieră a Mărfurilor a intrat în vigoare pentru părțile contractante. Certificatul Internațional de Cântărire a Vehiculului (IVWC) care este parte a Anexei 8 are o foarte mare importanță pentru această regiune. Totuși, introducerea Anexei 8 întâmpină câteva obstacole cu caracter tehnic. Ar fi de preferat convenirea unui seminar comun BSEC-ONU cu participarea tuturor părților interesate pentru

a lua în considerare modalitățile de introducere a Certificatului internațional în regiunea BSEC. În această privință experiența țărilor CIS, care aplică deja certificate similare, ar trebui luată în considerare.

Problema armonizării politicilor de taxare în regiunea BSEC rămâne una din problemele majore ale transportului rutier. Există mai multe sisteme de percepere a taxelor rutiere în Regiune. De aceea este importantă armonizarea percepției taxelor și aplicării acestora pentru transportatorii naționali și internaționali astfel încât să se creeze un cadru armonizat pentru taxarea autovehiculelor de transport marfă în regiunea BSEC.

Facilitarea procedurilor de obținere a vizelor pentru șoferii profesioniști. În timpul celei de-a 19-a Reuniuni a Consiliului de Miniștri ai Afacerilor Externe ale Statelor Membre BSEC, care a avut loc la Tirana pe 23 octombrie 2008, a fost aprobat Proiectul Acordului privind Simplificarea Procedurilor de Obținere a Vizelor pentru Șoferii Profesioniști din Statele Membre BSEC care s-a finalizat prin Reuniunea Experților privind Proiectul Acordului privind Simplificarea Proce-

durilor de Obținere a Vizelor pentru Șoferii Profesioniști (Chișinău, 3 aprilie 2007) și Statele Membre BSEC interesate au fost invitate să semneze acest Acord. Acordul a fost deschis spre semnare și a fost semnat de Republica Albania, Republica Armenia, Republica Moldova și Republica Turcia.

Este important să fie luate în considerare modalitățile de aderare la Acord de către toate Statele Membre BSEC și respectate prevederile legate de vize pentru șoferii profesioniști, cuprinse în Anexa 8 în vederea creării condițiilor favorabile pentru șoferii profesioniști de obținere a vizelor.

Studiul NEA a prezentat idei privind soluțiile la problemele din cadrul transportului rutier și reprezintă o sursă foarte utilă pentru facilitarea implementării Memorandului de Înțelegere.

Participanții la Masa Rotundă și-au exprimat aprecierea pentru studiul NEA și prezentarea acestuia.

Ioana Ciorzan

Responsabil Reprezentare Internă și Internațională

SURSA A.N.V.

Numărul de declarații vamale de export/import efectuate de operatorii economici români în perioada 01.01.2009 - 10.02.2009, comparativ cu perioada 01.01.2008 - 10.02.2008, cu evidențierea cuantumului valorii statistice aferente mărfurilor importate

Tip	Procedura vamala	An	Nr. decl.	01-10 JAN		11-20 JAN		21-31 JAN		01-10 FEB	
				Valoare statistica (lei)	Nr. decl.	Valoare statistica (lei)	Nr. decl.	Valoare statistica (lei)	Nr. decl.	Valoare statistica (lei)	
EXPORT	Export definitiv	2009	1,493	255,852,901	3,329	570,918,908	4,815	873,922,684	3,861	615,040,150	
		2008	2,036	490,780,479	4,211	752,612,726	6,835	1,143,635,015	4,571	876,865,597	
	Export temporar	2009	48	4,318,516	183	20,373,792	193	25,704,556	191	25,233,841	
		2008	106	5,334,199	190	24,028,240	287	23,307,706	206	15,579,607	
	Reexport	2009	153	33,477,533	139	13,203,963	135	84,644,785	228	30,305,378	
		2008	207	35,545,051	175	91,876,119	239	128,963,945	249	91,285,541	
	Total 2009			1,694	293,648,951	3,651	604,496,663	5,143	984,272,024	4,280	670,579,368
	Total 2008			2,349	531,659,729	4,576	868,517,085	7,361	1,295,906,666	5,026	983,730,745

Tip	Procedura vamala	An	Nr. decl.	01-10 JAN		11-20 JAN		21-31 JAN		01-10 FEB	
				Valoare statistica (lei)	Nr. decl.	Valoare statistica (lei)	Nr. decl.	Valoare statistica (lei)	Nr. decl.	Valoare statistica (lei)	
IMPORT	Punere in libera circulatie	2009	4,794	584,467,158	8,160	1,136,616,868	9,204	1,275,002,450	8,070	1,155,462,645	
		2008	7,040	607,890,460	10,334	1,338,625,725	17,038	2,377,405,941	9,826	1,241,988,419	
	Import temporar	2009	61	12,353,202	214	51,518,060	211	56,017,124	186	35,316,675	
		2008	191	69,381,070	270	85,005,001	355	95,484,808	277	95,547,670	
	Reimport	2009	50	3,504,844	133	6,262,916	202	16,556,518	184	18,920,058	
		2008	103	8,574,175	143	36,372,772	239	11,111,079	159	8,231,311	
	Antrepozitare	2009	109	18,923,916	264	71,593,606	288	49,685,720	146	37,914,432	
		2008	565	37,068,050	643	65,763,048	652	115,123,757	324	51,782,685	
	Total 2009			5,014	619,249,120	8,771	1,265,991,450	9,905	1,397,261,812	8,586	1,247,613,810
	Total 2008			7,899	722,913,755	11,390	1,525,766,546	18,284	2,599,125,585	10,586	1,397,550,085



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

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

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

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

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

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

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

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

CORNEL IORDACHE

Telefon mobil: 0724.044.719,

e-mail: cornel.iordache@untrr.ro

VIOREL MIRCESCU

Telefon mobil: 0720 999 200,

e-mail: viorel.mircescu@untrr.ro

e-mail: higer@untrr.ro

web: higer.untrr.ro



UNTRR Asistent Broker -ASIGURĂRI-



Împreună pentru un viitor mai sigur!

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

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

www.untrr.ro/asigurari

ROVINIETĂ prin



UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA



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

4€



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

7€



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

9€



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

11€



Model matcă pentru
autoturisme

3€



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

6€



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

20€



Model matcă pentru
autoturisme

7€



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

35€



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

45€



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

55€



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

16€





Model matcă pentru
vehicule de transport
marfă cu

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

52€



Model matcă pentru
autoturisme

28€



Model matcă pentru
vehicule de transport
marfă cu

96€



Model matcă pentru
vehicule de transport
marfă cu

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

320€



Model matcă pentru
vehicule de transport
marfă cu

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

560€



Model matcă pentru
vehicule de transport
marfă cu

720€



Model matcă pentru
vehicule de transport
marfă, cu

1.210€



Model matcă pentru
vehicule de transport
marfă cu

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

91€



Model matcă pentru
vehicule de transport
marfă, cu

143€



Model matcă pentru
vehicule de transport
marfă cu

$\text{MTMA} \geq 12,0\text{ t}$,
cu maximum
3 axe (inclusiv)

117€



AMENZI APLICABILE UTILIZATORILOR ÎN CAZUL LIPSEI ROVINIETEI VALABILE

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

MTMA = Masa Totală Maximă Autorizată

PUNCTE DE DISTRIBUȚIE - Birouri UNTRR

Arad

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

Deva

Str. 22 Decembrie, bl. 6, ap. 29,
parter; C.P. 330167
0720-999.240, 0720-999.205,
0254-235.229
deva@untrr.ro

Pitești

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

Suceava

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

București

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

Iași

Str. Străpungerii Silvestru 30,
bl. T2, sc. E, ap. 2, parter
0720-999.242, 0232-278.140
iasi@untrr.ro

Satu Mare

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

Târgu Mureș

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

Cluj

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

Oradea

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

Sibiu

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

Timișoara

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

INFO UTILE

1. FEDERAȚIA RUSĂ: taxa de utilizare a drumurilor

Incepând cu 1 februarie 2009 va fi introdusă o taxă de utilizare a drumurilor în Federația Rusă, pentru camioanele peste 3,5 t înregistrate în 29 de țări.

România se află pe lista celor 29 de țări ai căror cărpuși sunt taxați pentru utilizarea drumurilor în Federația Rusă.

Sumele taxate:

Perioada în care vehiculul se află în Federația Rusă	Valoarea taxei, în ruble rusești
1 an	60.000
1 lună	5.000
1 săptămână	1.154
1 zi	385

Sursa: IRU, 20.01.2009

Reprezentantul transportatorului (șoferul mijlocului de transport auto) este obligat personal să achite valoarea corespunzătoare la bancă sau la o altă organizație de credit.

La trecerea frontierei de stat a Federației Ruse reprezentantului transportatorului (șoferul mijlocului de transport auto) i se va înmâna o înștiințare cu privire la necesitatea, valoarea și modalitatea de plată a taxei (rezizitele de plată).

Dacă se presupune depășirea termenului de ședere a mijlocului de transport auto plătit pe teritoriul Federației Ruse, o plată suplimentară trebuie efectuată într-un termen nu mai mic de 24 h anterior expirării termenului plătit.

Termenul de ședere pe teritoriul Federației Ruse plătit nu depinde de numărul de treceri a frontierei de stat a Federației Ruse.

Ieșirea mijloacelor de transport auto de pe teritoriul Federației Ruse se realizează numai după prezentarea documentului care confirmă plata taxei pentru utilizarea drumurilor rutiere ale Federației Ruse persoanei oficiale a serviciului de supraveghere federal din domeniul transporturilor.

Sursa: DGITR, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

2. PORTUGALIA: Taxe de drum pentru transportul de marfă

Valorile indicate sunt pentru vehiculele cu o înălțime de peste 1,10 m la prima axă. Șoferii trebuie să știe că tichetele de autostradă sunt valabile 12 ore.

(la 09.01.09; tarife în EUR) 2

A1 autostrada de nord (Lisabona - Porto)	2 axe	3axe	≥4 axe
Alverca pv – Alverca No II	4.95	6.40	7.10
Alverca nó 2 - Vila Franca de Xira nó II (sud/nord)	3.95	5.05	5.60
V. F. de Xira (Nó II) - V. F. de Xira	0.00	0.00	0.00
V. F. de Xira (No I) – V. F. de Xira	4.95	6.40	7.10
Vila Franca de Xira - Carregado	1.05	1.35	1.50
Carregado - Aveiras de Cima 2	1.50	1.95	2.15
Aveiras de Cima - Cartaxo	1.35	1.75	1.95
Cartaxo - Santarém	0.95	1.25	1.40
Santarém - Torres Novas 2	3.70	4.80	5.35
Torres Novas - Fátima	2.75	3.55	3.95
Fátima - Leiria 2	1.95	2.50	2.80
Leiria - Pombal	3.30	4.25	4.70
Pombal - Condeixa 2	3.70	4.75	5.25
Condeixa - Coimbra south	0.65	0.85	0.95
Coimbra south - Coimbra north	0.75	1.00	1.10
Coimbra north - Mealhada 2	1.15	1.45	1.65
Mealhada - Aveiro south	2.85	3.65	4.10
Aveiro south - Albergaria	1.70	2.20	2.45
Albergaria - Estarreja 2	1.30	1.70	1.85
Estarreja - Feira	1.95	2.50	2.80
Feira - IC24 nó 2	1.30	1.65	1.85
Feira - Grijó pv 2	2.25	2.90	3.25
Grijó nó 1	0.95	1.25	1.40
A2 Autostrada de sud (Lisabona - Algarve)			
Coina nó I - Fogueteiro	1.20	1.55	1.70
Coina pv - Palmela 2	2.35	3.05	3.35
Coina nó II- Palmela2	1.15	1.50	1.65
Palmela - Marateca	2.65	3.35	3.75
Marateca - Alcácer do Sal 2	4.05	5.20	5.75
Alcácer do Sal - Grândola nord	3.25	4.20	4.65
Grândola north - Grândola sud	2.20	2.85	3.15
Grândola south - Aljustrel 2	4.70	6.00	6.70
Aljustrel - Castro Verde	4.00	5.10	5.70
Castro Verde - Almodôvar 2	2.45	3.15	3.50
Almodôvar - San Bartolomeu de Messines	4.85	6.25	6.90
San Bartolomeu de Messines - Paderne (Algarve)	1.80	2.30	2.55
A3 Porto - Valença			
Maia pv - Santo Tirso 2	1.60	2.05	2.25

Santo Tirso - Cruz	1.70	2.20	2.45
Cruz - Braga south	1.90	2.45	2.75
Braga south - Braga west	1.50	1.95	2.20
Braga west - EN 201 2	2.95	3.80	4.25
EN 201 - Ponte de Lima South	1.50	1.90	2.10
Ponte de Lima South / West – Ponte de Lima North	0.10	0.15	0.15
Ponte de Lima North - EN 303	3.05	3.90	4.35
EN 303 - Valença pv	1.15	1.50	1.65
A4 Porto - Amarante			
Ermesinde pv - Valongo 2	0.55	0.70	0.75
Valongo - Campo	0.50	0.65	0.75
Campo - Baltar	0.90	1.15	1.30
Baltar – Paredes	0.65	0.85	0.95
Paredes - Guilhufe	0.40	0.50	0.55
Guilhufe - Penafiel	0.25	0.35	0.35
Penafiel - Amarante pv 2	3.15	4.05	4.50
A5 Autostrada Costa do Estoril			
Oeiras nó II 2	0.60	0.60	0.60
Oeiras nó I	0.60	0.60	0.60
Carcavelos pv	2.40	2.40	2.40
Carcavelos nó I	1.05	1.05	1.05
Carcavelos nó II	1.35	1.35	1.35
Estoril 0.75 0.75 0.75			
A6 Marateca - Caia			
Marateca - Vendas Novas 2	3.25	4.20	4.65
Vendas Novas - Montemor (West)	2.80	3.55	3.95
Montemor (West) - Montemor (East) 2	0.85	1.10	1.25
Montemor (East) - Evora (Poente)	2.25	2.85	3.20
Evora (Poente) - Evora (Nascente) 2	2.35	3.00	3.35
Evora (Nascente) - Estremoz	4.35	5.60	6.25
Estremoz - Borba	1.75	2.25	2.50
Borba - Elvas pv	3.25	4.15	4.60
A7 Famalicão /VP Aguiar/A24			
En 206 pv - EN 206 nó	0.45	0.55	0.65
EN 206 nó - nó de Famalicão	2.60	3.35	3.70
Nó de Famalicão – Nó A3/A7 2	0.20	0.30	0.30
Nó A3/A7 - Seide	0.50	0.65	0.75
Seide - Ave	1.00	1.30	1.45
Ave – Nó de Selho	0.65	0.80	0.90
Nó de Selho - Guimarães South	0.70	0.90	1.00

Guimarães South - Calvos	0.65	0.85	0.95
Calvos - Fafe Sul	1.45	1.85	2.05
Fafe Sul - Basto	2.95	3.80	4.20
Basto - Ribeira Pena pv	2.00	2.55	2.85
Ribeira Pena pv – V.P. Aguiar/A24	2.10	2.65	2.95
A8 Autostrada vestică (Loures - Leiria)			
Loures - CREL	0.00	0.00	0.00
Lousa – Vendo do Pinheiro	0.25	0.35	0.35
Vendo do Pinheiro - Enxara	1.15	1.50	1.65
Enxara - Torres Vedras south 2	1.40	1.80	2.00
Torres Vedras south - Torres Vedras north 1	0.00	0.00	0.00
Torres Vedras north - Ramalhal	0.30	0.40	0.45
Ramalhal - Campelos 2	1.40	1.80	2.00
Campelos - Bombarral	1.15	1.50	1.65
Caldas da Rainha (industrial estate) – Tornada	1, 0.00	0.00	0.00
Caldas da Rainha (industrial estate) – Alfeizerão	2 1.60	2.05	2.30
Tornada - Alfeizerão	1.10	1.40	1.55
Alfeizerão - Valado Frades	1.75	2.25	2.50
Valado Frades - Pataias 2	1.00	1.30	1.45
Pataias - Marinha Grande south	1.40	1.80	2.00
Marinha Grande south - Marinha Grande east	0.75	0.95	1.10
Marinha Grande east - Leiria south	0.60	0.80	0.90
A9 CREL (Queluz - Zambujal)			
Queluz nó 1	0.50	0.65	0.70
Queluz pv - Queluz nó 2	5.30	6.85	7.50
Queluz nó 2 - Pontinha 2	0.90	1.15	1.25
Pontinha – Odivelas	1.00	1.30	1.40
Odivelas - Zambujal 2	1.00	1.30	1.45
A10 Bucelas - Carregado - IC3 (A13)			
Arruda dos Vinhos (A10) - Carregado (A1)	1.70	2.20	2.45
Arruda dos Vinhos (A10) - Alverca pv (A1)	1.45	1.80	2.05
Arruda dos Vinhos (A10) – Benavente nó (A10)	3.65	4.70	5.20
Benavente (A10) - Santo Estêvão (A13)	2.60	3.35	3.70
A11 Apúlia – Castelões			
Nó de Apúlia/A28 – EN 205 nó	0.60	0.75	0.85
EN 205 nó - Barcelos	1.30	1.65	1.85
Barcelos – Braga West	1.50	1.90	2.10

Braga West – Ferreiros (Braga)	0.70	0.90	1.00
Ferreiros (Braga)- Guimarães west	2.40	3.10	3.40
Guimarães west - Selho	0.25	0.35	0.40
Selho - Guimarães south	0.70	0.90	1.00
Guimarães south – Calvos	0.65	0.85	0.95
Calvos - Vizela	1.10	1.40	1.55
Vizela - Felgueiras	0.50	0.65	0.70
Felgueiras – Lousada (junction A11/A42)	0.80	1.00	1.10
Lousada (junction A11/A42) – EN 15	0.90	1.15	1.25
EN15 - EN211	0.35	0.45	0.50
EN211 - Castelões	0.05	0.10	0.10
A12 Setúbal - Pinhal Novo			
Pinhal Novo nó I	1.40	1.80	2.00
Pinhal Novo nó pv - Setúbal	3.25	4.20	4.65
Pinhal Novo nó II - Setúbal	1.85	2.40	2.65
A13 Almeirim - Marateca			
Marateca (A2/A6) - Pegões	1.80	2.25	2.50
Pegões - Santo Estêvão 2	2.80	3.60	4.00
Santo Estêvão - Salvaterra Magos	3.30	4.30	4.75
Salvaterra Magos - Almeirim pv 2	3.70	4.75	5.30
A14 Figueira da Foz - Coimbra nord			
P.V. Sta Eulália - Montemor-o-velho	0.70	0.90	1.00
Montemor-o-velho - EN335	1.15	1.50	1.65
EN335 - Ança	1.40	1.80	2.00
Ança - (Coimbra north) A1	0.65	0.80	0.90
A15 Caldas - Santarém			
Arnóia - A-dos-Negros 1	0.00	0.00	0.00
Arnóia - A-dos-Francos	1.90	2.40	2.70
A-dos-Negros - A-dos-Francos	1.30	1.65	1.85
A-dos-Francos - Rio Maior vest	0.85	1.05	1.20
Rio Maior west - Rio Maior est	0.50	0.65	0.70
Rio Maior east - Malaqueijo 2	1.10	1.40	1.55
Malaqueijo – Santarém (A1)	1.70	2.20	2.50
Malaqueijo – Torres Novas (A1/A23)	5.05	6.55	7.30
A17 Auto-Estrada do Litoral (Leiria/Louriçal)			
Leiria Norte – Monte Real	0.65	0.85	0.95
Monte Real – Monte Redondo	0.80	1.00	1.10
Monte Redondo – Guia	0.95	1.25	1.40
Guia - Louriçal	0.80	1.05	1.20
Podul Vasco da Gama			

Montijo 2 - Lisbon 2	5.20	7.80	10.10
Podul “25th of April”			
Almada - Lisabona	3.15	4.55	5.95

1. nu se percepe nicio taxă de drum dacă se călătorește exclusiv pe această secțiune
2. zone de servicii
3. taxele se drum se percep numai când se călătorește înspre nord

Informații suplimentare se pot găsi pe site-urile de mai jos:

- Via Card (numai pentru 25 aprilie și podul Vasco da Gama): www.lusoponte.pt

- Via Verde (system electronic): www.viaverde.pt

- BRISA (autostrăzile A1, A2, A3, A4, A5, A6, A9, A10, A12, A13, A14, A17): www.brisa.pt

- Autostrada Atlantică (autostrăzile A8 și A15): www.aeatlantic.pt

- AENOR (autostrăzile A7 și A11): www.aenor.pt

Sursă: IRU, ANTRAM, ianuarie 2009

3. FEDERAȚIA RUSĂ: Asigurarea de răspundere civilă

De la 1 ianuarie 2009, Rusia a aderat la sistemul internațional de asigurare pentru răspundere civilă – carte verde. De aceea, deținătorii vehiculelor înregistrate în țări străine care sunt parte a sistemului carte verde trebuie să aibă la ei documentele poliței de asigurare carte verde, cu o rubrică valabilă pentru Federația Rusă (“RUS”).

Deținătorii vehiculelor înregistrate în țări străine care nu sunt parte a sistemului carte verde trebuie să încheie o poliță de asigurare pentru răspundere civilă la intrarea în Rusia.

Contractul trebuie să acopere o perioadă de până la 12 luni. Se aplică tarife diferite pentru persoanele fizice și juridice.

(Tarife în Ruble, la 1.1.09)

Proprietarul vehiculului este o persoană fizică

Perioada de valabilitate	Tipul vehiculului		
	Autovehicul cu MMA până la 16 t	Autovehicul cu MMA peste 16 t	Remorcă/semiremorcă
15 zile sau mai puțin	1053	1684,80	324
16 zile până la 1 lună	1579,50	2527,20	486
2 luni	2106	3369,60	648
3 luni	2632,50	4212	810
4 luni	3159	5054,40	972
5 luni	3422,25	5475,60	1053
6 luni	3685,50	5896,80	1134
7 luni	4212	6739,20	1296

8 luni	4738,50	7581,60	1458
9 luni	5001,75	8002,80	1539
10-12 luni	5265	8424	1620

Proprietarul vehiculului este o persoană juridică

Perioada de valabilitate	Tipul vehiculului		
	Autovehicul cu MMA până la 16 t	Autovehicul cu MMA peste 16 t	Remorcă/semiremorcă
15 zile sau mai puțin	1215	1944	324
16 zile până la 1 lună	1822,50	2916	486
2 luni	2430	3888	648
3 luni	3037,50	4860	810
4 luni	3645	5832	972
5 luni	3948,75	6318	1053
6 luni	4252,50	6804	1134
7 luni	4860	7776	1296
8 luni	5467,50	8748	1458
9 luni	5771,25	9234	1539
10-12 luni	6075	9720	1620

NB: Prima pentru un ansamblu rutier (tren rutier sau vehicul articulat) este compusă din 2 elemente: prima pentru autovehicul, plus prima pentru remorcă sau semiremorcă.

Informații suplimentare pot fi obținute de la Asociația Rusă a Asiguratorilor Auto Russian Association of Motor Insurers (RAMI),
tel: +7 (495) 641 27 87
e-mail: rsa@autoins.ru
URL: http://autoins.ru/

Sursa: IRU, ASMAP, ianuarie 2009

4. DANEMARCA

FEDEMAC, precum și ITD, Padborg, ne reamintește că începând cu 1 februarie 2009 o zonă cu emisii scăzute va fi pusă în aplicare în Aalborg. Camioanele și autovehiculele diesel mai mari de 3,5 t trebuie să îndeplinească normele Euro 3 sau să fie echipate cu un filtru de particule. Începând cu 1 iulie 2010, aceleași autovehicule vor trebui să îndeplinească normele Euro 4 sau să fie echipate cu un filtru de particule. Autovehiculele înmatriculate în străinătate trebuie să dovedească cu documente că îndeplinesc criteriile normelor Euro sau că au instalat un filtru de particule.

5. SLOVACIA: Echipament de iarnă

Lanțuri de zăpadă

Nu există obligativitatea existenței lanțurilor de zăpadă la bordul vehiculului. Cu toate acestea construcția vehiculului trebuie să fie corespunzătoare pentru utilizarea lanțurilor (aceasta se aplică vehiculelor construite după 1.1.72). Utilizarea lanțurilor este obligatorie pentru drumurile semnalizate de către administrația drumurilor cu marcajul rutier C31 "Snehove retaze". În cazul în care sunt folosite, lanțurile trebuie să fie montate pe fiecare pneu al axei motoare.

Sanctiuni

Sunt impuse sancțiuni în valoare de 2000 de coroane slovene (SKK) pentru încălcarea regulamentului prezentat mai sus. Cu toate acestea, dacă se produce un accident, penalitățile sunt peste 2000 de coroane slovace până la închisoare dacă sunt victime.

Pneuri de iarnă

De la 1 februarie 2009, în condiții de iarnă ca zăpada sau gheața, este obligatoriu pentru toate vehiculele de pasageri cu nu mai mult de 8 locuri (excluzând locul șoferului) ca și vehiculele de marfă cu mai puțin de 3,5t să fie echipate cu anvelope de iarnă. Anvelopele trebuie să poarte indicativul M+S, M.S. sau M&S.

Vehiculele de pasageri cu mai mult de 8 locuri (excluzând locul șoferului) și vehiculele de marfă peste 3,5t trebuie să fie echipate cu anvelope de iarnă pe cel puțin o axă motoare în fiecare an între 15 noiembrie și 31 martie. Anvelopele trebuie să poarte indicativul M+S, M.S. sau M&S.

Sursa: IRU, ianuarie 2009

6. FEDERAȚIA RUSĂ

Formalități de achitare a taxei de drum în Federația Rusă:

- La trecerea frontierei în Federația Rusă, conducătorul auto va primi chitanța de plată pentru taxa de drum, corespunzător cu perioada de ședere declarată de acesta;
- Taxa de drum se achită la orice ghișeu Sberbank de pe teritoriul Federației Ruse, în decurs de maximum 24 ore;
- Dacă transportatorul dorește să-și prelungească șederea în Rusia, este obligat să achite o altă taxă de drum, cu 24 ore înainte de expirarea perioadei taxei plătite anterior;
- Instituția care percepe taxele de drum este Agenția Federală de Drumuri;
- Asupra datelor bancare sunt informate toate punctele Sberbank de pe teritoriul Federației Ruse; este suficient doar prezentarea chitanței primite în acest sens, la intrarea în Rusia;
- Actul cu care transportatorii probează efectuarea plății este chitanța de plată, care se prezintă organelor competente la punctele de control pe teritoriul Rusiei și la ieșirea din țară, pentru a putea părăsi teritoriul Federației Ruse;
- Organul abilitat pentru controlul taxelor de drum este

Inspecția transporturilor din Rusia;

• În fiecare punct de frontieră există un panou de afișaj care conține informațiile necesare privind taxa de drumuri; va fi afișată inclusiv Hotărârea de guvern, în limbile rusă și engleză.

Sursa: DGITR, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii/Biro-ul de Promovare Comercial-Economică al Ambasadei României în Federația Rusă, ianuarie 2009

7. AUSTRIA

Asociația transportatorilor rutieri din Austria, AISÖ,

Noutăți legislative

1. Informare CNADNR: noi reguli pentru transportatorii rutieri de bunuri divizibile

CNADNR ne-a informat că, începând cu data de 06.02.2009 a intrat în vigoare HOTĂRÂREA de Guvern nr.1373 din 28 octombrie 2008 privind reglementarea furnizării și transportului rutier de bunuri divizibile pe drumurile publice din România.

Prin art. 2,3 și 4 din această Hotărâre se introduc obligații pentru furnizorii de bunuri divizibile, iar prin art. 5, 6 și 7 pentru cei care transportă aceste bunuri folosind infrastructura rutieră, cum ar fi:

• pentru furnizorii

- Furnizorii ale căror bunuri divizibile sunt distribuite prin utilizarea rețelei de drumuri publice din România au obligația să aibă în dotare, în punctele de încărcare, instalații de cântărire a vehiculelor rutiere

- Instalațiile de cântărire a vehiculelor rutiere, aflate în dotarea furnizorilor, trebuie să îndeplinească și să respecte condițiile prevăzute în anexa nr.1:

a) să fie amplasate la ieșirea din punctul de lucru al furnizorului. În mod excepțional, pentru exploatările temporare de nisip sau pietriș situate în albia cursului de apă, al căror amplasament se modifică frecvent, instalația de cântărire poate fi amplasată în zona de acces de la punctul de lucru al furnizorului la drumul public;

b) să respecte condițiile impuse de legislația metrologică în vigoare privind introducerea pe piață, punerea în funcțiune și controlul metrologic ulterior;

c) să fie destinate cântăririi vehiculelor rutiere în regim static sau dinamic;

d) să dețină certificat de aprobare de model și buletin de verificare metrologică, eliberat în conformitate cu legislația în vigoare;

e) să funcționeze în amplasamente de cântărire care respectă condițiile impuse de legislația metrologică, producătorul și/sau furnizorul instalației de cântărire;

f) să elibereze în regim automat, la finalizarea cântăririi, tichetul de cântar pentru fiecare vehicul verificat;

g) să permită memorarea în baza de date a aplicației instalației de cântărire a tuturor elementelor de personalizare a tichetului de cântar, conform prevederilor anexei nr. 2 la hotărâre.

- Să asigure condițiile de funcționare pentru instalațiile de cântărire, prevăzute prin reglementările metrologice și de furnizorul acestora;

- Să nu permită plecarea din punctul de încărcare a vehiculelor necântărite, cu depășiri ale masei totale maxime admise, cu depășiri ale masei totale pentru care a fost

dorește să atragă atenția membrilor asupra interdicției de circulație care este în vigoare de la 1 ianuarie 2009 pe autostrada A12, la Tirol, în ambele sensuri, între Kufstein (km 6.350) și Zirl (km 90.0) pentru transportul de cherestea și plută și autovehicule și remorci. AISÖ dorește să sublinieze faptul că autovehiculele, inclusiv turismele, precum și remorcile, transportate cu camioanele fac obiectul acestei interdicții. O frază suplimentară a fost adăugată în acest sens pe documentul privind interdicțiile de circulație. Acestea sunt disponibile pe site-ul nostru la rubrica Trafic info – Restricții UE.

eliberată autorizația specială de transport sau fără tichet de cântar, după caz;

- Să suspende furnizarea, pe cale rutieră, a bunurilor divizibile, în perioada în care nu sunt asigurate condițiile pentru cântărirea vehiculelor, potrivit prevederilor prezentei hotărâri, etc;

• pentru transportatorii rutieri

- Să nu transporte bunuri divizibile de la furnizorii care nu cântăresc sau nu eliberează tichet de cântar pentru toate vehiculele;

- Să transbordeze încărcătura, pe propria cheltuială, parțial sau total, în unul sau mai multe vehicule, astfel încât să fie respectate masele pe axe maxime admise, prevăzute de legislația în vigoare, sau masele înscrise în autorizația specială de transport, după caz, în situația în care se constată de către personalul de control prevăzut la art. 8 alin. (4) circulația vehiculelor cu depășirea maselor maxime pe axe ce pot fi autorizate;

- Să nu transporte materiale vrac cu vehicule din dotarea cărora le lipsește prelată, iar în cazul în care vehiculele sunt prevăzute prin construcție cu obloane, acestea trebuie să fie asigurate cu sisteme de închidere care să asigure etanșeitățile;

- Să dețină la bordul vehiculului și să prezinte organelor de control prevăzute la art. 8 alin. (4) documentele specifice transportului, tichetul de cântar și, dacă este cazul, autorizația specială de transport;

- Să nu plece de la punctul de încărcare a bunurilor divizibile cu vehicule cu depășiri ale masei totale maxime admise prevăzute de legislația în vigoare sau, după caz, cu depășirea masei totale înscrise în autorizația specială de transport, eliberată de administratorul drumului.

Furnizorii de bunuri divizibile conform HG 1373/2008 vor fi verificați de echipe de control aparținând ANRM, ANAR, CNADNR SA, Garda Națională de Mediu și Garda Financiară.

Sursa: adresa CNADNR nr.93/2784 din 11.02.2009

Puteti consulta textul complet al acestei reglementări pe site-ul UNTRR, la secțiunea Legislație/Infrastructură.

2. ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ
nr. 7 din 18 februarie 2009 privind modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 50/2008 pentru instituirea taxei pe poluare pentru autovehicule

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 103 din data de 19 februarie 2009

Textul integral se găsește pe site-ul UNTRR la Legislație – organizare – organizare/efectuare.



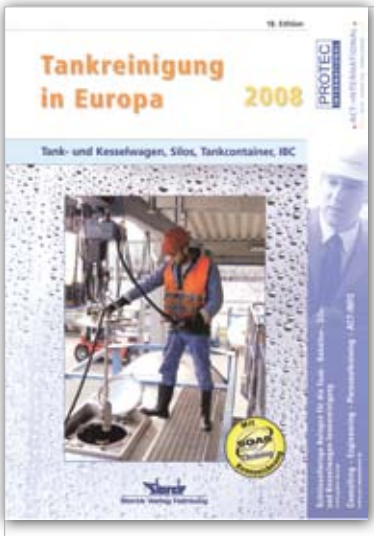
PARTENERIAT UNTRR - MOL

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



Publicații UNTRR

Ghid al Pictogramelor Tabografului Digital și al Rapoartelor Imprintate



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

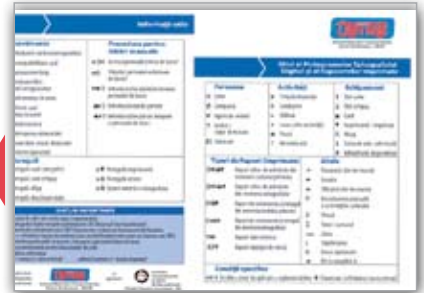
Pliante și stickere pregătite cu sprijinul Asociației Transportatorilor de Marfă din Marea Britanie (FTA), prezentând sintetic și explicit principalele cerințe ale reglementărilor sociale europene, pentru o mai bună informare și reamintire a conducătorilor auto:

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

* Pliantul "Ghid al Pictogramelor Tabografului 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";



Reguli privind orele de conducere ale șoferilor în UE



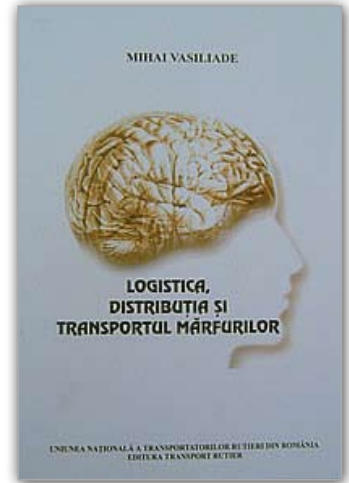
Linii directoare IRU în materie de siguranță pentru transportul de persoane: un ghid util destinat transportatorilor și șoferilor de autobuze, autocare și taxiuri, cuprinzând recomandări și instrucțiuni voluntare în materie de siguranță rutieră și securitate a șoferilor, pasagerilor și vehiculului, adoptate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



Autobuzele în slujba transportului public rutier și turistic



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



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

Publicații UNTRR



Fișa de securitate a șoferului de taxi



Fișa de securitate a șoferului de autocar



Fișa de securitate a șoferului de camion



Fișa de securitate a șoferului profesionist pentru circulația prin tuneluri

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

- **Broșura 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.**



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



- **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.**

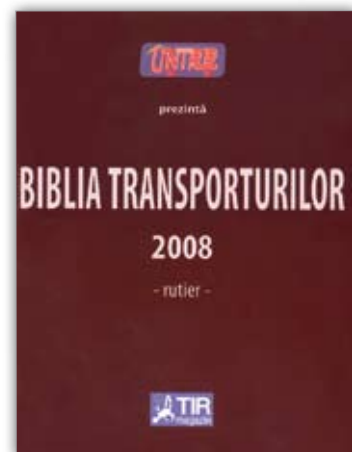


Diagrama
tahograf,
Kienzle



Diagrama
tahograf,
Siemens VDO

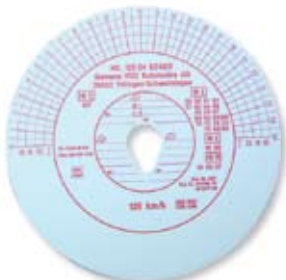


Diagrama
tahograf,
Siemens VDO

Stingător
auto



Triunghi
reflectorizant

Benzi
reflectorizante



Trusa
sanitară



Suport număr



Vestă
reflectorizantă



Chingă
fixare marfă





Acum și on line - <http://magazin.untrr.ro/> Pot fi comandate și livrate prin curier în orice punct din țară



PRODUSE SPECIFICE TRANSPORTULUI - COMERCIALIZATE DE UNTRR

NR. CRT.	DENUMIRE	U/M	Preț de vânzare		Prețuri speciale pentru membrii UNTRR cu cotizația la zi	
			PRET RON VANZARE CU TVA	PRET RON VANZARE CU TVA	PRET RON VANZARE FARA TVA	PRET RON VANZARE CU TVA
1	BENZI REFLECTORIZANTE ALBE *)	m		2,55 euro pt rigid 2,75 euro pt prelata		2,50 euro pt rigid 2,70 euro pt prelata
2	BENZI REFLECTORIZANTE GALBENE *)	m				
3	BIBLIA TRANSPORTURILOR 2008	BUC	86.55	103.00	83.19	99.00
4	BROSURA-TIMPI DE CONDUCERE SI DE ODIHNA	BUC	5.04	6.00	4.20	5.00
5	BROSURA -STATII CURATARE CISTERNE TRANSPORT ADR	BUC	26.89	32.00	25.21	30.00
6	CERTIFICAT DE AGREERE	BUC	2.10	2.50	1.68	2.00
7	CHINGA FIX MARFA 5T/10M	BUC	58.82	70.00	56.30	67.00
8	CHINGA FIX MARFA 5T/12M	BUC	65.55	78.00	63.03	75.00
9	CONVENTIE CMR	CARTE	2.10	2.50	1.68	2.00
10	CONVENTIE TIR	CARTE	8.40	10.00	8.40	10.00
11	DIAGrame TAHOGRAF HAUG 125 km/h	CUTIE / 100 FILE	16.81	20.00	15.97	19.00
12	DIAGrame TAHOGRAF HAUG 140 km/h	CUTIE / 100 FILE	26.05	31.00	24.37	29.00
13	DIAGrame TAHOGRAF HAUG 180 km/h	CUTIE / 100 FILE	26.05	31.00	24.37	29.00
14	DIAGrame TAHOGRAF HAUG DE VACANTA	CUTIE / 100 FILE	65.55	78.00	63.03	75.00
15	FOI PARCURS INTERN	CARNET / 100 FILE	8.40	10.00	8.40	10.00
16	FOI PARCURS EXTERN	CARNET / 100 FILE	8.40	10.00	8.40	10.00
17	HARTA PERETE	BUC	21.01	25.00	21.01	25.00
18	HARTA EUROPA PLIATA	BUC	9.24	11.00	8.40	10.00
19	HARTA ROMANIA PLIATA	BUC	9.24	11.00	8.40	10.00
20	PLACI IDENTIFICARE VEHICUL LUNG	SET	96.64	115.00	92.44	110.00
21	PLACI IDENTIFICARE VEHICUL SCURT	SET	71.43	85.00	69.75	83.00
22	PLACI TIR MICI 200*250	SET	29.41	35.00	26.89	32.00
23	PLACI TIR 400*565	SET	40.34	48.00	37.82	45.00
24	ROLE - TAHOGRAF DIGITAL HAUG	3BUC/CUTIE	25.21	30.00	21.01	25.00
25	ROLE - TAHOGRAF DIGITAL DAKO	3BUC/CUTIE	21.01	25.00	17.65	21.00
26	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) - 6 FOI/ SET	CARNET DE 10 SETURI	8.40	10.00	7.14	8.50
27	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) - 3 FOI/ SET	CARNET DE 20 SETURI	8.40	10.00	7.14	8.50
28	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) UNIVERSALA	CARNET 50 FOI	10.08	12.00	9.24	11.00
29	SUPORT NUMAR	BUC	3.78	4.50	3.36	4.00
30	TRIUNGHI REFLECTORIZANT	BUC	21.01	25.00	18.49	22.00
31	TRUSA ADR**	BUC	672.27	800.00	663.87	790.00
32	TRUSA SANITARA	BUC	37.82	45.00	32.77	39.00
33	VESTA FLUORESCENTA	BUC	14.29	17.00	12.61	15.00

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

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

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

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

Indici IRU

Indicatori transport rutier pentru Germania

Index	Bază		Prevedere			
	1990 - Trim.I		2009 - Trim. I		2010 - Trim.I	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	696,1	115,9	806,7	117,1	815,1
PIB (\$ Miliard)	100,0	385,8	140,4	541,4	140,6	542,5
Înmatriculare Camion (Numarul Înmatriculării)	100,00	15694	159,24	24991	158,13	24816

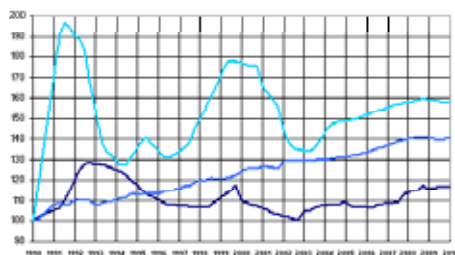
Indicatori transport rutier pentru Danemarca

Index	Bază		Prevedere			
	1990 - Trim.I		2009 - Trim. I		2010 - Trim.I	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100	53,7	109,3	58,7	109,5	58,8
PIB (\$ Miliard)	100	32,0	150,2	48,1	150,5	48,2
Înmatriculare Camion (Numarul Înmatriculării)	100	932	133,84	1247	134,29	1251

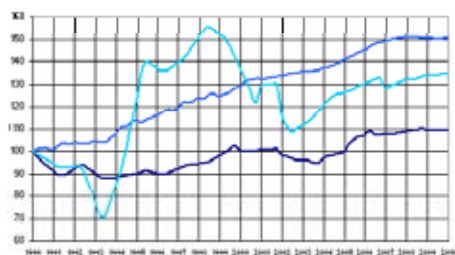
Indicatori transport rutier pentru Spania

Index	Bază		Prevedere			
	1990 - Trim.I		2009 - Trim. I		2010 - Trim.I	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100	268,8	84,1	226,0	84,9	228,2
PIB (\$ Miliard)	100	121,6	157,5	191,6	157,4	191,5
Înmatriculare Camion (Numarul Înmatriculării)	100	8267	126,85	10487	125,85	10404

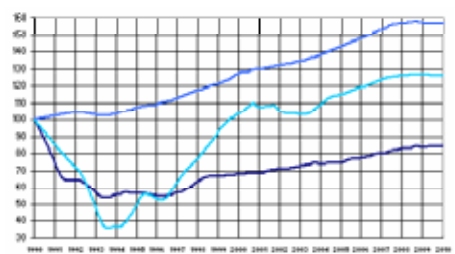
Trim.I 2009 - Prevedere



Trim.I 2009 - Prevedere



Trim.I 2009 - Prevedere



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



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

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

Lansarea Premiului Eurochallenge IRU 2009 pentru calitatea serviciului și accesibilitate în transportul public

IRU a lansat apelul la candidaturi pentru acordarea Premiului Eurochallenge 2009, adresat tuturor companiilor de autobuze și autocare europene care activează în transportul regulat urban sau interurban, cu capital public sau privat.

Tematica aleasă pentru 2009 este: "Autobuzul și autocarul – alegerea sigură și ecologică de călătorie pentru toți: strategii inovative de companie și cele mai bune practici pentru asigurarea calității serviciilor și accesibilității".

Premiul Eurochallenge al IRU promovează utilizarea mai bună a transportului public urban și interurban cu autobuze și autocare în Europa, prin proiecte inovative de înaltă calitate și eficiente din punct de vedere al costurilor, având ca scop colectarea și promovarea excelenței în întreaga industrie.

Proiectele depuse trebuie să includă inițiative de companie având ca scop îmbunătățirea atractivității și utilizării transportului colectiv cu autobuzul și autocarul, cum ar fi:

- îmbunătățiri ale rețelei sau serviciului;
- crearea de noi linii/servicii inovatoare, inclusiv servicii la bord;
- campanii de informare și marketing;
- sisteme de ticketing integrate, incluzând ticketing electronic, ticketing prin SMS, etc;
- implementarea de sisteme de calitate, de siguranță sau de securitate;
- implementarea de programe de protecția mediului;
- implementarea de programe dedicate clienților, inclusiv pentru persoanele cu mobilitate redusă.

Dacă sunteți interesat de participarea la această competiție internațională, Departamentul de Reprezentare Internă și Internațională al UNTRR vă stă la dispoziție pentru informații suplimentare și asistență în acest sens.

Persoana de contact:

Roxana Radu

Mobil: 0720.999.212, roxana.radu@untrr.ro.

Prețul litrului de motorină la pompă 19 ianuarie 2009 (în euro)

Evoluția principalelor valute 20 ianuarie 2009 - 12 februarie 2009

Țara	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	0.4094	0.4704	0.8798	53.5%	19.0%	0.167	1.0470	60.9%	107.11
AUSTRIA	0.4103	0.3864	0.7967	48.5%	20.0%	0.159	0.9560	57.1%	96.99
BELGIA	0.4341	0.3179	0.7520	42.3%	21.0%	0.158	0.9099	52.3%	91.55
BULGARIA	0.3707	0.3068	0.6775	45.3%	20.0%	0.135	0.8130	54.4%	82.48
CIPRU	0.4480	0.2450	0.6930	35.4%	15.0%	0.104	0.7970	43.8%	84.37
DANEMARCA	0.4152	0.3667	0.7819	46.9%	25.0%	0.195	0.9774	57.5%	95.19
SPANIA	0.4418	0.3020	0.7438	40.6%	16.0%	0.119	0.8628	48.8%	90.56
ESTONIA	0.3958	0.3301	0.7259	45.5%	18.0%	0.131	0.8565	53.8%	88.37
FINLANDA	0.4632	0.3301	0.7933	41.6%	22.0%	0.175	0.9679	52.1%	96.58
FRANȚA	0.3935	0.4279	0.8214	52.1%	19.6%	0.161	0.9824	59.9%	100.00
GRECIA	0.4863	0.2930	0.7793	37.6%	18.0%	0.140	0.9196	47.1%	94.87
UNGARIA	0.4394	0.3340	0.7734	43.2%	20.0%	0.155	0.9281	52.7%	94.16
IRLANDA	0.4410	0.3681	0.8091	45.5%	21.0%	0.170	0.9790	55.0%	98.50
ITALIA	0.4653	0.4230	0.8883	47.6%	20.0%	0.178	1.0659	56.4%	108.14
LETONIA	0.4260	0.2510	0.6770	37.1%	18.0%	0.122	0.7988	46.7%	82.42
LITUANIA	0.4290	0.2743	0.7032	39.0%	18.0%	0.127	0.8298	48.3%	85.62
LUXEMBURG	0.4087	0.3020	0.7107	42.5%	15.0%	0.107	0.8173	50.0%	86.52
MALTA	0.5066	0.3324	0.8390	39.6%	18.0%	0.151	0.9900	48.8%	102.14
OLANDA	0.4481	0.4116	0.8597	47.9%	19.0%	0.163	1.0231	56.2%	104.67
POLONIA	0.3893	0.2969	0.6862	43.3%	22.0%	0.151	0.837	53.5%	83.54
PORTUGALIA	0.4452	0.3644	0.8096	45.0%	20.0%	0.162	0.971	54.2%	98.56
CEHIA	0.3976	0.3920	0.7895	49.6%	19.0%	0.150	0.940	57.7%	96.12
ROMÂNIA	0.4490	0.2424	0.6913	35.1%	19.0%	0.131	0.823	45.4%	84.17
REGATUL UNIT	0.4004	0.5912	0.9916	59.6%	17.5%	0.174	1.165	65.6%	120.72
SLOVACIA	0.4237	0.4770	0.9007	53.0%	19.0%	0.171	1.072	60.5%	109.65
SLOVENIA	0.3880	0.3020	0.6900	43.8%	20.0%	0.138	0.828	53.1%	84.00
SUEDIA	0.3998	0.3999	0.7997	50.0%	25.0%	0.200	1.000	60.0%	97.36

DATA	EUR	USD	CHF	EUR/USD	EUR/CHF
20 ian.2009	4.3025	3.3182	2.9066	1.2966	1.4803
21 ian.2009	4.3098	3.3364	2.9206	1.2918	1.4757
22 ian.2009	4.3127	3.313	2.8658	1.3018	1.5049
23 ian.2009	4.291	3.3496	2.873	1.2810	1.4936
26 ian.2009	4.2634	3.289	2.837	1.2963	1.5028
27 ian.2009	4.239	3.2031	2.8146	1.3234	1.5061
28 ian.2009	4.234	3.1954	2.7948	1.3250	1.5150
29 ian.2009	4.2314	3.2406	2.8049	1.3057	1.5086
30 ian.2009	4.2775	3.3212	2.8762	1.2879	1.4872
2 feb.2009	4.2987	3.377	2.8947	1.2729	1.4850
3 feb.2009	4.2971	3.3527	2.8819	1.2817	1.4911
4 feb.2009	4.2954	3.3202	2.8796	1.2937	1.4917
5 feb.2009	4.2872	3.327	2.871	1.2886	1.4933
6 feb.2009	4.2522	3.3218	2.834	1.2801	1.5004
9 feb.2009	4.245	3.2817	2.8186	1.2935	1.5061
10 feb.2009	4.2569	3.2817	2.8268	1.2972	1.5059
11 feb.2009	4.2729	3.3023	2.8592	1.2939	1.4944
12 feb.2009	4.2942	3.3501	2.8757	1.2818	1.4933

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



EDITORIAL



ACTUAL

Reașezarea economiei românești pe baze competitive după 1990 a produs transformări majore ale industriei de automobile, care, din păcate, s-au soldat cu dispariția unor producători de autoturisme de mic litraj, autoturisme tot-teren, autocamioane, autobuze, iar tinerii nu s-au mai îndreptat către facultățile cu profil tehnic. În ultimii ani se remarcă un reviriment al industriei de automobile.

Programul Logan derulat la Automobile Dacia Colibași și preluarea Automobile Craiova de către Ford au transformat România într-un pol al producției auto din Europa crescând cererea de ingineri pentru această industrie și cercetare. La Renault Technology Romania vor lucra 3.000 de persoane, dintre care 75% ingineri.

Facultatea de Mecanică și Tehnologie din Pitești oferă pregătire universitară de licență în patru domenii (ingineria autovehiculelor, inginerie industrială, inginerie economică și ingineria transporturilor), continuând cu master și doctorat.

Având în vedere construcția de autoturisme, puternic reprezentată în zona Argeșului, atracția către facultatea noastră este tot mai evidentă: numărul studenților înmatriculați în anul I la cele patru specializări: a crescut de la 206 în anul 2004, la 575 în anul 2008. Automobile Dacia a lansat începând cu anul 2005 un program de stagii pentru studenți, adresat facultăților ce pregătesc specialiști din domenii conexe ingineriei automobilului, care pot dezvolta un proiect în cadrul societății, pe parcursul a trei luni. În anul universitar 2005-2006 circa 14% din studenții ultimului an ai specializărilor legate de autovehicule au fost incluși în program, rata de acceptare în stagiu a acestora atingând cifra de 68%.

Deși industria auto trece printr-o perioadă mai puțin fastă, privim cu încredere către viitor, pregătind specialiști care vor lucra în acest domeniu fascinant al construcției de automobile.

Prof. dr. ing. Viorel NICOLAE, Decan
Facultatea Mecanică și Tehnologie Pitești

CONFERINȚA INTERNAȚIONALĂ THE SPARK IGNITION ENGINE OF THE FUTURE Strasbourg, Franța i, 2-3 decembrie 2009

- Organizată de SIA Franța în parteneriat cu Institutul pentru Motoare cu piston al Universității din Karlsruhe - Germania și INSA – Strassbourg
- Obiectivul Conferinței este analiza provocărilor conjugate, privind reducerea emisiilor de CO2 și electrificarea, la care trebuie să facă fata noile motoare cu aprindere comandată
- Tematica comunicărilor, care pot fi propuse, cuprinde toată aria tehnologiilor de ultimă oră utilizate la motoarele Otto, motoare utilizate la vehiculele hibride și electrice, controlul poluării, combustibili și lubrifianți alternativi, construcția și dimensionarea motoarelor, tribologie etc.
- Prezentarea rezumatelor până la 15 aprilie 2009
- Informații detaliate pe pagina: www.sia.fr

A 12-a CONFERINȚĂ INTERNAȚIONALĂ COMPOSITES EUROPE - AVK Stuttgart, Germania, 26 – 27 octombrie 2009

- Obiectivul ei este prezentarea inovațiilor în domeniul materialelor plastice ranforsate și filate
- Conferința se ține cu ocazia Târgului de la Stuttgart
- Sunt așteptați 500 de experți din industrie și mediul academic.
- Prezentarea rezumatelor până la 31 martie 2009
- Detalii pe pagina: www.composites-europe.com

FORMULA ELECTRIC AND HYBRID ITALY 2009 (EHI) 8 – 10 octombrie 2009

- Concurs pentru studenți și doctoranzi, din universități; organizat de ATA la Roma, Centro Enea Cosaccia
- Modelele prezentate de concurenți din toată lumea trebuie să reprezinte vehicule cu mobilitate sustenabilă, îndeosebi urbane, propulsate hibrid sau electric cu baterii electrice sau solare sau pile de combustie
- Modelele prezentate trebuie să aibă proiecte și să fie testate dinamic, la anduranță, accelerare, consum de energie abilitate pentru curse etc.
- Pentru informații pagina: www.ata.it

SIMPLIFICAREA LEGISLAȚIEI PRIVIND OMOLOGAREA VEHICULELOR

Unul dintre obiectivele asumate de Comisia Europeană ca urmare a Raportului final al grupului la nivel înalt CARS 21 a avut în vedere o mai bună legiferare și internaționalizarea cadrului de reglementare în domeniul omologării vehiculelor rutiere.

În acest scop se urmărește reducerea activităților birocratice, inclusiv prin eliminarea dublării reglementărilor datorată existenței acordurilor internaționale. În principal este vorba despre eliminarea reglementărilor paralele care au același obiect, existente pe de o parte în directivele CE/CEE, pe de altă parte în Regulamentele CEE-ONU.

Ca urmare, Comisia Europeană a promovat în cursul anului 2008 un proiect de Regulament privind securitatea generală a vehiculelor, prin care se are în vedere și înlocuirea a circa 40 de directive comunitare cu Regulamentele CEE-ONU în vigoare, cu observația că se menține posibilitatea de a se adopta o legislație comunitară independentă de sistemul CEE-ONU. Proiectul este în discuții în cadrul trilateral Parlamentul European - Consiliu - Comisie.

O altă inițiativă a Comisiei care urmărește reducerea birocrăției are în vedere introducerea posibilității auto atestării (de către producătorul vehiculului) sau a testării virtuale în procesul de omologare.

Cristian Uță, Șef Departament Reglementări și Cooperare Internațională, Registrul Auto Român



TEZE DE DOCTORAT

CONTRIBUTII PRIVIND CONTROLUL NOXELOR PENTRU MOTOARE DIESEL CU INJECTIE DIRECTA DE FOARTE ÎNALTA PRESIUNE" (CONTRIBUTIONS REGARDING THE POLUANTS CONTROL OF THE VERY HIGH PRESSURE DIRECT INJECTIONS DIESEL ENGINES)

Autor: Ing. Thuma Radu (născut Bărzeanu)

Informații suplimentare: vdnegrea@mec.utt.ro

Conducător științific: Prof. dr. ing. HC. Virgiliu Dan NEGREA

Universitatea Politehnică din Timișoara

CERCETARI PRIVIND EFECTELE REGLAJELOR EFECTUATE ÎNTRE INSPECTIILE TEHNICE ASUPRA PERFORMANTELOR TEHNICO-FUNCTIONALE SI A NIVELULUI NOXELOR PENTRU AUTOVEHICULE RUTIERE URBANE" (RESEARCHS CONCERNING THE EFFECTS OF THE ADJUSTEMENTS MADE BETWEEN TECHNICAL INSPECTIONS ON THE TECHNICAL AND WORKING PERFORMANCES AND POLLUTION LEVELS FOR URBAN ROAD MOTOR VEHICLES)

Autor: ing. Volloncs Ferenc

Informații suplimentare: vdnegrea@mec.utt.ro

Conducător științific: Prof. dr. ing. HC. Virgiliu Dan NEGREA

Universitatea Politehnică din Timișoara

CONTRIBUȚII LA STUDIUL ELEMENTELOR DE PROTEZARE OBȚINUTE PRIN PROTOTIPARE RAPIDĂ

Autor: ing. Ciprian RADU

Informații suplimentare: emilian.costas@gmail.com

Conducător științific: Prof. dr. ing. Ileana ROȘCA

Catedra de Mecanica Fina și Mecatronică, Universitatea Transilvania Brașov

LUCRĂRI
NOI**MECANISME ȘI MANIPULATOARE –**

Revistă științifică a Asociației Române de Teoria Mecanismelor și Mașinilor Voal. 7, Nr. 1 2008, Mecanisme cu bare, Mecanisme cu came, Mecanisme cu elemente dințate, Manipulatoare – roboți industriali, editor șef. Prof. dr. ing. Păun ANTONESCU, ISSN 1583 - 4743

PHYLLA: IL SOLE A QUATRO RUOTE

autor și editor ATA 2008. Cartea descrie realizarea prototipului unui mic vehicul urban multi - ecologic, cu propulsie electrică și complet reciclabil, de către Centrul de cercetări FIAT și Politehnică din Torino. Se distribuie prin LIBRERIA LEVROTTO&BELLA, Via Pigafetta 2/E - 10129 Torino. Prețul cărții este 30 Euro

IMPORTANT

Revista „*Ingineria Automobilului*” nr. 9, din decembrie 2008, care se difuzează gratuit împreună cu la revista „*Auto Test*”, poate fi procurată și de la Secretariatul SIAR din Facultatea de Transporturi, Univ. Politehnică București, camera JC 005. Numerele anterioare ale Buletinului „*INFO SIAR*” pot fi accesate pe site SIAR: www.siar.ro iar ale revistei „*Ingineria Automobilului*” pe site: www.ingineria-automobilului.ro

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



Paste 2009



Nu ratati reducerile de vara

* **Bulgaria** - *pana la 30.04 - 10%*

* **Antalya** - *pana la 30.04 - 20%*



U.N.T.R.R. Tours - Tour Operator

Bucuresti, Sector 4, Cod 040157, Str. Ienachita Vacarescu nr. 60
Tel: 021.335.13.00/01, Fax: 021.335.48.87, Mobil 0720.999.222, 0771.438.488

www.u-tours.ro, office@u-tours.ro