

Info

Buletin informativ
al Uniunii Naționale
a Transportatorilor
Rutieri din România

ANUL VI, NR. 4 (73)
APRILIE 2010

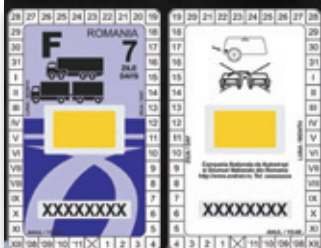
UNTRR
20 ANI



Dr. Constantin ISAC -
Președintele UNTRR
la Conferința revistei Tranzit
"Criza aduce noi provocări!"

pag. 41

Editorial
Între Est și Vest,
lecția Moldova
pag. 4



Propuneri UNTRR la Ordonanța
de Urgență 109/2005 privind
transporturile rutiere pag. 66

P
TRANSPark

[http://www.iru.org/index/
transpark-app](http://www.iru.org/index/transpark-app)

ROVINIETE PRIN UNTRR ACUM PUTEȚI
CUMPĂRA ȘI ON-LINE www.e-rovinieta.ro

www.transmag.ro
www.tachoweb.ro



Firma **Holleman** s-a dezvoltat, in ani, respectandu-si promisiunile cu privire la calitate.

Holleman inseamna o certitudine a lucrului bine facut, pentru care isi asuma raspunderea.

Service-ul de camioane, autocare si semiremorci **Holleman** din Sudul Bucurestiului, de pe Soseaua de Centura s-a proiectat, construit si dotat exact in ideea unui business care sa continue linia foarte bunelor servicii.

Mai important, oamenii alesi si instruiti pentru service sunt cei care duc rezultatele in sensul asteptat, prin solutiile alese si promptitudinea executiei. Instruirea este facuta si certificata la nivel european.

Service-ul pentru vehicule mari **Holleman** este destinat reparatiilor si intretinerilor multi-marca, atat pentru autotractoare, autobuze, autocare cat si pentru remorci si semiremorci.

Efortul investitional a fost mai mare, organizarea interna mai complexa, inasa crezul nostru este ca trebuie sa fim o alternativa viabila pentru posesorii de aceste tipuri de vehicule, care au necesitati de servizare.

Suntem in masura sa spunem ca gasim o solutie tehnica oricarui posesor de vehicule sau ansambluri de vehicule mari, intr-un singur loc, pentru orice problema. Avem un stoc tampon permanent, pentru elementele de baza si utilizam o retea calificata de furnizori de piese de schimb care livreaza rapid, in service, orice reper.

Intreaga activitate a service-ului este integrata intr-un sistem informatic modern, occidental, care permite autocorectii si attentionari la orice nivel, astfel incat calitatea lucrarii si satisfactia clientului sa nu suferie. In plus, sistemul optimizeaza activitatile, cu rezultate pozitive in reducerea nivelului de pret, pe ansamblu.

Disponem de un sistem de diagnosticare modern,

Tarifele de manopera sunt prietenoase, astfel ca ambele parti sa fie multumite.

Service-ul de camioane si autocare Holleman va pune la dispozitie:

a. Servicii de mecanica auto

b. Servicii reparatii caroserie, sudura, confectii metalice diverse

c. Servicii electrice

d. Servicii auxiliare: I.T.P. Tahografe

Spalatorie manuala si automata pentru autocamioane si autocare

CONTACT:

Localizare: Soseaua de Centura, nr. 29. Jilava, Ilfov (la 2 km Est de intersectia Soselei de Centura cu Soseaua Giurgiului – DN5, spre A2)

Telefon: 0742 02 33 33

E-mail: emil_danielescu@holleman.ro, service@holleman.ro

Website: www.holleman.ro.

SUMAR

• Între Est și Vest, lecția Moldova	pag. 4
• UNTRR intervine	pag. 6
• Expoziția Internațională Specializată „Transport. Logistică”	pag. 31
• Comunicatul de presă UNTRR	pag. 37
• „Criza aduce noi provocări”	pag. 41
• Insolvența	pag. 43
• Propunerile UNTRR privind modificarea OUG 109/2005	pag. 66
• Ordonanța de Urgență nr. 109 din 14 iulie privind Transporturile Rutiere	pag. 69
• Prea multe victime în accidente rutiere în Uniunea Europeană	pag. 76
• Cardul European de Asigurat	pag. 78
• A.N.E.I.R. - Evoluția exporturilor / importurilor României în perioada de criză	pag. 84
• Comparație a reglementărilor europene privind timpul de lucru și timpul de conducere al șoferilor profesioniști, în contextul modificării Directivei 2002/15 privind lucrătorii mobili	pag. 85
• Roviniete prin UNTRR!	pag. 86
• Birouri regionale	pag. 87
• Evoluția principalelor valute 4 mar. - 25 mar. 2010	pag. 87
• Prețul litrului de motorină la pompă 15 mar. 2010 (în euro)	pag. 88
• RO-MO-NET	pag. 89
• A.N.E.I.R. - Rambursare TVA	pag. 94
• Statistici IRF - Accidente Rutiere	pag. 96
• Clasificare tunele Olanda	pag. 98
• Link-uri Utile	pag. 98
• Transport info - FRANȚA	pag. 99
• Indici IRU	pag. 102
• Info Utile	pag. 103
• Publicații UNTRR	pag. 106
• Produse specifice transportului comercializate de UNTRR	pag. 108
• Fun info	pag. 111
• Truck art	pag. 111

Între Est și Vest, lecția Moldova

Se spune că vițelul blând se alăptează de la două vaci. Acest lucru este valabil într-o teorie optimistă. În realitate ar putea fi și altfel: să nu vadă nimic de la nici una dintre ele.

Cam așa stau lucrurile și cu Republica Moldova. 3,4 milioane de cetățeni din care 76% moldoveni, 8,5 % ucrainieni, 5% ruși, găgăuzi (etnie turcă) 4,4% și bulgari 1,9%.

Fiecare din cele două lumi care își doresc o influență sporită asupra Moldovei, încearcă să obțină acest lucru solicitând Moldovei să se apropie de lumea pe care și-o dorește. Nici pe departe cele două lumi nu se întrec în a oferi vreun suport în calea apropierii.

Europa flutură valorile libertății, însă de pe malul său de Prut, și nu face nimic pentru a pregăti o țară atât de mică pentru a adera la Uniunea Europeană.

De ce?

Pentru că în afara unei satisfacții, a unui orgoliu de a face un pas în plus spre Est, UE nu câștigă nici o mare piață de desfacere, nici o mare platformă de producție, ci poate deschide o cutie a Pandorei în Transnistria – o regiune cu cca. jumătate de milion de locuitori, dar cu reprezentare națională apropiată între moldoveni, ucrainieni și ruși (36%, 30%, 25%). Mai atârână și problema Unității Teritoriale Administrative a Găgăuziei cu circa 150 mii locuitori,



majoritatea găgăuzi (peste 80%).

Republica Moldova este o țară cu suprafață și populație comparabile cu cele ale Albaniei, însă cu un PIB egal cu jumătate din cel al

Albaniei, în ciuda faptului că în Moldova se vorbește româna și rusa, iar în Albania o limbă fără prea mulți vorbitori în afara granițelor Albaniei.

Federația Rusă și ceilalți membri ai CSI flutură schimburile energetice, economice și arată că pot ridica prețul energiei la fiecare enunț de orientare vestică a Moldovei. Rusia joacă șah cu Transnistria. Găgăuzia e o speță în plus.

În domeniul transporturilor rutiere, rutele extracomunitare pot fi o șansă reală în perioada de criză. Desigur că există rute spre Ucraina sau spre Moscova în Federația Rusă, care au început să fie bătute de camioane din România, cu mărfuri din UE. Avantajul mare pe care îl au astăzi firmele de transport din România, este cel al autorizațiilor CEMT care pot fi obținute cu mare ușurință, eliminarea vizelor pentru Ucraina, Republica Moldova și simplificarea procedurii de obținere a vizelor pentru Federația Rusă.

Dezavantajele firmelor din România sunt date de bariera lingvistică – alfabetul chirilic și de regulile nescrise ale unor locuri. Regulile scrise și oficiale pot fi aflate de la UNTRR, care are contacte cu asociațiile similare din țările CSI.

Pentru destinațiile avansate pe teritoriul Federației Ruse există avantajul real de lucru alături de parteneri din Republica Moldova, în special pentru a putea satisface cerințele de transport ale clienților din UE pe relațiile extracomunitare în zona statelor CSI. Transportatorii din Republica Moldova au marele avantaj de a cunoaște foarte bine atât piața CSI, cât și piața UE, de a vorbi cel puțin românește și rusă, și de a nu avea nevoie de vize pentru statele CSI. Marele handicap al acestora este dat de numărul insuficient de autorizații, dificultate în obținerea CEMT-urilor și în obținerea vizelor pentru șoferi – necesare pentru fiecare țară din UE/Schengen.

La sfârșitul lunii martie, pentru firmele de transport membre interesate, UNTRR a organizat o vizită de lucru la Chișinău, cu ocazia Expoziției Internaționale specializate pe transport și logistică. Cu ocazia acestei vizite, au fost realizate întâlniri între transportatorii din România și cei din Republica Moldova, pentru a explora posibilitățile de cooperare.

Întotdeauna există ceva de învățat pentru fiecare dintre părți. Moldova se află în situația pregătirii implementării tahografului digital începând cu 16 iunie 2010, în mod similar cu situația României din toamna anului 2006. Și aici ca și în alte zone din domeniul transporturilor, Moldova parcurge cu aproximație un traseu similar cu cel al României de acum 4-5 ani.

Moldova ne oferă însă o lecție veritabilă despre cooperarea între autorități, atunci

când vorbim de procedura de înmatriculare a unui autovehicul. Dacă în Germania sau alte țări din Europa de Vest, toate demersurile pentru înmatriculare se pot realiza într-un singur loc și într-un interval de timp de câteva ore - nimeni nu este surprins. Am constatat că același lucru este posibil în Republica Moldova: se prezintă autovehiculul la stațiile de testare autorizate, se prezintă documentele și se plătesc toate taxele la ghișeu la banca din incinta stației. În cel mult două ore, mașina este verificată tehnic, este verificată în baza de date unică de către poliție, este întocmită asigurarea obligatorie, este eliberat certificatul de înmatriculare și plăcuțele de înmatriculare definitive corespunzătoare localității de domiciliu a solicitantului (orice localitate de pe teritoriul Republicii Moldova) - totul datorită existenței bazei de date unice și a prezenței reprezentanților autorităților în incinta stației de testare. La capitolul acesta, cu siguranță că în România mai este mult de lucru, până când se va putea ajunge la eliberarea în București a unor numere de înmatriculare pentru județul Arad. De înmatriculare în 2 ore, deocamdată, la noi, nici nu se poate vorbi, deși toate autoritățile doresc oficial o bază de date unică - prea puține lucruri s-au făcut în acest sens.

Dacă poziționarea Republicii Moldova între cele două lumi, între Est și Vest, poate fi considerată blestem sau binecuvântare, doar viitorul ne va arăta tuturor – și nu neapărat la toți același lucru.

Radu Dinescu
Secretar General UNTRR

NATIONAL UNION of Road
HAULIERS FROM ROMANIA



UNION NATIONALE DES
TRANSPORTEURS ROUTIERS
DE LA ROUMANIE

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



Nr. 407/24.02.2010

Domnului Pistru Popa Euseblu Manea

Secretar de Stat

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii



Stimate Domnule Secretar de Stat,

În continuarea adresei noastre nr. 391/24.02.2010 cu privire la introducerea de către Consiliul Local Timișoara a taxei de tranzit pentru vehiculele de transport marfă cu masa mai mare de 7,5 tone, vă rugăm să aveți amabilitatea de a ne comunica, ținând cont de legislația europeană și de cea românească, punctul de vedere al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cu privire la următoarele aspecte:

1. statutul drumurilor naționale care trec prin municipiul Timișoara,
2. condițiile în care aceste drumuri pot fi folosite de către transportatori,
3. aplicarea unei taxe de utilizare doar pentru transportatorii cu vehicule înmatriculate în alte județe sau țări.

Mulțumindu-vă anticipat pentru sprijinul acordat, vă rog să primiți, domnule Secretar de Stat, asigurarea deosebitei mele considerații.

Cu deosebită stimă,

Secretar General,

Radu DINESCU





GUVERNUL ROMÂNIEI

DEPARTAMENTUL PENTRU AFACERI EUROPENE

București, 011864, Bd Avizatorilor 50A, sector 1, ROMÂNIA, tel. 021 308 53 00, fax. 021 318 55 24

Nr. 468 /A.P.
Data 09.03.2010

Domnului Radu DINESCU

Secretar general

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România

Stimate domnule secretar general,

Ca urmare a scrisorii dumneavoastră nr.418/25.02.2010 referitoare la Hotărârile Consiliului Local Timișoara nr.196/2009 și nr.445/2009, prin care se instituie taxa de tranzit pentru vehiculele de transport marfă cu masa mai mare de 7,5 tone, precum și procedura de administrare a acesteia, vă comunicăm următoarele:

Potrivit art.20 al OG nr.43/1997, republicată, MTI, prin Administrația Națională a Drumurilor, asigură administrarea drumurilor naționale. Potrivit art.57 al aceluiași act normativ, MTI asigură administrarea drumurilor publice de interes național, precum și gospodărirea fondurilor bugetare și extrabugetare pentru construirea, reabilitarea, modernizarea, repararea, întreținerea, exploatarea și administrarea drumurilor de interes național (drumuri naționale și drumuri naționale europene). În exercitarea acestor atribuții, MTI elaborează reglementări obligatorii, cu respectarea autonomiei administrației publice locale. Prin urmare, suntem de acord cu faptul că „Drumurile naționale, județene și comunale își păstrează categoria funcțională din care fac parte, fiind considerate continue în traversarea localităților, servind totodată și ca străzi (...)” (art.11 din OG nr.43/1997, republicată). Reamintim, însă, faptul că, potrivit art.21 alin.2 al OG nr.43/1997, „Sectoarele de drumuri naționale, incluzând și lucrările de artă, amenajările și accesoriile aferente, situate în intravilanul reședințelor de județe și al municipiilor, sunt în administrarea consiliilor locale respective”. De asemenea, potrivit art.1 alin.2 și 3 din Ordinul nr. 244/2008 privind aprobarea Normelor metodologice pentru aplicarea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România, tariful de utilizare (rovinieta) se aplică utilizatorilor români și străini, pentru toate vehiculele deținute de aceștia, înmatriculate temporar sau definitiv, care circulă pe rețeaua de drumuri naționale din România, excepție făcând sectoarele de drumuri naționale aflate în intravilanul reședințelor de județe și al municipiilor, în cazul cărora tariful de utilizare nu se aplică.

În ceea ce privește baza legală în temeiul căreia a fost instituită această taxă, respectiv Codul Fiscal, care, la art.282, permite consiliilor locale, județene și Consiliului General al Municipiului București să instituie taxe speciale pentru funcționarea unor servicii publice locale create în interesul persoanelor fizice și juridice, apreciem că doar Ministerul Finanțelor Publice poate furniza un punct de vedere cu privire la încadrarea taxei de tranzit în categoria taxelor speciale. Din această perspectivă, autoritatea competentă va trebui să analizeze și dacă întreținerea și reabilitarea drumurilor poate fi considerată ca serviciu public local. Atragem, însă, atenția asupra faptului că art.282 mai prevede faptul că aceste taxe speciale se încasează de la toate persoanele fizice sau juridice care beneficiază de serviciile oferite de instituția/serviciul public de interes local sau de la cele care sunt obligate să efectueze prestații ce intră în sfera de activitate a acestui tip de serviciu (prevederi similare se regăsesc și la art.30 alin.1 și 6 din Legea nr.273/2006 privind finanțele publice locale).

Potrivit adresei dumneavoastră, primăria Municipiului Timișoara susține faptul că „*taxa este legală, mai ales datorită faptului că străzile orașului au fost distruse de vehiculele grele de transport marfă iar Guvernul nu a mai alocat sume pentru repararea acestora*”. În opinia noastră, aceste împrejurări nu crează nici măcar o

prezumție de legalitate a acestei taxe de tranzit, putând constitui, eventual, doar rațiunea introducerii acesteia.

Având în vedere atribuțiile DAE, reglementate prin OUG nr.133/2006, aprobată cu modificări prin Legea nr.102/2007, cu modificările și completările ulterioare, instituția noastră se poate pronunța doar asupra compatibilității taxei de tranzit cu reglementările comunitare aplicabile, respectiv Directiva 99/62/CEE de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri¹.

Actul normativ comunitar instituie un sistem comun de taxare a vehiculelor grele de marfă care utilizează rețeaua transeuropeană de drumuri sau o parte a acesteia (art.7 alin.1), reglementând, totodată, și condițiile pentru menținerea sau introducerea de taxe și/sau tarife de utilizare a rețelei rutiere transeuropene (art.7, alin.2-12). De asemenea, art.7 alin.1 reglementează și dreptul statelor membre, în conformitate cu Tratatul instituind Comunitatea Europeană (actualul Tratat privind funcționarea Uniunii Europene, potrivit amendamentelor aduse prin Tratatul de la Lisabona), de a percepe taxe și/sau tarife de utilizare a drumurilor neincluse în rețeaua transeuropeană de drumuri, în condițiile în care iruperea acestora nu conduce la discriminări în ceea ce privește traficul internațional și nu conduce la denaturarea concurenței între operatori.”

Faptul că legislația internă a unui stat membru a reglementat taxarea la nivel local sau central a vehiculelor grele care utilizează rețeaua rutieră transeuropeană sau doar o parte a acesteia nu prezintă relevanță din perspectiva dreptului comunitar, în ambele cazuri respectarea directivei fiind obligatorie.

Având în vedere faptul că Municipiul Timișoara este traversat atât de drumuri ce fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană², cât și de alte categorii de drumuri, compatibilitatea taxei de tranzit reglementate prin HCL nr.196/2009 și nr.445/2009 cu dreptul comunitar incident în materie trebuie analizată din aceste două perspective.

1. În ceea ce privește sectoarele de drumuri naționale europene și drumuri naționale ce traversează Municipiul Timișoara, sunt incidente reglementările art.7 alin.1 teza I din directivă. Prin urmare, pentru utilizarea acestora pot fi introduse taxe și/sau tarife de utilizare, dar numai cu respectarea condițiilor prevăzute la alin.2-12. Pe cale de consecință, orice taxă și/ori tarif de utilizare trebuie:

- să se aplice fără discriminare, directă sau indirectă, pe motiv de naționalitate a transportatorului, țară sau locul de stabilire a transportatorului sau de înmatriculare a vehiculului sau de originea sau destinația operațiunii de transport;
- aplicarea și colectarea taxelor de trecere și de utilizare și urmărirea plății acestora se fac în așa fel încât fluxul liber de trafic să fie stânenit cât se poate de puțin; în acest scop, statele membre stabilesc metode care să permită transportatorilor rutieri să plătească taxele de utilizare 24 ore pe zi, cel puțin la punctele de vânzare importante, utilizând toate mijloacele obișnuite de plată, în interiorul și exteriorul statelor membre în care se aplică acestea; totodată, statele membre oferă facilitățile adecvate la punctele de plată a taxelor de trecere și de utilizare, astfel încât să se mențină siguranța rutieră normală;

¹ Transpusă în legislația națională prin OUG nr.157/2007 pentru modificarea și completarea OG nr.15/2002 privind introducerea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România; OG nr.15/2002 privind introducerea tarifului de utilizare a rețelei de drumuri naționale din România, cu modificările și completările ulterioare; Ordinul MTC nr.1702/2005 pentru aprobarea unor tarife aplicate de Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A.; OUG nr.155/2007 pentru modificarea alin 4 și 5 ale art. 263 din Legea 571/2003 privind Codul Fiscal.

² Rețeaua transeuropeană este definită la pct.2 al anexei I la Decizia nr.1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, cu modificările ulterioare, și este ilustrată în hărți. Drumurile naționale și drumurile naționale europene dintr-un stat membru al UE fac parte din această „rețea rutieră transeuropeană”.

- modalitățile de colectare a taxelor și/sau a tarifelor de utilizare nu dezavantajează în mod nejustificat, din punct de vedere financiar, sau din alt punct de vedere, utilizatorii ocazionali ai rețelei rutiere;
- taxele de utilizare, inclusiv costurile administrative, pentru toate categoriile de vehicule se stabilesc de către statele membre respective la o valoare care să nu fie mai mare decât tarifele maxime stabilite în Anexa II a directivei;
- valorile taxelor de utilizare trebuie să fie proporționale cu durata utilizării infrastructurii;
- taxele de trecere au la bază principiul recuperării doar a costurilor infrastructurii; taxele medii ponderate se raportează la costurile de construcție și costurile de operare, de întreținere și dezvoltare a rețelei rutiere respective; de asemenea taxele medii ponderate pot include o rentabilitate a investițiilor sau o marjă de profit bazată pe condițiile pieței;
- statele membre pot varia ratele taxelor în scopul combaterii daunelor cauzate mediului, rezolvarea congestiei traficului, reducerea degradării infrastructurii, optimizarea folosirii infrastructurii respective sau promovarea siguranței rutiere, cu condiția ca o astfel de variație: să fie proporțională cu obiectivul urmărit, să fie transparentă și nediscriminatorie, în special în ceea ce privește naționalitatea transportatorului, țara sau locul de stabilire al transportatorului sau de înmatriculare a vehiculului sau originea sau destinația operațiunii de transport; să nu fie destinată generării de venituri suplimentare din taxe; respectă pragurile de flexibilitate maximă stabilite de directivă.

Având în vedere faptul că taxa de tranzit se aplică, potrivit HCL nr.196/2009 și nr.445/2009, doar vehiculelor care nu au număr de înmatriculare în Județul Timiș, în condițiile în care vehiculele care sunt înmatriculate în Județul Timiș nu plătesc deja autorităților locale o taxă similară (ei beneficiind de tichete gratuite reprezentând taxa de tranzit), apreciem că aceasta încalcă dreptul comunitar incident, cel puțin prin faptul că este discriminatorie (din motive de loc al înmatriculării autovehicolului).

Atragem atenția și asupra condiției ca taxa să fie proporțională cu durata utilizării infrastructurii. Astfel, având în vedere faptul că această taxă de tranzit este instituită prin HCL nr.196/2009, HCL nr.445/2009 fiind emisă tocmai pentru a stabili procedura de administrare a acesteia, apreciem că ultima hotărâre ar fi trebuit să menționeze expres, pe lângă quantum (200 lei) și perioada de valabilitate a tichetului reprezentând taxa de tranzit. Această perioadă de valabilitate ar permite evaluarea taxei din perspectiva proporționalității.

Totodată, trebuie avut în vedere și respectarea condiției de stabilire a unor metode care să permită transportatorilor rutieri să plătească taxele de utilizare 24 ore pe zi, cel puțin la punctele de vânzare importante, utilizând toate mijloacele obișnuite de plată, în interiorul și exteriorul statelor membre în care se aplică acestea.

De asemenea, în cazul sectoarelor de drumuri naționale europene și drumuri naționale ce traversează Municipiul Timișoara, sunt aplicabile prevederile art.7a alin.4 din directiva comunitară, care instituie obligația statelor membre de a comunica Comisiei Europene, cu cel puțin patru luni înainte de punerea în aplicare a noilor modalități de taxare, o serie de informații cu privire la acestea (lit.a și b).

2. În ceea ce privește drumurile ce nu fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, sunt incidente prevederile art.7 alin.1 teza a II-a. Prin urmare, statele membre UE au dreptul de a percepe taxe și/sau tarife de utilizare a drumurilor neincluse în rețeaua transeuropeană de drumuri, în condițiile în care impunerea acestora nu conduce la discriminări în ceea ce privește traficul internațional și nu conduce la denaturarea concurenței între operatori. Totodată, quantumul acestora nu trebuie să depășească pragurile maxime stabilite în Anexa II a directivei.

Având în vedere faptul că această taxă de tranzit se aplică doar vehiculelor care nu au număr de înmatriculare în Județul Timiș, apreciem că și în cazul acestei categorii de drumuri măsura este de

natură a genera o situație discriminatorie ori de a conduce la denaturarea concurenței între operatori, aducându-se, astfel, atingere dreptului comunitar incident în materie.

În scopul prevenirii unei astfel de situații, în cazul în care drumurile ce nu fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană constituie drumuri paralele pe care poate fi deviat traficul de pe rețeaua rutieră transeuropeană și/sau care sunt în concurență directă cu anumite părți ale rețelei respective pe care sunt impuse taxe, trebuie respectată și obligația instituită prin art.7a alin.(5) al directivei, respectiv aceea de a informa Comisia Europeană, cu cel puțin patru luni înainte, de punerea în aplicare a taxelor pe aceste categorii de drumuri. Mai mult, era obligatorie transmiterea către Comisia Europeană a informațiilor necesare stabilirii proporționalității și transparenței acestei modalități de taxare, precum și a impactului său asupra concurenței în contextul pieței interne și al liberei circulații a mărfurilor. Aceste informații ar fi trebuit să includă „cel puțin o explicație a extinderii geografice a rețelei de drumuri supuse taxării, vehiculele supuse taxării și nivelurile de taxare avute în vedere, împreună cu o explicație a modului în care a fost determinat nivelul taxei de utilizare”.

Totodată, deși potrivit art.30 alin.1 al Legii nr.273/2006 privind finanțele publice locale, pentru funcționarea unor servicii publice locale, consiliile locale, județene ori Consiliul General al Municipiului București pot aproba taxe speciale, alin.6 al aceluiași articol, instituie, însă, obligația ca aceste taxe speciale se fie încasate numai de la persoanele fizice și juridice care se folosesc de serviciile publice locale pentru care s-au instituit taxele respective. Această reglementare implică și faptul că taxele vor fi colectate de la toate persoanele fizice sau juridice care se folosesc de serviciul public local pentru care s-au instituit (prevederi similare se regăsesc și la art.282 alin.1 și 3 din Legea nr.571/2003 privind Codul Fiscal, cu modificările și completările ulterioare). Or, în condițiile în care taxa este încasată doar de la o parte dintre persoanele fizice și juridice care tranzitează Municipiul Timișoara, respectiv doar de cei care nu au număr de înmatriculare în Județul Timiș, apreciem că și această prevedere este încălcată de HCL nr.445/2009.

De asemenea, apreciem că este disproporționată sancționarea neafișării tichetului de tranzit (plătit) cu aceeași amendă cu care se sancționează neplata acestui tichet ori deteriorarea barierelor de acces. Cel mai indicat a se pronunța, însă, cu privire la acest aspect, este Ministerul Justiției.

În speranța că veți considera utile cele de mai sus, vă transmitem, domnule secretar general, cele mai bune gânduri și vă asigurăm de o bună colaborare cu instituția noastră și în viitor.

Cu deosebită considerație,

Andrei POPESCU

Subsecretar de stat,
Agentul Guvernului României pentru Curtea de Justiție și Tribunalul UE



NATIONAL UNION of ROAD
HAULIERS FROM ROMANIA



UNION NATIONALE DES
TRANSPORTEURS ROUTIERS
DE LA ROUMANIE

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



24. FEB. 2010
INTRARE NR. 03488

Nr.396/24.02.2010



Domnul Radu Mircea Berceanu
Ministrul Transporturilor și Infrastructurii



Stimate Domnule Ministru,

Vă mulțumim pentru răspunsul nr. 43/254/02.02.2010 la intervenția noastră cu privire la introducerea de către Consiliul Local Timișoara a taxei de tranzit pentru vehiculele de transport marfă cu masa mai mare de 7,5 tone.



Cu toate acestea, am constatat, ca urmare a declarațiilor de presă ale primarului municipiului Timișoara, faptul că domnia sa, într-o totală lipsă de respect a legii, intenționează să aplice taxa menționată anterior începând cu data de 1 martie 2010.



Având în vedere faptul că această taxă nu doar adaugă o nouă povară pe umerii transportatorilor rutieri, care se va reflecta în costurile ce vor trebui suportate de cetățeanului de rând dar, mai ales, **contravine legislației europene și celei naționale prin nerespectarea dispozițiilor Tratatului de aderare**, vă rugăm, domnule Ministru, să ne sprijiniți în demersurile pentru anularea aplicării hotărârii 196/2009 a Consiliului local la Timișoara.

Mulțumindu-vă anticipat pentru sprijinul acordat, vă rog să primiți, domnule Ministru, asigurarea deosebitei mele considerații.

Cu deosebită stimă,



Secretar General,
Radu DINESCU



GUVERNUL ROMÂNIEI



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

DIRECȚIA TRANSPORT RUTIER

București 25/02/2010
Nr. 43/ 738

APROB,
SECRETAR DE STAT
EUSEBIU PISTRU

Către: **UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA**

În atenția d-lui Secretar General Radu DINESCU

Ref.: Taxele de utilizare a drumurilor județene și locale – taxa de tranzit a municipiului Timișoara

Urmare adresei dvs. nr. 408/24.02.2010 privind introducerea de către Consiliul Local Timișoara a taxei de tranzit pentru vehiculele de transport marfă cu masa mai mare de 7,5 tone, prin care ne solicitați clarificări cu privire la anumite aspecte, vă aducem la cunoștință următoarele:

1. referitor la **statutul drumurilor naționale care trec prin municipiul Timișoara**, în conformitate cu prevederile OG nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare, acestea își păstrează clasificarea funcțională de drum național și pe sectorul de drum care trece prin intravilanul municipiului, însă acest sector de drum este în administrarea autorității locale respective. (a se vedea art. 19 alin. (6) și art. 21 alin. (2) – (5) din OG nr. 43/1997).
2. referitor la **condițiile în care aceste drumuri pot fi folosite de către transportatori**, aceștia trebuie să respecte legislația în vigoare privind utilizarea infrastructurii rutiere, atât pentru drumurile de interes național, cât și pentru drumurile de interes județean și local (inclusiv hotărârile consiliilor județene sau locale care sunt în vigoare), precum și eventualele restricții impuse de administratorii drumurilor și/sau poliția rutieră.
3. referitor la **aplicarea unei taxe de utilizare a drumurilor județene sau locale/taxe de tranzit doar pentru transportatorii cu vehicule înmatriculate în alte județe sau țări**, aceste taxe care vizează utilizarea infrastructurii rutiere, aprobate de către anumite administrații locale, trebuie să respecte prevederile Directivei 1999/62/CE,

cu modificările și completările ulterioare și să aibă la bază o fundamentare temeinică și legală.

Astfel, având în vedere numeroasele sesizări ale operatorilor de transport rutier privind instituirea de către anumite consilii județene și consilii locale a unor taxe de utilizare a drumurilor județene și/sau locale, vă comunicăm faptul că Ministerul Transporturilor și Infrastructurii nu agreează introducerea unor astfel de taxe.

Fundamentarea legală a instituirii unor taxe de utilizare a drumurilor județene și/sau locale, menționată în cadrul hotărârilor consiliilor județene și locale prin care sunt introduse taxele de utilizare respective, conține trimiteri la prevederi din următoarele acte normative:

- art. 282 din Legea nr. 571/2003 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare – articol care prevede posibilitatea adoptării de către consiliile județene și consiliile locale a unor **taxe speciale „pentru funcționarea unor servicii publice locale”**;
- art. 30 din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare – care prevede la alin. (3) faptul că **autoritățile locale vor stabili prin regulament „domeniile de activitate și condițiile în care se pot institui taxele speciale, modul de organizare și funcționare a serviciilor publice de interes local, pentru care se propun taxele respective”**;
- Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare care prevede:
 - a) la art. 36 alin. (6) pct. 14, articol care vizează atribuțiile consiliului local: „În exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (2) lit. d), consiliul local asigură, potrivit competențelor sale și în condițiile legii, cadrul necesar pentru **furnizarea serviciilor publice de interes local privind serviciile comunitare de utilitate publică**: alimentare cu apa, gaz natural, canalizare, salubritate, energie termică, iluminat public și **transport public local**, după caz.”
 - b) la art. 91 alin. (5) pct. 12, articol care vizează atribuțiile consiliului județean: „În exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (1) lit. d), consiliul județean asigură, potrivit competențelor sale și în condițiile legii, cadrul necesar pentru **furnizarea serviciilor publice de interes județean privind podurile și drumurile publice**.”

Astfel, analizând elementele cuprinse în fundamentarea unor hotărâri ale consiliilor județene și/sau locale de instituire a taxelor de utilizare a drumurilor județene sau locale, precum cele mai sus menționate, considerăm că acestea nu pot sta la baza introducerii și aplicării unor asemenea taxe.

Cu stimă,

**SORIN SÎRBU
DIRECTOR**





Nr.781/23.03.2010

**Domnului Gheorghe Ciuhandu
Primarul Municipiului Timișoara**



Stimate Domnule Primar,



Vă mulțumim pentru răspunsul nr. SC2010-004461/18.03.2010 la intervenția noastră prin care vă solicităm sprijinul cu privire la eliminarea taxei de tranzit pentru vehiculele de transport marfă cu masa mai mare de 7,5 tone introdusă de către Consiliul Local Timișoara.

Ca urmare a acestuia, am onoarea să vă reamintesc următoarele:

- România continuă să treacă printr-o perioadă de profundă criză economică și financiară,
- Orice noi taxe/tarife introduse de autorități sau orice creștere a celor existente determină amplificarea acestei crize și nu reducerea efectelor acesteia,
- Orice astfel de taxe/tarife aplicate transportatorilor se răsfrâng asupra consumatorului final, respectiv asupra cetățenilor României, deoarece transportatorii rutieri și-au redus la minim cotele de profit iar noile sume pe care trebuie să le achite vor trebui să se regăsească în costuri, respectiv în tarife.



În plus, după analiza răspunsului dumneavoastră constatăm următoarele:

1. Ref. Directiva 96/53/CE cu ultimele modificări:
 - a. într-adevăr, art. 7 al acestei directive "... **nu exclude aplicarea dispozițiilor cu privire la traficul rutier în vigoare în fiecare stat membru, care permit limitarea maselor și/sau dimensiunilor vehiculelor pe anumite drumuri sau structuri de lucrări de construcții, indiferent de statul de înmatriculare al unor astfel de vehicule sau de statul unde aceste vehicule au fost puse în circulație.**" Dar articolul trebuie citit în ansamblul său, respectiv, aplicabilitatea acestor



- restricții se rezumă la centrele orașelor, satele mici și locurile de interes natural deosebit.
- b. în plus, această prevedere trebuie coroborată cu dispozițiile din Actul de aderare, care precizează cu claritate faptul că Timișoara este unul dintre punctele rețelei transeuropene de transport (nod al rețelei TEN) prin care accesul vehiculelor care respectă dispozițiile Directivei 96/53 este permis fără taxe/tarife pentru depășirea limitelor de greutate și dimensiuni,
 - c. de asemenea, trebuie ținut cont și de faptul că, în prezent, situația de fapt nu permite ocolirea acestui municipiu de către transportatorii rutieri,
2. Trimiterile la art. 9 alin. (2) literele c) și d) din Legea 51/2006 și la art. 36 alin. (1) și alin. (2) literele c) și d) raportat la alin. (6) litera a) punctul 13 din legea 215/2001 nu conțin nicio dispoziție care să impună aplicarea de noi taxe, ci se referă la măsuri de gestionare a infrastructurii și de protecție a mediului,
3. Ref. Ordonanța de urgență 195/2005:
- a. vă reamintim că problematica taxării/tarifării mijloacelor de transport pentru utilizarea infrastructurii rutiere este prevăzută în Ordonanța 15/2002 iar precizările din Ordonanța de urgență 195/2005 nu se referă la acest aspect,
 - b. cât privește art. 70 al acestei ordonanțe, precizăm că aceste interdicții – temporare sau permanente – aplicabile mijloacelor de transport se pot realiza doar în măsura în care există rute ocolitoare – ceea ce nu este cazul în speța de față,
 - c. în plus, prin introducerea acestei taxe, Consiliul local nu a urmărit restricționarea temporară sau permanentă a traficului rutier greu, ci au urmărit încasarea unor sume la bugetul local – așa cum reiese, de altfel, și din textul HCL de administrare a taxei -, în mod discriminatoriu doar de la transportatorii din afara județului Timiș, ceea ce face ca explicațiile pe care ni le-ați comunicat să nu aibă obiect.

Față de cele de mai sus, ne exprimăm încă o dată dezamăgirea pentru faptul că până în prezent nu s-a luat nicio măsură pentru eliminarea acestei taxe, și vă reiterăm rugămintea de a ne sprijini în anularea aplicării hotărârii Consiliului local de la Timișoara, cel puțin din motivele cu privire la nelegalitatea acesteia.

Mulțumindu-vă anticipat pentru sprijinul acordat,

Cu deosebită stimă,

Secretar General,
Radu DINESCU



U.N.T.R.R.

NATIONAL UNION of Road
HAULIERS FROM ROMANIA



UNION NATIONALE des
TRANSPORTEURS ROUTIERS
de LA ROUMANIE

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



Nr.379/22.02.2010

Tribunalul Timis
Ref. D: 124/30/2010
T: 30.03.2010



DOMNULE PRESEDINTE

Subscrisa, Uniunea Nationala a Transportatorilor Rutieri din Romania- UNTRR, cu sediul in Bucuresti, str.Ienachita Vacarescu, nr. 60, sector 4, reprezentata prin Dinescu Radu – Secretar General in temeiul art. 49 alin. 2 Cod proc Civila, formulam prezenta



CERERE DE INTERVENTIE IN INTERES PROPRIU

prin care va solicitam sa dispuneti anularea

- Dispozitiei prevazuta la Punctului 56 din Anexa nr. 5 la Hotararea Consiliului Local 196/26.05.2009, privind stabilirea impozitelor si taxelor locale in Municipiul Timisoara pentru anul 2010.
- Hotararii Consiliului Local Timisoara nr. 445/15.12.2009, adoptata cu incalcarea prevederilor legale in vigoare.



MOTIVELE CERERII

In fapt: UNTRR este o asociatie profesionala, neguvernamentala, independenta si patronala, reprezentativa la nivel national in domeniul transporturilor rutiere de marfuri ale carei obiective sunt reprezentarea, sustinerea si apararea intereselor membrilor sai in relatii cu autoritatile publice, atat in plan national cat si international.

Avand in vedere scopul nostru principal **justificam un interes propriu si nemijlocit in prezenta cauza prin faptul ca reprezentam interesele unui numar de 8.000 de societati de transport rutier de marfuri, titulari si beneficiari ai drepturilor constitutionale privitoare la libera circulatie, precum si la nediscriminarea intre persoane, ambele consimtite prin prevederile art. 16 , respectiv art. 25 din Constitutia Romaniei.**



De asemenea, potrivit art. 1, alin. 1 din Lg. 554/2004, orice persoana interesata, care se considera vatamata intr-un drept al sau ori intr-un interes legitim, de catre o autoritate publica, printr-un act administrativ, se poate adresa instantei de contencios administrativ pentru recunoasterea dreptului pretins, a interesului legitim public sau privat, si repararea pagubei. Aceste prevederi sunt deopotriva statuate si in art. 52 alin.1 din Constitutie.

Consiliul Local Timisoara a emis **HCL 445/15.12.2009** privind procedura de administrare a taxei de tranzit, precum si **HCL 196 din 26.05.2009** care contine in **Anexa 5, punctul 56** anumite prevederi conform carora, incepand cu data de 01.01.2010, toate vehiculele de transport marfa cu masa totala maxima autorizata mai mare de 7.5 tone vor plati o taxa de tranzit in valoare de 200 lei. De asemenea s-a dispus ca vor fi exceptate de la plata taxei de tranzit persoanele fizice si juridice care au domiciliul, respectiv sediul, pe raza judetului Timis.

Consideram ca taxa astfel infiintata este abuziva si nelegala incalcanad in mod flagrant atat dispozitiile Constitutionale, cat si normele legale in vigoare, atat interne cat si Europene, referitoare la circulatia autovehiculelor de marfa pe drumurile de interes european.

Introducerea taxei incalca flagrant dispozitiile Tratatului de Aderare a Romaniei la Uniunea Europeana, in special Anexa VII, capitolul 6, punctul (2), care prevede masurile tranzitorii cu privire la taxarea vehiculelor de transport marfuri, masele si dimensiunile cu care acestea pot circula pe teritoriul Romaniei, conditiile in care pot circula si etapele de deschidere a drumurilor circulatiei acestora.

Se incalca de asemenea dispozitiile Directivei 1999/62 a Parlamentului European si Consiliului din 17 iunie 1999, de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfa pentru utilizarea anumitor infrastructuri.

Astfel, conform acestora, un stat membru poate introduce taxe de trecere si tarife de utilizare a drumurilor care nu sunt incluse in reseaua transeuropeana de drumuri, a drumurilor care constituie drumuri paralele pe care poate fi deviat traficul de pe reseaua transeuropeana de drumuri si/sau care sunt in competitie directa cu anumite parti ale retelei respective, cu conditia ca impunerea taxelor si/sau tarifelor de utilizare pe astfel de drumuri, sa nu conduca la discriminari in ceea ce priveste traficul international si sa nu conduca la denaturarea concurentei intre operatori (art. 7 ,alin. 1) . Se prevede in aceasta necesitatea ca modul de colectare a taxelor si/sau tarifelor de utilizare sa nu dezavantajeze, din punct de vedere financiar, utilizatorii ocazionali ai retelei rutiere.(art. 7, alin. 6). Tarifele de utilizare ,inclusiv costurile administrative, pentru toate categoriile de vehicule se stabilesc de catre statele membre la o anumita valoare care sa nu fie mai mare decat tarifele maxime stabilite in Anexa II.(art. 7, alin. 7). Valorile taxelor de utilizare trebuie sa fie stabilite la o valoare proportionala cu durata utilizarii infrastructurii (art. 7, alin. 8). Astfel, mentionam ca aplicarea acestei taxe cu incalcarea articolelor mai sus mentionate, denatureaza concurenta intre transportatorii rutieri. dezavantajeaza, in mod nejustificat, utilizatorii ocazionali ai retelei rutiere si

dubleaza in fapt tariful de utilizare a drumurilor nationale de interes European, singura taxa admisa, fiind cea de plata rovinietei.

Prevederile hotararilor Consiliului Local Timisoara infrang si dispozitiile art. 11 din OG 43/1997, care precizeaza faptul ca "Drumurile nationale, judetene si comunale isi pastreaza categoria functionala din care fac parte, fiind considerate continue in traversarea localitatilor, servind totodata si ca strazi", desi printre drumurile care au functiunea de strazi in municipiul Timisoara se afla si doua drumuri europene, respectiv E70 (DN6), E671 (DN 69), precum si doua drumuri nationale, respectiv DN 59, DN 59 A, pentru care se plateste deja rovinietea.

Mai mult decat atat, prin **Lg. 157/24.05.2005 de aprobare a Tratatului de aderare, Romania si-a asumat obligatia de a elimina pana la data aderarii, toate obstacolele in calea celor cinci libertati fundamentale garantate de Uniunea Europeana, si anume libera circulatie a persoanelor, a serviciilor, a marfurilor si capitalurilor, precum si libertate de stabilire. Corelativ exista si obligatia de a respecta in continuare aceste drepturi garantate, in acest sens actele normative emise ulterior urmand sa fie conforme cu prevederile dreptului european.**

Asa fiind va solicitam sa dispuneti admiterea cererii si pe cale de consecinta sa anulati Dispozitia prevazuta la Punctului 56 din Anexa nr. 5 la Hotararea Consiliului Local 196/26.05.2009, privind stabilirea impozitelor si taxelor locale in Municipiul Timisoara pentru anul 2010 precum si Hotararea Consiliului Local Timisoara nr. 445/15.12.2009, ambele fiind adoptata cu incalcarea prevederilor legale in vigoare.

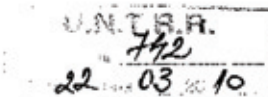
In drept: dispozitiile art. 49 si urm. Cod Procedura Civila, art. 1 din Lg. 554/2004, disp. Lg. 157/2005 privind aprobarea Tratatului de Aderare al Romaniei la Uniunea Europeana, Directiva 1999/62 a Parlamentului European si a Consiliului din 17 iunie 1999, art. 16, art. 25, art. 52 si art. 148 din Constitutie, art. 11 din OG 43/1997.

Anexam prezentei cereri HCL 445/2009 si anexa 5 a HCL 196/26.05.2009, ambele adoptate de Consiliul Local Timisoara.

SECRETAR GENERAL,
DINESCU RADU



ROMÂNIA
JUDEȚUL TIMIȘ
MUNICIPIUL TIMIȘOARA
PRIMAR
SC2010-004461/18.08.2010



Bd. C.D. Loga nr. 1, 300030 Timișoara, tel: +40 256 408 300, fax: +40 256 493 017 e-mail: primariatm@primariatm.ro internet: www

Către,

**UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR
RUTIERI DIN ROMÂNIA
Str. IENĂCHIȚĂ VĂCĂRESCU, Nr. 60
040157, BUCUREȘTI**

Referitor la adresa dumneavoastră cu nr. 358/18.02.2010 și înregistrată la Primăria Municipiului Timișoara cu nr. SC2010-004461 din data de 24.02.2010 prin care solicitați să sprijinim anularea aplicarea taxei de tranzit pentru vehiculele de transport marfă cu masa totală de peste 7,5 tone, vă transmitem următoarele:

Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional, la articolul 7 stipulează: „prezenta directivă nu împiedică aplicarea dispozițiilor aflate în vigoare privind traficul rutier din fiecare stat membru care permit greutatea și/sau dimensiunile vehiculelor pe anumite structuri ale lucrărilor de construcții ce urmează a fi limitate, indiferent de statul în care sunt înregistrate respectivele vehicule”.

Potrivit art. 9 alin. (2), lit. c) și d) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, autoritățile administrației publice locale au următoarele obligații față de utilizatorii serviciilor de utilități publice:

[...]

c) să promoveze dezvoltarea și/sau reabilitarea infrastructurii tehnico-edilitare aferente sectorului serviciilor de utilități publice și programe de protecție a mediului pentru activitățile și serviciile poluante;

d) să adopte măsuri în vederea asigurării finanțării infrastructurii tehnico-edilitare aferente serviciilor.

Articolul 36 alin. (1) și alin. (2) lit. c) și d) raportat la alin. 6 lit. a) pct. 13 din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, stabilește în sarcina consiliului local obligația privind gestionarea serviciilor furnizate către cetățeni, asigurând cadrul legal pentru menținerea drumurilor publice de interes local în stare de întrebuințare și luarea tuturor măsurilor ce se impun în reparația și amenajarea acestora.

Potrivit art. 3 din Ordonanța de urgență nr. 195/2005 privind protecția mediului printre principiile și elementele strategice care conduc la dezvoltarea durabilă, se numără:

- principiul integrării cerințelor de mediu în celelalte politici sectoriale;
- principiul "poluatorul plătește".

Modalitățile de implementare a principiilor și a elementelor strategice sunt următoarele (conform art. 4 din Ordonanța de urgență nr. 195/2005 : menținerea și ameliorarea calității mediului; înlăturarea cu prioritate a poluanților care periclitează nemijlocit și grav sănătatea oamenilor, etc.

Pentru asigurarea unui mediu de viață sănătos, autoritățile administrației publice locale, potrivit art. 70 din Ordonanța de urgență nr. 195/2005, au următoarele obligații:

- să reglementeze, inclusiv prin interzicerea temporară sau permanentă, accesul anumitor tipuri de autovehicule sau desfășurarea unor activități generatoare de disconfort pentru populație în anumite zone ale localităților, cu predominanță în spațiile destinate locuințelor, în zonele destinate tratamentului, odihnei, recreerii și agrementului;
- să respecte prevederile din planurile de urbanism și amenajarea teritoriului privind amplasarea obiectivelor industriale, a căilor și mijloacelor de transport, a rețelilor de canalizare, a stațiilor de epurare, a depozitelor de deșeurii menajere, stradale și industriale și a altor obiective și activități, fără a prejudicia ambientul, spațiile de odihnă, tratament și recreere, starea de sănătate și de confort a populației, etc.

Ținând cont de cele mai sus prezentate considerăm că instituirea taxei de tranzit este legală și nediscriminatorie, ajută România în vederea îndeplinirii angajamentelor asumate și în ceea ce privește protecția mediului.

Vă mulțumim pentru înțelegere.

PRIMAR,
DR. ING. GHEORGHE CIUHANU



DIRECTOR D.D.T.,
ING. CULIȚĂ CHIȘ



MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE

Direcția de Politici și Legislație în
Domeniile Vamal și Nefiscal

Str. Apolodor nr. 17
sector 5, București
cod postal 050741
Tel:+021 3112356

EXTR.
#10
22.03.10

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA

București, Str. Ienăchiță Văcărescu nr.60, sector 4, cod 040157

Domnului Radu Dinescu, Secretar General

Nr. 445306/ 16.03.2010

Urmare memoriului dumneavoastră nr.405/2010 adresat domnului Emil Boc, Prim-ministru al Guvernului României, transmis spre competentă soluționare Ministerului Finanțelor Publice, unde a fost înregistrat sub nr.91757/2010, prin care solicitați sprijinul în anularea aplicării hotărârii Consiliului local al mun.Timișoara, prin care a fost instituită o taxă de tranzit pentru vehiculele de transport marfă care nu au număr de înmatriculare în jud.Timiș, vă comunicăm următoarele:

Conform prevederilor art.91, alin.3, lit.c din Legea nr.215/2001 a administrației publice locale, republicată, cu modificările și completările ulterioare, consiliile județene stabilesc impozitele și taxele județene, în condițiile legii. De asemenea, în art.27 din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare, se prevede că impozitele și taxele locale se aprobă de consiliile locale, județene și de Consiliul General al Municipiului București, după caz, în limitele și în condițiile legii.

Având în vedere aceste aspecte, Ministerul Finanțelor Publice nu are atribuții în ceea ce privește posibilitatea anulării sau suspendării taxelor la care faceți referire în adresa dumneavoastră, acestea putând fi suspendate sau desființate tot printr-o hotărâre a autcrității locale care le-a instituit ori de către o instanță de judecată în cazurile de competența acesteia.



Cristian George Lascu

NATIONAL UNION OF ROAD
HAULIERS FROM ROMANIA



UNION NATIONALE DES
TRANSPORTEURS ROUTIERS
DE LA ROUMANIE

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



Nr. 409/24.02.2010



Domnului Traian Băsescu
Președintele României

Stimate Domnule Președinte,



Am onoarea să vă informez asupra unei probleme cu care se confruntă transportatorii rutieri din România. Astfel, bazându-se pe drepturile extinse pe care legislația românească în vigoare le acordă administrației locale și fără a ține cont de reglementările europene care stabilesc condițiile de acces și utilizare a infrastructurii rutiere, o serie de autorități județene și locale au introdus taxe de utilizare a infrastructurii rutiere aflate în gestiunea acestora, fie sub forma efectivă a unor taxe speciale (municipiul Timișoara, județul Giurgiu, județul Constanța etc.), fie sub formă de amenzi (municipiul Cluj Napoca).



Din nefericire, introducerea acestor taxe s-a făcut fără nicio bază, neexistând niciun studiu economic sau privind costurile și beneficiile introducerii unei astfel de taxe și niciun studiu de impact asupra populației sau a transportatorilor.



Problema apare și datorită faptului că taxele acestea se aplică pe drumurile convenite prin Tratatul de aderare ca fiind deschise traficului vehiculelor grele de transport marfă cu mase și dimensiuni conforme cu cele prevăzute în Directiva 96/53, precum și datorită introducerii unor discriminări între transportatorii din diferite zone ale țării.

Ultima astfel de taxă a fost introdusă de Consiliul local al municipiului Timișoara, aceasta fiind aplicabilă vehiculelor de transport marfă cu masa mai mare de 7,5 tone care nu sunt înmatriculate în județul Timiș, prin hotărârile 196/2009 și 445/2009.



Deși atât Ministerul Administrației și Internelor cât și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii ne-au asigurat de sprijinul lor în soluționarea acestei probleme, iar Prefectura județului Timiș a promovat acțiune în contencios administrativ în vederea anulării acestei taxe, constatăm, ca urmare a declarațiilor în mass-media ale primarului municipiului Timișoara, că această taxă urmează să fie aplicată, cu încălcarea flagrantă a legii, începând cu data de 1 martie 2010.

Precizăm, domnule Președinte, că am făcut nenumărate intervenții pe lângă primăria municipiului Timișoara, dar răspunsul pe care l-am primit a fost că primarul consideră taxa

ca fiind legală și că a fost introdusă ca urmare a faptului că străzile Timișoarei au fost distruse de vehiculele grele iar Guvernul nu a alocat fonduri pentru repararea acestora. Față de cele de mai sus, vă informăm, domnule Președinte, că introducerea acestei taxe, ca de altfel și a celorlalte taxe locale de utilizare a drumurilor, este nelegală din următoarele motive:

1. Taxa de tranzit pentru vehiculele de transport marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone care nu au număr de înmatriculare în județul Timiș nu are la bază nicio fundamentare tehnico-economică:
 - a. nu face nicio referire la fondurile alocate până la acea dată pentru reparația sau întreținerea drumurilor respective – deci nu există termen de comparație,
 - b. nu face nicio referire detaliată la drumurile pe care se aplică, rezultând aplicabilitatea ei pe toate drumurile din interiorul Timișoarei, deci inclusiv a celor cu caracter de drum național/european,
 - c. nu face nicio prognoză a fondurilor necesare pentru reparația sau întreținerea drumurilor respective pentru un anumit interval de timp și nici la planul considerat pentru reparația sau întreținerea drumurilor respective.
2. Nici hotărârea și nici „Procedura de administrare a taxei de tranzit” nu fac mențiuni cu privire la necesarul de fonduri și nici la sursele existente în prezent având ca destinație reparația sau întreținerea drumurilor locale,
3. Niciunul dintre documentele precizate la §2 nu prezintă un studiu cost/beneficiu din care să reiasă modul de calcul al valorii prevăzute pentru această taxă,
4. Hotărârea este discriminatorie, această taxă aplicându-se doar vehiculelor înmatriculate în alt județ decât județul Timiș – probabil și celor care sunt înmatriculate în alte state,
5. Hotărârea nu ține cont de dispozițiile art. 11 al OG 43/1997 cu ultimele modificări care precizează faptul că „Drumurile naționale, județene și comunale își păstrează categoria funcțională din care fac parte, fiind considerate continue în traversarea localităților, servind totodată și ca străzi.”, deși printre drumurile care au funcțiunea de străzi în municipiul Timișoara se află și două drumuri europene, respectiv E70 (DN 6), E671 (DN 69), precum și două drumuri naționale, respectiv DN 59, DN 59A, pentru care se plătește deja rovinietă,
6. Hotărârea nu ține cont de dispozițiile Tratatului de Aderare a României la Uniunea Europeană, Anexa VII, capitolul 6, punctul (2), care prevede măsurile tranzitorii cu privire la taxarea vehiculelor de transport mărfuri, masele și dimensiunile cu care acestea pot circula pe teritoriul României, condițiile în care acestea pot circula și etapele de deschidere a drumurilor circulației acestora.

În plus, Directiva 1999/62 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 1999 de aplicare a taxelor la vehiculele grele de marfă pentru utilizarea anumitor infrastructuri, cu ultimele modificări (Directiva 2006/38/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 mai 2006 și Directiva 2006/103/CE a Consiliului din 20 noiembrie 2006) conține următoarele dispoziții care trebuie respectate:

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

- Este necesar ca modul de colectare a taxelor și/sau a tarifelor de utilizare să nu dezavantajeze în mod nejustificat, din punct de vedere financiar, sau din alt punct de vedere, utilizatorii ocazionali ai rețelei rutiere (art. 7 alineatul 6).
- „**Tarifele de utilizare**, inclusiv costurile administrative, pentru toate categoriile de vehicule **se stabilesc de către statele membre respective la o valoare care să nu fie mai mare decât tarifele maxime stabilite în Anexa II**” (art. 7 alineatul 7).
- „Valorile taxelor de utilizare trebuie să fie proporționale cu durata utilizării infrastructurii” (art. 7 alineatul 8).
- „Taxele de trecere au la bază principiul recuperării doar a costurilor infrastructurii. Mai precis taxele medii ponderate se raportează la costurile de construcție și costurile de operare, de întreținere și dezvoltare a rețelei rutiere respective” (art. 7 alineatul 9).
- „**Taxele de utilizare se determină în conformitate cu articolul 7 și alineatul 1 din prezentul articol**” (art. 7a alineatul 2).

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

1. Aplicarea acestei taxe speciale denaturează concurența între transportatorii rutieri,
2. Aplicarea acestei taxe este discriminatorie, ea aplicându-se doar transportatorilor din afara județului Timiș,
3. Această taxă specială dezavantajează, în mod nejustificat, utilizatorii ocazionali ai rețelei rutiere,
4. Plata acestei taxe speciale nu se poate face în afara României,
5. Valorile taxei speciale nu au la bază nici măcar declarativ principiul recuperării costurilor infrastructurii și, sub nicio formă, nu sunt proporționale cu utilizarea infrastructurii de către un anumit tip de vehicul,
6. Comisia Europeană nu a fost informată asupra introducerii acestei taxe speciale și nu și-a putut da avizul cu privire la aceasta.

Față de cele de mai sus, vă rugăm, domnule Președinte, să sprijiniți anularea aplicării hotărârii Consiliului local de la Timișoara și reglementarea acestei probleme la nivel național pentru a se evita apariția ulterioară a unor astfel de probleme, cel puțin din următoarele motive:

- A. aceste taxe contravin legislației europene și celei naționale prin nerespectarea dispozițiilor Tratatului de aderare,
- B. adaugă o nouă povară pe umerii transportatorilor rutieri, care se va reflecta în costurile ce vor trebui suportate de cetățeanul de rând.

Mulțumindu-vă anticipat pentru sprijinul acordat,

Cu deosebită stimă,

Președinte General,
 Radu BINESCU
 U.N.T.R.R.
 *
 INSTITUTUL NAȚIONAL DE TRANSPORTURI
 - VOICULEȘTI DE JOS

NATIONAL UNION of Road
HAULIERS FROM ROMANIA



UNION NATIONALE des
TRANSPORTEURS ROUTIERS
de LA ROUMANIE

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



Nr. 602/10.03.2010

Ministerul Justiției

Domnului Ministru Cătălin Marian PREDOIU

Ref: înființarea judecătorilor specializați în domeniul transporturilor rutiere

Stimate Doamne Ministru,

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

În această calitate, dorim să vă supunem atenției necesitatea înființării judecătorilor specializați în domeniul transporturilor - în general și cu-competențe în domeniul transporturilor rutiere - în special, având în vedere următoarele considerente:

1. Transporturile rutiere de marfă și de persoane reprezintă 75% din totalul transporturilor din România.
2. Transportul rutier este un sector economic extrem de reglementat atât la nivel național, cât și în cadrul Uniunii Europene, existând acte normative complexe pentru fiecare aspect legat de exercitarea acestei activități, dintre care menționăm:
 - o Pachetul legislativ european cuprinzând reglementări privind accesul la piața de transport rutier și reglementări privind accesul la ocupația de operator de transport rutier de marfă și de persoane, preluate integral în legislația românească privind transporturile rutiere;
 - o Convenții și acorduri internaționale semnate de România cu privire la transportul internațional, reglementate integral în legislația națională, dintre care amintim: Convenția vamală TIR, Convenția comercială CMR, Convenția vamală referitoare la Carnetul ATA, Acordul AETR privind perioadele maxime de conducere și de odihnă ale șoferilor profesioniști, etc;



- o Reglementări privind regimul de efectuare al transporturilor speciale: Acordul European ADR privind transportul rutier de mărfuri periculoase, Acordul ATP privind transportul internațional al mărfurilor perisabile, Acordul INTERBUS privind transportul internațional ocazional de persoane, Acordul AGTC privind transportul internațional combinat;
- o Reglementări naționale și europene privind timpul de lucru al șoferilor profesioniști, siguranța rutieră, utilizarea infrastructurii rutiere, protecția mediului, reglementări în domeniul sanitar-veterinar, vamal, reglementări tehnice, etc.

Asociația noastră a avut inițiativa pregătirii și publicării unei colecții legislative de acte normative relevante pentru sectorul transporturilor rutiere, intitulată sugestiv, datorită volumului și importanței, "Biblia Transporturilor". Ne face plăcere să vă transmitem alăturat cele 2 ediții ale acestei lucrări pentru anii 2008 și 2009, reflectând complexitatea și volumul reglementărilor care guvernează domeniul transporturilor rutiere din România.

3. În acest context, apariția unui incident de orice natură (vamală, comercială, tehnică, accidente rutiere soldate cu victime omenești) în efectuarea transporturilor rutiere, determină în majoritatea cazurilor termene lungi de judecată a proceselor, din necesitatea ca judecătorii să poată aprofunda cadrul legal specific.
4. Datorită acestei necesități, în practica multor state membre ale Uniunii Europene există judecători specializați în domeniul transporturilor rutiere.

În lumina celor mai sus menționate, vă rugăm să procedați la înființarea unor posturi de judecători specializați în transporturi, cu competențe specifice în domeniul transporturilor rutiere, pentru creșterea nivelului de profesionalizare în acest segment și reducerea termenelor de derulare ale unor astfel de procese, tratând atât problemele legale apărute între companii, cât și problemele legale între autorități și companii.

Asociația noastră își exprimă întreaga disponibilitate de a sprijini implementarea rapidă a acestei măsuri și în acest sens:

- de a asigura specializarea unui corp de 40 de judecători prin instruirea în cadrul unuia dintre institutele de formare profesională autorizate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii;
- de a vă pune la dispoziție materiale de specialitate în vederea informării și instruirii acestor judecători.

În speranța că veți răspunde favorabil propunerii UNTRR de înființare a unor posturi de judecători specializați în transporturi cu competențe specifice în domeniul transporturilor rutiere, vă rog să primiți, domnule Ministru, expresia deosebitei mele considerații.

Secretar General

Radu D. ESCU

U.N.T.R.R.



19. FEB. 2010

Nr. Inregistrare-92/ 7708



Nr.314/17.02.2010

Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România

Doamnei Dorina TIRON – Director General

Ref.: pod impracticabil Chitila - Șoseaua de Centură Vest București

Stimată Doamnă Director General,

Prin prezenta, dorim să vă sesizăm starea dezastruoasă a podului care leagă Șoseaua Chitilei de Centura de Vest a Bucureștiului. Datorită acestei probleme, pe Șoseaua București - Târgoviște, pe sensul de intrare în București, până la sensul giratoriu cu centura, se creează cozi de câțiva kilometri.

Traficul în zonă, în ambele sensuri, este foarte mare, în special cel de vehicule comerciale, iar timpul necesar traversării podului este mult încetinit, din cauza stării extrem de deteriorate a carosabilului (în ultimele zile s-au creat niște cratere greu de ocolit).

Având în vedere situația din teren, nici Poliția rutieră nu mai poate face față dirijării traficului în zonă, se creează ambuteiaje, iar traversarea a devenit nesigură pentru că autovehiculele sunt nevoite să facă manevre de evitare a gropilor, camioanele intră în balans datorită acestor gropi, crescând deci riscul producerii de evenimente rutiere.

Având în vedere prejudiciile mari aduse firmelor de transport ale căror camioane circulă în această zonă, vă rugăm să interveniți de urgență pentru restabilirea condițiilor normale de trafic, inclusiv pentru evitarea întârzierilor sau rutelor ocolitoare, care înseamnă bani, nervi, carburant, distrugerea elementelor de articulații, cauciucuri, inclusiv riscuri de accident.

Mulțumindu-vă anticipat pentru sprijinul acordat.

Cu deosebită stimă,

Secretar General

Radu DINESCU





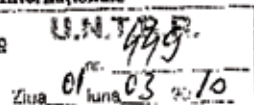
COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA S.A.

Bdul. Dinicu Golescu nr.36, sector 1, București, 010873
Tel.: (+4 021) 318.66.00, Fax: (+4 021) 312.09.84,
Email: and@andnet.ro
CUI 16054398; J40/552/15.01.2004; Capital social 16.377.920 RON

Serviciul Comunicare și Relații Internaționale

Tel/fax : 021-318.66.36

E-mail : relatii_publice@andnet.ro



Compania Națională de Autostrăzi
și Drumuri Naționale
din România S.A.

01. MAR. 2010

Nr. Inregistrare 92/ 4908

Către: Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România
În atenția: Domnului Radu Dinescu, Secretar General

Ref: Scrisoarea UNTRR nr. 314/17.02.2010, înregistrată la Compania Națională de
Autostrăzi și Drumuri Naționale SA cu nr. 92/7708/19.02.2010

Stimate Domnule Secretar General,

Ca urmare a scrisorii dvs. referitoare la deteriorările apărute la suprafața carosabilă a pasajului de la Chitila, vă transmitem următoarele:

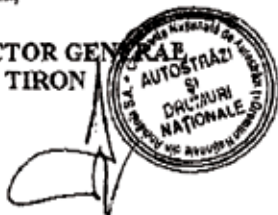
Din cauza condițiilor meteo extreme din această iarnă, precum și a traficului intens din zona în discuție, suprafața carosabilă a pasajului peste CF de la Chitila a suferit degradări.

În acest context, din data de 19 februarie 2010, DRDP București a început executarea de reparații asfaltice, în vederea aducerii obiectivului menționat la o stare de viabilitate corespunzătoare. Precizăm că, începând cu data de 26.02.2010, orele 16.00, traficul pe pasajul de la Chitila se va desfășura în condiții normale, pe toate cele 4 benzi de circulație.

Înțelegem disconfortul creat participanților la trafic pe perioada lucrărilor, dar subliniem caracterul temporar al acestei situații și reiterăm faptul că toate eforturile depuse în vederea aducerii obiectivelor aflate în administrarea CNADNR SA la parametrii tehnici corespunzători vizează exclusiv beneficiul utilizatorilor.

Cu stimă,

DIRECTOR GENERAL
Dorina TIRON



Intocmit Digital R
Semnătură:

Avizat Șef Serviciu: Carmen Dinea
Semnătură:



COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA S.A.

Bdul. Dinicu Golescu nr.38, sector 1, București, 010673

Tel.: (+4 021) 318.66.00, Fax: (+4 021) 312.06.84,

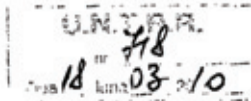
Email: and@andnet.ro

CUI 16054368; J40/552/15.01.2004; Capital social 16.377.920 RON

Serviciul Comunicare și Relații Internaționale

Tel/fax : 021-318.66.36

E-mail : relatii_publice@andnet.ro



ÎN ATENȚIA: Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România

CĂTRE: Domnul Secretar General Radu DINESCU

TEMA: Pasajul Chitila – Șoseaua de Centură Vest București

Compania Națională de Autostrăzi
și Drumuri Naționale
din România S.A.

18. MAR. 2010

Nr. înregistrare 92/10241

Stimate domn,

Urmare a adresei UNTRR cu nr. 92/10241 din 5 martie a.c., adresată Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și redirecționată către CNADNR, referitoare la starea Pasajului Chitila – Șoseaua de Centură Vest București, suntem în măsură să vă precizăm următoarele:

La pasajul Chitila – Șoseaua de Centură București au fost remediate, în regim de urgență, degradările la partea carosabilă apărute în urma procesului îngheț/dezghet din perioada rece, circulația desfășurându-se astăzi în condiții de siguranță.

De altfel, Pasajul Chitila – Șoseaua de Centură București este cuprins în Programul pentru întocmirea documentației tehnico-economice, în vederea reparării lui.

Vă garantăm, domnule Dinescu, că pentru asigurarea unei stări tehnice corespunzătoare a drumurilor naționale din administrare, CNADNR folosește toate dotările tehnice și financiare pe care le are la îndemână, conform legii.

Ou stimă,

DIRECTOR GENERAL

Domnul TIROM



Intenție: Florentina Radu

Semnătură:

Avizat Șef Serviciu: Carmen Dincă

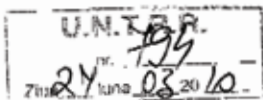
Semnătură:

Pagina 1 din 1



MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE

CABINET MINISTRU



Str. Apolodor nr. 17
sector 5, București
Tel : +021 319 97 52
Fax : +021 319 97 35
e-mail : publicinfo@mfinante.ro

Domnului Radu DINESCU, Secretar General
UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA

Adresa: Str. Ienăchiță Văcărescu nr. 60, cod poștal 040157, sector 4
București, România

Nr. 425.415/425.497/425.689/23.03.2010

Referitor la adresele dvs. nr. 309/16.02.2010, 385/23.02.2010, 388/23.02.2010, înregistrate la Ministerul Finanțelor Publice sub nr. 20.240/17.02.2010, nr. 91.590/25.02.2010 și nr. 92.222/15.03.2010, vă comunicăm următoarele:

În domeniul impozitelor directe, ca urmare a cerințelor de integrare în Uniunea Europeană au fost abrogate toate facilitățile fiscale considerate vătămătoare mediului de afaceri și concurenței, România luându-și angajamentul de a introduce doar măsuri fiscale conforme cu cerințele „Codului de Conduită privind impozitarea afacerilor”.

În același timp, unul din principiile fiscalității îl reprezintă neutralitatea măsurilor fiscale în raport cu diferitele categorii de investitori și capitaluri, și prin urmare, măsurile fiscale promovate trebuie să fie măsuri cu caracter general de care să beneficieze toți agenții economici. Astfel, măsurile promovate trebuie să fie aplicabile tuturor persoanelor juridice fără ca sfera de cuprindere să fie redusă prin introducerea de condiții care să afecteze caracterul general al acestora.

Astfel, în acest context, acordarea scutirii de la plata impozitului pe profit firmelor care au ca obiect de activitate transportul rutier de mărfuri/persoane, contravine principiilor Codului de Conduită privind impozitarea afacerilor.

Cu stimă,

p. Ministrul Finanțelor Publice

Secretar de Stat

GrațIELA DENISA IORDACHE



Expoziția Internațională Specializată „Transport. Logistică”

În perioada 24-27 martie a avut loc la Chișinău cea de-a 3-a ediție a Expoziției Internaționale Specializate „Transport. Logistică” – unica manifestare de profil din Moldova, care s-a desfășurat în pavilioanele C.I.E. „Moldexpo” S.A.

Delegația Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România a participat la acest eveniment, în frunte cu Secretarul General DI. Radu Dinescu, la invitația Asociației Internaționale a Transportatorilor Auto din Moldova, având deschis un stand în cadrul târgului de transport și logistică de la Chișinău.

Cu acest prilej, reprezentanții asociației moldovene au prezentat activitățile întreprinse de asociație și de asemenea bunele practici utilizate la înmatricularea autovehiculelor în Republica Moldova.

Totodată, a avut loc un schimb de experiență pentru deschiderea unor noi posibilități de colaborare între operatorii din cele două asociații, precum și un schimb cultural.



*Valeriu Ciubuc – Vice-ministrul Transporturilor din Republica Moldova cu
Radu Dinescu - Secretar General UNTRR*



Vladimir Florea - Președintele AITA MD și
Radu Dinescu - Secretar General UNTRR:

La invitația AITA, delegații Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România efectuat o vizită, pe lângă sediul Asociației și la Centrul de Instruire a Personalului pentru Transporturi Internaționale (CIPTI), și la stația tehnică de testare Cargo-Test.



Unul din fondatorii acestei stații este AITA, iar scopul, încă de la început, a fost acela de a oferi membrilor săi condiții cât mai facile pentru înmatriculări. Pe lângă dotările specifice necesare verificărilor tehnice, în aceeași incintă se află și reprezentanța unei bănci, a unei companii de asigurări, un reprezentant al Poliției Rutiere, precum și biroul de înmatriculări. Ca atare, în această unitate se realizează, pe de o parte controlul tehnic al unităților de transport de orice

tip (autoturisme, autocamioane, autobuze, microbuze), iar pe de alta, se pot plăti taxele



aferente, asigurarea obligatorie, dar și cea CASCO sau Cartea Verde și, la final, se pot ridica plăcuțele de înmatriculare.

Astfel, plecând de la o idee și un sfat al reprezentanților UNTRR, înmatricularea unui vehicul se poate realiza în Republica Moldova în circa două ore, cu girul reprezentantului Poliției aflat în permanență la stația de testare ca seriile de șasiu și caroseriile sunt conforme cu actele, blocând astfel cu ușurință orice fel de fraudă.

Mai mult, există o bază unificată de date care permite ca un proces de vânzare-cumpărare între persoane sau companii din alte raioane ale țării către unele din Chișinău să se realizeze fără a fi necesară deplasarea din raionul respectiv, radierea realizându-se doar prin simpla transmitere a datelor către birourile din teritorii.

Momente de la Expoziția Internațională Specializată "Transport. Logistică" de la Chișinău

Aglomerare la standul UNTRR de la târgul transport și logistică Chișinău



Cu ocazia primei întâlniri cu transportatorii și autoritățile din Republica Moldova, Radu Dinescu - Secretar General UNTRR a prezentat istoricul implementării tahografului digital în România - Moldova trebuie să-l implementeze începând cu 16 iunie 2010.

În cursul zilei de 26.03.2010 peste 20 de transportatori, membri ai UNTRR s-au întâlnit cu transportatori din Republica Moldova pentru a explora oportunitățile de colaborare.





Vizita la sediul Academiei de transport, informatică și comunicații (ATIC) -
înființată de AITA în 1999



Specialități în care activează ATIC

ACADEMIA DE TRANSPORTURI, INFORMATICĂ ȘI COMUNICAȚII

ATIC

Licența Seria A MMII N 032307 Eliberată 13 iulie 2004 Valabilă 13 iulie 2014
Certificat de acreditare Seria AU N 000104 din 30 martie 2006

FACULTATEA INGINERIE ȘI TRANSPORTURI	FACULTATEA ECONOMIE ȘI INFORMATICĂ	FACULTATEA TELERADIOCOMUNICAȚII
Specialități pentru studii superioare de Licență (Ciclul I):		
<ul style="list-style-type: none"> > Inginerie și management în transportul auto > Inginerie și management în transportul feroviar > Inginerie și tehnologia transportului auto > Ingineria și tehnologia transportului feroviar > Ingineria și tehnologia transportului maritim > Ingineria și managementul calității în transportul feroviar > Ingineria și managementul calității în transportul auto > Tehnologii de operare în transportul feroviar 	<ul style="list-style-type: none"> > Contabilitate > Marketing și distribuție > Planificarea și realizarea proiectelor > Financiar și bănci > Statistică și predicții economice > Matematică > Matematică aplicată > Informatică > Management informațional > Informatică aplicată 	<ul style="list-style-type: none"> > Ingineria și management în telecomunicații > Electronică > Telecomunicații > Calculatoare > Tehnologii informaționale > Automatizări și informatică
Specialități pentru studii superioare de Masterat (Ciclul II):		
<ul style="list-style-type: none"> > Transport și expediții internaționale > Transport și logistică > Transport auto > Regenerarea și întreținerea transportului auto 	<ul style="list-style-type: none"> > Contabilitate > Planificarea și realizarea proiectelor > Financiar și bănci > Financiar și contabilitate feroviară 	<ul style="list-style-type: none"> > Administrarea afacerilor > Administrarea afacerilor în transporturi > Economie și management în transporturi > Managementul feroviar

REUNIUNILE DE PRIMĂVARĂ IRU

În perioada 2-3 martie a.c. au avut loc, la Bruxelles, reuniunile de primăvară IRU, și anume reuniunea Comitetului de Legătură IRU pe lângă Uniunea Europeană privind Transportul de Mărfuri (CLTM), reuniunea Grupului de Experți IRU privind Transportul Combinat (GETC), precum și seminarul privind viitorul transporturilor în Europa.

Reuniunile de primăvară IRU au reunit peste 200 de reprezentanți de frunte din sfera politică, a afacerilor și industriei din Uniunea Europeană, inclusiv membri ai Parlamentului European, oficiali ai Comisiei Europene, asociații de comerț, producători, operatori de transport, organizații neguvernamentale, precum și ai asociațiilor membre IRU.

Cu această ocazie, Președintele IRU, Dl. Janusz Lacny a subliniat necesitatea pentru o cooperare strânsă între industria de transport rutier și instituțiile europene pentru o abordare eficientă a problemelor politice majore cu care se confruntă noul comisar de transport și Vicepreședintele CE, Dl. Siim Kallas.

Directorul General Adjunct al DG MOVE, Dl. Zoltan Kazatsay, și Șeful Adjunct al Cabinetului Dlui Siim Kallas, Dl. Keir Fitch, au convenit că singura modalitate pentru dezvoltarea economică și pregătirea pentru viitor este cooperarea, în special la elaborarea noii Carte Albe a transportului Uniunii Europene.



În cadrul lucrărilor Comitetului de Legătură IRU pe lângă Uniunea Europeană privind Transportul de Mărfuri (CLTM) a avut loc și un seminar privind întărirea pe viitor a cooperării dintre operatorii de transport mărfuri, producătorii de autovehicule, furnizorii de sisteme inteligente IT,

autoritățile publice și comunitatea de cercetare în domeniul transportului pentru a realiza împreună obiectivele cheie care vor fi stipulate în noua Cartă Albă privind politica transportului a Comisiei Europene care urmează a fi finalizată la sfârșitul anului 2010.



DI. Zoltan Kazatsay, Director Adjunct al DG MOVE - Comisia Europeană, în timpul lucrărilor seminarului CLTM privind Viitorul Transportului

La lucrările Grupului de Experți IRU privind Transportul Combinat (GETC) Dna Antoaneta Ivanova, de la Asociația transportatorilor rutieri din Bulgaria (AEBTRI), a fost realesă președintă, pentru mandatul 2010-2011. DI. Daniel Torres din partea Asociației germane BGL a fost reales vicepreședintele Grupului de experți.

În cadrul reuniunii s-a discutat de revizuirea proiectului Marco Polo pe care membrii IRU îl susțin care vizează promovarea transportului intermodal. Acest proiect necesită o revizuire în vederea desființării

obiectivului obligatoriu de transfer modal și de a reflecta principiul co-modalității, îndeplinind în același timp condiția ca transportul rutier să fie întotdeauna inclus în ansamblul lanțului logistic intermodal.



Daniel Torres (BGL) și Antoaneta Ivanova (AEBTRI)

**Comunicat de presă al UNTRR
cu privire la aplicarea de către Consiliul Local Timișoara a
taxei de tranzit pentru vehiculele de transport marfă cu masa
mai mare de 7,5 tone
începând cu 1 martie 2010**

Deși UNTRR a făcut numeroase intervenții, atât pe lângă primăria municipiului Timișoara, cât și pe lângă celelalte instituții abilitate ale statului - Președinție, Guvern, Ministerul Administrației și Internelor, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Departamentul Afacerilor Europene, Prefectura județului Timiș - pentru eliminarea acestei taxe de tranzit, constatăm cu regret faptul că primăria municipiului Timișoara și primarul acestui oraș încalcă legea cu nonșalanță, intenționând să aplice această taxă nelegală începând cu data de 1 martie 2010.

UNTRR, în calitate de asociație profesională reprezentativă și de reprezentant al patronatelor din domeniul transporturilor rutiere, își exprimă surpriza că o instituție democratică a statului își permite să încalce atât legislația națională cât și legislația europeană prin nerespectarea Tratatului de aderare și încălcarea unuia dintre principiile fundamentale ale construcției europene, respectiv introducerea discriminării între transportatorii din județul Timiș și cei din restul țării - discriminare în funcție de locul de stabilire - și prin denaturarea concurenței între aceștia.

Față de cele de mai sus, UNTRR își menține poziția cu privire la eliminarea acestei taxe abuzive, discriminatorii, anticoncurențiale și nelegale și solicită autorităților locale din municipiul Timișoara anularea hotărârilor Consiliului Local nr. 196/2009 și 445/2009.

Detalii suplimentare se pot găsi și pe site-ul UNTRR www.untrr.ro la secțiunea Comunicare/Intervenții UNTRR.

PRIMARIA TIMISOARA FACE SCUT DIN TRANSPORTATORI IN LUPTA CU GUVERNUL

În urma intervențiilor UNTRR pe lângă instituțiile abilitate ale statului, Prefectura județului Timiș a intervenit astăzi pentru anularea dispozițiilor HCL Timișoara 196/2009 referitoare la introducerea acestei taxe de tranzit. În acest context, salutăm și susținem acțiunile prefecturii Timiș ca fiind corecte, legale și cu caracter european și ne exprimăm opinia că instanța de judecată va anula definitiv această taxă nelegală.

Totodată, ne exprimăm surprinderea că instituții ale statului care ar trebui să aplice legile la nivel local, referindu-ne la Primăria municipiului Timișoara și la Consiliul Local al acestui oraș, refuză cu obstinație să facă acest lucru.

În plus, având în vedere declarațiile primarului municipiului Timișoara, constatăm cu regret și nu înțelegem de ce domnia sa, pretinzând că apără interesele orașului, pare a fi pornit un război cu Guvernul României făcând scut din transportatori și cetățenii Timișoarei.

Considerăm că soluția cea mai eficientă pe care Consiliul Local Timișoara și primarul ar fi putut-o adopta era aceea de a începe demersurile pentru realizarea unei centuri ocolitoare a orașului și nu cea la care au recurs, de spoliere a transportatorilor prin introducerea unei taxe abuzive, discriminatorii, anticoncurențiale și nelegale, despre care se știe că, odată ajunsă în buget nu se va mai regăsi în realizarea intenției inițiale care a stat la baza introducerii sale.

Detalii suplimentare se pot găsi și pe site-ul UNTRR www.untrr.ro la secțiunea Comunicare/Intervenții UNTRR.

UNTRR solicită eliminarea oricărei forme de impozitare a firmelor cu obiect principal de activitate transport rutier de mărfuri sau persoane

În condițiile în care transporturile rutiere sunt unul dintre sectoarele cele mai afectate de criza economică și financiară actuală din România, și având în vedere rolul determinant al transportului rutier în procesul redresării economice, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România este împotriva impunerii unor noi taxe și impozite pentru transportatorii rutieri și solicită măsuri guvernamentale de urgență pentru sprijinirea firmelor de transport.

UNTRR solicită Guvernului scutirea de impozit forfetar și impozit pe profit pentru toate firmele de transport rutier de mărfuri sau persoane.

Noile prevederi ale Codului fiscal prin care contribuabilii au obligația de a plăti impozit pe profit anual, cu plăți anticipate efectuate trimestrial, actualizate cu indicele de inflație, constituie și mai mult o povară pentru transportatorii rutieri români care se confruntă deja cu o situație fără precedent.

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

- să acorde sprijin operatorilor de transport pentru a le permite să investească în continuare în vehicule inovative și curate într-un mod asemănător cu cel aplicat producătorilor de autovehicule, pentru susținerea afacerilor acestora și evitarea reducerii activității,
- să investească în infrastructura rutieră pentru a elimina blocajele și costurile aferente acestora,
- să asigure absorbția rapidă și eficientă a fondurilor europene și continuarea, într-un ritm mai susținut a construcției de autostrăzi, ceea

ce va permite, printre altele, reducerea ratei șomajului și eliminarea strangulărilor, precum și fluidizarea traficului,

- să reducă taxele existente și să nu mai creeze alte taxe noi deoarece acestea amenință redresarea economică și competitivitatea,
- să încurajeze instituțiile financiare să asigure linii de credit astfel încât transportatorii rutieri să își finanțeze investițiile și operațiile lor,
- să creeze un cadru administrativ și legal care să permită industriei transporturilor rutiere să își mențină personalul ca inactiv fără a fi nevoie să recurgă la concedieri.

Un astfel de impozit nu rezolvă eventuala evaziune fiscală care stă la baza introducerii sale. UNTRR consideră, ca și în cazul noilor modificări aduse legislației sociale și legislației drumurilor, că introducerea unor noi taxe sau creșterea taxelor existente și a sumelor considerate pentru sancțiunile contravenționale nu rezolvă respectarea legii ci, așa cum s-a constatat de-a lungul timpului, duce la creșterea evaziunii fiscale și a nerespectării legii.

Pentru a se putea obține un rezultat viabil, UNTRR solicită aplicarea de urgență a următoarelor măsuri:

- 1. scutirea de impozit forfetar și impozit pe profit pentru toate firmele care au ca obiect principal de activitate transportul rutier de mărfuri/ persoane Cod CAEN 494/493;**
- 2. efectuarea corectă a controalelor și aplicarea nediscriminatorie a legii în cazul determinării unor nerespectări ale acesteia;**
- 3. concentrarea controalelor asupra firmelor care prezintă antecedente în ceea ce privește nerespectarea legilor.**

* * *

Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU), reprezintă operatorii de camioane, de autobuze, de autocare și de taxiuri, prin intermediul celor 180 de asociații membre din 74 țări de pe 5 continente,

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

„CRIZA ADUCE NOI PROVOCARI”



Cu ocazia aniversării celor 100 de numere, revista Tranzit a organizat vineri și sâmbătă (26-27 martie), la Sibiu, Hotel Hilton Pallace, conferința cu tema „Criza aduce noi provocări”.

Peste 120 de transportatori au participat la dezbaterile legate de Legea transporturilor, sistemul de control în trafic, starea dezastruoasă a drumurilor și legislația muncii care-i defavorizează integral pe angajatori, moderate de revista Tranzit. Au răspuns întrebărilor transportatorilor oficiali din Ministerul Transporturilor, Autoritatea Rutieră Română, CNADNR și Ministerul Muncii.

Numărul de camioane licențiate a scăzut din martie 2009 până în prezent cu peste 25.000 de unități, ca urmare a retragerii din circulație a tot mai multe camioane în 2009, fără a mai pune la socoteală vehiculele vândute sau returnate lezilor. Piața românească de transport s-a contractat cu aproape o cincime anul trecut, abia de la începutul acestui an simțindu-se

o revenire a comenzilor de transport, datorată exporturilor.

Șeful diviziilor de transport și logistică de la Dacia, Stefan Gaibu, a explicat strategia de transport a constructorului piteștean, care a constituit unul dintre principalii exportatori români în 2009. Concurența modului de transport rutier cu cel feroviar se manifestă nu numai în programul de transport rutier al Dacia, ci și al mărfurilor generale, Hungarokombi susținând eficiența sporită a combinației rutier-feroviar (Ro-La) comparativ cu transportul exclusiv „pe roți”, valabilă pe anumite trasee.

În a doua zi a conferinței, ministrul secretar de stat din cadrul Ministerului Muncii, Familiei și Protecției Sociale, Dumitru Nicu Cornoiu, a explicat care sunt modalitățile corecte de plată a șoferilor pentru a evita interpretarea diurnei ca și venit salarial și cum se pot rezolva disputele dintre patroni și șoferi în cazul situațiilor de furturi din camioane/furt de motorină/cazuri de vandalism.

Conferința Tranzit a inclus și înmânarea unei replici a trofeului Camionul Anului 2010 directorului general Scania România, Tord Holmstrom, de către Marilena Matei, membru al juriului internațional “International Truck of the Year”. Scania Seria R a fost numit anul trecut în decembrie Camionul Anului 2010 de către juriul IToY, reprezentat în 23 de țări europene, în special pentru sistemul

„Scania Driver Support”, o premieră în industria camioanelor, care oferă un sistem de instruire permanentă a șoferului.

Unul dintre partenerii Tranzit în organizarea acestei conferințe, Scania România a prezentat modul de funcționare și avantajele sistemului Scania Driver Support, demonstrată, pentru doritori, pe camioanele din parcare.

DI. Constantin Isac, președintele UNTRR, a explicat că asociația pe care o conduce promovează crearea unui cazier profesional pentru șoferi, așa cum există pentru persoana desemnată, astfel încât angajatorii din transporturi să cunoască „trecutul profesional” al șoferilor înainte de a le da pe mână camioane și marfă de sute de mii de euro.

Fotografiile de la eveniment puteți vedea pe www.traficmedia.ro, iar dezbaterile pe larg de la conferința vor fi prezentate în numărul din mai al revistei Tranzit.



Partenerii Tranzit în organizarea acestei conferințe au fost Scania, Bridgestone, DKV, TimoCom, Oscar Downstream, Krone, Chevron, Rompetrol, Schmitz Cargobull, MOL, Transics, Filter Bremse și Windsoft.

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România a fost singura asociație parteneră.



INSOLVENȚA

Pe 10 martie 2010, ZIARUL FINANCIAR a organizat un seminar pe tema insolvenței și a soluției pe care aceasta o reprezintă în plină criză, la Athenee Palace Hilton.

Printre vorbitori s-au numărat:

Arin Octav Stănescu, Managing Partner, SCA Stănescu, Milos, Dumitru și Asociații

Dan Costinescu, Partener, Schoenherr și Asociații

Alexandru Ene, Associated Partner, Head of Litigation & Restructuring, Noerr

Andrei Cionca, Managing Partner, Casa de Insolvență Transilvania

Geanina Oancea, Partener, BDO Business Restructuring

Intrarea unei companii în insolvență nu mai este subiect tabu. Criza financiară a adus căderea vânzărilor pentru foarte multe companii care astfel nu au mai putut să-și onoreze toate obligațiile, atât față de furnizori, cât și față de stat și bănci. Nicio afacere nu poate rezista la o cădere a veniturilor cu 50%, nu-și poate restructura operațiunile atât de repede și în același ritm.

În aceste condiții, insolvența poate fi o soluție, dar doar dacă sunt îndeplinite câteva condiții: afacerea să aibă viitor, să existe un plan de restructurare viabil

pe care furnizorii și bancherii să-l susțină financiar, iar proprietarul să vină și el cu o infuzie de capital. În final, creșterea economică este esențială. Dacă toate aceste condiții nu sunt îndeplinite, răgazul insolvenței nu va readuce afacerea la suprafață, ci falimentul va avea ultimul cuvânt.

ZIARUL FINANCIAR i-a adus la masă pe toți cei care sunt și pot fi implicați într-un proces de insolvență – proprietar, furnizori, bancheri, stat, firmele de restructurare, auditori, avocați pentru a discuta problemele care intervin într-un asemenea plan de restructurare.

- Cum se derulează un proces de insolvență?
- Ce face administratorul numit de judecător?
- Care este rolul proprietarului în acest proces și cum trebuie să fie atitudinea lui?
- Cum trebuie să fie discuțiile cu băncile creditoare – ce se poate negocia și ce nu?
- Cum și ce se negociază cu furnizorii?
- Cum analizează judecătorul sindic planul de reorganizare? Cum poate fi oprit lanțul insolvențelor? Cum pot susține băncile o restructurare prin continuarea finanțării unei afaceri ?

Cum poate susține statul afacerile private care au probleme?

- Ce surse de finanțare mai pot găsi acum proprietarii pentru afacerea pe care o conduc? Pot vinde o parte din business pentru a face rost de bani ca să-și susțină afacerea?
- Este criza bătălia în care capitalul autohton apune în fața investitorilor străini? De ce sunt firmele locale mai afectate de insolvență?
- Ce măsuri ar putea lua statul pentru

sprijinirea companiilor aflate în dificultate?

- Cât mai pot amâna băncile plata creditelor restante ale companiilor? Care sunt consecințele pe termen scurt și ce oportunități pot produce falimentele?
- Cum arată o afacere care merită salvată și cât de grave sunt falimentele în economie?
- Ce pierderi aduce la buget o firmă intrată în faliment?

În continuare redăm trei din prezentările vorbitorilor.

Aspecte controversate în aplicarea legii insolvenței

Av Geanina Oancea

1. Evaluarea garanțiilor

2. Creantele defavorizate

3. Plata creanțelor anterioare deschiderii procedurii

Evaluarea garantiilor

Art.39:" Creditorul titular al unei creante garantate cu ipoteca, gaj sau alta garantie reala mobiliara ori drept de retentie de orice fel poate solicita judecatorului-sindic ridicarea suspendarii prevazute la art.36 cu privire la creanta sa si valorificarea imediata, in cadrul procedurii, cu aplicarea corespunzatoare a dispozitiilor art. 116-118 si cu conditia achitarii din pret a cheltuielilor prevazute la art. 121 alin. (1) pct. 1, a bunului asupra caruia poarta garantia sau dreptul de retentie, in una din urmatoarele situatii:

A. atunci cand valoarea obiectului garantiei, determinata de un evaluator conform standardelor internationale de evaluare, este pe deplin acoperita de valoarea totala a creantelor si a partilor de creante garantate cu acel obiect"

•Art.116 alin.(3) : " In vederea evaluarii bunurilor din averea debitorului, lichidatorul poate fie sa angajeze in numele debitorului un evaluator, fie, cu acordul comitetului creditorilor, sa utilizeze un evaluator propriu..."

Art.41 alin (2) : "Prin exceptie de la alin. (1), creantele garantate se inscriu in tabelul definitiv si/sau in tabelul definitiv consolidat, dupa caz, la valoarea garantiilor, evaluata in conformitate cu art.39 alin. (1) lit. A, dar nu mai mult decat valoarea totala a creantei garantate de acea garantie. La distributia pretului garantiei, creditorul garantat va fi indreptatit sa calculeze accesoriile la creanta garantata pana cel mult la data vanzarii bunului, cu conditia ca pretul bunului sa fie corespunzator mai mare decat valoarea initial evaluata"

•Creditorul garantat va face parte din aceasta categorie numai in limita valorii garantiei sale, restul creantei fiind trecuta in tabelul obligatiilor in categoria creantelor chirografare

•Atat in caz de faliment cat si in cazul reorganizarii, in situatia vanzarii bunului ce face obiectul garantiei, creditorul garantat va avea dreptul, in momentul distribuirii pretului, si la contravaloarea tuturor accesoriilor la care este indreptatit, conform contractului, calculate pana la data vanzarii

•Daca bunul se vinde la un pret mai mare decat evaluarea initiala astfel incat dupa acoperirea creantei garantate si a accesoriilor acesteia raman sume de bani disponibile, aceste sume vor fi distribuite in conformitate cu ordinea de prioritate prevazuta de art.123 din lege

Evaluarea garantiilor

•Exemplu: Creditorul X are o creanta certa, lichida si exigibila in suma de EUR 5 mil, integral garantata, conform cererii de admitere a creantei si contractului de garantie

- La momentul intocmirii tabelului preliminar, creanta , in lipsa evaluarii, va fi trecuta provizoriu in tabel, in categoria creantelor garantate, pentru intreaga suma
- In vederea intocmirii tabelului definitiv, administratorul judiciar angajeaza un evaluator
- Valoarea obiectului garantiei in urma evaluarii: EUR 3,5 mil
- In tabelul definitiv al obligatiilor X va figura cu contravaloarea in lei a EUR 3,5 mil in categoria creantelor garantate (art.121 alin.1) si cu contravaloarea in lei a EUR 1,5 mil in categoria creantelor chirografare (art.123 pct.7)

Valorificarea bunului supus garantiei:

Pretul de vanzare: EUR 5 mil

- Se acopera integral partea garantata a creantei (EUR 3,5 mil) si accesoriile calculate pana la data vanzarii
- Sumele de bani ramase se vor distribui conform ordinii de prioritate prevazute de art.123

b) Pretul de vanzare: EUR 3,5 mil

- Se acopera integral partea garantata a creantei (EUR 3,5 mil)
- Accesoriile calculate pana la data vanzarii bunului vor fi inscrise in tabelul obligatiilor in categoria creantelor chirografare

c) Pretul de vanzare: EUR 2 mil

- Se acopera partial partea garantata a creantei (EUR 2 mil)
- Accesoriile calculate la intreaga valoare a creantei garantate si principalul ramas neacoperit in urma vanzarii (EUR 1,5 mil) vor fi inscrise in tabelul obligatiilor in categoria creantelor chirografare

Creantele defavorizate

Art.3 pct.21 : "categoria de creante defavorizate este prezumata a fi categoria de creante pentru care planul de reorganizare prevede cel putin una dintre modificarile urmatoare pentru oricare dintre creantele categoriei respective:

a)O reducere a cuantumului creantei

b)O reducere a garantiilor sau a altor accesorii, cum ar fi reesalonarea platilor in defavoarea creditorului

c)Valoarea actualizata cu dobanda de referinta a Bancii Nationale a Romaniei, daca nu este stabilit altfel prin contractul privind creanta respectiva sau prin legi speciale, este mai mica decat valoarea la care a fost inscrisa in tabelul definitiv de creante"

Art.101 alin. (1) lit. D: " creantele nedefavorizate prin plan vor fi considerate prezente la votarea planului si sunt socotite ca accepta planul"

•Planul de reorganizare nu va fi confirmat daca:

- cel putin una din categoriile defavorizate de creante nu accepta planul
- fiecare categorie defavorizata de creante trebuie sa fie supusa unui tratament corect si echitabil

•Tratament corect si echitabil:

- Niciuna dintre categoriile care resping planul si nicio creanta care respinge planul nu primesc mai putin decat ar fi primit in cazul falimentului
- Nicio categorie sau nicio creanta apartinand unei categorii nu primeste mai mult decat valoarea totala a creantei sale
- In cazul in care o categorie defavorizata respinge planul, nicio categorie de creante cu rang inferior categoriei defavorizate neacceptante,nu primeste mai mult decat ar primi in cazul falimentului

Exemplu:

Exista trei categorii de creante: garantate, salariale si chirografare

Programul de plati din planul de reorganizare prevede :

- acoperirea in proportie de 100% a creantelor garantate, intr-un termen de 3 ani de la confirmarea planului
- acoperirea in proportie de 100% a creantelor salariale intr-un termen de 3 luni de la confirmarea planului
- acoperirea in proportie de 30% a creantelor chirografare intr-un termen de 3 ani de la confirmarea planului

Plata creantelor anterioare deschiderii procedurii

•Art.46 alin. (1) :" *In afara de cazurile prevazute la art.49 sau de cele autorizate de judecatorul-sindic, toate actele, operatiunile si platile efectuate de debitor ulterior deschiderii procedurii sunt nule"*

•Principiul: dupa data deschiderii procedurii debitorul nu va mai efectua plati si operatiuni

•Exceptii:

- art.49 : debitorul poate efectua plati in exercitarea obisnuita a comertului sau si poate cere autorizarea administratorului judiciar pentru efectuarea de operatiuni si plati care depasesc activitatea obisnuita a comertului sau
- Cazurile autorizate de catre judecatorul-sindic

Plata creantelor anterioare deschiderii procedurii

•Exceptia prevazuta de art.46 alin. (1) : platile efectuate cu autorizarea judecatorului sindic, dupa deschiderea procedurii , nu sunt nule.

•Legea nu distinge: platile efectuate de debitoare dupa deschiderea procedurii pot fi in contul unor operatiuni curente , caz in care devin aplicabile prevederile art.49 sau in contul unor datorii anterioare deschiderii procedurii, caz in care intervine autorizarea data de catre judecatorul-sindic

•Calitate procesuala activa in cererea de autorizare:

- administratorul judiciar, daca debitoarei i s-a ridicat dreptul de a-si conduce activitatea
- debitoarea, prin administratorul special, daca debitoarei nu i s-a ridicat dreptul de a-si conduce activitatea

•Jurisprudenta americana a validat, in unele jurisdictii, "Doctrine of necessity"care are la baza notiunea de "Critical vendors & Essential suppliers" autorizand, in anumite situatii, temeinic justificate, efectuarea de plati, dupa deschiderea procedurii, pentru creante anterioare deschiderii procedurii

Art 105 (a) Bankruptcy Code:" The court may issue any order, process or judgment that is necessary or appropriate to carry out the provisions of this title. No provision of this title providing for the raising of an issue by a party in interest shall be construed to preclude the court from...taking any action or making any determination necessary or appropriate to enforce or implement court orders or rules, or to prevent an abuse of process"

•Pentru a se emite un ordin pentru plata cu prioritate a unor creante anterioare deschiderii procedurii se verifica, de obicei, indeplinirea unor conditii ca:

- Creditorul trebuie sa fie esential pentru reorganizarea cu succes a debitoarei
- Neplata creditorului este de natura sa duca la pierderea creditorului ca partener contractual, aspect de natura sa micsozeze sau chiar sa anuleze sansele debitorului de a se reorganiza
- Tratatamentul favorabil al creditorului nu trebuie sa prejudicieze sau sa fie de natura a prejudicia alti creditori chirografari
- Nu exista nicio alta modalitate practica sau juridica ca debitorul sa poata negocia cu creditorul, decat prin plata creantei acestuia, anterioara deschiderii procedurii

•Legea nr.85/2006 permite, cu titlu de exceptie, plata creantelor anterioare deschiderii procedurii

•Conditii:

- Autorizarea prealabila data prin hotarare de catre judecatorul-sindic
- Titularul cererii (debitorul sau administratorul judiciar) trebuie sa prezinte o analiza detaliata si fundamentata care sa dovedeasca atat faptul ca plata creditorului este esentiala pentru insasi redresarea activitatii sale, cat si faptul ca plata nu este de natura sa prejudicieze ceilalti creditori chirografari



CASA DE INSOLVENȚĂ TRANSILVANIA

SOCIETATE DE PRACTICĂ ÎN INSOLVENȚĂ

IN COLABORARE CU



Nestor Nestor Dicuлесcu Kingston Petersen

SOCIETATE CIVILĂ DE ASOCIAȚI

SOLUȚII DE FINANȚARE A REORGANIZĂRII JUDICIARE. O PERSPECTIVĂ COMPARATĂ

**Asociat coordonator
practician în insolvență
av. Andrei Cionca**



CASA DE INSOLVENȚĂ TRANSILVANIA

SOCIETATE DE PRACTICĂ ÎN INSOLVENȚĂ

IN COLABORARE CU



Nestor Nestor Dicuлесcu Kingston Petersen

SOCIETATE CIVILĂ DE ASOCIAȚI

TEORIA ȘI PRACTICA REORGANIZĂRII JUDICIARE ÎN ROMÂNIA

TEORIA:
**REORGANIZAREA JUDICIARĂ – O SOLUȚIE DE REDRESARE A AFACERII ÎN DIFICULTATE
SUB PROTECȚIA LEGII INSOLVENȚEI**

REALITATEA:
ROMÂNIA

- în 2008, sub 2% din procedurile în lucru – reorganizări,
- în 2009, peste 90% din cele 21.000 de proceduri în lucru au fost falimente,

FRANȚA – în 2008, cca 30% din procedurile în lucru – reorganizări,

SUA – în 2008, cca 25% din procedurile în lucru – reorganizări.



CAUZELE LIPSEI DE SUCCES A REORGANIZĂRII JUDICIARE ÎN ROMÂNIA

CAUZE ANTERIOARE DESCHIDERII PROCEDURII:

- > lipsa de cultură managerială,
 - > lipsa de lichidități,
 - > introducerea cu întârziere a cererii de deschidere a procedurii
- ⇒ EFECTE – REORGANIZAREA JUDICIARĂ ILUZORIE

□ CAUZE POSTERIOARE DESCHIDERII PROCEDURII:

- > proiecții nerealiste ale creșterii cifrei de afaceri,
- > lipsa cunoștințelor de specialitate necesare etc.

□ PRINCIPALA CAUZĂ ➡ LIPSA DE SOLUȚII DE FINANȚARE EXTERNĂ A PLANULUI

NO FRESH MONEY!



REMEDII: FINANȚAREA REORGANIZĂRII (BANKRUPTCY FINANCING)

> Modalități de finanțare a reorganizării în SUA și Canada - Bankruptcy financing (turnaround / debtor in possession financing)

- Accesarea unui credit bancar pentru finanțarea reorganizării (Bank reorganization financing)
- Accesarea unei linii de credit bancar (Revolving facility)
- Acordarea unui împrumut de către instituții financiare nebancale (Commercial financing/lending)
- Împrumuturi "ofensive" din partea unor societăți financiare nebancale, fonduri de private equity sau hedge funds ("loan-to-own" strategies)
- Împrumuturi "defensive" din partea unui creditor bancar sau nebancale
- Cedarea unei părți din capitalul social către angajații sau/și conducerea debitoarei în schimbul finanțării (Employee or management buyouts)
- Finanțare prin factoring (factoring financing / invoice factoring);
- Cedarea de acțiuni ale debitoarei către creditorii
- Livrarea de mărfuri în regim de consignatie/cu rezerva clauzei de proprietate

FINANȚAREA BANCARĂ A REORGANIZĂRII

□ Credit bancar acordat după deschiderea procedurii

□ Acordarea unei linii de credit bancar

- finanțatorul oferă posibilitatea debitoarei aflate în reorganizare de a utiliza resursele financiare puse la dispoziție, prin tragerea unor sume de bani oricând, în limita liniei de credit. De asemenea, orice depozit efectuat de către debitoare pentru completarea sumelor trase anterior va putea fi refolosit oricând în aceleași condiții ca și tragerile inițiale

Împrumut defensiv acordat după deschiderea procedurii de către creditorul bancar al procedurii - *strategie a creditorului de protecție a investițiilor anterioare. Creditorul cunoaște activitatea debitorului și situația sa financiară. Astfel, acesta este într-o poziție eficientă pentru a ajuta procesul de redresare.*

Deși par cele mai la îndemână, sunt foarte rar întâlnite în procedurile de insolvență din România.

De altfel, și în SUA aceste produse sunt de obicei rezervate marilor companii insolvente, nu și sectorului IMM, din motive ce țin de normele prudențiale bancare. Cei mai mulți debitori nu se încadrează în limitele trasate de acestea.

Creditare de către instituții financiare nebancale

- societăți financiare nebancale, fonduri de private equity, hedge funds -

1. împrumuturi "ofensive" ("loan-to-own" strategies) anterior deschiderii procedurii (prepackaged business bankruptcy)

- astfel de potențiali creditori ("asset based lenders") pot acorda împrumuturi debitoarei, oferindu-i astfel fondurile necesare realizării unei înțelegeri cu creditorii istorici, înainte de deschiderea procedurii insolvenței, în schimbul unor dobânzi mai mari decât cele bancare. Uneori, scopul acestor creditori este de a obține proprietatea asupra unor/tuturor activelor debitoarei sau subrogarea în drepturile creditorilor procedurii sau o parte din acțiunile debitoarei. Comune în jurisdicțiile de common law - USA, UK, Canada

2. împrumuturi "ofensive" ulterior deschiderii procedurii ("loan-to-own" strategies)

- finanțatorul va utiliza aceleași metode de evaluare a activelor debitoarei ca în cazul unei care nu se află în insolvență. (de ex. General Electric Capital). Disponibilitatea finanțării depinde de viabilitatea demonstrată de companie în decursul procedurii, precum și în abilitatea sa de a întocmi un plan de reorganizare cu șanse de reușită. Scopurile finanțatorului sunt aceleași ca în cazul împrumuturilor acordate înainte de deschiderea procedurii. Comune în jurisdicțiile de common law - USA, UK, Canada

3. împrumuturi "defensive"

- acordat după deschiderea procedurii de către creditorii nebancaari ai procedurii - *strategie a creditorului de protecție a investițiilor anterioare. Creditorul cunoaște activitatea debitorului și situația sa financiară. Astfel, acesta este într-o poziție eficientă pentru a ajuta procesul de redresare.*



Cedarea unei părți din capitalul social către angajații sau/și conducerea debitoarei (Employee or management buyout)

Un exemplu practic în doi pași:

1. Sindicatul/ele angajaților debitoarei va/vor căuta obținerea unui împrumut care să asigure un capital de lucru. Acesta va fi utilizat pentru a finanța tranzacția companiei de la acționarii actuali ai debitoarei.
2. Toți angajații vor agree prin vot reducerea salariilor în schimbul obținerii unei părți din capitalul social al debitoarei. Aceasta va genera o creștere a cash-flow-ului debitoarei, care va finanța de asemenea reorganizarea.



Finanțare prin factoring (factoring financing / invoice factoring)

➤ avansul oferit de societățile de factoring din SUA debitoarei este de 80% din valoarea facturii, la momentul factorizării ei. Aceasta asigură lichiditățile necesare acoperirii cheltuielilor prezente ale procedurii. Restul este primit, cu deducerea costurilor factorizării, în momentul efectuării plății de către client. *Un avantaj cert este că astfel se pot extinde serviciile debitoarei față de clienți noi, fără a fi nevoie să se ia în calcul obiceiurile acestora de achitare a facturilor.*

➤ principala condiție de accesare a acestui tip de finanțare este ca debitoarea să vândă produse sau servicii către companii sau entități guvernamentale creditabile, în profit.

➤ De obicei, se factorizează facturi cu scadența între 30-45 de zile, nu mai mult de 90 de zile.



Cedarea de acțiuni ale debitoarei către creditori.

Exemplul brazilian

- creditorii achiziționează în schimbul creanței lor, sau a unei părți din creanță, acțiuni de la debitoare. Scopul acestei operațiuni este de a scădea gradul de îndatorare al debitoarei.
- Creditorii care au interese comune pot achiziționa acțiuni de la debitoare pentru a putea să obțină o majoritate sau măcar un cuvânt greu de spus în conducerea acesteia, pentru a putea influența managementul acesteia. Scopul acestei operațiuni este de asemenea de a crește credibilitatea debitoarei pe piață, crescând șansele de obținere a unor finanțări în procedură (*noua lege a insolvenței din Brazilia a cuprins expres o asemenea situație printre metodele de reorganizare a unei debitoare*).
- creditorii pot să își recupereze investiția prin intermediul dividendelor pe care le vor primi, dacă reorganizarea este de succes.



Livrarea de mărfuri în regim de consignație/cu rezerva clauzei de proprietate de către creditorii furnizori

Prin intermediul acestei operațiuni, creditorii (furnizori) oferă marfă debitoarei aflate în dificultate fără a o încasa pe moment, urmând a primi banii aferenți mărfurilor pe măsura vânzării acestora.

furnizorii sunt de acord ca marfa nevândută o anumită perioadă de timp să le fie returnată fără nici un cost suplimentar



Protecția finanțărilor acordate după deschiderea procedurii -

Chapter 11, US BANKRUPTCY CODE

Dacă debitorul demonstrează că finanțarea nu poate fi procurată prin nicio altă cale, instanța, poate, cu anumite restricții, autoriza debitorul să acorde finanțatorului o garanție care să aibă prioritate față de creditorii garantați înscrși la masa credală precum și față de toate cheltuielile procedurii (inclusiv față de cele salariale). De obicei finanțatorul va solicita o garanție de prim rang asupra bunurilor de inventar ale debitoarei, asupra creanțelor acesteia și asupra numerarului, indiferent că acestea sunt deja aduse ca garanție, o garanție de rangul doi față de toate celelalte bunuri deja aduse ca garanții, precum și o garanție de prim rang asupra tuturor celorlalte bunuri libere de sarcini.

O garanție de prim ordin poate fi acordată doar cu acordul creditorilor care își pierd rangul de prioritate în favoarea finanțatorului, ori dacă instanța decide că aceștia au o protecție adecvată a creanței lor, chiar dacă se acordă finanțatorului garanția solicitată. În multe cazuri, creditorii procedurii acceptă aceasta în schimbul unui pachet de protecții suplimentare specificat în hotărârea instanței de aprobare a finanțării reorganizării. Aceste protecții includ de obicei garanții de rangul doi asupra bunurilor care fuseseră libere de sarcini, în urma garanției finanțatorului, și de multe ori plăți ale dobânzilor curente.



Protecția finanțărilor acordate după deschiderea procedurii

Legea nr. 85/2006 privind procedura insolvenței

în caz de reorganizare:

> în cazul acordării unei finanțări în perioada de observație sau în perioada de reorganizare, creanțele rezultate din aceste operațiuni, fiind născute după data deschiderii procedurii, vor fi plătite conform documentelor din care rezultă, nefiind necesară înscrisura la masa credală, conf. prevederilor art. 64 alin. 6 din Lege.

> acestea vor avea prioritate la plată, dar nu înaintea achitării creanțelor conform programului de plată cuprins în planul de reorganizare și nu vor putea beneficia de garanții prioritare față de creditorii procedurii, decât eventual asupra unor bunuri libere de sarcini ale debitoarei la data acordării finanțării (situație rar întâlnită în practică)



CASA DE INSOLVENȚĂ TRANSILVANIA

SOCIETATE DE PRACTICĂ ÎN INSOLVENȚĂ

IN COLABORARE CU:



Nestor Nestor Diculescu Kingston Petersen

SOCIETATE CIVILĂ DE AVOCAT

Protecția finanțărilor acordate după deschiderea procedurii

Legea nr.85/2006 privind procedura insolvenței

în cazul falimentului:

➤ conform prevederilor art. 123 pct. 3 din Lege, creanțele reprezentând creditele, cu dobânzile și cheltuielile aferente, acordate de instituții de credit după deschiderea procedurii se vor achita înaintea creanțelor bugetare și a celor chirografare, dar după cheltuielile de procedură și după creanțele izvorând din raporturi de muncă.

➤ aceste creanțe nu au niciun fel de prioritate față de creanțele aparținând creditorilor garantați înscrși în tabelul de creanțe. (art. 121 din Lege).



CASA DE INSOLVENȚĂ TRANSILVANIA

SOCIETATE DE PRACTICĂ ÎN INSOLVENȚĂ

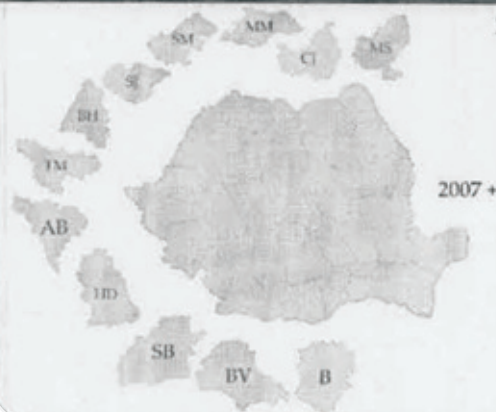
IN COLABORARE CU:



Nestor Nestor Diculescu Kingston Petersen

SOCIETATE CIVILĂ DE AVOCAT

Mulțumim pentru timpul acordat!



CASA DE INSOLVENȚĂ TRANSILVANIA SPRL

Cluj-Napoca, str. I. B. Deleanu nr. 74

0264 444 821, 0264 444 822, 0264 444 823

office@cit.ro

BUCUREȘTI

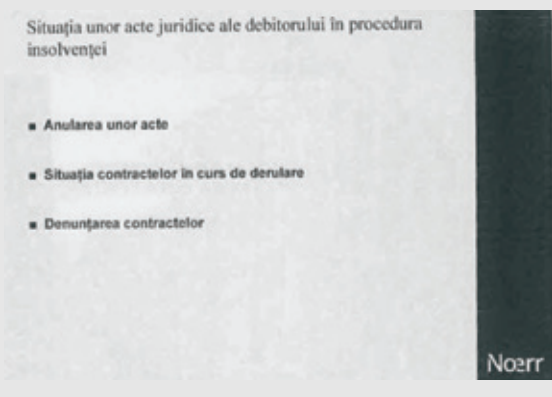
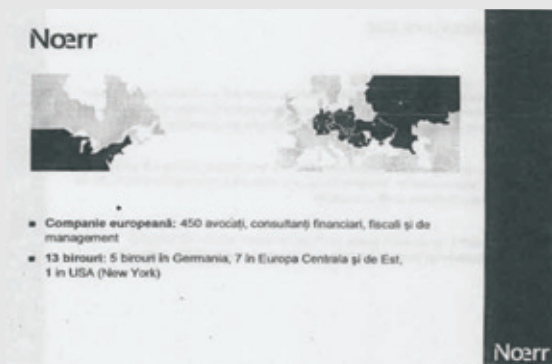
Phoenicia Business Center

Str. Turturelelor nr. 11A, et. 4

021 3266014, 021 3266015

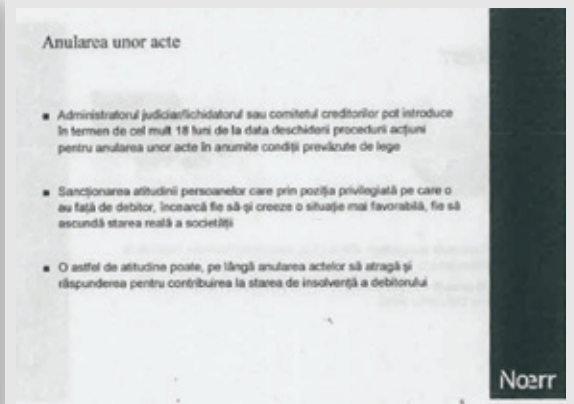
bucuresti@cit.ro

www.citr.ro



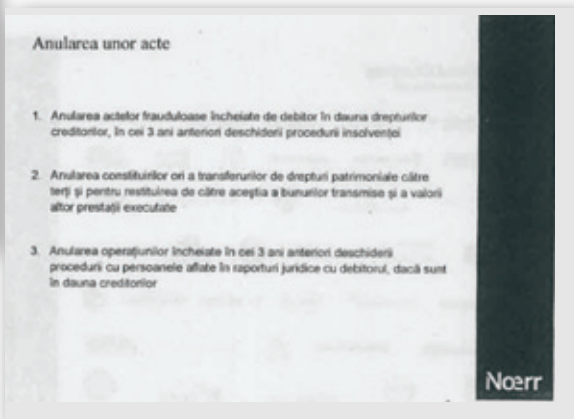
Situația unor acte juridice ale debitorului în procedura insolvenței

- Anularea unor acte
- Situația contractelor în curs de derulare
- Denunțarea contractelor



Anularea unor acte

- Administratorul judiciar/lichidatorul sau comitetul creditorilor pot introduce în termen de cel mult 18 luni de la data deschiderii procedurii acțiuni pentru anularea unor acte în anumite condiții prevăzute de lege
- Sanționarea atitudinii persoanelor care prin poziția privilegiată pe care o au față de debitor, încercă să-și creeze o situație mai favorabilă, fie să ascundă starea reală a societății
- O astfel de atitudine poate, pe lângă anularea actelor, să atragă și răspunderea pentru contribuția la starea de insolvență a debitorului



Anularea unor acte

1. Anularea actelor frauduloase încheiate de debitor în dauna drepturilor creditorilor, în cei

3 ani anteriori deschiderii procedurii insolvenței

2. Anularea constituțiilor ori a transferurilor de drepturi patrimoniale către terți și pentru restituirea de către aceștia a bunurilor transmise și a valorii altor prestații executate

3. Anularea operațiunilor încheiate în cei 3 ani anteriori deschiderii procedurii cu persoanele aflate în raporturi juridice cu debitorul, dacă sunt în dauna creditorilor

Anularea unor acte

- Anularea actelor frauduloase încheiate de debitor în dauna drepturilor creditorilor, în cei 3 ani anteriori deschiderii procedurii insolvenței
 - Reconstituirea activului averii debitorului
 - Sancționarea fraudei comise de debitor prin anularea actelor încheiate cu rea credință, în scopul de a leza dreptul altei persoane
 - Anularea actelor frauduloase încheiate de debitor nu este condiționată de dovedirea participării terțului la fraudă
 - Ca urmare a anularii actului, bunul se întoarce în averea debitorului, iar partea care a contractat cu debitorul își va putea înscrie creanța la masa credală dacă nu a fost complice la fraudă

Noerr

Anularea unor acte

- 2. Anularea constituțiilor ori a transferurilor de drepturi patrimoniale către terți
 - Acțiune în anulare ce are ca fundament caracterul neobișnuit al actelor debitorului care exced cursul desfășurării normale a activității curente a debitorului
 - Au ca scop fie favorizarea unor creditori în detrimentul altora, fie ascunderea situației reale a debitorului sau amânarea artificială a stării de insolvență
 - Cazuri limitativ prevăzute de lege

Anularea unor acte

- a) acte de transfer cu titlu gratuit, sunt exceptate sponsorizările în scop umanitar
- b) operațiuni comerciale în care prestația debitorului depășește vădit pe cea primită
- c) acte încheiate în cei 3 ani anteriori deschiderii procedurii, cu intenția tuturor părților implicate în acestea de a sustrage bunuri de la urmărirea de către creditori sau de a le leza în orice alt fel drepturile
- d) acte de transfer de proprietate către un creditor pentru stingerea unei datorii anterioare sau în folosul acestuia, efectuate în cele 120 de zile anterioare deschiderii procedurii, dacă suma pe care creditorul ar putea să o obțină în caz de faliment al debitorului este mai mică decât valoarea actului de transfer

Noerr

Anularea unor acte

- e) constituirea ori perfectarea unei garanții reale pentru o creanță care era chirografară, în cele 120 de zile anterioare deschiderii procedurii
- f) plățile anticipate ale datoriiilor, efectuate în cele 120 de zile anterioare deschiderii procedurii, dacă scadența lor fusese stabilită pentru o dată ulterioară deschiderii procedurii
- g) actele de transfer sau asumarea de obligații efectuate de debitor într-o perioadă de 2 ani anteriori datei deschiderii procedurii, cu intenția de a ascunde/întârzia starea de insolvență ori de a fraudă o persoană fizică sau juridică față de care era la data efectuării transferului unor operațiuni cu instrumente financiare derivate, inclusiv ducerea la îndeplinire a unui acord de compensare bilaterală (netting), realizate în baza unui contract financiar calificat, ori a devenit ulterior debitor, în sensul prezentei legi

Anularea unor acte

- 3. Anularea operațiunilor încheiate în cei 3 ani anteriori deschiderii procedurii cu persoanele aflate în raporturi juridice cu debitorul, dacă sunt în dauna creditorilor
 - a) cu un asociat deținând cel puțin 20% din capitalul societății comerciale
 - b) cu un membru sau administrator, atunci când debitorul este un grup de interes economic
 - c) cu un acționar deținând cel puțin 20% din acțiunile debitorului
 - d) cu un administrator, director sau un membru al organelor de supraveghere a debitorului
 - e) cu orice altă persoană fizică ori juridică, deținând o poziție dominantă asupra debitorului sau a activității sale
 - f) cu un coindivizar asupra unui bun comun

Contracte în curs de derulare

- Contract în curs de derulare este cel care nu a fost executat integral sau substanțial de către toate părțile, înainte de deschiderea procedurii
- Contractele în curs de derulare se consideră menținute la data deschiderii procedurii
- Orice clauze contractuale de desființare a contractelor în derulare pentru motivul deschiderii procedurii sunt nule
- Administratorul judiciar/lichidatorul va putea schimba clauzele contractelor de credit cu acordul cocontractanților
- Interesele debitorului în insolvență și posibilitățile de redresare devin prioritare
- Dacă un debitor deține marfă în calitate de consignatar sau un bun care aparține altuia la data deschiderii procedurii, proprietarul va avea dreptul să ceară administratorului judiciar/lichidatorului restituirea bunului, în afară de cazul în care debitorul are un drept de garanție valabil asupra bunului. Dacă bunul nu poate fi recuperat proprietarul va fi îndreptățit să se înscrie în tabelul de creanțe, cu valoarea bunului, de la data deschiderii procedurii

Noerr

Noerr

Denunțarea contractelor în curs de derulare

- Contractele debitorului, aflate în curs de desfășurare la data deschiderii procedurii insolvenței, pot fi, în principiu, continuate sau denunțate prin simplul act expres de voință al administratorului judiciar
- Cocontractantul unui debitor aflat în insolvență are dreptul să-l notifice pe administratorul judiciar și să-i ceară să răspundă, în termen de 30 de zile, dacă menține sau denunță contractul în curs
- Contractul se consideră denunțat:
 - a) la data expirării unui termen de 30 de zile de la recepționarea solicitării cocontractantului de denunțare a contractului, dacă administratorul judiciar/lichidatorul nu răspunde
 - b) la data notificării denunțării de către administratorul judiciar/lichidator
- În cazul denunțării unui contract, o acțiune pentru despăgubiri poate fi introdusă de către contractant împotriva debitorului

Noerr

Denunțarea contractelor în curs de derulare

Exemple de contracte considerate a fi în curs de derulare

- Contractul de leasing
- Contracte de închiriere
- Antec_contract de vânzare-cumpărare – va putea fi executat de către administratorul judiciar la cererea promitentului cumpărător
- Vânzarea cu clauză de rezervă a proprietății și vânzarea la termen

Denunțarea contractelor în curs de derulare

- Contractele debitorului, aflate în curs de desfășurare la data deschiderii procedurii insolvenței, pot fi, în principiu, continuate sau denunțate prin simplul act expres de voință al administratorului judiciar

- Cocontractantul unui debitor aflat în insolvență are dreptul să-l notifice pe administratorul judiciar și să-i ceară să răspundă, în termen de 30 de zile, dacă menține sau denunță contractul în curs

- Contractul se consideră denunțat:

- a) La data expirării unui termen de 30 de zile de la recepționarea solicitării cocontractantului de denunțare a contractului, dacă administratorul judiciar/lichidatorul nu răspunde
- b) La data notificării denunțării de către administratorul judiciar/lichidator

- În cazul denunțării unui contract, o acțiune pentru despăgubiri poate fi introdusă de către contractant împotriva debitorului

Exemple de contracte considerate a fi executate

- Contractul de credit în situația în care fondurile au fost predate în întregime debitorului înainte de data deschiderii procedurii
- Vânzarea unui imobil
- Toate contractele în care prestațiile părților au fost integral executate

Considerente finale

- Verificarea contractelor noi din punct de vedere al influenței pe care insolvența o poate avea asupra acestora
- Verificarea contractelor și relațiilor contractuale existente în special în cazul partenerilor contractuali aflați în prag de insolvență
- Evitarea modificării unor relații contractuale existente în lipsa verificării aprofundate a situației patrimoniale a părții cocontractante
- Evitarea oricăror demersuri care ar putea avea ca rezultat final agravarea stării de insolvență a debitorului și diminuarea șanselor de restructurare

Considerente finale

- Verificarea contractelor noi din punct de vedere al influenței pe care insolvența o poate avea asupra acestora
- Verificarea contractelor și relațiilor contractuale existente în special în cazul partenerilor contractuali aflați în prag de insolvență
- Evitarea modificării unor relații contractuale existente în lipsa verificării aprofundate a situației patrimoniale a părții cocontractante
- Evitarea oricăror demersuri care ar putea avea ca rezultat final agravarea stării de insolvență a debitorului și diminuarea șanselor de restructurare

Denunțarea contractelor în curs de derulare

Exemple de contracte considerate a fi în curs de derulare

- Contractul de leasing
- Contracte de închiriere
- Antec_contract de vânzare-cumpărare – va putea fi executat de către administratorul judiciar la cererea promitentului cumpărător
- Vânzarea cu clauză de rezervă a proprietății și vânzarea la termen

Exemple de contracte considerate a fi executate

- Contractul de credit în situația în care fondurile au fost predate în întregime debitorului înainte de data deschiderii procedurii
- Vânzarea unui imobil
- Toate contractele în care prestațiile părților au fost integral executate

schönherr

Deschiderea procedurii insolventei la initiativa debitorului – ghid practic

Dan Costinescu

10 martie 2010

INSOLVENTA = FALIMENT

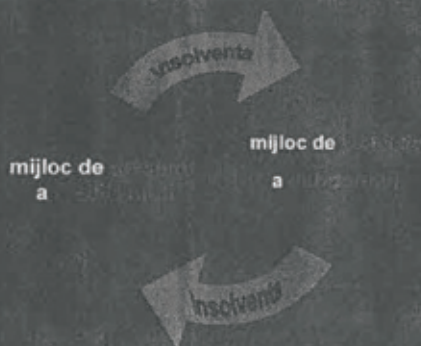
Conceptia „traditionala” asupra insolventei

Deschiderea procedurii insolventei inseamna lichidarea patrimoniului societatii debitoare si retragerea dreptului de administrare al societatii

abandonarea societatii debitoare de catre asociati/ actionari



INSOLVENTA ≠ FALIMENT



Cerere de deschidere a procedurii insolvenței. Facultate vs. obligație

• FACULTATE

- debitorul are dreptul de a cere deschiderea procedurii insolvenței când apariția stării de insolvență este iminentă
- legea sancționează patrimonial introducerea prematură și cu rea-credință a cererii

- trebuie solicitată în maxim 30 de zile de la apariția stării de insolvență
- legea sancționează tardivitatea introducerii cererii. Întârzierea cu peste 6 luni de la expirarea termenului legal (i.e. 30 de zile de la apariția stării de insolvență) constituie infracțiunea de bancruță simplă

Răspunderea patrimonială poate fi atrasă doar în cazul în care cererea de deschidere a procedurii insolvenței este admisă

Avantaje ale deschiderii procedurii la cererea debitorului (1)

Termenul de soluționare este foarte scurt - cererea se judecă în termen de 5 zile de la introducerea

Debitorul este protejat de creditori - de la data deschiderii procedurii se suspendă de drept acțiunile judiciare și măsurile de executare silită, cu excepția cailor de atac declanșate de către debitor

Se oprește curgerea dobânzilor, majorărilor de întârziere și a altor costuri accesorii dărilor principale

Furnizorii de servicii (utilități) nu au dreptul să schimbe, să refuze sau să întrerupă temporar serviciile către debitor dacă acesta are calitatea de consumator captiv

Avantaje ale deschiderii procedurii la cererea debitorului (2)

Procedura se deschide fără ridicarea dreptului de administrare a debitorului

- *Cu toate acestea, în practică, se întâlnesc cazuri în care judecătorul-sindic ridică dreptul de administrare chiar în cazul deschiderii procedurii la cererea debitorului*

Debitorul poate "alege" practicantul în insolvență care va fi desemnat administrator provizoriu

- *Judecătorul-sindic este obligat să desemneze administratorul judiciar provizoriu sau lichidatorul provizoriu propus de debitor prin cererea de deschidere a procedurii.*
- *Creditorul care deține cel puțin 50% din valoarea creanțelor poate să decida, fără consultarea adunării creditorilor, desemnarea unui administrator judiciar sau lichidator în locul admin. judiciar sau lichidatorului provizoriu*

Dezavantaje ale cererii de deschidere a procedurii la cererea debitorului

Limitarea accesului la licitatiile privind achizițiile de lucrari publice

Suspendarea de la tranzactionare de la data primirii comunicarii de catre CNVM

Votul negativ al creditorilor in ceea ce priveste planul de reorganizare, judecatorul sindic neputand valida un plan care nu a fost aprobat de creditorii

Deschiderea procedurii

Procedura (1)

Cererea introductiva:

- *Caracterul necontencios al cererii*
- *Remedii procesuale la indemana tertilor*
- *Sanctiunea nedepunerii actelor care trebuie sa insoteasca cererea de deschidere a procedurii - trecerea la procedura simplificata*
- *Hotarare AGA - cerinta obligatorie sau de oportunitate*

Deschiderea procedurii

Planul de reorganizare

Procedura (2)

Este recomandabil ca planul de reorganizare sa fie discutat si agreat cu creditorii societatii inainte de deschiderea procedurii

Planul de reorganizare poate presupune restructurare si continuarea activitatii si/sau lichidarea unor bunuri din patrimoniul debitorului si continuarea activitatii

Planul poate presupune stergerea in totalitate a creantelor chirografare sau doar plata partiala a acestor creante

Posibilitatea renegocierii sau incetarii anumitor contracte prea oneroase pentru debitor

- Debitorul nu poate propune un plan de reorganizare daca:
- a mai fost supus unei astfel de proceduri in ultimii 5 ani precedenti hotararii de deschidere a procedurii insolventei
 - debitorul sau administratorii, directorii si/sau asociatii sai au fost condamnati pentru infractiunile economice prevazute de Legea 85/2006 privind procedura insolventei
 - nu a depus in termen legal declaratia prin care isi arata intentia de a intra in procedura de reorganizare

Planul este propus de catre administratorul special, trebuie aprobat de catre comitetul creditorilor si confirmat de catre judecatorul-sindic

Concluzii

Insolventa nu inseamna intotdeauna faliment

Reorganizarea judiciara poate fi solutia pentru redresarea afacerii

Debitorul cu initiativa se bucura de o serie de avantaje, care pot fi premisele unei reorganizari de succes

Astept intrebarile Dumneavoastra!
Va multumesc!



Vă reamintim că pe site-ul UNTRR se găsesc informații importante privind:

Proiecte legi România.

The screenshot shows the website of the National Union of Road Transporters of Romania (UNTRR). The main navigation bar includes 'Despre noi', 'Afiliere', 'Contact', and 'Forum'. The page title is 'Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România'. The 'Proiecte legi Romania' section lists several legislative proposals:

- Revizuirea O.u.G. nr. 109/2005 privind transporturile rutiere
- Ordin pentru modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 245/2008 pentru aprobarea unor tarife aplicate de Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A., cu modificările ulterioare
- Ordonanța a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România
- Proiect de Ordonanță a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor
- Proiecte de legi aflate pe ordinea de zi a comisiilor parlamentare
- Proiecte de legi aflate pe ordinea de zi a comisiei de dialog social al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii

Additional details from the screenshot include a sidebar with navigation links, a poll titled 'Sondaj opinie' regarding tax reintroduction, and a 'Parteneriate' section listing partners like Lufthansa, VIALTIS, and MOL.



Ofertă Specială COSTA BRAVA APRILIE - MAI - Iunie

Date de plecare	14.04, 21.04, 28.04, 05.05, 12.05, 29.05, 26.05, 02.06, 09.06, 14.06
Preț în euro / persoană	380 euro

- Transport avion București - Barcelona - București
- Taxe aeroport, transfer aeroport - hotel - aeroport
- Cazare 7 nopți Hotel Callela Palace4**** sau similar în Callela
 - Pensiune completă - mic dejun, prânz, cină
- 1 excursie la Barcelona - ghid vorbitor de limba română

Ofertă Specială Bulgaria

NISIPURILE DE AUR

- **GRIFID HOTEL ARABELLA 4**** - ULTRA ALL INCLUSIVE**
- Cameră DBL - 32 euro/pers./noapte
- **GRIFID CLUB HOTEL BOLERO 4**** - ULTRA ALL INCLUSIVE**
- Cameră DBL - 30 euro/pers./noapte
- **HOTEL ELENA 4**** - ULTRA ALL INCLUSIVE**
- Cameră DBL vedere mare - 22 euro/pers./noapte

SFÂNTUL CONSTANTIN ȘI ELENA

- **HOTEL DOLPHIN 4**** - ALL INCLUSIVE**
- Cameră DBL - 16 euro/pers./noapte

SUNNY BEACH

- **HOTEL TRAKIA PLAZA 4**** - ALL INCLUSIVE**
- Cameră DBL - 23 euro/pers./noapte

NESEBAR

- **SOL NESSEBAR MARE & SOL NESSEBAR BAY 4****- ALL INCLUSIVE**
- Cameră DBL - 24 euro/pers./noapte

DUNI

- **MARINA ROYAL PALACE 5**** - ALL INCLUSIVE**
- Cameră DBL - 32 euro/pers./noapte



BONUS: - Taxa stațiune gratuit pentru sejururi de minim 5 nopți

NOTĂ: - Tariful include reducerea de early booking, valabilă până la 25.03.2010



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

București, Sector 4, Cod 040157, Str. Ienachiță Văcărescu 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

Propunerile UNTRR privind modificarea OUG 109/2005

Datorită apariției noului pachet legislativ aprobat de Parlamentul European și de Consiliu România trebuie să-și modifice legislația din domeniul transporturilor rutiere.

În acest context, principalul act normativ care trebuie modificat este Ordonanța de urgență a guvernului nr. 109/2005 privind transporturile rutiere.

UNTRR consideră ca fiind imperios necesară modificarea acestei ordonanțe nu doar datorită apariției noului pachetului legislativ european ci și pentru eliminarea elementelor neconforme cu legislația europeană și cu bunele practici din acest domeniu.

În acest sens, propunerile de modificare pe care UNTRR le-a supus atenției Ministerului Transporturilor și Infrastructurii sunt următoarele:

1. Armonizarea definițiilor cu definițiile europene:

- a.** Introducerea definițiilor profesiei de transportator rutier de marfă și de persoane,
- b.** Eliminarea confuziei create de coexistența definiției întreprinderii de transport, cea a transportatorului rutier și cea a operatorului de transport prin eliminarea definițiilor transportatorului rutier și a operatorului de transport și completarea definiției întreprinderii pentru a fi conformă cu cea europeană,
- c.** Precizarea faptului că operațiunile de transport internațional se efectuează pe bază de autorizație de transport doar pe teritoriile statelor nemembre datorită faptului că transporturile intracomunitare, deși intră la categoria de transporturi internaționale, se efectuează în baza licenței comunitare de transport,
- d.** Precizarea persoanelor din domeniul transporturilor rutiere cărora li se eliberează certificat de competență profesională de către autoritățile competente, acestea fiind managerul de transport și conducătorul auto și, cel mult, consilierul de siguranță ADR,
- e.** Introducerea cerinței de sediu pentru acordarea licenței de transport în conformitate cu noul regulament privind accesul la profesie,
- f.** Completarea definiției serviciilor regulate și a celei privind serviciile regulate speciale de transport persoane pentru a fi în conformitate cu definițiile europene din noul regulament privind accesul la piața internațională de transport de persoane,

g. Introducerea definiției transporturilor cu mase și/sau dimensiuni depășite pentru clarificarea acestui tip de transporturi,

h. Definirea cu claritate a transportului rutier internațional pentru a fi în conformitate cu noul pachet legislativ european,

2. Clarificarea anumitor elemente din textul ordonanței:

a. Completarea punctului (h) de la atribuțiile MTI prin clarificarea faptului că monitorizarea pieței de transport rutier se face în vederea adoptării măsurilor necesare pentru remedierea situațiilor de criză,

b. Completarea alin. (4) de la modul de efectuare a transporturilor prin precizarea faptului că întreprinderile trebuie să respecte nu doar legislația privind perioada de conducere și perioada de repaus ci și legislația privind legislația referitoare la timpul de muncă. Totodată, trebuie precizat faptul că dispozițiile AETR se aplică, după caz, doar transporturilor efectuate în spațiul extracomunitar,

c. Detalierea tipurilor de calificări obligatorii pentru conducătorii auto profesioniști,

d. Completarea modului de efectuare a operațiunilor de transport prin acordarea posibilității efectuării de transporturi pe teritoriul României și cu semiremorci înmatriculate în alt stat. Această propunere vine în sprijinul transportatorilor români care efectuează transporturi internaționale și la una dintre cursele dus sau întors sau între două curse care includ o descărcare și o încărcare pe teritoriul României tractează o remorcă sau o semiremorcă înmatriculată într-un alt stat. În plus, propunerea este în conformitate cu legislația europeană în domeniu care prevede faptul că faptul că documentele de transport, în cazul unei combinații cuplate de vehicule, acoperă combinația cuplată de vehicule chiar în cazul în care remorca sau semiremorca nu este înmatriculată sau autorizată pentru a circula pe numele titularului licenței sau în cazul în care este înmatriculată sau autorizată să circule într-un alt stat.

e. Similar se propune și pentru transporturile efectuate de transportatori români în alte state,

f. Introducerea noțiunii de „registru electronic național” în conformitate cu noua legislație europeană în domeniu,

3. Introducerea unui nou alineat care să reglementeze/permită reglementarea transporturilor rutiere cu mase și/sau dimensiuni depășite ținând cont de bunele practici în domeniu,

4. Introducerea registrului și a cazierului profesional pentru conducătorii auto profesioniști pentru responsabilizarea acestora, creșterea siguranței rutiere și evitarea migrației conducătorilor auto cu probleme.

- 5.** Modificarea articolului referitor la conducătorii auto nerezidenți prin precizarea faptului că atestatul profesional este proprietatea întreprinderii de transport și nu se eliberează conducătorului auto.
- 6.** Definirea cabotajului sau, cel puțin precizarea regulamentelor în care acesta este definit pentru a veni în ajutorul autorităților de control dar și al transportatorilor ca urmare a faptului că aceștia vor ști cu exactitate modul în care se pot efectua operațiuni de cabotaj.
- 7.** Definirea cu claritate și în conformitate cu regulamentul privind accesul la profesie a cerințelor care trebuie îndeplinite de o întreprindere pentru a putea efectua transporturi (pentru a putea accede la profesiunea de operator de transport de mărfuri sau persoane)
- 8.** Eliminarea dispozițiilor din Codul penal privind cerința de bună reputație care conțineau o serie de trimiteri inoperabile și preluarea definiției din regulamentul privind accesul la profesie
- 9.** Preluarea din regulamentul privind accesul la profesie a dispozițiilor cu privire la acțiunea autorității în cazul sancționării întreprinderilor sau managerilor de transport pentru a se preveni abuzurile, precum și a dispozițiilor referitoare la declararea inaptitudinii persoanelor de exercitare a profesiei și a dispozițiilor cu privire la reabilitarea acestora și a întreprinderilor.
- 10.** Introducerea unei dispoziții cu privire la sancționarea transportatorilor străini care săvârșesc abateri pe teritoriul României, astfel încât aceste sancțiuni să poată fi aplicate și să fie evitată discriminarea inversă (sancționarea doar a transportatorilor români).
- 11.** Creșterea valabilității licenței de transport la 10 ani și aducerea valabilității copiilor conforme la nivelul celei a licenței de transport, precum și prevederea faptului că tarifele de eliberare trebuie să acopere doar costurile administrative,
- 12.** Eliminarea personalizării copiei conforme cu numărul de înmatriculare al vehiculului și utilizarea modelului și a regulilor prevăzute în noile regulamente pentru acestea (ștampila și semnătura autorității competente și număr de serie)
- 13.** Pentru păstrarea uniformității textului, se propune același lucru și pentru certificatul de transport și copiile conforme ale acestuia la transportul în cont propriu,
- 14.** Eliminarea termenului „oneros” cu expresia „contra plată” deoarece redă cu exactitate în ce condiții se efectuează transportul.
- 15.** Introducerea organismului unic de control și a inspectorilor rutieri/de trafic pentru a evita împărțirea controlului pe mai multe autorități. Acest organism ar urma să efectueze controlul tehnic, al respectării perioadelor de conducere, perioadelor de repaus, timpului de lucru, masei și dimensiunilor etc., atât în trafic cât și la sediile întreprinderilor.

ORDONANȚA DE URGENȚĂ NR. 109/2005 PRIVIND TRANSPORTURILE RUTIERE - **PROPUNERI UNTRR**

Text OUG 109/2005	Amendamente propuse	Motivație
Art. 3 alin. (1) punctul 1: 1. activitate conexă transportului rutier - activitate complementară care se desfășoară în legătură cu transportul rutier;	Art. 3 alin. (1) punctul 1: 1. activitate conexă transportului rutier - activitate complementară care se desfășoară în legătură cu transportul rutier de către orice întreprindere care a obținut în prealabil licența pentru activități conexe transportului rutier;	Pentru evitarea confuziilor (de ex. operator/întreprindere) se propune redefinirea activității conexe transportului rutier în sensul combinării definiției de la punctul 1. cu cea de la punctul 32. și eliminarea definiției operatorului ...
Art. 3 alin. (1) punctul 2: 2. activitate de transport rutier - suma operațiunilor de transport care asigură, fără mijloc, deplasarea mărfurilor sau a persoanelor, cu ajutorul vehiculelor sau al combinației de vehicule, pe distanțe și în condiții prestabilite;	Art. 3 alin. (1) punctul 2: Se propune eliminarea	Nu își are rostul, sau cel puțin nu în această formă, deoarece în loc să preia definițiile ocupației de operator de transport rutier de marfă sau a ocupației de operator de transport rutier de persoane, combină cele două definiții din R1071/2009 și transformă cele două ocupații în activitate
Art. 3 alin. (1) punctul 7: 7. autorizație de transport internațional - document care da dreptul unui operator de transport rutier să efectueze în anumite condiții unul sau mai multe transporturi de tranzit sau destinație pe teritoriul unui stat, pe perioada sa de valabilitate;	Art. 3 alin. (1) punctul 7: 7. autorizație de transport internațional - document care da dreptul unui operator de transport rutier să efectueze în anumite condiții unul sau mai multe transporturi de tranzit sau destinație pe teritoriul unui stat, altul decât statele membre ale Uniunii Europene, pe perioada sa de valabilitate;	Se propune completarea cu „altul decât statele membre ale Uniunii Europene, pe perioada sa de valabilitate” deoarece transporturile între statele membre se efectuează în baza licenței de transport comunitare (R1072/2009).
Art. 3 alin. (1) punctul 11: 11. certificat de competență profesională - document care atestă pregătirea profesională a unei persoane în domeniul transporturilor rutiere;	Art. 3 alin. (1) punctul 11: 11. certificat de competență profesională - document care atestă pregătirea profesională a unui conducător auto sau a unui manager de transport;	CertIFICATELE de competență profesională atestă pregătirea conducătorului auto (Directiva 2003/59/CE) și managerului de transport (Regulamentul CE 1071/2009)
Art. 3 alin. (1) punctul 22: 22. întreprindere - agent economic, persoană fizică, asociație familială sau persoană juridică, cu/fără scop patrimonial, orice asociație ori grup de persoane fără personalitate juridică, cu/fără scop patrimonial, sau orice organism oficial care are personalitate juridică ori care depinde de o autoritate care are această personalitate;	Art. 3 alin. (1) punctul 22: 22. „întreprindere” înseamnă orice persoană fizică sau juridică, cu sau fără scop patrimonial, orice asociație sau grup de persoane fără personalitate juridică, cu sau fără scop patrimonial, sau orice organism oficial, indiferent dacă are personalitate juridică proprie sau depinde de o autoritate cu o astfel de personalitate juridică, care efectuează transport de persoane, fie orice persoană fizică sau persoană juridică care efectuează transport de mărfuri în scopuri comerciale;	Se propune preluarea definiției din Regulamentul CE 1071/2009 deoarece elimină confuziile și redă cu exactitate intenția legiuitorului european.
Art. 3 alin. (1) punctul 24: 24. licența de transport - document prin care se atestă că întreprinderea îndeplinește condițiile de onorabilitate, capacitate financiară și competență profesională, aceasta având acces la transportul rutier public;	Art. 3 alin. (1) punctul 24: 24. licența de transport - document prin care se atestă că întreprinderea îndeplinește cerințele de sediu , onorabilitate, capacitate financiară și competență profesională, aceasta având acces la transportul rutier public;	în conformitate cu dispozițiile Regulamentului CE 1071/2009, art. 3
Art. 3 alin. (1) punctul 29: 29. operator de transport rutier - orice întreprindere care deține certificat unic de înregistrare, având ca obiect de activitate activitatea de transport rutier, deținătoare a unei licențe de transport și care efectuează transport rutier public cu vehicule rutiere deținute cu orice titlu, cu excepția comoditatului, denumite în continuare vehicule deținute;	Art. 3 alin. (1) punctul 29: 29. „ocupația de operator de transport rutier” înseamnă ocupația de operator de transport rutier de persoane sau ocupația de operator de transport rutier de marfă;	în conformitate cu dispozițiile Regulamentului CE 1071/2009, art. 2
Art. 3 alin. (1) punctul 30: 30. operator de transport rutier român - operator de transport rutier cu sediul sau cu domiciliul în România;	Art. 3 alin. (1) punctul 30: 30. întreprindere de transport rutier românească - întreprindere de transport rutier cu sediul sau cu domiciliul în România;	Se propune astfel pentru unificarea textului
Art. 3 alin. (1) punctul 31: 31. operator de transport rutier străin - operator de transport rutier cu sediul sau cu domiciliul în străinătate, autorizat să efectueze transporturi rutiere internaționale;	Art. 3 alin. (1) punctul 31: 31. întreprindere de transport rutier străină - întreprindere de transport rutier cu sediul sau cu domiciliul în străinătate;	Se propune astfel pentru unificarea textului
Art. 3 alin. (1) punctul 32: 32. operator pentru activități conexe transportului rutier - orice întreprindere care desfășoară activități conexe transportului rutier și care a obținut în prealabil licența pentru activități conexe transportului rutier;	Art. 3 alin. (1) punctul 32: Eliminat	Se propune astfel pentru unificarea textului, deoarece este vorba, în fapt, de o întreprindere.
Art. 3 alin. (1) punctul 33: 33. persoană desemnată - persoana fizică, managerul activității de transport rutier, care îndeplinește pentru întreprindere condițiile de onorabilitate și competență profesională, care este angajată pe baza de contract de muncă sa conducă, permanent și efectiv, activitatea de transport a întreprinderii;	Art. 3 alin. (1) punctul 33: 33. managerul de transport - persoana fizică, care îndeplinește pentru întreprindere condițiile de onorabilitate și competență profesională, care este angajată pe bază de contract de muncă să conducă, permanent și efectiv, activitatea de transport a întreprinderii;	în conformitate cu dispozițiile Regulamentului CE 1071/2009, art. 4
Art. 3 alin. (1) punctul 36: 36. serviciu regulat de transport de persoane - serviciu de transport public de persoane care asigură transportul persoanelor, potrivit graficelor de circulație, pe trasee specificate, în care urcarea/coborârea persoanelor transportate în/din autovehicul se face în puncte de oprire dinainte stabilite; serviciul regulat de transport de persoane presupune obligația respectării graficelor de circulație, acesta fiind accesibil oricărei persoane, putând fi condiționat cel mult de o rezervare prealabilă;	Art. 3 alin. (1) punctul 36: 36. „servicii regulate de transport de persoane ” înseamnă serviciile care asigură transportul de persoane la intervale stabilite pe trasee stabilite, persoanele fiind îmbarcate și debarcate la puncte de oprire prestabilite; serviciul regulat de transport de persoane presupune obligația respectării graficelor de circulație, acesta fiind accesibil oricărei persoane, putând fi condiționat cel mult de o rezervare prealabilă;	Completare în conformitate cu dispozițiile Regulamentului CE 1073/2009, art. 2 alin. 2

Text OUG 109/2005	Amendamente propuse	Motivație
persoane, putând fi condiționat cel mult de o rezervare prealabilă;		
Art. 3 alin. (1) punctul 37: 37. serviciu regulat special de transport de persoane - serviciu de transport public de persoane efectuat la solicitarea unui beneficiar, prin care se asigură doar transportul anumitor categorii determinate de persoane, în măsura în care acest serviciu se desfășoară în condițiile prevăzute la pct. 36. Serviciul regulat special de transport de persoane include: a) transportul muncitorilor între domiciliu și locul de muncă; b) transportul elevilor și al studenților spre și dinspre instituțiile de învățământ; c) transportul militarilor și al familiilor acestora între domiciliu și unitatea militară;	Art. 3 alin. (1) punctul 37: 37. „servicii regulate speciale de transport de persoane” înseamnă serviciile regulate, indiferent de cine sunt organizate, care asigură transportul unor categorii precizate de persoane cu excluderea altor persoane; Serviciul regulat special de transport de persoane include: a) transportul muncitorilor între domiciliu și locul de muncă; b) transportul elevilor și al studenților spre și dinspre instituțiile de învățământ; c) transportul militarilor și al familiilor acestora între domiciliu și unitatea militară;	Completare în conformitate cu dispozițiile Regulamentului CE 1073/2009, art. 2 alin. 3
Art. 3 alin. (1) punctul 41: 41. transport rutier - operațiune prin care se realizează deplasarea persoanelor sau a mărfurilor cu un autovehicul ori cu un ansamblu de vehicule rutiere, pe un drum deschis circulației publice, chiar dacă vehiculele respective sunt, pe o anumită porțiune a traseului, transportate la rândul lor pe sau de alte vehicule ori dacă autovehiculele se deplasează fără încărcătură. Operațiunile de încărcare/descărcare și de încarcare/distribuire a documentelor însoțitoare transportului, realizate sau supravegheate de conducătorul vehiculului ori al ansamblului de vehicule, sunt operațiuni incluse în activitatea de transport;	Art. 3 alin. (1) punctul 41:	Se propune menținerea acestui punct cu eliminarea punctului 2
Art. 3 alin. (1) punctul 42: 42. transport rutier agabantic - transport rutier cu mase și/sau cu dimensiuni depășite;	Art. 3 alin. (1) punctul 42: 42. transport rutier cu mase și/sau cu dimensiuni depășite - transport rutier efectuat cu vehicule rutiere ale căror mase și/sau dimensiuni, inclusiv încărcătura acestora, depășesc masele și sau dimensiunile maxime admise în circulație prevăzute în legislația în vigoare;	Preluat din propunerea MTI de introducere a organismului unic de control
Art. 3 alin. (1) punctul 44: 44. transport rutier în trafic internațional - transport rutier care se efectuează între localitatea de plecare și localitatea de destinație, situate pe teritoriul a două state diferite, cu sau fără tranzitarea unuia ori mai multor state;	Art. 3 alin. (1) punctul 44: 44. transport rutier în trafic internațional înseamnă: (a) o deplasare cu încărcătură efectuată de un vehicul al cărei punct de plecare și punct de destinație se află în două state membre diferite, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe; (b) o deplasare cu încărcătură efectuată de un vehicul dintr-un stat membru către o țară terță sau invers, cu sau fără tranzitarea unuia sau mai multor state membre sau țări terțe; (c) o deplasare cu încărcătură efectuată de un vehicul între țări terțe, cu tranzitarea teritoriului unuia sau mai multor state membre; (d) o deplasare fără încărcătură în legătură cu transporturile menționate la literele (a), (b) și (c);	Completare în conformitate cu dispozițiile Regulamentului CE 1072/2009, art. 2 alin. 2 și ale Regulamentului CE 1073/2009, art. 2 alin. 1
Art. 3 alin. (1) punctul 49: 49. transportator rutier - orice întreprindere care, în activitatea sa, pentru transportul public sau transportul în cont propriu al persoanelor ori al mărfurilor, utilizează vehicule sau ansambluri de vehicule rutiere deținute, în condițiile prezentei ordonanțe de urgență;	Art. 3 alin. (1) punctul 49: Se propune eliminarea și utilizarea definițiilor „întreprinderi”, „profesiei de operator de transport rutier”, „profesiei de operator de transport rutier de marfă” și „profesiei de operator de transport rutier de persoane”	22., 29. și 49. disecă în fapt definiția întreprinderii și pe cea a ocupației de operator de transport (conform Regulamentului CE 1071/2009)
Art. 5 alin. (2) litera (h) h) monitorizează piața transporturilor rutiere în scopul constatării apariției situațiilor de criză și adoptă măsurile necesare acestor situații;	Art. 5 alin. (2) litera (h) h) monitorizează piața transporturilor rutiere în scopul constatării apariției situațiilor de criză și adoptă măsurile necesare remedierii acestor situații;	Se propune introducerea termenului „remediere” pentru clarificarea textului
CAPITOLUL II: Efectuarea transporturilor rutiere Art. 9 alin. (4) (4) Transportul rutier de mărfuri sau de persoane se poate efectua numai în condițiile respectării prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 17/2002 privind stabilirea perioadelor de conducere și a perioadelor de odihnă ale conducătorilor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere și organizarea timpului de muncă al lucrătorilor mobili în transportul rutier de mărfuri și persoane, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 466/2003, cu modificările și completările ulterioare, și ale Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (A. E. T. R.), inclusiv ale anexelor la acesta, încheiat la Geneva la 1 iulie 1970, la care România a aderat prin Legea nr. 101/1994.	CAPITOLUL II: Efectuarea transporturilor rutiere Art. 9 alin. (4) (4) Transportul rutier de mărfuri sau de persoane se poate efectua numai în condițiile respectării prevederilor 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, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 371/2007, cu modificările și completările ulterioare, și ale reglementărilor în vigoare cu privire la timpul de lucru al lucrătorilor mobili, sau ale Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR), inclusiv ale anexelor la acesta, încheiat la Geneva la 1 iulie 1970, la care România a aderat prin Legea nr. 101/1994, după caz.	Se propune înlocuirea OG 17/2002 cu OG 37/2007 cu ultimele modificări, precum și existenței Directivei 2002/15/CE care reglementează timpul de lucru al lucrătorilor mobili. În plus, AETR este valabil doar în transporturile extracomunitare pe teritoriile statelor semnatare.
	Art. 9 alin. (5) (1) Transportul rutier cu mase și/sau cu dimensiuni depășite se poate efectua doar în baza unei autorizații speciale de transport. (2) Modul de efectuare al acestor transporturi se supune bunelor practici în domeniu.	Se propune utilizarea bunelor practici în domeniu ca umare a apariției Orientărilor privind bunele practici în transporturile excepționale realizate sub auspiciile Comisiei Europene.
Art. 10 alin. (1) (1) Orice conducător auto care efectuează operațiuni de transport rutier, ce fac obiectul prezentei ordonanțe de urgență, are obligația de a urma cursurile de pregătire profesională ale căror tematică și mod de organizare sunt stabilite de autoritatea competentă.	Art. 10 alin. (1) (1) Orice conducător auto care efectuează operațiuni de transport rutier, ce fac obiectul prezentei ordonanțe de urgență, are obligația de a urma o calificare inițială obligatorie și o formare periodică obligatorie, ale căror tematici și moduri de organizare sunt stabilite de autoritatea competentă.	Se propune detalierea calificării conducătorului auto prin introducerea formării profesionale periodice obligatorii (conform Directivei 2003/59/CE).
Art. 10 alin. (2) (2) Cursurile de pregătire profesională prevăzute la alin. (1) se	Art. 10 alin. (2) (2) Cursurile de calificare inițială și de formare periodică	Se propune acest text pentru crearea bazei legale în

Text OUG 109/2005	Amendamente propuse	Motivație
finalizează cu un examen. În urma promovării examenului se eliberează un certificat de competență profesională.	prevăzute la alin. (1) se finalizează cu un examen. În urma promovării examenului se eliberează un certificat de competență profesională. (3) Pentru creșterea siguranței rutiere, a responsabilizării conducătorilor auto și a certificării activității profesionale a acestora se instituie registrul electronic al conducătorilor auto și cazierul profesional. (4) Conținutul registrului electronic, foma cazierului profesional și sancțiunile complementare aplicate pentru încălcarea legislației în vigoare de către conducătorii auto sunt stabilite prin norme.	realizarea registrului conducătorilor auto profesioniști, pentru responsabilizarea acestora, creșterea siguranței rutiere și evitarea migrației conducătorilor auto cu probleme. (A se vedea proiectul de ordin transmis dlui. Secretar de Stat Pistru și DTR).
Art. 13 alin. (2) (2) Operatorii de transport rutier români pot efectua transport rutier public în trafic internațional numai cu autovehicule înmatriculate în România, deținute și utilizate în condițiile prezentei ordonanțe de urgență.	Art. 13 alin. (2) (2) Operatorii de transport rutier români pot efectua transport rutier public în trafic internațional numai cu autovehicule înmatriculate în România, deținute și utilizate în condițiile prezentei ordonanțe de urgență, sau cu un ansamblu de vehicule în care semiremorca/remorca este înmatriculată într-un alt stat membru al Uniunii Europene.	Această propunere vine în sprijinul transportatorilor români care efectuează transporturi internaționale și la una dintre cursele dus sau întors sau între două curse care înduc o descărcare și o încărcare pe teritoriul României tractează o remorcă sau o semiremorcă înmatriculată într-un alt stat.
Art. 13 alin. (3) (3) Operatorii de transport rutier români pot efectua transport rutier în interiorul spațiului comunitar și cu un ansamblu de vehicule în care semiremorca/remorca este înmatriculată într-un alt stat membru al Uniunii Europene.	Art. 13 alin. (3) (3) Operatorii de transport rutier români pot efectua transport rutier în interiorul spațiului comunitar și cu un ansamblu de vehicule în care semiremorca/remorca este înmatriculată în altă țară.	Propunerea este în conformitate cu dispozițiile Regulamentului CE 1072/2009 art. 2 alin 1 și art. 4 alin 6 teza 2.
Art. 14 Pentru a putea efectua transport rutier pe teritoriul României, conducătorii auto cetățeni străini care au obținut dreptul de muncă în România trebuie să dețină un certificat de competență profesională eliberat de autoritatea competentă în condițiile stabilite de aceasta.	Art. 14 Pentru a putea efectua transport rutier pe teritoriul României, întreprinderile de transport rutier care angajează conducători auto cetățeni străini care au obținut dreptul de muncă în România și care nu sunt nici resortisanți ai unui stat membru, nici rezidenți pe termen lung, trebuie să dețină un atestat de conducător auto eliberat de autoritatea competentă în condițiile stabilite de aceasta.	În conformitate cu Regulamentului CE 1072/2009 art. 5 alin 6, întreprinderea de transport este proprietara atestatului de conducător auto. Atestatul certifică faptul că angajarea conducătorului auto al cărui nume apare pe atestat este angajat în conformitate cu condițiile de acces la profesia de conducător auto, este angajat legal de întreprindere iar întreprinderea deține licența de transport.
Art. 16 alin. (2) (2) Operațiunile de transport rutier public în regim de cabotaj efectuate de către operatorii de transport din statele membre ale Uniunii Europene sunt permise numai în condițiile prevăzute de legislația națională și comunitară	Art. 16 alin. (2) (2) Operațiunile de transport rutier public în regim de cabotaj efectuate de către operatorii de transport din statele membre ale Uniunii Europene sunt permise numai în condițiile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului și de Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului	Se propune fie această formulare, fie preluarea articolelor aferente cabotajului din Regulamentele CE 1072/2009 și 1073/2009
CAPITOLUL III: Accesul la activitatea de transport rutier SECȚIUNEA 1: Transportul rutier public Art. 17 alin. (1) (1) Pentru a efectua transport rutier public, operatorii de transport rutier trebuie să fie înregistrați în Registrul operatorilor de transport rutier, ținut de autoritatea competentă.	CAPITOLUL III: Accesul la ocupația de operator de transport rutier SECȚIUNEA 1: Transportul rutier public Art. 17 alin. (1) (1) Pentru a efectua transport rutier public, întreprinderile de transport rutier trebuie să fie înregistrați în Registrul electronic național al întreprinderilor de transport rutier, ținut de autoritatea competentă.	Propunerea vine ca umare a faptului că Regulamentele CE 1071/2009, 1072/2009 și 1073/2009 au introdus noțiunea de registru electronic național.
Art. 17 alin. (2) (2) Modul de întocmire, completare și gestionare privind Registrul operatorilor de transport rutier se stabilește de către autoritatea competentă.	Art. 17 alin. (2) (2) Modul de întocmire, completare și gestionare privind Registrul electronic național al întreprinderilor de transport rutier se stabilește de către autoritatea competentă.	Idem 17 (1)
Art. 18 alin. (1) (1) Pentru dobândirea calității de operator de transport rutier, o întreprindere trebuie să obțină licența de transport, care se acordă în urma îndeplinirii cumulative a condițiilor de onorabilitate, capacitate financiară și competență profesională.	Art. 18 alin. (1) (1) Pentru dobândirea calității de întreprindere de transport rutier, aceasta trebuie să obțină licența de transport, care se acordă în urma îndeplinirii cumulative a cerințelor de sediu, onorabilitate, capacitate financiară și competență profesională.	În conformitate cu Regulamentul CE 1071/2009 art. 3
	Art. 18 alin. (1¹) (1 ¹) Cerința referitoare la sediu se consideră îndeplinită în cazul în care întreprinderea: (a) are un sediu, situat în România, în incinta cănuia își păstrează principalele documente de lucru, în special documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, documente conținând date referitoare la perioadele de conducere și perioadele de repaus și orice alte documente la care trebuie să aibă acces autoritatea competentă, în scopul verificării condițiilor prevăzute de prezenta ordonanță de urgență. (b) dispune, odată ce autorizația este acordată, de unul sau mai multe vehicule, care sunt înmatriculate sau puse în circulație în alt mod în conformitate cu legislația națională respectiv, indiferent dacă vehiculele respective se află în proprietatea sa sau sunt deținute, de exemplu, în temeiul unui contract de cumpărare în rate, de închiriere sau de leasing; (c) își desfășoară operațiunile referitoare la vehiculele menționate la litera (b) permanent și efectiv, cu echipamentele administrative necesare și cu echipamentele și instalațiile tehnice corespunzătoare, într-un centru de exploatare situat în statul România.	În conformitate cu Regulamentul CE 1071/2009 art. 5

Text OUG 109/2005	Amendamente propuse	Motivație
<p>Art. 18 alin. (2) (2) Condiția de onorabilitate, în sensul prezentei ordonanțe de urgență, se consideră ca fiind îndeplinită dacă persoana desemnată:</p> <p>a) nu a fost condamnată pentru infracțiuni grave, inclusiv infracțiuni de natură comercială;</p> <p>b) nu a fost debaratată înaptea pentru a conduce permanent și efectiv activitatea de transport rutier, conform prevederilor legale în vigoare;</p> <p>c) nu a îndeplinit funcția de persoană desemnată pentru un operator de transport sau o întreprindere care a fost sancționată/sancționată pentru încălcări grave ale legislației cu privire la:</p> <ul style="list-style-type: none"> - condițiile de plată și de angajare; - condițiile de desfășurare a operațiunilor de transport rutier, în special în ceea ce privește regulile referitoare la perioadele de conducere și de odihnă ale conducătorilor auto, încărcarea vehiculelor, utilizarea în condiții de siguranță a vehiculelor rutiere, siguranța rutieră și protecția mediului. 	<p>Art. 18 alin. (2) (2) Pentru a stabili dacă o întreprindere a îndeplinit cerința de onorabilitate, autoritatea competentă ia în considerare conduita întreprinderii și pe cea a managerilor de transport ai acesteia. Condițiile pentru ca o întreprindere sau un manager de transport trebuie să le îndeplinească pentru îndeplinirea cerinței de onorabilitate sunt următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) să nu existe niciun motiv serios pentru a pune la îndoială buna reputație a managerului de transport sau a întreprinderii de transport, cum ar fi condamnări sau sancțiuni rezultate în urma oricăror încălcări grave ale normelor naționale în vigoare în următoarele domenii: <ul style="list-style-type: none"> (i) drept comercial; (ii) legislația privind insolvența; (iii) condițiile de remunerare și de muncă ale profesiei; (iv) circulația rutieră; (v) răspunderea profesională; (vi) traficul cu ființe umane sau traficul de droguri; și (b) managerul de transport sau întreprinderea de transport să nu fi fost, în unul sau mai multe state membre, condamnat(ă) sau să nu i se fi aplicat sancțiuni pentru încălcări grave ale normelor naționale sau comunitare în special în ceea ce privește: <ul style="list-style-type: none"> (i) perioadele de conducere și perioadele de repaus ale conducătorilor auto, timpul de lucru și instalarea și utilizarea aparatului de înregistrare; (ii) masa și dimensiunile maxime ale vehiculelor utilizate în cadrul traficului internațional; (iii) calificarea inițială și formarea continuă a conducătorilor auto; (iv) controlul tehnic al vehiculelor, inclusiv inspecțiile tehnice obligatorii ale acestora; (v) accesul la piața transportului rutier internațional de marfă sau, după caz, accesul la piața transportului rutier de persoane; (vi) siguranța transportului rutier de mărfuri periculoase; (vii) instalarea și utilizarea dispozitivelor de limitare a vitezei pe anumite categorii de vehicule; (viii) permisul de conducere; (ix) accesul la ocupație; (x) transportul de animale. 	<p>În conformitate cu Regulamentul CE 1071/2009 art. 6 alin. 1</p>
<p>Art. 18 alin. (2¹) (2¹) În cazurile prevăzute la alin. (2) lit. a) și b), condiția de onorabilitate se consideră ca fiind îndeplinită de la momentul în care persoana în cauză este reabilitată, potrivit reglementărilor în vigoare, sau, după caz, de la momentul în care au încetat cauzele pentru care a fost declarat înaptea.</p>	<p>Art. 18 alin. (3) (3) În sensul alineatului (2) litera (b):</p> <p>(a) Atunci când unui manager de transport sau unei întreprinderi de transport i-a fost aplicată o condamnare sau o sancțiune, în unul sau în mai multe state membre, pentru unul dintre cele mai grave cazuri de încălcare a normelor comunitare, menționate în anexa XXX la prezenta ordonanță de urgență, autoritatea competentă aplică în mod corespunzător și în timp util o procedură administrativă corespunzătoare, inclusiv, dacă este cazul, un control efectuat la sediul întreprinderii vizate.</p> <p>Procedura stabilește dacă, datorită circumstanțelor specifice, pierderea onorabilității ar constitui o reacție disproporționată în acel caz particular. Orice astfel de constatare este argumentată și justificată corespunzător.</p> <p>Dacă autoritatea competentă constată că pierderea onorabilității ar constitui o reacție disproporționată, aceasta poate decide că onorabilitatea nu este afectată. În acest caz, motivele se consemnează în registrul național.</p>	<p>În conformitate cu Regulamentul CE 1071/2009 art. 6 alin. 2</p>
<p>Art. 18 alin. (2¹) (2¹) În cazul prevăzut la alin. (2) lit. c), condiția de onorabilitate se consideră ca fiind îndeplinită după o perioadă de 2 ani de la data la care operatorul de transport rutier sau întreprinderea pentru care persoana în cauză îndeplinea funcția de persoană desemnată a fost sancționat/sancționată pentru încălcări grave.</p>	<p>Art. 18 alin. (4) (4) Datele referitoare la persoanele declarate ca fiind inapte pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier se păstrează în registrul electronic național atât timp cât persoanele respective nu sunt reabilite, potrivit reglementărilor în vigoare, sau, după caz, de la momentul în care au încetat cauzele pentru care au fost declarate inapte.</p>	<p>În conformitate cu Regulamentul CE 1071/2009 art. 14</p>
<p>Art. 18 alin. (2¹) (2¹) Autoritatea competentă va stabili lista infracțiunilor considerate ca fiind grave, precum și lista infracțiunilor de natură comercială, care afectează onorabilitatea persoanei desemnate în sensul alin. (2) lit. a).</p>	<p>Art. 18 alin. (5) (5) Datele referitoare la o întreprindere a cărei autorizație a fost suspendată sau retrasă sunt păstrate în registrul electronic național timp de doi ani începând cu data la care a expirat suspendarea sau retragerea licenței și sunt eliminate imediat după expirarea acestui termen.</p>	<p>În conformitate cu Regulamentul CE 1071/2009 art. 13</p>
<p>Art. 18 alin. (2¹) (2¹) Autoritatea competentă va stabili situațiile și circumstanțele în care încălcările legislației sunt considerate grave și afectează onorabilitatea persoanei desemnate în sensul alin. (2) lit. c).</p>	<p>Art. 18 alin. (6) (6) Datele menționate la alineatele (1), (4) și (5) indică motivele care au stat la baza suspendării sau retragerii autorizațiilor ori a declarării înaptea și, după caz, durata acestor măsuri.</p>	<p>În conformitate cu Regulamentul CE 1071/2009 art. 16 alin. 3</p>
<p>Art. 18 alin. (2¹) (2¹) Dacă faptele la care se face referire la alin. (2¹) și (2¹) sunt săvârșite de transportatori rutieri comunitari pe teritoriul României, autoritatea competentă va informa autoritățile competente din statele membre în care sunt stabiliți aceștia în legătură cu faptele constatate și sancțiunile aplicate.</p>	<p>Art. 18 alin. (7) (7) Dacă faptele prevăzute în anexa XXX la prezenta ordonanță de urgență sunt săvârșite de transportatori rutieri comunitari pe teritoriul României, autoritatea competentă va informa autoritățile competente din statele membre în care sunt stabiliți aceștia în legătură cu faptele constatate și sancțiunile aplicate.</p>	<p>În conformitate cu Regulamentul CE 1071/2009, anexa IV</p>
<p>Art. 18 alin. (3) (3) Condiția de capacitate financiară constă în dispunerea unor resurse suficiente pentru a se asigura demararea în bune condiții a activității întreprinderii și buna administrare a acesteia. Condiția de capacitate financiară se consideră ca</p>	<p>Art. 18 alin. (8) (8) Cerința de capacitate financiară reprezintă dovedirea faptului că o întreprindere poate în orice moment să facă față obligațiilor sale financiare pe parcursul exercițiului financiar anual. În acest sens, întreprinderea trebuie să demonstreze, pe</p>	<p>În conformitate cu Regulamentul CE 1071/2009 art. 7 alin (1) și (2)</p>

Text OUG 109/2005	Amendamente propuse	Motivație
fiind îndeplinită numai dacă operatorul de transport rutier dispune de un nivel financiar de minimum 9.000 euro pentru primul autovehicul rutier și 5.000 euro pentru fiecare dintre celelalte autovehicule rutiere deținute și utilizate în condițiile prezentei ordonanțe de urgență. Modul de evaluare a capacității financiare a unei întreprinderi se stabilește de autoritatea competentă.	baza conturilor anuale certificate de un auditor sau de o persoană acreditată în mod corespunzător, că dispune în fiecare an de capital și rezerve în valoare totală de cel puțin 9.000 EUR pentru un singur vehicul utilizat și de 5.000 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat. Condiția de capacitate financiară se consideră ca fiind îndeplinită și dacă întreprinderea își demonstrează capacitatea financiară printr-un certificat, cum ar fi o garanție bancară sau o asigurare, inclusiv o asigurare de răspundere profesională, eliberat de una sau mai multe bănci sau de alte instituții financiare, inclusiv societăți de asigurare, care garantează pentru întreprindere printr-o garanție personală și solidară pentru sumele stabilite anterior.	
Art. 19 alin. (1) (1) Licența de transport se eliberează operatorului de transport rutier de către autoritatea competentă, are o valabilitate de 5 ani și se păstrează la sediul acestuia.	Art. 19 alin. (1) (1) Licența de transport se eliberează operatorului de transport rutier de către autoritatea competentă, are o valabilitate de 10 ani și se păstrează la sediul acestuia.	În conformitate cu Regulamentul CE 1072/2009 art. 4 alin. 2 și Regulamentul CE 1073/2009 art. 4 alin. 4 – licența națională nu poate avea o valabilitate mai redusă decât cea comunitară
Art. 19 alin. (3) (3) Perioada de valabilitate a copiilor conforme ale licenței de transport eliberate de autoritatea competentă este de un an, fără a depăși perioada de valabilitate a licenței de transport.	Art. 19 alin. (3) (3) Perioada de valabilitate a copiilor conforme ale licenței de transport eliberate de autoritatea competentă este de maxim 10 ani, fără a depăși perioada de valabilitate a licenței de transport. O copie conformă a licenței este păstrată la bordul fiecărui vehicul al întreprinderii transport rutier și este prezentată la solicitarea oricărui agent autorizat de control. În cazul unei combinații cuplate de vehicule, copia conformă însoțește autovehiculul. Aceasta acoperă combinația cuplată de vehicule chiar în cazul în care remorca sau semiremorca nu este înmatriculată sau autorizată pentru a circula pe numele titularului licenței sau în cazul în care este înmatriculată sau autorizată să circule într-un alt stat.	Copia conformă nu poate avea o valabilitate mai mică decât cea a originalului.
Art. 19 alin. (4) (4) Copiile conforme ale licenței de transport nu sunt transmisibile și sunt personalizate de către emitent cu numărul de înmatriculare al autovehiculelor pentru care au fost emise.	Art. 19 alin. (4) (4) Licența de transport și copiile conforme ale acesteia nu sunt transmisibile și sunt în conformitate cu modelul din anexa XXX la prezenta ordonanță de urgență.	În conformitate cu Regulamentul CE 1072/2009 – anexa II și Regulamentul CE 1073/2009 – anexa II
	Art. 19 alin. (5) (5) Licența și copiile conforme ale acesteia poartă ștampila autorității emitente, precum și o semnătură și un număr de serie. Numerele de serie ale licențelor și ale copiilor conforme se înscriu în registrul electronic național al întreprinderilor de transport rutier ca parte a setului de informații cu privire la întreprinderea de transport rutier.	În conformitate cu Regulamentul CE 1072/2009 art. 4 alin. 5 și Regulamentul CE 1073/2009 art. 4 alin. 2 teza 4.
Art. 25 alin. (1) (1) Certificatul de transport în cont propriu se eliberează întreprinderii de către autoritatea competentă, are o valabilitate de 5 ani și se păstrează la sediul acesteia.	Art. 25 alin. (1) (1) Certificatul de transport în cont propriu se eliberează întreprinderii de către autoritatea competentă, are o valabilitate de 10 ani și se păstrează la sediul acesteia.	Prin similitudine cu licența pentru transportul public
Art. 25 alin. (2) (2) Pentru fiecare dintre autovehiculele rutiere deținute de întreprindere, în condițiile prezentei ordonanțe de urgență, și utilizate la operațiuni de transport rutier în cont propriu, autoritatea competentă eliberează, la cerere, copii conforme ale certificatului de transport în cont propriu cu valabilitate de un an, fără a depăși perioada de valabilitate a certificatului de transport în cont propriu.	Art. 25 alin. (2) (2) Pentru fiecare dintre autovehiculele rutiere deținute de întreprindere, în condițiile prezentei ordonanțe de urgență, și utilizate la operațiuni de transport rutier în cont propriu, autoritatea competentă eliberează, la cerere, copii conforme ale certificatului de transport în cont propriu cu valabilitate de maxim 10 ani, fără a depăși perioada de valabilitate a certificatului de transport în cont propriu.	Prin similitudine cu licența pentru transportul public
	Art. 25 alin. (3) (3) O copie conformă a licenței este păstrată la bordul fiecărui vehicul al întreprinderii transport rutier și este prezentată la solicitarea oricărui agent autorizat de control. În cazul unei combinații cuplate de vehicule, copia conformă însoțește autovehiculul. Aceasta acoperă combinația cuplată de vehicule chiar în cazul în care remorca sau semiremorca nu este înmatriculată sau autorizată pentru a circula pe numele titularului licenței sau în cazul în care este înmatriculată sau autorizată să circule într-un alt stat.	Prin similitudine cu licența pentru transportul public
Art. 25 alin. (3) (3) Copiile conforme ale certificatului de transport în cont propriu nu sunt transmisibile și sunt personalizate de către emitent cu numărul de înmatriculare al autovehiculelor pentru care au fost emise.	Art. 25 alin. (4) (4) Certificatul de transport în cont propriu și copiile conforme ale acestuia nu sunt transmisibile și sunt în conformitate cu modelul din anexa XXX la prezenta ordonanță de urgență.	Prin similitudine cu licența pentru transportul public
	Art. 25 alin. (5) (5) Certificatul și copiile conforme ale acestuia poartă ștampila autorității emitente, precum și o semnătură și un număr de serie. Numerele de serie ale licențelor și ale copiilor conforme se înscriu în registrul electronic național al întreprinderilor de transport rutier în cont propriu ca parte a setului de informații cu privire la întreprinderea de transport rutier.	Prin similitudine cu licența pentru transportul public
Art. 26 Efectuarea transportului rutier în cont propriu cu un vehicul deținut este permisă numai pe baza copiei conforme valabile a certificatului de transport în cont propriu.	Se elimină	Nu mai este cazul
Art. 30 Operatorii de transport rutier români pot efectua transport rutier public de mărfuri în trafic internațional numai pe baza	Art. 30 Operatorii de transport rutier români pot efectua transport rutier public de mărfuri în trafic internațional în afara spațiului	Propunerea de modificare survine ca urmare a faptului că pentru transporturile

Text OUG 109/2005	Amendamente propuse	Motivație
autorizațiilor de transport internațional eliberate de autoritatea competentă, dacă legislația comunitară, acordurile sau convențiile internaționale la care România este parte nu prevăd altfel.	comunitar numai pe baza autorizațiilor de transport internațional eliberate de autoritatea competentă, dacă legislația comunitară, acordurile sau convențiile internaționale la care România este parte nu prevăd altfel.	Intracomunitare nu este nevoie de autorizație de transport
Art. 31 alin. (1) (1) Operatorii de transport rutier străini pot efectua operațiuni de transport rutier public de mărfuri în trafic internațional pe teritoriul României numai pe baza autorizației de transport internațional eliberate de autoritatea competentă, dacă legislația comunitară, acordurile sau convențiile internaționale la care România este parte nu prevăd altfel.	Art. 31 alin. (1) (1) Operatorii de transport rutier străini, cu excepția transportatorilor din statele membre, pot efectua operațiuni de transport rutier public de mărfuri în trafic internațional pe teritoriul României numai pe baza autorizației de transport internațional eliberate de autoritatea competentă, dacă legislația comunitară, acordurile sau convențiile internaționale la care România este parte nu prevăd altfel.	Propunerea de modificare survine ca urmare a faptului că pentru transporturile intracomunitare nu este nevoie de autorizație de transport
Art. 31 alin. (2) (2) Organele de control vamal vor efectua formalitățile vamale pe teritoriul României pentru autovehiculele operatorilor de transport rutier străini numai dacă la bordul acestora există autorizația de transport internațional corespunzătoare sau până la îndeplinirea acestei formalități.	Art. 31 alin. (2) (2) Organele de control vamal vor efectua formalitățile vamale pe teritoriul României pentru autovehiculele întreprinderilor de transport rutier din statele nemembre ale Uniunii Europene numai dacă la bordul acestora există autorizația de transport internațional corespunzătoare sau până la îndeplinirea acestei formalități.	Propunerea survine ca urmare a faptului că formalitățile vamale se efectuează la prima intrare pe teritoriul Uniunii Europene
Art. 48^a alin. (1) (1) Persoanele cu funcții care concurează la siguranța rutieră trebuie să dețină un certificat de pregătire profesională eliberat de autoritatea competentă.	Art. 48^a alin. (1) (1) Persoanele cu funcții care concurează la siguranța rutieră trebuie să dețină un certificat de competență profesională eliberat de autoritatea competentă.	Pentru a păstra uniformitatea denumirilor din legislația națională și cea europeană
Art. 50^a alin. (1) (1) În scopul facilitării controlului vehiculelor care fac obiectul prezentei ordonanțe, utilizate de către operatorii de transport/întreprinderi, aceștia au obligația dotării acestora cu plăcuțe din care să rezulte dimensiunile și masele maxime admise/autorizate ale vehiculului.	Art. 50^a alin. (1) (1) În scopul facilitării controlului vehiculelor care fac obiectul prezentei ordonanțe, utilizate de către întreprinderile de transport, producătorii au obligația dotării acestora cu plăcuțe din care să rezulte dimensiunile și masele maxime admise/autorizate ale vehiculului.	producătorii
Art. 53^a Contractul de transport rutier public de mărfuri cu vehicule rutiere, cu titlu oneros, când locul primirii mărfii și locul prevăzut pentru eliberarea acesteia, așa cum sunt indicate în contract, sunt situate pe teritoriul României sau în două țări diferite, dintre care cel puțin una este țară contractantă, indiferent de domiciliul și de naționalitatea participanților la contract, este contract de transport rutier public de mărfuri în trafic național sau internațional, după caz.	Art. 53^a Contractul de transport rutier public de mărfuri cu vehicule rutiere, contra plată, când locul primirii mărfii și locul prevăzut pentru eliberarea acesteia, așa cum sunt indicate în contract, sunt situate pe teritoriul României sau în două țări diferite, dintre care cel puțin una este țară contractantă, indiferent de domiciliul și de naționalitatea participanților la contract, este contract de transport rutier public de mărfuri în trafic național sau internațional, după caz.	Se propune înlocuirea termenului „oneros” cu expresia „contra plată” deoarece redă cu exactitate în ce condiții se efectuează transportul. Se propune utilizarea acestei expresii în tot textul actului normativ.
CAPITOLUL VIII: Tarife Art. 54 Eliberarea documentelor prevăzute de prezenta ordonanță de urgență, precum și efectuarea prestațiilor specifice se realizează de autoritatea competentă, pe baza tarifelor stabilite de aceasta.	CAPITOLUL VIII: Tarife Art. 54 (1) Eliberarea documentelor prevăzute de prezenta ordonanță de urgență, precum și efectuarea prestațiilor specifice se realizează de autoritatea competentă, pe baza tarifelor stabilite de aceasta. (2) Cuantumul tarifelor prevăzute la alin. (1) va avea valori care să acopere cheltuielile administrative ale autorității competente.	Fiind vorba de instituții publice, tarifele nu pot depăși costurile administrative implicate pentru prestarea acestor servicii
CAPITOLUL IX: Controlul activității de transport rutier și a activităților conexe acestora Art. 56 (1) Inspectia, controlul și supravegherea modului de respectare a prevederilor prezentei ordonanțe de urgență, precum și a prevederilor normelor și reglementărilor prevăzute de aceasta se efectuează în trafic și la sediul întreprinderilor de către inspectorii de trafic sau, după caz, de către inspectorii împuterniciți în acest scop de autoritatea competentă. În cazul controalelor de trafic efectuate prin echipaje de inspectori, cel puțin unul va fi inspector de trafic. (2) Reglementările privind efectuarea inspecțiilor și a controlului asupra transporturilor rutiere și activităților conexe acestora, modelele și însemnele uniforme, precum și dotarea și inscripționarea autovehiculelor de control se stabilesc de autoritatea competentă până la intrarea în vigoare a legii de aprobare a prezentei ordonanțe de urgență. (3) Atribuțiile și obligațiile inspectorilor de trafic se stabilesc prin hotărârea a Guvernului.	CAPITOLUL IX: Controlul activității de transport rutier și a activităților conexe acestora Art. 56 (1) Autoritatea competentă desemnează o instituție publică din subordinea sa ca organism unic de control în domeniul transporturilor rutiere, denumit în continuare „organism de control”, care va efectua controlul respectării prevederilor prezentei ordonanțe, precum și inspecția și controlul activității de transport rutier a întreprinderilor de transport rutier, activității operatorilor de activități conexe transportului rutier, a stării tehnice a vehiculelor rutiere aflate în circulație pe drumurile publice și a utilizării infrastructurii rutiere. (2) Organismul de control va efectua și controlul activității de pregătire a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere desfășurată în cadrul școlilor de conducători auto, precum și controlul activității desfășurate de instructorii de conducere auto și profesorii de legislație rutieră. (3) Activitatea de control prevăzută la alin. (1) și (2), se efectuează de către inspectorii organismului unic de control, împuterniciți în acest scop, denumiți în continuare „inspectori rutieri”. (4) Condițiile aferente obținerii calității de inspector rutier, precum și atribuțiile și obligațiile acestora, se stabilesc prin hotărârea a Guvernului.	Dispoziții preluate din proiectului MTI privind organismul unic de control
Art. 56^b (1) Inspectorii de trafic au obligația de a purta uniformă de serviciu, de a deține asupra lor legitimația de control pe timpul efectuării acțiunilor de control și de a respecta prevederile legale privind oprirea vehiculelor în trafic. (2) În cazul unui control efectuat în trafic asupra unui vehicul, inspectorii de trafic au dreptul să pătrundă atât în spațiul destinat conducătorului auto, cât și în spațiul destinat transportului rutier de mărfuri și/sau de persoane pentru efectuarea controlului și efectuarea verificărilor care se impun. (3) În cazul transporturilor rutiere de mărfuri inspectorii de trafic au dreptul să verifice concordanța dintre înscrisurile din documentele de transport și mărfurile transportate. (4) În cazul transporturilor rutiere de mărfuri suspectate a fi mărfuri periculoase, inspectorii de trafic au dreptul de a preleva mostre care vor fi transmise spre analiza laboratoarelor autorizate. (5) În cazul transporturilor rutiere de persoane, inspectorii de	Art. 56^b (1) Inspectorii rutieri au obligația de a purta uniformă de serviciu/echipament de protecție, de a deține asupra lor legitimația de serviciu pe timpul efectuării acțiunilor de control și de a respecta prevederile legale privind constatările contravențiilor, aplicarea sancțiunilor contravenționale, a sancțiunilor contravenționale complementare, precum și dispunerea măsurilor de siguranță și/sau securitate necesare. (2) Modul de efectuare a controlului asupra transporturilor rutiere și activităților conexe acestora, modelele și însemnele uniforme, precum și dotarea și inscripționarea autovehiculelor de control, se stabilesc de autoritatea competentă prin norme.	Dispoziții preluate din proiectului MTI privind organismul unic de control

Text OUG 109/2005	Amendamente propuse	Motivație
<p>trafic au dreptul sa verifice concordanta dintre înscrisurile din documentul de transport și identitatea persoanelor transportate, precum și legitimațiile de călătorie ale acestora, după caz.</p>		
<p>Art. 56* (1) Prin derogare de la prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, inspectorii de trafic au dreptul sa oprească orice autovehicul care circula pe drumul public și executa activități de transport rutier în condițiile prezentei ordonanțe de urgență, precum și activitatea de instruire practică a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere. Inspectorii de trafic pot opri vehiculele, semnalizând regulamentar din poziția statică în același mod ca și polițiștii rutieri sau din autovehiculul din dotare aflat în mers. (2) Prin derogare de la prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, autovehiculele inspectorilor de trafic vor fi dotate cu dispozitive de semnalizare luminoasă cu mesaje variabile de culoare roșie, de care pot face uz numai pentru oprirea în trafic a vehiculelor care efectuează activitățile prevăzute la alin. (1).</p>	<p>Art. 56* (1) Controlul respectării prevederilor prezentei ordonanțe, precum și a celorlalte prevederi în vigoare privind activitățile de transport rutier și activităților conexe acestora, se efectuează în trafic și la sediul întreprinderilor/operatorilor de transport rutier. (2) Controlul respectării prevederilor prezentei ordonanțe, precum și a celorlalte prevederi în vigoare privind starea tehnică a vehiculelor rutiere utilizate la operațiunile de transport rutier, respectarea limitelor maselor și/sau dimensiunilor maxime admise/autorizate și achitarea tarifului de utilizare a infrastructurii de transport rutier se efectuează în trafic. (3) Controlul respectării prevederilor prezentei ordonanțe, precum și a celorlalte prevederi în vigoare privind activitatea de pregătire a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere, se efectuează în trafic și la sediul școlilor de conducere auto. (4) Efectuarea controlului prevăzut la alin. (1)-(3) se poate face pe toate categoriile de drumuri publice. (5) Sunt supuse controlului, toate vehiculele rutiere care sunt oprite, staționează sau circulă pe drumurile publice, destinate și utilizate pentru transportul de mărfuri, a căror masă totală maximă autorizată, inclusiv remorca sau semiremorca, depășește 3,5 tone, toate autovehiculele destinate și utilizate pentru transportul de persoane, care prin construcție și echipare, pot transporta mai mult de 9 persoane, inclusiv conducătorul auto, precum și toate autovehiculele utilizate la activitatea de pregătire a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere.</p>	<p>Dispoziții preluate din proiectului MTI privind organismul unic de control</p>
	<p>Art. 56* (1) Prin derogare de la prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările ulterioare, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, inspectorii rutieri au dreptul să oprească orice vehicul rutier care circulă pe drumurile publice, destinat și utilizat pentru transportul de mărfuri, a cărui masă totală maximă autorizată, inclusiv remorca sau semiremorca, depășește 3,5 tone, orice autovehicul destinat și utilizat pentru transportul de persoane, care prin construcție și echipare, poate transporta mai mult de 9 persoane, inclusiv conducătorul auto, precum și orice autovehicul utilizat la activitatea de pregătire a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere. (2) Prin derogare de la prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările ulterioare, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare, autovehiculele de control aflate în dotarea organismului unic de control vor fi dotate cu dispozitive de semnalizare luminoasă de culoare roșie cu mesaje variabile, de care pot face uz numai pentru oprirea în trafic a vehiculelor prevăzute la alin.(1).</p>	<p>Dispoziții preluate din proiectului MTI privind organismul unic de control</p>
	<p>Art. 56* (1) În vederea oprirea în trafic a vehiculelor rutiere pentru efectuarea controlului, inspectorii rutieri vor semnaliza regulamentar din poziția statică în același mod ca și polițiștii rutieri sau vor semnaliza din autovehiculul de control aflat în mers. (2) La afișarea pe dispozitivul de semnalizare luminoasă de culoare roșie, cu care este dotat autovehiculul de control, a mesajului „URMAȚI-MĂȚI, FOLLOW ME”, conducătorul auto al vehiculului rutier vizat este obligat să însoțească autovehiculul de control până la locul efectuării controlului. (3) În cazul efectuării controlului în trafic, inspectorii rutieri au dreptul să pătrundă la bordul vehiculului rutier, cât și în spațiul destinat mărfurilor sau persoanelor transportate în vederea efectuării verificărilor care se impun, respectiv au dreptul să solicite conducătorului auto orice document având relevanță sau legătură cu transportul rutier efectuat. (4) În cazul efectuării controlului în trafic privind un transport rutier de mărfuri suspectate a fi periculoase, inspectorii rutieri au dreptul de a preleva mostre din respectivele mărfuri, urmând ca acestea să fie transmise spre verificare și analiză laboratoarelor autorizate. (5) În cazul efectuării controlului în trafic privind transportul rutier de persoane, inspectorii rutieri au dreptul să verifice documentele de transport și identitatea persoanelor transportate, precum și legitimațiile de călătorie ale acestora.</p>	<p>Dispoziții preluate din proiectului MTI privind organismul unic de control</p>
	<p>Art. 56* (1) În cazul efectuării controlului activității școlilor de conducători auto, a instructorilor de conducere auto și a profesorilor de legislație rutieră, inspectorii rutieri au dreptul să solicite și să verifice orice document având relevanță sau legătură cu activitatea de pregătire a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere.</p>	<p>Dispoziții preluate din proiectului MTI privind organismul unic de control</p>

Text OUG 109/2005	Amendamente propuse	Motivație
	<p>(2) La efectuarea controlului prevăzut la alin.(1), inspectorii rutieri au dreptul să verifice condițiile de autorizare și funcționare a școlilor de conducători auto.</p> <p>(3) În cazul efectuării controlului în trafic privind activitatea de pregătire practică a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere, inspectorii rutieri au dreptul să verifice autovehiculele utilizate la această activitate, inclusiv dreptul de a pătrunde la bordul acestora în vederea constatării respectării condițiilor de pregătire.</p> <p>(4) În cazul efectuării controlului în trafic privind activitatea de pregătire practică a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere, instructorii de conducere auto au obligația prezentării tuturor documentelor solicitate de inspectorii rutieri.</p> <p>(5) Efectuarea controlului în trafic al vehiculelor rutiere menționate la art. 2, se face de către inspectorii rutieri împreună cu ofițerii/agenții poliției rutiere sau poliției de frontieră, după caz, cu respectarea prevederilor legislației în vigoare.</p>	
<p>Art. 57</p> <p>(1) La efectuarea controlului la sediul întreprinderilor, inspectorii au dreptul să pătrundă, în timpul programului de lucru, atât în spațiile de lucru, cât și în vehiculele deținute de acestea.</p> <p>(2) La efectuarea controlului la sediul întreprinderilor, acestea au obligația prezentării tuturor documentelor solicitate de personalul autorității competente împotemic în acest scop.</p>	<p>Art. 57</p> <p>(1) La efectuarea controlului la sediul întreprinderilor de transport/școlilor de conducători auto, inspectorii rutieri au dreptul să pătrundă, în timpul programului de lucru, atât în spațiile de lucru, cât și în vehiculele rutiere deținute de acestea.</p> <p>(2) La efectuarea controlului la sediul întreprinderilor de transport/școlilor de conducători auto, reprezentanții legali ai acestora au obligația prezentării tuturor documentelor solicitate de inspectorii rutieri.</p>	<p>Dispoziții preluate din proiectului MTI privind organismul unic de control</p>
<p>Art. 58</p> <p>Constituie contravenții următoarele fapte:</p> <p>ac) efectuarea transportului rutier de mărfuri cu un autovehicul condus de un conducător auto, cetățean al unui stat din afara Uniunii Europene, fără ca acesta să dețină atestat de conducător auto, la care se face referire la art. 3 alin. (3), respectiv în anexa III la Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 881/92, astfel cum a fost amendat de Regulamentul Consiliului (CE) nr. 484/2002;</p>	<p>Art. 58</p> <p>Constituie contravenții următoarele fapte:</p> <p>ac) efectuarea transportului rutier de mărfuri cu un autovehicul condus de un conducător auto, cetățean al unui stat din afara Uniunii Europene, fără ca acesta să dețină atestat de conducător auto, la care se face referire la art. 5, respectiv în anexa III la Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului;</p>	<p>Propunere conformă cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1072/2009</p>
<p>Art. 65</p> <p>(4) Certificatele de calificare profesională inițială (CPI) și certificatele de calificare profesională continuă (CPC) se eliberează de către autoritatea competentă numai:</p> <p>b) conducătorilor auto cetățeni ai unui alt stat, care nu este membru al Uniunii Europene, care sunt angajați în mod legal de un operator de transport sau de o întreprindere cu sediul ori domiciliul în România sau care sunt deținători ai unui permis de muncă valabil eliberat de autoritățile române.</p>	<p>Art. 65 alin. 4 litera (b)</p> <p>Se propune eliminarea</p>	<p>Cetățenii statelor nemembre ale Uniunii Europene cu drept de muncă într-un stat membru nu beneficiază de certificate de competență profesională. Pentru aceștia, autoritatea competentă eliberează întreprinderii la care sunt angajați un atestat profesional (conform Regulamentului CE 1072/2009)</p>
<p>Art. 67</p> <p>De la data aderării, transportul rutier de persoane în cont propriu, efectuat între România și statele membre ale Uniunii Europene, se efectuează numai pe baza certificatului de transport în cont propriu.</p>	<p>Se elimină</p>	<p>Nu mai este cazul</p>

Prea multe victime în accidente rutiere în Uniunea Europeană

03-12-2009

Deputata europeană Adriana Țicău a participat, alături de Comisarul pentru transporturi, Antonio Tajani, la dezbaterile organizate de Comisia Europeană cu privire la rezultatele consultării publice premergătoare elaborării “Programului european de acțiune pentru siguranța rutieră 2011-2020”. Peste 400 de

participanți au dezbătut problemele și situația actuală a siguranței rutiere în Uniunea Europeană. Cartea albă privind politica europeană de transport, publicată în 2001, stabilea obiectivul ambițios de reducere la jumătate, până în 2010, a numărului victimelor în accidente rutiere. În 2008, 39.000 de cetățeni europeni și-au

pierdut viața în accidente rutiere. Obiectivul UE de a înjumătăți numărul de persoane decedate în accidente rutiere până în 2010 (și anume să nu fie depășite 27.000 de decese anual) va fi greu de atins.

“Siguranța rutieră este o preocupare majoră. Cu toate că lucrurile s-au îmbunătățit în ultimii ani, numărul victimelor în accidente rutiere este încă mult prea mare în Uniunea Europeană. 1,2 milioane de persoane sunt anual rănite în accidente rutiere în Uniune, iar costurile pe care le plătește societatea prin tratamente medicale pentru cei accidentați și pentru reintegrarea în societate se ridică la 2-3% din produsul intern brut al statelor membre. Pietonii, bicicliștii și motocicliștii sunt categorii vulnerabile cărora trebuie să le fie acordată mai multă atenție. Legislația privind siguranța rutieră trebuie să fie mai cuprinzătoare, iar statele membre să se asigure că este respectată” a declarat deputata europeană Adriana Țicău.

Vicepreședinta Comisiei de Transport și Turism din Parlamentul European, Adriana Țicău, a felicitat Comisia Europeană pentru munca sa de a identifica problemele-cheie privind siguranța rutieră care urmează să fie incluse în “Programul european de acțiune pentru siguranța rutieră 2011-2020”. “Creșterea transportului rutier asociată cu sporirea mobilității cetățenilor este cauza principală a congestiei traficului, precum și a problemelor de mediu, sociale și de siguranță rutieră. Răspunsul la aceste provocări majore nu se poate limita la investițiile în infrastructura de transport. Educația participanților la trafic, precum și inovația legată de siguranța mașinilor și a participanților la trafic vor avea un rol important în găsirea de soluții adecvate în Uniunea Europeană. Parlamentul European poartă în această perioadă negocieri cu Consiliul Uniunii pentru

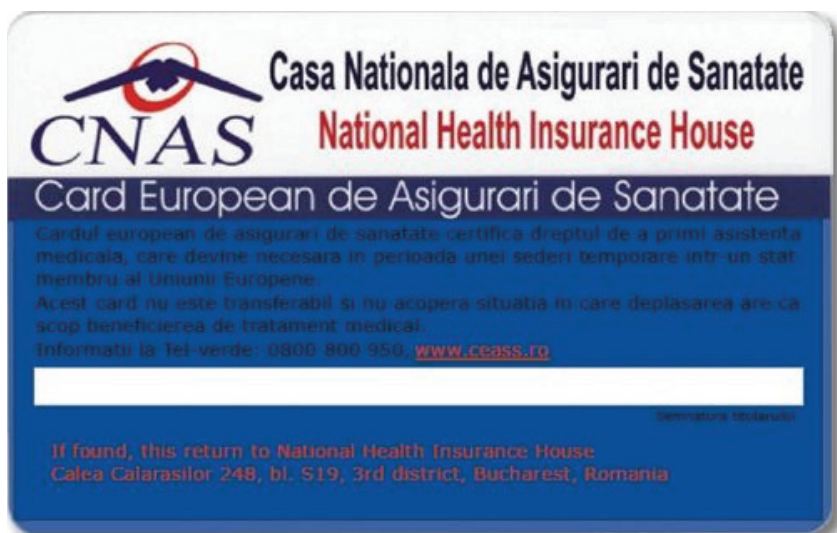
directiva privind Sistemele Inteligente de Transport. Acesta directivă contribuie la îmbunătățirea siguranței rutiere” a declarat Adriana Țicău.

Anul trecut Parlamentul European a dat votul său final în raportul ȚICĂU privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru a exercita ocupația de transportator rutier. “Este foarte important să fie respectate cerințele privind instruirea și certificarea șoferilor profesioniști, precum și condițiile de muncă ale transportatorilor, timpii de condus și de odihnă, pentru a se evita accidentele cauzate de oboseală” a declarat Adriana Țicău.

În deschiderea conferinței Comisarul pentru transporturi, Antonio Tajani a arătat că “Europa nu poate fi permisivă în ceea ce privește siguranța rutieră deoarece zeci de mii de vieți omenești sunt în joc în fiecare an. Consultarea publică și conferința de astăzi contribuie la definirea unui program european de acțiune pentru siguranța rutieră cu obiective clare și măsurabile, care se va derula în perioada 2011-2020. Acest program de acțiune ne va ajuta să fim în continuare exigenți și hotărâți în lupta împotriva accidentelor rutiere. Noul program de acțiune se va concentra, de asemenea, pe o serie de priorități cheie, ca de exemplu accidentele pe drumurile rurale (60% din numărul total de decese) și participanții la trafic vulnerabili, precum pietonii, bicicliștii, motocicliștii și bătrânii”.

Mai multe informații despre siguranța rutieră pe categorii de participanți la trafic, precum șoferi, motocicliști, pietoni și bicicliști, sunt disponibile aici: Carta Europeană a Siguranței Rutiere <http://www.erscharter.eu/ro/node>

CARDUL EUROPEAN DE ASIGURAT



Ce este cardul european de asigurat?

Cardul european de asigurat este documentul care conferă titularului asigurat dreptul la prestații medicale necesare în cadrul unei șederi temporare **într-un stat membru al Uniunii Europene**.

Acest document se eliberează la cererea persoanei asigurate, pentru deplasări scurte (de maxim 6 luni) în afara granițelor României și este valabil numai pe teritoriul statelor membre UE. Cardul european de asigurat **nu este obligatoriu**, iar trecerea frontierei nu este condiționată de prezentarea acestuia, fiind suficientă prezentarea oricărui alt tip de asigurare medicală.

Cine îl poate deține?

Pot beneficia de card european de asigurat **toți cetățenii care au calitatea de asigurat** în sistemul de asigurări sociale de sănătate și fac dovada achitării la zi a contribuției.

În situația în care persoana care a obținut un card nu îndeplinește toate condițiile în baza cărora s-a eliberat cardul pe toată perioada de valabilitate a acestuia (inclusiv plata contribuției de asigurări sociale de sănătate) și în această perioadă beneficiază de servicii medicale în cadrul unei deplasări într-un stat membru al Uniunii Europene, persoana în cauză va suporta contravaloarea acestor servicii. În această situație, casa de asigurări de sănătate emitentă a cardului va rambursa contravaloarea acestor servicii instituției din statul membru care a acordat serviciile și, ulterior, va recupera contravaloarea acestora de la persoana în cauză.

Ce drepturi conferă?

Cardul european de asigurat conferă dreptul de a beneficia de asistența medicală necesară în cursul unei șederi temporare într-un stat membru al UE, dar nu acoperă situația în care asiguratul se deplasează într-un stat membru UE în scopul de a beneficia de tratament medical pentru afecțiuni preexistente deplasării.

Serviciile medicale acordate în statele membre UE, în baza cardului, sunt cele **prevăzute de legislația fiecărui stat** și nu trebuie să depășească ceea ce este necesar din punct de vedere medical în timpul șederii temporare.

Cât costă?

Începând cu 1 ianuarie 2008, cardul este gratuit.

Cât timp e valabil?

Cardul este valabil 6 luni de la data eliberării. Cu maxim o lună înainte de expirarea lui, se poate obține unul nou urmând procedura normală.

Care este procedura de obținere?

1. Completezi și semnezi cererea de eliberare a cardului european de asigurat.
2. Atașezi copie BI/CI și adeverința de asigurat sau adeverința de salariat.
3. Depui cererea + documentele la sediul CASMB din Strada Brândușelor, nr. 2-4, parter, după programul normal de lucru cu publicul de aici www.casmb.ro:
4. Cardul îți va fi eliberat în termen de 7 zile lucrătoare de la data depunerii documentelor de mai sus
5. În cazul în care a fost obținut un card CEASS, dovada calității de asigurat se face de la data obținerii cardului precedent și până în prezent

Cum demonstrez calitatea de asigurat?

Dovada calității de asigurat se realizează cu adeverința de asigurat sau adeverința de salariat.

CARDUL EUROPEAN DE ASIGURAT

- Bolnav cu afecțiuni incluse în programele naționale care nu realizează venituri din muncă, pensie sau alte surse
- Femeie însărcinată sau lăuză fără venituri sau cu venituri sub salariul minim brut pe țară
- Șomer
- Persoană care face parte dintr-o familie care are dreptul la ajutor social
- Pensionar
- Salariat
- Persoană fizică autorizată
- Persoană fără venituri obligată să se asigure
- Persoană aflată în concediu creștere copil până la vârsta de 2 ani
- Asociat unic sau asociat firmă
- Coasigurat pe CNP

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

DOCUMENTE ANEXATE *:

- Adeverinta de asigurat nr. _____ din _____
- Adeverinta de salariat
- Carte de identitate sau certificat de nastere

Prezenta cerere reprezintă, în același timp, și o declarație pe propria răspundere prin care certific faptul că nu intenționez să utilizez Cardul European de Asigurări Sociale de Sănătate (CEASS), respectiv Certificatul Provizoriu de Înlocuire a CEASS (CPI) pentru deplasări care au ca scop beneficierea de tratament medical. De asemenea, în situația în care beneficiaz de servicii medicale în baza CEASS / CPI în perioada în care nu mai îndeplinesc toate condițiile în baza cărora s-a eliberat cardul (inclusiv plata contribuției de asigurări sociale de sănătate), mă oblig să suport în totalitate contravaloarea serviciilor medicale decontate din bugetul Fondului național unic de asigurări sociale de sănătate și rambursate instituției din statul membru al Uniunii Europene unde au fost acordate aceste servicii medicale.

Dețin CEASS nr _____ valabil până la data _____

DATA

SEMNĂTURA

* Conform Ordin CNAS nr. 617/2007 cu modificările și completările ulterioare.

MODEL
cf. ORDIN 903/2007
publicat în M.Of. 827/2007

Denumirea angajatorului
Cod fiscal (CUI/CNP angajator/persoană fizică)
Nr. de înregistrare la registrul comerțului

ADEVERINȚĂ

Prin prezenta se certifică faptul că domnul/doamna , CNP , act de identitate seria nr. , eliberat de la data de , cu domiciliul în , str. nr. ... , bl ... , ap ... , sectorul/județul , are calitatea de salariat și i s-a reținut și virat lunar contribuția pentru asigurările sociale de sănătate, potrivit [Legii nr. 95/2006](#) privind reforma în domeniul sănătății, cu modificările și completările ulterioare.

Persoana mai sus menționată figurează în evidențele noastre cu următorii coasigurați (soț/soție, părinți, aflați în întreținere):

1. Nume, prenume, CNP
2. Nume, prenume, CNP
3. Nume, prenume, CNP

Prezenta adeverință are o perioadă de valabilitate de 3 luni de la data emiterii.

Sub sancțiunile aplicate faptei de fals în acte publice, declar că datele din adeverință sunt corecte și complete.

Reprezentant legal

Drumul drept către siguranță

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

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



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



ASOCIAȚIA NAȚIONALĂ A EXPORTATORILOR ȘI IMPORTATORILOR DIN ROMÂNIA

București, Calea Victoriei nr.32-34, sc.B, et 8, ap.94, sector 1,
cod poștal 010081
Tel: 313.92.23 / 315.77.41 / 031/1043409
Fax: 315.77.41; E-mail: aneir1@yahoo.fr
Mobil: 0722 / 734.000

Nr.157/24.03.2010

Evoluția exporturilor / importurilor României în perioada de criză

I. EXPORTURI

A. Total exporturi (intra+extracomunitare)

2009/2008

- ianuarie =	- 24,0 %	
- februarie =	- 27,3 %	
- martie =	- 6,1 %	
- aprilie =	- 22,3 %	
- mai =	- 24,2 %	
- iunie =	- 16,8 %	
- iulie =	- 13,8 %	
- august =	- 17,5 %	
- septembrie=	- 12,3%	
- octombrie=	- 16,1%	
- noiembrie=	+ 7,0%	-1,3% față de 2007
- decembrie=	+18,9%	-1,5% față de 2007
Total 2009/08=	- 13,9%	-1,7% față de 2007
- ian.2010/09=	+ 19,8%	-8,7% față de 2008

B. Exporturi extracomunitare

2009/2008

- ianuarie =	- 38,2 %	
- februarie =	- 40,7 %	
- martie =	- 14,8 %	
- aprilie =	- 31,1 %	
- mai =	- 38,9 %	
- iunie =	- 29,2 %	
- iulie =	- 22,8 %	
- august =	- 18,7 %	
- septembrie =	- 25,7%	
- octombrie =	- 35,3%	
- noiembrie =	- 8,2 %	-11,8% față de 2007
- decembrie =	+19,1%	+ 1,8% față de 2007
Total 2009/08=	-25,0%	- 9,7% față de 2007
- ian.2010=	+23,0%	-26,1% față de 2008
- feb 2010=	+28,8%	-22,2% față de 2008

- martie (1-20) = +4,9% -19,9% față de 2008

II. IMPORTURI

A. Total importuri (intra + extracomunitare)

2009/2008

- ianuarie =	- 34,8 %	
- februarie =	- 34,0 %	
- martie =	- 33,2 %	
- aprilie =	- 38,4 %	
- mai =	- 37,4 %	
- iunie =	- 37,0 %	
- iulie =	- 37,0 %	
- august =	- 34,3 %	
- septembrie =	- 32,3 %	
- octombrie =	- 32,9%	
- noiembrie =	- 17,7%	-29,6% față de 2007
- decembrie =	- 9,9%	-29,6% față de 2007
Total 2009/08 =	- 32,3 %	-24,4 % față de 2007
- ian. 2010/09=	+4,4%	-31,2% față de 2008

B. Importuri extracomunitare

2009/2008

- ianuarie =	- 44,8 %	
- februarie =	- 36,2 %	
- martie =	- 43,6 %	
- aprilie =	- 40,5 %	
- mai =	- 48,2 %	
- iunie =	- 48,1 %	
- iulie =	- 44,9 %	
- august =	- 43,4 %	
- septembrie =	- 44,5%	
- octombrie =	- 44,6 %	
- noiembrie =	- 25,8 %	-34,0% față de 2007
- decembrie=	- 3,0%	-29,3% față de 2007
Total 2009/08 =	-21,8 %	-29,6% față de 2007
- ian. 2010=	+14,2%	-32,7% față de 2008
- feb 2010=	+21,6%	-27,5% față de 2008

- martie (1-20) = +23,3% -25,3% față de 2008

Dr. Mihai IONESCU
Secretarul General al ANEIR

COMPARAȚIE A REGLEMENTĂRILOR EUROPENE PRIVIND TIMPUL DE LUCRU ȘI TIMPUL DE CONDUCERE AL ȘOFERILOR PROFESIONIȘTI, ÎN CONTEXTUL MODIFICĂRII DIRECTIVEI 2002/15 PRIVIND LUCRĂTORII MOBILI

Regulamentul 561/2006	Directiva 2002/15
Perioade de conducere	Temp de lucru (include perioadele de conducere)
zilnic <ul style="list-style-type: none"> ■ max 9 h ■ posibilitate de extindere la 10 h de două ori pe săptămână 	zilnic nu face mențiuni
săptămânal <ul style="list-style-type: none"> ■ max. 56 h ■ max. 90 h în decurs de 2 săptămâni 	săptămânal <ul style="list-style-type: none"> ■ max. 48 h ■ posibilitate de extindere la 60 h cu condiția ca în decurs de 4 luni media săptămânală să nu depășească 48 h
Pauze	Pauze
<ul style="list-style-type: none"> ■ 45 min după 4,5 h conducere (cu excepția cazului în care începe perioada săptămânală de repaus) sau ■ 15 min + 30 min în decurs de 4,5 ore de conducere 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 30 min pentru timpi de lucru cuprinși între 6 și 9 h ■ 45 min pentru timpi de lucru care depășesc 9 h ■ Pauzele pot fi fracționate în perioade de câte 15 min
Repaus	Repaus
Zilnic <ul style="list-style-type: none"> - min. 11 h poate fi luată în două tranșe din care prima de min. 3 h și a doua de min. 9 h <ul style="list-style-type: none"> - reducă: orice perioadă cuprinsă între 9 și 11 ore de cel mult trei ori pe săptămână	Zilnic Cf. Reg. 561/2006
Săptămânal <ul style="list-style-type: none"> min. 45 h min. 24 h cu condiția ca pe parcursul a trei săptămâni să existe o perioadă de repaus de 45 h, o perioadă de repaus de 24 h și o perioadă de repaus de 24 + 45 h 	Săptămânal Cf. Reg. 561/2006

Regulamentul 561/2006 stabilește perioadele de conducere, perioadele de repaus zilnice și săptămânale și pauzele aferente acestor perioade.

Directiva 2002/15 stabilește timpul de lucru pentru conducătorii auto și pauzele aferente acestor timpi de lucru.

Ca o concluzie, se constată că Directiva 2002/15 este mai restrictivă decât Regulamentul 561/2006.

În conformitate cu Regulamentul 561/2006:

4 h 30' (conducere) + 45' (pauză) + 4h 30' (conducere) = 9 h timp de lucru + 45' pauză

sau

4 h 30' (conducere) + 45' (pauză) + 4h 30' (conducere) + 45' (pauză) + 1 h (conducere) = 10 h timp de lucru + 1h 30' pauză (de două ori pe săptămână)

Totuși, în conformitate cu Directiva 2002/15 timpul de lucru trebuie să țină cont, pe lângă perioadele de conducere a autovehiculului, de:

- a. celelalte perioade dedicate activităților de transport rutier :
 - (i) încărcarea și descărcarea;
 - (ii) ajutorul acordat pasagerilor la urcarea și coborârea din vehicul;
 - (iii) curățenia și întreținerea tehnică;
 - (iv) toate celelalte activități vizând asigurarea siguranței vehiculului, a încărcăturii sale și a pasagerilor sau îndeplinirea obligațiilor legale sau de reglementare direct legate de operațiunea de transport aflată în desfășurare, inclusiv supravegherea încărcării și descărcării, formalitățile administrative legate de poliție, vamă, serviciul de imigrare etc.;
- b. perioadele de disponibilitate,

Astfel, considerând că o lună are în medie 4 săptămâni și două zile, iar patru luni au în medie 17 săptămâni.

La o medie săptămânală a timpului de lucru de 48 de ore, rezultă că în decurs de 4 luni acesta ar fi de 816 ore.

Considerând timpul maxim de lucru de 60 de ore/săptămână, rezultă că timpul de lucru pe parcursul a 4 luni nu poate depăși 13,6 săptămâni.

Din cele de mai sus, rezultă că un lucrător mobil ar putea lucra conform Directivei 2002/15 coroborate cu Regulamentul 561/2006 doar 13,6 săptămâni față de 17 săptămâni cât este media a patru luni.

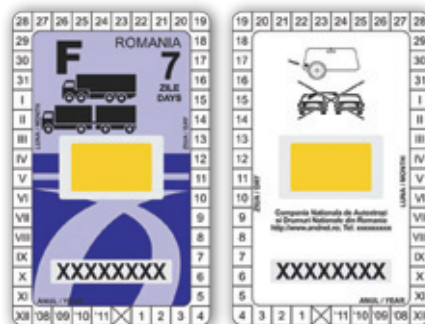
Restul de 3,4 săptămâni reprezintă perioade de repaus sau pauze.

Un conducător auto independent poate conduce un vehicul doar conform Regulamentului 561/2006, respectiv 765 h / timp efectiv de conducere a vehiculului pe parcursul a 4 luni.

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!



NOU

ROVINIETE ACUM PUTEȚI CUMPĂRA ȘI ON-LINE
www.e-rovinieta.ro

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

„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 la autoritățile vor putea reacționa. Gropi, denivelări, marcaje rutiere necorelate sau expirate (după terminarea lucrărilor, cel mai frecvent dungile galbene pentru devierea circulației rămân pe șosea) sunt elemente care pun în pericol viața și siguranța celor din trafic.

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

Evoluția principalelor valute 4 martie - 25 martie 2010

DATA	EUR	USD	CHF	EUR/USD	EUR/CHF
4.mar.2010	4.0929	2.9914	2.7966	1.3682	1.4635
5.mar.2010	4.0923	3.0119	2.7971	1.3587	1.4631
8.mar.2010	4.0939	3.0007	2.7976	1.3643	1.4634
9.mar.2010	4.1007	3.021	2.8035	1.3574	1.4627
10.mar.2010	4.0981	3.0163	2.8014	1.3587	1.4629
11.mar.2010	4.0987	3.0013	2.8053	1.3656	1.4611
12.mar.2010	4.0929	2.9703	2.804	1.3779	1.4597
15.mar.2010	4.0898	2.9819	2.8125	1.3715	1.4542
16.mar.2010	4.0908	2.9895	2.8176	1.3684	1.4519
17.mar.2010	4.0821	2.9597	2.8138	1.3792	1.4507
18.mar.2010	4.0801	2.9817	2.8178	1.3684	1.4480
19.mar.2010	4.0824	3.0084	2.8477	1.3570	1.4336
22.mar.2010	4.0888	3.023	2.8473	1.3526	1.4360
23.mar.2010	4.0736	3.0144	2.845	1.3514	1.4318
24.mar.2010	4.0716	3.0469	2.8511	1.3363	1.4281
25.mar.2010	4.0653	3.0453	2.8475	1.3349	1.4277

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

PREȚUL LITRULUI DE MOTORINĂ LA POMPĂ

15 MARTIE 2010 (în euro)

Tara	Preț fără taxe	Accize	Preț fără TVA	% taxe specifice	TVA	Valoarea TVA	Preț cu toate taxele incluse	% (Accize + TVA)	Indice al prețului fără TVA (Franța = 100)
AUSTRIA	0.51407	0.38593	0.9000	42.9%	20.0%	0.180	1.0800	52.4%	96.18
BELGIA	0.55282	0.36619	0.9190	39.8%	21.0%	0.193	1.1120	50.3%	98.22
BULGARIA	0.49187	0.30678	0.7987	38.4%	20.0%	0.160	0.9584	48.7%	85.35
CIPRU	0.53518	0.25570	0.7909	32.3%	15.0%	0.119	0.9095	41.2%	84.52
REPUBLICA CEHĂ	0.54038	0.42524	0.9656	44.0%	20.0%	0.193	1.1587	53.4%	103.20
DANEMARCA	0.56481	0.38973	0.9545	40.8%	25.0%	0.239	1.1932	52.7%	102.01
ESTONIA	0.51222	0.39293	0.9051	43.4%	20.0%	0.181	1.0862	52.8%	96.73
FINLANDA	0.55418	0.33012	0.8843	37.3%	22.0%	0.195	1.0788	48.6%	94.51
FRANȚA	0.50780	0.42790	0.9357	45.7%	19.6%	0.183	1.1191	54.6%	100.00
GERMANIA	0.54641	0.47040	1.0168	46.3%	19.0%	0.193	1.2100	54.8%	108.67
GRECIA	0.60251	0.36177	0.9643	37.5%	19.0%	0.183	1.1475	47.5%	103.05
UNGARIA	0.54381	0.37284	0.9167	40.7%	25.0%	0.229	1.1458	52.5%	97.96
IRLANDA	0.49030	0.46920	0.9595	48.9%	21.0%	0.201	1.1610	57.8%	102.54
ITALIA	0.56827	0.42300	0.9913	42.7%	20.0%	0.198	1.1895	52.2%	105.94
LETONIA	0.50206	0.32990	0.8320	39.7%	21.0%	0.175	1.0067	50.1%	88.91
LITUANIA	0.53343	0.27427	0.8077	34.0%	21.0%	0.170	0.9773	45.4%	86.32
LUXEMBURG	0.53223	0.30200	0.8342	36.2%	15.0%	0.125	0.9594	44.5%	89.16
MALTA	0.47811	0.35240	0.8305	42.4%	18.0%	0.149	0.9800	51.2%	88.76
OLANDA	0.50936	0.43770	0.9471	46.2%	19.0%	0.180	1.1270	54.8%	101.21
POLONIA	0.51957	0.32357	0.8431	38.4%	22.0%	0.185	1.0286	49.5%	90.11
PORTUGALIA	0.56892	0.36441	0.9333	39.0%	20.0%	0.187	1.1200	49.2%	99.75
ROMANIA	0.53189	0.30329	0.8352	36.3%	19.0%	0.159	0.9939	46.5%	89.26
SLOVACIA	0.49755	0.36800	0.8656	42.5%	19.0%	0.164	1.0300	51.7%	92.50
SLOVENIA	0.49517	0.43400	0.9292	46.7%	20.0%	0.186	1.1150	55.6%	99.30
SPANIA	0.55337	0.34035	0.8937	38.1%	16.0%	0.143	1.0367	46.6%	95.51
SUEDIA	0.51769	0.44235	0.9600	46.1%	25.0%	0.240	1.2000	56.9%	102.60
REGATUL UNIT AL MARIII BRITANII	0.46910	0.63874	1.1078	57.7%	17.5%	0.194	1.3017	64.0%	118.40



RO – MO – NET

RO-MO-NET reprezintă o **Inițiativă de Transfer Modal** sprijinită de Programul Marco Polo al Comisiei Europene.

Autovehiculele rutiere vor fi transferate pe calea ferată pentru a fi transportate în trenuri care au vagoane speciale cu platformă joasă: așa numita „Autostradă de rulare” (Rolling-Motorway Ro-Mo).

Partenerii din proiect vor crea un **nou și flexibil lanț, lung de trenuri Ro-Mo de 1.600 km**, dintre București și Regensburg – Germania.

Sistemul permite clientului să-și aleagă legătura Ro-Mo convenabilă care se va potrivi cel mai bine solicitărilor acestuia de a reduce perioada necesară unei curse dus-întors.

CE S-A FĂCUT ÎN PRIMUL AN AL PROIECTULUI

Reducerea prețului și o campanie de cercetare a pieții, pentru a accelera traficul în primele luni

Conducere de calitate – întâlniri regulate

– sistem de monitorizare – controlul întârzierilor

Întâlniri cu clienții – Târguri de transport, expoziții la Istanbul (Turcia) mai 2008, Arad (România) iunie 2008, Belgrad (Serbia) decembrie 2008, Munchen mai 2009, Arad (România) iunie 2009 – vizite directe

Dezvoltarea Sistemului Dublei Reduceri – SDR – reduceri considerabile pentru clienții care efectuează curse multe și/sau niveluri intensive de dezvoltare

Dezvoltări IT - C3 Calculatorul Costului Combinat, - Sistem de urmărire și supraveghere (neterminat încă)

Promovarea Rețelei Ro-Mo-Net – Târguri de transport, expoziții, articole UIRR, website, Buletin UNTRR

Supraveghere instantanee asupra situației prezente a pieței și așteptări viitoare ale clienților

Acțiunea SDR2, care este o viziune revizuită și îmbunătățită a acțiunii SDR – cu succes printre clienții mai mari



Acțiune de sprijinire denumită „RoLa: Relaxare și Revigorare”

- Pentru șoferii care pleacă: o doză de bere;
- Pentru cei care sosesc: o doză de băutură energizantă.

Realizările proiectului

Transferul traficului

Pe relația Szeged – Wels a fost stabilită o linie de referință

Calcul pentru linia de referință

Traficul de bază:	2.397 camioane pe lună
Medie greutate netă:	22,5 t per camion
Cale rutieră înlocuită de cale ferată:	591 km
Linia de referință pe lună:	31.874.108 tkm
Linia de referință pe an:	382.489.290 tkm

Numai tkm transferate modal peste linia de referință pot fi considerate o realizare a Proiectului Marco Polo Ro-Mo-Net.

Volumul transferat modal (numai pentru 10 luni)

VECHIUL DRUM RUTIER:
1.495 km x 745.335 t = 1.114.275.825 tkm
NOUL DRUM TRANSFERAT MODAL (tronsonul rutier):
904 km x 745.335 t = 673.782.840 tkm
TRANSFER MODAL:
1.114.275.825 tkm / 673.782.840 tkm = 440.492.985 tkm
BASELINE = 31.874.108 x 10 luni = 318.741.080 tkm
Marco Polo Transfer Modal acceptat:
440.492.985 tkm – 318.741.080 tkm = 121.751.905 tkm
Suma alocată pentru a fi utilizată: 243.504 EURO

Economii realizate:

- Taxa autostradă Ungaria 11 euro/zi x 2 = 22 euro;
- Taxa autostradă Austria 0,3318 euro/km +TVA 20% = 0,39816 euro/km x 282 km x 2 = 187 euro fără TVA sau 224 cu TVA
- Combustibil pentru 625 km x 2 = 1.250 km / 337 euro combustibil pentru 30% și preț 0,9 euro/litru
- 30 euro pe sens pentru șofer x 2 = 60 euro
- Uzura auto;
- Timp de conducere

TOTAL 606 euro (fără TVA go-box) 643 cu TVA la go-box

Cost 74 euro sau 37 euro – depinde de recalcularea TVA

Se calculează net fără TVA

Economisiți până la 120 euro pe cursă pe viitor!!

Sistemul dublei reduceri 2 a fost extins până pe 30 iunie 2010!

Acesta va aduce o economie de încă 30 euro pe cursă.

Prețurile pentru Ro-La Szeged-Wels fără bonusurile menționate sunt:

Dus	bilet pe sens:	500€
Dus-întors	bilet:	900€ (450€ pe sens)

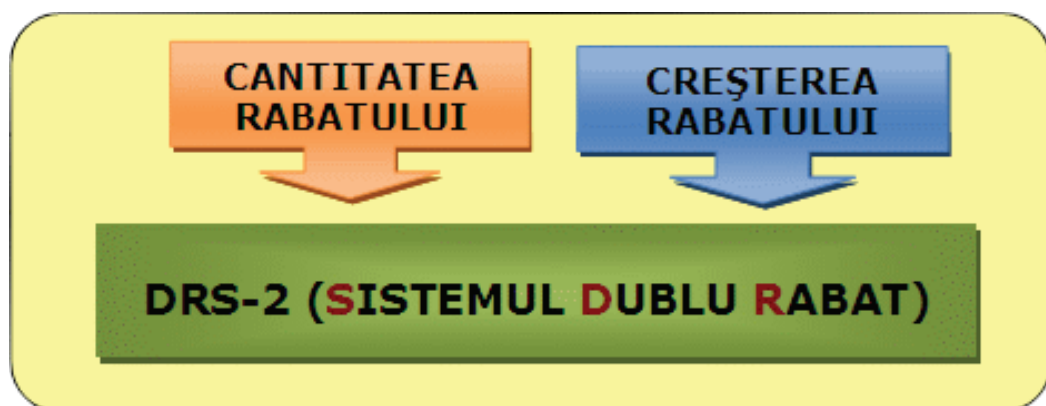




În noul sistem DRS-2 creșterea discount-ului se efectuează gradat în 8 tranșe și oferă mai multe posibilități: chiar și la o creștere de 5% puteți beneficia de avantaje. Se poate ajunge și la un discount chiar de 60+60 de euro. **Datorită noului sistem DRS-2 cheltuielile ROLA, față de cheltuielile obișnuite pot scădea până la 120 de euro pe transport.**

DRS-2-ul se aplică împreună cu avantajele obișnuite, cu avantajele retururilor (50 euro/pe direcție) și cu bonusul oferit partenerilor fideli (5 euro/pe transport)!

FACEȚI ECONOMII CHIAR ȘI PÂNĂ LA 120 DE EURO PE TRANSPORT!



De unde	Romania, Pitești (1)
----------------	-----------------------------

Destinația	Germany, Dortmund (1)
-------------------	------------------------------

ROLA	Szeged (HUN) - Wels (AUT)
-------------	----------------------------------

	Drum național	ROLA	Diferențe
Cheltuieli personale	226 €	145 €	81 €
Cheltuieli fixe:	183 €	133 €	50 €
Cheltuielile în funcție km	571 €	386 €	185 €
Taxa drumurilor	241 €	141 €	100 €
Taxa ROLA	X	350 €	-350 €

Total	1221 €	1154 €	67 €
--------------	---------------	---------------	-------------

Distanța parcursă:	1883 km	1929 km	-46 km
Cheltuieli specifice:	0,65 €	0,61 €	0,04 €
Timpul necesar	74 h 49 m	54 h 10 m	20 h 38 m

calcularea parametrilor			
Factorul AETR:	100%	Lubrificant	0 €
Euro-normă	Euro 4	Întreținerea	0,02 €
Consumația:	31 l	Costurile anvelopei	0,035 €
Prețul net al motorinei:	0,8 €	Paguba, Sanctiunea, bacșiș	0 €
Taxa pe zi:	25 €	Asigurarea:	3000 €
Salariul fix pe o lună:	200 €	Cartea verde	0 €
Taxa pe zi ROLA:	25 €	Controlul tehnic	175 €
Economisirea combustibilului	0,08 €	Taxă pe camioane	450 €
Viteza în afara autostrăzii	50 km/h	Taxa lising sau taxă de amortizare	10000 €
Viteza pe autostradă	75 km/h	Costurile funcționării pe vehicule	4000 €

Cu tabelul **DRS-2** de mai sus puteți calcula cu ușurință, discount-ul de care veți beneficia. **Calculatorul DRS-2** se poate accesa și pe pagina de internet: <http://www.hungarokombi.hu/index.php?lang=ro> sau puteți solicita la Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România o copie a aplicației electronice pe CD.

Vă rugăm ca la efectuarea calculelor ROLA să luați în considerare noul sistem rabat **DRS-2. Înregistrați-vă în sistem**, ca să beneficiați cât mai repede de avantajele sistemului.

Asociația Națională A.N.E.I.R.	
Nr.	171
20.09. luna.	07. ziua.
	08.



MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE

Nr. 802520 / 03.07.2009.



INSTRUCȚIUNI privind rambursarea lunară a T.V.A.

În vederea impulsivării acțiunilor de rambursare a T.V.A. și a eliminării subiectivismului care ar putea apărea în acest domeniu, se vor respecta următoarele:

- ✓ **Rambursarea lunară se va încadra într-o sumă stabilită la nivel național.**
- ✓ **Utilizarea sumei lunare se va realiza astfel:**
 - 80% din suma lunară stabilită la nivel național va stinge deconturile în ordinea vechimii;
 - 20% din sumă va fi alocată deconturilor care se apropie de limita termenului legal de 45 de zile (pentru a nu crește soldul deconturilor cu termen de rambursare depășit).
- ✓ **Selecția deconturilor care urmează a fi rambursate, conform principiilor menționate, se realizează din baza de date națională cuprinzând deconturile cu decizie de rambursare, cu ajutorul aplicației informatice pusă la dispoziție de D.G.T.I., pe principiul ~~cel mai vechi decont se stinge primul~~**
- ✓ **Decontarea lunară efectivă se realizează automat la 3 termene fixe, respectiv:**
 - 4 ale lunii – rambursarea a 20 % din totalul sumelor de rambursat pentru luna respectivă, calculat la nivel național;
 - 24 ale lunii – rambursarea a 30 % din totalul sumelor de rambursat pentru luna respectivă, calculat la nivel național;
 - 29 ale lunii – rambursarea a 50 % din totalul sumelor de rambursat pentru luna respectivă, calculat la nivel național.

La toate cele trei termene decontarea se va realiza tot pe **principiul 80%-20%** enunțat anterior.

Selecția deconturilor pe cele trei termene se realizează tot în ordinea vechimii.

În situația în care datele menționate anterior vor coincide unor zile nelucrătoare, rambursarea efectivă se va realiza în următoarea zi lucrătoare.

- ✓ În situația în care decontarea are în vedere **compensarea integrală** cu alte obligații bugetare restante, aceasta se realizează **imediat**.
- ✓ Deconturile care fac obiectul unei hotărâri a instanței de judecată se soluționează cu prioritate.

Cu respectarea principiilor definite anterior, luna (la data de 1) pentru luna în curs, se realizează selecția deconturilor cu decizie de rambursare aprobate ce urmează a fi decontate efectiv în lună, cu distribuție pe cele trei etape de rambursare efectivă menționate.

Anterior realizării selecției, respectiv în data de 29 ale lunii anterioare rambursării se distribuie (prin D.G.T.I.) lista tuturor deconturilor cu decizii de rambursare aprobate, organele fiscale teritoriale verificând și corectând apoi, dacă este cazul, starea efectivă a acestora. Modificările operate vor fi transmise D.G.T.I. până la sfârșitul zilei de 30.

După realizarea selecției/tot prin D.G.T.I., se vor verifica în S.I.A.C. soldurile obligațiilor bugetare restante ale contribuabililor selectați în vederea rambursării pentru a se identifica toate compensările posibile. Se selectează cele ce se compensează integral și apoi se realizează lista deconturilor pe vechime (ce vor face obiectul deconturilor pe total lună, din care pe cele trei termene stabilite. Astfel, se vor realiza filtre înainte de scadența fiecărei etape, respectiv la datele de 1, 22 și 27 ale lunii.

Selecția realizată în data de 1 este valabilă pe tot parcursul lunii.

În situația soluționării în cursul lunii a unor noi deconturi (control anticipat sau ulterior), acestea vor fi cuprinse în baza de date în vederea selecției începând cu luna următoare soluționării acestora.

Selecția lunară este disponibilă în Data Warehouse – capitol Indicatori.

Prezentele instrucțiuni intra în vigoare începând cu data de 8 iulie 2009.

Pentru activitatea lunii iulie, în data de vineri 3 iulie se distribuie (prin D.G.T.I.) lista tuturor deconturilor cu decizii de rambursare aprobate, în sold la 30 iunie iar organele fiscale teritoriale verifica și corectează apoi, dacă este cazul, starea efectivă a acestora. Modificările operate vor fi transmise D.G.T.I. în cursul zilei luni 6 iulie a.c. apoi se vor verifica în S.I.A.C. soldurile obligațiilor bugetare restante ale contribuabililor selectați în vederea rambursării pentru a se identifica toate compensările posibile.

Lista deconturilor selectate pentru decontare în luna iulie, în condițiile prezentei norme, va fi disponibilă în Data Warehouse – capitol Indicatori în data de 8 iulie a.c.

Primul termen de decontare pentru deconturile selectate va fi în data de 13 iulie, celelalte termene rămânând neschimbate.

PRESEDINTE,

Sorin Blejnar

VICEPRESEDINTE,

Mihai Gogancea-Valasolu





Accidente rutiere în cifre și indicatori pe țări

Țara	Anul	Răniți în accidente			Persoane rănite	Persoane ucise	
		Tot.	I1	I2		Tot.	I3
Armenia	2007	1,943	64.57	373.29	2,720	371	12.33
Costa Rica	2007	69,761	1,563.38	568.25	19,903	339	7.60
Croația	2007	18,029	406.43	67.41	25,092	619	13.95
India	2007	479,219	42.61		513,340	114,444	10.17
Israel	2007	16,016	223.06	36.21	32,407	398	5.54
Japonia	2007	832,454	651.52	109.20	1,034,445	6,639	5.20
Kazakstan	2007	15,942	102.96	24.56	18,951	4,365	28.19
Lituania	2007	6,448	191.02	60.92	8,042	740	21.92
Maurițius	2007	2,190	173.71		2,915	140	11.11
Maroc	2007	58,924	190.94		85,426	3,838	12.44
Rusia	2007	233,800	164.53		292,200	33,300	23.43
Ucraina	2007	63,554	136.65	421.99	78,528	9,574	20.59

I1: Răniți în accidente (n) / 100.000 locuitori

I2: Răniți în accidente (n)/ 100 milioane vehicul km

I3: Persoane ucise (n) în accidente rutiere/100.000 locuitori

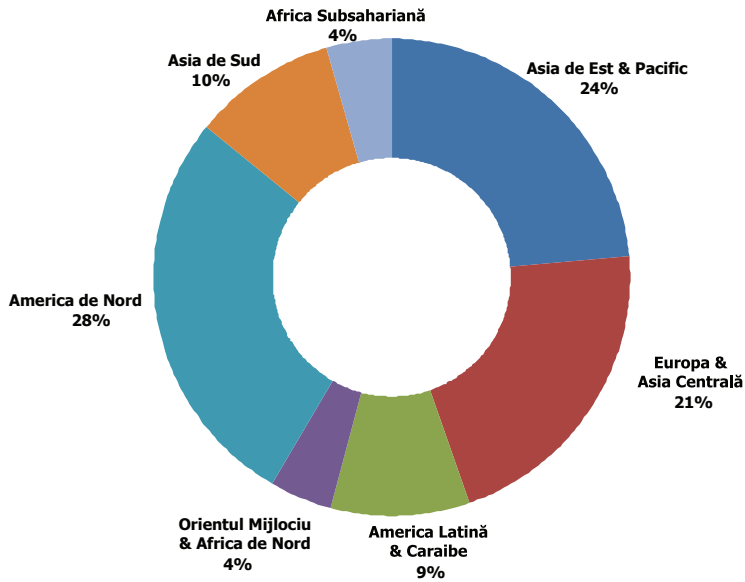


Numărul total de răniți în accidente pe țări (n) - 2002/2007

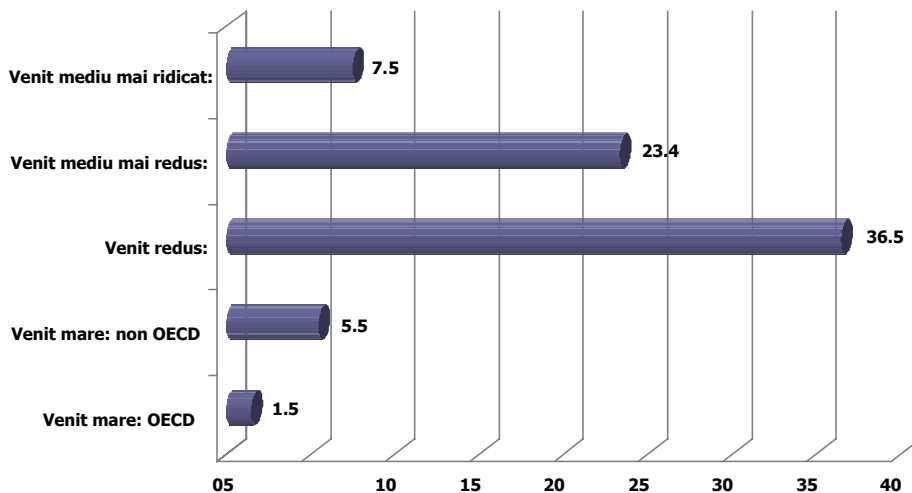
Țara	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Armenia	1,002		1,164	1,312	1,574	1,943
Costa Rica	56,699	53,668	52,362	57,129	68,607	69,761
Croația	17,071	18,592	17,140	15,679	16,706	18,029
India	407,497	406,726	429,910	439,200	460,920	479,219
Israel	18,490	17,745	17,762	16,987	17,193	16,016
Japonia	936,721	947,993	952,191	933,828	886,864	832,454
Kazakstan		19,705	21,930	14,517	16,038	15,942
Lituania	6,091	5,965	6,357	6,777	6,589	6,448
Maurițius	18,022	19,178	19,495	2,144	1,947	2,190
Maroc	52,137	53,814	51,687	51,559	54,492	58,924
Rusia			208,558	223,300	229,100	233,800
Ucraina	34,488	42,409	45,593	46,485	49,491	63,554

Grafice: Indicatorii Siguranței Rutiere

Persoane rănite în accidente rutiere/regiuni geografice (%)



Persoane ucise/10.000 autovehicule înmatriculate per grupuri de venit



Clasificare tunele Olanda

Restricții în tunel în conformitate cu 1.9.5. începând din 1 ianuarie 2010

Nume	Categorie tunel	Locație - Intrare	Locație - Ieșire	Nr. Drum
Beneluxtunnel	C	Aproape de Vlaardingen și Hoogvliet	Nieuwe Waterweg	A4
Botlektunnel	D	Între Hoogvliet și Rozenburg	Oude Maas	A15
Coentunnel	C	În Amsterdam	Noordzeekanaal	A10
Drechtunnel	C	Între Zwijndrecht și Dordrecht	Oude Maas	A16
Heinenoordtunnel	D	Între Barendrecht și Oud-Beijerland	Oude Maas	A29
Kiltunnel	C	Între Dordrecht și 's-Gravendeel	Dordtse Kil	S43
Noordtunnel	C	Între Hendrik-Ido-Ambacht și Alblisserdam	Noord	A15
Roertunnel	A	Roermond	Roer	A73
Schipholtunnel	A	Schiphol	Schiphol	A4
Swalmentunnel	A	Swalmen	Swalm	A73
Thomassentunnel	C	Rotterdam	Calandkanaal	N15
Velsertunnel	D	Aproape de Velsen	Noordzeekanaal	A22
Vlaketunnel	C	Între Kruiningen și Kapelle	Kanaal door Zuid-Beveland	A58
Westerscheldetunnel	C	Între Terneuzen și Goes	Westerschelde	N62
Wijkertunnel	C	Între Beverwijk și Velsen	Noordzeekanaal	A9
Zeeburgertunnel	C	În Amsterdam	IJ	A10
Tuneluri urbane:				
Arenatunnel	E	Drum în orașul Amsterdam	Amsterdam Arena	-
Hubertustunnel	D	Drum în orașul Den Haag	Zona Den Haag	N14
Koningstunnel	D	Drum în orașul Den Haag	Zona Den Haag	-
IJtunnel	D	Drum în orașul Amsterdam	IJ	-
Maasboulevardtunnel	D	Drum în orașul Maastricht	Zona Maastricht	-
Maastunnel	D	Drum în orașul Rotterdam	Nieuwe Maas	-
Piet Heintunnel	D	Drum în orașul Amsterdam	Amsterdam-Rijnkanaal	-
Sytwendetunnel	C	Leidschendam-Voorburg	Zona Leidschendam-Voorburg	N14

LINK-uri UTILE

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

▶ TRANSPORT INFO - FRANȚA

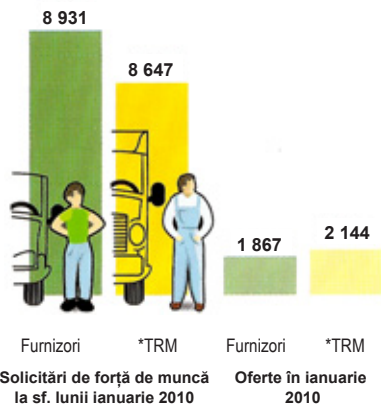
Sursa: Transport Info Hebdo, 19 martie 2010, nr. 272

Piața forței de muncă în Transporturi și Logistică

Sursa: Ministerul Muncii - Franța

>Șoferi

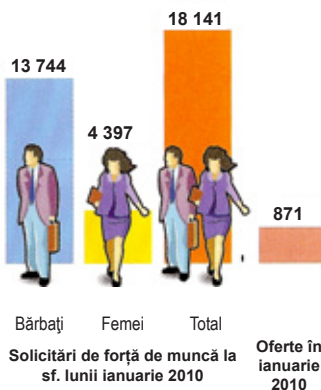
Coduri ROME N4105 și N4101



*TRM - Transport rutier de marfă

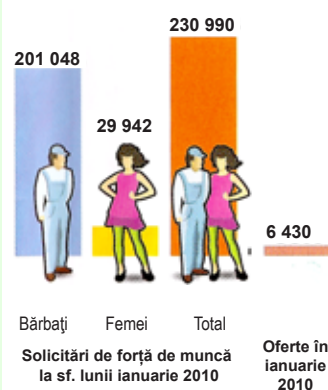
>Tehnicienii și cadre în Transport și Logistică

Coduri ROME N13



> Personal în domeniul logistică

Coduri ROME N11 și N12



Economia generală

Sursa: INSEE - Franța

PREȚUL DE CONSUM

Ianuarie 2010

119,69



Indice de bază 100 în 1998

COSTUL CONSTRUCȚIEI

trimestrul 3 - 2009

1502



Indice de bază 100 în trimestrul 4 1953

CREȘTEREA PIB

trimestrul 4 - 2009

0,60%



PRODUCȚIA INDUSTRIALĂ

Ianuarie 2010

90,8%



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

NIVEL ȘOMAJ

trimestrul 4 - 2009

9,6%



SOLICITĂRI FORȚĂ DE MUNCĂ

Ianuarie 2010

2727000



În sensul BIT

Evoluția costului

Sursa: CNR - Franța

● Transport la distanță mare

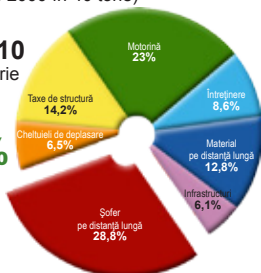
(indice de bază 100 decembrie 2000 în 40 tone)



Februarie 2010

(raportat la decembrie 2008)

125,81 + 3,03%



● Transport regional

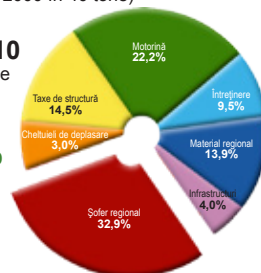
(indice de bază 100 decembrie 2000 în 40 tone)



Februarie 2010

(raportat la noiembrie 2008)

123,82 + 2,98%



Nou înființate – Desființate

Sursa: Coface SCRL - Franța

▶ Întreprinderi de transport rutier din octombrie 2008 în noiembrie 2009





NOU ÎNFIINȚATE
3237 întrep.
- 10,03%





DESFIIINȚATE
1645 întrep.
+28,82%

Cifre sociale

Sursa: Ministerul Transporturilor - Franța



■ Remunerații anuale convenționale 2008 ⁽¹⁾	
	Șofer distanță mare (200 ore) 25 117,56 €
	Șofer distanță scurtă (169 ore) 20 193,12 €
	Muncitor sedentar (151,67 ore) 17 677,87 €
■ Salarii de referință	
	Salariu minim interprofesional (la 01/01/10) 8,86 €
	Nivel orar „muncitori din transportul rutier de mărfuri” (la 29/05/08) 9,43 €
	Plafon lunar al securității sociale (la 01/01/10) 2 885 €










■ Cheltuieli de deplasare ⁽²⁾	
	Diurnă pentru masă (începând cu 01/01/09) 12,44 €
	Diurnă numai pentru o masă (începând cu 01/01/08) 7,66 €
	Diurnă specială (începând cu 01/01/08) 3,37 €
	Diurnă pentru gustare (începând cu 01/01/08) 6,74 €
■ Cheltuieli de deplasare ⁽²⁾	
	1 masă + 1 cazare (începând cu 01/01/08) 39,78 €
	2 mese + 1 cazare (începând cu 01/01/08) 52,22 €

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

Costuri per vehicul

Sursa:Comitetul Național Rutier. Media în decembrie 2009 - Franța

Cost pe km  Cost pe zi  1 h timp de serviciu

	● Tractor semiremorcă 40 t (iunie)	0,461 €	169,58 €	21,52 €
	● Remorcher de volum mare 40 t	0,620 €	175,05 €	21,68 €
	● Tractor semiremorcă frigorifică 40 t	0,557 €	217,04 €	22,96 €
	● Tractor semiremorcă benă TIP 40 t	0,572 €	143,71 €	16,88 €
	● Tractor semiremorcă benă cerealieră 55 m ³	0,577 €	164,24 €	20,98 €
	● Camion remorcă cu platformă pentru transportat turisme 35 tone	0,514 €	192,97 €	21,18 €
	● Tractor semiremorcă șasiu port containere 40 t	0,515 €	168,38 €	19,53 €
	● Tractor semiremorcă cisternă alimentară inox 40 t	0,534 €	167,70	23,10 €
	● Tractor semiremorcă cisternă alimentară bitronconică 40 t	0,534 €	179,12 €	23,10 €

Membrii UNTRR pot reclama amenziile abuzive pe site-ul UNTRR, la rubrica **Reclamații abuzuri**.

La secțiunea **Reclamații abuzuri - Solicitați intervenția UNTRR** se poate descărca on-line și transmite formularul UNTRR .

În cel mai scurt timp, un reprezentant UNTRR va prelua solicitarea și va realiza demersurile necesare.

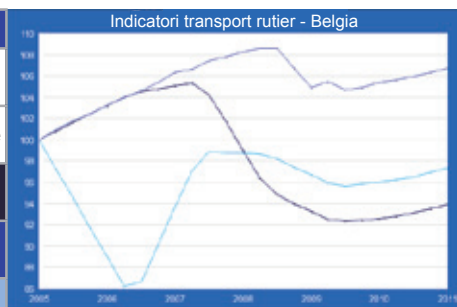
La secțiunea **Reclamații abuzuri - Depuneți plângerea la Euro Control Route**, se pot sesiza direct autoritățile europene, prin completarea și transmiterea on-line a formularului ECR, disponibil în limba română.

Euro Control Route (ECR) este organizația autorităților de control din cadrul Statelor Membre ale Uniunii Europene, care urmărește armonizarea practicilor de control privind respectarea reglementărilor europene referitoare la timpii de conducere și de odihnă, precum și sesizarea Statelor Membre asupra eventualelor probleme din timpul acestor controale.

Indici IRU

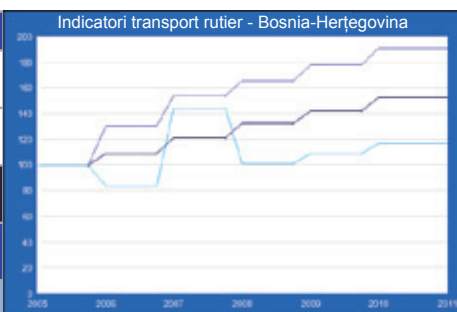
Indicatori Transport Rutier pentru: BELGIA

	Bază		Prevedere			
	2005 – Trim. 1		2010 – Trim. 1		2011 - Trim. 1	
Index	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	83,5	92,6	77,3	93,9	78,4
PIB (\$ Miliard)	100,0	78,1	105,4	82,3	106,7	83,3
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100,0	3176	96,02	3049	97,32	3091



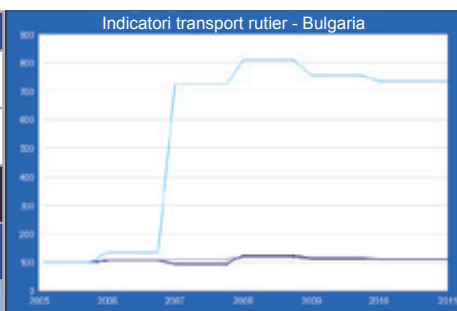
Indicatori Transport Rutier pentru: BOSNIA- HERȚEGOVINA

	Bază		Prevedere			
	2005 – Trim. 1		2010 – Trim. 1		2011 - Trim. 1	
Index	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	51,4	117,4	60,4	117,4	60,4
PIB (\$ Miliard)	100,0	26,2	116,1	30,4	116,1	30,4
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100,0	520	176,25	916	176,25	916



Indicatori Transport Rutier pentru: BULGARIA

	Bază		Prevedere			
	2005 – Trim. 1		2010 – Trim. 1		2011 - Trim. 1	
Index	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	141,8	112,8	160	112,8	160
PIB (\$ Miliard)	100,0	61,6	108	66,6	108	66,6
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100,0	211	737,2	1554	737,2	1554



1. SLOVACIA

Drumurile de clasa 1 vor face din nou obiectul unei taxe începând cu 1 martie 2010.

Începând cu 1 martie 2010, 1.820 km de drumuri din clasa 1 vor fi din nou cu plată. În afara celor 397 km de autostrăzi, 170 km de drumuri expres, de asemenea 1.442 km din drumurile din clasa 1 vor face obiectul unei plăți. Colectarea taxei pentru stat continuă fără nicio limită

2. MAREA BRITANIE - Amplasări parcări autocare Londra:

CPT, Confederația transportatorilor de persoane din Londra, ne-a informat că planul 2010 al amplasării parcarilor pentru autocare din Londra a fost publicat. Pe următorul site <http://www.tfl.gov.uk/tfl/livetravelnews/realtime/coaches/default.asp> este disponibilă o versiune online.

3. Interdicții de circulație în Europa – luna aprilie 2010

Austria – 4, 5

Croația – 2, 5

Franța – 4, 5

Germania – 2, 4 și 5

Grecia – 1, 2, 5 și 30

Ungaria – 3 aprilie orele 22,00 până pe 5 aprilie, orele 22,00; luna MAI ora 08,00 până pe 2 mai, orele 22,00

Italia – 2, 3, 5, 6 și 30

Liechtenstein – 5

Luxemburg – 5 pentru transporturile în tranzit din Belgia sau Germania către Franța

2 și 5 pentru transporturile în tranzit din Belgia sau Franța către Germania

Polonia – 4, 5

Elveția – 2, 5

1 aprilie de la ora 10 PM până pe 3 aprilie, ora 5 AM

3 aprilie de la ora 10 PM până pe 6 aprilie, ora 5 AM

Slovacia – 2, 4 și 5

Spania – țara Bascilor 1, 5 (pe anumite tronsoane)

Spania – Catalonia 1, 2, 4, 5 și 30 (pe anumite tronsoane)

Spania – 1, 4, 5, 12, 23, 24, 25 și 26 (pe anumite tronsoane)



Cehia – 4, 5

Turcia – 23



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

Soluții integrate :

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

Produse individuale și extensii :

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

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

COMENZI ȘI RELAȚII SUPLIMENTARE LA :

Tel: 021 – 336.77.88, Fax: 021 – 337.44.69

E-mail: dako@untrr.ro

www.transmag.ro

DAKO



www.tachoweb.ro

DAKO TACHOWEB

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



AVANTAJE:

Aplicație soft pe internet - www.tachoweb.ro, fără costuri de achiziție pentru echipamente sau software;
Soluții flexibile pentru orice tip de companie;

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

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

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

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

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

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

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

PREȚURI:

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

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

Comenzi și relații suplimentare:

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

TachoStation în Romania prin UNTRR, reprezentant unic.

Publicații UNTRR



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



Autobuzele în slujba transportului public rutier și turistic



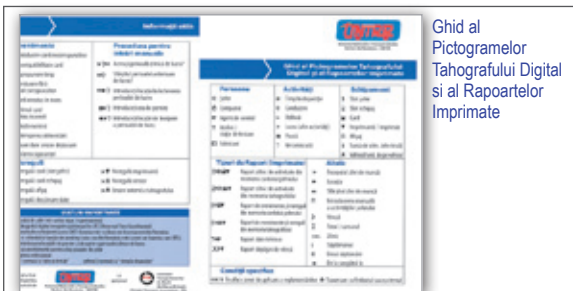
Biblia Transporturilor 2008: peste 1000 de pagini cu texte legislative, oferind o colecție completă de legislație specifică transporturilor rutiere, pregătită și promovată în parteneriat de către UNTRR, cu sprijinul Ministerului Transporturilor, domnul Ludovic Orban. Prețul publicației este de 99 RON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



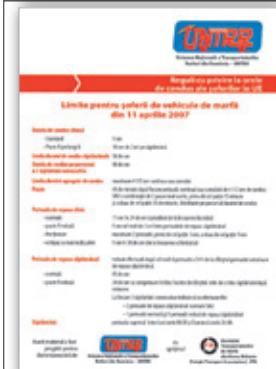
Date și cifre privind transportul cu autobuzul și autocarul în Europa



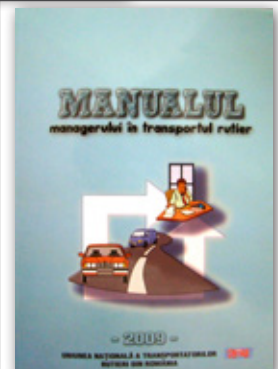
Date și cifre privind transportul cu camioane în Europa



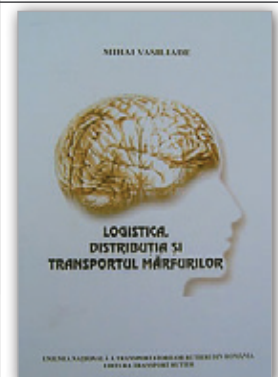
Ghid al Pictogramelor Tahografului Digital și al Rapoartelor Imprimare



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



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

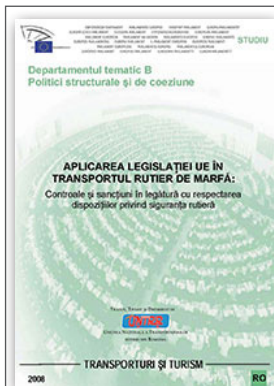


Logistica, distribuția și transportul mărfurilor
 -prezintă situații și recomandări care tratează schimburile și transporturile internaționale



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

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



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



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



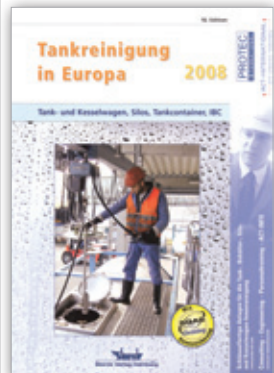
Manualul șoferului
Lucrare deosebit de utilă pregătirii profesionale din domeniul transportului rutier, reprezentând un îndrumar practic și eficient într-un sistem grupat al legislației de bază specifică transporturilor rutiere pentru asigurarea protecției și siguranței rutiere.



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



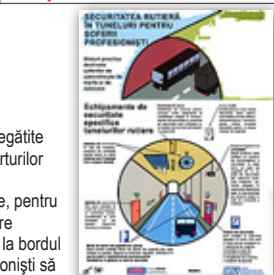
Instrucțiuni scrise
Pliantul conține instrucțiuni pentru transport de mărfuri ADR, etichetele de pericol și semnificația lor, echipamentul de protecție necesar.



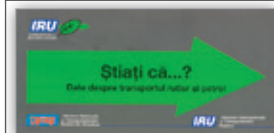
Stațiile de spălare a autovehiculelor de transport mărfuri periculoase, din Europa, ediția 2008.

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

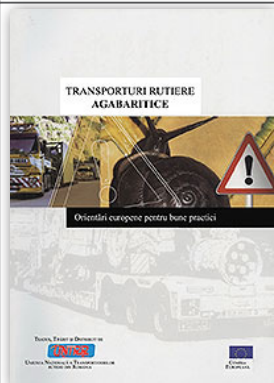
- * Fișa de securitate a șoferului de camion;
- * Fișa de securitate a șoferului de autocar;
- * Fișa de securitate a șoferului de taxi;
- * Fișa de securitate rutieră în tuneluri pentru șoferii profesioniști.



Fișa de securitate a șoferului profesionist pentru circulația prin tuneluri



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



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



Fișa de securitate a șoferului de taxi



Fișa de securitate a șoferului de autocar



Fișa de securitate a șoferului de camion



NOU

NOU



NOU



NOU

Studiu global privind infracțiunile economice pe anul 2009.

OFERTA PRODUSE SPECIFICE TRANSPORTULUI - 2010



NR. CRT.	DENUMIRE	U/M	Preț de vânzare PREȚ VÂNZARE FĂRĂ TVA (RON)	Prețuri speciale pentru membrii UNTRR PREȚ de VÂNZARE FĂRĂ TVA (RON)
1	ANALIZOR DIGRAME FES1 - 100 km/h, 125 km/h NOU!	BUC	180.00	160.00
2	BENZI REFLECTORIZANTE GALBENE PT. SUPORT RIGID PROMO!	m	7.55	7.55
3	BENZI REFLECTORIZANTE ALBE PT. PRELATA PROMO!	m	9.90	9.90
4	BIBLIA TRANSPORTURILOR 2008	BUC	86.55	83.19
5	BROSURA-TIMPI DE CONDUCERE SI DE ODIHNA	BUC	5.04	4.20
6	BROSURA -STATII CURATARE CISTERNE TRANSPORT ADR	BUC	26.89	25.21
7	BUZUNAR ADEZIV ASIGURARE RCA		1.68	0.84
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	CITITOR DIGITAL DE CARDURI	BUC	369.00	280.00
12	CONVENTIE CMR	CARTE	2.10	1.68
13	CONVENTIE TIR	CARTE	8.40	8.40
14	CUTIE PLASTIC DIAGRAME NOU!	BUC	15.00	12.50
15	DIAGRAME TAHOGRAF KIENZLE Kombi 125 km/h	CUTIE / 100 FILE	26.05	24.37
16	DIAGRAME TAHOGRAF ACTIA 140 km/h	CUTIE / 100 FILE	26.05	24.37
17	DIAGRAME TAHOGRAF ACTIA 180 km/h	CUTIE / 100 FILE	26.05	24.37
18	DIAGRAME TAHOGRAF HAUG 125 km/h	CUTIE / 100 FILE	16.81	15.97
19	DIAGRAME TAHOGRAF HAUG 140 km/h	CUTIE / 100 FILE	26.05	24.37
20	DIAGRAME TAHOGRAF HAUG 180 km/h	CUTIE / 100 FILE	26.05	24.37
21	DIAGRAME TAHOGRAF HAUG DE VACANTA	CUTIE / 100 FILE	65.55	63.03
22	DIAGRAME TAHOGRAF HICO 125 km/h NOU!	CUTIE / 100 FILE	16.81	15.97
23	DIAGRAME TAHOGRAF FES 100 km/h - 125 km/h NOU!	CUTIE / 100 FILE	12.50	12.00
	20 - 40 CUTII	CUTIE / 100 FILE	12.00	11.50
	41 - 80 CUTII	CUTIE / 100 FILE	11.50	11.00
	81 - 160 CUTII	CUTIE / 100 FILE	11.00	10.50
	> 160 CUTII	CUTIE / 100 FILE	10.50	10.00
24	DIAGRAME TAHOGRAF FES 140 km/h NOU!	CUTIE / 100 FILE	21.00	20.00
25	DIAGRAME TAHOGRAF FES 180 km/h NOU!	CUTIE / 100 FILE	21.00	20.00
26	DIAGRAME TAHOGRAF FES DE VACANTA NOU!	CUTIE / 100 FILE	63.00	58.00
27	DOSAR ORGANIZARE DIAGRAME (4 TURNURI) NOU!	BUC	70.00	60.00
28	FOI PARCURS INTERN	CARNET / 100 FILE	8.40	8.40
29	FOI PARCURS EXTERN	CARNET / 100 FILE	8.40	8.40
30	HARTA EUROPA PLIATA	BUC	9.24	8.40
31	HARTA ROMANIA PLIATA	BUC	9.24	8.40
32	HARTA EUROPA DE PERETE, CU CODURI POSTALE	BUC (140cmx100cm)	54.62	50.42
33	HARTA PLIATA EUROPA, CU CODURI POSTALE	BUC	14.00	11.01
34	HUSA DIN PLASTIC PENTRU DIAGRAME NOU!	BUC	3.00	2.00
35	INSTRUCTIUNI SCRISE ADR	BUC	3.00	2.00
36	NAVIGATIE GPS Cityeasy M2 - 4,3"	BUC	399.00	369.00
37	NAVIGATIE GPS Cityeasy X200 - 5"	BUC	429.00	399.00
38	PLACI IDENTIFICARE VEHICUL LUNG	SET	96.64	92.44

*) 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.

Detalii produse sau comenzi și prin magazinul on-line

www.transmag.ro

acum și roviniete on-line www.e-rovinieta.ro

(Pot fi comandate și livrate prin curier în orice punct din țară)

NR. CRT.	DENUMIRE	U/M	Preț de vânzare PREȚ VÂNZARE FĂRĂ TVA (RON)	Prețuri speciale pentru membrii UNTRR PREȚ de VÂNZARE FĂRĂ TVA (RON)
39	PLACI IDENTIFICARE VEHICUL SCURT	SET	71.43	69.75
40	PLACI TIR MICI 200*250	SET	29.41	26.89
41	PLACI TIR 400*565	SET	40.34	37.82
42	PROTECTIE REZERVOR M1 - ANTIFURT COMBUSTIBIL 105,5 mm	BUC	459.00	399.00
43	PROTECTIE REZERVOR M2 - ANTIFURT COMBUSTIBIL 105,5 mm	BUC	259.00	199.00
44	ROLE - TAHOGRAF DIGITAL HAUG	3BUC/CUTIE	25.21	21.01
45	ROLE - TAHOGRAF DAKO 	3BUC/CUTIE	21.00	17.65
46	ROLE - TAHOGRAF DIGITAL FES NOU!	3BUC/CUTIE	21.00	19.50
47	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) - 6 FOI/SET	CARNET DE 10 SETURI	8.40	7.14
	20 - 40 CARNETE	CARNET DE 10 SETURI	7.90	6.64
	41 - 80 CARNETE	CARNET DE 10 SETURI	7.40	6.14
	81 - 160 CARNETE	CARNET DE 10 SETURI	6.90	5.64
	> 160 CARNETE	CARNET DE 10 SETURI	6.40	5.14
48	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) - 4 FOI/SET	CARNET DE 15 SETURI	8.40	7.14
	20 - 40 CARNETE	CARNET DE 15 SETURI	7.90	6.64
	41 - 80 CARNETE	CARNET DE 15 SETURI	7.40	6.14
	81 - 160 CARNETE	CARNET DE 15 SETURI	6.90	5.64
	> 160 CARNETE	CARNET DE 15 SETURI	6.40	5.14
49	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) - 3 FOI/SET	CARNET DE 20 SETURI	8.40	7.14
	20 - 40 CARNETE	CARNET DE 20 SETURI	7.90	6.64
	41 - 80 CARNETE	CARNET DE 20 SETURI	7.40	6.14
	81 - 160 CARNETE	CARNET DE 20 SETURI	6.90	5.64
	> 160 CARNETE	CARNET DE 20 SETURI	6.40	5.14
50	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) UNIVERSALĂ	CARNET 50 FOI	10.08	9.24
	10 - 20 CARNETE	CARNET 50 FOI	9.58	8.74
	21 - 30 CARNETE	CARNET 50 FOI	9.08	8.24
	31 - 40 CARNETE	CARNET 50 FOI	8.58	7.74
	> 40 CARNETE	CARNET 50 FOI	8.08	7.24
51	SISTEM DE LOCALIZARE GSM/GPS TELTONIKA GH3000	BUC	899.00	799.00
52	SUPORT NUMAR	BUC	3.78	3.36
53	SUPORT DIN LEMN PENTRU DIAGrame NOU!	BUC	70.00	60.00
54	TRIUNGHI REFLECTORIZANT	BUC	21.01	18.49
55	TRUSA ADR *	BUC	672.27	663.87
56	TRUSA SANITARA	BUC	37.82	32.77
57	VESTA FLUORESCENTA	BUC	14.29	12.61

NOU



ROLE TAHOGRAF DIGITAL

FES

3 BUC./CUTIE - 19.50 RON

digitale Tachographen
Thermopapierrollen für

**20 ANI
UNIR**

În această lună PRODUSE NOI!!!

Nr Crt.	Denumire produs	Caracteristici	Preț vânzare MEMBRII *	Preț vânzare*
1	 SISTEM DE LOCALIZARE GSM/GPS Teltonika GH3000	GH3000 este un sistem de localizare, monitorizare și alarmare cu conectivitate GSM și GPS, capabil să-și determine coordonatele și să le transmită prin rețeaua GSM către un telefonul mobil. Utilizare: control, monitorizare și protecție pentru : angajați, vehicule grele, autocare, autovehicule, motociclete, ambarcațiuni, obiecte și mărfuri de valoare, etc.	799.00	899.00
2	 M2 GPS Cityeasy M2 / 4,3'	GPS Cityeasy M2 are un display de 4,3" TFT LCD. Navigatorul are integrat un procesor puternic MTK la 480 MHz, și un chipset GPS de ultimă generație ATLAS IV cu 20 de canale. Ghidarea se realizează prin instrucțiuni vocale în limba română. Cityeasy M2, vă ghidează inteligent către destinație.	369.00	399.00
3	 X200 GPS Cityeasy X200 / 5' Cititor CARD CONDUCATOR AUTO	GPS Cityeasy X200 este un navigator slim cu un display mare, de 5" TFT LCD, asemănător cu telefonul IPHONE și are un procesor puternic Centrality ATLAS IV DUAL CORE la 533 MHz, și un chipset GPS de mare precizie cu 20 de canale . Instrucțiuni vocale în limba română și o memorie internă de 2 Gb și suport SD (4 Gb).	399.00	429.00
4		Cititor Digital Carduri , pentru vizualizarea completa a datelor din Cardul Conducatorului Auto. Acest cititor este util oricarui Conducator Auto sau Responsabil de parc auto, la verificarea timpilor de lucru si repaus, inclusiv pentru cardurile ce nu au fost inca descarcate.	280.00	369.00
5	 Protecție rezervor 105,5 mm	Antifurt carburant . Acest dispozitiv este soluția ideală de a combate fraudă. Ușor de instalat și foarte rezistent, este un produs care aduce economii semnificative, oricărui parc auto.	399.00	459.00
6	 Protecție rezervor 105,5 mm	Antifurt carburant . Acest dispozitiv este soluția ideală de a combate fraudă. Ușor de instalat și foarte rezistent, este un produs care aduce economii semnificative, oricărui parc auto.	199.00	259.00
7	 Stație RADIO CB COBRA 19DXIV + Antena HG A1000	Cobra 190DXIV - AM/FM , este o stație radio emisie-recepție, multi-standard programabilă pentru utilizare internațională cu o putere de emisie în antenă de 4 W/1 W și o gamă de frecvențe 26.965 - 27.400 MHz. Antena HG A1000 are o putere de 100W, o înălțime 53.3cm și o gamă de frecvență de 26 - 30MHz	419.00	469.00

* prețul este exprimat în LEI și nu include TVA.

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

www.transmag.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.*



EDITORIAL

DESCHIDERE CĂTRE MEDIUL ECONOMIC

Facultatea de Mecanică și Tehnologie a Universității din Pitești - înființată în urmă cu 41 de ani - oferă pregătire universitară în patru domenii: ingineria autovehiculelor, ingineria industrială, inginerie economică și ingineria transporturilor. Aceste domenii sunt acceptate cu mare interes de tinerii doritori să-și formeze o carieră în domeniul ingineriei de automobile, atracția spre acest învățământ fiind determinată în mod hotărâtor de șansele pe care le oferă industria de autoturisme din România, industrie puternic reprezentată în zona Argeșului.

În facultate, s-au dezvoltat toate formele de învățământ universitar și postuniversitar: oferta educațională a facultății cuprinde nouă masterate, cu tematici legate de interesele economice ale zonei, privind concepția autoturismelor, știința și tehnologia materialelor, managementul sistemelor de producție, de transport rutier și managementul calității, precum și doctorate în domeniile de ingineria autovehiculelor, ingineria industrială și a materialelor.

Principalii ofertanți de locuri de muncă – unde în ultimii cinci ani au fost angajați peste 300 dintre absolvenții facultății noastre – sunt S.C. AUTOMOBILE DACIA S.A și rețeaua furnizorilor pentru DACIA. Integrarea absolvenților în programele DACIA este facilitată de contactul permanent, prin diverse modalități, începând cu structurarea curriculumului universitar și până la realizarea de stagii de practică și stagii de producție, finalizate prin rezolvarea unor teme incluse în proiectele de diplomă.

Ultimii ani au adus modificări fundamentale în abordarea relației universitate – mediul exterior; învățarea de-a lungul întregii vieți (LLL) a devenit deja o realitate și reprezintă o alternativă viabilă de valorificare a competențelor și resurselor din spațiul academic; Cercetarea aplicată derulată pentru a rezolva probleme reale ale mediului economic, dar și pentru a genera noi deschideri în acest domeniu, reprezintă calea directă de valorificare a cercetării, prin dezvoltarea de produse.

Deschiderea de colaborări, pe bază de acorduri și contracte cu firme din zonă, permite dezvoltarea unui complex integrat de activități de formare și cercetare:

- programe de stagii de practică a studenților în companii;
- activități de formare (masterat și formare continuă) structurate în conformitate cu nevoile firmelor și cu standardele de calitate ale proceselor didactice (ex., programele de masterat „Managementul Logisticii” și „Concepția și Managementul Proiectării Automobilului” promovate în parteneriat cu Dacia - Renault și respectiv cu Renault Technologie Roumanie);
- amenajarea de către companiile economice, a unor spații în universitate, destinate activităților de formare și cercetare științifică aplicată;
- promovarea, de proiecte comune cu companii economice, în cadrul lucrărilor de licență, de masterat și de doctorat.

Prof. univ. dr. ing. Ion TABACU,
Universitatea din Pitești



ACTUAL

13th EAEC EUROPEAN AUTOMOTIVE CONGRESS VALENCIA 2011,
14-17 Iunie 2011, Valencia Spania

- Este organizat la Universidad Politécnica de Valencia pe teme „Sharing all Energetic Solutions” și „The Automobile in the Second Decade”
- Obiectivele generale ale congresului sunt: Contribuția producției de automobile din noile spații europene și competitivitatea continentală, inginerii de automobile în toate spațiile europene, tendințele, dezvoltarea producției, și proceselor, factorul uman și rolul educației în perioada 2010 -2020.
- Tematica Congresului cuprinde în principal:
 - - Grupul propulsor și tehnologiile verzi;
 - - Noi sisteme de control și materiale
 - - Dinamica vehiculelor
 - - Fabricația și procesele inovative
 - - Siguranța și factorul uman

Mai multe informații pe pagina <http://www.eaec2011.com>

31th INTERNATIONAL VIENNA MOTOR SYMPOSIUM CONGRESS CENTER
HOFBURG VIENNA

29 - 30 aprilie 2010, Viena Austria

- Cele mai noi rezultate obținute în dezvoltarea motoarelor și schimbătoarelor de viteze, legislațiile viitoare, combustibili și componente, electricizarea grupurilor propulsoare, tehnica hibridă și reducerea emisiilor de CO₂, purificarea gazelor de eșapament.
- Personalități de frunte din mediul academic, cercetare și industrie vor prezenta în 14 secțiuni prelegeri pe teme actuale și de perspectiva cum sunt: Noi motoare Otto 1 și Noi căi pentru reducerea emisiilor poluante, Noi motoare Otto 2 și Prevederi legislative / soluții viitoare, Combustibili viitorului și Purificarea hibridă a gazelor de eșapament, Mobilitatea 2020 plus, Noi motoare diesel, Electricizarea grupului propulsor, Supraalimentarea și managementul răcirii, și altele

Alte informații pe site web: www.oevk.at

CONFERINȚA ȘTIINȚIFICĂ INTERNAȚIONALĂ TRANSPORT PROBLEMS 2010
8 - 11 iunie 2010, Katowice – Polonia

- Conferința este organizată de Facultatea de Transporturi de la Universitatea Tehnologică din Silezia având ca obiectiv integrarea centrelor de cercetare științifică și structurilor administrative.
- Tematica conferinței cuprinde: Sisteme de transport, pregătirea încărcăturii, centre logistice, Transporturi integrate, Transportul intermodal și multimodal, Transportul asistat de calculator, Siguranța rutieră, activă și pasivă, Probleme ecologice, Educația și formarea profesională

Alte informații pe site web: www.konferencje.polsi.pl/to

TRANSPARENȚA LA ACORDAREA TITLURILOR ȘTIINȚIFICE ȘI DIDACTICE

- În conformitate cu Ordinul Ministrului Educației, cercetării și inovării nr. 6172 din 17.12.2009, referitoare la acordarea titlurilor științifice și didactice și în baza hotărârii Biroului senatului Universității Politehnica București, rectorul Universității, prof. Ecaterina Andronescu a decis următoarele:
 - La finalizarea tezei, doctoranzii au obligația să posteze pe site-ul Universității Politehnica București rezumatul tezei de doctorat cu principalele elemente de originalitate, detalii cu privire la susținerea tezei de către doctorand (data și locul susținerii, Comisia și decizia Comisiei privind susținerea tezei) precum și lista de lucrări publicate comunicate de doctorand, cu cel puțin 10 zile înaintea de susținerea tezei.
 - Materialele prevăzute mai sus, realizate sub coordonarea conducătorului de doctorat, vor sta la dispoziția specialiștilor în domeniu, pentru expunerea eventualelor puncte de vedere.
 - Aplicarea acestei proceduri vine în sprijinul unei mai bune integrări a activităților științifice și didactice în activitățile care se desfășoară în cadrul comunității științifice naționale și internaționale, în domeniul cercetării/dezvoltării automobilului, considerând că rezumatul, eventual cu un număr mai redus de pagini, va fi disponibil și în limba engleză.
 - De asemenea, ar fi de dorit ca procedurile legate de susținerea tezelor de doctorat să fie armonizate de către universitățile unde se susțin teze de doctorat în domenii conexe ingineriei automobilului.



TEZE DE DOCTORAT

- **CONTRIBUȚII LA STUDIUL DINAMICII ȘI ENERGETICII SISTEMELOR TRACTOR DE MARE PUTERE- MAȘINĂ AGRICOLĂ UTILIZATE LA PREGĂTIREA TERENULUI ÎN VEDEREA ÎNSĂMÂNȚĂRII.** Contributions to the dynamic and energetic study of the systems of great capacity tractor-agricultural machine regarding preparation of soil for sowing.

Autor: Ing. Augustin CONSTANTINESCU, șef lucrări, Facultatea Mecanică din Craiova, Contact pentru rezumat: gusti_constantinescu@yahoo.com.

Conducător științific: Prof. dr. Ing. Simion POPESCU, Universitatea „Transilvania” din Brașov, Facultatea de Alimentație și Turism.

- **CERCETĂRI TEORETICE ȘI EXPERIMENTALE PRIVIND OPTIMIZAREA FUNCȚIONĂRII SISTEMELOR DE DOZARE.** Theoretical and experimental researches regarding the optimization of dosing systems.

Autor: ing. MĂNESCU C. Mihai Eugen, Contact E mail: memanescu@yahoo.com.

Conducător științific: Prof. dr. ing. Luciana CRISTEA Universitatea „Transilvania” din Brașov, Facultatea de Inginerie Mecanică.



LUCRĂRI NOI

- **MODELAREA ȘI SIMULAREA PROCESELOR TEHNOLOGICE,** Editura AGIR, București 2009, autori: Dan Florin NIȚOI, Gheorghe AMZA, 214 pagini, ISBN: Lucrarea poate fi procurată de la librăria AGIR București Bdul Dacia 26 Sector 1 sau comandată online la adresa libraria@agir.ro

MANAGEMENTUL VITEZEI, Manual de siguranță rutieră pentru factorii de decizie și pentru profesioniști, lucrare editată de World Health Organization, FIA Foundation; Global Road Safety Partnership (GRSP), the World Bank, tradusă în limba română, tipărită și distribuită de UNTRR, ISBN: 978-2-940-395-04-0, 191 de pagini. Varianta electronică poate fi accesată pe pagina web: www.grsproadsafety.org

IMPORTANT

- Numerele din colecția revistei „Ingineria Automobilului” pot fi procurate și de la Secretariatul SIAR din Facultatea de Transporturi Universitatea Politehnica București, camera JC 005.
- Numerele anterioare ale Buletinului „INFO SIAR” pot fi accesate pe Site SIAR: www.siar.ro iar ale revistei „Ingineria Automobilului” pe Site: www.ingineria-automobilului.ro
- CITITORII BULETINULUI INFO SIAR sunt rugați să contribuie la elaborarea acestuia transmițând, via poșta electronică, informații de interes general, din domeniul ingineriei automobilului, compatibile cu rubricile Buletinului

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

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

MEGA PROMOTIE

2010

CU LIVRARE IMEDIATĂ DIN STOC



HIGER



AUTOCAR HIGER V88 (35+1+1 LOCURI) = 72.000 €*

AUTOCAR HIGER V90 (41+1+1 LOCURI) = 79.000 €*

Detalii și comenzi: www.untrr.ro

Tel / Fax: 021/336 77 88, 0724 044 719, 0720 999 200

*Prețurile nu includ TVA



Uniunea Națională
a Transportatorilor Rutieri din România
vă oferă:

➤ Informații utile în timp real:

www.untrr.ro - cu secțiuni 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 comercializate noi și second-hand



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



➤ Parteneriate spre beneficiul membrilor:



Lufthansa



Teleroute

a Wolters Kluwer business



Expert în serviciul rutier



International **LAZAR** company

- *logistică și distribuție*
- *transport intern și internațional de marfă*
- *transport specializat pentru construcții*
- *transport specializat de autovehicule*
- *transport agabaritic*
- *transport containerizat*
- *casă de expediții*
- *service auto pentru autocamioane*
- *stație ITP autorizată RAR*



**...oriunde și oricând în Europa !
...acum și pe alte continente.**

Telefon: +40 248 270.700, 270.005 ; Fax: +40 248 270.233, 270.550
Strada Serelor, Nr. 19, Bascov, 117 045, Romania - Argeș
office@intlazar.ro ; www.intlazar.ro