

# Info

Buletin informativ  
al Uniunii Naționale  
a Transportatorilor  
Rutieri din România

ANUL VI, NR. 6 (63)  
Iunie 2009

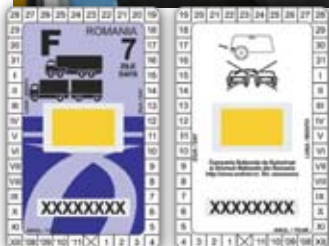


## Am trecut de fundul gropii?



### Forumul Internațional de Transport

SE DISTRIBUIE GRATUIT MEMBRILOR UNTRR



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



ROVINIETE  
PRIN UNTRR

# UNTRR Asistent Broker -ASIGURĂRI-



Împreună pentru un viitor mai sigur!

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

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

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

## Am trecut de fundul gropii?

Dacă era să îi credem pe ai noștri aleși, nici criză nu avem și nici măsuri anticriză nu trebuie luate. Și chiar și așa se și întâmplă: majoritatea celorlalte țări europene au luat măsuri preventive în fața crizei economice globale și, fie au alocat fonduri serioase pentru dezvoltarea infrastructurii, fie au luat măsuri de diminuare a fiscalității în perioada 2009-2010, tocmai pentru a-și proteja companiile și a le ajuta să treacă peste momentele dificile din prezent, în timp ce doar România și Ungaria au înăsprit taxarea: la noi prin impozit forfetar, iar la vecini prin creșterea valorii TVA.

Dacă ascultați autoritățile din România, criza asta, dacă cumva există și pe la noi, ei bine, e ca și trecută. Acum, ca să-și pună în valoare priceperea, guvernanții spun că tocmai datorită „super-măsurilor” luate de ei, criza fuge din România. O singură voce din acest cor al vânătorilor de poziții înalte în statul român, încearcă să minimizeze efectele negative ale pieței: guvernatorul Băncii Naționale. De fiecare dată când guvernatorul spune pariați pe leu, leul este în pragul depreciării, iar îndemnul lui este tocmai ca populația care îi urmează sfatul să ajute un pic la restabilirea echilibrului, greu de obținut doar de către banca centrală, tocmai datorită faptului că forța acesteia este limitată în contextul unei piețe debusolate.

Dacă trăiți prin televizor și radio, sunteți niște fericiți: mai aveți un pic și sunteți convinși că a trecut criza! Dacă sunteți anorați în realitate, vedeți că, majoritatea marilor companii cu activități de producție în România, continuă să își reducă activitatea, să plece pe alte meleaguri sau să închidă prăvălia pentru perioade mai scurte sau nedefinite.

Banii luați de la FMI - (nu de la femei, ci de la Fondul Monetar Internațional) nu reprezintă decât un efort al nostru, al tuturor cetățenilor României, plătitori de taxe și impozite, pentru menținerea bunăstării băncilor străine din România. Cum? Simplu: statul român se împrumută, BNR sub pretextul relansării creditării lasă băncile străine să își retragă parte din rezerva obligatorie depusă la BNR, iar băncile străine trimit acasă la ele toți banii recuperați de la BNR. Și cu relansarea creditării cum rămâne? Rămâne cum am stabilit: statul român se împrumută din nou pe piața europeană, prin emisie de obligațiuni cu o dobândă impresionantă, tocmai pentru a putea finanța deficitul bugetar din acest an (adică ce cheltuie fără să aibă de unde), punând pariu că noi, contribuabilii din această țară, suntem băieți capabili și suficient de fraieri să plătim în viitor și acest împrumut alături de dobânzile aferente.

Cum se vede criza de la alții? La Forumul Internațional de Transport de la Leipzig, desfășurat în ultima săptămână din luna mai, sub președinția ministrului de transporturi din Turcia, alături de care au mai participat și miniștri ai transporturilor din Germania, Elveția, Olanda, Federația Rusă, Canada, Australia, Marea Britanie, Moldova, secretari de stat din SUA, România, precum și Antonio Tajani – Comisia Europeană, Jonathan Scheele – DG



Tren, Jan Kubis - secretar executiv sub secretar general ONU, Eva Molnar - director divizie transport ONU, dar și reprezentanții unor asociații de renume în Europa: domnul Martin Marmy - secretar general IRU, domnul Janusz Lacny - președinte IRU, Umberto de Pretto - secretar general adjunct IRU, Peter Krausz - responsabil transport mărfuri IRU, Menno Menist - directorul general NEA, Susana Zammataro - director general adjunct IRF, conducerea asociațiilor de transport din Bulgaria, Serbia, reprezentanți la vârf ai unor companii multinaționale puternice (Deutsche Bahn, TNT, DHL, Easyjet, Air Berlin, Turkish Airlines, Neptune Orient Shipping), precum și profesori universitari de la Oxford și din India.

Ei bine, oamenii aceștia vorbesc despre pericolul protecționismului național în aceste vremuri, care dincolo de micile avantaje pe care le-ar putea aduce pe termen scurt, ar putea duce la efecte negative de proporții

pe termen lung, mai ales în contextul european, dar și în cel global. Situația este cu atât mai dificilă cu cât politicile europene de evitare a protecționismului național sunt extrem de dificil de explicat și implementat la nivel național în contextul crizei care se adâncește.

Concluzia generală a fost că economia globală va începe să își revină la sfârșitul lui 2010, în condițiile aplicării unor politici globale unitare, până atunci singurele soluții funcționale fiind investițiile guvernamentale în infrastructură – pun la lucru companiile existente înainte ca acestea să se închidă sau să își diminueze serios activitatea, acest tip de investiție cu perioadă mare de amortizare având avantajul de a nu necesita un cumpărător la finalizare (spre deosebire de cele mai multe activități de producție).

Desigur că această perioadă va stimula dezvoltarea unor noi tehnologii care să aducă o eficiență crescută a utilizării combustibililor tradiționali și care să permită utilizarea unor combustibili alternativi acolo unde este posibil, însă implementarea acestor noi tehnologii va dura circa 20 de ani în domenii precum aviație și maritim, după amortizarea tehnologiilor existente în prezent și a celor care vor fi introduse în anii imediat următori, în paralel cu utilizarea unor sisteme de plată pentru emisiile de dioxid carbon produse de echipamentele de astăzi – fiecare utilizator cumpărând, cantitatea de dioxid de carbon emisă de echipamentele utilizate. Așa cum a spus directorul general TNT, două avioane mari ale companiei care operează de două ori pe săptămână Europa-China, poluează mai mult decât cele 30.000 de vehicule care operează în Europa într-o săptămână.

O primă măsură românească în direcția bună: programul prima casă. Poate acesta să aducă o schimbare majoră? Deși e binevenit, programul nu îi poate ajuta pe cei care sunt deja șomeri sau în pragul șomajului, ci doar pe cei care au deja mai multe proprietăți. E bine, însă cu o floare nu se face primăvară.

Indiferent de ceea ce se vehiculează pe meleagurile mioritice, probabilitatea mare de evoluție a economiei globale este în jos. Puneți-vă centura de siguranță: Coborârea continuă!

# SUMAR

■	▪ Am trecut de fundul gropii?	pag. 3	■
■	▪ UNTRR intervine	pag. 5-6	■
■	▪ Forumul Internațional de Transport ▪ Link-uri utile	pag. 7- 9 pag. 9	■
■	▪ A-5-a Conferință IRU privind transportul rutier ▪ AL 6-LEA FORUM EUROPEAN DE AUTOBUZE ȘI AUTOCLARE (BUSWORLD)	pag. 10- 18 pag. 18	■
■	▪ Lucrările Comisiei mixte dintre România și Belarus	pag. 19	■
■	▪ Noutăți ADR mai 2009 ▪ ANEIR - Reducerea exporturilor / importurilor României în 2009, comparativ cu 2008	pag. 20 pag. 20	■
■	▪ Parteneriatul cu Service 24 cu condițiile speciale pentru membrii UNTRR	pag. 21- 25	■
■	▪ Restricție de utilizare a tunelurilor rutiere conform ADR în diferite State membre după 1 mai 2009	pag. 26	■
■	▪ Indici IRU	pag. 27	■
■	▪ BRIDGESTONE	pag. 28-29	■
■	▪ Info seminar OIM la Howard Johnson	pag. 29-30	■
■	▪ Monitorizarea și gestiunea parcului auto	pag. 30-31	■
■	▪ Info Utile	pag. 35-37	■
■	▪ Noutăți legislative	pag. 37	■
■	▪ FUN INFO ▪ TRUCK ART	pag. 38 pag. 38	■
■	▪ Produse specifice transportului comercializate de UNTRR	pag. 40-41	■
■	▪ Publicații UNTRR	pag. 42-43	■
■	▪ Prețul litrului de motorină la pompă 4 mai 2009 (în euro)	pag. 44	■
■	▪ Evoluția principalelor valute 15 aprilie - 11 mai 2009	pag. 44	■
■	▪ „Drumurile noastre toate!“ Se vor întâlni vreodată cu autostrăzile din UE?	pag. 44	■
■	▪ Fișe de siguranță	pag. 45-49	■
■	▪ DAKO -serviciu de descărcare al datelor tahografelor digitale	pag. 50-51	■



UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA  
Str. Ienăchița Văcărescu nr.60, sector 4, cod 340157, BUCUREȘTI-ROMÂNIA  
Tel.: (+40-21) 336 77 68; (+40-21) 330 14 25  
Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53  
www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro

IRU

Nr.1404/22.04.2009



ASOCIAȚIA INTERNAȚIONALĂ  
TRANSPORTATORILOR AUTO  
DIN REPUBLICA MOLDOVA  
În atenția Domnului Președinte Vladimir FLOREA

Stimate Domnule Președinte,

După cum bine știți, în condițiile crizei actuale conexiunile pentru transportul de marfă între țările noastre sunt esențiale pentru dezvoltarea economică și pentru nivelul de trai al cetățenilor.

Având în vedere bunele relații de colaborare pe care le avem cu partenerii noștri din Republica Moldova și totodată ținând seama de faptul că transportul rutier reprezintă unul din instrumentele vitale pentru dezvoltarea oricărei economii, considerăm că este în interesul nostru să depășim cât mai repede cu putință perioada dificilă în care ne aflăm pentru a nu afecta buna desfășurare a activității de transport între cele două țări.

În acest context, vă informez că noi am făcut demersurile necesare la Ministerul Afacerilor Externe român ca, în vederea obținerii vizelor necesare pentru șoferii români, simpla recomandare a UNTRR să fie suficientă, sugerând totodată Ministerului Afacerilor Externe și Integrării Europene, Dlui Ministru Stratan, ca pe bază de reciprocitate să ia în considerare recomandarea AITA pentru obținerea vizelor pentru șoferii moldoveni.

În speranța că la rândul dumneavoastră veți depune aceleași diligențe pe lângă autoritățile moldovene, cu deosebită stimă,

SECRETAR GENERAL,



Ra

# UNTRR INTERVINE



UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMÂNIA  
Str. Ienăchița Văcărescu nr.60, sector 4, cod 340157, BUCUREȘTI-ROMÂNIA  
Tel.: (+40-21) 336 77 68; (+40-21) 330 14 25  
Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53  
www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro

IRU

Nr.1404/22.04.2009

Ambasada Republicii Moldova în România

În atenția Excelenței sale, E.S. Domnul Veaceslav FILIP



Stimate Domnule Consul Veaceslav FILIP,

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

Având în vedere bunele relații de colaborare pe care le avem și totodată ținând seama de faptul că transportul rutier reprezintă unul din instrumentele vitale pentru dezvoltarea oricărei economii, considerăm că este în interesul nostru să depășim perioada de criză în care ne aflăm cât mai repede cu putință pentru a nu afecta buna desfășurare a activității de transport între țările noastre.

În acest context, vă propunem ca depunerea actelor pentru obținerea vizelor, precum și ridicarea pașapoartelor cu viză acordată membrilor UNTRR, să se efectueze de către o persoană desemnată de către UNTRR, ținând seama de faptul că șoferii sunt angajați ai firmelor membre UNTRR și execută transporturi în trafic internațional, iar deplasarea acestora în București presupune întreruperea activității profesionale și cheltuieli suplimentare, având în vedere că aceștia provin din toate regiunile țării.

De asemenea, propunem ca invitația necesară în prezent pentru obținerea vizelor să fie înlocuită cu o recomandare acordată de cele două asociații profesionale de transport rutier, și anume UNTRR din România și respectiv AITA din Republica Moldova.

Vă mulțumim anticipat pentru sprijinul acordat și totodată vă asigurăm de înalta noastră considerație.

Cu respect,



SECRETAR GENERAL,  
Rădu Văcrescu

2009 06/02 13:28 FAX 0213354925 UNTRR BUCURESTI 0001

NATIONAL UNION of Road HAULIERS FROM ROMANIA  
 UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROUMANIE  
 LINIENIA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMANIA  
 Str. Independenței Văloareștii nr.60, sector 4, cod 040157, BUCUREȘTI-ROMANIA  
 Tel.: (+40-21) 339 77 88; (+40-21) 339 1 4 25  
 Fax: (+40-21) 339 48 25; (+40-21) 337 48 53  
 www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro

**IRU**

Nr.1404/22.04.2009

**MINISTERUL AFACERILOR EXTERNE  
 DIRECȚIA EUROPA DE EST ȘI ASIA CENTRALĂ  
 În atenția Domnului Director Vasile SOARE**

**Stimate Doamnele Director Vasile Soare,**

Revenim la amabilitatea dumneavoastră în speranța că ne veți ajuta de această dată privind facilitarea obținerii vizelor de către șoferii profesioniști români în Republica Moldova.

Având în vedere bunele relații de colaborare pe care le avem și totodată ținând seama de faptul că transportul rutier reprezintă unul din instrumentele vitale pentru dezvoltarea economiei, considerăm că este în interesul nostru să depășim cât mai repede cu putință perioada dificilă în care ne aflăm pentru a nu afecta buna desfășurare a activității de transport între cele două țări.

În acest context, vă solicităm sprijin în vederea găsitii unor soluții cât mai urgente pentru facilitarea obținerii vizelor necesare șoferilor profesioniști și totodată rezolvarea cazurilor urgente ale transportatorilor rutieri aflați deja în frontieră cu mărțurii perisabile.

Menționăm că Asociația transportatorilor rutieri din Republica Moldova desfășoară de asemenea o activitate de sprijinire a transportatorilor rutieri din cele două țări, ținând seama de interesele comune industriei transportului rutier.

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

**SECRETAR GENERAL,**  
 Radu Bănescu  
 UNTRR

2009 06/24 09:29 FAX 0213354925 UNTRR BUCURESTI 0001

NATIONAL UNION of Road HAULIERS FROM ROMANIA  
 UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROUMANIE  
 LINIENIA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMANIA  
 Str. Independenței Văloareștii nr.60, sector 4, cod 040157, BUCUREȘTI-ROMANIA  
 Tel.: (+40-21) 339 77 88; (+40-21) 339 1 4 25  
 Fax: (+40-21) 339 48 25; (+40-21) 337 48 53  
 www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro

**IRU**

Nr.1824/22.06.2009

**MINISTERUL TRANSPORTURILOR  
 ȘI INFRASTRUCTURII  
 COMISIA DE DIALOG SOCIAL**

**În atenția Domnului Valentin Preda, Secretar de stat  
 Președintele CDS-MTI**

**Stimate Doamne Președinte,**

Vă mulțumim pentru invitația de a participa la lucrările Comisiei de Dialog Social, ce vor avea loc joi, 25 Iunie 2009, ora 10, la sediul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, și care va avea pe ordinea de zi la punctul aferent activității de transport rutier:

- Proiectul de Hotărâre privind aprobarea Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră 2009-2013, precum și
- Proiectul de Ordin pentru înlocuirea anexei la Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr.2.156/2005 privind tarifele pentru prestațiile specifice realizate de Autoritatea Rutieră Română - A.R.R.

La pregătirea documentelor în vederea dezbaterii la lucrările CDS am constatat cu surprindere că Proiectul de Ordin pentru înlocuirea anexei la Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr.2.156/2005 privind tarifele pentru prestațiile specifice realizate de Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. a fost deja aprobat și publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, în data de 17 Iunie a.c.

Având în vedere acest lucru, vă întrebăm care mai este rolul consultărilor din cadrul Comisiei de Dialog Social dacă se perpetuează vechile practici prin care se simulează dialogul social, iar autoritățile introduc pe ordinea de zi acte normative deja publicate.

În așteptarea răspunsului dumneavoastră,

Cu stimă,

**SECRETAR GENERAL,**  
 Radu Bănescu  
 UNTRR

2009 06/02 13:30 FAX 0213354925 UNTRR BUCURESTI 0001

NATIONAL UNION of Road HAULIERS FROM ROMANIA  
 UNION NATIONALE DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DE LA ROUMANIE  
 LINIENIA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RUTIERI DIN ROMANIA  
 Str. Independenței Văloareștii nr.60, sector 4, cod 040157, BUCUREȘTI-ROMANIA  
 Tel.: (+40-21) 339 77 88; (+40-21) 339 1 4 25  
 Fax: (+40-21) 339 48 25; (+40-21) 337 48 53  
 www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro

**IRU**

Nr.1404/22.04.2009

**MINISTERUL AFACERILOR EXTERNE  
 ȘI INTEGRĂRII EUROPENE**

**În atenția Domnului Ministru Andrei STRATAN**

**Stimate Domnule MINISTRU,**

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR, în calitate de organizație profesională și patronală reprezentativă la nivel de ramură transporturi, reunind în prezent peste 13.000 membri activi - firme de transport marfă și persoane, este în permanență preocupată de asigurarea cadrului optim de desfășurare și dezvoltare a activității de transport rutier.

În condițiile crizei actuale conexiunile pentru transportul de marfă atât cu țările membre UE, cât și cu celelalte state, sunt esențiale pentru dezvoltarea economică și pentru nivelul de trai al cetățenilor.

Având în vedere bunele relații de colaborare pe care le avem cu partenerii noștri din Republica Moldova și totodată ținând seama de faptul că transportul rutier reprezintă unul din instrumentele vitale pentru dezvoltarea economiei, considerăm că este în interesul nostru să depășim cât mai repede cu putință perioada dificilă în care ne aflăm pentru a nu afecta buna desfășurare a activității de transport între cele două țări.

În acest context, vă solicităm sprijinul în vederea găsitii unor soluții cât mai urgente pentru facilitarea obținerii vizelor necesare șoferilor profesioniști și totodată rezolvarea cazurilor urgente ale transportatorilor rutieri aflați deja în frontieră cu mărțurii perisabile.

Astfel, UNTRR a propus Ministerului Afacerilor din România ca, pentru acordarea vizelor, simpla recomandare din partea UNTRR să fie suficientă, urmând ca pe bază de reciprocitate, AITA să acorde recomandarea pentru șoferii moldoveni.

În speranța că veți găsi disponibilitatea necesară rezolvării cât mai urgente a problemei vizelor pentru șoferii profesioniști, vă mulțumim anticipat pentru sprijinul acordat, cu deosebită stimă,

**SECRETAR GENERAL,**  
 Radu Bănescu  
 UNTRR

# Forumul Internațional de Transport



Ron Widdows, Neptune Orient Lines CEO, Jamal Saghir, Director « Energie, Transport și Apa Water », Banca Mondială, Scott Price, DHL Express Europe CEO, Matthias Ruete, Director General, Comisar European DG TREN, Martin Marmy, IRU Secretar General, Spyros Polemis, Președinte ICS, Hans Rat, Secretar General UITP, Carlos Grau Tanner, Director Afaceri Guvernamentale și Industrie, IATA, Johannes Ludewig, Director Executiv CER

Forumul este o platformă inter-guvernamentală globală care a reunit 52 de Miniștri și 800 de delegați din toată lumea, reprezentanți din guverne, din industrie precum și din comunitatea științifică iar anul acesta s-a desfășurat în Leipzig, Germania în perioada 26-29 Mai și a avut drept temă **“Transport pentru o Economie Globală: Noi Provocări și Oportunități”**.

Au fost prezenți la forum Wolfgang Tiefensee Ministrul Transporturilor din Germani, domnul Binali Yildirim, Ministrul Transporturilor din Turcia, Ray LaHood Secretar de Transport din USA, domnul Martin Marmy Secretar General IRU (Uniunea Internațională a Transportatorilor Rutieri), domnul Eusebiu Pistru Secretar de Stat Ministerul Transporturilor din România, Antonio Tajani Vicepreședinte Comisia Europeană, lideri din industrie și manageri de companii precum Peter Bakker - CEO TNT, Olanda, Tim Clark Emirates Airlines, Stelios Haji-Ioannou – Președinte



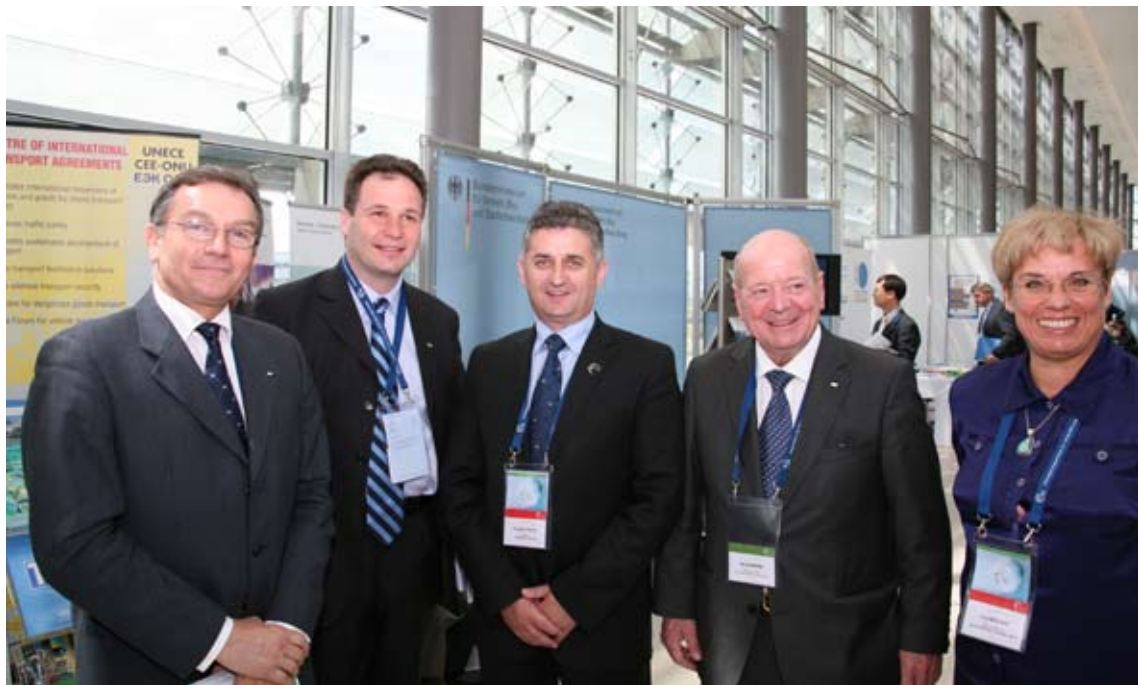
Ministrul Transporturilor din Turcia a prezidat ITF 2009

Easy Group, Joachim Hunold – CEO Air Berlin, Leif Ostling – CEO Scania, Scott Price - DHL Europe Express, Rudiger Grube - CEO Deutsche Bahn. În acest an India a primit statutul de membru deplin în Forum, iar China a fost primită cu drept de observator.

Discuțiile din cadrul forumului și-au propus să răspundă la întrebări esențiale pentru economie și pentru transporturi: *Ce reprezintă criza economică actuală pentru globalizare?; Transportul și globalizarea – Cine va câștiga și cine va pierde?; Cum va afecta criza imobiliară globală programele de investiții din transport?; Costuri mari de transport – Ce impact vor avea pentru o economie globală?; Transportul este un generator de globalizare sau este mai degrabă îndus de aceasta?*



Antonio Tajani Comisar European



Janusz Lacny Președinte IRU, Radu Dinescu Secretar General UNTRR, Eusebiu Pistru Secretar de Stat Ministerul Transporturilor și Infrastructurii România, Martin Marmy, Secretar General IRU, Eva Molnar Director Divizia de Transport UNECE.

Miniștrii prezenți și-au exprimat îngrijorarea față de situația transporturilor, grav afectate de recesiunea economică globală, transportul fiind esențial pentru o economie de succes și pentru bunăstarea socială.

Criza globală a avut un impact puternic asupra sectorului transporturilor, prin reducerea fluxului de pasageri și de bunuri în întreaga lume aducând constrângeri grave producătorilor și transportatorilor, fapt ce a avut consecințe pentru milioanele de persoane ce muncesc sau depind de sectorul transporturilor în întreaga lume.

Analizând **recesiunea economică**, participanții au concluzionat că impactul acesteia, care a condus la o reducere dramatică a volumelor de transport cu 20%, **este posibil să nu fie încă la final**.

Estimarea se bazează pe două considerente: în primul rând **riscul politicilor protecționiste** sau **riscul restricțiilor financiare excesive**, politici și restricții ce pot împiedica reparația relațiilor economice dinaintea crizei, și în al doilea rând faptul că criza poate reflecta și chiar corecta dezechilibre globale, în special – dar nu în exclusivitate – acelea dintre SUA și China. În plus, restabilirea anumitor echilibre poate reduce creșterea intensității comerțului, reducere care la rândul ei va afecta volumele de transport.

Comerțul și piețele libere sunt cheia redresării economice iar măsurile protecționiste nu reprezintă o soluție durabilă. Piețele libere au adus beneficii substanțiale economiilor și cetățenilor iar actuala situație economică nu va inversa tendința de creștere a globalizării și nici diviziunea internațională a muncii. Procesoile de deschidere a piețelor și competiția trebuie să continue, fiind concentrate în același timp pe creșterea calității, echitate, siguranță și standarde de mediu.

Pentru a **menține piețele libere și pentru a evita protecționismul** este nevoie de dereglementare, de reducere a controlului guvernelor asupra piețelor, care va servi drept stimul permanent pentru economie. Piețele de transport trebuie să fie deschise cooperării internaționale, cu oportunități pentru toate modurile de transport și pentru toate regiunile. Însă competiția globală și problema reglementărilor nu este

tratată de o singură instituție ci de Ministerele de Transport.

Dezvoltarea viitoare a lanțurilor de aprovizionare va depinde de prețul energiei și de prețul costurilor externe precum CO<sub>2</sub> și cel mai mult va depinde de capacitatea de a furniza servicii integrate. Trecerea granițelor rămâne în continuare o problemă importantă, deoarece cauzează întârzieri și costuri adiționale.

Lanțurile internaționale de aprovizionare trebuie să fie securizate și de încredere. Regulile coordonate și bazate pe analize de risc sunt vitale pentru a ne asigura ca beneficiile economice și de siguranță să fie atinse într-un mod echitabil și eficient. Trecerea granițelor are un potențial semnificativ pentru facilitarea comerțului și creșterea eficienței.

Finanțarea sectorului transporturilor va rămâne o provocare, fiind mereu un compromis între fondurile existente și nevoile sectorului. Pe termen lung fondurile publice disponibile sunt insuficiente pentru nevoile existente, iar transporturile se vor confrunta cu lipsa de fonduri.

În ceea ce privește **programele de stimulare**, concluzia Forumului a fost că deși multe dintre ele au componente legate de transport, sunt necesare proiecte cu efect pe termen scurt, în special proiecte de întreținere și îmbunătățire a infrastructurii pentru a crea rapid locuri de muncă și pentru a rezolva blocajele cronice din multe țări.

Totodată este necesar să existe și investiții în transport pe termen lung și securizate. Deși este recunoscută responsabilitatea guvernelor în planificarea și finanțarea infrastructurii în transport a fost susținută importanța investițiilor private și a parteneriatelor public-private.

Guvernele pot promova și un transport durabil cu emisii scăzute de carbon, eficient din punct de vedere cost care să satisfacă nevoile cetățenilor, companiilor și comunității globale și care în același timp va face față provocărilor viitorului pentru că redresarea economică în sectorul transporturilor trebuie să fie în armonie cu mediul înconjurător.

Concluziile de la Conferința ONU privind schimbările climatice COP 15 din Copenhaga și din alte organizații precum IMO și ICAO trebuie să intensifice acțiunile pentru reducerea emisiilor din transport.

Participanții la forum au subliniat provocările continue pentru care



trebuie să ne pregătim datorită schimbărilor climatice. Astfel, dezvoltarea durabilă în sectorul transporturilor necesită îmbunătățiri în direcția eficienței economice, siguranței, impactului social și pentru protecția mediului însă este necesar sprijin financiar și sprijin pentru operatori, industrie și consumatori pentru a reduce emisiile, asistență pentru inovațiile tehnologice.

Tot în cadrul forumului Uniunea Internațională a Transporturilor Rutier (IRU) a organizat un workshop cu tema **Transportul rutier poate contribui la redresarea economică globală**, președintele IRU Janusz Lacny subliniind faptul că "transportul rutier poate întradevăr să contribuie la redresarea economică, însă trebuie să fie susținut prin măsuri guvernamentale care trebuie luate urgent – măsuri similare celor aplicate în cazul sectorului bancar – la nivel național și internațional."

Liderii G20 susțin sprijinirea comerțului și transportului rutier, iar guvernele trebuie să implementeze Anexa 8 a Convenției Internaționale a ONU privind Armonizarea Frontierelor și Controlul Vamal al Bunurilor.

Date guvernamentale și din industrie arată o scădere a activității de transport de până la 50%, o dublare a falimentelor, o creștere dramatică a șomajului care a atins 140.000 de locuri de muncă în UE, 120.000 în CSI și 200.000 în America de Nord prezentând un tablou sumbru al transportului rutier.

Și sectorul transporturilor rutiere de pasageri este afectat de scăderea cererii în turism. Factorii de decizie la nivel local, național și internațional trebuie să sprijine industria prin eliminarea barierelor artificiale precum, interdicțiile nejustificate la intrarea în orașele turistice sau restricțiile de timp de lucru și odihnă nejustificate, ținând cont de faptul că autobuzele, autocarele și taxiurile sunt alternative viabile de călătorie pentru viitor prin standardele de siguranță și mediu - Graham Smith Vicepreședinte IRU

Autobuzele și autocarele reprezintă al

doilea mijloc de transport din lume după "mașina personală", în Turcia de exemplu 90% din transportul de persoane se realizează cu autobuze și autocare. În anul 2008, 13 din cele 27 state membre nu au înregistrat nici un accident de autobuz, autocar cu victime.

Între măsurile necesare sprijinirii transportului rutier sunt: introducerea de stimulente pentru companii pentru vehicule sigure și curate, modificarea legislației insolvenței pentru a permite companiilor de transport aflate în dificultate economică să își reducă capacitatea și să efectueze doar serviciile generatoare de profit, sprijinirea instituțiilor financiare pentru a asigura linii de credit operatorilor de transport, reducerea și reanalizarea taxelor curente, menținerea piețelor libere, intensificarea eforturilor de eliminare a barierelor neo-protecționismului în transportul rutier internațional.

Ceilalți vorbitori din cadrul workshopului au prezentat teme la fel de importante pentru transportul rutier. Dna Eva Molnar a vorbit despre **Liberalizarea și sprijinirea transportului rutier de mărfuri și pasageri – caleidoscop global**, precizând că cele mai competitive companii sunt localizate în zonele unde costurile scăzute de tranzacție și timpul redus sunt dublate de previziune și încredere deoarece transportatorii sunt preocupați de condițiile de tranzit și de trecere a granițelor.

Domnul Igor Rounov, Delegatul General IRU în Regiunea CSI, a prezentat rezultatele NELTI (Noua Inițiativă de Transport Euro-Asiatică), proiect al IRU demarat în anul 2008 privind revitalizarea drumului mătăsii, stabilirea de conexiuni pentru transportul rutier între Asia Centrală și de Sud Est și Europa.

Infrastructura Euro-Asiatică nu este un impediment major în calea transportului de marfă, guvernele trebuie însă să se concentreze pe eliminarea barierelor și sprijinirea mișcării camioanelor între Europa și Asia în spiritul unui parteneriat public privat real,

unde companiile nu vor primi tratament special din partea statului, doar același sprijin și echitate.

Un exemplu menționat de PPP este anulul făcut recent de guvernul din Uzbekistan de a construi mai multe centre logistice multifuncționale cu regim special de taxare. Astfel de centre pot deveni puncte regionale de aprovizionare pentru bunurile transportate din Europa către China și înapoi.

Se așteaptă ca tot mai multe companii să înțeleagă beneficiile de a "merge către est" și vor beneficia de oportunitățile create de NELTI și de revitalizarea "drumului mătăsii".

Transportul rutier este important, astăzi 90% din bunuri (exprimate valoric) sunt transportate rutier, iar 85% din volumele de marfă (tone) sunt transportate pe distanțe mai mici de 150 km, pentru care nu există alternative viabile. Doar 1% din volumele de marfă (în tone), sunt transportate pe distanțe mai mari de 1000 km.

Jack Short, Secretarul General al ITF (Forumul Internațional de Transport), a spus că "În ciuda crizei financiare severe și a crizei economice, precum și a posibilității ca impactul recesiunii să nu fie tranzitoriu, comunitatea globală a transportatorilor este încrezătoare - că prin consultare și cooperare va aduce schimbări în sectorul transporturilor".

Forumul Internațional de Transport va asigura cadrul necesar Ministerelor pentru a continua să lucreze împreună la nivel internațional.

Prezentă perioadă economică a fost văzută de participanții la forum ca o oportunitate de a regândi, revizui și de a reforma politicele, sistemele și tehnologiile pentru a stimula dezvoltarea către un sistem de transport global eficient.

Inovația va fi cheia succesului și Miniștrii au acordat că va fi tema centrală a Forumului 2010 care se va desfășura tot în Leipzig sub Președinția Canadei.

## LINK-URI UTILE

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

## Drumul Mătăsii - de la Viziune la Realitate

A-5-a Conferință IRU privind transportul rutier, cu tema "Redeschiderea Drumului Mătăsii: de la Viziune la Realitate", a avut loc în Alma-Ata Kazahstan în 11 și 12 iunie 2009 la Centrul de Conferințe Bakshasaray, manifestare găzduită de Uniunea Transportatorilor Rutieri Internaționali din Republica Kazahstan, Kazato, sub patronajul Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor din Republica Kazahstan.

Interesant este faptul că numele orașului derivă de la cuvântul "măr", iar Alma Ata este deseori tradus ca "full of apples" -plin de mere.



Locația conferinței nu a fost aleasă întâmplător, în secolele 10-14, așezările de pe teritoriul numit astăzi Alma Ata erau pe

ruta comercială a Drumului Mătăsii.

Drumul Mătăsii, format dintr-o rețea extinsă de drumuri comerciale de-a lungul continentului Asiatic, făcând legătura între Estul, Sudul și Vestul Asiei cu Peninsula Arabă și Europa a jucat un rol important în transportul bunurilor între Europa și Asia.

La conferință au participat reprezentanți ai asociațiilor de transport rutier din Europa, Asia și America. Delegația Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România – UNTRR a fost condusă de domnul Ion Lixandru - Vicepreședinte UNTRR.



*Ion Lixandru-Vicepreședinte UNTRR, Roxana Radu-Reprezentant Afaceri Externe si Interne UNTRR, Martin Marmy-Secretar General IRU*

Conferința a debutat cu discursul domnului Abelgazy Kaliakparovich Kussainov, Ministru la Transporturilor și Telecomunicațiilor din Kazahstan care a precizat că prioritatea pentru Kazahstan pentru următorii 5 ani este decizia de a crea un coridor transcontinental pentru transportul rutier între Europa de Vest și China de Vest.



*Martin Marmy cu Abelgazy Kaliakparovich Kussainov, Ministru Transporturilor și Comunicațiilor Kazahstan și Serik Negmetovich Akhmetov, Viceprim ministru*

A fost realizat un studiu economic de fezabilitate și există deja un acord privind creditele semnat cu 5 instituții financiare globale (incluzând World Bank, EBRD, ADB și IBD) pentru 3,5 miliarde USD. Costul total al proiectului este de 7 miliarde USD. În a doua jumătate a anului 2009 construcția va demara cu un buget de peste 200 milioane.

"Există însă o serie de probleme de interes pentru toate țările și pentru organizațiile internaționale care trebuie discutate precum: o compensare echitabilă pentru țări pentru utilizarea in-

frastructurii lor, eliminarea barierelor fizice și non-fizice, simplificarea procedurilor de obținere a vizelor și permiselor de trecere.”

În deschidere, au mai luat cuvântul domnul Janusz Lacny, Președintele IRU și Maksat Saktaganov, Președintele KAZATO.

Domnul Janusz Lacny, Președintele IRU a arătat că în această perioadă de criză economică este imperativ să se caute noi oportunități de afaceri și să se promoveze și faciliteze transportul rutier, pentru că acesta să poată conduce la redresare economică.

Domnul Maksat Saktaganov, Președintele KAZATO a menționat că transportul rutier trebuie sprijinit, iar pentru aceasta poate fi folosit coridorul euro-asiatic care are o importanță deosebită pentru Kazahstan. Transportatorii din Kazahstan au costuri adiționale de suportat datorită infras-structurii precare, conducând la mai multe cheltuieli pentru întreținerea autovehiculelor și pentru combustibil.

Domnul Antonio Tajani, Vicepreședinte și Comisar pentru Transport la Comisia Europeană a transmis mesajul său către participanți printr-o înregistrare video precizând că inițiativa IRU este o inițiativă importantă care întărește legăturile dintre Europa și Asia. Oamenii din Europa și Asia au o istorie comună și această inițiativă ne dă posibilitatea de a ne prezenta produsele, noi în Asia și Asia în Europa.

Tot în prima zi a conferinței, Natalia Polunina, Directorul Departamentului de Asigurări a Operatorilor din Transporturi, Ingosstrakh a prezentat activitatea companiei Ingosstrakh – specializată pe asigurarea mărfurilor rusești în toată lumea, cu 60 de ani de experiență pe piața națională și în străinătate.

A doua parte a primei zile de conferință a debutat cu prezentări pe tema **„Îmbunătățirea condițiilor cadru ale operațiunilor de transport rutier euro-asiatic”**.

Primul vorbitor a fost dna Nora Neufeld, Legal Affairs Officer, din partea OMC (Organizației Mondiale a Comerțului) care a precizat că OMC susține comerțul iar riscurile pe care le poate avea comerțul în această perioadă derivă din **protecționism**. Obiectivele OMC sunt de scădere a costurilor de tranzacționare și de sprijinire a mișcării libere a mărfurilor. În plus, dna Neufeld a spus că lumea se va schimba cu siguranță dacă Rusia va intra în OMC.

Au mai avut prezentări Hong Wang Director, Divizia de Transport și Comunicații a Băncii de Dezvoltare Asiatice, Madan Regmi Directorul Rețelei de Autostrăzi din Asia, Comisia Economică și Socială a NU pentru Asia și Pacific (UNESCAP), Martine Sophie Fouvez Regional Advisor UNECE, Joannes de Ceuster, Direcția Generală de Justiție Libertate și Securitate de la Comisia Europeană.

Conferința a beneficiat de prezența a 15 reprezentanți ai Ministerelor de Transport din țările participante la eveniment, reprezentanți care au participat la **Întâlnirea Miniștrilor pentru facilitarea comerțului și transportului rutier de-a lungul drumului mătăsii**.



Miniștrii de transport au semnat o declarație comună de angajament privind realizarea de acțiuni în vederea:

- implementării convențiilor Națiunilor Unite pentru transportul rutier internațional, precum și a regulilor OMC pentru liberalizarea și facilitarea tranzitului vamal, simplificarea documentelor și fundamentarea taxelor și tarifelor,

- semnării de acorduri pentru facilitarea accesului la piețele de transport rutier internațional, pentru susținerea Convențiilor internaționale existente,

- coordonării politicilor și strategiilor naționale și regionale incluzând rețeaua de drumuri și autostrăzi, diseminarea de bune practici și stabilirea de proiecte comune pentru adresarea nevoilor economiilor continentale,

- introducerii de îmbunătățiri tehnologice, ceea ce va permite o abordare multi-modală și dezvoltarea transportului combinat oriunde va fi posibil, inclusiv construirea de terminale mixte,

- cooperării în sprijinirea transportului rutier prin înlăturarea barierelor cum sunt timpuri mari de așteptare la frontiere, dificultățile în obținerea vizelor de către șoferii profesioniști, condițiile sociale, fiscale și legale nefavorabile care dăunează operațiilor de transport rutier dezvoltate pe baze comerciale de-a lungul Drumului Mătăsii, ducând astfel la o mai bună utilizare a infrastructurii și la reducerea presiunii exercitate asupra porturilor supra-aglomerate din Asia și peste tot prin lume.

Toți participanții au fost invitați să mobilizeze resurse pentru revitalizarea Drumului Mătăsii și pentru promovarea transportului, precum și pentru încurajarea cooperării profesionale și politice între autorități și sectorul transporturilor, pentru a îndeplini obiectivele acestei Declarații.

#### **Întâlnirea delegației UNTRR cu E.S. Ambasadorul României în Republica Kazahstan**

Delegația UNTRR condusă de domnul Vicepreședinte Ion Lixandru a avut în perioada Conferinței o întâlnire cu Excelența Sa Domnul Emil Rapcea, Ambasadorul României în Republica Kazahstan la care a participat și domnul Constantin Ghiță- Consilier Economic.



*Otilia Dragomir – manager PR UNTRR, Ion Lixandru-Vicepreședinte UNTRR și E.S. Domnul Ambasador Emil Rapcea*

În cadrul întâlnirii, Vicepreședintele UNTRR a prezentat activitatea UNTRR și a discutat cu domnul Ambasador despre oportunitățile comerciale oferite de Kazahstan și despre posibilitatea de a demara relații economice cu parteneri din Kazahstan în domeniul transportului rutier. În cadrul reuniunii cu diplomații români în Republica Kazahstan, delegația UNTRR a abordat tematica deschiderii de noi rute pentru transportatorii rutierii către Kazahstan și

către alte țări din regiune, aflate în aria de acreditare a Ambasadorului român, respectiv Republica Kârgâz și în Republica Tadjikistan.

Urmare discuțiilor purtate, UNTRR va transmite domnului Ambasador materiale de prezentare ale asociației române și firmelor membre interesate, spre a fi promovate în Kazahstan în vederea identificării de oportunități de afaceri în această zonă.

Conferința a debutat în ziua a 2-a cu o discuție în panel moderată de Secretarul General Adjunct Umberto de Pretto, la care au partici-

pat *Igor Roumov Delegat General IRU în Regiunea CIS; Menno M. Menist, Director NEA; Eric Stewart, Camera de Comerț a SUA; Vladimir Florea, Președinte, AITA – Moldova; Kakhvamon Sydiknazarov, Președinte, AIRCUZ – Uzbekistan; Haydar Ozkan, Delegat General IRU – Delegația Permanentă IRU în regiunea Orientului Mijlociu - Istanbul; Huseyin Sandikci, Director, Karadeniz Transport Co., Turcia.*



În cadrul panelului a fost prezentat proiectul NELTI și raportul final al proiectului.

Proiectul NELTI - Noua Inițiativă de Transport Euro-asiatică, a fost lansat de IRU (Uniunea Internațională a Transportatorilor Rutieri) în urmă cu 9 luni în Taşkent - Uzbekistan.

Proiectul NELTI a permis evaluarea avantajelor și dezavantajelor rutelor fostului drum al mătășii: Ruta de Nord, Centrală și de Sud utilizând jurnalele de bord ale șoferilor ce au realizat curse comerciale pe aceste rute.

Studiul comparativ a fost realizat de institutul internațional de cercetare în transport NEA și arată că rutele NELTI permit realizarea de transport rutier de mărfuri din Asia Centrală în Europa într-un interval de 10-18 zile în funcție de originea și destinația cursei.

Tempul de transport se mărește considerabil pe aceste rute la 490 km/zi pe ruta de Nord și la 360 km pe ruta Centrală sau de Sud. În Europa distanța medie parcursă pe zi este de 750 km.

Principala sarcină a proiectului - care a fost implementat în colaborare strânsă cu Asociații Membre IRU din 8 țări - a fost de a demara transportul comercial regulat de la granița chineză în Asia Centrală și până în Europa. De la lansarea proiectului, transportatorii au parcurs 1.500 milioane de km și au transportat 6.000 de tone din diferite produse de-a lungul a 24 de țări.

Una dintre concluziile proiectului este că infrastructura pe rutele proiectului NELTI nu reprezintă un impediment major pentru transportul rutier, existând însă alte blocaje care trebuie adresate de guverne și de organisme de reglementare, transportul rutier având nevoie de o "unde verde" pentru mișcarea camioanelor între Europa și Asia.

Principalele impedimente sunt timpii de așteptare la frontiere, sectoarele de drum cu infrastructură precară, controalele poliției și inspecțiile. În cazul rutei centrale, transportatorii trebuie să traverseze și Marea Neagră și Marea Caspică, ceea ce contribuie, de asemenea, la creșterea duratei de transport.



Roxana Radu - Reprezentant Afaceri Externe și Interne UNTRR

Din punct de vedere al costului, cele trei rute sunt asemănătoare, iar costurile cu combustibilul reprezintă 70% din costul cursei, urmate de plățile pentru trecerea granițelor și alte costuri oficiale.

40% din timpul de călătorie este pierdut cu timpii de așteptare la frontiere. Astfel, Turcia și Georgia au dezvoltat împreună un model comun de trecere a granițelor dintre cele două țări, ce va fi construit într-un loc denumit SARP, la granița dintre cele două state pe Ruta Centrală NELTI.

Obiectivul este de a implementa un singur punct de control vamal. Pe viitor astfel de puncte de trecere a frontierei pot fi realizate de-a lungul Drumului Mătășii, în conformitate cu Anexa 8 a Convenției ONU privind Armonizarea Frontierelor și Controlului Vamal al Bururilor.

Activitatea organizațiilor economice regionale și eforturile lor de a stimula integrarea economică influențează transportul comercial de-a lungul legăturilor Euro-Asiatice. Un exemplu de integrare regională este cel al Uniunii Vamale Unice între Rusia, Kazakhstan și Belarus, iar alte două organizații regionale - Organizația de Cooperare Economică a Țărilor Mării Negre BSEC și Organizația de Cooperare Shanghai caută modalități de liberalizare a comerțului prin crearea unui sistem de permise multilateral.

În scurt timp va fi activată a doua etapă a proiectului NELTI sau mai bine spus NELTI 2.

Activarea proiectului se va realiza prin lansarea Proiectului de Monitorizare Euro-asiatică pe fundamentele programului CAREC. Activitățile de monitorizare bazate pe metodologia UNESCAP vor acoperi o regiune geografică extinsă de la China de Est și până în Europa de Vest.

Față de prima etapă a proiectului NELTI, nu va fi monitorizată numai situația blocajelor, dar vor fi desfășurate activități multilaterale de lobby. Vor putea fi incluse în proiect companii de logistică, case de expediții, instituții financiare și de asigurări.

\*\*\*\*

A-6-a Conferință de Transport Rutier Euro Asiatică va avea loc în Tbilisi Georgia în luna Iunie 2011.

# DECLARAȚIA IRU DE LA ALMA ATA „REDESCHIDERE DRUMULUI MĂTĂSII: DE LA VIZIUNE LA REALITATE”

Adoptată în unanimitate de cei 570 de participanți din 41 de țări la cea de-a 5-a Conferință euro-asiatică IRU privind transportul rutier de la Alma Ata , Kazahstan, 12 iunie 2009

Comerțul nu este posibil fără un transport eficient și servicii logistice.

În special, transportul rutier de marfă este un mod important de transport terestru oriunde în lume, care asigură un sistem eficient de distribuție ce contribuie la integrarea comercială și socio-economică, pacea internațională și crearea de patrimonii.

Delegații celei de-a 5-a Conferințe euro-asiatice IRU privind transportul rutier, în scopul îmbunătățirii contribuției benefice a sectorului de transport rutier la progresul socio-economic, au solicitat Guvernelor:

- să recunoască caracteristicile favorabile ale transportului rutier de marfă, ca instrument de producție, și anume serviciile sale de vânzare directă, viteza, flexibilitatea, raportul bun calitate/preț, performanța de mediu din ce în ce mai bună, crearea de locuri de muncă și puterea de reținere semnificative, contribuții bugetare importante generate de operațiunile de transport rutier și capacitatea de a face față noilor provocări, rapid și eficient,

- să faciliteze deci dezvoltarea transportului rutier de marfă în Asia pentru:

- a permite accesul produselor locale la piețele mondiale;

- a conecta afacerile la niveluri regionale și locale;

- a integra economiile naționale într-un lanț al cooperării subcontinentale, continentale și transcontinentale.

În special, să creeze *condiții favorabile* transportului rutier de marfă pentru a se putea asigura legături hinterland simplificate, pentru a se transporta mărfuri sensibile și de valoare, inclusiv pe distanțe lungi, facilitându-se astfel accesul țărilor fără ieșire la mare din Asia Centrală la piețele de export și import.

În scopul atingerii obiectivelor strategice de mai sus:

- *convențiile* ONU care guvernează activitățile de transport rutier, în special cele transfrontaliere, trebuie adoptate și puse în aplicare în mod adecvat, precum TIR privind tranzitul valmal, CMR privind contractul de transport privat, ADR privind transportul rutier de mărfuri periculoase

AETR privind reglementările sociale, AGR privind infrastructura rutieră, ATP privind transportul produselor alimentare perisabile, Convenția privind armonizarea controlului la frontiere, în special Anexa 8 din aceasta privind facilitarea trecerii frontierelor pentru vehiculele rutiere și alții.

- dată fiind actuala criză economică globală, industria transportului rutier îndeamnă și solicită guvernelor să asigure piețe deschise și să depună eforturi pentru finalizarea Runderi de la Doha a Organizației Mondiale a Comerțului, să-și intensifice eforturile pentru eliminarea barierei neoprotecționiste din transportul rutier internațional, să reevalueze și să reducă taxele curente, să stopeze crearea de noi impozite și taxe

și să determine instituțiile financiare să ofere noi linii de credit adecvate și facilități de leasing operatorilor de transport rutier.

- trebuie să se ajungă la un echilibru adecvat pentru *reglementarea/liberalizarea activităților de transport rutier de marfă* prin simplificarea procedurilor administrative de acces în profesie și la piețele internaționale de transport rutier (licențe de operare, permise de călătorie etc.).

- *operațiunile de tranzit* al mărfurilor trebuie să fie libere, vehiculul și conducătorul auto trebuie să facă obiectul regimului de liber schimb, documentația tehnică a vehiculelor trebuie recunoscută reciproc și procedura de emiteră a vizelor șoferilor profesioniști trebuie facilitată.

- considerentele de securitate nu trebuie să împiedice libertatea operațiunilor comerciale și de transport. În schimb, *securitatea transportului* trebuie îmbunătățită prin măsuri rezonabile de control, utilizându-se cele mai recente sisteme de urmărire a vehiculelor/mărfurilor și de procesare a datelor electronice împreună cu mijloace moderne de telecomunicație.

- *timpii de așteptare la frontieră* trebuie reduși în mod semnificativ prin simplificarea procedurilor și formalităților, prin crearea de posturi de control comune și punerea în aplicare a unei interfețe unice pe baza celor mai bune practici, coordonarea mai eficientă între serviciile de control de ambele părți ale graniței, facilitarea activităților de control cu ajutorul unor tehnologii de control avansate și a schimbului reciproc de date electronice (precum sistemul IRU de predeclarare electronică TIR - IRU TIR-EPD), eliminarea sarcinilor de control de la granițe, care pot fi realizate mai eficient în puncte de control interne, reducerea birocrăției și a oricărei forme de căutare de rente/corupție, încurajarea parteneriatului public-privat pentru revizuirea și îmbunătățirea procedurilor de control la granițe, precum și construirea și modernizarea, în paralel, a facilităților frontaliere (ex. sub formă de construire-exploatare-transfer - CET), ori de câte ori este necesar, introducerea în mod regulat de date în Observatorul Timpilor de Așteptare la Frontieră (BWTO), care poate servi drept instrument perfect de planificare și monitorizare rutieră.

Reducerea operațiunilor transfrontaliere și a timpilor de așteptare la frontieră observată recent, provocată de criza economică, nu trebuie să distragă atenția de la această constrângere semnificativă.

- trebuie *eradicat* orice tip de *discriminare* între modurile de transport, țara de înmatriculare a vehiculelor, naționalitatea conducătorilor auto sau originea mărfii transportate.

- țările de tranzit trebuie să construiască *centre logistice de consolidare* adecvate, pentru canalizarea transportului rutier de marfă din China în traficul intraregional, interregional și transcontinental.

- *siguranța traficului* rutier trebuie îmbunătățită, acordându-se atenția cuvenită cauzelor reale ale accidentelor și interacțiunii între vehiculele grele pentru transportul de mărfuri și alți utilizatori rutieri. Formarea întregului personal profesionist, fie conducători auto, manageri, fie alt personal de transport, trebuie să joace un rol imperativ în acest sens. Trebuie să se bazeze pe serviciile, materialul de formare și rețeaua internațională de institute de formare certificate ale Academiei IRU pentru îmbunătățirea calității, fiabilității, siguranței și securității operațiunilor de transport rutier.

- în cazul *operațiunilor multimodale*, precum utilizarea feriboturilor pentru traversarea Mării Negre și a Mării Caspice, autoritățile trebuie să garanteze regularitatea și fiabilitatea serviciilor de feribot și nediscriminarea utilizatorilor/diferitelor moduri de transport.

- *infrastructura* rutieră trebuie îmbunătățită și mai mult, fie prin modernizarea rețelelor existente, fie prin completarea acestora cu facilități adecvate pe marginile drumurilor, precum un număr suficient de locuri

de parcare pentru camioane sau construirea de legături de importanță internațională majoră, care încă lipsesc, ori îmbunătățirea calității drumurilor de acces regionale și a arterelor principale de trafic.

Ca urmare a măsurilor de îmbunătățire, operațiunile de transport rutier de marfă pe secțiuni locale, regionale, interregionale, continentale și intercontinentale din Drumul Mătăsii trebuie să devină o operațiune zilnică de rutină. Guvernele trebuie să analizeze și să pună în aplicare rezultatele Noii Inițiative de Transport Terestru Euro-Asiatic (NELTI) a industriei de transport internațional rutier, abordând crearea de condiții favorabile acestor operațiuni.

Operatorii de transport rutier, asociațiile naționale ale acestora și reprezentantul lor internațional, Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU) își oferă întreaga cooperare autorităților guvernamentale în cadrul unui adevărat parteneriat public-privat pentru promovarea industriei de transport rutier, în special serviciile sale internaționale în beneficiul națiunilor din Asia și Europa.

\* \* \*

Asociația Georgiană a Transportatorilor Rutieri Internaționali (GIRCA) și Ministrul Dezvoltării Economice din Georgia au lansat împreună invitația ca cea de-a 6-a Conferință euro-asiatică IRU privind transportul rutier și Reuniunea Ministerială să aibă loc la Tbilisi, în perioada 16-17 iunie 2011. Conferința, în urma unei decizii similare adoptate la Reuniunea Ministerială de la Alma Ata, a acceptat cu plăcere această invitație cordială.

\* \* \* \* \*

Alma Ata, 12 iunie 2009

## **DECLARAȚIA COMUNĂ A MINIȘTRILOR ADOPTATĂ LA CEA DE-A 5-A CONFERINȚĂ EURO-ASIATICĂ IRU PRIVIND TRANSPORTUL RUTIER**

**Declarația Comună a Reuniunii Ministeriale Euro-asiatice**

**Declarația comună de la Alma Ata**

*Adoptată la Alma Ata, Republica Kazahstan*

*12 iunie 2009*

Ministerele de Transport și reprezentanții acreditați în numele Miniștrilor de Transport, invitați și găzduiți de Ministrul Transporturilor și Comunicațiilor al Republicii Kazahstan, au participat la cea de-a 5-a Conferință euro-asiatică privind transportul rutier, care a avut loc la Alma Ata, în perioada 11-12 iunie 2009.

### **Ministere**

- ♦ Apreciind strânsa colaborare între agențiile guvernamentale, industria privată reprezentată de asociații profesionale și organizații internaționale, al căror obiectiv este facilitarea operațiunilor de transport rutier internațional pe traseul Drumului Mătăsii.
- ♦ Având în vedere provocările și oportunitățile globalizării și consecințele benefice asupra

comerțului și transportului, precum și rezultatele Conferințelor Ministeriale similare anterioare, precum cea care a avut loc în cadrul Congresului Mondial IRU din Istanbul, în perioada 15-16 mai 2008 și documentul său final, și Declarația comună privind dezvoltarea viitoare a legăturilor de transport euro-asiatice, semnată de 16 guverne sub auspiciile UNECE și UNESCAP în Geneva, la 19 februarie 2008.

- ♦ Convinși că drumurile comerciale interconectate și legăturile de transport transcontinentale sunt de o mare importanță pentru interacțiunea regiunilor, în special pentru economiile fără ieșire la mare

- ♦ Subliniind necesitatea de a îmbunătăți rutele de transport euro-asiatice, precum Drumul Mătăsii, prin construirea atât a axelor transnaționale, cât și completarea legăturilor lipsă de importanță intercontinentală, ținând seama de importanța drumurilor secundare pentru populația locală, industrie, agricultură și comerț

- ♦ Recunoscând faptul că transportul rutier reprezintă o modalitate foarte eficientă și flexibilă de interconectare a țărilor și regiunilor vecine, precum și de desfășurare a operațiunilor de transport transcontinentale, ori de câte ori este nevoie, în special pentru a transporta mărfuri sensibile și de valoare

- ♦ Recunoscând importanța facilității accesului fizic și comercial liber la piețele care utilizează transportul rutier internațional pe baza instrumentelor legale și principiilor incluse în acestea ale ONU, Organizației Mondiale a Comerțului, Consiliului pentru Cooperare Vamală, Uniunii Europene

- ♦ Amintind rezultatele și experiențele caravelor de camioane și operațiunile de transport rutier pe traseul Drumului Mătăsii.

**Au hotărât punerea în aplicare a**

## **acțiunii comune pentru**

- ♦ A accede la aplicarea și îmbunătățirea Convențiile ONU privind transportul rutier internațional, precum și normelelor OMC privind libertatea și facilitarea tranzitului, simplificarea documentelor și raționalizarea taxelor și impozitelor

- ♦ A semna acorduri guvernamentale privind accesul facilitat pe piețele internaționale de transport rutier pentru consolidarea funcționării Convențiilor internaționale deja existente

- ♦ A coordona politici de transport naționale și regionale, inclusiv dezvoltarea unei rețele de autostrăzi, împărțășirea celor mai bune practici în acest sens și stabilirea/ punerea în aplicare de proiecte de interes comun, de asemenea, cu privire la necesitățile economiilor fără ieșire la mare

- ♦ A introduce îmbunătățiri tehnologice care să permită o abordare integrată multimodală și dezvoltarea unui transport combinat, după caz, inclusiv construirea de terminale de transbordare

- ♦ A coopera pentru eliminarea barierelor din transportul rutier internațional, precum timpii lungi de așteptare la frontiere sau dificultățile de emiteră a vizelor pentru conducătorii auto profesioniști sau condițiile sociale, fiscale, legale și tehnice nefavorabile care stau în calea eficienței operațiunilor zilnice comerciale de transport rutier pe rutele Drumului Mătăsii, conducând astfel la o mai bună utilizare a capacităților de infrastructură planificate sau existente și la reducerea presiunii asupra porturilor suprasaturate din Asia și de oriunde în lume

## **au invitat**

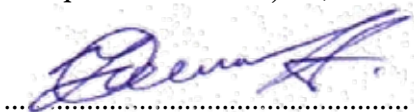
- ♦ Toate părțile interesate să își mobilizeze resursele pentru revitalizarea Drumului Mătăsii și promovarea operațiunilor zilnice de



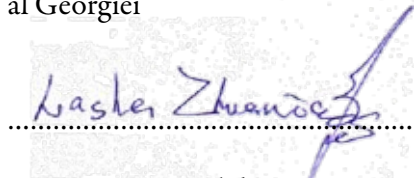
transport rutier, pe o bază comercială, de-a lungul acestei rute, precum și încurajarea cooperării politice și profesionale între autorități și industria de transport pentru atingerea obiectivelor prezentei Declarații.

Toate părțile interesate să își informeze guvernele privind Declarația comună de la Alma

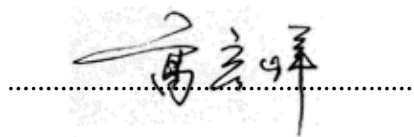
Pentru Ministrul de Transport  
al Republicii Azerbaidjan (cu rezervă)



Ministrul Dezvoltării Economice  
al Georgiei



Pentru Ministerul de Transport  
al Republicii Populare Chineze



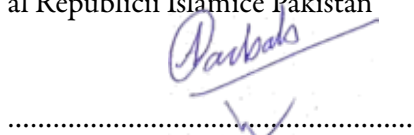
Pentru Ministrul Drumurilor și Transporturilor  
Al Republicii Islamice Iran



Pentru Ministrul Transporturilor și Comunicațiilor  
al Republicii Kyrgyz



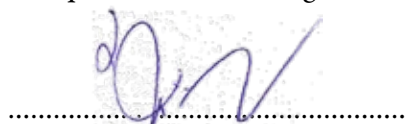
Ministrul Federal al Comunicațiilor  
al Republicii Islamice Pakistan



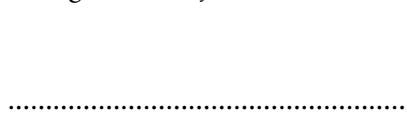
Ata, în scopul luării unei decizii inteligente și punerii în aplicare a problemelor expuse.

Toate statele membre să informeze că cea de-a 6-a Conferință euro-asiatică IRU privind transport rutier va avea loc în iunie 2011 la Tbilisi (Georgia).

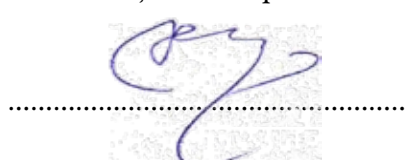
Ministrul Transporturilor și Aviației Civile  
al Republicii Islamice Afghanistan



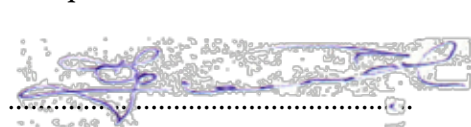
Pentru Ministrul de Transport  
al Regatului Hașemit al Iordaniei



Pentru Ministrul Transporturilor și  
Comunicațiilor al Republicii Elene



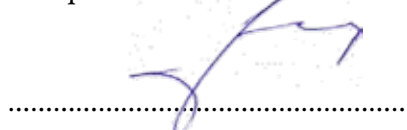
Ministrul Transporturilor și Comunicațiilor  
al Republicii Kazahstan



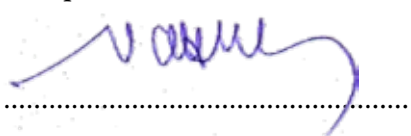
Pentru Ministrul Transporturilor și  
Comunicațiilor al Republicii Mexic



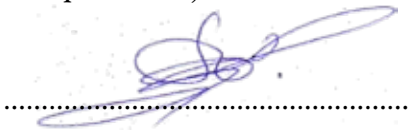
Pentru Ministrul Infrastructurii  
al Republicii Polonia



Ministrul de Transport  
al Republicii Slovacia



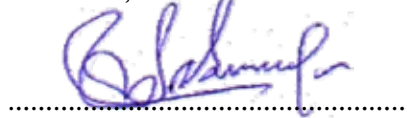
Ministrul Transporturilor și Comunicațiilor  
al Republicii Tajikistan



Pentru Ministerul de Transport  
al Republicii Arabe Siriene



Pentru Ministrul de Transport  
al Federației Ruse



Pentru Ministerul de Transport al Turciei



## AL 6-LEA FORUM EUROPEAN DE AUTOBUZE ȘI AUTOCLARE : 16 octombrie 2009, Courtrai - Belgia



*Al 6-lea Forum European de autobuze și autocare este organizat de IRU împreună cu ECTAA (Asociația Europeană a Agenților de Călătorii și Operatorilor Turistici), ETOA (Asociația Operatorilor Europeni de Călătorii) și asociația belgiană FBAA, în parteneriat cu Busworld.*

Dezbaterea Forumului se vor focaliza asupra a 2 probleme cheie pentru operatorii de autobuze și autocare în Europa și anume:

- a) Accesul în orașe și zonele cu emisii reduse: sunt autocarele binevenite?
- b) Regulile UE asupra drepturilor pasagerilor și inițiativele industriei pentru îmbunătățirea calității.

Printre vorbitorii cheie care se vor adresa Forumului se numără reprezentanți ai Președinției suedeze a UE, Comisiei Europene, lideri ai industriei și parteneri din industria de călătorii. Sunt așteptați în jur de 200 de participanți de pe 4 continente.

# Lucrările Comisiei mixte dintre România și Belarus

În perioada 18-19 iunie a.c., au avut loc, la București, lucrările Comisiei mixte dintre România și Belarus.

Ordinea de zi a cuprins următoarele puncte:

1. Schimb de informații și date statistice asupra evoluției schimburilor comerciale și a transportului rutier dintre cele două state;

2. Transportul de mărfuri;

3. Transportul de persoane;

4. Diverse.

La punctul 1: Evoluția schimburilor comerciale este prezentată în tabelul următor:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	30.04.2009
Total <i>din care</i> :	28,17	39,3	87,1	70,8	74,2	95,8	205,8	24,96
Export:	1,98	1,9	4,5	4,8	9,3	12,1	28,3	7,63
Import:	26,19	37,4	82,6	66	64,9	83,7	177,5	17,33
Sold	-24,21	-35,5	-78,1	-61,2	-55,6	-71,6	-149,2	-9,7
Creștere %						30,8	114,9	-47,6

În ceea ce privește traficul rutier bilateral, părțile au subliniat tendința de creștere a traficului rutier internațional de marfă din cele două țări (9% creșterea traficului transportatorilor rutieri din Republica Belarus pe teritoriul României în 2008 față de 2007, în timp ce traficul transportatorilor români pe teritoriul Republicii Belarus a crescut de 5 ori în aceeași perioadă.

2. Transportul de marfă

La solicitarea părții belaruse de suplimentare a contingentului de autorizații pentru transportul rutier internațional de marfă pentru anul 2009 cu 500 autorizații valabile în traficul direct și tranzit și 300 autorizații „terță țară”, pe baza estimărilor necesarului numărului de autorizații pentru ul-

ma parte a anului 2009, partea română a fost de acord cu suplimentarea contingentului existent, la reciprocitate, pentru anul 2009, astfel:

- 300 autorizații valabile pentru traficul bilateral și tranzit fără plată; în cazul unor cereri de suplimentare, în cursul anului 2009, a contingentului respectiv, numărul respectiv se suplimentează cu până la 200 autorizații;

- 50 autorizații valabile pentru traficul „terță țară” fără plată; în cazul unor cereri de suplimentare, în cursul anului 2009, a contingentului respectiv, numărul respectiv se suplimentează cu până la 50 autorizații;

Părțile au convenit următorul contingent preliminar de autorizații pentru anul 2010:

Contingent de autorizații	Pentru partea română	Pentru partea belarusă
Autorizații universale (bilaterale și tranzit) fără plată	1800	1500
Autorizații „terță țară”, fără plată	150 + 50 la cerere	150 + 50 la cerere
Autorizații pentru transportul de pasageri neliberalizat	100	400

Referitor la obligativitatea impusă de autoritățile vamale belaruse ca, la încărcarea de mărfuri din Republica Belarus, transportatorii români să prezinte CMR-uri eliberate numai de expeditorii belaruși, nerecunoscând CMR-urile utilizate, în mod uzual de aceștia, fapt care obligă șoferul să dețină la bordul vehiculului ștampila firmei de transport din România, partea belarusă a precizat faptul că CMR-urile, conform legislației naționale, reprezintă documente cu regim special.

De asemenea, partea română a solicitat informații detaliate privitoare la aplicarea Hotărârii Consiliului de Miniștri al Republicii Belarus nr. 1346/29.11.2005 «cu privire la deplasarea mijloacelor de transport auto folosite în traficul

internațional peste frontiera belaruso-rusă», în sensul în care măsurile prevăzute în actul respectiv – talonul de înregistrare al mijloacelor auto înmatriculate în alte state - se aplică numai pentru frontiera respectivă sau pentru toate frontierele Republicii Belarus și dacă România poate fi exceptată de la măsura respectivă (actul menționat prevede numai exceptarea Federației Ruse din această raportare).

Referitor la taxele rutiere pe care trebuie să le plătească transportatorii români pe teritoriul belarus sunt numai cele pentru utilizarea autostrăzii EM1/E30/Brest – frontiera cu Federația Rusă, pentru transportatorii români neaplicându-se sistemul de vinieta.

## Noutăți ADR 2009

Urmare reuniunii Grupului de lucru CEE-ONU privind transportul mărfurilor periculoase, din 5-8 mai 2009, vă informăm asupra deciziilor luate cu acest prilej.

Grupul de lucru a confirmat că punctul 5.4.3.4. din ADR **nu permite adăugarea de informații suplimentare sau de logouri pe instrucțiunile în scris**. Astfel de informații trebuie de aceea plasate pe un document separat. Grupul de lucru a confirmat că versiunea punctului 5.4.3.4. din Acord aplicabilă de la 1 ianuarie 2009 nu impune dimensiuni pentru formatul imprimat și formatele pe suport de hârtie altele decât A4 pot fi folosite atâta timp cât instrucțiunile sunt lizibile și dispu-

nerea corespunde formatului de patru pagini.

De asemenea, prezentarea **în culori a Instrucțiunilor în scris este obligatorie**, iar copiile în alb-negru nu vor fi conforme cu formatul prevăzut prin ADR.

Având în vedere cele de mai sus, recomandăm utilizarea instrucțiunilor în scris fără alte informații suplimentare.

**Vă informăm că fișa cu instrucțiuni scrise o puteți achiziționa în format tipărit de la UNTRR sau o puteți descărca în format electronic de pe site-ul UNTRR, de la rubrica Noutăți.**

### ASOCIAȚIA NAȚIONALĂ A EXPORTATORILOR ȘI IMPORTATORILOR DIN ROMÂNIA

#### Reducerea exporturilor / importurilor României în 2009, comparativ cu 2008

##### I. EXPORTURI

###### A. Total exporturi (intracomunitare + extracomunitare)

- ianuarie =	- 24,0 %
- februarie =	- 27,4 %
- martie =	- 6,9 % (influența programului Rabla din Germania)
- aprilie =	- 22,9 %
<b>Total 4 luni =</b>	<b>- 20,3 %</b>

###### B. Exporturi extracomunitare

- ianuarie =	- 37,7 %
- februarie =	- 39,5 %
- martie =	- 14,8 %
- aprilie =	- 31,0 %
- mai =	- 47,3 %

##### II. IMPORTURI

###### A. Total importuri (intracomunitare + extracomunitare)

- ianuarie =	- 36,0 %
- februarie =	- 34,9 %
- martie =	- 35,3 %
- aprilie =	- 40,0 %
<b>Total 4 luni =</b>	<b>- 36,4 %</b>

###### B. Importuri extracomunitare

- ianuarie =	- 44,8 %
- februarie =	- 36,2 %
- martie =	- 43,6 %
- aprilie =	- 40,8 %
- mai =	- 44,2 %

Dr. Mihai IONESCU  
Secretarul General al ANEIR  
Co-Președintele Consiliului de Export al României

P.S. Cum se observă, toate lunile înregistrează evoluții negative față de anul 2008. Procentele negative reprezintă gradul de reducere a volumelor de export/import.

## *Parteneriatul cu Service 24 cu condițiile speciale pentru membrii UNTRR*



*Jarno Bor, Area Manager Service 24, și Radu Dinescu, Secretar General al UNTRR au făcut un acord prin care membrii Uniunii plătesc doar 50% din prețul de intrare în Europe Net.*

### **\*Un nou deal făcut în interesul membrilor săii UNTRR a încheiat un protocol de colaborare cu Service 24**

Service 24 este o companie de asistență tehnică independentă, nu din punct de vedere al acționariatului ci din punct de vedere al serviciilor. Firma oferă asistență oricărui timp de vehicul cu masa mai mare de 2,8 tone, indiferent de marcă.

Service 24 are o experiență de 30 de ani în acest domeniu. La începuturi, avea propria companie de transport cu 120 de vehicule folosite pentru distribuția plăcilor de rigips într-un mare număr de țări din Europa. Pentru că avea o activitate în extindere, compania a fost nevoită să își dezvolte propria rețea de service pe întregul continent. Acum 28 de ani, conducerea companiei a fost contactată de reprezentanții sistemului de carduri pentru combustibil DKV. Aceștia din urmă le-au propus să devină service-ul european DKV, prima companie care a introdus posibilitatea plății reparațiilor vehiculelor comerciale cu cardul de combustibil.

După DKV, și alte mari companii au apelat la Service 24. Creșterea constantă a volumului de activitate a stat la baza inițiativei companiei, de acum 20 de ani, de a fonda Europe Net, o organizație care oferă ser-

vice în orice țară europeană.

În anul 2006, Service 24 a pornit activitatea și în Ungaria pentru că a constatat că nu era satisfăcătoare calitatea serviciilor oferite de partenerii de service de acolo. După mai puțin de un an, în 2007, sistemul unghuresc a devenit pe deplin funcțional.

Același motiv, calitatea scăzută a service-ului oferit pentru Europe Net, a determinat Service 24 să decidă, în septembrie 2008, să intre și pe piețele din România și Bulgaria. Compania a luat această decizie după ce a reușit să intre cu succes pe piețele din Grecia și statele din fosta Iugoslavie.

Service 24 a pornit și are cartierul general în Austria. În celelalte țări are niște Call Centers (centre de preluare a apelurilor telefonice). Oamenii din aceste subsidiare preiau apelurile în limba maternă a transportatorului și retransmit cazurile internaționale spre centrul din Austria. Dacă un transportator român sună pentru o defecțiune care a avut loc în România, reprezentanții de aici vor suna direct la service fără să mai implice sediul austriac al firmei.

Problema pe care o au mulți transportatori este că service-ul furnizat de producătorii de camioane este oferit doar pentru un anumit brand. Dacă executivul

unei firme are o defecțiune la un camion cu o numită marcă nu poate să sune la un service al unei alte mărci și să fie convins că poate să fie cu adevărat ajutat. Nu toate defecțiunile trebuie să intre într-un service al producătorului. De exemplu, o defecțiune la sistemul de frânare sau o pană la o anvelopă sunt defecțiuni care e bine să fie preluate de cel mai apropiat service. Producătorii mărcilor pot avea mari dificultăți în a oferi service în astfel de cazuri pentru că rețeaua lor este mult mai mică în comparație cu rețeaua Service 24.

Avantajul Europe Net este că lucrează cu toți producătorii de sisteme de frânare, de anvelope, camioane și remorci. Sistemul are mai mult de 41.000 de provideri de service în toată Europa la care are acces direct. Aceasta înseamnă că, dacă o companie de transport are o problemă cu un vehicul, are la dispoziție un număr de telefon la care sună Service 24 și vorbește cu un operator în propria limbă, îi explică unde este vehiculul și ce probleme are. Service 24 se ocupă de procedurile de garantare a plății iar apoi atribuie cazul în țara și către partenerul care se potrivește cel mai bine.

Dacă, de exemplu, la un vehicul defect trebuie schimbat doar un furtun de aer, nu e nevoie să se intre în service-ul unui producător, deoarece astfel de componente sunt standardizate. Orice partener de service poate să o facă și de aceea cei de la Service 24 îl aleg mereu pe cel mai apropiat. "Acest lucru reduce foarte mult costurile transportatorului deoarece pe o arie de aproximativ 30 de kilometri avem cel puțin 3 sau 4 parteneri!", ne-a mărturisit Jarno Bor, Area Manager al Service 24 Notdienst GmbH. Așa se face că timpul în care echipa de intervenție ajunge la vehiculul defect este foarte scurt. "DAF în Austria are 6 sau 7 ateliere de service pentru a acoperi întreaga țară. Noi avem 1.260 de service-uri care acoperă Austria", observă Jarno Bor.

În acest fel se reduce costul cu transportul mecanicului la locul în care se face reparația. De asemenea, se reduce și costul cu forța de muncă pentru că nu mai este plătit cel care repară pentru un drum dus-întors de 4 ore, de exemplu, ci numai de o oră și jumătate.

Acestea sunt toate combinate într-un program numit Truck Assistance (asistență pentru camion). Clientul își poate înregistra compania în sistemul Service 24 oferind o serie de informații de bază: ce fel de vehicule are firma, cui îi este permis să comande o operațiune de servizare, cine are dreptul să dea o garanție a plății etc.

Această înregistrare se face în avans. Clientul primește un catalog cu 50 de pagini cu toate serviciile din Europa, informații combinate cu prețuri fixe pentru manoperă.

"Pot să vă spun acum cât v-ar costa o schimbare de anvelopă în Franța!", ne spune Area Managerul firmei Service 24 Notdienst GmbH.

Când reprezentantul unei companii sună, nu trebuie să dea toate detaliile despre poziția vehiculului defect.

Poate să dea doar numele șoferului și numărul lui de telefon pentru ca Service 24 să poată prelua cazul.

Pe lângă defecțiunile obișnuite, există și cazuri mai complexe în care Service 24 își manifestă supremația. Există cazuri în care șoferul este oprit de către poliție care constată, de exemplu, că a fost depășit timpul legal de conducere și una sau mai multe anvelope sunt dezumflate. În acest caz, polițistul îl anunță pe șofer că urmează să fie remorcat pentru că este prea periculos pentru trafic să conducă în continuare și îi dă și o amendă.

Nici o rețea a unui producător de vehicule comerciale nu poate să îl ajute pe un transportator în toate aceste probleme în același timp. Service 24 poate!

O persoană de la un service va merge să facă reparația la locul în care este vehiculul. Dacă nu se poate repara pe loc, vehiculul va fi remorcat până în cel mai apropiat loc în care poate fi remediată defecțiunea. Apoi, Service 24 poate plăti o amendă pentru un client în numai 45 de minute și are și 4 țări în care atacă în instanță amenda fără nici un cost suplimentar. Cele 4 țări sunt considerate a fi cele mai critice din Europa: Franța, Spania, Germania și Belgia.

După ce Service 24 preia un caz, clientul este informat continuu în legătură cu stadiul în care se află operațiunile: când va veni mecanicul, ce fel de reparații vor face și, sigur, ceea ce este foarte important, i se comunică în avans costul.

Iar dacă un service solicită 500 de euro și apoi emite o factură de 700 de euro, Service 24 o refuză la plată. Service-ului i se cere o nouă factură pentru că există o garanție a plății numai pentru 500 de euro.

Dacă în timp ce fac reparația cei de la service descoperă o altă problemă și au nevoie de mai mulți bani, reparația se oprește și sună la Service 24. La rândul său, Service 24 își sună clientul, îi explică situația și clientul decide dacă vrea sau nu să aibă acel gen de reparație. În acest fel, clientul are un foarte bun control al costului.

O altă dimensiune importantă a Europe Net este că nu se percepe o taxă anuală pentru fiecare vehicul din parcul unei firme ci o taxă unică de 120 de euro pe an pentru o firmă, indiferent de numărul de vehicule.

În luna iunie 2009, Service 24 a semnat un acord cu Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România. Ca urmare a acestui acord, membrii UN-TRR plătesc pentru intrarea în sistem doar 60 de euro pe an, adică beneficiază de un discount de 50%.

*Ioana BOTEZ*

# Service 24 Truck-Assistance



Taxa anuală de înregistrare este ~~720,-~~ **60,-Euro (UNTRR-Tarif)** - (indiferent de capacitatea flotei)

**Condiții generale:** Reclamații se primesc numai în scris în termen de 30 de zile de data de emitere a facturii. Factura trebuie să fie plătită în termen de 10 zile. În caz de interzicere se va adăuga taxe administrative și penalități. Tribunal competent A-8700 Leoben

Mod de plată:

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

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

2)  **Plata cu card de combustibil**

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

Excepție: Pentru card DKV prețurile sunt fixate

Catre 2) Date de pe cardul pentru combustibil: Compania: \_\_\_\_\_ (DKV; Esso; UTA; Shell; OMV..)  
Nr. de card: .....  
Tip / cod restr.: .....  
Valabil până la: .....

## Confirmare de participare

**Asiguram:**

**Asistență rutieră până la 1.500-€- pentru caz**

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

**Pentru sume de la € 1.500,- până la € 3.000,-;**

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

**Pentru sume de peste € 3.000,-;**

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

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

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

## Costurile Centralei Service 24 pentru Asistența Rutieră

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

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

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

Șef al flotei: \_\_\_\_\_

Telefon: \_\_\_\_\_

Fax: \_\_\_\_\_

E-Mail: \_\_\_\_\_

Data, stampila companiei, semnatura \_\_\_\_\_

## UNTRR-S24 Truck-Assistance

### Date de client

Service 24 - numărul de client (dat de către Service 24): *	C.I.F Nr. De inregistrare a companiei
Compania*	Manager
Adresa, Cod postal, localitatea	
Persoana de contact 1	Persoana de contact 2
Telefon	Fax
Contact în afara orelor de lucru	
GPS- sistem de localizare	Email
Tipurile de transport	<input type="checkbox"/> Transport de marfuri solide <input type="checkbox"/> Transport de marfuri lichide <input type="checkbox"/> Transport de marfuri de praf <input type="checkbox"/> Transport cu sistem de refrigerare <input type="checkbox"/> Transport de mărfuri periculoase <input type="checkbox"/> Transport de persoane
Numar de mijloace de transport in parcul auto	Numărul necesar de S24 carduri pentru clienti
Marcii de mijloace de transport in parcul auto	
Service-ul autorizat in tara*	Service-partener preferat
Carduri de combustibil folosite in prezent	Contracte de servicii și de service
Cererea de comanda pentru reparatie numai de la Administratorul flotei/managerul <input type="checkbox"/> da <input type="checkbox"/> nu	Utilizarea logo-ului companiei pentru portofoliu <input type="checkbox"/> da <input type="checkbox"/> nu
Doriti sa primiti informatii despre Brans pe E-mail prin portalul Centralei de Asistenta Rutiera www.truck.at <input type="checkbox"/> da <input type="checkbox"/> nu	
Data/localitatea	Semnatura





# Modalitati de plata



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

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

## Cum procedem:

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

## Siguranta :



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

## Cheltueli:

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

## Avantaje:

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

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



# Restricție de utilizare a tunelurilor rutiere conform ADR

Versiune: 23.03.2009

Prezentele informații sunt publicate pe internet de către Ministerul Federal pentru Transporturi, Construcții și Urbanism. Vă rugăm să respectați informațiile juridice de la adresa <http://www.bmvbs.de/impresum>.

Prin ADR 2007 au fost implementate norme unitare pentru restricționarea utilizării tunelurilor de unitățile de transport cu bunuri periculoase. Marcarea tunelurilor se realizează cu litere între B și E pe panourile suplimentare corespunzătoare semnului de circulație 261.

Competența pentru clasificarea tunelurilor în Germania și marcarea corespunzătoare revine landurilor. În cele ce urmează este oferită o prezentare de ansamblu a restricțiilor comunicate către BMVBS.

Observații:

- Sunt obligatorii în toate cazurile marcajele și semnele de circulație aplicate la fața locului.
- Informațiile corespunzătoare ale altor state sunt publicate pe internet la adresa [http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info\\_e.htm](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/country-info_e.htm).

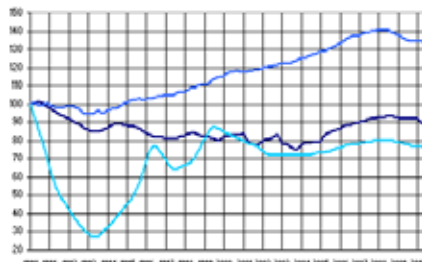
Denumirea străzii	Kilometru și eventuala amplasare	Categorie de tunel și eventual interval orar	Observații
<b>Baden-Württemberg</b>			
Fără informații			
<b>Bayern</b>			
Fără informații			
<b>Berlin</b>			
A 113	10,193 km - 10,493 km Berlin, districtul Treptow-Köpenick, regiunea Glienicke	B	---
A 113	11,183 km - 12,083 km Berlin, districtul Treptow-Köpenick, regiunea Glienicke	B	---
<b>Brandenburg</b>			
Fără informații			
<b>Bremen</b>			
Fără informații			
<b>Hamburg</b>			
Fără informații			
<b>Hesa</b>			
Fără informații			
<b>Mecklenburg-Vorpommern</b>			
Fără informații			
<b>Saxonia Inferioară</b>			
Fără informații			
<b>Renania de Nord –Westfalia</b>			
Fără informații			
<b>Renania –Palatinat</b>			
Fără informații			
<b>Saarland</b>			
Fără informații			
<b>Saxonia</b>			
Fără informații			
<b>Saxonia -Anhalt</b>			
Fără informații			
<b>Schleswig-Holstein</b>			
Fără informații			
<b>Turingia</b>			

# Indici IRU

## Indicatori Transport Rutier pentru: SUECIA

Trim.III 2009 - Prevedere

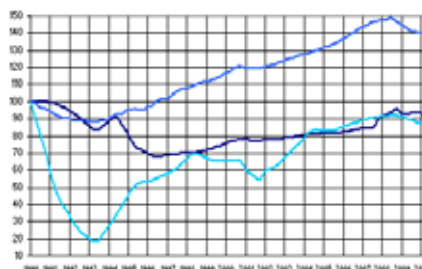
Index	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim. I		2009 – Trim. III		2010 – Trim. III	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100,0	99,6	92,1	91,7	88,8	88,4
PIB (\$ Miliard)	100,0	57,6	134,8	77,6	133,7	77,0
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100,00	1766	77,86	1375	76,41	1349



## Indicatori Transport Rutier pentru: FINLANDA

Trim.III2009 - Prevedere

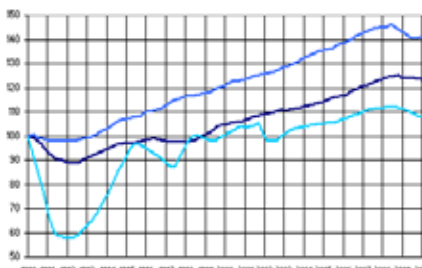
Index	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim.I		2009 – Trim. III		2010 – Trim.III	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100	114,3	93,1	106,4	88,9	101,7
PIB (\$ Miliard)	100	34,4	141,2	48,6	139,4	48,0
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100	1324	89,13	1180	86,94	1151



## Indicatori Transport Rutier pentru: MAREA BRITANIE

Trim.III 2009 - Prevedere

Index	Bază		Prevedere			
	1990 – Trim.I		2009 – Trim. III		2010 – Trim.III	
Categorie	Index	Valoare	Index	Valoare	Index	Valoare
Transport rutier de mărfuri (Milioane tone)	100	429,2	123,8	531,3	119,8	514,1
PIB (\$ Miliard)	100	244,9	140,3	343,4	140,7	344,5
Înmatriculare Camion (Număr Înmatriculări)	100	13133	109,49	14379	108,06	14191



# BRIDGESTONE

Anvelopele sunt o componentă importantă în cheltuielile unei firme de transport, iar echiparea cu pneuri noi este un efort financiar destul de mare mai ales în această perioadă. De aceea, Bridgestone a venit cu o soluție: contractul preț/km, în cadrul căruia costurile sunt eșalonate în rate, iar transportatorii au de plătit doar în funcție de numărul de kilometri parcurși.

Bridgestone este unul dintre cei mai mari producători de anvelope și cauciuc din lume, poziționarea în clasament variind de la an la an în funcție de performanțele principalilor competitori, Michelin și Goodyear. Compania oferă o gamă completă de anvelope premium cu performanțe superioare, o soluție proprie de reșapare care asigură administrarea eficientă a carcaselor și creșterea performanțelor produselor, un sistem de asigurare a serviciilor pentru flote prin rețeaua Truck Point, ce cuprinde peste 2.000 de puncte în Europa, și sisteme informatice de ultimă generație, cu aplicații pentru operarea și administrarea eficientă a anvelopelor. În România există deocamdată 10 puncte Truck Point, urmând ca până la sfârșitul anului să se ajungă la 20.

În urma studierii pieței și a nevoilor companiilor de transport, Bridgestone a realizat un concept de management integrat al flotelor, parte din acesta fiind contractul „preț/km”, care a apărut din dorința de a reduce costurile companiilor de transport.

Contractul preț/km poate fi o soluție

În activitatea Bridgestone există două mari tipuri de contracte: cele în cadrul cărora produsele și serviciile sunt facturate în momentul în care sunt vândute sau efectuate și cele de tip preț/km, unde facturarea se face lunar, în funcție de numărul de kilometri parcurși, pachetul de servicii fiind același și putând fi negociat.

Există două tipuri de contracte preț/km. În ambele cazuri se pornește de la evaluarea anvelopelor deja montate pe autovehiculele existente în flota, respectiv se verifică starea generală a anvelopelor, se masoară adâncimea benzii de rulare, etc. În cazul contractului cu „achiziție”, Bridgestone cumpără toate anvelopele deținute de flota, inclusiv cele de pe camioanele nou-achiziționate. La terminarea contractului, compania de transport va cumpăra înapoi anvelopele de la Bridgestone. În același timp, dacă se vând camioane din flotă sau se renunță la cele în leasing, transportatorul cumpără înapoi anvelopele aferente. Astfel, proprietatea anvelopelor se mișcă de la flotă la compania de vânzări și la sfârșitul contractului merge înapoi la flotă.

În al doilea caz, contract „fără achiziție”, Bridgestone nu cumpără anvelopele, ci face o inspecție la începutul contractului, respectiv se evaluează anvelopele de pe autovehiculele existente în flotă, se continuă montarea de anvelope și facturarea anvelopelor și serviciilor în sistem preț/km, iar la sfârșitul contractului se reevaluează parcul de anvelope și, în funcție de diferențele față de stocul inițial, una dintre cele două părți plătește celelalte.

Eșalonat, costul poate fi mai mic

În cadrul seminarului „Piata de frig – Anul maturizării”, Florin Ponoran, General Manager al Bridgestone Romania, a prezentat participanților un exemplu constând într-un calcul ipotetic simplu menit să demonstreze elementele care se iau în calcul în cadrul unui contract preț/km. Au fost incluse produsele, anvelope noi și reșapate al căror cost pe un an a fost stabilit la 360.000 de euro, serviciile de montare, demontare, echilibrare, rotație și inspecții – 90.000 de euro - profitul Bridgestone, care poate fi numit partea de management și consultanță – 30.000 de euro - totalul fiind de 480.000 de euro.

Cealaltă parte a calculului este reprezentată de numărul de kilometri pe care flota îi realizează anual atât pentru autotractoare, cât și pentru semiremorci. A fost luat în calcul un parc de 200 de autotractoare cu un rulaj de 80.000 km parcurși anual de fiecare vehicul și 200 de semiremorci cu 80.000 km parcursi anual de fiecare vehicul. Totalul de kilometri fiind de 32.000.000 km. Împărțind cele două sume, se ajunge la 0,015 euro/km, însă trebuie ținut cont de faptul că fiecare companie poate avea propriul ei preț/km, în funcție de tipul de transport efectuat, rulajul anual, numărul de camioane din flotă, gradul de uzură al anvelopelor existente pe mașini etc.

În analiza unei oferte preț/km, flotele trebuie să pornească de la propriul cost/km generat de anvelope (achiziție, mentenanata, etc) având în vedere durata totală de viață a produselor de la montarea anvelopei până la înlocuire acesteia.

În cazul contractului preț/km, facturarea se poate face în două moduri: fie compania de transport comunică lunar numărul de kilometri parcurși, fie se ajunge la o estimare între ambele părți și această sumă este ajustată de câte ori este necesar.

Poate fi aplicat și la flote mici

Chiar dacă, la prima vedere, acest gen de contract pare destinat flotelor mari, Florin Ponoran a asigurat că pot exista firme cu



cinci vehicule care pot fi facturate și administrate în regim de preț/km de dealerii Bridgestone. Pentru o flotă de cinci mașini, organizarea de către Bridgestone ar necesita prea mult personal, de aceea activitatea este subcontractată către dealeri cu rate agreeate în trei: posesorul flotei, Bridgestone România și un furnizor local de servicii având garanția Bridgestone vizavi de ratele agreeate și servicii.

Avantaje și dezavantaje de ambele părți

Un prim avantaj al facturării preț/km este distribuția liniară a costurilor generate de anvelope și direct proporțională cu numărul de kilometri parcurși, respectiv cu veniturile flotei. Facturarea bunurilor și serviciilor în momentul în care sunt efectuate generează vârfuri de cheltuieli fără a putea fi corelate cu veniturile flotei în momentul respectiv. Bugetarea se face mult mai ușor, pentru că toate costurile care înainte aveau vârfuri devin liniare și se leagă foarte ușor de veniturile companiei, generate de numărul de kilometri parcurși. Deoarece costul este fix pentru fiecare vehicul, serviciile și contravaloarea anvelopei se împart pe toată durata de viață a acesteia. Prin prețul pe kilometru performanțele anvelopelor și serviciile agreeate sunt garantate la nivelul negociat.

Printre „slăbiciunile” unui astfel de contract, din punctul de vedere al proprietarului flotei, este că el nu mai poate avea acces la oferte de moment ale concurenților Bridgestone sau la alte produse ieftine din piață. Printre oportunități se numără: reducerea cheltuielilor administrative prin externalizarea serviciilor legate de anvelope, optimizarea cantității de „cauciuc” (adică adâncimea benzii de rulare rămasă la toate anvelopele) pe care transportatorul o folosește și deci optimizarea consumului de combustibil.

Contractele tip preț/km funcționează în 14 țări din Europa și a fost semnalat un potențial de extindere în încă șapte state, unde sistemele sunt deja pregătite, dar nu există flote cu care să fi fost încheiate asemenea contracte.

Un contract tip preț/km dezvoltă un parteneriat între Bridgestone și flota. Flota externalizează o componentă vitală a activității de transport către un partener în care are deplină încredere. Bridgestone, pe de altă parte, contribuie efectiv la eficiențizarea operațiunilor de transport ale flotei, absorbind variațiile costurilor legate de mentenanța parcului de anvelope.

Pentru Bridgestone există riscuri legate de profitabilitate care depinde de o administrare eficientă a contractului. Atenția la detalii este crucială, iar modul în care lucrează furnizorii de servicii (membrii Truck Point) este, de asemenea, foarte important pentru Bridgestone.

## Seminarul național tripartit pentru dezvoltarea unui dialog social eficient și constructiv în transporturile rutiere



Comisia Europeană sprijină dezvoltarea dialogului social în sectorul transporturilor rutiere din România și Bulgaria, derulând anul acesta un proiect de cooperare tehnică ce vizează, „Consolidarea capacității partenerilor sociali din sectorul transportului rutier din România și Bulgaria de a se implica într-un dialog social eficient și constructiv la nivel internațional, național și la nivel de întreprinderi”. Proiectul este coordonat de Organizația Internațională a Muncii (OIM), alături de partenerii sociali euro-

peni în transporturile rutiere recunoscuți de Comisia Europeană - Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU) și Federația Europeană a Lucrătorilor din Transporturi (ETF).

În perioada 15-19 iunie a.c. a fost organizat la București, în cadrul Proiectului, un Seminar național tripartit asupra tehnicilor europene de dialog social și aplicării acestora în sectorul transporturilor rutiere din România.

Proiectul CE/OIM este susținut de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii și de către Ministerul Muncii, Familiei și Protecției Sociale, care au participat în calitate de partener guvernamental la lucrările seminarului tripartit. Oficialități din partea celor două ministere au fost prezente la sesiunea de deschidere a seminarului și la acordarea certificatelor de absolvire participanților - domnul Valentin Preda, Secretar de Stat MTI, Dumitru Cornoiu - Secretar de Stat MMFPS, Valentin Mocanu - Secretar de Stat MMFPS, Sorin Sirbu - Director Transport Rutier MTI.

Alături de experții direcțiilor de specialitate ale celor două ministere, la seminarul tripartit CE/OIM au participat partenerii sociali din sectorul transporturilor rutiere din România: Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UN-

TRR, Uniunea Română de Transport Pu-blic – URTP, Federația Națională a Sindicatelor Șoferilor din România - FNSSR și Federația Sindicală TRANSLOC.

Seminarul a fost susținut de profesorul OIM pentru Relații de muncă - Peter Turnbull, alături de Marios Meletiou – specialist tehnic OIM pentru Porturi și Transport și partenerii sociali europeni reprezentati de Damian Viccars -IRU și Cristina Tilling – ETF, care au explicat activitățile sectoriale ale OIM și modelul OIM de dialog social, mecanismele de dialog social în Uniunea Europeană și agenda actuală a dialogului social european.

Împreună cu reprezentanții partenerilor sociali români, s-a realizat o analiză SWOT a dialogului social în transporturile rutiere din România și s-au discutat etapele derulării unui dialog social eficient: planificare, inițiere, implementare, monitorizare și evaluare a procesului de dialog social.

Participanții la seminar au identificat principalele probleme

ale transporturilor rutiere naționale, care pot fi abordate prin dialog social constructiv: corelarea prevederilor Codului Muncii din România cu legislația europeană privind timpul de lucru al șoferilor profesioniști, distorsiunile în competiție pe piața transporturilor cauzate de interpretările diferite ale legislației UE pe plan național și practicile abu-zive de control ale autorităților (Ungaria), criza economică, lipsa unei infrastructuri europene pentru efectuarea transporturilor în România și lipsa spațiilor de parcare pentru șoferii profesioniști, etc.

Proiectul CE/OIM se va finaliza prin prezentarea unui plan de dezvoltare a dialogului social eficient și constructiv în transporturile rutiere din România, care va fi pregătit de participanții la seminarul tripartit de la București, urmând să fie analizat în cadrul unei reuniuni la Bruxelles cu oficiali ai Comisiei Europene, OIM, IRU, ETF și ai partenerilor ro-mâni și bulgari ai proiectului - planificată pentru luna decembrie 2009.

**iSYS Professional** - [www.isyspro.ro](http://www.isyspro.ro)



## Monitorizarea și gestiunea parcului auto

iTrack oferă clienților posibilitatea de a **LOCALIZA, MONITORIZA și GESTIONA parcul auto în timp real** cu ajutorul tehnologiilor hardware și software de ultimă oră.

Localizarea automată a autovehiculelor utilizează tehnologia de monitorizare GPS care oferă **poziția, viteza și direcția** unui vehicul la un moment dat. Acești parametrii sunt determinați prin citirea periodică automată a coordonatelor geografice furnizate de sateliții geostaționari GPS.

### Caracteristici iTrack:

- soluție pentru mobilitate în afaceri
- administrare puncte de interes
- portal Microsoft SharePoint ce integrează datele furnizate de sistem
- rapoarte personalizate pentru fiecare vehicul sau grup de vehicule cu privire la traseele parcurse, număr opriri, timp petrecut, foaie parcurs, raport viteze
- comunicație prin GPRS
- monitorizare senzori: uși, temperatură, greutate pe axe, nivel combustibil, centură etc.
- integrare și preluare date de la bus-ul CAN al autovehiculului
- integrare cu sisteme ERP, Portal și GIS
- hartă vectorială detaliată la nivelul României și Europei
- utilizare harta online Virtual Earth, MAP24, Suncart (geocodare)
- notificări automate prin Email/SMS
- localizarea automată a vehiculului într-o zonă geografică predefinită: Geo-fencing

### Beneficii:

- **costuri scăzute**
  - ▶ reducerea până la eliminare a deplasărilor neautorizate de companie
  - ▶ eliminarea cazurilor de viteze excesive și uzura prematură a vehiculelor
  - ▶ generare automată a foilor de parcurs cu informații exacte

- ▶ eliminarea circuitului hârtiilor în cadrul firmei prin rapoartele automate și facilități precum modulul de cerere mașina pentru deplasare
- ▶ datele transmise de la receptoarele GPS folosesc un protocol de transmisie proprietar, optimizat pentru compresie date, realizându-se astfel costuri minime pentru comunicare
- **încredere**
  - ▶ eliminarea subiectivismului conducătorilor auto la declararea traseelor efectuate
  - ▶ cunoscând faptul că toată activitatea mașinii este monitorizată crește responsabilitatea și productivitatea conducătorilor auto
  - ▶ în zonele unde nu există acoperire GSM, datele sunt înregistrate și transmise ulterior când rețeaua permite
- **siguranță**
  - ▶ posibilitatea urmăririi mărfurilor transportate
  - ▶ posibilitatea localizării și recuperării vehiculului în caz de furt
  - ▶ prin intermediul senzorilor instalați, sistemul va semnaliza când apar evenimente ce necesită atenția d-voastră: nivel baterie, combustibil, semnalizare producere accident, modificare semnificativă a greutății pe osie, etc.
- **localizare exactă**
  - ▶ dispozitivul hardware de localizare este lider în cadrul gamei sale, cu o precizie de 1-15 m;
  - ▶ vizualizarea poziției este realizată pe ROAD 2008 cu peste **1000 de localități** la nivel de nume și număr de strada și peste **20.000 de puncte de interes** (benzinării, parcuri, hoteluri, bănci, restaurante etc)

## Domenii în care poate fi folosit sistemul iTrack

Datorită caracteristicilor sale, sistemul iTrack poate fi folosit de orice tip de companie ce dorește să-și gestioneze eficient parcul auto.

Dintre **domeniile de aplicabilitate** amintim:

- ▶ Societăți de transport intern și internațional
- ▶ Societăți de distribuție
- ▶ Societăți de securitate
- ▶ Societăți de transport valori
- ▶ Societăți de curierat
- ▶ Societăți de servicii
- ▶ Societăți de construcții
- ▶ Societăți de salubritate
- ▶ Persoane fizice (pentru localizare și siguranță în caz de furt)

Sistemul iTrack este unul modular, flexibil și scalabil, menit să răspundă celor mai exigente cerințe din partea clienților.

Din punct de vedere al arhitecturii, sistemul are două componente:

- ▶ **Hardware:** echipamentul GPS/GSM, senzorii, accesorii, servere, echipamentul de navigație Garmin (opțional),
- ▶ **Software:** aplicația iTrack, baza de date, aplicație comunicație, conectori pentru sisteme ERP sau pentru aplicații specifice ale clientului care folosesc baze de date SQL/Oracle.

# ROVINIETĂ prin

UNTRR

UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR  
RĂȘIERI DIN ROMÂNIA



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

4€



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

7€



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

9€



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

11€



Model matcă pentru autoturisme

3€



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

6€



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

20€



Model matcă pentru autoturisme

7€



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

35€



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

45€



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

55€



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

16€







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

**52€**



Model matcă pentru  
autoturisme

**28€**



Model matcă pentru  
vehicule de transport  
marfă cu  
 $0,0\text{ t} < \text{MTMA} \leq 3,5\text{ t}$

**96€**



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

**320€**



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

**560€**



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

**91€**



Model matcă pentru  
vehicule de transport  
marfă cu  
 $\text{MTMA} \geq 12,0\text{ t}$ ,  
cu maximum  
3 axe (inclusiv)

**720€**



Model matcă pentru  
vehicule de transport  
marfă, cu  
 $\text{MTMA} \geq 12,0\text{ t}$ ,  
cu minimum  
4 axe (inclusiv)

**1.210€**



Model matcă pentru  
vehicule de transport  
marfă, cu  
 $\text{MTMA} \geq 12,0\text{ t}$ ,  
cu minimum  
4 axe (inclusiv)

**143€**



Model matcă pentru  
vehicule de transport  
marfă cu  
 $\text{MTMA} \geq 12,0\text{ t}$ ,  
cu maximum  
3 axe (inclusiv)

**117€**



## AMENZI APLICABILE UTILIZATORILOR ÎN CAZUL LIPSEI ROVINIETEI VALABILE

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

MTMA = Masa Totală Maximă Autorizată

## PUNCTE DE DISTRIBUȚIE - Birouri UNTRR

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

**Deva**  
B-dul Nicolae Balcescu, nr. 24B,  
ap.1A, Complex Villa Park  
0720-999.240, 0720-999.205,  
0254-235.229  
deva@untrr.ro

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

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

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

**Iași**  
Sat Rediu, bloc Diana,  
tronson 2, demisol  
0720-999.242, 0232-278.140  
iasi@untrr.ro

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

**Târgu Mureș**  
Str. Călărașilor nr. 77; C.P. 540320  
0720-999.244, 0720-999.226,  
0265-217.899  
mures@untrr.ro

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

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

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

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

# INFO UTILE

## 1. MAREA BRITANIE: Șoferii nesiguri în trafic sancționați prin noile puteri juridice ale Vosa

Legislația din Marea Britanie s-a schimbat complet, în favoarea VOSA!

Agenția britanică de Servicii pentru Operatorii de Vehicule (Vosa) a început să își folosească mai strictele sale puteri juridice, emițând amenzi în trafic șoferilor care încalcă legea pe rețeaua rutieră din Marea Britanie.

Purtătorul de cuvânt al Vosa nu a putut să spună câte amenzi au fost deja percepute, dar a confirmat că acum s-a utilizat un proces GPRS de plată cu cardul pentru a se asigura că amenziile au fost plătite.

De asemenea, Vosa are puterea de a imobiliza vehiculele pentru neplata sau pentru camioane nesigure, conform Actului de Siguranță Rutieră 2006.

Anterior, puterile Vosa erau, conform purtătorului său de cuvânt, "consumatoare de timp, birocratice și au condus adesea la inconsistența în amenzi".

"Șoferii străini primeau de obicei numai o interdicție fără nicio acțiune ulterioară pentru ca șoferii din afara Marii Britanii nu aveau de răspuns niciunei citații a curții."

*Sursa: International Freightling Weekly (<http://www.ifw-net.com/freightpubs/ifw/newsarticle.htm?artid=20017659832>)*

## 2. BELARUS

Interdicții de circulație sezoniere

*Scădere sezonieră a sarcinii pe axă în Republica Belarus*

1. În scopul evitării deteriorării îmbrăcăminții asfaltice a drumurilor, au fost introduse restricții sezoniere, astfel:

1.1. din 20.3.09 până pe 10.4.09 ("perioada de primăvară") – masa maxim autorizată pe axa simplă este cuprinsă între 6,0t și 9,0t

1.2. din 20.05.09 până pe 31.08.09 ("perioada de vară") conducerea autovehiculelor a căror sarcină pe axa simplă depășește 6,0t este interzisă de la 11h00 la 21h00 pe drumurile cu o îmbrăcămințe de bitum sau de beton atunci când temperatura depășește 25°C.

Vehiculele care transportă persoane, animale vii, ajutoare umanitare, mărfuri perisabile, beton sau asfalt, mărfuri periculoase, semințe, precum și cele implicate în prevenirea sau rezolvarea unei situații de urgență nu sunt supuse interdicțiilor stipulate la articolul 1.2.

2. Articolul 1.1 de mai sus nu se aplică:

2.1 următoarelor drumuri:

M-1 / E-30 Brest (Kozlovichi) – Minsk – frontiera rusă (Redki)

M-2 Minsk – aeroportul național Minsk

M-6 / E28 Minsk – Grodno – frontiera poloneză (Bruzgi)

M-7 / E28 Minsk – Oshmyany – frontiera lituaniană (Kamennyi Log)

M-8 / E95 frontiera rusă (Ezerische) – Vitebsk – Gomel' – frontiera ucrainiană (Novaja Gouta)

Drumurile de acces la Mogulev și la Gomel'

M-9 drumul de centură al orașului Minsk

M-10 frontiera rusă (Selischtche) – Gomel' – Kobrin – frontiera ucrainiană (Mokransy)

M11-E85 frontiera lituaniană (Benyakony) – Lida-Slonim-Byten

M12-E85 Kobrin – frontiera ucrainiană (Mokransy)

P-1 Minsk – Dzerzhinsk

P-20 Vitebsk – Polotsk – frontiera letonă (Grigorovschina)

P-49 Dymovschina (de la autostrada P20) – Novka (până la autostrada P25)

P-131 Kalinkovichi – Mozyr' (până la autostrada P31)

P150 Khoutor (de la drumul de acces Gomel) – Gomel (până la strada Melezha)

2.2 pe următoarele tronsoane:

M-3 Minsk – Vitebsk km 8,60 – km 40,633

M-3 Minsk – Vitebsk km 256,8 – km 264,75;

M-4 Minsk – Mogilev km 12,00 – km 63,883;

M-4 Minsk – Mogilev km 188,4 – km 197,7;

M-5/E271 Minsk – Gomel' km 216,00 – km 303,280; drumul de acces la Zhlobin

P-21 Vitebsk – frontiera rusă (Liosno) km 0,00 – km 9,702 (până la intersecția cu autostrada M8/E95)

P-23 Minsk – Mikashevichi km 9,290 – km 80,638;

P-28 Minsk – Molodechno – Naroch km 10,41 – km 44,00

P-33 Rechitsa – Khoyniki km 0,00 – km 9,09 (până la intersecția cu autostrada M10)

P 58 Minsk – Kalachi – Myadel, km 8.146 – km 8.326

3. Restricțiile care sunt în vigoare în perioada de primăvară nu se aplică autovehiculelor care transportă persoane, medicamente, carburanți, gaz lichefiat, lubrifianți, semințe, animale vii sau poșta și nici celor implicate în prevenirea sau rezolvarea situațiilor urgente.

*Zile de sărbătoare - 2009*

1 ianuarie, 7 ianuarie, 8 martie, 28 aprilie, 1 mai, 9 mai, 3 iulie, 7 noiembrie, 25 decembrie

*Sursa : BAMAP, mai 2009*

## 3. CROAȚIA

*Interdicții de circulație*

Perioada: - În perioada 29 iunie – 23 septembrie - Sâmbăta între orele 04.00 și 14.00

- Duminica între orele 12.00 și 23.00

- În Vinerea Mare (14 aprilie) și în ajunul unei zile de sărbătoare publice sau religioase între orele 15.00 și 23.00

- În zilele de sărbătoare de la orele 14,00 la 23,00.

*Zile de sărbătoare - 2009*

1 ianuarie, 6 ianuarie, 13 aprilie, 1 mai, 11 iunie, 22 iunie, 25 iunie, 5 august, 15 august, 8 octombrie, 1 noiembrie, 25 decembrie, 26 decembrie

Pentru mai multe detalii vezi Fișa Croației pe site-ul UNTRR.

## 4. OLANDA

TLN, Asociația transportatorilor rutieri din Olanda, ne transmite următorul:

### Comunicat de presă

Zona frontalieră de staționare Venlo A67 se închide la toamnă pentru renovare

Departamentul Lucrărilor Publice va renova complet zona frontalieră de staționare Venlo (parcarea) de pe A67 – E34 (pe ruta Germania-Olanda). Lucrările vor avea loc în perioada 1 septembrie – 2 decembrie 2009. Terenul va avea compartimente mai clare și mai bine protejate. Iluminatul îmbunătățit și supravegherea video vor spori în curând gradul de siguranță al zonei de staționare. De asemenea, pe teren se va turna un nou strat de asfalt. Pe durata lucrărilor, zona de staționare va fi închisă complet. O zonă frontalieră de staționare sigură și atractivă trebuie să devină o carte de vizită pentru Olanda și Venlo ca zonă logistică de importanță majoră.

Pentru ca lucrările de construcție și acest inconvenient să se încheie într-un timp cât mai scurt, zona frontalieră de staționare va fi închisă complet pe durata lucrărilor. În perioada respectivă, zona de staționare va fi deci indisponibilă pentru trafic, inclusiv cel de mărfuri, fiind necesară parcare în altă locație. Nici vânzarea de eurovignete și declararea vamală a bunurilor nu se vor putea efectua în zona frontalieră de staționare cât timp aceasta este închisă. Planurile pentru zona frontalieră de staționare au fost dezvoltate în strânsă colaborare cu municipalitatea Venlo și provincia Limburg, bucurându-se de acordul asociațiilor din domeniu EVO, Transport en Logistiek Nederland (TLN), Les Routiers Européens, precum și KLPD, Marechaussee și partenerii germani.

Transportul de mărfuri va întâmpina dificultăți din cauza închiderii. Companiile de transport pot ține cont de închidere evitând zona frontalieră de staționare atunci când planifică ruta.

### **Alternativă**

Autoritățile implicate au efectuat în ultimele luni cercetări extinse pentru identificarea de parcări alternative în imediata apropiere a zonei de staționare ce urmează a fi renovată. Parcarea alternativă trebuie să aibă o capacitate de aproximativ 100 de locuri. Cercetarea pentru identificarea de alternative este în acest moment în plină desfășurare. Renovarea va începe chiar dacă, în ciuda acestor eforturi, nu se găsește o alternativă. Autoritățile implicate consideră că o amânare este de nedorit. În orice caz, se vor aplica măsuri de trafic suplimentare, împreună cu instrumentarul asigurării acestora. Înainte de începutul verii vor fi disponibile informații suplimentare.

### **Perioada de închidere a zonei frontaliere de staționare Venlo**

De marți, 1 septembrie, până miercuri, 2 decembrie 2009

### **Informații**

La sfârșitul lui iunie vor fi disponibile mai multe informații. În săptămâna 24, lucrările vor fi semnalate în zona frontalieră de staționare și în împrejurimi prin afișe și împărțire de fluturași. Pentru informații privind lucrările și închiderea zonei de staționare, accesați [www.rijkswaterstaat/A67](http://www.rijkswaterstaat/A67). Dacă aveți întrebări, puteți apela (gratuit) linia națională de informații a Departamentului Lucrărilor Publice, la numărul 0800-8002.

### **5. BULGARIA**

Asociația Transportatorilor Rutieri din Bulgaria, AEBTRI, ne informează că Ordinul nr.159, publicat în Buletinul Oficial din Bulgaria, paragraful 4, Art.181 al Legii Vamale a fost abrogat. Această măsură va intra în vigoare la 3 zile după publicarea sa în Buletinul Oficial. Acest lucru înseamnă că începând cu 15 iunie cantitatea de combustibil din rezervoarele normale ale autovehiculelor de mărfuri este admisă fără taxe vamale.

### **6. POLONIA**

Taxa de utilizare a drumurilor (începând cu 10.06.2009) sunt următoarele:

12t MMA și peste

(Tarife exprimate în zloți)

	Max. EURO 3		Min. EURO 4	
	≤3 axe	≥4 axe	≤3 axe	≥4 axe
24 ore	38	38	38	38
7 zile	169	189	143	160
1 lună	520	580	468	522
12 luni	2962	3371	2652	2782

#### • Perioadă de valabilitate:

- o 1 zi – valabilă pentru ziua marcată pe vinieta; Vinieta trebuie folosită în maximum 7 zile de la data emiterii
- o 7 zile – valabilă în ziua indicată prin orificiile făcute pe vinieta și următoarele 6 zile. Vinieta trebuie folosită în maximum 14 zile de la data emiterii
- o 1 lună – valabilă din ziua indicată prin orificiile făcute pe vinieta până în aceeași zi a lunii următoare, inclusiv. Dacă luna următoare nu are o dată corespunzătoare, vinieta este valabilă până în ultima zi a lunii respective.
- o 12 luni – valabilă din ziua indicată prin orificiile făcute pe vinieta până în aceeași zi a anului următor (inclusiv). Dacă anul următor nu are o dată corespunzătoare, vinieta este valabilă până la sfârșitul lunii respective.

**Vinietele cumpărate înainte de 10.06.2009 sunt valabile pentru perioada indicată, dar nu mai mult de:**

**09.06.2010 pentru vinietele de 12 luni**

**09.08.2009 pentru vinietele de o lună**

**15.07.2009 pentru vinietele de 7 zile**

**09.07.2009 pentru vinietele de 1 zi**

Vă rugăm să rețineți că vinieta **nu este valabilă** dacă:

- Vinieta nu este plasată în colțul dreapta jos al parbrizului;
  - Vinieta și cuponul de control nu sunt perforate corespunzător;
  - Cuponul de control nu conține numărul de înmatriculare al vehiculului sau dacă numărul de înmatriculare este incorect;
  - Vinieta sau cuponul de control este deteriorat;
  - Există semne de interferență chimică sau mecanică pe cuponul de control;
  - Cuponul de control este laminat sau altfel manipulat făcând imposibilă verificarea autenticității cuponului
- În cazul în care vinieta nu este valabilă, amenda aplicată este de 3.000 PLN zloți).

Camioanele sub 12 t trebuie să plătească taxe rutieră pe următoarele autostrăzi (cursuri în PLN zloți sunt disponibile pe următoarele site-uri:

A1 – [www.a1-autostrada.pl/kalkulator\\_oplat](http://www.a1-autostrada.pl/kalkulator_oplat)

A2 – [www.autostrada-a2.pl/pl/oplaty/stawki](http://www.autostrada-a2.pl/pl/oplaty/stawki)

A3 – [www.autostrada-a4.pl/index.php?gid=33](http://www.autostrada-a4.pl/index.php?gid=33)

Sursa: ZMPD, Iunie 2009

## 7. LUXEMBURG

CLC, Luxemburg ne informează că, începând cu 1 septembrie 2009, vor fi puse în aplicare itinerarii obligatorii pentru toate camioanele mai mari de 3,5 t care circulă în direcția zonelor industriale Bettemburg, Dudelange, Eurohub sau terminalul feroviar. Itinerariile vor fi indicate. Itinerariul va începe pornind de la intersecția Livange și până la intersecția Bettemburg, în direcția punctul de trecere a frontierei Dudelange – Zoufftgen.

Sursa: IRU, iunie 2009

## 8. INTERDICȚII CIRCULAȚIE EUROPA – IULIE 2009

Cehia - 5 și 6

Franța - în zilele de sâmbătă 11, 18 și 25 iulie și 1 și 8 august între orele 7,00 și 19,00 și de la ora 00,00 până duminică la ora 22,00 (NB: circulația autorizată în aceste sâmbete de la orele 19,00 la 24,00)

Italia - 4, 11, 18, 25 și 31

Luxemburg - 14 pentru transporturile din Belgia și Germania spre Franța

Slovacia 5

Spania, 14, 15, 24, 25 și 31 pe anumite tronsoane

Spania – Țara Bascilor 24, 25, 30 și 31

Elveția 31 la orele 22,00 – 3 august 2009

*La aceste interdicții se mai adaugă și zilele de sărbătoare ale altor țări. Pentru mai multe informații, consultați fișe țări de pe site-ul nostru.*

## Noutăți legislative

1. ORDIN nr. 1554 din 18 iunie 2009 pentru aprobarea privind înregistrarea în scopuri vamale a operatorilor economici și a altor persoane

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 429 din data de 24 iunie 2009

Textul integral poate fi consultat pe site-ul UNTRR la rubrica Legislație - Vamă

2. ORDIN nr. 699 din 10 iunie 2009 pentru modificarea anexei la Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.156/2005 privind tarifele pentru prestațiile specifice realizate de Autoritatea Rutieră Română -A.R.R.

Publicat în Monitorul Oficial cu numărul 415 din data de 17 iunie 2009.

Textul integral poate fi consultat pe site-ul UNTRR la rubrica Legislație – RNTR.

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



### CÂND OAMENII:

se uită la TELEVIZOR

ascultă RADIO

citesc ZIARE / REVISTE

sunt expuși reclamelor OUTDOOR

folosesc Anuarele YGREC,  
tipărite sau online

### Ei sunt:

Privitori

Ascultători

Cititori

Șoferi

Cumpărători

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



pagini utile  
**YGREC**  
Pentru clienții clienților noștri

Vizitează [www.ygrec.ro/CentrulDeReclama](http://www.ygrec.ro/CentrulDeReclama) sau solicită un consultant de vânzări-marketing, pentru a-ți oferi o soluție personalizată sunând la 0259 - 46.75.85

# FUN INFO



## Truck Art



### STIMAȚI MEMBRI,

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

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

Doritorii sunt rugați să contacteze Centrul la adresa:

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

*tel./fax 021 4567345,*

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

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

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

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

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

# PROMOTRANS

CENTRU PROFESIONAL ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR

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

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

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

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

**ORGANIZEAZĂ** la solicitare:

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

PRIN CALITATEȘI COMPETENȚĂ

# PROMOTRANS

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

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

Centrului **PROMOTRANS** din

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

Tel/Fax: 021 4567345 GSM: 0720 999225

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

Diagrama  
tahograf,  
Kienzle



Diagrama  
tahograf,  
Siemens VDO

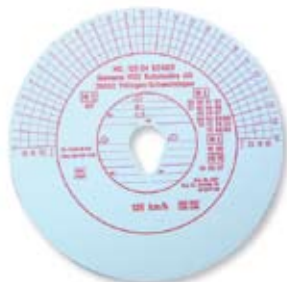


Diagrama  
tahograf,  
Siemens VDO



Stingător  
auto



Triunghi  
reflectorizant

Benzi  
reflectorizante



Trusa  
sanitară

Suport număr



Vestă  
reflectorizantă



Chingă  
fixare marfă







Acum și on line - [www.transmag.ro](http://www.transmag.ro) - Pot fi comandate și livrate prin curier în orice punct din țară

**PRODUSE SPECIFICE TRANSPORTULUI -  
COMERCIALIZATE DE UNTRR - 2009**



NR. CRT.	DENUMIRE	U/M	Preț de	Prețuri speciale pentru
			vânzare	membrii UNTRR
			PRET RON VANZARE FARA TVA	PRET RON VANZARE FARA TVA
1	BENZI REFLECTORIZANTE GALBENE PENTRU SUPT RIGID <b>PROMO</b>	m	7,45	7,45
2	BENZI REFLECTORIZANTE ALBE PENTRU PRELATA <b>PROMO</b>	m	9,80	9,80
3	BENZI REFLECTORIZANTE GALBENE PENTRU PRELATA <b>PROMO</b>	m	9,50	9,50
4	BIBLIA TRANSPORTURILOR 2008	BUC	86,55	83,19
5	BROSURA-TIMPI DE CONDUCERE SIDA ODIHNA	BUC	5,04	4,20
6	BROSURA-STATII CURATARE CISTERNE TRANSPORT ADR	BUC	26,89	25,21
7	CERTIFICAT DE AGREERE	BUC	2,10	1,68
8	CHINGA FIX MARFA 5T/10M	BUC	58,82	56,30
9	CHINGA FIX MARFA 5T/12M	BUC	65,55	63,03
10	CONVENTIE CMR	CARTE	2,10	1,68
11	CONVENTIE TIR	CARTE	8,40	8,40
12	DIAGrame TAHOGRAF HAUG 125 km/h	CUTIE / 100 FILE	16,81	15,97
13	DIAGrame TAHOGRAF HAUG 140 km/h	CUTIE / 100 FILE	26,05	24,37
14	DIAGrame TAHOGRAF HAUG 180 km/h	CUTIE / 100 FILE	26,05	24,37
15	DIAGrame TAHOGRAF HAUG DE VACANTA	CUTIE / 100 FILE	65,55	63,03
16	FOI PARCURS INTERN	CARNET / 100 FILE	8,40	8,40
17	FOI PARCURS EXTERN	CARNET / 100 FILE	8,40	8,40
18	HARTA PERETE	BUC	21,01	21,01
19	HARTA EUROPA PLIATA	BUC	9,24	8,40
20	HARTA ROMANIA PLIATA	BUC	9,24	8,40
21	HARTA EUROPA CU CODURI POSTALE	BUC (140cmx100cm)	54,62	50,42
22	PLACI IDENTIFICARE VEHICUL LUNG	SET	96,64	92,44
23	PLACI IDENTIFICARE VEHICUL SCURT	SET	71,43	69,75
24	PLACI TIR MICI 200*250	SET	29,41	26,89
25	PLACI TIR 400*565	SET	40,34	37,82
26	ROLE - TAHOGRAF DIGITAL HAUG	3BUC/CUTIE	25,21	21,01
27	ROLE - TAHOGRAF DIGITAL DAKO	3BUC/CUTIE	21,01	17,65
28	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) - 6 FOI/SET	CARNET DE 10 SETURI	8,40	7,14
29	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) - 3 FOI/SET	CARNET DE 20 SETURI	8,40	7,14
30	SCRISOARE DE TRANSPORT (CMR) UNIVERSALĂ	CARNET 50 FOI	10,08	9,24
31	SUPT NUMAR	BUC	3,78	3,36
32	TRIUNGHI REFLECTORIZANT	BUC	21,01	18,49
33	TRUSA ADR**	BUC	672,27	663,87
34	TRUSA SANITARA	BUC	37,82	32,77
35	VESTA FLUORESCENTA	BUC	14,29	12,61

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

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

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

# Publicații UNTRR

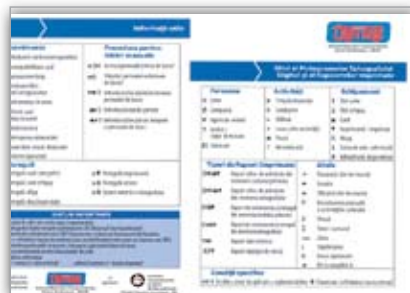
Ghid al Pictogramelor Tabografului Digital și al Rapoartelor Imprintate



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.



Auto-buzele în slujba transportului public rutier și turistic



Reguli privind orele de conducere ale șoferilor în UE



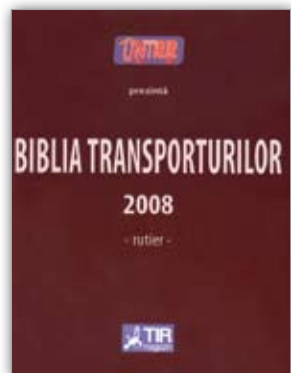
• Biblia Transporturilor 2008: peste 1000 de pagini cu texte legislative, oferind o colecție completă de legislație specifică transporturilor rutiere, pregătită și promovată în parteneriat de către UNTRR, cu sprijinul Ministerului Transporturilor, domnul Ludovic Orban. Prețul publicației este de 99 RON (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.



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

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



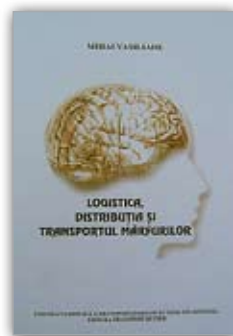
• Linii directe IRU în materie de siguranță pentru transportul de persoane: un ghid util destinat transportatorilor și șoferilor de autobuze, autocare și taxiuri, cuprinzând recomandări și instrucțiuni voluntare în materie de siguranță rutieră și securitate a șoferilor, pasagerilor și vehiculului, adoptate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



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

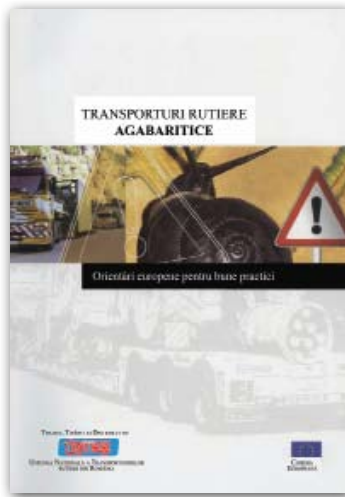


• Logistica, distribuția și transportul mărfurilor - prezintă situații și recomandări care tratează schimbările și transporturile internaționale



# Publicații UNTRR

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



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

*„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*

• 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:

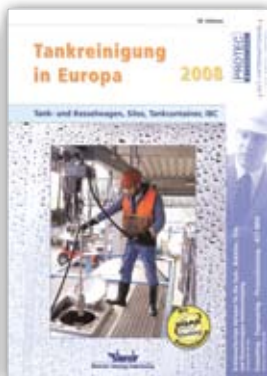
- \* Fișa de siguranță a șoferului de camion;
- \* Fișa de siguranță a șoferului de autocar;
- \* Fișa de siguranță a șoferului de taxi;
- \* Fișa de siguranță rutieră în tuneluri pentru șoferii profesioniști.

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

*Fișa de siguranță a șoferului profesioniști pentru circulația prin tuneluri*



Fișa de siguranță a șoferului de autocar Fișa de siguranță a șoferului de camion



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



Fișa de siguranță a șoferului de taxi

## Prețul litrului de motorină la pompă 8 iunie 2009 (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	0,42740	0,38593	0,8133	47,5%	20,0%	0,163	0,9760	56,2%	96,86
BELGIA	0,44876	0,35289	0,8017	44,0%	21,0%	0,168	0,9700	53,7%	95,47
BULGARIA	0,40546	0,30678	0,7122	43,1%	20,0%	0,142	0,8547	52,6%	84,82
CIPRU	0,45300	0,25570	0,7087	36,1%	15,0%	0,106	0,8150	44,4%	84,40
CEHIA	0,44418	0,37355	0,8177	45,7%	19,0%	0,155	0,9731	54,4%	97,38
DANE-MARCA	0,45740	0,38261	0,8400	45,5%	25,0%	0,210	1,0500	56,4%	100,03
FINLANDA	0,49853	0,33012	0,8287	39,8%	22,0%	0,182	1,0110	50,7%	98,68
FRANȚA	0,41182	0,42790	0,8397	51,0%	19,6%	0,165	1,0043	59,0%	100,00
GERMANIA	0,42792	0,47040	0,8983	52,4%	19,0%	0,171	1,0690	60,0%	106,98
GRECIA	0,49549	0,30947	0,8050	38,4%	19,0%	0,153	0,9579	48,3%	95,86
UNGARIA	0,44341	0,29753	0,7409	40,2%	20,0%	0,148	0,8891	50,1%	88,24
IRLANDA	0,42055	0,40920	0,8298	49,3%	21,0%	0,174	1,0040	58,1%	98,81
ITALIA	0,48544	0,42300	0,9084	46,6%	20,0%	0,182	1,0901	55,5%	108,18
LETONIA	0,42360	0,32990	0,7535	43,8%	21,0%	0,158	0,9117	53,5%	89,73
LITUANIA	0,44339	0,33017	0,7736	42,7%	19,0%	0,147	0,9205	51,8%	92,12
LUXEMBURG	0,42969	0,30200	0,7317	41,3%	15,0%	0,110	0,8414	48,9%	87,13
MALTA	0,47268	0,33240	0,8051	41,3%	18,0%	0,145	0,9500	50,2%	95,87
OLANDA	0,44140	0,41322	0,8546	48,4%	19,0%	0,162	1,0170	56,6%	101,77
POLONIA	0,40663	0,24942	0,6560	38,0%	22,0%	0,144	0,8004	49,2%	78,13
PORTUGALIA	0,46392	0,36441	0,8283	44,0%	20,0%	0,166	0,9940	53,3%	98,64
ROMANIA	0,46129	0,25119	0,7125	35,3%	19,0%	0,135	0,8478	45,6%	84,85
SLOVENIA	0,39629	0,43652	0,8328	52,4%	20,0%	0,167	0,9994	60,3%	99,18
SUEDIA	0,43452	0,40448	0,8390	48,2%	25,0%	0,210	1,0487	58,6%	99,91
REGATUL UNIT AL MARIILOR BALTANII	0,41396	0,60161	1,0156	59,2%	15,0%	0,152	1,1679	64,6%	120,94

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

## Evoluția principalelor valute 12 mai - 12 iunie 2009

DATA	EUR	USD	CHF	EUR/USD	EUR/CHF
12.mai.2009	4,1529	3,0428	2,7534	1,3648	1,5083
13.mai.2009	4,1574	3,0395	2,7592	1,3678	1,5067
14.mai.2009	4,1891	3,0821	2,7802	1,3592	1,5068
15.mai.2009	4,1923	3,092	2,788	1,3559	1,5037
18.mai.2009	4,176	3,0999	2,7614	1,3471	1,5123
19.mai.2009	4,1548	3,0506	2,7412	1,3620	1,5157
20.mai.2009	4,163	3,0521	2,7529	1,3640	1,5122
21.mai.2009	4,1724	3,0247	2,7522	1,3794	1,5160
22.mai.2009	4,1762	2,9938	2,7456	1,3949	1,5211
25.mai.2009	4,1725	2,9849	2,7479	1,3979	1,5184
26.mai.2009	4,1811	3,0115	2,758	1,3884	1,5160
27.mai.2009	4,183	2,9978	2,763	1,3954	1,5139
28.mai.2009	4,1912	3,0216	2,7741	1,3871	1,5108
29.mai.2009	4,1786	2,968	2,7617	1,4079	1,5131
1.iun.2009	4,1817	2,9377	2,7634	1,4235	1,5132
2.iun.2009	4,1924	2,9669	2,7708	1,4131	1,5131
3.iun.2009	4,1928	2,9497	2,7629	1,4214	1,5175
4.iun.2009	4,2143	2,9664	2,7813	1,4207	1,5152
5.iun.2009	4,2132	2,9721	2,7751	1,4176	1,5182
9.iun.2009	4,212	3,029	2,7783	1,3906	1,5160
10.iun.2009	4,1998	2,9774	2,77	1,4106	1,5162
11.iun.2009	4,1977	2,9915	2,773	1,4032	1,5138
12.iun.2009	4,1963	2,9923	2,7797	1,4024	1,5096

„Drumurile noastre toate!“

Se vor întâlni vreodată cu autostrăzile din UE?



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

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

## *Fișe pentru siguranță, în caz de incendiu*

Autovehiculele sunt complexe în zilele noastre, un incendiu poate apărea dintr-o mulțime de motive – în mișcare dar și în staționare, când motorul este pornit sau oprit. Pentru a aprinde un incendiu sunt necesare trei elemente: o sursă de aprindere, aer și un material combustibil. Dacă oricare din aceste trei elemente nu este prezent, un incendiu nu poate apărea în pofida prezenței celorlalte două elemente. Pentru a preveni cele mai comune surse de aprindere (flacăra deschisă, scânteie, autoaprindere), IRU a elaborat o listă de verificare a inspecțiilor periodice recomandate a fi incluse în activitățile de întreținere ale operațiunilor de transport, pe care UNTRR le-a tradus, tipărit și distribuit membrilor săi, cu sprijinul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Inspecția regulată a autovehiculelor poate asigura o identificare din timp a problemelor și defecțiunilor autovehiculelor care pot cauza un incendiu.

Când apar defecțiunile, șoferul va raporta defecțiunile imediat celui mai apropiat manager/șef/persoană de conducere însărcinat al întreprinderii cu problemele de întreținere ale autovehiculului și probleme de siguranță. Atunci când sunt detectate defecțiuni majore în timpul conducerii autovehiculului sau în staționare, acestea vor fi raportate conducerii întreprinderii imediat. Riscul major de incendiu datorat defecțiunilor trebuie îndepărtat înaintea începerii sau continuării călătoriei.

Lista de verificare este destinată șoferilor și personalului însărcinat cu întreținerea autovehiculului în scopul prevenirii sau reducerii riscurilor de incendiu al autovehiculelor.

# Listă de verificare împotriva incendiilor pentru autobuze/autocare

Pentru a preveni incendiul la bordul vehiculelor, IRU a elaborat o listă de verificare cu inspecțiile periodice recomandate a fi integrate în activitățile de întreținere ale operațiunilor de transport.

Întreținerea regulată a vehiculului poate permite identificarea din timp a problemelor și defectelor vehiculului care ar putea duce la incendii.

## SARCINILE ȘOFERULUI



### 1/ ÎNAINTE DE ÎNCEPEREA UNEI CURSE, șoferul trebuie neapărat să verifice:

- presiunea în pneuri (verificare vizuală zilnică - verificare săptămânală cu manometrul).  
➔ În special, nu trebuie ca rotile jumelate să se atingă.

- Că nu se scurg lichide pe sol (verificare vizuală).  
➔ Se asigură că nu iese ulei pe teava de esapament și că nu se observă fum albăstrui în exces (consum de ulei în turbocompresor).
- Sistemele de preîncălzire (motor și cabină) funcționează adecvat.
- Componentele sistemului de evacuare nu prezintă reziduiuri.



### 3/ DUPĂ FINALIZAREA CURSEI șoferul trebuie neapărat să:

- Informeze mecanicul/următorul șofer asupra oricărei probleme.
- Să înmâneze mecanicului sau managerului parcului auto copia raportului zilnic de operare.

- Să efectueze o verificare vizuală a compartimentului motorului și a dotărilor vehiculului și să informeze mecanicul asupra oricărei probleme.
- Să golească scrumierele.



### 2/ CÂND CONDUCE UN VEhicUL, șoferul trebuie neapărat să:

- Verifice indicatorul temperaturii lichidului de răcire.
- Verifice indicatorul presiunii în pneuri (dacă vehiculul are în dotare).

- Să prevină orice supraîncălzire.  
➔ Să oprească vehiculul dacă motorul, frânele sau dispozitivul de încetinire se supraîncălesc / sau când simte mirosuri neobisnuite sau de fum sau dacă observă fum.
- Să parcheze într-o zonă sigură și adecvată.
- Să prevină supraîncărcarea deoarece aceasta crește temperatura.
- Să înregistreze în raportul zilnic de operare defectiunile și kilometrajul și momentul la care au apărut.
- Să verifice indicatorul de avertizare ABS.
- Să verifice funcționarea corespunzătoare a dispozitivului de încetinire (hidraulic sau electric).



### 4/ LA PREDAREA CAMIONULUI/AUTOCARULUI

După parcare să oprească bateria principală a vehiculului (dacă este cazul). Astfel se va deconecta bateria de la alternator, eliminând riscul de incendiu datorat unei defectiuni electrice interne.

## SARCINILE PERSONALULUI DE ÎNTREȚINERE A VEhicULULUI



### Mecanicul responsabil cu întreținerea vehiculului trebuie, în mod obligatoriu, să verifice regulat dacă:

- Cablul B+ al alternatorului (alimentarea directă de la baterie) și cablul B+ al demarorului sunt corect conectate.
- Nu sunt fire desprinse și cablurile nu permit contactul nedorit cu pământul.
- Niciun lichid - carburant, lichid de direcție, ulei de motor, ulei de reductor/cutie de viteze - nu poate intra în contact cu o suprafață fierbinte.  
➔ Este vital ca orice scurgere să fie eliminată imediat pentru a reduce contactul cu suprafețele aflate la temperaturi ridicate și posibilitatea de producere a incendiilor. Toate furtunurile, carcasa, cuplajele, garniturile și filtrele trebuie verificate cu atenție. Motorul transmisiei și suprafețele interioare din compartimentul motorului trebuie curățate astfel încât să nu fie acoperite cu fluide inflamabile.
- Nu se scurge ulei din pivotul supapei de descărcare a turbocompresorului.  
➔ Suprafața turbocompressoarelor este foarte fierbinte și în cazul în care au o defectiune internă pot deveni o sursă de incendiu.
- Senzorii nu prezintă scurgeri.  
➔ Lichidele sub presiune pot intra în senzori și pot deveni o sursă de materiale combustibile.
- Nivelurile lichidului de răcire și ale uleiurilor sunt în regulă (verificare săptămânală).
- Pe materialele izolatoare din compartimentul motorului nu este carburant și nici ulei.

## SARCINILE PERSONALULUI DE ÎNTREȚINERE A VEHICULULUI



**Mecanicul responsabil cu întreținerea vehiculului trebuie, în mod obligatoriu, să verifice regulat dacă:**

- Nu sunt scurgeri pe conductele de carburant.
- Sistemele de preîncălzire (motor și cabină) funcționează corect
- Dispozitivul de încălzire (evacuare gaze, hidraulic sau electric) funcționează corect. Niciun echipament nu prezintă defecte (supape, furtunuri sparte, nu sunt scurgeri de fluide).
- Sistemul de evacuare a gazelor este etans/izolat.
- Nivelul lubrifianțului în butucii roților este suficient.
  - Astfel se previne ca temperatura la care acesta funcționează să fie prea ridicată.
- Discurile de frână sunt în bună stare și etrierii sunt bine fixați.
- Stingătorul (stingătoarele) de incendiu este (sunt) la bord și este (sunt) în stare de funcționare.

## MĂSURI CARE TREBUIE LUATE ÎN CAZ DE INCENDIU / ACCIDENT / SAU URGENTĂ



**1/** Se încearcă parcare/parchează vehiculul într-o zonă sigură.



**7/** Sunt informate serviciile de urgență, comunicându-li-se cât mai multe informații cu privire la incident sau accident și la pasagerii implicați.



**2/** Se acționează frâna de ajutor.



**8/** Dacă se poate și este sigur se vor folosi extingtoarele pentru stingerea rapidă a incendiului / **ÎN CAZ DE INCENDIU NU DESCHIDEȚI CAPOTA MOTORULUI.**



**3/** Sunt informați pasagerii să se îndepărteze la o distanță sigură față de vehicul.



**9/** Se îmbracă vesta de avertizare și se amplasează indicatoarele de avertizare după caz. Se asigură zona evenimentului.



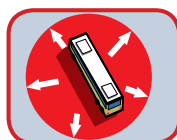
**4/** Se deschid ușile pentru a li se permite pasagerilor să iasă repede din vehicul.



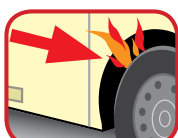
**10/** Se asigură că pasagerii se află la o distanță sigură față de vehicul.



**5/** Se oprește motorul/se izolează bateria prin acționarea întrerupătorului principal, dacă există. Se oprește aerul condiționat/încălzirea.



**11/** Se îndepărtează din zona accidentului sau a pericolului, se recomandă celorlalte persoane să se îndepărteze și sunt urmate recomandările serviciilor de urgență.



**6/** Se identifică sursa incendiului.



**12/** Este informată conducerea firmei asupra incidentului.

# Listă de verificare împotriva incendiilor pentru camioane

Pentru a preveni incendiul la bordul vehiculelor, IRU a elaborat o listă de verificare cu inspecțiile periodice recomandate a fi integrate în activitățile de întreținere ale operațiunilor de transport.

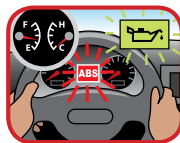
Întreținerea regulată a vehiculului poate permite identificarea din timp a problemelor și defectelor vehiculului care ar putea duce la incendii.

## SARCINILE ȘOFERULUI



### 1/ ÎNAINTE DE ÎNCEPEREA UNEI CURSE, șoferul trebuie neapărat să verifice:

- presiunea în pneuri (verificare vizuală zilnică - verificare săptămânală cu manometrul).
  - ➔ În special, nu trebuie ca rotile jumelate să se atingă.
- Că nu se scurg lichide pe sol (verificare vizuală).
  - ➔ Se asigură că nu iese ulei pe teava de esapament și că nu se observă fum albăstrui în exces (consum de ulei în turbocompresor).
- Sistemele de preîncălzire (motor și cabină) funcționează adecvat.
- Componentele sistemului de evacuare nu prezintă reziduuri.



### 2/ CÂND CONDUCE UN VEHICUL, șoferul trebuie neapărat să:

- Verifice indicatorul temperaturii lichidului de răcire.
- Verifice indicatorul presiunii în pneuri (dacă vehiculul are în dotare).
- Să prevină orice supraîncălzire.
  - ➔ Să oprească vehiculul dacă motorul, frânele sau dispozitivul de încetinire se supraîncălzesc / sau când simte mirosuri neobișnuite sau de fum sau dacă observă fum.
- Să parcheze într-o zonă sigură și adecvată.
- Să prevină supraîncărcarea deoarece aceasta crește temperatura!
- Să înregistreze în raportul zilnic de operare defecțiunile și kilometrajul și momentul la care au apărut.
- Să verifice indicatorul de avertizare ABS.
- Să verifice funcționarea corespunzătoare a dispozitivului de încetinire (hidraulic sau electric).



### 3/ DUPĂ FINALIZAREA CURSEI șoferul trebuie neapărat să:

- Informeze mecanicul/următorul șofer asupra oricărei probleme.
- Să înmâneze mecanicului sau managerului parcului auto (copia) raportului zilnic de operare.
- Să efectueze o verificare vizuală a compartimentului motorului și a dotărilor vehiculului și să informeze mecanicul asupra oricărei probleme.
- Să golească scurrierile.



### 4/ LA PREDAREA CAMIONULUI/AUTOCARULUI

După parcare să oprească bateria principală a vehiculului (dacă este cazul). Astfel se va deconecta bateria de la alternator, eliminând riscul de incendiu datorat unei defecțiuni electrice interne.

## SARCINILE PERSONALULUI DE ÎNTREȚINERE A VEHICULULUI

Mecanicul responsabil cu întreținerea vehiculului trebuie, în mod obligatoriu, să verifice regulat dacă:



- Cablul B+ al alternatorului (alimentarea directă de la baterie) și cablul B+ al demarorului sunt corect conectate.
- Nu sunt fire desprinse și cablurile nu permit contactul nedorit cu pământul.
- Niciun lichid - carburant, lichid de direcție, ulei de motor, ulei de reductor/cutie de viteze - nu poate intra în contact cu o suprafață fierbinte.
  - ➔ Este vital ca orice scurgere să fie eliminată imediat pentru a reduce contactul cu suprafețele aflate la temperaturi ridicate și posibilitatea de producere a incendiilor. Toate furtunurile, carcasele, cuplajele, garniturile și filtrele trebuie verificate cu atenție. Motorul transmisiei și suprafețele interioare din compartimentul motorului trebuie curățate astfel încât să nu fie acoperite cu fluide inflamabile.
- Nu se scurge ulei din pivotul supapei de descărcare a turbocompresorului.
  - ➔ Suprafața turbocompressoarelor este foarte fierbinte și în cazul în care au o defecțiune internă pot deveni o sursă de incendiu.
- Senzorii nu prezintă scurgeri.
  - ➔ Lichidele sub presiune pot intra în senzori și pot deveni o sursă de materiale combustibile.
- Nivelurile lichidului de răcire și ale uleiurilor sunt în regulă (verificare săptămânală).
- Pe materialele izolatoare din compartimentul motorului nu este carburant și nici ulei.



## SARCINILE PERSONALULUI DE ÎNTRETINERE A VEHICULULUI



Mecanicul responsabil cu intretinerea vehiculului trebuie, în mod obligatoriu, să verifice regulat dacă:

- Nu sunt scurgeri pe conductele de carburant.
- Sistemele de preîncălzire (motor și cabină) funcționează corect
- Dispozitivul de încetinire (evacuare gaze, hidraulic sau electric) funcționează corect. Niciun echipament nu prezintă defecte (supape, furtunuri sparte, nu sunt scurgeri de fluide).
- Sistemul de evacuare a gazelor este etans/izolat.
- Nivelul lubrifiantului în butucii roților este suficient.  
→ Astfel se previne ca temperatura la care acesta funcționează să fie prea ridicată.
- Discurile de frână sunt în bună stare și etrierii sunt bine fixați.
- Stingătorul (stingătoarele) de incendiu este (sunt) la bord și este (sunt) în stare de funcționare.

## MĂSURI CARE TREBUIE LUATE ÎN CAZ DE INCENDIU / ACCIDENT / SAU URGENTĂ



1/ Se încearcă parcare/parchează vehiculul într-o zonă sigură.



7/ Dacă se poate și este sigur se vor folosi extincătoarele pentru stingerea rapidă a incendiului / **ÎN CAZ DE INCENDIU NU DESCHIDEȚI CAPOTA MOTORULUI.**



2/ Se acționează frâna de ajutor.



8/ Se îmbracă vesta de avertizare și se amplasează indicatoarele de avertizare după caz. Se asigură zona evenimentului.



3/ Se informează echipajul să se îndepărteze la o distanță sigură față de vehicul.



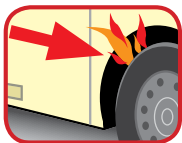
9/ Se asigură că echipajul se află la o distanță sigură față de vehicul.



4/ Se oprește motorul/se izolează bateria prin acționarea întrerupătorului principal, dacă există. Se oprește aerul condiționat/încălzirea.



10/ Se îndepărtează din zona accidentului sau a pericolului, se recomandă celorlalte persoane să se îndepărteze și sunt urmate recomandările serviciilor de urgență.



5/ Se identifică sursa incendiului.



11/ Este informată conducerea firmei asupra incidentului.



6/ Sunt informate serviciile de urgență, comunicându-li-se cât mai multe informații cu privire la incident sau accident și la pasagerii implicați.

# DAKO TACHOWEB

**SERVICIU DE DESCĂRCARE AL DATELOR TACHOGRAFELOR DIGITALE ȘI  
CARDURILOR CONDUCĂTORILOR AUTO ÎN LOCAȚIILE ” Tacho Station  
”**



## Avantaje Dako TACHOWEB

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

## TachoStation în Romania prin UNTRR, reprezentant unic

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



Comenzi și relații suplimentare:

Tel. 021 – 336.77.88, Fax 021 – 337.48.53, e-mail: [dako@untrr.ro](mailto:dako@untrr.ro)

## DAKO WEB

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



Pret  
(€)\*

**ÎNREGISTRARE COMPANIE (crearea contului)**

se achită o singură dată,  
pentru un an, la semnarea  
contractului

**20 €**

**IDENTIFICARE COMPANIE**

se achită anual, după primul  
an, pe durata derulării  
contractului

**10 €**

**ABONAMENT DESCĂRCARE DATE PENTRU 1 - 4 VEHICULE**

se achită lunar, cu 10  
descărcări incluse, pentru  
fiecare vehicul.

**9 €**

**ABONAMENT DESCĂRCARE DATE PENTRU 5 -19 VEHICULE**

se achită lunar, cu 10  
descărcări incluse pentru  
fiecare vehicul.

**8 €**

**ABONAMENT DESCĂRCARE DATE PENTRU 20 - 49 VEHICULE**

se achită lunar, cu 10  
descărcări incluse pentru  
fiecare vehicul

**7 €**

**ABONAMENT DESCĂRCARE DATE PENTRU > 50 VEHICULE**

se achită lunar, cu 10  
descărcări incluse pentru  
fiecare vehicul

**6 €**

**DESCĂRCĂRI 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 POȘTA**

expedieri facturi,  
documentații, etc

**1 €**

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

**Comenzi și relații suplimentare:**

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



## EDITORIAL



## ACTUAL

Centrul universitar de Cercetare *Ingineria Automobilului* din cadrul Universității din Pitești este dedicat activităților de cercetare în domeniul automobilului desfășurate de către cadre didactice, doctoranzi și studenți de la master pe bază de contracte, parteneriale sau colaborări.

Noua clădire a acestui centru, cu o suprafață totală de cca. 1000 m<sup>2</sup>, include opt noi laboratoare: *Caroserii și structuri portante, Ergonomie și confortabilitate, Prototipaj rapid, Electronica automobilului, Sisteme alternative de propulsie pentru automobile - Energii alternative și regenerabile, Tehnologii avansate pentru automobile, Motoare pentru automobile, Vibrații și poluare acustică*. În alte două clădiri anexe centrul dispune de alte trei ateliere de lucru: *Machetare prototipuri auto-sisteme de propulsie-motoare, Prelucrări piese prototip și Asamblare prototipuri și service auto*.

Dotarea centrului cu echipamente și aparatură de cercetare s-a realizat prin alocări bugetare de la Universitatea din Pitești, achiziții în cadrul granturilor și contractelor de cercetare precum și prin sponsorizări.

Referitor la aceasta ultimă sursă vrem să evidențiem că o contribuție foarte importantă la dotarea acestor laboratoare de cercetare au avut-o S.C. Automobile Dacia Group Renault și S.C. AMROM Automotive 2006 S.A. (fosta S.C. CESAR- ARO Câmpulung).

Cadrele didactice din Facultatea de Mecanică și Tehnologie desfășoară în cadrul centrului activități de cercetare și formare în cadrul unor proiecte cu finanțare internă și internațională. Dintre partenerii proiectelor aflate în derulare putem menționa: CNAM Paris, Automobile Dacia Group Renault, Renault Technologie Roumanie, Universitatea Politehnică București, Universitatea București, Universitatea din Craiova, Universitatea din Suceava, INFLPR- București, ICSI- Râmnicu Vâlcea, ICPE S.A. București, Honeywell România.

Dintre ultimele studii ale colectivelor de cercetători putem menționa: optimizarea traficului în municipiul Pitești și în județul Argeș, controlul motorului cu aprindere prin scânteie fără clapetă obturatoare prin intermediul distribuției variabile, platformă de cercetare pentru vehicule electrice și hibride, materiale biodegradabile pentru automobile.

Prof. dr. ing. **Ion TABACU**,

Director al Centrului de Cercetare *Ingineria Automobilului*

Prorector,

Universitatea din Pitești

### INTERNATIONALE STUTTGART SYMPOZIUM

**Automotive and Engine Technology**  
16-17 martie 2010, Stuttgart, Germania

- Organizat de ATZ Live Events
- Tematica Simpozionului, la care participă specialiști din industrie și medii academice cuprinde *Motoare cu ardere internă, Ingineria automobilului, Mecatronica automobilului, Producția, Proiectare constructivă și tehnologică*
- Rezumatele expunerilor se pot trimite până la 31 iulie 2009
- Informații detaliate la adresa: [www.atzlive.com](http://www.atzlive.com)

### CONGRESUL INTERNAȚIONAL

**DINAMICA VEHICULULUI - Securitate, Conducere atractivă, Frânare și Confort**

23-24 septembrie 2009 INSA - Lyon, Franța

- Organizator SIA, Secția Dinamica Vehiculului și interacțiunea vehicul-cale, cu sprijinul Secției Ron-Alpi-Mediterana
- Tematica este foarte largă, împărțită în 3 capitole:
  - Percepția și așteptările clientului
  - Tehnologii noi în dinamica longitudinală și transversală
  - Procese și mijloace de concepție
- Informații detaliate la adresa: [www.sia.fr](http://www.sia.fr)

### CONFERINȚA SUPRAALIMENTĂRII

24-25 septembrie, Dresda, Germania

- Organizat de Dresden University of Technology
- Obiectivul Conferinței este evidențierea ultimelor dezvoltări în tehnologia supraalimentării motoarelor, precum și dezvoltările viitoare în acest domeniu.
- Participă fabricanți ai sistemelor de supraalimentare și din domeniul academic
- Informații detaliate la adresa: [www.tu-dresden.de/veranstaltungen/fakultaeten](http://www.tu-dresden.de/veranstaltungen/fakultaeten)

### EUROPEAN AUTOMOTIVE CONGRESS

EAEC 2009

29 iunie-1 iulie, Bratislava, Slovacia

- Congresul se desfășoară sub titlul Europe In The Second Century of Auto-Mobility și va fi însoțit de manifestări destinate tineretului, expoziții etc.
- Din România sunt anunțate cca. 30 de comunicări științifice, îndeosebi din mediul universitar.
- Informații detaliate pe site-ul oficial al Congresului: [www.eaec.2009.com](http://www.eaec.2009.com)

## TEME PENTRU STAGII PRACTICE PENTRU STUDENȚII ÎN AN TERMINAL LA DACIA GROUPE RENAULT - 2010

Programul de stagii la Dacia Grupul Renault ajunge în anul universitar 2009-2010 la cea de-a 6 a ediție. Până în prezent de acest program au beneficiat sute de studenți în ultimul an universitar, din 18 universități partenere.

Stagiul va presupune o perioadă de desfășurare de aproximativ două luni și jumătate - trei luni, stagiarii beneficiind de bursă, cazare, transport, masă la sediul companiei și de sprijinul unui inginer coordonator care se va dedica acestei activități pe întreaga perioadă a stagiului. Concomitent studenții își vor concepe /definitiva lucrarea de disertație, pe baza subiectului de stagiul propus de specialiștii de la Dacia Renault. Agenda privind selectarea viitorilor stagiari este următoarea:

- până în noiembrie 2009 primirea cv-urilor și o prima selecție a cererilor de înscriere (cei care intra din anul 2010 în anul patru de studii) cu eventualele recomandări din partea universităților, care se pot trimite pe adresa de e-mail: [relatii.universitati@daciagroup.com](mailto:relatii.universitati@daciagroup.com);  
- în perioada noiembrie 2009 - ianuarie 2010 planificarea interviurilor stagiariilor prin departamentul Resurse Umane și șefii ai serviciilor din domeniile în care se încadrează tema de tema aleasă pentru licență. În aceeași perioadă se va face și selecția studenților.

Temele de stagiul și alte informații pot fi accesate și pe [www.daciagroup.com](http://www.daciagroup.com) (secțiunea Cariere)



### TEZE DE DOCTORAT

- **STUDII SI CERCETARI PRIVIND INFLUENTA TRAFICULUI RUTIER URBAN ASUPRA EMISIILOR POLUANTE (Studies and Researches regarding the Urban Traffic Flow Influence over the Pollutant Emissions)**

Autor: Ing. șef. lucr. ing. Stelian TARULESCU

Informații: [s.tarulescu@unitbv.ro](mailto:s.tarulescu@unitbv.ro)

Conducător științific: Prof. dr. ing. Corneliu Cofaru

Universitatea Transilvania Brașov

- **CONTRIBUȚII PRIVIND STUDIUL STABILITĂȚII LA AUTOTURISMELE CU PUNTE MOTOARE FAȚĂ (Contributions Study for Stability of Car with Front Axle Transmission)**

Autor: Ing. Radu MĂNUCĂ

Informații: [dandascalescu@yahoo.com](mailto:dandascalescu@yahoo.com)

Conducător științific: Prof. dr. ing. Dan S.C. DĂSCĂLESCU

Universitatea Tehnică "Gh. ASACHI" Iași

- **CONTRIBUȚII PRIVIND INFLUENȚA PATINĂRII ASUPRA DINAMICII AUTOTURISMELOR DE TEREN CU TRACȚIUNE INEGRALĂ (Contributions regarding the slippery influence on the dynamics of permanent 4WD all road vehicles)**

Autor: Ing. Mihai SAVISCHI

Informații: [dandascalescu@yahoo.com](mailto:dandascalescu@yahoo.com)

Conducător științific: Prof. dr. ing. Dan S.C. DĂSCĂLESCU

Universitatea Tehnică "Gh. ASACHI" Iași



### LUCRĂRI NOI

- **ABORDAREA ACCIDENTELOR RUTIERE**, autor Dumitru Cristea, Editura Universității din Pitești, 2009, ISBN 978-973-590-873-6. Lucrarea are 248 pagini și costă 48 de lei; se poate procura la adresa e-mail: [cristea.du@yahoo.com](mailto:cristea.du@yahoo.com)

- **AUTOSTRAZI**, autori Zarojanu, H., GH., Boboc, V., Zarojanu, D., Editura Societății Academice „Matei-Teiu Botez”, 2008, ISBN 978-973-8955-40-0, 307 pag.

- **2009 SAE HANDBOOK ON CD-ROM**, editat în anul 2009, conține 181 de standarde noi și revizuite, 1600 de Rapoarte J și o bază de date completă de documente curente sau revizuite, codul produsului: HBKCD2009; preț pentru membrii SAE/SIA \$450; informații detaliate și comanda online: [CustomerSales@sae.org](mailto:CustomerSales@sae.org)

- **An Introduction to Engine Testing and Development**, autor Richard D. Atkins, SAE International cod produs R-344, ISBN 978-0-7680-2099-1, preț pentru membrii SAE/SIAR \$63.96

### IMPORTANT

Numărul 11, iunie 2009, al revistei „**Ingineria Automobilului**”, care se va difuza împreună cu revista „**Auto Test**”, poate fi procurat și de la Secretariatul SIAR din Facultatea de Transporturi Universitatea Politehnica București, camera JC 005, după data de 5 iunie 2009.

Numerele anterioare ale Buletinului „**INFO SIAR**” pot fi accesate pe Site SIAR: [www.siar.ro](http://www.siar.ro) iar ale revistei „**Ingineria Automobilului**” pe Site: [www.ingineria-automobilului.ro](http://www.ingineria-automobilului.ro)

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



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

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

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

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

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

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

[www.untrr.ro](http://www.untrr.ro) și <http://higer.untrr.ro>

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

**CORNEL IORDACHE**

Telefon mobil: 0724.044.719,

e-mail: [cornel.iordache@untrr.ro](mailto:cornel.iordache@untrr.ro)

**VIOREL MIRCESCU**

Telefon mobil: 0720 999 200,

e-mail: [viorel.mircescu@untrr.ro](mailto:viorel.mircescu@untrr.ro)

e-mail: [higer@untrr.ro](mailto:higer@untrr.ro)

web: [higer.untrr.ro](http://higer.untrr.ro)





*Alegeți destinația!  
De restul ne ocupăm noi!*



**Iulie și August**

**Pret minim garantat!**

**BULGARIA** - Ultra All Inclusive

- Hotel **ELENA** - Nisipurile de Aur
- de la **48** euro/pers/noapte - IULIE
- de la **50** euro/pers/noapte - AUGUST

**RIVIERA OLIMPULUI**

**Olympic Beach** - de la **209** euro - 7 nopti cazare cu mic dejun

**Paralia Katerini** - de la **99** euro - 7 nopti cazare -

**CRETA** - charter avion

De la **299** euro + taxe

**CORFU** - charter avion

Hotel **Agios Cordis 4\*+** - **399** euro + taxe

**SANTORINI** - charter avion

De la **195** euro + taxe aeroport

**EGIPT** - charter avion

Hurghada

Hotel **Shedwan Golden 3\*DP** de la **239** euro+taxe

Hotel **DINO CLUB Grand Hotel 4\* DP** de la **299** euro+taxe

Hotel **Sunrise Mamlouk Palace 5\* AI** de la **399** euro+taxe

**TURCIA** - charter avion

**Bodrum**- de la **249** euro + taxe

**Antalya** - Hotel **Miracle de Lux 5\*** - **599** euro + taxe

**Kusadasi**- Hotel **Prelude 4\*** - **299** euro+ taxe

**Austria**

**Viena** - **299** euro, 4 nopti cazare cu DP, bilet avion

**Mariazell** - **249** euro, 4 nopti cazare cu DP, individual

**Tirol** - **149** euro, 2 nopti cazare cu MD, individual

**Kaprun** - **294** euro, 4 nopti cazare cu DP, individual

**SEJURURI IN ROMANIA**

- |                  |                            |             |
|------------------|----------------------------|-------------|
| - Litoral        | - Vatra Dornei             | - Bistrita  |
| - Valea Prahovei | - Vidraru                  | - Maramures |
| - Bran - Moeciu  | - Valea Oltului            |             |
| - Brasov         | - Sibiu                    |             |
| - Sighisoara     | - Neamt (Agapia - Varatec) |             |
| - Lacul Rosu     | - Bucovina                 |             |

Cazare cu Mic dejun	Demi - pensiune	Pensiune Completa
<b>50-100</b> Ron/pers/noapte	<b>80-150</b> /pers/noapte	<b>100-200</b> lei/pers/noapte

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

Bucuresti, Sector 4, Cod 040157, Str. Ienachita Vacarescu nr. 60  
Tel: 021.335.13.00/01, Fax: 021.335.48.87, Mobil 0720.999.222,  
0771438.488

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



# UNIUNEA NAȚIONALĂ A TRANSPORTATORILOR RŪTIERI DIN ROMÂNIA

vă oferă:

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



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



- > Vehicule comerciale noi și second-hand
- > Serviciul vize/pașapoarte
- > Publicații de interes în domeniul transporturilor
- > Formare profesională SC PROMOTRANS SRL
- > Turism prin SC UNTRR-TOURS SA

**NOU**

- > Managementul tahografelor digitale - [www.tachoweb.ro](http://www.tachoweb.ro)

- > Asigurări prin UNTRR Asistent Broker
- > Parteneriate spre beneficiul membrilor:
  - > combustibil cu reducere prin MOL-ROMÂNIA
  - > autoturisme cu reducere prin AUTOSIB
  - > RO-LA prin Hungarokombi
  - > recuperare TVA prin TAXBACK INTERNATIONAL
  - > diverse parteneriate

