

Info

Buletin informativ
al Uniunii Naționale
a Transportatorilor
Rutieri din România

ANUL VI, NR. 9 (66)
SEPTEMBRIE 2009



Studiul UNTRR „Piața Transporturilor Rutiere România 2004 - 2013” PAG. 26



CONTRAVENȚII ȘI AMENZI în România

Pentru nerespectarea perioadelor de conducere, pauzelor și
perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto - August 2009

PAG. 18

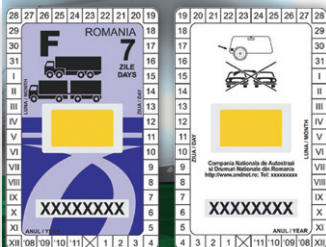
CONTRAVENȚII ȘI AMENZI în Ungaria

Pentru nerespectarea dispozițiilor referitoare la transportul
rutier, transportul de persoane și trafic rutier - Iulie 2009

PAG. 31

Supliment Info:

GHIDUL COSTURILOR TRANSPORT RUTIER DE MĂRFĂ



ROVINIETE
PRIN UNTRR

ACUM!!!

VECTOR BROKER



Impreună pentru un viitor mai sigur!

VECTOR Broker va ofera consultanta pentru alegerea celor mai bune asigurari de pe piata (RCA, CARTE VERDE - pentru relatii extracomunitare speciale, ASIGURARI MEDICALE, CASCO, CMR, ASIGURARI CLADIRI/BUNURI).

Reprezentante in Arad, Bucuresti, Cluj, Deva, Iasi, Oradea, Pitesti, Satu Mare, Sibiu, Suceava, Tg. Mures si Timisoara.

www.untrr.ro/asigurari

SUMAR

• Manivela și ligheanul	pag. 4
• UNTRR intervine	pag. 6
• Documentele de poziție UNTRR față de proiectele legislative privind transporturile rutiere dezbătute în cadrul subcomisiei de specialitate a Comisiei de Dialog Social a MTI ...	pag. 10
• CONTRAVENȚII ȘI AMENZI în România Pentru nerespectarea perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto - August 2009 ...	pag. 18
• Transportul combinat	pag. 24
• Studiul UNTRR „Piața Transporturilor Rutiere 2004 - 2013”.....	pag. 26
• Anul 2008 pe scurt – Tendințe	pag. 27
• CONTRAVENȚII ȘI AMENZI în Ungaria Pentru nerespectarea dispozițiilor referitoare la transportul rutier, transportul de persoane și traficul rutier - Iulie 2009	pag. 31
• Utilizarea sistemelor electronice de colectare a taxelor rutiere	pag. 49
• Poziția UNTRR față de aplicarea tarifului pentru trecerea podului peste Dunăre la Fetești-Cernavodă	pag. 51
• „Drumurile noastre toate!” Se vor întâlni vreodată cu autostrăzile din UE?	pag. 52
• Tunelul Frejus	pag. 53
• Parteneriatul cu Service 24 cu condițiile speciale pentru membrii UNTRR	pag. 55
• Prețul litrului de motorină la pompă 6 iulie 2009 (în euro)	pag. 63
• Evoluția principalelor valute 12 iunie - 15 iulie 2009	pag. 63
• Roviniete prin UNTRR!	pag. 63
• Publicații UNTRR	pag. 64
• Fun info	pag. 67
• Truck art	pag. 67
• Indici IRU	pag. 68
• Noutăți legislative	pag. 69
• Info Utile	pag. 70
• Produse specifice transportului comercializate de UNTRR	pag. 78
• Proiectul European LABEL pentru zone de parcare destinate camioanelor	pag. 81

Manivela și ligheanul

Urât titlu, așa am spus și eu. Atunci de ce l-am mai pus? Tocmai pentru că realitatea în care trăim nu este neapărat diferită! Adică nu neapărat frumoasă.

Ce legătură au cele două obiecte? Nici una! Și totuși dacă bați cu manivela în lighean poți face un zgomot impresionant!

La ce poate folosi? La captarea atenției! Pentru ce? Pentru orice! Sau pentru auto-sporirea încrederii în forțele proprii: la cât de mare zgomot fac – sunt o forță!

Pe scurt, în zilele noastre, într-o formă reinventată, autoritatea decibelilor emiși de lideri sindicali s-a transformat în punct de vedere exprimat cu fermitate de către reprezentanții patronatelor. Publicului larg îi place acest lucru! Chiar dacă se spun neadevăruri și se servesc interese, publicului îi este captată atenția de zgomotul manivelei care lovește ligheanul gol. Chiar dacă pretind că servesc interesele oamenilor de afaceri dintr-o anumită branșă și vor să lase senzația că servesc interesele unui număr larg de oameni de afaceri, ei bine realitatea este un pic diferită: dintre cei mulți doar puțini sunt serviți, dar emoțional, cei mulți, se simt răzbunați de zgomotul manivelei care lovește ligheanul gol, dar care nu aduce niciun rezultat concret, iar puțini sunt foarte bine serviți cu ceea ce au nevoie și fără să știe publicul entuziast.

Recent a fost re-introdusă taxa de pod la Fetești-Cernavodă. Am auzit colegi din patronat spunând că reclamă la UE această taxă. Când am exprimat punctul de vedere documentat, mi s-a spus că nu sunt de aceeași parte. Oameni buni, există o reglementare europeană, Directiva 1999/62 care spune că un stat membru poate aplica (nu e obligat dar are dreptul legal, dacă vrea să aplice) tarife de trecere pentru poduri/tuneluri, etc. Art. 7, pct. 3 din directiva de mai sus spune: Taxele și tarifele

de utilizare pot să nu fie impuse în același timp unei categorii date de vehicule pentru utilizarea unui singur sector de drum. Cu toate acestea, statele membre pot să impună, de asemenea, taxe de utilizare pe rețele pe care tarifele de utilizare sunt impuse pentru utilizarea podurilor, tunelurilor și a pasurilor montane. Astfel, ce ar putea cineva contesta la „BAU BAU” ăsta de UE? UE ăsta se compune din state, iar **instituțiile** care organizează și coordonează funcționarea acestui conglomerat de țări, au denumiri și atribuții specifice: **Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene - Președinție, Comisia Europeană, Curtea de Justiție a Comunităților Europene, Curtea Europeană de Conturi, Ombudsmanul European, Controlorul European pentru Protecția Datelor.** Pe lângă aceste instituții, mai există **Organisme financiare:** Banca Centrală Europeană, Banca Europeană de Investiții - Fondul European de Investiții, **Organisme consultative:** Comitetul Economic și Social European, Comitetul Regiunilor, **Organisme interinstituționale:** Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, Oficiul European pentru Selecția Personalului, Școala Europeană de Administrație, **Organisme descentralizate ale Uniunii Europene (agenții):** Agenții comunitare, Politica externă și de securitate comună, Cooperarea polițienească și judiciară în materie penală, Agenții executive.

Astfel că dacă cineva susține că „a făcut o reclamație la UE”, este un enunț similar cu „știu calculator”! Super! Ce? Să-l bag și să-l scot din priză!

Dacă ați mers prin străinătate, ați plătit tuneluri și poduri în Austria, Italia, Franța, Danemarca, Suedia. Sau vă amintesc de Turcia și Grecia, unde se plătește utilizarea fiecărui segment de autostradă, dar fără a pierde prea mult timp pentru a plăti.

Problema taxei de pod la Fetești/Cernavodă pentru turiștii care vin câteva weekenduri la mare, nu a fost atât taxa în sine, cât organizarea

slabă care a condus la timpi de așteptare inacceptabil de mari.

Pentru transportatori problema este cu atât mai mare cu cât au un număr ridicat de curse din numărul total de curse peste acest pod și cu cât traseul este mai scurt, dar include trecerea acestui pod. Dacă 95% din curse sunt de la Fetești la Cernavodă – impactul acestei taxe este foarte mare. Dacă doar 10% din curse includ podul împicinat, eventual și într-un parcurs de la Madrid la Constanța, atunci impactul acestui pod nu este foarte mare.

Am ajuns să avem o mare problemă, dacă am ajuns ca cei care mai citesc prin țara asta să fie condamnați că nu urlă cu corul, ci stau să citească și să caute soluții reale.

Problemele reale legate de re-introducerea taxei de pod la Fetești-Cernavodă, sunt date de:

- Momentul nepotrivit – criză economică și financiară, povară suplimentară pentru transportatori dar și nepotrivit pentru vârf de sezon estival.

- Neaplicarea legislației în vigoare încă din aprilie 2008 și la mai mult de 2 ani de la darea în exploatare a tronsonului Fetești-Cernavodă – de ce nu s-ar amâna cel puțin încă 1 an sau până la depășirea perioadei de criză?

- Taxare prin sisteme electronice, pentru evitarea fraudei - pentru a evita apariția unor situații similare celei identificate anul acesta la punctul de încasare a tarifului pentru trecerea podului de la Giurgiu – Ruse.

- Necesitatea și obligativitatea în conformitate cu dispozițiile Directivei 1999/62 - să fie realizată și prezentată fundamentarea valorilor acestui tarif.

- Posibilitatea achitării unui abonament semestrial sau anual.

- Modificarea OG nr. 43 privind regimul drumurilor - să vină în sprijinul transportatorilor și să prevină aplicarea de taxe/tarife de trecere/utilizare de către autoritățile locale într-un mod necoordonat,

nefundamentat și nejustificat așa cum s-a întâmplat la Constanța prin introducerea de către CJ Constanța a taxei de utilizare a drumurilor județene.

Și dacă e de vină pentru toată această întârziere a aplicării prevederilor legale doar firma constructoare care nu a finalizat stația de taxare în aprilie 2008, ci în August 2009, plătește această firmă sumele neîncasate în toată această perioadă, plus penalități? Dacă nu le suportă, atunci de ce nu le suportă? Datorită contractului fără clauze de penalizare? Atunci le suportă cei care au acceptat un astfel de contract?

Pe scurt la „Bau Bau” UE nu prea avem ce contesta în cazul tarifului de trecere a podurilor. La Hârșova și la Giurgiu s-a plătit în permanență un astfel de tarif, însă la Cernavodă suspendarea

acestui pe o perioadă și introducerea într-un mod și moment - ambele total neinspirate, au condus la un impact negativ asupra tuturor participanților la trafic.

Însă, la Comisia Europeană se poate contesta introducerea unei taxe pentru drumurile județene din județul Constanța, se poate contesta legislația mult prea aspră și modul de aplicare al acesteia din state membre precum Ungaria, etc.

Simplul fapt că este permis bătutul cu manivela în lighean, că unii încearcă să manipuleze, lucru pe care unii îl și reușesc binișor în anumite situații, arată că așa imperfectă cum este o democrație, ea există în România - care dovedește încă odată că este o țară liberă, poate prea liberă – și naturală – cam ca o junglă.

Aceasta a fost o istorisire din ciclul: Nu mi-e frică de Bau-Bau!

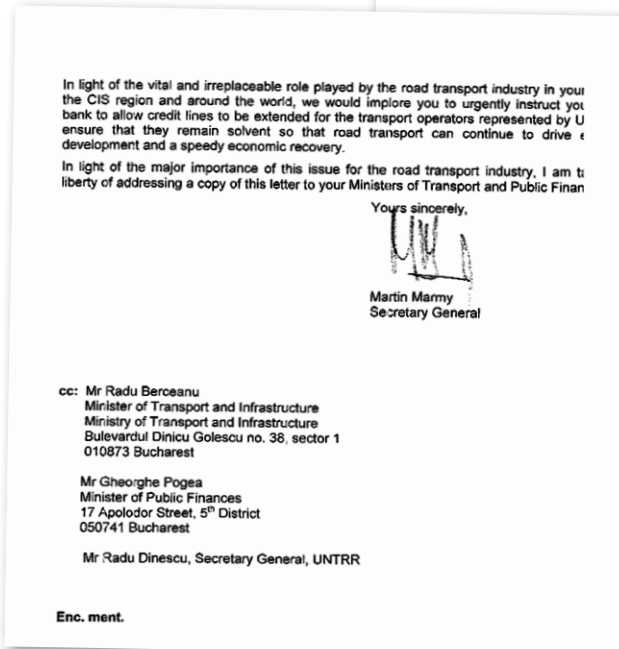
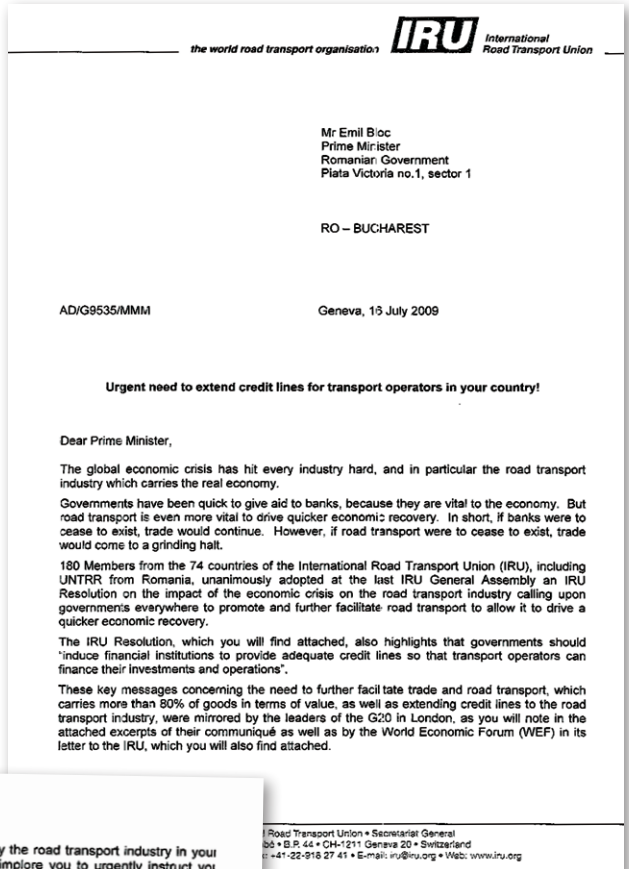
Orice posibilă asemănare cu realitatea este pur întâmplătoare!



Intervenții IRU și UNTRR adresate Premierului României și ministerelor relevante pe tema crizei globale și necesității extinderii liniilor de creditare pentru operatorii de transport din România

Criza economică globală a afectat profund industria transporturilor rutiere din România și din întreaga Uniunea Europeană, fapt reflectat de Rezoluția Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere (IRU) privind impactul crizei economice asupra transporturilor.

Încă de la începutul acestui an, UNTRR și-a exprimat îngrijorarea față de criza în care se află sectorul transporturilor rutiere în România, afectat de situația economică locală și internațională. UNTRR a solicitat autorităților române să sprijine transportul rutier afectat de criza economică, propunând Ministerului Transporturilor și Infrastructurii (MTI) un set de măsuri pe



In light of the vital and irreplaceable role played by the road transport industry in your the CIS region and around the world, we would implore you to urgently instruct your bank to allow credit lines to be extended for the transport operators represented by U ensure that they remain solvent so that road transport can continue to drive development and a speedy economic recovery.

In light of the major importance of this issue for the road transport industry, I am at liberty of addressing a copy of this letter to your Ministers of Transport and Public Finan

Yours sincerely,

Martin Marmy
Secretary General

cc: Mr Radu Berceanu
Minister of Transport and Infrastructure
Ministry of Transport and Infrastructure
Bulevardul Dinicu Golescu no. 38, sector 1
010873 Bucharest

Mr Gheorghe Pogea
Minister of Public Finances
17 Apolodor Street, 5th District
050741 Bucharest

Mr Radu Dinescu, Secretary General, UNTRR


Enc. ment.

termen scurt, mediu și lung care să conducă la ameliorarea situației firmelor de transport în situația de criză economică în curs de accentuare. Intervențiile UNTRR pot fi consultate pe site-ul asociației noastre: www.untrr.ro.

Pentru sprijinirea transportatorilor români, IRU a adresat o scrisoare Premierului Emil Boc pe tema crizei globale și necesității extinderii liniilor de creditare pentru operatorii de transport din România. Scrisoarea a fost transmisă Primului Ministru Emil Boc cu copie către Ministrul Transporturilor și Infrastructurii Radu Berceanu, Ministrului Finanțelor Publice Gheorghe Pogea și Secretarului General UNTRR Radu Dinescu, reprezentând asociația membră IRU din România.

Reacția Guvernului României a apărut prin intermediul unei scrisori primite de la domnul Director Sorin Sîrbu - Direcția Transport Rutier din cadrul MTI care solicită informații suplimentare și detalii despre impactul crizei asupra sectorului transporturilor.

GUVERNUL ROMÂNIEI



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

DIRECȚIA TRANSPORT RUTIER București 16.08.2009
Nr.431 3004

**Către: Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România
Domnului Secretar General Radu Dinescu**

Ref.: Rezoluția IRU privind impactul crizei economice asupra transportului rutier, adoptată de Adunarea Generală IRU în data de 3 aprilie 2009


Urmare solicitării IRU nr. AD/G9535/MMM din data de 16 iulie 2009, adresate Cabinetului Primului Ministru și transmise spre știință către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, precum și către Ministerul Finanțelor Publice, privind rezoluția sus menționată, în vederea formulării unui răspuns solicitantului, vă rugăm să ne transmiteți următoarele:


- **Informații detaliate și susținute de date statistice relevante legate de impactul crizei financiare asupra activității operatorilor de transport reprezentați de UNTRR.**
- **Informații privind liniile de credit pentru care se solicită extinderea, în cuprinsul adresei IRU, acordate operatorilor de transport reprezentați de UNTRR,**
- **orice alte informații de care dispuneți, care să permită analiza de către autoritățile competente din România a solicitării IRU.**


Rugăm transmiterea răspunsului dvs. **până cel mai târziu în data de 18 august 2009.**

Vă mulțumim,

Cu stimă,

SORIN SÎRBU
DIRECTOR






București, B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, Sector 1
tel.: +40 (021) 313.99.54, +40 (021) 315.48.43; fax: 313.99.54; e-mail: transport.rutier@mti.ro

Răspunzând acestei solicitări, Secretarul General UNTRR a salutat faptul că autoritățile române dau curs unei scrisori adresată de IRU și că se interesează de situația transportatorilor rutieri, exprimându-și totodată dorința de a face ceva pentru a veni în sprijinul lor. UNTRR va continua să acționeze pentru a determina autoritățile române să vină în sprijinul transportatorilor rutieri din România pentru a putea trece această perioadă de criză și pentru a revigora transporturile rutiere.

Nr. 2349/18.08.2009

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

Direcția Transport Rutier
Domnului Sorin SÎRBU – Director

Stimate Domnule Director,

Referitor la nota dumneavoastră nr. 43/3404/14.08.2009 vă informez, în primul rând, că sunt impresionat de faptul că autoritățile române dau curs unei scrisori adresată de IRU și că se interesează de situația transportatorilor rutieri, exprimându-și totodată dorința de a face ceva pentru a veni în sprijinul lor. În al doilea rând, doresc să vă aduc la cunoștință faptul că scrisoarea IRU adresată primului ministru al României are la bază strategia în șase puncte propusă de această instituție pentru redresarea transporturilor rutiere. Acestea sunt:

- 1) Reducerea costurilor (reduce costs):** Stoparea creării/introducerii de noi taxe și tarife pentru protecția mediului – așa cum este cea de-a treia propunere de modificare a Eurovinietei. Reducerea taxelor existente aplicate carburanților.
- 2) Restabilirea creditării (restore credit):** Încurajarea instituțiilor financiare în redeschiderea liniilor de creditare pentru firmele de transport rutier și permiterea introducerii unor moratorii cu privire la debitele acestor firme.
- 3) Revizuirea reglementărilor privind insolvența și falimentul (revise insolvency rules):** Adoptarea unor noi reglementări privind insolvența și falimentul pentru a permite reducerea capacității firmelor în locul dizolvării acestora.
- 4) Respingerea neoprotecționismului (reject neo-protectionism):** Menținerea deschiderii piețelor. Susținerea liberei circulații a mărfurilor și a libertății de furnizare a serviciilor în cadrul pieței interne a Uniunii Europene.
- 5) Păstrarea muncitorilor (retain workers):** Toate guvernele țărilor Uniunii Europene ar trebui să adopte planuri de „șomaj economic” care să permită forței de muncă calificate să fie menținută într-un stadiu „de inactivitate” în loc să-și piardă locul de muncă.
- 6) Continuarea investițiilor în construcția de drumuri (reinvest in road):** Reducerea costurilor inutile prin eliminarea ștrangulărilor de pe infrastructura rutieră și stimularea firmelor pentru a investi în vehicule noi, mai sigure și mai ecologice.

În acest sens, scrisoarea IRU a fost adresată premierului deoarece nu toate măsurile pot fi abordate/rezolvate de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Totuși, printre măsurile propuse de IRU se numără cel puțin trei în care MTI se

poate implica activ pentru stabilirea unor planuri de punere în aplicare și pentru implementarea efectivă a acestora. Aceste măsuri sunt cele referitoare la *reducerea costurilor, respingerea neoprotecționismului și continuarea investițiilor în infrastructura de drumuri*, celelalte fiind de competența altor ministere și a guvernului în ansamblu.

În ceea ce privește aceste trei măsuri, propunerile UNTRR sunt următoarele:

a) *reducerea costurilor* – ținând cont de situația economică actuală și de faptul că internalizarea costurilor externe ale transporturilor rutiere este realizată în proporție de peste 90%, MTI ar trebui să:

- a.1) nu mai introducă noi taxe/tarife de utilizare a infrastructurii sau de trecere,
- a.2) întreprindă demersuri pentru a se elimina taxele de utilizare a infrastructurii introduse aleatoriu de către autoritățile locale și pentru a preveni introducerea unor noi astfel de taxe de utilizare de către aceste autorități,
- a.3) să prevină introducerea unor noi taxe cu privire la poluare (împreună cu Ministerul Mediului),
- a.4) să reducă taxele și tarifele aplicate în prezent pentru utilizarea drumurilor,
- a.5) să reducă taxele/tarifele aplicate pentru autorizarea/reautorizarea transportatorilor rutieri sau pentru eliberarea de documente către aceștia la un nivel care să acopere doar cheltuielile administrative.

b) *respingerea neoprotecționismului* – întrucât România a devenit stat membru al UE ar trebui să se aplice aceleași reguli atât pentru transportatorii români cât și pentru cei străini. Cu toate acestea, se constată că în România există un protecționism invers transportatorii străini fiind favorizați față de cei români. În acest sens, se poate da ca exemplu cel puțin faptul că singurii transportatori rutieri cărora li se aplică efectiv sancțiuni pentru încălcarea legislației – și facem referire doar la cea din transporturi, deși această situație se extinde la nivelul întregii legislații – sunt transportatorii rutieri români. În acest sens și pentru a permite o concurență loială, UNTRR propune:

- b.1) modificarea legislației astfel încât sancțiunile să poată fi aplicate efectiv și transportatorilor străini,
- b.2) creșterea nivelului de pregătire a inspectorilor (ARR, AND, RAR) care efectuează controale în trafic,
- b.3) sporirea numărului de verificări asupra modului în care se realizează controlul în trafic de către inspectorii agențiilor menționate,
- b.4) sporirea numărului de controale în trafic pentru depistarea și sancționarea transportatorilor care lucrează „la negru”

c) *continuare investițiilor în infrastructura de drumuri* – deși angajamentele asumate de România prin Tratatul de aderare la UE sunt „eroice”, se constată că situația de fapt nu este în concordanță cu acestea. În acest sens și ținând cont de faptul că în 4 ani de acum încolo întreaga rețea de drumuri naționale trebuie deschisă vehiculelor care se încadrează în limitele de mase și dimensiuni prevăzute în Directiva 1996/53, propunerile UNTRR sunt următoarele:

- c.1) continuarea lucrărilor de reabilitare a drumurilor și de construcție a

- autostrăzilor într-un ritm susținut,
c.2) sporirea controlului administratorului drumurilor la lucrările începute și la cele finalizate,
c.3) sancționarea drastică a executanților în cazul în care lucrările nu se încadrează în standardele aprobate.

În ceea ce privește informațiile și datele statistice pe care ni le solicitați, vă informez că în prezent singurele pe care le deținem sunt cele furnizate de Institutul Național de Statistică. În momentul în care vom deține date suplimentare de la transportatorii membri vi le vom pune la dispoziție cu plăcere.

În speranța că informațiile pe care vi le-am furnizat vă vor fi de folos și vor permite MTI să vină în sprijinul transportatorilor rutieri din România pentru a putea trece această perioadă de criză și pentru a revigora transporturile rutiere, vă rog să primiți, domnule director, expresia deosebitei mele considerații.

Cu stimă,

**Secretar General
Radu DINESCU**

Documentele de poziție UNTRR față de proiectele legislative privind transporturile rutiere dezbătute în cadrul subcomisiei de specialitate a Comisiei de Dialog Social a MTI.

Nr.2560/08.09.2009

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

**Domnului Secretar de Stat Valentin PREDA,
Președintele Comisiei de Dialog Social**

Domnule Secretar de Stat,

Referitor la modificarea Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1892/2006 pentru aprobarea Normelor privind organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe, a căruia ultimă formă a fost prezentată în cursul subcomisiei de specialitate transport rutier din cadrul CDS din data de 02.09.2009, vă prezentăm în continuare punctul de vedere al UNTRR.

1. Ref. art. 6 alin 1 lit. (d) punctul (iv), considerăm că propunerea de adăugare a sintagmei „... sau nu a fost angajată ...” este mai restrictivă decât dispozițiile Directivei 96/26 cu ultimele modificări și, în concluzie, propunem neacceptarea ei.

2. Ref. art. 6 alin. 1 lit. (e) punctele (i)-(v), considerăm că nu se poate elimina termenul „asigurare” din mai multe motive:

a. Directiva 96/26 prevede la art. 3 alin. 3 litera d) „... autoritatea competentă poate accepta sau impune, cu titlu de dovadă, confirmarea sau asigurarea dată de o bancă sau altă instituție calificată în mod corespunzător. Această confirmare sau această asigurare poate fi furnizată printr-o garanție bancară, eventual sub forma unei ipoteци sau depozit de garantare sau printr-un alt mijloc similar.” Prin eliminarea acestui termen considerăm că textul actului normativ național este mai restrictiv decât al celui comunitar,

b. Având în vedere că din declarațiile reprezentanților ARR a reieșit că băncile nu vor elibera garanții pentru certificarea capacității financiare, prin eliminarea termenului „asigurare” nu va mai exista posibilitatea legală de demonstrare a acestei capacități,

c. MTI, respectiv ARR, nu a prezentat o soluție viabilă care să poată înlocui această dispoziție.

3. Ref. art. 8 alin. 2 introducerea sintagmei „precum și documente din care să rezulte că poate asigura spațiul necesar pentru parcare” excede dispozițiile OG 109/2005 cu ultimele modificări. În concluzie propunem eliminarea acesteia.

4. Ref. art. 11, alin. 2 litera (h) propunem eliminarea acesteia întrucât nu poate fi suspendată copia conformă a licenței de transport – afectarea operatorului de transport – pentru neglijența șoferului.

5. Ref. art. 27 alin. 2 lit. (g) propunem eliminarea din motivele evidențiate la punctul anterior.

6. Ref. art. 38 litera (u) propunem eliminarea acestei dispoziții întrucât nu vedem necesitatea introducerii unei noi obligații pentru operatorul de transport și nici de ce acesta ar trebui să constituie o nouă arhivă. Totodată, propunem ca, în cazul în care autoritatea are posibilitatea să instituie o bază de date care să conțină caziere auto pentru conducătorii auto profesioniști pe care, la cerere, să le poată pune la dispoziția operatorilor de transport. În plus, considerăm că în acest scop ar trebui modificată legea altfel excedându-se cadrul legal existent.

7. Ref. art. 61 alin 1 litera (b) punctul (v) propunem eliminarea sa.

În plus față de cele de mai sus, propunem ca în textul Ordinului să fie utilizați termenii consacrați de legislația în vigoare (de ex. cod unic de identificare în loc de cod fiscal), precum și formularea clară a informațiilor din text și asigurarea omogenității acestuia.

În speranța că solicitările UNTRR vor găsi un răspuns favorabil care se va materializa prin modificarea proiectului Ordonanței de modificare a Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1892/2006, vă rog să primiți, domnule secretar de stat, expresia deosebitei mele considerații.

Cu stimă,

Secretar General
Radu DINESCU

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

Domnului Secretar de Stat Valentin PREDA, Președintele Comisiei de Dialog Social

Domnule Secretar de Stat,

Referitor la modificarea Ordonanței Guvernului nr. 37 din 7 august 2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, vă prezentăm în continuare punctul de vedere al UNTRR.

1. Ref. partea introductivă a OG 37/2007 se constată că nici în această modificare nu au fost introduse definițiile incluse în Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului. Considerăm că se impune introducerea acestor definiții în vederea clarificării textului actului normativ.

2. Ref. art. 7.1 alin (1) propunem completarea astfel:

„În cazul efectuării controlului în trafic privind respectarea prevederilor prezentei ordonanțe, personalul cu atribuții de control va verifica, după caz și în conformitate cu principiile de siguranță, tahografele cu care sunt echipate vehiculele, pentru a detecta montarea și/sau utilizarea unei instalații destinate să distrugă, să elimine, să manipuleze sau să modifice orice date sau destinate să interfereze cu orice fracțiune a unui schimb electronic de date între părțile componente ale tahografului sau destinate să blocheze sau să modifice datele înainte de criptare într-unul din modurile enumerate.”

3. Ref. art. 8 propunem preluarea integrală a anexei la Directiva 2009/5 deoarece concepția acestuia are ca scop clasificarea încălcărilor/contravențiilor, precum și alocarea unui număr (de la A1 la L4) ceea ce va veni în sprijinul autorităților atunci când constată o contravenție la legislația socială, pe de o parte, și în implementarea software-ului de pe aparatele de control, pe de altă parte.

4. Ref. art. 9 considerăm că:

a. Sancțiunile pentru depășirea timpilor de conducere și de odihnă trebuie să se aplice conducătorului auto;

b. amenzile prevăzute în textul noului proiect de ordonanță sunt foarte mari – dacă nu exorbitante – și nu au nicio fundamentare;

c. nu înțelegem de ce se dorește creșterea cuantumului acestor sancțiuni cel puțin prin dublarea lor. În acest sens suntem de părere că trebuie analizat și justificat cuantumul sancțiunilor și că trebuie respectat principiul legii, respectiv că „Sancțiunea stabilită

trebuie să fie proporțională cu gradul de pericol social al faptei săvârșite”. În plus, aceasta trebuie să țină cont de „împrejurările în care a fost săvârșită fapta, de modul și mijloacele de săvârșire a acesteia, de scopul urmărit, de urmarea produsă, precum și de circumstanțele personale ale contravenientului și de celelalte date înscrise în procesul-verbal”;

d. astfel, sancțiunea nu are ca obiect creșterea veniturilor organului/organelor de control ci doar sancționarea faptei contravenientului pentru ca aceasta să nu se mai repete;

e. pe lângă faptul că sancțiunile contravenționale din noul proiect de ordonanță sunt foarte mari și intervalul acestora este foarte mare, ceea ce conferă drepturi importante personalului cu atribuții de control și poate da naștere la o creștere a fenomenului infracțional cunoscut și sub numele de corupție.

În speranța că solicitările UNTRR vor găsi un răspuns favorabil care se va materializa prin modificarea proiectului Ordonanței de modificare a OG 37/2007, vă rog să primiți, domnule secretar de stat, expresia deosebitei mele considerații.

Cu stimă,

Secretar General
Radu DINESCU

Nr.2453/27.08.2009

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

Domnului Secretar de Stat Valentin PREDA,
Președintele Comisiei de Dialog Social

Domnule Secretar de Stat,

Referitor la modificarea **Ordonanței Guvernului nr. 43/1997** privind regimul drumurilor, vă prezentăm în continuare punctul de vedere al UNTRR.

1. Ref. art. 19, se constată că nu este prevăzută nicio sancțiune pentru nerespectarea alineatelor 2) și 6). Prin aceasta se va perpetua situația existentă în majoritatea localităților din România unde nu se pune problema pistelor pentru bicicliști dar nu există nici măcar trotuare, iar prin faptul că nu se prevăd sancțiuni autoritățile locale nu vor lua măsuri. Situația este similară și în cazul alin. 6), autoritățile locale vor continua extinderea localităților de-a lungul drumurilor naționale fără a lua măsurile prevăzute la acest alineat.

2. Ref. art. 30, prin eliminarea necesității obținerii acordului MAI textul articolului își pierde

Înțelesul în cazul intersecțiilor dintre drumurile naționale sau dintre drumurile administrate de același administrator.

3. Ref. art. 37 alin. (2):

a. teza a doua trebuie completată cu „... *intersecții amenajate corespunzător volumelor de trafic și corect dimensionate pentru a permite traficul vehiculelor rutiere de transport mărfuri și persoane*”. Se solicită această mențiune și se dă ca exemplu sensul giratoriu de la ieșirea de pe autostrada A1 spre magazinul Hornbach unde circulația vehiculelor de transport marfă și a autocarelor lungi este îngreunată de construcția acestui sens giratoriu, lucru care se poate vedea și din distrugerea anumitor secțiuni ale acestuia,

b. în plus trebuie adăugate sancțiuni aplicabile administratorului drumului, executantului sau proiectantului pentru cazul în care dimensionarea intersecțiilor respective nu este făcută corect.

4. Ref. art. 40 alin (3), trebuie completat astfel: „... *reabilitare sau consolidare, acestea extinzându-se și asupra drumurilor ocolitoare în cazul în care pe anumite sectoare ale drumului direct se execută lucrări.*” Această completare este necesară deoarece transportatorii nu sunt vinovați pentru faptul că circulația este deviată, iar transportul trebuie să se desfășoare fluent, indiferent de faptul că la un drum se desfășoară lucrări sau că circulația este deviată, fără plata unor taxe/tarife suplimentare.

5. Ref. art. 41 alin. (3), considerăm că trebuie eliminată sintagma „AST... este valabil pentru numerele de înmatriculare sau de înregistrare ale vehiculelor cu aceleași caracteristici tehnice înscrise în aceasta ...” și înlocuită cu sintagma „AST... este valabil pentru vehiculele cu caracteristicile tehnice înscrise în aceasta ...”. Această propunere vine ca urmare a faptului că, în practică, nu de puține ori, intervin situații în care transportatorul are de efectuat un transport ale cărui caracteristici se încadrează în AST, dar, din considerente ce țin de numărul comenzilor, nu are la dispoziție autovehiculele care figurează în AST, **având în schimb la dispoziție autovehicule cu caracteristici tehnice similare sau chiar identice cu cele cuprinse în AST. De asemenea, este evident că autovehiculul de care trebuie să se țină cont în eliberarea autorizației este remorca/semiremorca și caracteristicile tehnice ale acesteia (acesta fiind dispozitivul RELEVANT, întrucât el e cel care transportă efectiv marfa), și nu capetele-tractor care sunt aproape identice și care pot fi înlocuite oricând între ele.** De altfel, este logică și firească utilizarea capetelor-tractor disponibile, în măsura în care corespund întru totul din punct de vedere tehnic cu cele ce figurează în AST – întrucât este evident că nu numărul de înmatriculare este cel care prezintă importanță, ci caracteristicile tehnice ale autovehiculului de transport, menite să-l facă apt să suporte și să transporte în condiții de maximă siguranță marfa agabaritică respectivă.

6. Ref. art. 41 alin. (7), propunem completarea tezei a doua cu cazurile specifice în care administratorul drumului poate solicita *impune* întocmirea proiectului de transport.

7. Ref. art. 41 alin. (8), considerăm că trebuie eliminată sintagma „AST... este valabil

pentru numerele de înmatriculare sau de înregistrare ale vehiculelor...” explicația fiind aceeași ca la punctul 5.

8. Ref. art. 41 alin. (15), considerăm că trebuie completat cu mențiunea „**Ministerul Transporturilor și Infrastructurii avizează toate aceste tarife**”.

9. Ref. art. 41 alin. (20) lit. e), propunem ca dimensiunile tăblițelor pentru depășirea lățimii vehiculelor să fie de 42 cm x 42 cm ca urmare a faptului că dimensiunile curente ale acestor tăblițe determină probleme în fixarea lor pe vehicul/marfa transportată și în menținerea lor în poziția prevăzută în Ordonanță în cursul transportului. Totodată, precizăm că acestea sunt dimensiuni acceptate și în alte state europene și nu afectează siguranța circulației sau a transportului agabaritic.

10. Ref. art. 44 alin. (1), propunem ca informarea prealabilă să se realizeze cu cel puțin 15 zile anterior introducerii restricțiilor pentru a da posibilitatea transportatorilor să își informeze beneficiarii transportului asupra acestor măsuri și a putea reface calculația costurilor.

11. Ref. art. 45 alin. (1), propunem ca variantele ocolitoare să fie considerate de administrator, până la îndepărtarea efectelor de pe drumul principal, la aceeași portanță cu cea a drumului principal – a se vedea explicația de la punctul 4.

12. Ref. art. 45 alin. (5) și (6), propunem eliminarea acestor alineate deoarece aceste situații sunt acoperite de asigurarea de daune produse terților obligatorii pentru fiecare vehicul,

13. Ref. art. 60 alin. (3), considerăm că deplasarea vehiculului pe cheltuiala personalului responsabil de la art. 41 alin. (11) se face în momentul în care există dovezi clare din partea organului de control că vehiculul sau încărcătura nu respectă dispozițiile acestei ordonanțe. În caz contrar, dacă nu sunt motive pentru efectuarea controlului sau dacă în urma controlului a rezultat că dispozițiile ordonanței au fost respectate, aceste costuri trebuie suportate de autoritatea de control, inclusiv costurile determinate de întâzieri etc. facem această mențiune pentru că trebuie luate măsuri în vederea evitării abuzurilor din partea autorității de control.

14. Ref. art. 61, considerăm că este de dorit ca MTI să treacă la încadrarea contravențiilor în clase. În plus, ținând cont de ultimul proiect de twinning cu DOT (VOSA) din Marea Britanie și cu cel anterior cu Franța și Olanda ar trebui să se analizeze posibilitatea utilizării unor metode de sancționare – în vederea descurajării acestor practici – similare cu cele din aceste țări. Prin aceasta s-ar arată că autoritățile din România au preluat din experiența celor trei state membre iar proiectele de twinning nu s-au derulat în van. Totodată, considerăm că:

a. amenzile prevăzute în textul noului proiect de ordonanță sunt foarte mari – dacă nu exorbitante – și nu au nicio fundamentare;

b. nu înțelegem de ce se dorește creșterea cuantumului acestor sancțiuni cel puțin prin dublarea lor. În acest sens suntem de părere că trebuie analizat și justificat cuantumul sancțiunilor și că trebuie respectat principiul legii, respectiv că „Sancțiunea stabilită

trebuie să fie proporțională cu gradul de pericol social al faptei săvârșite”. În plus, aceasta trebuie să țină cont de „împrejurările în care a fost săvârșită fapta, de modul și mijloacele de săvârșire a acesteia, de scopul urmărit, de urmarea produsă, precum și de circumstanțele personale ale contravenientului și de celelalte date înscrise în procesul-verbal”;

c. astfel, sancțiunea nu are ca obiect creșterea veniturilor organului/organelor de control ci doar sancționarea faptei contravenientului pentru ca aceasta să nu se mai repete;

d. pe lângă faptul că sancțiunile contravenționale din noul proiect de ordonanță sunt foarte mari și intervalul acestora este foarte mare, ceea ce conferă drepturi importante personalului cu atribuții de control și poate da naștere la o creștere a fenomenului infracțional cunoscut și sub numele de corupție.

15. Ref. art. 61 lit. c), constatăm că nu se ține cont de dispozițiile Ordonanței Guvernului 195/2002 art. 102 alin. (1) punctul (37) care prevede pentru aceeași contravenție aplicarea unei amenzi din clasa a IV-a,

16. Ref. art. 61 lit. d) modifică dispozițiile Ordonanței 43 prin trecerea de la avertisment sau amendă cuprinsă între 500 și 2000 lei la niște amenzi fabuloase de 6000-10000 lei fără nicio explicație,

17. Ref. art. 61 lit. h), nu înțelegem de ce diferă sancțiunea aplicată la această literă față de cea aplicată la lit. f),

18. Ref. art. 61 lit. i), nu înțelegem de ce sancțiunea este triplă comparativ cu lit. f)-h),

19. Ref. art. 61 lit. p), considerăm că nu poate fi făcut responsabil personalul de însoțire în legătură cu greutatea totală sau pe axe a transportului deoarece acesta nu are cum să o măsoare! În plus, obligația personalului de însoțire este ca transportul să se desfășoare în siguranță și nu de verificare a mărfurilor transportate, care se regăsește printre obligațiile transportatorului, respectiv a reprezentantului său conducătorul auto!!!

20. Ref. art. 61 lit. r), considerăm că amenzile sunt și în acest caz imense! În plus, în OM de aplicare a Ordonanței 43 se prevede, printre altele, existența unei „truse de scule complete... pentru depanarea vehiculului însoțit”. Pe lângă faptul că nu are nici un sens, deoarece însoțitorii nu trebuie să repare vehiculul pe care îl însoțesc, acesta din urmă trebuind să aibă propria-i trusa de scule, și de faptul că nu se explicitează ce înseamnă „trusă completă”, în cazul în care însoțitorii nu au trusa de scule vor trebui să plătească 4000 de lei?

21. Ref. art. 61 lit. w), considerăm că ar trebui să fie făcută o analogie cu OG 195/2002 art. 100 alin. 1) punctul (1), care pentru o faptă similară prevede o amendă din clasa a II-a,

22. Ref. art. 61 lit. x), nu vedem diferența între „refuzul de a însoți personalul ... în vederea cântăririi și/sau măsurării...” și „refuzul de a supune vehiculul verificării prin cântărire sau măsurare...”? mai ales ca valoarea amenzii este aceeași și la lit. ș) și la lit. x)?

23. Ref. art. 61¹ alin. (2), chiar dacă în unele cazuri imobilizarea ar putea fi o măsură pertinentă – a se vedea art. 61 lit. t)–u) – nu înțelegem de ce trebuie imobilizat vehiculul, mai ales în cazuri cum sunt cele de la art. 61 lit. d), f), h) etc.

24. Ref. art. 61¹ alin. (8), chiar dacă în unele cazuri care intră sub incidența art. 61 lit. r) – cum ar fi nerespectarea condițiilor de atestare/autorizare – ar putea fi considerată aplicarea acestei sancțiuni complementare, este absurd ca această sancțiune complementară să fie aplicată în cazuri similare celui de la observația de la punctul 21. În plus, aplicarea de sancțiuni crescătoare chiar pentru abateri minore, va determina fie ieșirea de pe piață a firmei de însoțire, fie creșterea sumelor încasate de anumite persoane însărcinate cu controlul!

25. Ref. art. 61¹ alin. (11), în mod normal, rezultatele accidentelor sunt acoperite de asigurarea pentru daunele produse terților. Nu înțelegem care este motivul pentru care se dorește „culpabilizarea” personalului de însoțire? În mod normal, determinarea culpei se face de către instanță!

26. Ref. art. 611 alin. (14), se constată că deși contravenientul român trebuie să achite AST în 48 de ore – a se vedea alin. 13) -, situația de discriminare inversă față de transportatorii străini se menține, respectiv aceștia vor plăti dacă vor mai veni în România cu vehiculele respective sau, mai exact, dacă șoferul respectiv va mai reveni în România!!! În plus, se constată că, deși vehiculul se imobilizează până la intrarea în legalitate iar amenda este plătită de către conducătorul auto contravenient străin, în conformitate cu acest alineat nu se știe dacă acesta va fi imobilizat sau dacă va plăti amenda.

27. Ref. Anexa 2, întrucât România trebuie să-și aducă drumurile naționale – toate – la nivelurile prevăzute în Directiva 96/53 până la 31.12.2013, nu înțelegem de ce pe drumurile europene la punctele 3.2.3., 3.3.2., 3.4.1., 3.4.2., 3.5.1., 3.5.2. și 3.5.3 apar diferențe față de valorile din Directivă, diferențe cuprinse între 1 și 2 tone.

28. Ref. Anexa 3, considerăm că punctul 1 cu sub-punctele 1.1, 1.2 și 1.3 nu își are rostul întrucât repetă dispozițiile din Anexa 2. Totodată, rămâne valabilă întrebarea ridicată la punctul 28.

În speranța că solicitările UNTRR vor găsi un răspuns favorabil care se va materializa prin modificarea proiectului Ordonanței de modificare a OG 43/1997, vă rog să primiți, domnule secretar de stat, expresia deosebitei mele considerații.

Cu stimă,

Secretar General
Radu DINESCU

Extras din ORDONANȚA nr. 21 din 29 august 2009 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora

CONTRAVENȚII ȘI AMENZI **Pentru nerespectarea perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto**

(1) Contravențiile prevăzute la **art. 8** se sancționează după cum urmează:

(1) Următoarele fapte reprezintă **încălcări foarte grave** ale dispozițiilor Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 561/2006 și ale Regulamentului (CEE) nr. 3.821/85 și constituie contravenții, dacă acestea nu sunt considerate infracțiuni potrivit legii penale:

a) cele de la alin. (1) pct. 12, 14, 17, 21, 33 și 34, cu amendă de la 10.000 lei la 20.000 lei, aplicabilă întreprinderii/operatorului de transport rutier;

12. utilizarea unui vehicul fără tahograf conform reglementărilor în vigoare sau a unui vehicul înmatriculat pentru prima oară după 1 ianuarie 2007, echipat cu tahograf analogic;

14. nerespectarea prevederilor anexei I.B la Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 prin utilizarea unor tahografe neomologate, nesigilate, necalibrate, defecte sau care au termenul de valabilitate al verificării/calibrării periodice depășit;

17. nerespectarea obligației întreprinderii/operatorului de transport rutier de a descărca și stoca la sediu, cel mai târziu la fiecare 28 de zile, datele din cartelele tahografice ale conducătorilor auto și/sau nerespectarea obligației de a descărca și stoca la sediu, cel mai târziu la fiecare 90 de zile, datele din tahografele digitale ale vehiculelor pe care le utilizează, în conformitate cu Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 561/2006 și cu Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85;

21. nerespectarea obligației întreprinderii/operatorului de transport rutier de a păstra înregistrările privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto cel puțin un an de la efectuarea acestora, în ordine cronologică și separat pentru fiecare conducător auto;

33. conducerea unui vehicul imobilizat de personalul cu atribuții de inspecție și control;
34. ștergerea, distrugerea datelor înregistrate pe diagramele tahograf, a celor stocate în tahograf sau pe cartela tahografică sau a rapoartelor imprimate de tahograf;
- b) cele de la alin. (1) pct. 15, 16 și 36, cu amendă de la 10.000 lei la 20.000 lei, aplicabilă întreprinderii/operatorului de transport rutier sau conducătorului auto, după caz;
15. necompletarea pe diagrama tahograf a datelor prevăzute la art. 15 alin. (5) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind kilometrii înregistrați la plecare;
16. nerespectarea prevederilor art. 16 alin. (1) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind obligativitatea reparării tahografului care s-a defectat în cursul călătoriei;
36. utilizarea unor dispozitive ilegale de manipulare a tahografului, diagramele tahograf și/sau cartelele tahografice;
- c) cele de la alin. (1) pct. 1-10, cu amendă de la 6.000 lei la 10.000 lei, aplicabilă întreprinderii/operatorului de transport rutier;
1. depășirea perioadei zilnice de conducere, respectiv a perioadei maxime zilnice de conducere cu două ore sau mai mult;
2. depășirea perioadei săptămânale de conducere cu 14 ore sau mai mult;
3. depășirea perioadei maxime de conducere, în două săptămâni consecutive, cu 22 de ore și 30 de minute sau mai mult;
4. depășirea perioadei maxime de conducere neîntreruptă cu o oră și 30 de minute sau mai mult;
5. nerespectarea perioadei minime de odihnă zilnică cu două ore și 30 de minute sau mai mult;
6. nerespectarea perioadei minime de odihnă zilnică redusă cu două ore sau mai mult;
7. nerespectarea perioadei de odihnă zilnică fracționată cu două ore sau mai mult;
8. nerespectarea perioadei minime de odihnă zilnică, într-un interval de 30 de ore, atunci când vehiculul este condus de un echipaj, în conformitate cu art. 8 alin. (5) din Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 561/2006, cu două ore sau mai mult;
9. nerespectarea perioadei minime de odihnă săptămânală redusă cu 4 ore sau mai mult;
10. nerespectarea perioadei minime de odihnă săptămânală normală cu 9 ore sau mai mult;
- d) cele de la alin. (1) pct. 11, 30, 31, 32 și 37, cu amendă de la 4.000 lei la 8.000 lei, aplicabilă întreprinderii/operatorului de transport rutier;
11. acordarea de către întreprindere/operatorul de transport rutier a unor plăți conducătorilor auto, chiar și sub formă de bonificații sau prime, în funcție de distanța parcursă și/sau de cantitatea de mărfuri transportată;

30. refuzul conducătorului auto, în cursul controlului în trafic, de a permite verificarea, reținerea sau copierea oricărei înregistrări privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale acestuia;

31. neprezentarea în trafic a numărului necesar de diagrame tahografice, a cartelei tahografice sau a listărilor efectuate cu imprimanta tahografului digital, conform prevederilor Regulamentului Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 sau Acordului AETR, după caz;

32. neprezentarea, în cursul controlului la sediul întreprinderii/operatorului de transport rutier, a înregistrărilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto solicitate de personalul cu atribuții de inspecție și control;

e) cele de la alin. (1) pct. 18-20, 22-29 și 38, cu amendă de la 4.000 lei la 8.000 lei, aplicabilă conducătorului auto;

18. nerespectarea prevederilor art. 14 alin. (4) lit. a) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind deținerea de către un conducător auto a mai mult de o cartelă tahografică validă;

19. nerespectarea prevederilor art. 14 alin. (4) lit. a) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind utilizarea de către un conducător auto a unei cartele tahografice eliberate altei persoane;

20. nerespectarea prevederilor art. 14 alin. (4) lit. a) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind utilizarea unei cartele tahografice defecte sau expirate;

22. nerespectarea prevederilor art. 15 alin. (1) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind utilizarea unor diagrame tahografice sau cartele tahografice murdare sau deteriorate, cu datele ilizibile;

23. utilizarea incorectă a diagramelor tahograf sau a cartelei tahografice de către conducătorul auto;

24. nerespectarea prevederilor art. 15 alin. (2) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind scoaterea neautorizată a diagramei tahografice din tahograf sau a cartelei tahografice din tahograful digital înaintea terminării zilei de lucru, care afectează înregistrarea datelor relevante;

25. nerespectarea prevederilor art. 15 alin. (2) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind utilizarea diagramei tahografice sau a cartelei tahografice pentru o perioadă mai lungă decât cea prevăzută, care afectează înregistrarea datelor relevante;

26. nerespectarea de către conducătorul auto a obligației prevăzute la art. 15 alin. (2) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind introducerea manuală a unor date sau nerespectarea de către conducătorul auto a obligației prevăzute la art. 16 alin. (2) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind introducerea manuală a unor date în cazul defectării tahografului;

27. nerespectarea prevederilor art. 26 pct. 4 liniuța a doua lit. b) din Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 561/2006 privind utilizarea cartelelor tahografice atunci când vehiculul este condus de un echipaj;

28. nerespectarea prevederilor art. 15 alin. (3) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind utilizarea comutatorului, omisiunea de a introduce manual în tahograful digital datele prevăzute la art. 15 alin. (5) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85;

29. necompletarea pe diagrama tahograf a datelor prevăzute la art. 15 alin. (5) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind numele și/sau prenumele conducătorului auto;

38. nedeclararea de către conducătorul auto a pierderii sau furtului cartelei tahografice la autoritatea competentă a statului pe teritoriul căruia s-a petrecut acest fapt.

f) cea de la alin. (1) pct. 13, cu amendă de la 10.000 lei la 20.000 lei, aplicabilă atelierului autorizat sau operatorului economic care a montat sau a calibrat incorect tahograful;

13. nerespectarea prevederilor art. 15 alin. (3) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind reglarea ceasului tahografului;

g) cea de la alin. (1) pct. 35, cu amendă de la 10.000 lei la 20.000 lei, aplicabilă operatorului economic sau conducătorului auto care a montat dispozitivele ilegale;

35. montarea unor dispozitive ilegale de manipulare a tahografului, diagramelor tahograf și/sau cartelelor tahografice;

(2) Următoarele fapte reprezintă **încălțări grave** ale dispozițiilor Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 561/2006 și ale Regulamentului (CEE) nr. 3.821/85 și constituie contravenții, dacă acestea nu sunt considerate infracțiuni potrivit legii penale:

h) cele de la alin. (2) pct. 1-10, cu amendă de la 4.000 lei la 8.000 lei, aplicabilă întreprinderii/operatorului de transport rutier;

1. depășirea perioadei zilnice de conducere, respectiv a perioadei maxime zilnice de conducere cu mai mult de o oră, dar mai puțin de două ore;

2. depășirea perioadei săptămânale de conducere cu mai mult de 4 ore, dar mai puțin de 14 ore;

3. depășirea perioadei maxime de conducere, în două săptămâni consecutive, cu mai mult de 10 ore, dar mai puțin de 22 de ore și 30 de minute;

4. depășirea perioadei maxime de conducere neîntreruptă cu mai mult de 30 de minute, dar mai puțin de o oră și 30 de minute;

5. nerespectarea perioadei minime de odihnă zilnică cu mai mult de o oră, dar mai puțin de două ore și 30 de minute;

6. nerespectarea perioadei minime de odihnă zilnică redusă, cu mai mult de o oră, dar mai puțin de două ore;

7. nerespectarea perioadei de odihnă zilnică fracționată cu mai mult de o oră, dar mai puțin de două ore;

8. nerespectarea perioadei minime de odihnă zilnică, într-un interval de 30 de ore, atunci când vehiculul e condus de un echipaj, în conformitate cu art. 8 alin. (5) din Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 561/2006, cu mai mult de o oră, dar mai puțin de două ore;

9. nerespectarea perioadei minime de odihnă săptămânală redusă cu mai mult de două ore, dar mai puțin de 4 ore;

10. nerespectarea perioadei minime de odihnă săptămânală normală cu mai mult de 3

ore, dar mai puțin de 9 ore;

i) cele de la alin. (2) pct. 11 și 16, cu amendă de la 3.000 lei la 6.000 lei, aplicabilă întreprinderii/operatorului de transport rutier;

11. nerespectarea prevederilor art. 14 alin. (1) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind asigurarea unui număr suficient de diagrame tahografice omologate, corespunzătoare tipului de tahograf utilizat pentru efectuarea operațiunilor de transport rutier;

16. nerespectarea prevederilor art. 16 alin. (1) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind obligativitatea reparării tahografului care s-a defectat în cursul călătoriei;

j) cele de la alin. (2) pct. 12-15 și 17, cu amendă de la 3.000 lei la 6.000 lei, aplicabilă conducătorului auto;

12. nedepunerea la autoritatea competentă, de către conducătorul auto, a unei cereri de înlocuire a cartei tahografice deteriorate, cu funcționare defectuoasă, pierdută sau furată, în termen de 7 zile calendaristice de la data constatării deteriorării, funcționării defectuoase, pierderii sau furtului acesteia;

13. nerespectarea prevederilor art. 15 alin. (3) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind reglarea ceasului tahografului;

14. necompletarea pe diagrama tahograf a datelor prevăzute la art. 15 alin. (5) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind data de începere și data de încheiere a cursei;

15. necompletarea pe diagrama tahograf a datelor prevăzute la art. 15 alin. (5) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind kilometrii înregistrați la plecare;

17. lipsa semnăturii conducătorului auto de pe înregistrările efectuate manual la defectarea tahografului sau de pe rapoartele imprimare în cazul defectării, pierderii sau furtului cartei tahografice.

(3) *Următoarele fapte reprezintă **încălcări minore** ale dispozițiilor Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 561/2006 și ale Regulamentului (CEE) nr. 3.821/85 și constituie contravenții:*

k) cele de la alin. (3) pct. 1-10, cu amendă de la 3.000 lei la 6.000 lei, aplicabilă întreprinderii/operatorului de transport rutier;

1. depășirea perioadei zilnice de conducere, respectiv a perioadei maxime zilnice de conducere cu până la o oră;

2. depășirea perioadei de conducere săptămânală cu până la 4 ore;

3. depășirea perioadei de conducere în două săptămâni consecutive cu până la 10 ore;

4. depășirea perioadei maxime de conducere neîntreruptă cu până la 30 de minute;

5. nerespectarea perioadei minime de odihnă zilnică cu până la o oră;

6. nerespectarea perioadei minime de odihnă zilnică redusă cu până la o oră;

7. nerespectarea perioadei minime de odihnă zilnică fracționată cu până la o oră;

8. nerespectarea perioadei minime de odihnă zilnică, într-un interval de 30 de ore, atunci

când vehiculul e condus de un echipaj, în conformitate cu art. 8 alin. (5) din Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 561/2006, cu până la o oră;

9. nerespectarea perioadei minime de odihnă săptămânală redusă cu până la două ore;

10. nerespectarea perioadei minime de odihnă săptămânală normală cu până la 3 ore;

l) cele de la alin. (3) pct. 11 și 12, cu amendă de la 2.000 lei la 4.000 lei, aplicabilă întreprinderii/operatorului de transport rutier;

11. neasigurarea hârtiei necesare pentru imprimarea rapoartelor la controlul în trafic;

12. nerespectarea prevederilor art. 15 alin. (1) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85, privind utilizarea unor diagrame tahografice sau cartele tahografice murdare ori deteriorate, cu datele lizibile;

m) cele de la alin. (3) pct. 13-19, cu amendă de la 2.000 lei la 4.000 lei, aplicabilă conducătorului auto.

13. nerespectarea prevederilor art. 15 alin. (2) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind scoaterea neautorizată a diagramei tahografice din tahograf sau a cartelei tahografice din tahograful digital înaintea terminării zilei de lucru, care nu afectează înregistrarea datelor relevante;

14. nerespectarea prevederilor art. 15 alin. (2) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind utilizarea diagramei tahografice sau a cartelei tahografice pentru o perioadă mai lungă decât cea prevăzută, care nu afectează înregistrarea datelor relevante;

15. necompletarea pe diagrama tahograf a datelor prevăzute la art. 15 alin. (5) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind locul de plecare și de sosire;

16. necompletarea pe diagrama tahograf a datelor prevăzute la art. 15 alin. (5) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind numărul de înmatriculare a vehiculului;

17. necompletarea pe diagrama tahograf a datelor prevăzute la art. 15 alin. (5) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind kilometrii la sosire;

18. necompletarea pe diagrama tahograf a datelor prevăzute la art. 15 alin. (5) din Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind ora schimbării vehiculului;

19. neintroducerea simbolului țării în tahograf.

*(4) Falsificarea datelor înregistrate pe diagramele tahograf, a celor stocate în tahograf ori pe cartela tahografică sau a rapoartelor imprimate de tahograf se sancționează conform **legii penale**.*

(2) În măsura în care contravențiile referitoare la respectarea timpilor de conducere, odihnă sau pauze sunt constatate în trafic, precum și în toate celelalte situații în care conducătorul auto nu poate dovedi efectuarea pauzelor și/sau perioadelor minime de odihnă prevăzute de legislația în vigoare, suplimentar față de sancțiunea cu amenda prevăzută la alin. (1) se va aplica și sancțiunea imobilizării vehiculului până la îndeplinirea condițiilor de legalitate pentru continuarea transportului."

TRANSPORTUL COMBINAT

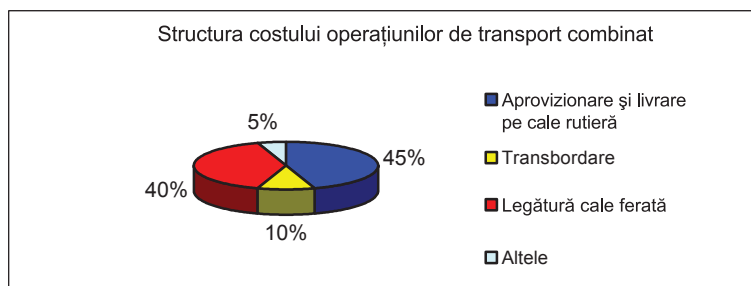
Pentru mulți operatori de transport transportul combinat nu este o soluție viabilă întrucât el nu oferă același serviciu de calitate ca transportul rutier. Mai mult, prețul unui transport combinat este în multe cazuri mai mare decât soluția transportului rutier și de aceea nu este viabil din punct de vedere economic. În multe cazuri acest lucru este legat de limitările și costurile operațiunilor din terminale.

Structura costului operațiunilor de transport combinat (rutier/cale ferată) pentru o distanță de peste 500 km este redat în figura de mai jos. Costurile pentru această operațiune de transport combinat variază între 300 € – 400 €.

Trebuie reținut faptul că aceasta este o structură simplificată, întrucât structura costurilor variază în conformitate cu distanța de transport, felul transportului combinat, volum și greutate. De exemplu, dacă transportul ar fi peste 1.000 km costurile pentru legătura cale ferată ar merge până la 60% și costurile pentru aprovizionare și livrare pe rutier ar descrește până la 30%.

Chiar și în această variantă simplificată, totuși, figura arată care sunt vectorii costului în cadrul transportului combinat. În exemplul de mai sus, 45% din costurile transportului combinat decurg din legătura rutieră. Totuși, numai un procent redus este asociat transportului către și de la

Figura 1: Costul transportului combinat



Sursa: Rapp Trans 2005, IRU 2009

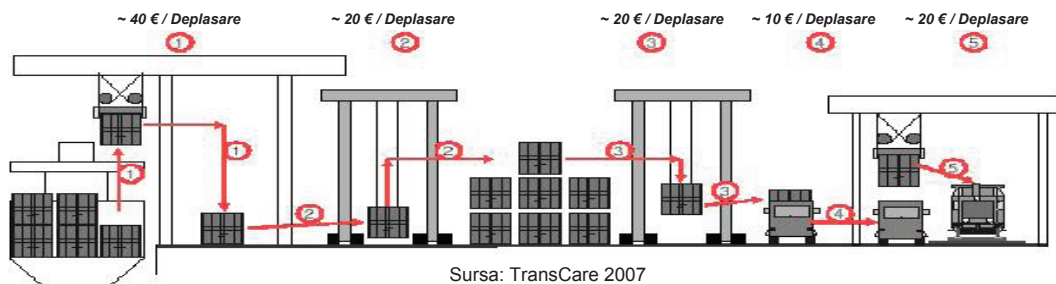
terminal. Majoritatea costurilor pentru operatorii de transport sunt datorate limitărilor de organizare a terminalului și ambuteiajelor la nivelul infrastructurii terminalului. În figură: aproximativ 2/3 din costurile legate de aprovizionare și livrare sunt cauzate de timpii de așteptare a camioanelor la terminal.

Costurile pentru legătura cu calea ferată sunt calculate pe kilometru ceea ce explică faptul că, cu cât o cursă este mai lungă, cu atât mai ridicate sunt costurile. În acest context este totuși greu de înțeles de ce literatura de specialitate nu calculează și timpii de așteptare a trenurilor sub formă de costuri.

Costurile diverse includ, de exemplu, costurile de administrare și serviciile de urmărire, etc.

În ceea ce privește transbordarea, costurile deplasării unei unități de transport de pe rutier pe cale ferată este de aproximativ 20 € per transbordare. Pentru operațiunile multimodale așa cum este indicat în figura 2, acestea pot depăși ușor 100 €.

Figura 2: Costurile transbordării în terminalele multimodale



Alături de Uniunea Internațională a Transportului Rutier, UNTRR este în favoarea transportului combinat din motive de capacitate, cu condiția să propună un serviciu comercial de calitate tot atât de ridicat ca cel solicitat de beneficiarii transportului rutier. Pentru a face din transportul combinat o opțiune calitativă și viabilă din punct de vedere financiar pentru transportatorii rutieri, este necesară reducerea timpilor de așteptare la nivelul terminalelor, simplificarea și accelerarea transbordării prin tehnici orizontale și, în măsura posibilului, reducerea numărului de transbordări la nivelul terminalelor.

Așa cum s-a arătat la Conferința de presă pe tema transportului combinat care a avut loc la sediul nostru în luna iulie, UNTRR este de părere că alegerea modalității de transport trebuie să revină numai operatorilor de transport, aceștia fiind cei care trebuie să decidă asupra organizării transportului pe care-l desfășoară.



Studiul UNTRR „Piața Transporturilor Rutiere 2004-2013”

CÂT DE MARE ESTE PIAȚA TRANSPORTURILOR RUTIERE DE MARFĂ ȘI PERSOANE DIN ROMÂNIA?

CE AMENINȚĂRI, OPORTUNITĂȚI SAU CE TENDINȚE SUNT PE PIAȚA TRANSPORTURILOR RUTIERE?

CÂTE FIRME DE TRANSPORT MARFĂ EXISTĂ ÎN ROMÂNIA? DAR DE TRANSPORT PERSOANE?

CUM VA ARĂTA PIAȚA TRANSPORTURILOR ÎN 2010 SAU 2011 DAR....ÎN 2012?



Din dorința de a răspunde acestor întrebări dar și pentru a avea o prezentare agregată a pieței transporturilor rutiere în context macro și micro economic, a fost realizat Studiul **UNTRR „Piața Transporturilor Rutiere 2004-2013”**.

Studiul prezintă piața transporturilor rutiere de marfă din România, piața transporturilor rutiere de persoane, priorități de creștere, oportunități și opțiuni strategice dar și previziuni pentru perioada 2009 – 2013.

Studiul UNTRR „Piața Transporturilor Rutiere 2004-2013” poate fi folosit pentru previzionarea activității de transport și dimensionarea pieței din România și pentru realizarea de analize comparative pentru propriul business, analize SWOT dar și pentru evaluarea oportunităților și barierelor de intrare sau ieșire de pe piață.

De asemenea studiul prezintă analiza comparativă a pieței din România cu piața transporturilor rutiere din Uniunea Europeană.

Studiul este fundamentat cu date statistice și indicatori economici din surse oficiale și este un instrument util atât pentru companiile de transport dar și pentru companiile cu activitate conexă sectorului transporturilor rutiere, precum distribuitori de vehicule comerciale, bănci, companii de leasing sau furnizori de servicii de logistică.

Studiul completează seria de măsuri adoptate de UNTRR în 2009 pentru a sprijini companiile de transport rutier din România și încă o dovadă a faptului că UNTRR rămâne consecventă misiunii sale, aceea de a fi lider în furnizarea de servicii relevante cu valoare adăugată către comunitatea transportatorilor naționali și internaționali din România.

Pentru informații suplimentare privind Studiul UNTRR „Piața Transporturilor Rutiere 2004-2013” și pentru comenzi vă rugăm să ne contactați la numărul de telefon 021.336.77.88.

ANUL 2008 PE SCURT – TENDINȚE

Sursa: Raport anual UIRR

(Uniunea Internațională a Companiilor de Transport Combinat Rutier - Cale Ferată)

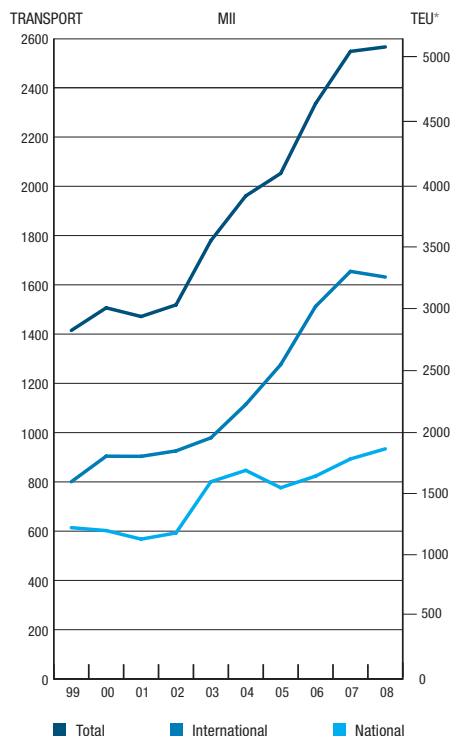
Transportul neînsoțit al cutiilor mobile, containerelor și semiremorcilor au cunoscut două tendințe foarte diferite în cursul anului 2008: niveluri foarte ridicate de creștere a numărului de transporturi în primele 6 luni ale anului 2008, urmate de scăderi drastice cauzate de primele efecte ale recesiunii economice care a apărut în următoarele șase luni ale aceluiași an.

Chiar și așa, per total transportul neînsoțit a reușit să înregistreze o creștere de aproape 1%, față de 2007 cu 18.000 transporturi.

Transportul internațional neînsoțit – care a fost principala forță motrice în spatele creșterii transportului combinat rutier – cale ferată mai bine de 30 ani – a avut mai degrabă un an dificil, tensionat care a condus la o ușoară scădere cu 1% a traficului, și anume 23.000 transporturi mai puține decât în 2007. Traficul transalpin, care însumează mai mult de trei sferturi din volumul total, a suferit în special din cauza reducerii comerțului din Europa: -14% pe ruta dintre Belgia și Italia (30.000 transporturi mai puține decât în 2007), -13% pe ruta dintre Franța și Italia (și anume 8.000 mai puține transporturi) și -2% pe rutele care leagă Italia și Austria/Danemarca/Olanda/Suedia (și anume un total de 4.000 unități mai puțin). Pe de altă parte, traseul cheie dintre Germania și Italia, care singur însumează aproximativ 500.000 transporturi, a cunoscut o ușoară creștere (1%). Traficul către și dinspre Peninsula Iberică a suferit din cauza problemelor care au reapărut pe rețeaua franceză: -13% pe ruta dintre Belgia și Spania (și anume 3.000 mai puține transporturi decât în 2007) și -7% dintre Germania și Spania (și anume la fel mai puține transporturi cu 3.000 decât în 2007).

Chiar și așa, au fost câteva creșteri notabile în cursul anului 2008, în special pentru transportul containerelor maritime către partea continentală, și anume dintre Belgia și Franța (+38%, 16.000 transporturi mai mult decât în 2007), dintre Germania/Austria și Olanda (+6% și respectiv +48%) și dintre Germania și Republica Cehă (+17%).

TRANSPORT NEÎNSOȘIT 1999 - 2008



*TEU = unitate echivalentă a 20 picioare pentru măsurarea containerelor

Transport neînsoțit

Anul	Internațional	Național	Total
1999	800.624	614.183	1.414.807
2000	904.339	602.314	1.506.653
2001	903.708	567.642	1.471.350
2002	925.742	592.731	1.518.473
2003	978.915	800.612	1.779.527
2004	1.114.364	846.775	1.961.139
2005	1.275.927	776.318	2.052.245
2006	1.512.370	823.406	2.335.776
2007	1.654.553	893.106	2.547.659
2008	1.631.593	934.087	2.565.680

În ceea ce privește transportul combinat neînsoțit, acesta a crescut cu 5% și anume cu 41.000 transporturi. Introducerea trenurilor rapide, regulate între porturi și zona continentală a dus la creșterea notabilă a volumului dintre Franța și Slovenia (în acest din urmă caz prin introducerea celei de-a treia perechi de trenuri dintre portul Koper și terminalul de la Ljubljana ca parte a proiectului SEEIS Marco Polo). În afară de aceasta, creșterea serviciilor continentale de transport combinat care leagă zonele economice importante din Germania și Elveția au contribuit de asemenea la acest rezultat pozitiv. Trebuie notat că restructurarea pieții combinate italienești au zdruncinat întrucâtva încrederea clienților de transport combinat și acest lucru a condus la întrerupere considerabilă a activităților transportului combinat pe parcursul anului.

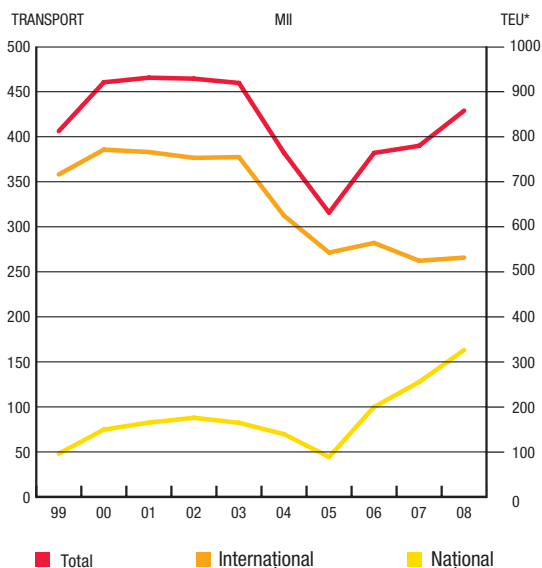
Datorită sprijinului puternic, justificat politic, performanța totală a transporturilor combinate însoțite a fost destul de satisfăcătoare în 2009, și anume o creștere de 10% care traduce cu 39.000 transporturi mai mult decât în 2007.

Traficul gestionat de companiile UIRR (Uniunea Internațională a companiilor de transport combinat rutier – cale ferată) care au oferit rute pentru transporturile combinate însoțite

Transport însoțit

Anul	Internațional	Național	Total
1999	358.111	48.099	406.210
2000	385.643	74.777	460.420
2001	382.964	82.589	465.553
2002	376.512	87.922	464.434
2003	377.348	82.308	459.656
2004	312.329	69.786	382.115
2005	271.311	44.369	315.680
2006	282.064	99.911	381.975
2007	262.255	127.628	389.883
2008	265.765	163.180	428.945

TRANSPORT COMBINAT ÎNSOȚIT 1999 - 2008



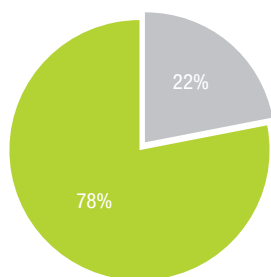
*TEU = unitate echivalentă a 20 picioare pentru măsurarea containerelor

internaționale a crescut cu 1%, și anume 3.000 transporturi suplimentare, datorită factorilor care includ primele efecte ale introducerii pe scară largă a inițiativei comerciale dintre Austria și Ungaria (Proiectul Marco Polo RoMo-Net) și de asemenea întăririi legăturilor de mare performanță dintre Germania și Italia. Pe de altă parte mutarea treptată a pieții slovene de transport combinat către serviciile bazate pe transporturi neînsoțite reduce în continuare numărul operațiunilor de transport însoțite (-6% dintre Slovenia și Austria, și anume 6.000 mai puține transporturi decât în 2007).

Transporturile combinate interne însoțite au cunoscut o creștere remarcabilă cu 28%, și anume 36.000 transporturi în plus, ca rezultat al creșterii excepționale din nou în Austria, o țară al cărei guvern a apărut întotdeauna cu țarie dezvoltarea acestei tehnici combinate.

Creșterea numărului transporturilor combinate internaționale însoțite (a cărei greutate netă este aproximativ 300 tone și distanța medie parcursă este aproximativ 480 km) nu a fost în stare să compenseze reducerea transporturilor expediate de transportul combinat neînsoțit

TOTAL TRAFIC (în TKM)



■ Național
■ Internațional

Trafic național și internațional în Mil. TKM

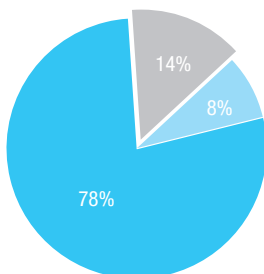
Anul	Internațional	Național	Total
1999	20.742	7.846	28.588
2000	24.330	8.156	32.486
2001	24.663	7.217	31.880
2002	25.027	8.047	33.074
2003	25.248	7.671	32.919
2004	26.173	8.338	34.511
2005	28.871	8.086	36.957
2006	35.558	9.836	45.394
2007	36.273	9.796	46.069
2008	35.722	10.249	45.971

atât pe relația Italia (-14% către/din Franța, -17% către/din Belgia) și către Spania (-17% către/din Belgia), alături de așa-numitele operațiuni de transport continentale care au scăzut mai presus de toate între porturile Germaniei și Ungaria (-21% în comparație cu 2007) și dintre portul Koper (Slovenia) către Slovacia (-46%). Chiar și așa, trebuie subliniat faptul că puține rezultate remarcabile s-au înregistrat în acest tip al segmentului de piață: Germania-Italia (+4%), Austria-Olanda (+70%) și Franța-Belgia (+23%).

Grație creșterii notabile a numărului de transporturi, traficul intern exprimat în tone kilometri este de 5%, în principal datorită creșterii frecvenței serviciilor existente și /sau introducerii serviciilor noi de interfață în special în Germania, Austria, Franța și Slovenia.

În 2008, transportul combinat neînsoțit a însumat 86% din numărul total de transporturi efectuate. Acest procent se traduce prin 78% pentru cutii mobile și containere maritime și terestre (o ușoară scădere în comparație cu 2007) și 8% pentru semiremorci (neschimbabil în comparație cu 2006 și 2007). Pe plan internațional, transporturile combinate neînsoțite însumează mai mult de 1,5 milioane transporturi efectuate cu cutii mobile și containere (o scădere de 3% în comparație cu 2007 urmare

TEHNICI



■ Ro-La
■ Semiremorci
■ Cutii mobile

Proporția

Anul	Cutii mobile	Semi remorci	Ro-La	Total
1999	1.260	154	406	1.821
2000	1.333	172	460	1.964
2001	1.300	171	466	1.937
2002	1.367	152	464	1.983
2003	1.405	145	460	2.010
2004	1.806	155	382	2.343
2005	1.978	164	316	2.458
2006	2.136	200	382	2.718
2007	2.327	221	390	2.938
2008	2.319	247	429	2.995

reducerii utilizării unităților lungi) în plus cu 180.000 transporturi cu semiremorci (până la 6% grație utilizării crescute a acestui tip de unitate pe traseele disponibile dintre Germania și Austria/Italia). Pe plan intern, transportul neînsoțit al cutiilor mobile a crescut cu mai mult de 3% cu o creștere chiar și mai mare pentru semiremorci (+33% în comparație cu 2007 în special în Germania și Elveția).

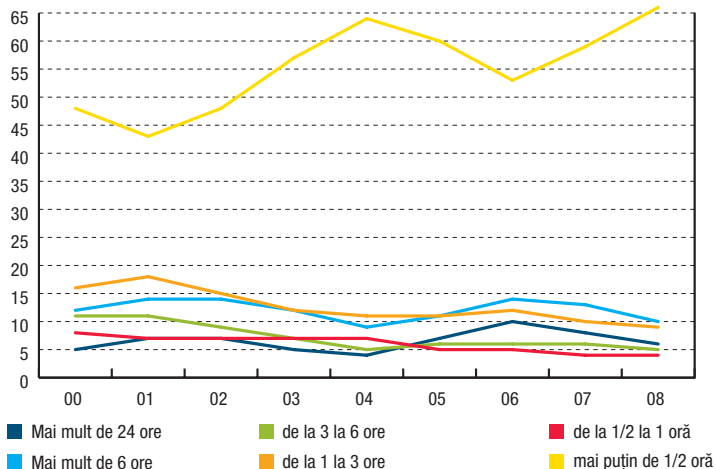
La transporturile combinate însoțite, creșterea bruscă a numărului transporturilor interne (163.000 în total, și anume +28% în comparație cu 2007) combinată cu o ușoară creștere a numărului celor internaționale (în total 266.000 transporturi) și o scădere a volumului total al transporturilor neînsoțite permite acestei tehnici combinate rutier-cale ferată să-și crească partea sa cu un punct (de la 13% în 2007 la 14% în 2008).

În ultimii 10 ani, Biroul UIRR a colectat informații detaliate, consolidate pe principalele linii de transport combinat europene privind punctualitatea trenurilor de transport combinat internațional neînsoțit. Din fericire, îmbunătățirea în punctualitate care s-a înregistrat în 2007 a continuat în 2008. Într-adevăr, din 22.000 trenuri verificate în 2008 (8 axe importante europene, deși fără a avea cifre pentru Trecătoarea Brenner), 66% din trenuri au fost la timp, ceea ce reprezintă o îmbunătățire cu 7 puncte în comparație cu 2007, 21% au avut întârziere cu mai mult de 3 ore (o reducere cu 6 puncte în comparație cu 2007) și 6% cu mai mult de 24 ore (o scădere cu 2 puncte).

Această îmbunătățire a fost înregistrată pe aproximativ toate liniile care au efectuat un control al „calității”, inclusiv tunelul Gothard. Creditul pentru acest rezultat încurajator revine rețelelor care au demonstrat de asemenea o hotărâre în a restructura grupurile „Produs” pe fiecare din liniile respective, astfel permițând o mai precisă colectare a informațiilor, o analiză a cauzelor și muncii desfășurate mai eficient decât în trecut.

Chiar și așa, trebuie să temperăm entuziasmul pe care aceste cifre din 2008 îl ridică prin luarea în considerare a faptului că un mare număr de trenuri internaționale care au avut întârzieri mari au trebuit să fie anulate de către operatori, ceea ce a avut ca efect ca această statistică să nu reflecte pe deplin realitatea.

PUNCTUALITATE



Ordonanța guvernamentală 156/2009. (VII. 29.) a Guvernului privind suma amenzilor și sarcinile aferente amendării în cazul nerespectării dispozițiilor referitoare la transportul rutier, transportul de persoane și traficul rutier

Pe baza art. 48, alin. (3), punctul a), subpunctele 3., 5., 13., 15. ale legii I/1988 privind traficul rutier, art. 166 al legii LXIX/1999 privind contravențiile, art. 15 al legii CXXVIII/2000 privind sistemul de punctaj în cazul antecedentelor în traficul rutier, precum și pe baza împuternicirii primite în art. 4, alin. (1) al legii IX/2001 privind promulgarea Convenției Europene (AETR) referitoare la munca efectuată de personalul autovehiculelor ce realizează transport rutier internațional - procedând conform atribuțiilor sale stabilite în art. 35, alin. (1), punctul b) al Constituției - Guvernul ordonă următoarele:

Art. 1.

(1) Pentru contravenientul dispozițiilor art. 20, alin. (1) al legii I/1988 privind traficul rutier (în continuare Ltr.) – cu excepția celor stipulate în alin. (2) – în cadrul procedurii oficiale administrative se poate aplica amenda stabilită în art. 2-13.

(2) Amenzile conform alin. (1) nu pot fi aplicate în cadrul verificării la sediu realizate pe baza reglementărilor separate privind oficiul forței de muncă.

Art. 2.

În legătură cu punctul a), alin. (1), art. 20 al Ltr. este obligat la plata amenzii cu suma stabilită în Anexa nr. 1 – dacă reglementarea nu prevede altceva - cel care nu respectă dispozițiile stipulate în

a) Ordinul Consiliului de Miniștri 89/1988. (XII. 20.) privind serviciile de trafic rutier și menținerea în exploatare a vehiculelor rutiere,

b) ordonanța Ministerului Transporturilor și Gospodăririi Apelor 14/2001. (IV. 20.) privind condițiile profesionale ale transportului rutier național și internațional de marfă și procedura de autorizare,

c) ordonanța Consiliului 881/92/CEE din 26 martie 1992, precum și în modificarea acesteia prin ordonanța Parlamentului și Consiliului European 484/2002/CEE privind intrarea pe piața transporturilor rutiere de marfă pe teritoriul sau de pe teritoriul statelor membre, respectiv în tranzit pe teritoriul statelor membre, în cadrul Comunității,

d) în Ordinul Min. Ec. și Transporturilor al Ungariei 56/2005 (VII.7) privind regulile de utilizare a licențelor de transport stabilite de Conferința Europeană a Miniștrilor de Transport,

d) în Ordinul-Lege ungar 3 din 1971 privind comunicarea Convenției de la Geneva privind Contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele din 19 mai 1956,

f) în Legea XXXIII din 2004 privind transportul de călători în autobuze prin curse

regulate,

g) în Ordinul Min. Transp. și Admin. Apelor al Ungariei 49/2001 (XII.22) privind condițiile profesionale și procedura de autorizare a transportului intern și internațional de călători în autobuze,

h) în Regulamentul Consiliului 684/92/CEE din 16 martie 1992 privind regulile comune pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul, și în Regulamentul Consiliului 11/98/CE pentru modificarea acestuia,

i) în Regulamentul Consiliului din 11 decembrie 1997 12/98/CE privind stabilirea condițiilor de transport rutier intern de persoane, pentru transportatori nerezidenți ai unui stat membru,

j) cu privire la documentele de transport de persoane în autobuze, în Regulamentul Comisiei 2121/98/CE din 2 octombrie 1998 privind regulile detaliate de aplicare a Regulamentului Consiliului 684/92/CEE și 12/98/CE,

k) în Ordonanța Guvernului Ungariei 309/2002 (XII. 28) privind comunicarea acordului INTERBUS privind transportul internațional ocazional de călători efectuat cu autocare și autobuze,

l) încalcă prevederile privind autorizațiile și documentele necesare pentru prestarea serviciilor de transport pe drumurile publice, stabilite în actele normative pentru ratificarea acordurilor internaționale bilaterale privind transporturile de mărfuri și călători pe drumurile publice, cuprinse în Anexa 12.

Art. 3.

Privind punctul b) alin. (1) al Art. 20 din Legea privind circulația pe drumurile publice – cu excepția prevederilor contrare din actele normative –, sunt obligate la plata amenzii cu cuantumul stabilit în Anexa 2 acele persoane care încalcă prevederile privind transportul de persoane (călători) cu facturare proprie, stabilite în actele normative prevăzute în Art. 2. punctele a), g), h), j) și l) și în acordurile internaționale.

Art. 4.

Privind punctul c) alin. (1) al Art. 20 din Legea privind circulația pe drumurile publice – cu excepția prevederilor contrare din actele normative –, sunt obligate la plata amenzii cu cuantumul stabilit în Anexa 3 acele persoane care încalcă prevederile privind timpul de conducere și perioada de odihnă, și documentele aferente, stabilite în

a) Regulamentul 561/2006/CE din 15 martie 2006 al Parlamentului și Consiliului Europei privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului,

b) Legea IX din 2001 privind ratificarea Acordului European AETR privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale,

c) Regulamentul Consiliului 3821/85/CEE din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier,

d) Ordinul Min. Ec. și Transp. al Ungariei 124/2005 (XII.29) privind normele de aplicare a Regulamentului Consiliului 3821/85/CEE din 20 decembrie 1985.

Art. 5.

Privind punctul d) alin. (1) al Art. 20 din Legea privind circulația pe drumurile publice – cu excepția prevederilor contrare din actele normative –, sunt obligate la plata amenzii cu cuantumul stabilit în Anexa 4 acele persoane care încalcă prevederile privind aparatura de înregistrare, tahografe și utilizarea acestora, stabilite în

a) Regulamentul prevăzut în Art. 4. punctul c),

b) Ordinul Min. Ec. și Transp. al Ungariei 124/2005 (XII.29) privind normele de aplicare a Regulamentului Consiliului 3821/85/CEE din 20 decembrie 1985,

c) Ordinul Min. ungar al Transp., Comunicațiilor și Construcțiilor 6/1990 (IV.12) privind condițiile tehnice de înmatriculare și circulare a vehiculelor rutiere,

d) Legea IX din 2001 privind ratificarea Acordului European AETR privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale,

e) Regulamentul Consiliului 3821/85/CEE din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier.

Art. 6.

Privind punctul e) alin. (1) al Art. 20 din Legea privind circulația pe drumurile publice – cu excepția prevederilor contrare din actele normative –, sunt obligate la plata amenzii cu cuantumul stabilit în Anexa 5 acele persoane care încalcă prevederile privind transportul mărfurilor, materialelor, deșeurilor periculoase, precum și cele privind vehiculele rutiere și echipajul acestora, expeditorul bunurilor, depozitarul temporar, ambalatorul, încărcătorul, destinatarul, și cele privind desemnarea și calificarea consilierului ADR, stabilite în

a) Decretul-lege 19 din 1979 privind ratificarea Acordului european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase,

b) Ordinul Min. ungar al Transp. și Poștei 20/1979 (IX.18) privind ratificarea și aplicarea internă a Anexelor A și B la Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase, modificat și standardizat cu Ordinul Min. ungar al Ec. și Transp. 46/2005. (VI. 28.), și modificat și completat prin Ordinul Min. ungar al Ec. și Tr. 60/2007. (VI. 29.),

c) Ordonanța Guvernului Ungariei 1/2002 (I.11) privind procedura standard pentru controlul transportului rutier al mărfurilor periculoase,

d) Ordonanța Guvernului Ungariei 98/2001 (VI. 15) privind condițiile de efectuare a activităților legate de deșeurile periculoase,

e) Ordonanța Guvernului Ungariei 191/2002 (IX. 4) privind comercializarea și controlul materialelor explozibile utilizate în domeniul civil,

f) Ordinul Min. ungar al Transp., Comun. și Admin. Apelor 14/1997 (IX. 3) privind transportul, livrarea și ambalarea materialelor radioactive,

g) Ordonanța de Guvern 2/2002 (I.11) privind desemnarea și calificarea consilierului ADR,

h) Ordinul Min. ungar al Ec. și Tr. 113/2004 (IX. 23) privind transportul rutier al chimicalelor agricole și al combustibililor, în remorcă tractată de tractor agricol sau vehicul lent,

i) Ordinul Min. ungar al Admin. Locale și Amen. Ter. 9/2008 (II.22) privind publicarea Regulamentului național PSI,

j) Ordinul Min. ung. al Tr, Comun. și Constr. 6/1990 (IV. 12) privind condițiile tehnice de înmatriculare și circulare a vehiculelor rutiere,

k) Legea LVIII din 2009 privind textul standardizat al Anexelor A și B la Acordul european

referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (ADR), actualizat cu modificările și completările din 2009.

Art. 7.

Privind punctul f) alin. (1) al Art. 20 din Legea privind circulația pe drumurile publice – cu excepția prevederilor contrare din actele normative –, sunt obligate la plata amenzii cu cuantumul stabilit în Anexa 6 acele persoane care încalcă prevederile privind transportul alimentelor perisabile sau al animalelor vii, stabilite în

a) Hotărârea Consiliului de Miniștri 25/1989 privind ratificarea Acordului European cu privire la transporturile internaționale de produse perisabile și cu privire la mijloacele de transport speciale care trebuie folosite pentru aceste transporturi (ATP), adoptat la Geneva la 1 septembrie 1970,

b) Regulamentul Consiliului nr. 1/2005/CE privind protecția animalelor în timpul transportului și al operațiunilor conexe și care modifică directivele 64/432/CEE, 93/119/CE și Regulamentul nr. 1.255/97/CE.

Art. 8.

Privind punctul g) alin. (1) al Art. 20 din Legea privind circulația pe drumurile publice – cu excepția prevederilor contrare din actele normative –, sunt obligate la plata amenzii cu cuantumul stabilit în Anexa 7 acele persoane care încalcă prevederile Ordinului Min. ungar al Tr., Com. și Constr. 4/2000 (II.16) privind condițiile speciale pentru transporturile rutiere de mărfuri efectuate cu vehicule închiriate.

Art. 9.

Privind punctul h) alin. (1) al Art. 20 din Legea privind circulația pe drumurile publice – cu excepția prevederilor contrare din actele normative –, sunt obligate la plata amenzii cu cuantumul stabilit în Anexa 8 acele persoane care încalcă prevederile privind traficul rutier al vehiculelor de transport mărfuri sau călători, stabilite în

a) actele normative prevăzute în Art. 2. punctele a) și k),

b) Ordinul comun al Min. ungar al Transp. și Poștei și al Internelor 1/1975 (II.5) privind regulile circulației pe drumurile publice,

c) Ordinul Min. ungar al Tr., Com. și Energ. 26/2009 (VI.22) privind circulația vehiculelor cu gabarit depășit, cu sarcina masică pe osie și masă totală depășite, cu excepția limitărilor privind masa totală ordonate prin indicatoare,

d) Ordinul Min. ungar al Ec. și Tr. 101/2003 (XII. 23) privind unele condiții ale efectuării transportului rutier internațional de mărfuri și călători,

e) Legea LXVIII din 2001 pentru ratificarea Acordului privind adoptarea de condiții uniforme pentru inspecțiile tehnice periodice ale vehiculelor rutiere și recunoașterea reciprocă a acestor inspecții, încheiat la Viena la 13 noiembrie 1997.

Art. 10.

Privind punctul i) alin. (1) al Art. 20 din Legea privind circulația pe drumurile publice – cu excepția prevederilor contrare din actele normative –, sunt obligate la plata amenzii

cu cuantumul stabilit în Anexa 9 acele persoane care încalcă prevederile din Ordonanța Guvernului Ungariei 266/2003 (XII. 24) privind facilitățile pentru sprijinirea transportului internațional de mărfuri combinat.

Art. 11.

Privind punctul j) alin. (1) al Art. 20 din Legea privind circulația pe drumurile publice – cu excepția prevederilor contrare din actele normative –, sunt obligate la plata amenzii cu cuantumul stabilit în Anexa 10 acele persoane care încalcă prevederile din Ordonanța Guvernului Ungariei 190/2008 (VII.29) privind limitările circulației vehiculelor grele.

Art. 12.

Privind punctul k) alin. (1) al Art. 20 din Legea privind circulația pe drumurile publice – cu excepția prevederilor contrare din actele normative –, sunt obligate la plata amenzii cu cuantumul stabilit în Anexa 11 acele persoane care încalcă prevederile privind utilizarea centurii de siguranță, sistemului de protecție pentru copii, casca pentru motocicliști și radiotelefon mobil, cuprinse în Ordinul comun al Min. ungar al Tr. și Poștei și al Min. de Interne al Ung. 1/1975 (II.5) privind regulile circulației pe drumurile publice.

Art. 13.

(1) În cazul în care autoritatea de control stabilește lipsa documentelor prevăzute în

a) Anexa 1. punctele 3., 5/a., 6–7,

b) Anexa 2. punctele 1–2.,

c) Anexa 6. punctele 1–4.,

d) Anexa 7. punctul 2.,

e) Anexa 8. punctele 1–3., 5., 7.,

f) Anexa 9. punctul 1.,

g) Anexa 10. punctul 1.,

însă existența documentului lipsă poate fi confirmată din evidențele Autorității Naționale de Transport (ANT), sau documentul cu valabilitate certă la data controlului, neinclusă în evidențe, este prezentată la autoritatea de control - în termen de 8 zile de la data controlului - cuantumul amenzii este de 30 000 HUF.

(2) În cazul în care autoritatea de control, în cadrul aceluiași control, stabilește multiple fapte sau omisiuni contravenționale,

a) cuantumul maxim al amenzii impuse conform Art. 2., Art. 4., Art. 6. sau Art. 9 este de 1 000 000 forinți

b) cuantumul maxim al amenzilor impuse în alte cazuri este de 600 000 forinți pe faptă sau omisiune,

însă cuantumul cumulativ nu poate depăși 2 200 000 forinți. În cazul în care conducătorul vehiculului este obligat la plata amenzii, amenda conform punctului a) nu poate fi mai mare de 400 000 forinți, iar amenda conform punctului b) nu poate fi mai mare de 250 000 forinți, iar cuantumul maxim al amenzii impuse în cadrul aceleiași proceduri este de 800 000 HUF.

Art. 14.

Pentru asigurarea caracterului unitar al procedurii de control și penalizare a autorităților de control prevăzute în Art. 20 alin. (11) al Legii circulației pe drumurile publice, Biroul Central al ANT va stabili toate informațiile necesare pentru aplicarea prezentului Ordin prin Ghidul complex de control și penalizare, elaborat în colaborare cu autoritățile conexe până la 31 decembrie 2009.

Art. 15.

(1) Oficiul Central al Autorității Naționale de Transport determină – având în vedere și dispozițiile cuprinse într-un act normativ individual cu privire la verificarea timpului de conducere și de repaus al personalului care efectuează transportul rutier – împreună cu autoritățile însărcinate cu supravegherea până la 30 noiembrie al anului anterior exercițiului financiar cifra de plan a verificărilor rutiere și a locațiilor de gestiune și distribuția sarcinilor între autoritățile de control pentru fiecare zonă de control. Planul de verificare anual trebuie întocmit având în vedere experiența verificărilor anului anterior a autorităților de control.

(2) Planul de verificare definit în aliniatul (1) este aprobat – în urma armonizării cu ministrii de care aparțin organele de control și cu asociațiile profesionale a transportatorilor rutieri de mărfuri și de persoane – de către Ministrul Transporturilor.

Art. 16.

(1) Prezentul decret intră în vigoare la 1 august 2009, dispozițiile sale trebuie aplicate în cazul contravențiilor survenite după intrarea sa în vigoare, iar pentru contravențiile survenite înaintea intrării sale în vigoare, dacă dispozițiile sunt mai favorabile pentru volumul amenzii, sau pentru cuantumul maxim al amenzii.

(2) Cu intrarea în vigoare a prezentului decret își pierde vigoarea

a) Ordonanța guvernamentală 57/2007. (III. 31.) privind suma amenzilor acordabile în cazul încălcării unor prevederi referitoare la transportul rutier de mărfuri și de persoane

b) subtitlul premergător art. 50 și art. 50, subtitlul anterior art. 63 și art. 63, subtitlul anterior art. 63/A și art. 63/A a Ordonanței Guvernamentale 218/1999. (XII. 28.) cu privire la contravenții

c) pasajul 2” cu privire la „Omisiunea utilizării centurii de siguranță, a căștii de protecție și a sistemului de siguranță pentru copii [KRESZ alin. (4), (7) și (9), art. 48]; și pasajul 3” cu privire la „Utilizarea telefonului mobil ținut în mână [KRESZ alin. (2) al art. 3] din Anexa nr. 1 a Ordonanței guvernamentale 236/2000. (XII. 23.) privind aplicarea legii CXXVIII./2000 referitoare la sistemul de punctaj în cazul antecedentelor în traficul rutier,

d) alin. (4) al art. 19 al Ordonanței guvernamentale 66/2007. (IV. 4.) cu privire la verificarea timpului de conducere și de repaus al personalului transportator rutier.

(3) Aliniatul (3) al art. 13 al Ordinului Consiliului de Miniștri 2/1981. (I. 31.) (în continuare: R.)

(3) va fi înlocuit cu următoarea dispoziție:

„(3) Dacă transportatorul, sau pe baza împuternicirii expeditorul mărfii sau încărcătorul mărfii încarcă pe autovehicul o cantitate de marfă ce depășește capacitatea de

încărcare a autovehiculului și autoritatea de control constată în transportul rutier greutate excedentară, mandantul transportului este obligat la plata unei amenzi, prevăzute în actul normativ, dacă reglementarea nu prevede altceva.”

(4) Alin. (2) al art. 15/A al R. este înlocuit cu următoarea dispoziție:

„(2) Amenda prevăzută într-un act normativ individual pentru neveridicitatea declarației definite în alin. (1) cu privire la completarea cu informații neconforme cu realitatea a declarației privind cantitatea încărcăturii îi revine celui care a completat declarația.”

(5) Alin. (12) al art. 23 al Ordinului Consiliului de Miniștri /1988. (XII. 20.) cu privire la prestări de servicii în transportul rutier și exploatarea autovehiculelor de transport rutier este înlocuit cu următoarea dispoziție:

„(12) În cazul constatării de greutate excedentară amenda prevăzută de un act normativ individual îi revine celui care completează documentul justificativ.”

(6) Alin. (1) art. 54 al Ordonanței guvernamentale 218/1999. (XII. 28.) privind contravențiile este înlocuit de următoarea dispoziție:

„(1) Cel care încalcă prevederile cu excepția alin. (2) § 3 al Ordonanței comune BE a PCM privind regulile de circulație rutiere 1/1975. (II. 5.) (în continuare: KRESZ), și alin. (4), (7) și (9) al art. 48, punctele c) și d) al alin. (12) art. 48, cât și prevederile art. 51, poate fi amendat cu o sumă de până la 30 000 HUF, dacă nu se realizează contravenție conform art. 42–51.”

(7) Punctul a), alin. (1), art. 3 al Ordonanței guvernamentale 188/1996. (XII. 17.) cu privire la resursele financiare necesare pentru îndeplinirea sarcinilor statului pentru asigurarea siguranței în circulația rutieră și la modul de utilizare a acestora este înlocuit de următoarea dispoziție:

(Încasările stipulate în Art. 1 trebuie virate până la data de 25 a lunii următoare lunii în curs)

„a) în contul-cadru destinație-utilizare buget administrat pe capitole al Ministerului de Transporturi, Comunicații și al Energiei (nr. cont: 10032000-00290737-50000005) 8,5% din cele 13,5% prevăzute în punctul a) art. 1,”

(8) Prezenta dispoziție definește prevederile necesare pentru aplicarea paragrafului 19 al Parlamentului și Consiliului European 561/2006/CE din 15 martie 2006 privind armonizarea unor reglementări sociale, modificarea Ordinului Consiliului 3821/85/CEE și 2135/98/CE și anularea Ordinului Consiliului 3820/85/CEE.

(9) Prezentul ordin are scopul de a corespunde cu directivele comisiei 2009/5/UE din 30 ianuarie 2009 cu privire la modificarea anexei III. a directivei 2006/22/UE a Parlamentului și Consiliului European despre condițiile minime ale aplicării reglementărilor 3820/85/CEE și 3821/85/CEE privind unele reglementări sociale ale actului normativ privind transportul rutier.

(10) În ziua următoare intrării în vigoare a aliniatelor (2)–(7) își pierde vigoarea. Acest aliniat devine caduc în a doua zi după intrarea în vigoare.

Bajnai Gordon
prim ministru

Anexa nr. 1 la Ordonanța Guvernamentală 156/2009. (VII. 29.)

Nr. crt.	Fapte, omisiuni amendabile	Suma amenzii în HUF	Responsabil pentru comiterea faptei amendabile
1.	Prestările de serviciu în domeniul transportului rutier fără autorizație de transportator de mărfuri, de autorizație de transportator de persoane cu autobuzul, autorizație de taximetrie, autorizație de transport de persoane cu autoturismul, în traficul internațional fără autorizație comunitară activitățile de cabotaj neautorizate, transportul de persoane cu curse speciale neliberalizate fără autorizație, activități de cabotaj fără îndeplinirea unei sarcini de transport internațional documentabil, cât activități de cabotaj ce depășesc numărul de trei operații în decursul a șapte zile	800 000	transportator șofer
2.	Transport de mărfuri sau de persoane, transport rutier de marfă respectiv transport de persoane cu autobuzul fără copia legalizată a autorizației comunitare a) fără extras al autorizației b) în posesia unui extras al autorizației	300 000 30 000	transportator șofer
3.	Transport de mărfuri sau de persoane fără extrasul autorizației de transportator rutier de mărfuri, de transport de persoane cu autobuzul	100 000	transportator șofer
4.	Lipsa autorizației de taximetrie, a autorizației de transport de persoane cu autoturismul din autovehicul	30 000	transportator șofer
5.	Autorizație de transport internațional rutier de mărfuri, autorizație CEMT și adeverința aferentă, autorizația de cursă a autobuzului, evidența de cabotaj a) Lipsa, invaliditatea b) Utilizare neregulară, respectiv diferit de cele cuprinse în autorizație	300 000 150 000	transportator șofer
6.	Lipsa documentului justificativ al calificării șoferului	100 000	transportator șofer
7.	Lipsa permisului de conducere	200 000	transportator șofer
8.	Lipsa foii de transport, respectiv a foii de drum pentru transportul de persoane, în cazuri specifice a foii de drum utilizat la drumul anterior, a invitației, a contractului	50 000	transportator șofer
9.	Necompletarea corespunzătoare a foii de transport, respectiv a foii de drum pentru transportul de persoane, necompletarea integrală (cu datele obligatorii reglementate de prevederi) pe rubrici (pe date) – neinclus aici datele referitoare la cheltuielile, tarifele, vămile legate de transport, și la modalitățile de plată – dar cel puțin acestea	10 000 50 000	transportator șofer
10.	Omisiunea anunțării modificărilor de date survenite în legătură cu autorizația de transport rutier de mărfuri sau de persoane cu autobuzul, cu autorizația comunitară, cu sistarea activității, omiterea returnării autorizației expirate, lipsa documentului referitor la autovehiculul înlocuitor	30 000	transportator

Anexa nr. 2 la Ordonanța Guvernamentală 156/2009.(VII. 29.)

Nr. crt.	Fapte, omisiuni amendabile	Suma amenzii în HUF	Responsabil pentru comiterea faptei amendabile
1.	Transport de persoane (transport de pasageri) cu factură proprie fără autorizația necesară	300 000	transportator șofer
2.	Lipsa documentului (documentelor) justificativ(e) pentru respectarea condițiilor transportului de persoane (transport de pasageri) cu factură proprie, a(le) autovehiculului și/sau a(le) șoferului	200 000	transportator
3.	Lipsa foii de drum	50 000	transportator șofer
4.	Completarea, administrarea necorespunzătoare a foii de drum pe rubrică, (date), dar cel puțin	10 000 50 000	transportator șofer

Anexa nr. 3 la Ordonanța Guvernamentală 156/2009.(VII. 29.)

Nr. crt.	Fapte, omisiuni amendabile	Suma amenzii în HUF	Persoana obligată să achite amenda	
A	<i>Personal</i>			
A1	Nerespectarea limitei de vârstă prevăzute pentru șoferi	100 000	transportator	
B				
B1	Depășirea intervalului zilnic de conducere de 9 ore, dacă este interzisă prelungirea la 10 ore	9 h<...< 9 h 30	pentru fiecare ocazie 10.000	șofer transportator
B1		9 h 30 <...<10 h	pentru fiecare ocazie 30.000	
B2		10 h<...<10 h 30	pentru fiecare ocazie 80.000	
B2		10 h 30<...<11 h	pentru fiecare ocazie 120 000	
B3		11 h<...<11 h 30	pentru fiecare ocazie 200.000	
B3		11 h 30<...	pentru fiecare ocazie 300.000	
B4	Depășirea intervalului prelungit de conducere zilnic de 20 ore, dacă este permisă prelungirea	10 h<...<10 h 30	pentru fiecare ocazie 10.000	șofer transportator
B4		10 h 30<...<11 h	pentru fiecare ocazie 30.000	
B5		11 h<...<11 h 30	pentru fiecare ocazie 80.000	
B5		11 h 30<...<12 h	pentru fiecare ocazie 120 000	
B6		12 h<...<12 h 30	pentru fiecare ocazie 200.000	
B6		12 h 30<...	pentru fiecare ocazie 300.000	
B7	Depășirea timpului de conducere săptămânal însumat	56 h<...<58 h	pentru fiecare ocazie 10.000	șofer transportator
B7		58 h<...<60 h	pentru fiecare ocazie 30.000	
B8		60 h<...<66 h	pentru fiecare ocazie 80.000	
B8		66 h<...<70 h	pentru fiecare ocazie 120 000	
B9		70 h<...<75 h	pentru fiecare ocazie 200.000	
B9		75 h<...	pentru fiecare ocazie 300.000	
B10	Depășirea sumei timpilor de conducere în două săptămâni	90 h<...< 95 h	pentru fiecare ocazie 10.000	șofer transportator
B10		95 h<...<100 h	pentru fiecare ocazie 30.000	
B11		100 h<...<108 h	pentru fiecare ocazie 80.000	
B11		108 h<...<112 h 30	pentru fiecare ocazie 120 000	
B12		112 h 30<...<117 h	pentru fiecare ocazie 200.000	
B12		117 h<...	pentru fiecare ocazie 300.000	
C	<i>Pauze</i>			
C1	Depășirea timpului însumat de patru ore și jumătate	4 h 30<...<4 h 45	pentru fiecare ocazie 10.000	șofer transportator
C1		4 h 45<...<5 h	pentru fiecare ocazie 30.000	
C2		5 h<...<5 h 30	pentru fiecare ocazie 80.000	
C2		5 h 30<...<6 h	pentru fiecare ocazie 120 000	
C3		6 h<...<6 h 30	pentru fiecare ocazie 200.000	
C3		6 h 30<...	pentru fiecare ocazie 300.000	
D1	Perioadă de repaus necorespunzătoare, mai puțin de 11 ore, dacă nu este permisă reducerea orelor de repaus	10 h 30<...<11 h	pentru fiecare ocazie 10.000	șofer transportator
D1		10 h<...<10 h 30	pentru fiecare ocazie 30.000	
D2		9 h 15<...<10 h	pentru fiecare ocazie 80.000	

Nr. crt.	Fapte, omisiuni amendabile	Suma amenzii în HUF	Persoana obligată să achite amenda			
D2	Perioadă de repaus necorespunzătoare, mai puțin de 11 ore, dacă nu este permisă reducerea orelor de repaus	8 h 30<...<9 h 15	pentru fiecare ocazie 120 000	șofer transportator		
D3		7 h 45<...<8 h 30	pentru fiecare ocazie 200.000			
D3		...<7 h 45	pentru fiecare ocazie 300.000			
D4		8 h 30<...<9 h	pentru fiecare ocazie 10.000	șofer transportator		
D4		8 h<...<8 h 30	pentru fiecare ocazie 30.000			
D5		7 h 30<...<8 h	pentru fiecare ocazie 80.000			
D5		7 h<...<7 h 30	pentru fiecare ocazie 120 000			
D6		6 h 30<...<7 h	pentru fiecare ocazie 200.000			
D6		...<6 h 30	pentru fiecare ocazie 300.000			
D7		Perioadă de repaus distribuită necorespunzătoare, mai puțin de 3 + 9 ore	3 h+(8 h 30<...<9 h)		pentru fiecare ocazie 10.000	șofer transportator
D7			3 h+(8 h<...<8 h 30)		pentru fiecare ocazie 30.000	
D8	3 h+(7 h 30<...<8 h)		pentru fiecare ocazie 80.000			
D8	3 h+(7 h<...<7 h 30)		pentru fiecare ocazie 120 000			
D9	3 h+(6 h 30<...<7 h)		pentru fiecare ocazie 200.000			
D9	3 h+(...<6 h 30)		pentru fiecare ocazie 300.000			
D10	Perioadă zilnică de repaus necorespunzătoare, mai puțin de 9 ore, în caz de personal compus din mai multe persoane	8 h 30<...<9 h	pentru fiecare ocazie 10.000	șofer transportator		
D10		8 h<...<8 h 30	pentru fiecare ocazie 30.000			
D11		7 h 30<...<8 h	pentru fiecare ocazie 80.000			
D11		7 h<...<7 h 30	pentru fiecare ocazie 120 000			
D12		6 h 30<...<7 h	pentru fiecare ocazie 200.000			
D12		...<6 h 30	pentru fiecare ocazie 300.000			
D13	Perioadă de repaus săptămânală redusă necorespunzătoare, de mai puțin de 24 ore	23 h<...<24 h	pentru fiecare ocazie 10.000	șofer transportator		
D13		22 h<...<23 h	pentru fiecare ocazie 30.000			
D14		21 h<...<22 h	pentru fiecare ocazie 80.000			
D14		20 h<...<21 h	pentru fiecare ocazie 120 000			
D15		19 h<...<20 h	pentru fiecare ocazie 200.000			
D15		...<19 h	pentru fiecare ocazie 300.000			
D16	Perioadă de repaus săptămânală necorespunzătoare, mai puțin de 45 ore, dacă nu este permisă reducerea perioadei de repaus săptămânal	44 h<...<45 h	pentru fiecare ocazie 10.000			
D16		42 h<...<44 h	pentru fiecare ocazie 30.000			
D17		39 h<...<42 h	pentru fiecare ocazie 80.000			
D17		36 h<...<39 h	pentru fiecare ocazie 120 000			
D18		33 h<...<36 h	pentru fiecare ocazie 200.000			
D18		...<33 h	pentru fiecare ocazie 300.000			
E	<i>Tipul plății</i>					
E1	Raportul dintre plată și traseul parcurs sau cantitatea de marfă transportată	400 000	transportator			

Anexa nr. 4 la Ordonanța Guvernamentală 156/2009.(VII. 29.)

Nr. crt.	Fapte, omisiuni amendabile	Suma amenzii în HUF	Persoana obligată să achite amenda
F	<i>Montarea tahografului</i>		
F1	Omiterea montării și utilizării unui tip de tahograf omologat	400 000	transportator
G	<i>Utilizarea unui tahograf, card de șofer sau a unei foi de înregistrare</i>		
G1	Tahograful nu funcționează în mod corespunzător (tahograful nu a fost verificat, calibrat și plombat în mod corespunzător)	300 000	transportator
G2	Utilizarea necorespunzătoare a tahografului: utilizarea unui card de șofer nevalabil (declarat pierdut sau furat)	400 000	șofer transportator
G3	Nu există un număr suficient de foi de înregistrare (cu privire la personalizarea foilor de înregistrare, a timpului de serviciu, la înlocuirea foilor de înregistrare deteriorate sau confiscate de către controlor)	100 000	transportator șofer
G4	Model de foaie de înregistrare neaprobat	100 000	transportator
G5	Nu există hârtie suficientă pentru tipărire	30 000	transportator șofer
G6	Întreprinderea nu păstrează minim un an foile de înregistrare, imprimările și datele descărcate	400 000	transportator
G7	Șoferul dispune de mai multe carduri de șofer valabile	400 000	șofer
G8	Utilizarea altui card de șofer, decât cardul de șofer valabil al șoferului	400 000	șofer
G9	Utilizarea unui card de șofer eronat sau expirat	200 000	șofer
G10	Datele înregistrate și stocate nu stau la dispoziție minim 365 zile, condițiile de punere la dispoziție nu garantează siguranța și acuratețea datelor (în cazul unui tahograf digital)	400 000	transportator
G11	Utilizarea unor foi de înregistrare sau a unor carduri de șofer murdărite sau deteriorate, datele sunt însă lizibile	30 000	șofer
G12	Utilizarea unor foi de înregistrare sau a unor carduri de șofer murdărite sau deteriorate, datele nu sunt lizibile	300 000	șofer
G13	Ignorarea înlocuirii cardului de șofer deteriorat sau cu funcționare eronată, a solicitării unui card de șofer nou în interval de 7 zile pentru înlocuirea unui card de șofer pierdut sau furat	100 000	șofer
G14	Utilizarea necorespunzătoare a foilor de înregistrare/cardurilor de șofer	100 000	șofer
G15	Scoaterea neautorizată a foilor de înregistrare sau a cardului de șofer, cu repercusiuni asupra înregistrării datelor respective	400 000	șofer
G16	Scoaterea neautorizată a foilor de înregistrare sau a cardului de șofer, fără repercusiuni asupra înregistrării datelor respective	30 000	șofer
G17	Utilizarea foii de înregistrare sau a cardului de șofer peste termenul pentru care a fost destinat, fără pierdere de date	30 000	șofer
G18	Utilizarea foii de înregistrare sau a cardului de șofer peste termenul pentru care a fost destinat, cu pierdere de date	400 000	șofer
G19	Ignorarea introducerii manuale de date necesare	200 000	șofer
G20	Utilizarea unei foi necorespunzătoare sau introducerea cardului de șofer în slotul necorespunzător (în cazul personalului cu mai multe persoane)	400 000	șofer
G21	Timpul înregistrat pe foaie nu corespunde timpului oficial al țării în care a fost înregistrat autovehiculul	100 000	șofer
G22	Utilizarea necorespunzătoare a instalației de comandă Utilizarea necorespunzătoare a instalației de comandă, dacă obstrucționează evaluabilitatea datelor	50 000 300 000	șofer

Nr. crt.	Fapte, omisiuni amendabile	Suma amenzii în HUF	Persoana obligată să achite amenda
H	<i>Completarea datelor</i>		
H1	De pe foaia de înregistrare lipsește numele de familie	300 000	șofer
H2	De pe foaia de înregistrare lipsește prenumele	200 000	șofer
H3	Lipsește data începutului sau a sfârșitului perioadei de luare în folosință a foii	100 000	șofer
H4	Lipsește locul începutului sau a sfârșitului perioadei de luare în folosință a foii	30 000	șofer
H5	Lipsește numărul de înmatriculare de pe foaia de înregistrare	30 000	șofer
H6	De pe foaia de înregistrare lipsește poziția indicatorului kilometric (înaintea primei curse)	100 000	șofer
H7	De pe foaia de înregistrare lipsește poziția indicatorului kilometric (la sfârșitul ultimei curse)	30 000	șofer
H8	De pe foaia de înregistrare lipsește data schimbării autovehiculului	30 000	șofer
H9	Ignorarea introducerii simbolului țării în tahograf	30 000	șofer
I	<i>Prezentarea datelor</i>		
I1	Refuzarea verificării	400 000	șofer transportator
I2	Șoferul nu poate prezenta informațiile înregistrate pe disc sau pe cardul șoferului referitoare la ziua respectivă	400 000	șofer
I3	Șoferul nu poate prezenta informațiile înregistrate pe disc referitoare la ultimele 28 zile	400 000	șofer transportator
I4	Șoferul nu poate prezenta informațiile legate de cardul șoferului (dacă dispune de card de șofer)	400 000	șofer transportator
I5	ȘOFERUL NU POATE PREZENTA ÎNSEMNĂRILE MANUALE ȘI IMPRIMĂRILE EFECTUATE ÎN SĂPTĂMÂNA ÎN CURS ȘI ÎN ULTIMELE 28 ZILE	400 000	ȘOFER TRANSPORTATOR
I6	Șoferul nu poate prezenta cardul de șofer	400 000	șofer
I7	Șoferul nu poate prezenta imprimările efectuate în săptămâna în curs și în ultimele 28 zile	400 000	șofer transportator
J	<i>Manipulare</i>		
J1	Falsificarea, ștergerea sau distrugerea datelor înregistrate pe foaia de înregistrare, în tahograf sau pe cardul șoferului, sau a datelor tipărite de tahograf	600 000	șofer transportator
J2	Manipularea tahografului, a foii de înregistrare sau a cardului de șofer, ce poate cauza falsificarea datelor, respectiv a informațiilor tipărite	800 000	șofer transportator
J3	Prezența pe autovehicul a unui dispozitiv ce poate fi folosit la manipularea datelor, respectiv a informațiilor tipărite (comutator / cablu...)	800 000	șofer transportator
K	<i>Defecțiuni</i>		
K1	Reparația nu a fost efectuată de către un instalator sau atelier autorizat	400 000	transportator
K2	Reparația nu a fost efectuată pe traseu (dacă autovehiculul nu se poate întoarce la sediu într-o săptămână de la data constatării defecțiunii sau a funcționării eronate)	100 000	transportator
L	<i>Note manuale pe imprimare</i>		
L1	Șoferul nu notează toate informațiile referitoare la perioada în care tahograful nu a mai înregistrat din cauza defecțiunii sau a funcționării eronate	300 000	șofer

Nr. crt.	Fapte, omisiuni amendabile	Suma amenzii în HUF	Persoana obligată să achite amenda
L2	De pe foaia provizorie lipsește numărul cardului șoferului, respectiv numele respectiv numărul permisului de conducere dacă din cauza lipsei datelor este imposibilă identificarea dacă identificarea este posibilă	200 000 50 000	șofer
L3	De pe foaia provizorie lipsește semnătura	100 000	șofer
L4	Omiterea declarării oficiale a pierderii sau a furtului cardului de șofer la autoritatea competentă a statului, pe teritoriul căruia s-a furat cardul	300 000	șofer

Anexa nr. 5 la Ordonanța Guvernamentală 156/2009.(VII. 29.)

Nr. crt.	Fapte, omisiuni amendabile	Suma amenzii în HUF	Responsabil pentru comiterea faptei amendabile
1.	Transportarea de substanțe periculoase excluse din transport	800 000	expeditorul, încărcătorul, transportatorul
2.	Scurgerea substanțelor periculoase	800 000 100 000	expeditorul, ambalatorul, încărcătorul, alimentatorul, transportatorul șoferul, însoțitorul
3.	Transport cu metodă neautorizată de transport sau cu mijloc de transport neadecvat	600 000	expeditorul, transportatorul
4.	Transport vrac în container necorespunzător din punct de vedere structural	800 000	exploataatorul containerului, încărcătorul, transportatorul
5.	Transport cu autovehicul fără dovadă de autorizare corespunzătoare	800 000	expeditorul, încărcătorul, transportatorul
6.	Autovehicul necorespunzător celor stipulate în autorizație, ce reprezintă pericol nemijlocit	800 000	expeditorul, încărcătorul, transportatorul
7.	Utilizare de ambalaje neautorizate	800 000	expeditorul, încărcătorul, ambalatorul, transportatorul
8.	Utilizarea de ambalaj necorespunzător prevederilor de ambalare relevante	600 000	expeditorul, ambalatorul
9.	Nerespectarea prevederilor speciale privind ambalarea mixtă	800 000	expeditorul, ambalatorul
10.	Nerespectarea prevederilor referitoare la amplasarea și fixarea încărcăturii	800 000	încărcătorul, transportatorul
11.	Nerespectarea reglementărilor privind plasarea laolaltă a elementelor individuale ale încărcăturii a) în autovehicul b) în container	400 000 600 000	încărcătorul, transportatorul, încărcătorul
12.	Nerespectarea gradului de încărcare admis al coletelor respectiv al containerelor	600 000	ambalatorul, încărcătorul
13.	Nerespectarea limitării cantității transportabile într-o unitate de transport	600 000	expeditorul, transportatorul
14.	Transportarea de marfă periculoasă fără nicio semnalizare sau informație privind acest lucru	800 000	expeditor, încărcător, ambalator, alimentator, transportator (camionagiu)
15.	Pe autovehicul nu există nicio semnalizare respectiv etichetare	800 000	expeditorul, încărcătorul, transportatorul
16.	Informații referitoare la substanța transportată (de ex. lipsa nr. ONU, a denumirii corecte a transportului, a clasei de ambalare), din lipsa cărora nu se poate constata, dacă există și alte iregularități de categoria I de risc	800 000	expeditorul, transportatorul

Nr. crt.	Fapte, omisiuni amendabile	Suma amenzii în HUF	Responsabil pentru comiterea faptei amendabile
17.	Șoferul nu dispune de adeverință de școlarizare valabilă	600 000	încărcătorul, transportatorul
18.	Încălcarea interdicției utilizării focului sau a flăcării libere	400 000 100 000	încărcătorul, alimentatorul, transportatorul șoferul, însoțitorul
19.	Nerespectarea interdicției fumatului	200 000 100 000	încărcătorul, alimentatorul, șoferul, însoțitorul
20.	Alte acte de omisiune din categoria I de risc	600 000	expeditorul, încărcătorul/descărcătorul, ambalatorul, alimentatorul, descărcătorul, transportatorul, destinatarul
<i>Acte de omisiune din categoria II de risc</i>			
21.	Unitatea de transport are mai multe remorci sau semiremorci, decât una	300 000	expeditorul, încărcătorul, alimentatorul, transportatorul
22.	Autovehicul necorespunzător celor stipulate în autorizație, care însă nu generează pericol nemijlocit	200 000	transportatorul, exploataatorul autovehiculului
23.	De pe autovehicul lipsește extingtorul funcțional prevăzut	300 000	transportatorul, exploataatorul autovehiculului
24.	De pe autovehicul lipsește echipamentul prevăzut de ADR, respectiv în instrucțiunile scrise	100 000 pentru fiecare echipament	transportatorul
25.	Nerespectarea termenului de verificare periodică sau a duratei de utilizare a materialelor de ambalaj, a IBC-urilor, respectiv a ambalajelor mari	300 000	expeditorul, ambalatorul
26.	Transportarea unor colete, IBC-uri, ambalaje mari cu ambalaj deteriorat, sau a unor ambalaje deteriorate necurățate, goale	400 000	expeditorul, încărcătorul, transportatorul
27.	Transportul încărcăturii în container necorespunzător din punct de vedere structural	400 000	exploataatorul containerului, încărcătorul, transportatorul
28.	Neînchiderea corespunzătoare a cisternelor, a containerelor tip rezervor	400 000	expeditorul, încărcătorul, transportatorul
29.	Transportarea unei încărcături combinate cu ambalaj exterior neînchis corespunzător	200 000	expeditorul, încărcătorul, transportatorul
30.	Etichetare, marcare sau etichetare mare necorespunzătoare sau lipsă	400 000	expeditorul, ambalatorul, încărcătorul, alimentatorul, transportatorul
31.	Lipsa unei instrucțiuni scrise	600 000	transportatorul
32.	Instrucțiunea scrisă nu corespunde prevederilor ADR	200 000	transportatorul
33.	Alte acte de omisiune din categoria II de risc	300 000	expeditorul, încărcătorul/descărcătorul, ambalatorul, alimentatorul, descărcătorul, transportatorul, destinatarul
<i>Acte de omisiune din categoria III de risc</i>			
34.	Dimensiunea etichetelor mari, a etichetelor, sau a literelor, numerelor, simbolurilor necorespunzătoare prevederilor	100 000	expeditorul, ambalatorul, încărcătorul, alimentatorul, transportatorul
35.	Lipsa unei informații din documentație	100 000	expeditorul

Nr. crt.	Fapte, omisiuni amendabile	Suma amenzii în HUF	Responsabil pentru comiterea faptei amendabile
36.	Lipsa adeverinței de școlarizare de pe autovehicul	50 000	șofer
37.	Alte acte de omisiune din categoria III de risc	100 000	expeditorul, încărcătorul/descărcătorul, ambalatorul, alimentatorul, descărcătorul, transportatorul, destinatarul
<i>Alte omisiuni</i>			
38.	Lipsa autorizației de transport pentru mărfuri (deșeuri) periculoase	200 000	expeditorul, transportatorul
39.	Lipsa autorizației de transport pentru marfă periculoasă (explozibil de uz civil)	200 000	expeditorul, transportatorul
40.	Lipsa autorizației de transport pentru mărfuri periculoase (substanțe radioactive)	200 000	expeditorul, transportatorul
<i>Consilier privind siguranța în transportul mărfurilor periculoase (în continuare: consilier)</i>			
41.	Întreprinderea nu are consilier	400 000	conducătorul întreprinderii
42.	Întreprinderea nu a informat Direcția Regională a Ungariei Centrale a Autorității Naționale de Transport asupra angajării sau a schimbării consilierului	100 000	conducătorul întreprinderii
43.	Adeverința consilierului întreprinderii a expirat, respectiv nu este valabilă pentru respectiva subramură sau categorie de risc	100 000	conducătorul întreprinderii, consilierul
44.	Nu s-a întocmit pocus verbal asupra accidentului	50 000	conducătorul întreprinderii
45.	Lipsa raportului anual	100 000	conducătorul întreprinderii
<i>Transportul mărfurilor periculoase (substanțe chimice și combustibili pentru agricultură) cu remorhere agricole sau cu remorci tractate cu autovehicul încet</i>			
46.	Transportare vrac a produselor fitosanitare	50 000	expeditorul, transportatorul
47.	Transportarea în container a materialelor fitosanitare și a îngrășămintelor chimice	50 000	expeditorul, transportatorul
48.	Transportarea combustibilului și a îngrășământului chimic lichid în container de peste 6500 litri	50 000	expeditorul, transportatorul
49.	Neutilizarea remorcherului potrivit	50 000	transportatorul
50.	Neutilizarea remorcii cu cisternă potrivite	50 000	expeditorul, transportatorul
51.	Cisterna nu dispune de verificare oficială valabilă	50 000	expeditorul, transportatorul
52.	Formatul autovehiculului sau a containerului pentru transportarea de vrac este neregulamentară	50 000	expeditorul, transportatorul
53.	Semnalizarea unității transportoare este necorespunzătoare	50 000	expeditorul, transportatorul
54.	Semnalizarea cisternei este necorespunzătoare	50 000	expeditorul, transportatorul
55.	Distanța de transport pe drumurile publice depășește 50 km	50 000	expeditorul, transportatorul
56.	Datele documentației încărcăturii nu sunt complete	50 000	expeditorul, transportatorul
57.	Lipsa echipamentului prevăzut pe unitatea transportoare	50 000	expeditorul, transportatorul
58.	Încălcarea interdicției de încărcare în același spațiu	50 000	expeditorul, transportatorul

Nr. crt.	Fapte, omisiuni amendabile	Suma amenzii în HUF	Responsabil pentru comiterea faptei amendabile
59.	Încălcarea prevederilor de încărcare	50 000	expeditorul, transportatorul
60.	Nerespectarea interdicției fumatului	50 000	încărcătorul, alimentatorul, transportatorul
61.	Șoferul nu dispune de adeverință valabilă de examen	50 000	transportatorul, șoferul

Anexa nr. 6 la Ordonanța Guvernamentală 156/2009.(VII. 29.)

Nr. crt.	Fapte, omisiuni amendabile	Suma amenzii în HUF	Responsabil pentru comiterea faptei amendabile
1.	Lipsa autorizației sau a tăbliței de autorizare doveditoare a adecvării camionului pentru transportul alimentelor perisabile în traficul internațional	100 000	transportator șofer
2.	Transport de animale vii fără autorizație de transportator	600 000	transportator șofer
3.	Lipsa adeverinței autorizației vehiculului rutier utilizat pentru transportul de animale vii	400 000	transportator șofer
4.	Lipsa adeverinței de calificare a șoferului/ însoțitorului prevăzute pentru transportul de animale vii	400 000	transportator șofer
5.	Lipsa foii de drum prevăzute pentru transportul de animale vii	200 000	transportator șofer
6.	Neîntocmirea corespunzătoare a foii de drum prevăzute pentru transportul de animale vii	100 000	transportator șofer

Anexa nr. 7 la Ordonanța Guvernamentală 156/2009.(VII. 29.)

Nr. crt.	Fapte, omisiuni amendabile	Suma amenzii în HUF	Responsabil pentru comiterea faptei amendabile
1.	Transportul de mărfuri sau livrarea de mărfuri cu factură proprie cu autovehicul închiriat nu este efectuat de închiriatorul autovehiculului	300 000	transportator
2.	Lipsa contractului de închiriere în cazul unui autovehicul închiriat și/sau lipsa adeverinței de angajare a șoferului, dacă autovehiculul nu este condus de către închiriator	100 000	transportator șofer

Anexa nr. 8 la Ordonanța Guvernamentală 156/2009.(VII. 29.)

Nr. crt.	Fapte, omisiuni amendabile	Suma amenzii în HUF	Responsabil pentru comiterea faptei amendabile
1.	Autovehiculul circulă cu depășirea greutății totale, a sarcinii pe osie maxime admise fără aprobarea administratorului drumului public, sau cu valori diferite de cele înscrise în aprobarea administratorului drumului public a) Depășirea greutății totale sau a sarcinii pe osie de peste 500 kg - până la 5% b) peste 5% – până la 10% c) peste 10% – până la 20%	a) 30 000 b) 80 000 c) 200 000 d) 350 000 e) 500 000	Expeditor, încărcător, transportator, șofer

Nr. crt.	Fapte, omisiuni amendabile	Suma amenzii în HUF	Responsabil pentru comiterea faptei amendabile
1.	d) peste 20% – până la 30% e) peste 30% Dacă depășirea greutății totale și a sarcinii pe osie există în paralel, sumele amenzilor se adună. Dacă sunt suprasolicitate mai multe osii, se va lua în considerare amenda prevăzută pentru depășirea cea mai mare.	a) 30 000 b) 80 000 c) 200 000 d) 350 000 e) 500 000	Expeditor, încărcător, transportator, șofer
2.	Autovehiculul circulă cu depășirea dimensiunii maxime admise fără aprobarea administratorului drumului public, sau cu valori diferite de cele înscrise în aprobarea administratorului drumului public a) peste 5% – până la 10% b) peste 10% – până la 20% c) peste 20% – până la 30% d) peste 30% Dacă există însumat depășirea lungimii, înălțimii și a lățimii maxime, se va lua în considerare amenda prevăzută pentru depășirea cea mai mare.	a) 30 000 b) 80 000 c) 200 000 d) 350 000	transportator șofer
3.	Circulare cu autovehicul cu șenile cu greutate excedentară, cu sarcină excedentară pe osie sau pe grup de osii sau supradimensionat fără acordul administratorului drumului public sau cu valori diferite de specificările din aprobarea acestuia	100 000	transportator șofer
4.	Lipsa dovezii, respectiv a declarației greutății autovehiculului necesare pentru transportul mărfurilor vrac, sau dovadă, declarație cu privire la cantitatea de mărfuri neconformă cu realitatea	30 000	Expeditor, încărcător, transportator, șofer
5.	LIPSA, NEVALABILITATEA DOVEZII DE VERIFICARE PERIODICĂ INTERNAȚIONALĂ	30 000	TRANSPORTATOR ȘOFER
6.	Neafișarea identificării exploatatorului autovehiculului	10 000	transportator
7.	Lipsa, invaliditatea documentului prevăzut pentru autobuzele utilizate pentru transportul internațional de persoane nefăcând parte din curse regulate	100 000	transportator șofer
8.	Autovehicul ce circulă cu depășirea greutății maxime, a sarcinii pe osie și a dimensiunilor admise, în condiții diferite de cele cuprinse în aprobarea administratorului drumului public (de ex. durata, termenul, viteza admisă, utilizarea semnalelor de avertizare, însoțire obligatorie)	100 000	șoferul
9.	Autovehiculul agricol sau mașina de lucru agricolă tractată circulă cu depășirea dimensiunii maxime admise fără aprobarea administratorului drumului public, sau cu valori diferite de cele înscrise în aprobarea administratorului drumului public a) peste 5% – până la 10% b) peste 10% – până la 20% c) peste 20% – până la 30% d) peste 30%	a) 10 000 b) 40 000 c) 100 000 d) 150 000	Șoferul, mașinistul

Anexa nr. 9 la Ordonanța Guvernamentală 156/2009.(VII. 29.)

Nr. crt.	Fapte, omisiuni amendabile	Suma amenzii în HUF	Responsabil pentru comiterea faptei amendabile
1.	Lipsa documentelor justificatoare pentru transportul de mărfuri combinat în cazul utilizării scutirii de obligația autorizare și a unor înlesniri	200 000	transportator șofer

Anexa nr. 10 la Ordonanța Guvernamentală 156/2009.(VII. 29.)

Nr. crt.	Fapte, omisiuni amendabile	Suma amenzii în HUF	Responsabil pentru comiterea faptei amendabile
1.	Deplasare neautorizată în lipsa dispensei pentru restricții de circulație	200 000	transportator șofer
2.	Lipsa documentului justificator al motivului scutirii sau a dispensei		mandant, transportator, șofer

Anexa nr. 11 la Ordonanța Guvernamentală 156/2009.(VII. 29.)

Nr. crt.	Fapte, omisiuni amendabile	Suma amenzii în HUF	Responsabil pentru comiterea faptei amendabile
1.	Utilizarea telefonului mobil ținut în mână în timpul mersului a) în zonă locuită b) în afara zonelor locuite c) pe autodrum, autostradă	a) 10 000 b) 15 000 c) 20 000	șofer șofer șofer
2.	Deplasare fără utilizarea centurii de siguranță a) în zonă locuită b) în afara zonelor locuite c) pe autodrum, autostradă	a) 10 000 b) 20 000 c) 30 000	șofer, pasager șofer, pasager șofer, pasager
3.	Ignorarea utilizării sistemului de siguranță pentru copii a) în zonă locuită b) în afara zonelor locuite c) pe autodrum, autostradă	a) 15 000 b) 30 000 c) 45 000	șofer șofer șofer
4.	Ignorarea utilizării căștii de protecție pentru motocicliști a) în zonă locuită b) în afara zonelor locuite c) pe autodrum, autostradă	a) 10 000 b) 20 000 c) 30 000	șofer, pasager șofer, pasager șofer, pasager

ATENȚIE!

Conform punctului 15 din Anexa 4, autoritățile de control maghiare pot solicita șoferilor documente privind activitățile de conducere pentru 35 de zile calendaristice precedente (în loc de 28 zile!), fiind asociate amenzi de 400.000 HUF în caz de contravenție.

De asemenea, la punctul 5 al Anexei 8 se prevede amendă pentru lipsa, nevalabilitatea dovezii de verificare periodică internațională.

UTILIZAREA SISTEMELOR ELECTRONICE DE COLECTARE A TAXELOR RUTIERE – BAZĂ PENTRU APLICAȚIILE TELEMATICE CU VALOAREA ADĂUGATĂ

Sursa: IRF Buletin Ediție Specială Europa, iulie 2009

Peter Ummenhofer

Telematica Traficului

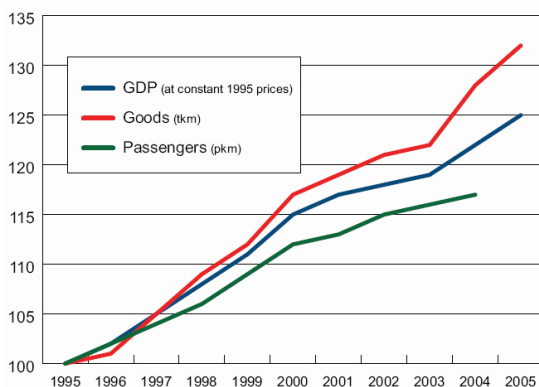
Soluții Kapsch TrafficCom AG, Austria

Sistemele de colectare electronică a taxelor (CET) furnizează o infrastructură ideală pentru punerea în aplicare a unei game largi de soluții telematice, de la culegerea informațiilor de trafic până la sistemele de asigurare a plății pe măsură ce conduci. Utilizarea sistemului electronic de plată a taxelor în afară de scopul său inițial de colectare automată a taxelor facilitează operatorilor sistemului de plată reducerea costurilor, creșterea siguranței rutiere și securității publice, îmbunătățirea serviciului pentru utilizatorii rutierii și crearea veniturilor suplimentare prin valoarea adăugată a serviciilor. Acest articol furnizează o vedere de ansamblu a soluțiilor telematice cu valoare adăugată care pot fi puse în aplicare având la bază sistemele CET.

Necesitatea pentru Telematica Traficului

Previziunile traficului prezent european preconizează o creștere medie a traficului de aproximativ 2% pe an în următorii 20 ani. O investigație mai atentă relevă o creștere pe tronsoanele importante ale rețelei de transport (și anume rețeaua modernă) care vor avea o medie și mai ridicată de până la 4%. Acest lucru este deosebit de important dat fiind faptul că multe astfel de tronsoane ale rețelei de transport au atins deja în prezent limitele capacității lor maxime. O dezvoltare viitoare a acestor tronsoane este greu de finanțat, problematică din motive de mediu și foarte adesea respinsă de populație. Astfel, abordări

și concepte noi menite să optimizeze sistemul de trafic vor trebui dezvoltate. În acest context, potențialul pentru telematica traficului devine evident.



Figură: Creșterea transportului în UE 25, evoluție 1995-2005
(Sursa: Comisia Europeană)

Sistemele de Colectare Electronică a Taxelor „Coloana vertebrală a Telematicii”

Din ce în ce mai multe guverne naționale, federale și locale se gândesc la introducerea taxării utilizatorului pentru a crește veniturile proiectelor pentru transport, reducerea aglomerației și îmbunătățirea mediului. În paralel cu rolul lor primar de furnizare a unei surse de finanțare suplimentară pentru îmbunătățirea drumurilor și a infrastructurii transportului public, sistemele electronice de colectare a taxelor oferă o infrastructură ideală pentru dezvoltarea aplicațiilor telematice viitoare. Sistemele CET vor deveni „coloana vertebrală” pentru strategiile telematice ale operatorilor de transport în viitor. Utilizarea sistemelor de plată a taxelor drept bază pentru serviciile telematice secundare reduce costurile, furnizează o oportunitate pentru crearea surselor de venit suplimentare și contribuie la acceptarea

taxelor utilizatorilor rutieri prin oferirea șoferilor de beneficii tangibile cum ar fi îmbunătățirea fluxului traficului și siguranță sporită, precum și servicii suplimentare.

Gestionarea traficului, Informații și Analize

Gestionarea traficului necesită informații actualizate privind întreaga rețea de drumuri, care sunt în prezent colectate prin utilizarea unei infrastructuri dedicate (de ex. senzori cu buclă inductivă). Utilizarea sistemului de plată a taxelor pentru înregistrarea informațiilor privind traficul pe întreaga rețea rutieră oferă un potențial important pentru economii în special prin facilitarea reducerii semnificative a numărului senzorilor dedicați care altfel ar fi necesari. Infrastructura existentă la stațiile de plată și aplicare (poduri aeriene, alimentare energie, conectare informații) poate fi mobilizată pentru instalarea senzorilor de informații privind traficul. Mai mult, este posibil să genereze informații suplimentare, bazate direct pe informații privind taxele, care reprezintă o valoare adăugată pentru gestionarea și planificarea traficului.

Siguranță și Securitate

În fața volumelor de trafic în creștere, controlul și aplicarea legislației traficului vor juca un rol important în creșterea eforturilor în vederea îmbunătățirii siguranței rutiere și securității publice. Luând în considerare legislațiile naționale respective, precum și caracterul privat al informațiilor, sistemele de plată a taxelor pot aduce o contribuție valoroasă acestor scopuri. Urmărirea transportului de mărfuri periculoase este numai un exemplu al unei aplicații care are un impact pozitiv asupra siguranței traficului. În domeniul securității publice, stațiile de plată care au drept scop principal în prezent identificarea celor rău platinici facilitează, de asemenea, poliției aplicarea sistemelor video de recunoaștere a numărului de înmatriculare pentru căutarea anumitor vehicule în fluxul de trafic (de ex. autovehicule înregistrate ca fiind furate).

Accesul și Plata pe bază de OBU (on board unit – unitate la bord)

În categoria „servicii suplimentare pentru șoferi”, unitățile de la bord DSRC (Dedicated

Short-range Communications) pot fi utilizate drept mijloace de facilitare a accesului și plății. De exemplu, ele pot fi utilizate pentru accesul și plata parcarilor fără bilete și fără numerar. Alte aplicații potențiale includ plățile la stațiile de alimentare cu combustibil și sistemele de control cu bariere din piețele publice și străzile rezidențiale.

Aplicațiile industriei

Din ce în ce mai multe soluții telematice sunt utilizate în diferite industrii pentru a crește eficiența proceselor de afaceri, sau pentru a deschide noi oportunități de afaceri. Prin urmărirea în timp real, de exemplu, managerii parcurilor de autovehicule pot monitoriza cu ușurință localizarea autovehiculului și parcursul acestuia pe întreaga durată a zilei. Sistemele de asigurare a plății pe măsură ce conduci facilitează calculul nivelurilor asigurării pe baza distanței parcurse, furnizând astfel o oportunitate pentru companiile de asigurări să dezvolte noi oferte de produs pentru a câștiga noi clienți și a rămâne competitivi. Informațiile solicitate pentru astfel de aplicații pot fi furnizate prin sistemele CET pe bază de GPS.

Perspectiva

Tendențele care vor impulsiona pe viitor introducerea aplicațiilor telematice privind traficul pe baza sistemelor CET includ interoperabilitatea serviciilor de plată a taxelor care sunt planificate pentru Uniunea Europeană, precum și taxarea turismelor prin taxarea utilizatorilor funcție de distanță sau vinieta electronică.

Odată cu introducerea serviciilor interoperabile de plată a taxelor în Europa, este foarte probabil că furnizorii de servicii vor adăuga servicii cu valoare adăugată portofoliilor lor pentru a atrage cât mai mulți clienți posibili. Cu toate autovehiculele taxate, mai multe informații pot fi obținute din sistemul de taxare și aplicate gestionării traficului, precum și în scopul analizelor. În plus, un număr de aplicații bazate pe mobilitate ale utilizatorilor rutieri cum ar fi servicii privind informațiile, accesul automat controlat pentru parcări, plata în numerar la stațiile de alimentare cu combustibil urmează a fi introduse cu beneficii pozitive atât pentru siguranța, cât și confortul șoferilor.

Poziția UNTRR față de aplicarea tarifului pentru trecerea podului peste Dunăre la Fetești-Cernavodă

Introducerea tarifului se face într-un moment nepotrivit dată fiind profunđa criză economică și financiară prin care trece România.

UNTRR consideră că prin introducerea acestui tarif crește și povara aplicată transportatorilor, care deja traversează o perioadă foarte dificilă ca urmare a scăderii drastice a cererii de transport.

De asemenea, UNTRR consideră că tariful nu ar trebui aplicat pe vârf de sezon estival pentru a nu cauza blocaje. De exemplu, în Grecia, administratorul autostrăzii Salonic-Igoumenitsa, va începe taxarea după sfârșitul sezonului estival pentru a obșnuirii participanții la trafic și pentru a nu cauza blocaje în perioada estivală, deși autostrada este deschisă integral încă din luna iunie. Totodată estimăm că impactul asupra transportatorilor rutieri va fi diferit, fiind în mod direct influențat de lungimea parcursului în care se încadrează trecerea peste pod și de frecvența trecerilor.

În plus, nu înțelegem de ce Ordinul MT nr. 245 din 25.02.2008, care a intrat în vigoare în aprilie 2008, se impune să se aplice din august 2009 - la mai bine de un an de la intrarea în vigoare și la mai mult de 2 ani de la darea în exploatare a tronsonului Fetești-Cernavodă - și nu mai poate fi amânat cel puțin încă 1 an sau până la depășirea perioadei de criză.

În același timp, considerăm că MTI ar trebui să țină cont de evoluțiile înregistrate la nivel european în domeniul taxării, respectiv de introducerea sistemelor automate de taxare prin utilizarea STI pentru a evita apariția unor situații similare celei identificate anul acesta la punctul de încasare a tarifului pentru trecerea podului de la Giurgiu - Ruse și pe lângă acest aspect considerăm că ar fi absolut necesar și în conformitate cu dispozițiile Directivei 1999/62 să fie realizată și prezentată fundamentarea valorilor acestui tarif. Pe lângă cele de mai sus, considerăm că ar trebui menținute prevederile Ordinului 1702/12.10.2005 cu privire la posibilitatea achitării unui abonament semestrial sau anual.

În afară de cele anterior menționate, considerăm că MTI, care ca și în alte cazuri când s-a arătat un adevărat partener de discuție, ar trebui ca de această dată - ținând cont de faptul că urmează a se modifica OG 43 privind regimul drumurilor - să vină în sprijinul transportatorilor și să prevină aplicarea de taxe/tarife de trecere/utilizare de către autoritățile locale într-un mod necoordonat, nefundamentat și nejustificat așa cum s-a întâmplat la Constanța prin introducerea de către CJ Constanța a taxei de utilizare a drumurilor județene.

UNTRR - Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) este o organizație profesională și patronală neguvernamentală, independentă, apolitică, fondată în 1990 pe principii democratice, care promovează și apară 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

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



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

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

FIA / Comunicat de presă / Bruxelles, 20 august 2009

MULTE PARCĂRI DE PE AUTOSTRĂZILE EUROPENE NU SUNT CORESPUNZĂTOARE PAUZELOR SCURTE

Federația Internațională a Automobilului (FIA) solicită autorităților rutiere naționale din toate statele europene membre să stabilească și să pună în aplicare standarde minime de calitate pentru parcările de pe autostrăzi în vedere îmbunătățirii siguranței rutiere. O investigație recentă EuroTest, condusă de automobilul club german ADAC, a dezvăluit o realitate nu tocmai confortabilă pe autostrăzile europene: din 101 parcări europene investigate, numai 11% ar putea primi calificativul de „Foarte bune”.

„Directiva privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere care a apărut în noiembrie anul trecut, reprezintă o inițiativă valoroasă pe baza căreia este absolut necesară o acțiune viitoare” a spus Wil Botman, Biroul european FIA din Bruxelles. „Prevederea referitoare la parcările bune, suficiente și sigure de pe autostrăzi ar trebui să formeze o parte integrală a gestionării în siguranță a infrastructurii rutiere. Relaxarea este esențială pentru siguranța pe rutele la distanță mare pentru utilizatorii de mașini sau motociclete”.

Transportul rutier reprezentând 80% din toate tipurile de transport, este regretabil să vezi că atât de multe parcări de-a lungul autostrăzilor europene nu sunt corespunzătoare cel puțin pentru pauzele scurte, ca

să nu mai menționăm relaxarea. Dimpotrivă, Europa ar trebui să dea un exemplu de gestionare bună a infrastructurii rutiere pentru restul lumii.

Investigarea parcărilor de pe autostradă s-a bazat pe o listă de verificare atotcuprinzătoare formată din 70 de articole împărțite în patru categorii: trafic și parcare; facilități exterioare, facilități sanitare și siguranța personalului.

Aproape jumătate din parcările inspectate nu au putut fi utilizate pentru relaxare datorită faptului că erau prea apropiate de autostradă și orice sistem de protecție împotriva zgomotului lipsea. Aproximativ o treime din facilități nu aveau instalații sanitare.

Multe dintre acestea nu aveau facilități pentru persoane cu dizabilități. În ceea ce privește siguranța și securitatea, multe parcări erau fie foarte slab luminate noaptea fie de loc, fără telefoane de urgență sau

supraveghere video. Alte nereguli includeau gropi pe suprafața rutieră, parcări fără nici un marcaj rutier, gunoi pe spațiu verde, măsuțe de picnic lipsă sau deteriorate. Facilități corespunzătoare s-au găsit în Austria și Croația.

Pentru mai multe detalii privind inspecția Zonelor de Odihnă de pe Autostradă vizitați site-ul:

<http://www.eurotestmobility.com>



TUNELUL FRÉJUS

**Transportul mărfurilor periculoase începând cu 1 iulie 2009
Articolul 9 al Hotărârii Prefecturii din Savoie din 6 iunie 2009 și
articolul 19 al SITAF din 19 mai 2009**



C

Tunelul rutier este clasificat în categoria C, în sensul ADR-ului în vigoare și face obiectul prescripțiilor de siguranță suplimentare următoare:

Clasa	Codul de clasificare	Tipul de transport	Circulație
2	2A, 2O; 3A, 3O	Cisternă	Cu însoțire
1	1.3C; 1.3G	Colet – masa netă 5t	Cu însoțire între 23h00 și 05H00.
2	1T, 1TC, 1TF, 1TFC, 1TO,1TOC 2T, 2TC, 2TF, 2TFC, 2TO, 2TOC, 4TC, 7T, 7TF	Colet	
1-9	Fără a depăși regimul de exceptare, în sensul subsecțiunii 1.1.3.6. al ADR	Colet	Sunt obligați să declare în prealabil
Deșeuri	Toate	Toate	Fac obiectul reglementării specifice

Scania Romania a lansat noi servicii si oferte speciale pentru piesele originale Scania

Scania Romania a lansat noi servicii si oferte speciale pentru piesele originale Scania pentru a veni in intampinarea celor mai inalte cerinte ale clientilor sai.

Mai jos gasiti detalii despre serviciile nou lansate si cat si despre ofertele speciale Scania.

1. Programul scania de instruire a șoferilor

Șoferul bine instruit poate aduce o multitudine de beneficii companiei dumneavoastră, de la **reducerea consumului de combustibil până la reducerea cheltuielilor de reparații și întreținere.**

2. Contractul de întreținere

Contractul de întreținere funcționează ca un **abonament lunar**, în baza caruia Rețeaua Scania România este obligată să asigure întreținerea vehiculului dumneavoastră.

3. 100% disponibilitate pentru piesele de schimb esențiale

4. Serviciul de tractare scania

5. Scania România a lansat noile uleiuri Scania pentru motoare și cutii de viteze

6. Scania Romania propune clientilor sai mai multe oferte speciale pentru diverse piese se schimb si manopera pentru montarea lor:

- Campanie sistem franare-rolare – REPARATII CU PRETURI FIXE
- Campanie inlocuit ambreiaj
- Campanii Scania Clasic
- Campanie de verificare instalatie AC
- Campanie pentru verificare si remediere probleme de directie
- Campanie inlocuire oglinzi

Pentru mai multe informații vă rugăm să ne contactați la:

Adresa: Sos. Bucuresti 261, Ciorogarla,
Jud. Ilfov, România
Tel: +40 21 315 91 42
Fax: +40 21 315 91 40
Website: www.scania.ro

Oamenii care utilizează alte tipuri de media nu sunt întotdeauna pregătiți să cumpere



CÂND OAMENII:

se uită la TELEVIZOR

ascultă RADIO

citesc ZIARE / REVISTE

sunt expuși reclamelor OUTDOOR

**folosesc Anuarele YGREC,
tipărite sau online**

Ei sunt:

Privitori

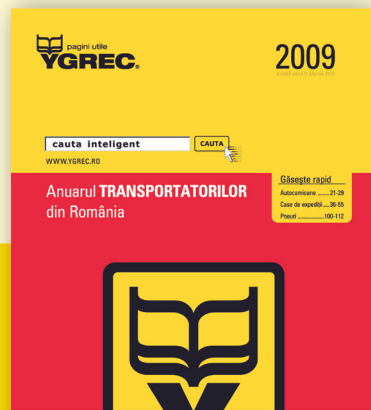
Ascultători

Cititori

Șoferi

Cumpărători

Anuarele reprezintă unul dintre puținele locuri unde reclama este bine primită de utilizatori.



Service 24 Truck-Assistance

Taxa anuală de înregistrare este ~~120,-~~ **60,-Euro (UNTRR-Tarif)** - (indiferent de capacitatea flotei)

Condiții generale: Reclamații se primesc numai în scris în termen de 30 de zile de la data de emisie a facturii. Factura trebuie să fie plătită în termen de 10 zile. În caz de interziere se va adăuga taxă administrativă și penalități. Tribunal competent A-8700 Leoben

Mod de plată:

1) **Factură de plată amânata, indiferent de reclamații.**

Catre 1) **O condiție prealabilă – un card Service 24 –YES ! MONEY – CARD***
Pentru detalii vezi formularul anexat (Tel. +40 (0)21 4012000)

2) **Plata cu card de combustibil**

Indicație: În caz de plată cu card de combustibil se percep taxe și costuri suplimentare.

Excepție: Pentru card DKV prețurile sunt fixate

Catre 2) Date de pe cardul pentru combustibil: Compania: _____ (DKV; Esso; UTA, Shell, OMV..)

Nr. de card:

Tip / cod restr.:

Valabil până la:

Confirmare de participare

Asiguram:

Asistență rutieră până la 1.500-€- pentru caz

Preluăm garanția de plată pentru reparații în service și asigurăm ajutor în cazul unui control de poliție și achitarea plății amenzilor/taxelor

Pentru sume de la € 1.500,- până la € 3.000,- :

• Confirmare prin fax de la compania de transport, indiferent de orice reclamație. Costurile suplimentare de mediere către Service24 - 30, - € pentru caz.

Pentru sume de peste € 3.000,- :

• Confirmare prin fax de la compania de transport, indiferent de orice reclamație - suma de costurile suplimentare de mediere va fi negociată cu Centrala de Asistență Rutieră al Service-ului 24.

Important - Reclamații: Pentru serviciile efectuate direct la fața locului, Service 24 nu poartă responsabilitate (Atelierul de service este responsabil). În caz de reclamații Service 24 e numai coordonator și mediator.

Prețuri fixe: Aceste prețuri pot fi garantate, numai în cazul în care este găsit partenerul-service al Service 24, care va prelua reparația.

Costurile Centralei Service 24 pentru Asistența Rutieră

- Taxa de deservire în România pentru caz € 49,--
- Taxa de deservire în Europa pentru caz € 89,--
- Cazurile cu mijloace de transport în garanție € 35,--

***În cazurile din străinătate pot fi impuse costuri suplimentare pentru prelucrare /cheltuieli bancare!**

Service 24 nu poartă răspunderea pentru pierderea sau distrugerea a cardului de combustibil. În caz de incident cu card, vă rugăm să informați Service 24.

Șef al flotei: _____

Telefon: _____

Fax: _____

E-Mail: _____

Data, stampila companiei, semnatura _____

UNTRR-S24 Truck-Assistance

Date de client

Service 24 - numărul de client
(dat de către Service 24): *

C.I.F Nr. De inregistrare a
companiei

Compania*

Manager

Adresa, Cod postal, localitatea

Persoana de contact 1

Persoana de contact 2

Telefon

Fax

Contact în afara orelor de lucru

GPS- sistem de localizare

Email

Tipurile de transport

- | | | | |
|--------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Transport de marfuri
solide | <input type="checkbox"/> Transport de marfuri
de praf | <input type="checkbox"/> Transport de marfuri
lichide | <input type="checkbox"/> Transport cu sistem de
refrigerare |
| <input type="checkbox"/> Transport de mărfuri
periculoase | | <input type="checkbox"/> Transport de persoane | |

Numar de mijloace de
transport in parcul auto

Numărul necesar de S24 carduri
pentru clienti

Marci de mijloace de transport in parcul
auto

Service-ul autorizat in
tara*

Service-partener preferat

Carduri de combustibil folosite in prezent

Contracte de servicii și de service

Cererea de comanda pentru reparatie
numai de la Administrartorul
fletei/managerul
 da nu

Utilizarea logo-ul companiei pentru portofoliu
 da nu

Doriti sa primiti informatii despre Brans pe E-mail prin portalul Centralei de Asistenta Rutiera
www.truck.at

da

nu

Data/localitatea

Semnatura



Modalitati de plata



Cu cardul **YES!-Money** Card aveti posibilitatea imediat sa primiti peste tot in Europa ,rapid si fara probleme servicii de reparatii atat cat si organizarea garantiei de plata cu ajutorul Service 24 Notdienst GmbH. In cazul in care este necesar sa achitati plata pentru reparatii urgente, aveti posibilitatea 24 de ore din 24 de ore prin intermediul Internetului cu un contact personal sa efectuati un transfer catre Service 24 Notdienst GmbH. Plata in cateva secunde in cardul **YES!-Money** , care se gaseste in Centrala de Asistenta Rutiera a Service 24 Notdienst GmbH. Dupa primirea sumei,operatorul imediat ia masurile necesare .

- 1) Completarea formularului **YES!-Money** si transmiterea
- 2) Efectuarea transfer-depozit (min.. € 1.500,-)
- 3) Service 24 Notdienst GmbH cardul- **YES!-Money**

Cum procedem:

- 1) In cazul cand se stie suma, care este necesara, puteti (0-24h) incarca cardul prin Internet , care se afla in Service 24 Notdienst GmbH
- 2) Service 24 Notdienst GmbH transmite garantia de plata imediat dupa ce suma pe card partenerului/servizului corespunzator
- 3) Dumneavoastra primiti factura de la **YES!-Money** pentru suma incarcata in card – aceasta фактура trebuie sa fie platita în termen de scadență – astfel depozitul de pe contul Dvs. **YES!-Money** –va fi disponibil ca o siguranta / garantie de plata.
- 3) Service 24 Notdienst GmbH vă trimite o factură, fără a necesita plata / plata se face de către **YES!-Money** - Card / cu toate detaliile de servicii

Siuranta :



- 1) **YES!-Money** lucreaza cu VISA si pentru Dumneavoastra va fi deschis in banca austriaca un cont propriu **YES!-Money** (Unicredit или Raiffeissen)
- 2) Depozitul de plata ramane sa fie proprietatea Dumneavoastra – În măsura în care nu există alte obligații, puteti cere in orice timp – flexibilitate si nici un fel de risc – Contul Dumneavoastra **YES!-Money** se deschide si serveste numai ca garantie.

Cheltueli:

- 1) Taxa anuala € 10,-
- 2) Taxa de eliberare a cardului € 2,-
- 3) Taxa transfer 4% din suma totala (care se transfera)
- 4) Decade taxa anuala de € 58,- catre Service 24 Notdienst GmbH pentru deservire si monitoring !

Avantaje:

- 1) Depozitul de plata ramane sa fie proprietatea Dumneavoastra – în orice moment, puteți descă și daca nu exista plati deschise vi se intoarce depozitul Dvs in contul indicat de Dvs. .
- 2) Preturi fixe in toata Europa conform catalogului actual „TRUCK-ASSISTANCE“ a Service 24 Notdienst GmbH
- 3) Depozitul poate fi marit in orice timp / dace este nevoie pentru o flota mai mare de vehicule/
- 4) In caz de depasire a limitei diferenta poate fi incarcata 0-24h prin un cardul de credit valabil prin Centrala de deservire a **YES!-Money**.
- 5) Puteți solicita carduri suplimentare pentru flota – astfel soferii pot fi atât de rapid în caz de urgență, în întreaga Europă cu numerar. Pentru mai multe informații contactati Service 24 Notdienst GmbH
- 6) Dumneavoastra ca client decideti cand si pentru ce permiteti sa se plateasca prin Service 24 Notdienst GmbH
Prin coordonarea serviciilor de cu ajutorul Service 24 – Centrala de Asistenta Rutiera pot fi minimizate posibilitatile de amageli/ servicii si altor furnizori de servicii, șoferi și al.

Informatie la tel.: +40 (0)21 4012000 Service24 pentru



Uniunea Națională
a Transportatorilor Rutieri din România

DAKO



Firmengruppe



DAKO TACHOWEB

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



Avantaje Dako TACHOWEB

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

TachoStation în Romania prin UNTRR, reprezentant unic



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

Comenzi și relații suplimentare:

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

DAKO WEB

SERVICIU DE DESCARCARE AL DATELOR TAHOGRAFELOR DIGITALE ȘI CARDURILOR CONDUCĂTORILOR AUTO ÎN LOCAȚIILE ” Tacho Station ”



Preț
(€)*

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

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

Comenzi și relații suplimentare:

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



AUTOCAR HIGER V90 / 36 LOCURI



CLASIFICARE 4 ****

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

PREȚ: ~~95.000~~ 85.000 EUR + TVA

CU LIVRARE IMEDIATĂ DIN STOC



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



HIGER

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



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



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

UNTRR propune operatorilor interești 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 gamă 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

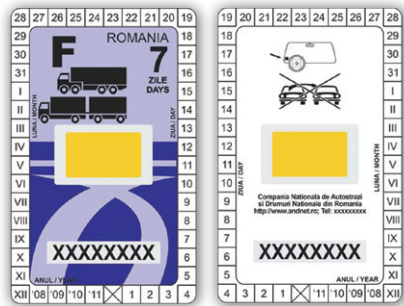


Evoluția principalelor valute 16 iulie 2009 - 18 august 2009

DATA	EUR	USD	CHF	EUR/USD	EUR/CHF
16.iul.2009	4.2254	2.7878	3.0004	0.6598	0.9291
17.iul.2009	4.2443	2.7929	3.0085	0.6580	0.9283
20.iul.2009	4.2397	2.7907	2.9797	0.6582	0.9366
21.iul.2009	4.2378	2.7907	2.9797	0.6585	0.9366
22.iul.2009	4.2356	2.7926	2.9843	0.6593	0.9358
23.iul.2009	4.2325	2.7852	2.9752	0.6581	0.9361
24.iul.2009	4.2156	2.7689	2.9656	0.6568	0.9337
27.iul.2009	4.2051	2.7584	2.9489	0.6560	0.9354
28.iul.2009	4.2012	2.7592	2.9437	0.6568	0.9373
29.iul.2009	4.2138	2.765	2.9791	0.6562	0.9281
30.iul.2009	4.2038	2.7473	2.9864	0.6535	0.9199
31.iul.2009	4.2127	2.7502	2.9871	0.6528	0.9207
3.aug.2009	4.2116	2.7593	2.9489	0.6552	0.9357
4.aug.2009	4.2096	2.7507	2.9232	0.6534	0.9410
5.aug.2009	4.2124	2.7537	2.9262	0.6537	0.9410
6.aug.2009	4.2098	2.7529	2.9233	0.6539	0.9417
7.aug.2009	4.2186	2.7579	2.9374	0.6537	0.9389
10.aug.2009	4.2088	2.742	2.9665	0.6515	0.9243
11.aug.2009	4.2143	2.7464	2.9773	0.6517	0.9224
12.aug.2009	4.2239	2.7642	2.9884	0.6544	0.9250
13.aug.2009	4.2158	2.7491	2.9557	0.6521	0.9301
14.aug.2009	4.2116	2.7557	2.9505	0.6543	0.9340
17.aug.2009	4.2216	2.7708	2.9919	0.6563	0.9261
18.aug.2009	4.2173	2.7713	2.9876	0.6571	0.9276

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

ROVINIETE PRIN UNTRR!



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

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

PREȚUL LITRULUI DE MOTORINĂ LA POMPĂ 17 AUGUST 2009 (în euro)

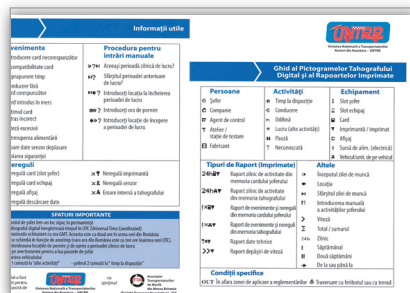
Țara	Preț fără taxe	Accize	Preț fără TVA	% taxe specifice	TVA	Valoarea TVA	Preț cu toate taxele incluse	% (Accize + TVA)	Indice al prețului fără TVA (Franța = 100)
AUSTRIA	0.46324	0.38593	0.8492	45.4%	20.0%	0.170	1.0190	54.5%	97.06
BELGIA	0.49256	0.35289	0.8455	41.7%	21.0%	0.178	1.0230	51.9%	96.63
BULGARIA	0.42489	0.30678	0.7317	41.9%	20.0%	0.146	0.8780	51.6%	83.63
CIPRU	0.51916	0.25570	0.7749	33.0%	15.0%	0.116	0.8911	41.7%	88.56
CEHIA	0.49555	0.37290	0.8684	42.9%	19.0%	0.165	1.0335	52.0%	99.26
DANEMARCA	0.49090	0.38274	0.8736	43.8%	25.0%	0.218	1.0920	55.0%	99.85
ESTONIA	0.43277	0.33010	0.7629	43.3%	18.0%	0.137	0.9002	51.9%	87.19
FINLANDA	0.52653	0.33012	0.8567	38.5%	22.0%	0.188	1.0451	49.6%	97.91
FRANȚA	0.44702	0.42790	0.8749	48.9%	19.6%	0.171	1.0464	57.3%	100.00
GERMANIA	0.47162	0.47040	0.9420	49.9%	19.0%	0.179	1.1210	57.9%	107.67
GRECIA	0.54119	0.30947	0.8507	36.4%	19.0%	0.162	1.0123	46.5%	97.23
UNGARIA	0.47839	0.31364	0.7920	39.6%	20.0%	0.158	0.9504	49.7%	90.53
IRLANDA	0.46187	0.40920	0.8711	47.0%	21.0%	0.183	1.0540	56.2%	99.56
ITALIA	0.51336	0.42300	0.9364	45.2%	20.0%	0.187	1.1236	54.3%	107.02
LETONIA	0.44493	0.33004	0.7750	42.6%	21.0%	0.163	0.9377	52.6%	88.58
LITUANIA	0.47516	0.33017	0.8053	41.0%	19.0%	0.153	0.9583	50.4%	92.05
LUXEMBURG	0.47757	0.30200	0.7796	38.7%	15.0%	0.117	0.8965	46.7%	89.10
MALTA	0.45268	0.33240	0.7851	42.3%	18.0%	0.141	0.9264	51.1%	89.73
OLANDA	0.45317	0.41322	0.8664	47.7%	19.0%	0.165	1.0310	56.0%	99.03
POLONIA	0.45481	0.25918	0.7140	36.3%	22.0%	0.157	0.8711	47.8%	81.61
PORTUGALIA	0.51392	0.36441	0.8783	41.5%	20.0%	0.176	1.0540	51.2%	100.39
ROMANIA	0.46897	0.25434	0.7233	35.2%	19.0%	0.137	0.8607	45.5%	82.67
SLOVACIA	0.44300	0.44871	0.8917	50.3%	20.0%	0.178	1.0701	58.6%	101.92
SLOVENIA	0.49589	0.31132	0.8072	38.6%	16.0%	0.129	0.9364	47.0%	92.26
SPANIA	0.42457	0.61559	1.0402	59.2%	15.0%	0.156	1.1962	64.5%	118.89
SUECIA	0.42608	0.40448	0.8306	48.7%	25.0%	0.208	1.0382	59.0%	97.31
REGATUL UNIT AL MARIII BRITANII	0.43205	0.60161	1.0337	58.2%	15.0%	0.155	1.1887	63.7%	121.11

Publicații UNTRR

Ghid al Pictogramelor Tabografului Digital și al Rapoartelor Imprintate



Auto-buzele în slujba transportului public rutier și turistic

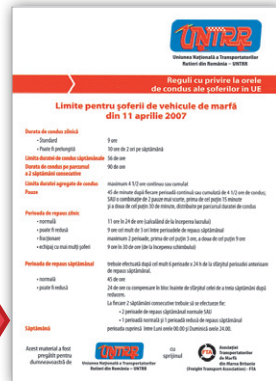


Broșură bilingvă româno-bulgară cu legislația privind circulația pe drumurile publice aplicabilă în România și cu legislația privind circulația pe drumurile publice aplicabilă în Bulgaria. Informația din broșură este utilă tuturor companiilor de transport din România care desfășoară activități de transport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



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

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



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

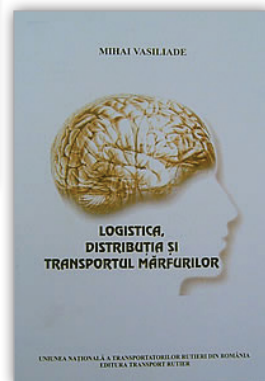
• Linii directe IRU în materie de siguranță pentru transportul de persoane: un ghid util destinat transportatorilor și șoferilor de autobuze, autocare și taxiuri, cuprinzând recomandări și instrucțiuni voluntare în materie de siguranță rutieră și securitate a șoferilor, pasagerilor și vehiculului, adoptate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



• Bazele exploatareii 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.



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



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



Publicații UNTRR

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



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

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

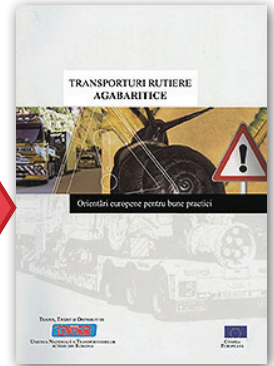
- * Fișa de securitate a șoferului de camion;
- * Fișa de securitate a șoferului de autocar;
- * Fișa de securitate a șoferului de taxi;
- * Fișa de securitate rutieră în tuneluri pentru șoferii profesioniști.

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

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



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



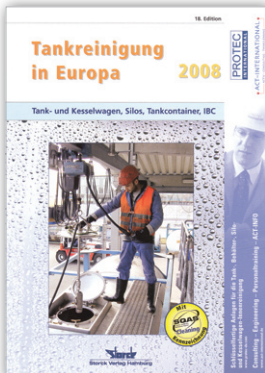
„Manualul șoferului” Lucrare deosebit de utilă pregătirii profesionale din domeniul transportului rutier, reprezentând un îndrumar practic și eficient într-un sistem grupat al legislației de bază specifică transporturilor rutiere pentru asigurarea protecției și siguranței rutiere.



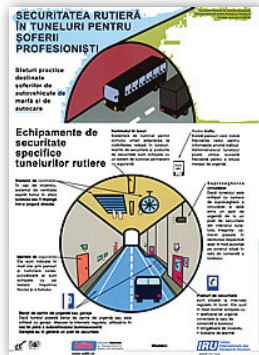
Fișa de securitate a șoferului de autocar



Fișa de securitate a șoferului de camion



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



Fișa de securitate a șoferului de taxi

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

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”

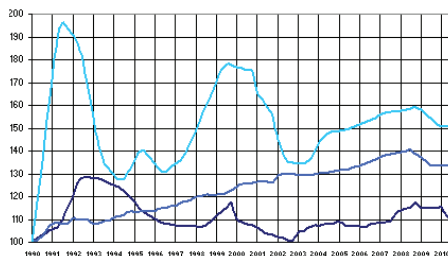
IMPORTANT: *Cursanții noștri vor beneficia de o instruire gratuită privind conversația minimală în limba engleză necesară transportului în spațiul european.*

Indici IRU

Indicatori Transport Rutier pentru: GERMANIA

Trim.III 2009 - Prevedere

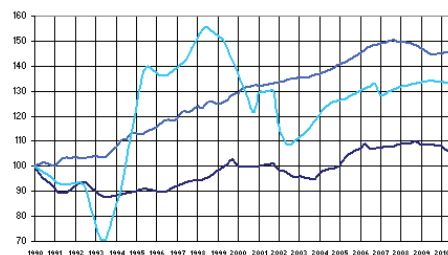
Index	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim. I		2009 – Trim. III		2010 – Trim. III	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	696,1	115,1	801,2	109,9	764,7
PIB (\$ Miliard)	100,0	385,8	133,3	514,3	133,7	515,9
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100,00	15694	153,92	24156	150,99	23696



Indicatori Transport Rutier pentru: DANEMARCA

Trim.III 2009 - Prevedere

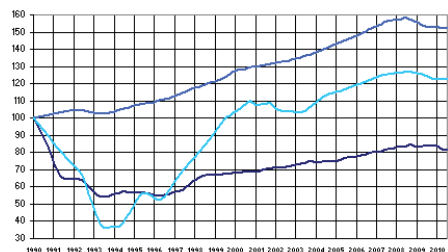
Index	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim. I		2009 – Trim. III		2010 – Trim. III	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100	53,7	108,4	58,2	105,5	56,6
PIB (\$ Miliard)	100	32,0	144,6	46,3	145,5	46,6
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100	932	133,89	1248	133,19	1241



Indicatori Transport Rutier pentru: SPANIA

Trim.III 2009 - Prevedere

Index	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim. I		2009 – Trim. III		2010 – Trim. III	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100	268,8	83,6	224,6	81,2	218,1
PIB (\$ Miliard)	100	121,6	152,9	185,9	152,1	185,0
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100	8267	124,25	10272	122,45	10123



1. LEGE nr. 289 din 5 august 2009 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 78/2000 privind omologarea, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere în vederea înmatriculării sau înregistrării acestora în România.

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 559 din data de 11 august 2009.

Textul integral se găsește pe site-ul UNTRR la rubrica Legislație – Tehnic

2. LEGE nr. 288 din 5 august 2009 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 80/2000 privind omologarea și certificarea produselor și materialelor de exploatare utilizate la vehiculele rutiere, precum și condițiile de introducere pe piață a acestora.

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 559 din data de 11 august 2009.

Textul integral se găsește pe site-ul UNTRR la rubrica Legislație – Tehnic

3. ORDIN nr. 44 din 19 august 2009 pentru aprobarea Regulamentului nr. 6/2009 privind exercitarea anumitor drepturi ale acționarilor în cadrul adunărilor generale ale societăților comerciale.

[REGULAMENTUL Nr. 6/2009 privind exercitarea anumitor drepturi ale acționarilor în cadrul adunărilor generale ale societăților comerciale](#)

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 588 din data de 25 august 2009.

Textul integral se găsește pe site-ul UNTRR la rubrica Legislație - Diverse

4. ORDONANȚĂ nr. 21 din 29 august 2009 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora.

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 599 din data de 31 august 2009.

Textul integral se găsește pe site-ul UNTRR la rubrica Legislație – Organizare Timp de lucru

INFO UTILE

1. AUSTRIA

Pe 1 ianuarie 2004 un nou sistem de taxe de autostradă a înlocuit vinieta și taxa de utilizare a drumurilor. Acest nou sistem de taxare se aplică tuturor vehiculelor care au peste 3,5 t greutate totală maxim autorizată și care circulă pe autostrăzile și drumurile naționale austriece (aproximativ 2000 km de drumuri). Taxele de autostradă sunt colectate prin mijloace electronice cu ajutorul unui dispozitiv numit Go-Box care se fixează pe partea interioară a parbrizului cu ajutorul unei benzi adezive.

GO-Box-ul costă 5 € și este disponibil la agențiile de pe întreg teritoriul Austriei precum și la punctele de trecere a frontierei cu țările vecine. Poate fi de asemenea comandat "on line" pe adresa de internet www.go-maut.at. Utilizatorii pot alege între plata în avans sau plata ulterioară a taxei de autostradă. Se vor realiza verificări de către unități mobile la punctele de control a traficului, la principalele puncte de plată a taxei de autostradă și la punctele de trecere a frontierei pentru a se asigura folosirea corectă a sistemului.

AIÖ, Asociația transportatorilor rutieri din Austria, ne informează că, în vederea ajustării prețurilor cu inflația, tarifele pentru utilizarea autostrăzilor au crescut începând cu 1 mai 2008, astfel:

- categoria 2 (2 axe): 0,158 €/km (în prezent 0,155 €/km)
- categoria 3 (3 axe): 0,2212 €/km (în prezent 0,217 €/km)
- categoria 4 (4 axe sau mai mult): 0,3318 €/km (în prezent 0,3255 €/km)

Tarife de bază (pentru vehiculele care au peste 3,5 t greutate maxim autorizată; tarife valabile de la 1.05.2008, nu este inclus TVA 20%)

Categoria 2 (2 axe)	Categoria 3 (3 axe)	Categoria 4 (4 sau mai multe axe)
0,158 €/km	0,2212 €/km	0,3318 €/km

Tarife speciale¹⁾ (pentru vehicule având peste 3,5 t greutate maxim autorizată; tarife valabile de la 1.05.2008, nu este inclus TVA 20%) – în EURO

Drum	Tronson	Nr. km	Categoria 2 (2 axe)	Categoria 3 (3 axe)	Categoria 4 (4 sau mai multe axe)
A9 Pyhrn Bosruck	Spital/Pyhrn – Ardning	10	4,09	5,73	8,59
A9 Pyhrn Gleinalm	St Michael – Ubelbach	25	9,71	13,59	20,39
A10 Tauern	Flachau – Rennweg	47	13,91	19,47	29,22
A11 Karawanken	St Jacob/Rosental –Tunnel, iesirea dinspre partea de sud ²⁾	10	9,20	12,88	19,32
A13 Brenner ³⁾	Innsbruck – Amras – Brenner Innsbruck-Willen-Brenner	35 34	24,02 23,30	33,64 32,63	50,43 48,91
S16 Arlberg	St Anton/Arlberg-Langen/Arlberg	16	8,89	12,45	18,67

Notă:

- 1) Valorile de mai sus reprezintă totalul datorat pentru tronsonul de drum indicat
- 2) Taxa pentru traficul în partea de nord este plătită pe partea slovenă
- 3) Între orele 22,00 și 05,00, autovehiculele din categoria 4 plătesc dublul tarifului indicat

Începând cu 1 ianuarie 2010, în afara numărului de axe și a numărului de kilometri parcurși, valorile taxei vor fi calculate în conformitate cu categoria de emisie EURO. Grupurile de valori vor fi împărțite astfel:

A EEV (Autovehicule îmbunătățit ecologic) și categoriile viitoare EURO

B EURO IV și V

C EURO 0 până la EURO III

Tarife de bază (pentru vehiculele care au peste 3,5 t greutate maxim autorizată; tarife valabile de la 1.01.10, nu este inclus TVA 20%) sunt provizorii. Pot fi aduse modificări în conformitate cu rata inflației înainte de ianuarie 2010.

Categoriea 2 (2 axe)		
A	B	C
0,142 €/km	0,152 €/km	0,174 €/km
Categoriea 3 (3 axe)		
A	B	C
0,1988 €/km	0,2128 €/km	0,2436 €/km
Categoriea 4 (4 axe sau mai multe)		
0,2982 €/km	0,3192 €/km	0,3654 €/km

Tarife provizorii speciale¹⁾ (pentru vehicule având peste 3,5 t greutate maxim autorizată; tarife valabile de la 1.1.10, nu este inclus TVA 20%) - în EURO

Drum	Tronson	Nr. km	Categoriea 2 (2 axe)			Categoriea 3 (3 axe)			Categoriea 4 (4 sau mai multe axe)		
			A	B	C	A	B	C	A	B	C
A9 Pyhrn Bosruck	Spital/Pyhrn – Ardnig	10	3,68	3,93	4,50	5,15	5,50	6,30	7,73	8,25	9,45
A9 Pyhrn Gleinalm	St Michael – Ubelbach	25	8,74	9,32	10,68	12,24	13,05	14,95	18,35	19,57	22,43
A10 Tauern	Flachau – Rennweg	47	12,52	13,35	15,31	17,54	18,69	21,44	26,29	28,04	32,15
A11 Karawanken	St Jacob/Rosental –Tunnel, iesirea dinspre partea de sud ²⁾	10	8,28	8,83	10,12	11,59	12,36	14,17	17,39	18,54	21,25
A13 Brenner ³⁾	Innsbruck – Amras –Brenner	35	21,64	23,07	26,41	30,30	32,29	36,98	45,43	48,46	55,46
	Innsbruck-Willen-Brenner	34	20,99	22,38	25,61	29,39	31,33	35,86	44,07	47,01	53,78
S16 Arlberg	St Anton/Arlberg-Langen/Arlberg	16	8	8,53	9,78	11,20	11,94	13,69	16,80	17,91	20,54

Notă:

¹⁾ valorile date reprezintă totalul datorat pentru tronsonul de drum indicat

²⁾ taxa pentru traficul din partea de nord este plătit pe partea slovenă

³⁾ între orele 22,00 și 05,00, autovehiculele din categoria 4 plătesc dublul tarifului indicat

Pentru mai multe informații privind noul sistem de taxe și procedurile de aplicare cu privire la Go-box, accesați site-ul Go Maut website unde sunt disponibile broșuri în 24 limbi.

Vinieta (tarife valabile din 1.12.2007) – pentru vehicule de până la 3,5 to MMA, prețul vinietai este următorul:

Vinieta pentru 10 zile	Vinieta pentru 2 luni	Vinieta pentru 1 an
7,70	22,20	73,80

Sursa: IRU, iulie 2009

2. SLOVENIA

Restricții de circulație

1. Restricții generale

Vehicule vizate	Autovehicule și combinații de autovehicule cu masa totală maxim autorizată peste 7,5t
Restricție:	Pe toate secțiunile de drum listate mai jos, dacă nu este indicat altfel: Duminica, în zilele de sărbătoare și zilele nelucrătoare între orele 8.00 și 21.00 Vinerea Mare între orele 14.00 și 21.00
Secțiuni de drum vizate:	<p>1. Predor Karavanke – Ljubljana A2 Predor Karavanke – Kranj – Ljubljana (Kozarje)</p> <p>2. Kranjska Gora – Nova Gorica R1-206 Kranjska Gora – Vrsic – Trenta – Bovec R1-203 Predel – Bovec – Kobarid G2-102 Robic (Italian border) – Kobarid – Perseti</p> <p>3. Korensko Sedlo – Podkoren – Lesce – Podtabor R1-201 Korensko Sedlo (Austrian border) – Podkoren – Mojstrana – Hrusica R3-637 Hrusica – Javnornik – Zirovnica – Vrba G1-8 Vrba – Lesce – Crnivec H1 Crnivec – Lesnica</p> <p>4. Podtabor – Ljubljana R2-411 Podtabor – Naklo R2-412 Naklo – Kranj – Kranj (Labore) R1-211 Kranj (Labore) – Jепra – Ljubljana (Sentvid) G1-8 Ljubljana (Sentvid) – Ljubljana (ringroad)</p> <p>5. Ljubljana – Visnja Gora – Bic – Pluska A2 Ljubljana (Malence) – Visnja Gora – Bic – Pluska</p> <p>6. Ljubljana – Obrezje G2-106 Ljubljana (Rudnik) – Skofljica – Smarje Sap H1 Pluska – Trebnje – Karteljevo A2 Novo Mesto (Hrastje) – Smednik – Krska vas – Obrezje</p>

Secțiuni de drum vizate:	<p>7. Sentilj – Trojane – Ljubljana A1 Sentilj (granița austriacă) – Pesnica H2 Pesnica – Maribor (Tezno) A1 Maribor (Ptujaska road) – Slivnica – Celje – Arja Vas – Vransko – Trojane – Blagovica – Ljubljana (Zadobrova)</p> <p>8. Sentilj – Presnica R2-437 MP Sentilj – Presnica</p> <p>9. Maribor – Ljubljana (Tomacevo) R2-430 Maribor – Slivnica – Sl. Bistrica – Sl. Konjice – Celje R2-447 Medlog – Zalec – Sempeter – Locica – Trojane – Blagovica – Trzin G1-104 Trzin – Ljubljana (Crnuce) – Ljubljana (Tomacevo)</p> <p>10. Centura Ljubljana H3 Ljubljana (Zadobrova) – Ljubljana (Tomacevo) – Ljubljana (Koseze) A1 Ljubljana (Zadobrova) – Ljubljana (Malence) – Ljubljana (Kozarje) A2 Ljubljana (Koseze) – Ljubljana (Kozarje)</p> <p>11. Ljubljana – Klanec (autostrada) A1 Ljubljana (Kozarje) – Razdrto – Divaca – Kozina – Klanec – Srmin</p> <p>12. Ljubljana – Kozina – Klanec – Srmin R2-409 Ljubljana (Vic) – Vrhnik – Logatec G2-102 Logatec – Kalce R2-409 Kalce – Postojna – Razdrto – Kozina – Klanec R1-208 Crni Kal – Aver R2-409 Aver – Rizana – Srmin</p> <p>13. Skofije – Secovlje H5 Skofije – Koper R2-406 Skofije – Dekani R3-741 Dekani – Junction Luka Koper G2-111 Koper – Secovlje (Croatian border)</p>
--------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Secțiuni de drum vizate:	14. Koper – Dragonja G1-11 Koper – Smarje – Dragonja (Croatian border)
	15. Divaca (Gabrk) – Fernetici (motorway) A3 Divaca (Gabrk) – Sezana – Fernetici (Italian border)
	16. Senozece – Fernetice R2-445 Senozece – Sezana – Fernetici (Italian border)
	17. Sezana – Stanjel R1-204 Sezana – Dutovlje – Stanjel
	18. Stanjel – Sempeter R3-614 Stanjel – Komen – Kostanjevica na Krasu – Opatje Selo – Sempeter
	19. Sezana – Divaca R2-446 Sezana – Divaca
	20. Vipava – Vrtojba (motorway) H4 Podnanos – Vipava – Ajdovscina – Selo – Nova Gorica – Vrtojba (Italian border)
	21. Razdrto – Rozna Dolina G1-12 Razdrto – Podnanos R2-444 Podnanos – Vipava – Ajdovscina (bypass) – Selo – Nova Gorica – Rozna Dolina
	22. Postojna – Jelsane G1-6 Postojna – Ilirska Bistrica – Jelsane (Croatian border)
	23. Starod – Krvavi Potok G1-7 Starod (granița croată) – Kozina – Krvavi Potok (granița italiană)
	24. Skofljica – Petrina (Brod na Kolpi) G2-106 Skofljica – Ribnica – Kocevje – Petrina (granița croată)
	25. Karteljevo/Mackovec – Novo Mesto – Metlika G2-105 Karteljevo – Novo Mesto – Metlika (granița croată) G2-105 Mackovec – Novo Mesto
	26. Celje – Dobovec G2-107 Celje east – Sentjur pri Celju – Smarje pri Jelsah – Dobovec (granița croată)
	27. Slovenska Bistrica – Ormoz – Sredisce ob Dravi G1-2 Slovenska Bistrica – Hajdina – Ptuj – Ormoz (treacătoare) – Sredisce ob Dravi (granița croată)
28. Spuhlja – Zavrč R1-228 Spuhlja – Zavrč (granița croată)	

Secțiuni de drum vizate:	29. Hajdina (Ptuj) – Gruskovje G1-9 Hajdina (Ptuj) – Gruskovje (granița croată)
	30. Pesnica – Lendava – Pince – Dolga Vas A1 Pesnica – Dragucova A5 Draguceva – Lenart – Murska Sobota – Lendava – Pince H7 Lendava – Dolga vas
	31. Pesnica – Dolga vas G1-3 Pesnica – Lenart – Radenci – Vucja Vas și Lipovci – Lendava R1-235 Redenci – Prkljucek Murska Sobota
	32. Petisovci – Dolnji Lakos G2-109 Petisovci – Dolnji Lakos
	33. Gornja Radgona – Most cez Muro (podul Mura) G2-110 Gornja Radgona – Most cez Muro (podul Mura)
Vehicule vizate	34. Vic – Maribor – Hajdina (Ptuj) G1-1 Vic (Austrian border) – Dravograd – Maribor (Koroski Most) – Tezno – Hajdina (Ptuj)
	35. Dravograd – Celje – Krsko G1-4 Dravograd – Slovenj Gradec – Velenje – Arja Vas G1-5 Celje west – Celje – Zidani most – Drnovo
	Autovehicule și combinații de autovehicule cu masa totală maxim autorizată peste 7,5t
Restricție:	Permanentă, la punctele de trecere a frontierei Secovlje, Socerga, Vinica, Rigonce și Gibina

2. Restricții de vară

Vehicule vizate	Autovehicule și combinații de autovehicule cu masa totală maxim autorizată peste 7,5t
Restricție:	Din ultimul weekend iunie – primul weekend septembrie Pe toate sectoarele de drum listate mai sus (cu excepția celor indicate la paragrafele 11,12, 13, 14 și 22) în ambele direcții

- sâmbăta între orele 08.00 - 13.00
- duminica, în zilele de sărbătoare și nelucrătoare între orele 08.00 și 21.00

Pe sectoarele de drum indicate la paragrafele 11,12, 13, 14 și 22 în ambele direcții

- Sâmbetele de la 06.00 la 16.00
- Duminicile, în zilele de sărbătoare și zilele nelucrătoare între orele 8.00-22.00;

Excepții:

- transportul vehiculelor remorcate/avariate; în asemenea cazuri doar o firmă înregistrată pentru acest tip de transport poate să tracteze vehiculul;
- transporturile umanitare;
- vehiculele de urgență
- operații de transport în legătură cu prevenirea sau eliminarea amenințării directe la persoane sau proprietăți
- operații de transport în legătură cu prevenirea sau eliminarea unor pierderi materiale majore sau contaminării mediului
- vehicule utilizate pentru mentenanța rutieră urgentă sau mentenanță de iarnă (de ex. nisip)
- transportul de echipamente mecanice sau materiale de construcții solicitate de construcția sau mentenanța urgentă de drumuri; șoferul trebuie să fie în posesia autorizațiilor relevante emise de Compania Slovenă de Autostrăzi (DARS)
- transportul de lapte
- transportul mărfurilor perisabile;
- vehiculele radio și TV dacă scopul operației de transport este de a furniza informații publicului;
- livrarea de derivate de petrol la stațiile de petrol
- transportul forțelor internaționale de păstrarea a păcii
- evacuare deșeurii
- transportul puilor cu vârsta de 1 zi
- transportul florilor tăiate.
- Transportul poștei naționale și internaționale
- Transportul producției de silvicultură sau agricultură în sezonul recoltei
- Transportul grânelor către facilitățile de depozitare și uscare în sezonul recoltei
- Evacuarea urgentă a carcaselor sau deșeurilor animale subiect al aprobării scrise a autorităților veterinare
- Transportul unităților mobile de dezinfecție pentru utilizarea în spitale autovehiculele implicate în transportul de mărfuri combinat (feroviar sau maritim) care se deplasează:
o către un terminal feroviar sau de feribot dacă există posibilitatea ca respectând interdicția de circulație să nu ajungă la timp la terminal; șoferul trebuie să dovedească acest fapt cu documente corespunzătoare;
o de la un terminal feroviar sau de feribot către punctul de frontieră cel mai apropiat cu condiția posibilității continuării cursei în altă țară;

Notă:

- înainte de începutul interdicției șoferii trebuie să parcheze în locuri adecvate, pe marginea drumurilor.
- pe perioada interdicției, autovehiculele străine cu greutatea totală autorizată peste 7,5t sau cu o lungime peste 14m, nu pot intra în Slovenia, dar trebuie să utilizeze parcările din zona de frontieră.
- în condiții de iarnă, este interzisă circulația combinațiilor de vehicule, a autovehiculelor ce transportă mărfuri periculoase, precum și a autovehiculelor ce depășesc greutatea și dimensiunile maxime autorizate (transporturi excepționale). Chiar dacă aceste autovehicule sunt dotate cu echipament obligatoriu de iarnă este interzisă intrarea lor pe teritoriul Sloveniei pe durata acestor condiții meteorologice. Această interdicție nu se aplică autovehiculelor înmatriculate în Slovenia dacă există o parcare corespunzătoare la punctul de frontieră care să permită șoferilor să se retragă din

trafic. Este responsabilitatea șoferului de a opri la prima parcare corespunzătoare până ce drumurile sunt curățate.

- pe vreme cu vânt puternic circulația autocamioanelor, combinațiilor de vehicule, autobuzelor și autocarelor este interzisă pe anumite tronsoane de drum. Această interdicție este semnalizată.

Informații suplimentare se pot obține de la:

Giz Intertransport Tivolska cesta 50; P.p. 01 – 119 LJUBLJANA 1001

Tel: (+386 1) 231 39 31; fax: (+386 1) 231 89 67 E-mail: giz@intertransport.si

Taxe drum, transport marfă, Slovenia

(tarife în Euro la 01.07.09)

Secțiunea de autostradă	Categorie III *	Categorie IV **
A1 Sentilj - Maribor		
Pesnica	3.10	4.40
A1 Ptujška c. (Maribor vzhod) - Arja vas		
Tepanje	10.70	15.60
Slovenske Konjice	5.40	7.80
A1 Arja vas - Trojane		
Vransko	5.40	7.90
A1 Trojane - Ljubljana		
Kompolje	7.10	10.30
Lukovica	3.70	5.30
Krtina	3.00	4.30
Blagovica	1.70	2.50
A1 Ljubljana - Srimin		
Ljubljana zahod - Vrhnika	3.70	5.40
Ljubljana zahod - Logatec	5.30	7.80
Ljubljana zahod - Unec	7.40	10.70
Ljubljana zahod - Postojna	9.70	14.00
Ljubljana zahod - Nanos	12.00	17.30
Ljubljana zahod - Senozece	13.00	18.80
Ljubljana zahod - Divaca	14.40	20.90
Ljubljana zahod - Kozina	15.80	22.90
Ljubljana zahod - Videz	19.60	28.30
Kozina	3.70	5.40
A1/A3 Ljubljana - Fernetici		
Dane	16.20	23.60
A1/A3 Srimin - Fernetici		
Videz - Dane	8.20	11.80
H4 Podnanos - Vrtojba		
Bazara	6.50	9.40
A2 Podtabor - Ljubljana		
Torovo	7.90	11.40
A2 Ljubljana - Pluska		
Dob	8.20	11.80
A2 Novo mesto V (Lesnica) – Obrezje – Novo Mesto V (Lesnica) – Krsko – Odsek Krsko - Obrezje		
Drnovo	9.20	13.30
Kronovo - Krsko	4.80	7.00
Krsko - Obrezje	3.90	5.60
A2 Maribor (Drugucova) – Lenart – Sv. Jurij ob Scavnici – Vucja vas – Murska Sobota – Lendava (Pince) – Dragotinici		
	15.80	22.90

* Categoria III = vehicule cu 2 sau 3 axe, o înălțime de 1.30m sau peste la axa din față, și MMA >3.5t

** Categoria IV = vehicule cu peste 3 axe, o înălțime de 1.30m sau peste la axa din față, și MMA >3.5t

Tunelul Karawanken	2 axe, >3.5t	3 axe, >3.5t	> 3 axe, >3.5t
	6.50	15.00	22.50

Pentru transportul de persoane: De la 1 iulie 2008, vehiculele cu MMA mai mică de 3.5 t (indiferent de greutatea remorcii) trebuie să cumpere o vinieta pentru a putea fi conduse pe drumurile cu taxă. Pentru o listă a punctelor de vânzare, vă rugăm să accesați: www.dars.si . Tarifele pentru vinieta sunt următoarele:

Vehicul 2 axe, <3.5t	1 an	6 luni
	55	35

Plata în avans a taxelor de autostradă este posibilă utilizând fie card-ul DARS, fie cupoanele de plată(voucher) pentru taxele de drum.

1. Cardul DARS este un smart card plătit în avans, care poate fi utilizat pentru toate clasele de vehicule. Poate fi cumparat de la toate stațiile mai mari "PETROL" din Slovenia, și este de asemenea la vânzare lângă punctele de trecere a frontierei.
2. Cupoanele de plată (Voucher) a taxelor de drum sunt cupoane de hârtie transferabile de la un vehicul la altul și nu au o limită de dată. Pot fi cumpărate de la 2 companii:

a. Podjetje za vzdrževanje avtocest (compania de mentenanță autostrăzi)

Gric 54

SI - 1117 Ljubljana

Tel: (+386 1) 518 8314

Fax: (+386 1) 518 8301

La primirea plății, compania emite o chitanță care va fi transmisă biroului selectat de utilizator pentru ridicarea cuponului(voucher). Utilizatorii pot alege să-și ridice voucherul și chitanța de la următoarele birouri:

Podjetje za vzdrževanje avtocest
Ind. cona Postojna SI - 6230 Postojna Tel: (+386 5) 700 2400 Fax: (+386 5) 726 5307

Podjetje za vzdrževanje avtocest
Sentiljska cesta 150 SI - 2000 Maribor Tel: (+386 2) 252 1033 Fax: (+386 2) 252 1033

b. AMZS (motoring club) prin agențiile sale din toată Slovenia (mai jos). Procedura este similară cu cea menționată mai sus, cu excepția că utilizatorii pot contacta direct reprezentanța AMZS de la care doresc să își ridice voucherele.

AMZS d.d.
Dunajska cesta 128a
SI - 1000 Ljubljana
Tel: (+386 1) 530 5336
Fax: (+386 1) 568 4583

AMZS d.d.
Zagrebska c. 25
SI - 2000 Maribor
Tel: (+386 2) 333 8888
Fax: (+386 2) 333 8899

AMZS d.d.
Mariborska cesta 60
SI - 2370 Dravograd
Tel: (+386 2) 871 0700
Fax: (+386 2) 871 0701

AMZS d.d.
Norsinska ulica 2
SI - 9000 Murska Sobota
Tel: (+386 2) 534 8790
Fax: (+386 2) 532 1980

AMZS d.d.
Ljubljanska cesta 35
SI - 3000 Celje
Tel: (+386 3) 425 6562

AMZS d.d.
Bleiweisova cesta 36
SI - 4000 Kranj
Tel: (+386 4) 280 43 00
Fax: (+386 4) 280 43 27

AMZS d.d.
PE Hrusica - Karavanke
SI - 4276 Hrusica
Tel: (+386 4) 585 1310
Fax: (+386 4) 585 1311

Sursa: IRU Information Centre/GIZ Intertransport, Aprilie/Iulie 2009

3. SLOVACIA

CESMAD Slovacia, Asociația transportatorilor rutieri din Bratislava ne informează că datorită lucrărilor rutiere, intersecția de pe drumul I/11, pe podul de la Svrčinovec/Čadca, situată pe drumul principal de nord spre Republica Cehă și Polonia, este închisă circulației transporturilor de mărfuri și tranzit. Lucrările rutiere vor dura aproximativ 2 luni. Membrii vor fi informați asupra redeschiderii podului pentru trafic.

4. BELGIA

FEBETRA, Asociația transportatorilor rutieri din Bruxelles, ne informează cu privire la o nouă legislație cu privire la securizarea încărcăturii care va intra în vigoare pe 10 septembrie 2009. Noua legislație se va aplica tuturor autovehiculelor pentru care este necesar un permis C/CE. În conformitate cu noua legislație, șoferul nu are voie să pornească autovehiculul dacă sistemul de securizare a încărcăturii nu poate reține 80% din greutatea încărcăturii în partea din față și 50% în partea din spate și pe ambele

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 - Starca drumurilor naționale - <http://www.andnet.ro:6060/itm/and.asp>
 Poliția Română - Info trafic - http://www.politiaromana.ro/prima_pagina/index.aspx
 CNPR - Confederația Națională a Patronatului Român - <http://www.cnpr.org.ro/>
 ACPR - Alianța Confederațiilor Patronale din România - <http://www.acpr.ro/nou/>

Harta Europa
pliată

Diagrama
tahograf,
Kienzle

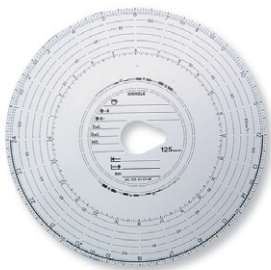


Diagrama
tahograf,
Siemens VDO

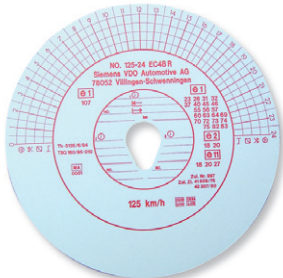
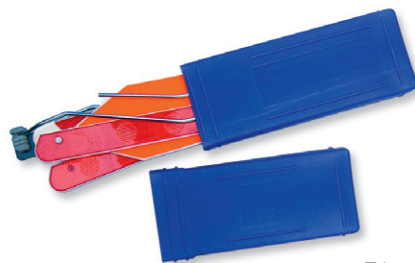


Diagrama
tahograf,
Siemens VDO



Stingător
auto



Triunghi
reflectorizant

Benzi
reflectorizante



Trusa
sanitară

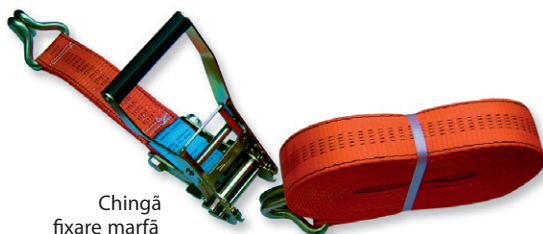
Suport număr



Vestă
reflectorizantă



Chingă
fixare marfă





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



PRODUSE SPECIFICE TRANSPORTULUI - COMERCIALIZATE DE UNTRR - 2009

NR. CRT.	DENUMIRE	U/M	Preț de vânzare	
			PREȚ VANZARE FARA TVA (RON)	Prețuri speciale pentru membrii UNTRR PREȚ de VANZARE FARA TVA (RON)
1	ANALIZOR DIGRAME FES1 - 100 km/h, 125 km/h NOU!	BUC	180.00	160.00
2	BENZI REFLECTORIZANTE GALBENE PT. SUPORT RIGID PROMO	m	7.45	7.45
3	BENZI REFLECTORIZANTE ALBE PT. PRELATA PROMO	m	9.80	9.80
4	BENZI REFLECTORIZANTE GALBENE PT. PRELATA PROMO	m	9.50	9.50
5	BIBLIA TRANSPORTURILOR2008	BUC	86.55	83.19
6	BROSURA-TIMPI DE CONDUCERE SI DE ODIHNA	BUC	5.04	4.20
7	BROSURA -STATII CURATARE CISTERNE TRANSPORT ADR	BUC	26.89	25.21
8	CERTIFICAT DE AGREERE	BUC	2.10	1.68
9	CHINGA FIX MARFA 5T/10M	BUC	58.82	56.30
10	CHINGA FIX MARFA 5T/12M	BUC	65.55	63.03
11	CONVENTIE CMR	CARTE	2.10	1.68
12	CONVENTIE TIR	CARTE	8.40	8.40
13	CUTIE PLASTIC DIAGRAME NOU!	BUC	15.00	12.50
14	DIAGRAME TAHOGRAF HAUG 125 km/h	CUTIE / 100 FILE	16.81	15.97
15	DIAGRAME TAHOGRAF HAUG 140 km/h	CUTIE / 100 FILE	26.05	24.37
16	DIAGRAME TAHOGRAF HAUG 180 km/h	CUTIE / 100 FILE	26.05	24.37
17	DIAGRAME TAHOGRAF HAUG DE VACANTA	CUTIE / 100 FILE	65.55	63.03
	DIAGRAME TAHOGRAF FES 100 km/h - 125 km/h NOU!	CUTIE / 100 FILE	12.50	12.00
18		CUTIE / 100 FILE	12.00	11.50
		CUTIE / 100 FILE	11.50	11.00
		CUTIE / 100 FILE	11.00	10.50
		CUTIE / 100 FILE	10.50	10.00
19	DOSAR ORGANIZARE DIAGRAME (4 TURNURI) NOU!	BUC	70.00	60.00
20	FOI PARCURS INTERN	CARNET / 100 FILE	8.40	8.40
21	FOI PARCURS EXTERN	CARNET / 100 FILE	8.40	8.40
22	HARTA EUROPA PLIATA	BUC	9.24	8.40
23	HARTA ROMANIA PLIATA	BUC	9.24	8.40
24	HARTA EUROPA CU CODURI POSTALE	BUC (140cmx100cm)	54.62	50.42
25	HUSA DIN PLASTIC PENTRU DIAGRAME NOU!	BUC	3.00	2.00
26	INSTRUCTIUNI SCRISE ADR	BUC	3.00	2.00
27	PLACI IDENTIFICARE VEHICUL LUNG	SET	96.64	92.44
28	PLACI IDENTIFICARE VEHICUL SCURT	SET	71.43	69.75
29	PLACI TIR MICI 200*250	SET	29.41	26.89
30	PLACI TIR 400*565	SET	40.34	37.82
31	ROLE - TAHOGRAF DIGITAL HAUG	3BUC/CUTIE	25.21	21.01
32	ROLE - TAHOGRAF DIGITAL DAKO	3BUC/CUTIE	21.01	17.65
33	ROLE - TAHOGRAF DIGITAL FES NOU!	3BUC/CUTIE	25.00	23.00
34	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) - 6 FOI/SET	CARNET DE 10 SETURI	8.40	7.14
		CARNET DE 10 SETURI	7.90	6.64
		CARNET DE 10 SETURI	7.40	6.14
		CARNET DE 10 SETURI	6.90	5.64
		CARNET DE 10 SETURI	6.40	5.14
35	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) - 3 FOI/SET	CARNET DE 20 SETURI	8.40	7.14
		CARNET DE 20 SETURI	7.90	6.64
		CARNET DE 20 SETURI	7.40	6.14
		CARNET DE 20 SETURI	6.90	5.64
		CARNET DE 20 SETURI	6.40	5.14
36	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) UNIVERSALĂ	CARNET 50 FOI	10.08	9.24
		CARNET 50 FOI	9.58	8.74
		CARNET 50 FOI	9.08	8.24
		CARNET 50 FOI	8.58	7.74
		CARNET 50 FOI	8.08	7.24
37	SUPORT NUMAR	BUC	3.78	3.36
38	SUPORT DIN LEMN PENTRU DIAGRAME NOU!	BUC	70.00	60.00
39	TRIUNGHI REFLECTORIZANT	BUC	21.01	18.49
40	TRUSA ADR**	BUC	672.27	663.87
41	TRUSA SANITARA	BUC	37.82	32.77
42	VESTA FLUORESCENTA	BUC	14.29	12.61

*) 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.

NOU !!!

ACUM produse FES prin UNTRR, la cele mai mici prețuri!!!



DIAGRAMA FES1 100 Km / 125 Km – de la **10 RON + tva**



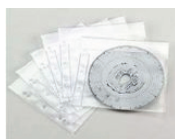
ANALIZOR DIAGRAMA – de la **160 RON + tva**



CUTIE PLASTIC DIAGRAMA – de la **12,50 RON + tva**



SUPPORT DIN LEMN PENTRU DIAGRAMA – de la **60 RON + tva**



HUSA DIN PLASTIC PENTRU DIAGRAMA – de la **2 RON + tva**



DOSAR ORGANIZARE DIAGRAMA (4 TURNURI) – de la **60 RON + tva**



ROLE TAHOGRAF DIGITAL - FES – de la **23 RON + tva**

Proiectul European LABEL pentru zone de parcare destinate camioanelor

LABEL este un proiect de 2.7 milioane Euro al Comisiei Europene - **DG TREN** finanțat parțial, având ca scop stabilirea și încurajarea unui sistem de certificare cu recunoaștere generală, pentru zonele de parcare pentru camioane din Europa.

Titlul complet al proiectului este *Crearea unei Etichete pentru Zonele de Parcare (Securizate) destinate camioanelor de-a lungul Rețelei Rutiere Trans-Europene și Definirea unui Proces de Certificare: Incluzând Facilitatea de Informare On-line.*

Obiectivele LABEL sunt să:

- Valideze standardele internaționale existente pentru facilități adecvate destinate șoferilor profesioniști;
- Realizeze certificarea a cel puțin 70 zone de parcare pentru camioane în minim 10 State Membre.

Durata proiectului este de 21 luni, începând din septembrie 2008.

Viitoare beneficii

LABEL are ca scop facilitarea asigurării de zone de parcare securizate pentru camioane, de care să beneficieze toți utilizatorii drumurilor și în special șoferii de camioane.

LABEL își va atinge scopul prin stabilirea unui sistem de certificare al zonelor de parcare securizate, care să garanteze standarde ridicate în termeni de securitate, siguranță, confort, demnitate, alimentație și cumpărături.

Principalul obiectiv al LABEL este să obțină sprijinul schemei de certificare din partea unei serii largi de părți interesate (autorități publice, operatori de autostrăzi, certificatori, asiguratori, expeditori, cărauși, operatori de camioane, etc.).

Schema de certificare dezvoltată în cadrul LABEL va:

- Crește calitatea, securitatea și siguranța zonelor de parcare pentru camioane
- Oferi servicii colaterale de calitate (alimentație și cumpărături) pentru toți utilizatorii
- Introduce o schemă de semnalizare conformă unor standarde vizuale ridicate
- Asigura certificarea zonelor de parcare pentru camioane în 10 State Membre
- Promova continuarea certificării în întreaga rețea rutieră trans-europeană.

PRIORITATEA

Este cunoscut faptul că, la obținerea permisului de conducere a autovehiculelor, candidații sunt obligați să cunoască bine comportamentul pe care trebuie să-l aibă pentru a respecta, în orice situație, siguranța rutieră.

O componentă importantă pentru atingerea acestui obiectiv este educația tuturor participanților la traficul rutier, începând din școală și apoi în continuare, prin experiența câpătată în conducerea autovehiculelor și conduita preventivă în trafic pentru evitarea accidentelor de circulație.

Cu toate că în ultimii ani au apărut pe drumurile noastre multe autovehicule moderne, prevăzute cu sisteme sofisticate de siguranță, asistăm zilnic la accidente cutremurătoare, soldate cu pierderea de vieți omenești sau cu rănirea gravă, de multe ori iremediabilă, a unui mare număr de persoane și deocamdată nu se întrevede o îmbunătățire a situației.

De foarte multe ori accidentele sunt legate de neacordarea priorității de trecere în trafic, urmată de tamponări.

Dicționarul universal al limbii române definește prioritatea ca „întâietate de trecere printr-o intersecție nedirijată a unui vehicul în raport cu celelalte sosite în același timp din direcții diferite” iar Ordonanța de urgență a guvernului privind circulația pe drumurile publice stabilește că „acordarea priorității este obligația oricărui participant la trafic de a nu-și continua deplasarea sau de a nu efectua orice altă manevră, dacă prin aceasta îi obligă pe ceilalți participanți la trafic care au prioritate de trecere să-și modifice brusc direcția sau viteza de deplasare ori să oprească”.

Regulamentul de aplicare a Ordonanței de urgență indică, într-un capitol special, situațiile în care este obligatorie cedarea trecerii, atât în intersecții cât și în alte situații. Și totuși, multe accidente sunt legate de modul în care este înțeleasă prioritatea de trecere.

Conducerea preventivă, care urmărește adaptarea manierei de conducere la condițiile de trafic și o atitudine prudentă a conducătorului auto în orice situație, chiar și atunci când un alt conducător auto nu respectă regulile de circulație, ar trebui să fie un remediu important pentru evitarea accidentelor rutiere.

Din păcate, foarte mulți conducători auto nu înțeleg esența acesteia și nu se comportă ca atare, considerând că prioritatea pe care o au în anumite situații este un scop în sine, un drept absolut, și nu un mijloc de evitare a accidentelor, chiar și atunci când partenerul din trafic a greșit.

Ne deranjează faptul că, atunci când venim de pe o stradă secundară și intenționăm să trecem pe o arteră intens circulată, conducătorii auto care au prioritate nu au politețea de a permite, din când în când, acest lucru, sau chiar accelerează pentru a nu ne permite intrarea pe această arteră; mai mult, sunt gata să împingă prioritatea până acolo încât să ne lovească.

Mi-a rămas în memorie o scenă, pe B-dul Mihai Bravu din București, în care, la o circulație pe trei coloane în fiecare sens, nici un conducător nu a permis intrarea în coloană a unei autoutilitare ușoare, care era oprită pe linia de tramvai, ca urmare a unei manevre greșite de întoarcere, astfel încât tramvaiul a lovit vehiculul.

În acest context este semnificativ faptul că, atunci când cere o expertiză asupra cauzelor unui accident, tribunalul pune, pe lângă întrebarea „cine este vinovat de producerea accidentului” și întrebarea „dacă putea fi evitat accidentul”.

În cartea „Trafic. Cum șofăm și ce spune asta despre noi” scrisă de Tom Vanderbilt, tradusă recent și la noi, sunt descrise o serie de experimente foarte interesante, efectuate de inginerii de trafic în unele orașe din SUA, Olanda, Anglia și din multe alte țări, prin care au fost eliminate total sau parțial semnele și chiar unele marcaje de circulație și – spre stupefarea tuturor – numărul de accidente a scăzut. Explicația este aceea că, în această situație, conducătorii auto s-au simțit mai responsabili de modul cum conduc fără paravanul semnelor de circulație, și au fost mult mai atenți la orice posibilitate de producere a unor accidente. În același context se subliniază importanța introducerii sensurilor giratorii, care calmează traficul, fără multitudinea de semne și reguli care există în intersecțiile dirijate.

Fără a nega importanța respectării regulilor de acordare a priorității, poate că aceste experimente ar trebui să ne dea de gândit cu privire la responsabilitatea noastră, nu numai juridică dar și morală, atunci când conducem un automobil, mai ales a celor care văd cuvântul „Prioritate” cu majusculă și nu ca pe, un instrument de lucru, a celor care gândesc în maniera „dați-vă la o parte că acum vin eu și am ... sute de cai putere”.

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

WEEK-END DE 4*****

Nisipurile de Aur
25.09 – 27.09

100 Euro



cazare *
ALL INCLUSIVE *
transport *

Hotel Kristal *****

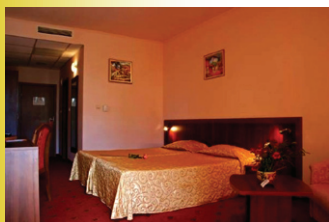
www.hotelkristal.bg



Hotelul Kristal***** este situat in partea centrala a statiunii Nisipurile de Aur, într-o zona linistita si in mijlocul unui frumos parc verde, cu copaci și gradini de flori la numai 400 m de plaja.

Hotelul dispune de : restaurant, bar, piscina exterioara cu sectiune pentru copii, piscina interioara, loc de joaca pentru copii, sala de fitness, teren de tenis, tenis de masa, darts, centru Wellness, baie cu abur, sala de masaj, coafor si parcare.

DBL Twin standard / - 2 paturi twin sau 1 pat matrimonial , telefon, TV prin satelit, mini-bar, aer conditionat, baie cu dus, uscator de par, balcon cu masa si scaune de plastic. (Doar un singur pat suplimentar este posibil).



Family room /Suite / - pat dublu, 2 paturi suprapuse pentru copii, telefon, TV prin satelit, mini-bar, aer conditionat, baie cu dus, uscator de par, balcon cu masa de plastic și scaune.

ALL INCLUSIVE

- * acces gratuit la piscina interioara/exterioara
- * sezlongurile si umbrelele la piscina - gratuite
- * sala fitness gratuit

* tenis de masa gratuit

* MESE principale

- 7:30-10:00 - mic dejun bufet
- 12:30 - 14:00 - dejun bufet
- 18:00 - 21:00 - cina bufet

**bauturi locale - alcoolice - vin si bere draft

Bauturi racoritoare

* Bistro

- 10:00 - 11:00 - mic dejun continental
- 14:30 - 17:00 - snacks , fructe
- ** ceai, cafea, si racoritoare locale

* Lobby Bar - 10:00 - 23:00

Bauturi locale alcoolice - vodka, gin, brandy, coniac, tequila, bere si vin la draft
Racoritoare - cola, fanta, bauturi tonice, apa minerala, punch, sucuri
Cafea, ceai, lapte cu cacao



TARIFUL INCLUDE:

- 2 nopti cazare ALL Inclusive
- Transport autocar

- ♦ Bonus - Excursie la Balchik - Vizita Castelul Reginei Maria, Gradina Botanica
- ♦ Bonus - Dejun in ziua plecarii

TARIFUL NU INCLUDE

- taxa de statie 6 euro/adult, 3 euro/copil
- intrarea la Castelul Reginei Maria (~10euro)

- ❖ Primul copil 2 -12 ani beneficiaza de reducere la cazare si plateste 15 euro supliment transport
- ❖ Al 2-lea copil 2-12 ani in camera cu 2 adulti (family room) plateste 50%
- ❖ A 3-a persoana adulta plateste 80%



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, 0771438.488
www.u-tours.ro, office@u-tours.ro



UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA

vă oferă:

Informații utile în timp real:

www.untrr.ro - cu secțiune dedicată membrilor

e-info@untrr.ro - newsletter bazat pe e-mail

InfoUNTRR - buletin informativ lunar gratuit

Mailing direct - informare dedicată

InfoSMS - pentru informare urgentă



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



- Serviciul vize / pașapoarte
- Publicații de interes în domeniul transporturilor
- Formare profesională SC PROMOTRANS SRL
- Turism prin SC UNTRR-Tours SA
- Asistență tehnică non-stop în 32 de țări din Europa prin www.untrr.ro/Service24
- Managementul tahografelor digitale - www.tachoweb.ro

NOU



- Consiliere juridică pe teritoriul Ungariei prin Cabinetul Individual de Avocat "Szántó Á. Zsolt" - www.untrr.ro/avocatungaria
- Asigurări prin Vector Broker
- Parteneriate spre beneficiul membrilor:
 - ▶ combustibil cu reducere prin MOL-ROMÂNIA
 - ▶ autoturisme cu reducere prin AUTOSIB
 - ▶ RO-LA prin Hungarokombi
 - ▶ recuperare TVA prin TAXBACK INTERNATIONAL