



Evaluarea condițiilor și procedurilor de emiteră a autorizației speciale de transport: situația actuală și propuneri

Iunie 2019

EXONERARE: Acest document a fost realizat cu sprijinul generos al poporului american prin intermediul Agenției Statelor Unite pentru Dezvoltare Internațională (USAID) în cadrul *Programului USAID Reforme Structurale în Moldova*. Conținutul nu reflectă neapărat opinia USAID sau a Guvernului Statelor Unite, responsabilitatea aparține companiei Nathan Associates Inc.

CONȚINUT

1. Introducere	3
2. Procedura de emitere a autorizației speciale de transport	4
3. Costurile administrative pentru obținerea autorizației speciale de transport în baza Modelului Costului Standard	6
4. Situația curentă privind numărul cererilor și valoarea taxelor încasate	9
5. Reglementarea transporturilor cu depășiri în unele țări Europene	15
6. Propuneri	18
A. Reducerea mărimii taxei de depășire și opțiuni de realizare	18
B. Alte propuneri/opțiuni privind taxa de depășire	20
C. Propuneri pentru optimizarea procesului de emitere și aplicare a AST	23
Anexe	30
Anexa 1. Mase și dimensiuni maxime admise ale vehiculelor în circulație pe drumurile publice conform anexei 3 la Legea 509/1995.....	30
Anexa 2. Taxa pentru folosirea drumurilor de către autovehiculele a căror masă totală, sarcină masică pe axă sau ale căror dimensiuni depășesc limitele admise (anexa 3 la Titlul IX al Codului fiscal nr.1163-XIII din 24 aprilie 1997)	33
Anexa 3. Harta procesului de emitere a autorizației speciale de transport.....	34
Anexa 4. Ghidul de referință pentru activitățile procesului de emitere a AST.....	37
Anexa 5. Exemplu răspuns Inspectoratul Național de Patrulare coordonare itinerar	45
Anexa 6. Exemplu răspuns Administrația de Stat a Drumurilor coordonare itinerar	47
Anexa 7. Modelul cererii pentru solicitarea AST	48
Anexa 8. Tarife suplimentare de utilizare a drumurilor de interes național în România conform anexei 1, la Ordinul Ministrului Transportului nr. 1836/2018 din 7 decembrie 2018.....	49
Anexa 9. Mărimea taxelor pentru depășiri în Ucraina	54
Anexa 10. Mărimea taxelor pentru depășiri în Belarus.....	54
Anexa 11. Mase maxime autorizate în Marea Britanie în conformitate cu prevederile Reglementării privind masa maximă autorizată a vehiculelor 1998	55
Anexa 12. Tarife pentru depășiri în Estonia conform prevederilor Ordinului Ministrului Economiei și Infrastructurii № 114 din 04.09.2015 privind aprobarea condițiilor pentru transporturile speciale, procedura de eliberare a permiselor speciale și mărimea plăților de compensare a daunelor cauzate proprietarilor drumurilor	57

1. Introducere

Circulația pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau gabarite ce depășesc limitele admise este posibilă numai în cazuri excepționale, pentru transportul obiectelor indivizibile, în baza unui permis special numit autorizație specială de transport (AST), eliberată de către Agenția Națională Transport Auto (în continuare – ANTA). Cadrul legal privind circulația acestor transporturi este constituit din: [Legea drumurilor nr.509-XIII din 22 iunie 1995](#)¹, [Titlul IX din Codul fiscal nr.1163-XIII din 24 aprilie 1997](#)², [Codul transporturilor rutiere nr.150 din 17.07.2014](#)³, Regulamentul cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise aprobat prin [Hotărârea Guvernului nr.1073 din 01.10.2007](#)⁴ și [Instrucțiunea ANTA](#) privind eliberarea autorizației speciale de transport pentru depășirea limitelor maxime admise.⁵

Limitele maxime admise pentru masa totală, masa pe axe, lățimea și înălțimea vehiculelor sunt stabilite în anexa nr. 3 la [Legea drumurilor nr.509-XIII din 22 iunie 1995](#) și variază în dependență de tipul transportului, numărul axelor, distanța între axe (vezi [Anexa 1](#)). Astfel, lungimea maximă admisă este cuprinsă între 12 și 18,75 metri, lățimea maximă admisă este cuprinsă între 2,55 – 2,60 metri, înălțimea maximă admisă este de 4,00 metri iar pe anumite trasee – de 4,35 metri. Masa totală maximă admisă a vehiculelor variază între 16 și 44 tone, în dependență de tipul vehiculului și distanța între axe, iar masa maximă admisă pe axe variază între 7,5 și 11,5 tone, în dependență de tipul axei. Limitele maxime admise în Republica Moldova sunt identice cu cele stabilite în România prin [Ordonanța Guvernului nr. 43/1997](#) privind regimul drumurilor.

Reglementarea limitelor maxime admise, în special pentru masa totală și masa maximă admisă, este practică larg răspândită în țările Europei și este legată de capacitatea infrastructurii rutiere, inclusiv capacitatea portantă a drumurilor și podurilor. Depășirea limitelor stabilite cauzează daune infrastructurii rutiere, iar în anumite cazuri sau pe anumite porțiuni de drum poate fi necesară consolidarea infrastructurii sau modificarea acesteia pentru a permite trecerea vehiculelor cu depășirea limitelor admise. Pentru compensarea prejudiciului cauzat infrastructurii rutiere, în special în rezultatul trecerii vehiculelor cu depășiri ale maselor admise, administratorii drumurilor aplică taxe suplimentare în cazul unor astfel de vehicule. În Republica Moldova taxele pentru depășirea limitelor admise sunt stabilite în anexa 3 la [Titlul IX al Codului fiscal nr.1163-XIII din 24 aprilie 1997](#) (vezi [Anexa 2](#)). Pentru depășirea masei totale se aplică o taxă de 16 lei pe kilometru parcurs, iar în cazul depășirii masei pe axă se aplică o taxă cuprinsă între 5,5 și 11 lei pe kilometru parcurs. Cele mai mari taxe se aplică în cazul depășirii dimensiunilor cuprinse - între 21,5 și 162 lei pe kilometru parcurs.

Procedura de emitere a autorizației speciale de transport este reglementată de Regulamentul cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise, aprobat prin [Hotărârea Guvernului nr.1073 din 01.10.2007](#)⁶, și [Instrucțiunea ANTA](#) privind eliberarea autorizației speciale de transport pentru depășirea limitelor maxime admise. Regulamentul cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise conține condițiile și procedura de depunere și examinare a cererilor pentru obținerea autorizațiilor speciale de transport și reglementează condițiile de deplasare a transporturilor cu depășiri. [Instrucțiunea ANTA](#) privind eliberarea autorizației speciale de transport pentru depășirea limitelor maxime admise reglementează unele particularități privind modalitatea depunerii și examinării cererilor, în special permite depunerea cererilor prin intermediul poștei electronice pentru a facilita procesul de obținere a autorizației pentru transportatori.

¹ <http://lex.justice.md/md/346197/>

² <http://lex.justice.md/md/326971/>

³ <http://lex.justice.md/md/354404/>

⁴ <http://lex.justice.md/md/336483/>

⁵ <https://anta.gov.md/content/instructiuneAST>

⁶ <http://lex.justice.md/md/336483/>

2. Procedura de emitere a autorizației speciale de transport

Analiza procesului de emitere a AST a fost efectuată în baza prevederilor actelor normative relevante, în special: (1) [Hotărârea Guvernului nr.1073 din 01.10.2007](#) pentru aprobarea Regulamentului cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise, (2) [Hotărârea Guvernului nr. 67 din 05.02.2016](#) cu privire la crearea și funcționarea ghișeului unic pentru eliberarea actelor permise în domeniul transportului rutier și (3) [Instrucțiunea ANTA privind eliberarea autorizației speciale de transport pentru depășirea limitelor maxime admise](#). Suplimentar, în perioada februarie-martie 2019 au fost efectuate o serie de interviuri cu reprezentanții ANTA, inclusiv funcționarii subdiviziunilor implicați în proces, pentru a identifica activitățile administrative efectuate de către angajați în legătură cu emiterea AST. [Anexa 3](#) conține harta detaliată a procesului de emitere a AST, inclusiv entitățile participante și rolul acestora, iar în [Anexa 4](#) este prezentat ghidul de referință pentru activitățile procesului. Operatorii economici locali și străini au constituit și ei o sursă importantă de date: interviurile efectuate în perioada aprilie-mai 2019 au contribuit la o mai bună înțelegere a procesului, din punctul de vedere al solicitantului.

Conform procedurii reglementate au fost identificate 11 entități publice și private care participă în procesul de emitere a AST (vezi Tabelul 1). Cele mai importante dintre acestea sunt Agenția Națională Transport Auto, Î.S. Administrația de Stat a Drumurilor și Inspectoratul Național de Patrulare. Administrația de Stat a Drumurilor și Inspectoratul Național de Patrulare participă la etapa emiterii avizului prealabil (avizarea itinerarului de transport), prin care este validat itinerarul propus de transportator sau, dacă este cazul, se propun variante alternative de traseu. Din totalul de 43 de activități aferente emiterii AST, 36 sunt realizate de ANTA, iar 7 - de către solicitant. Lista activităților nu include și activitățile realizate de către entitățile de avizare.

Tabelul 1. Entități participante în procesul de emitere a AST și rolul acestora

#	Denumirea instituției	Descriere scurtă a rolului în proces
1.	Agenția Națională Transport Auto	Emitentul autorizației speciale de transport
2.	Î.S. Administrația de Stat a Drumurilor	Avizarea itinerarului de transport la etapa avizării prealabile
3.	Inspectoratul Național de Patrulare	Avizarea itinerarului de transport în toate cazurile
4.	S.A. Red-Nord	Avizarea itinerarului de transport în cazul în care acesta include treceri pe sub liniile aeriene conductoare de electricitate administrate
5.	S.A. Red Nord Vest	Avizarea itinerarului de transport în cazul în care acesta include treceri pe sub liniile aeriene conductoare de electricitate administrate
6.	Î.C.S. Red Union Fenosa S.A.	Avizarea itinerarului de transport în cazul în care acesta include treceri pe sub liniile aeriene conductoare de electricitate administrate
7.	Moldtelecom S.A.	Avizarea itinerarului de transport în cazul în care acesta include treceri pe sub liniile aeriene de telefon administrate
8.	Î.S. Calea Ferată din Moldova	Avizarea itinerarului de transport în cazul în care acesta include treceri la nivel cu calea ferată electrificată administrată
9.	Î.M. Regia Transport Electric Chișinău	Avizarea în cazul în care itinerarul include treceri pe sub liniile de troleibuz administrate
10.	Î.M. Direcția de Troleibuze Din Bălți	Avizarea în cazul în care itinerarul include treceri pe sub liniile de troleibuz administrate
11.	Autoritățile administrației publice locale	Avizarea transporturilor cu depășiri în afara intervalelor de timp pentru care sunt stabilite restricții

Cererile pentru emiterea AST pot fi depuse atât fizic, prin intermediul ghișeului unic, cât și prin intermediul poștei electronice. Conform datelor furnizate de ANTA cea mai mare parte a cererilor sunt depuse prin

intermediul poștei electronice, iar un număr neînsemnat (aproximativ 5%) sunt depuse prin intermediul ghișeului unic pentru eliberarea actelor permise în domeniul transportului rutier.

În cadrul ANTA examinarea cererilor pentru emiterea AST ține de competența Direcției Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului (DCTRPC). În cadrul interviurilor cu reprezentanții instituției s-a constatat o capacitate redusă în privința resurselor umane, dat fiind faptul că la momentul colectării datelor în cadrul DCTRPC doar un singur funcționar avea în sarcină examinarea cererilor de emitere a AST.

Principalele constatări în urma analizei procesului de emitere a AST sunt prezentate mai jos:

- Procesul de emitere a AST în forma reglementată nu este centrat pe necesitățile operatorilor economici, în special emiterea AST în termeni restrânși, care ar permite o planificare eficientă a procesului de producție și activităților acestora; lipsa posibilității de restituire a sumelor achitate în cazul neutilizării AST, fapt care cauzează pierderi financiare; lipsa posibilității obținerii autorizațiilor în regim de urgență sau scutirea de taxe - de exemplu în cazul calamităților naturale; lipsa posibilității de achitare a tarifului prin intermediul transferurilor bancare în cazul operatorilor economici străini. Lista completă a deficiențelor identificate este prezentată în secțiunea „Date colectate în cadrul interviurilor cu operatorii economici”.
- Termenul de aprobare a cererilor durează între 5 și 8 zile, date confirmate în cadrul interviurilor cu operatorii economici locali. Operatorii economici străini au menționat un termen de 8 zile din momentul depunerii cererii. Deși ANTA realizează o parte din obligațiile transportatorilor ce țin de obținerea avizelor prelabile, durata examinării cererii pentru emiterea AST este mare în raport cu Estonia (3 zile/8 ore) sau Marea Britanie (instantaneu).
- Din analiza avizelor prezentate de Inspectoratul Național de Patrulare s-a constatat că textul acestora este identic în toate cazurile, cu excepția datelor operatorului economic. Avizul nu conține o expunere asupra itinerarului propus, însă doar un set de recomandări extrase din actele normative ce sunt cunoscute de operatorii care efectuează transporturi cu depășiri (vezi [Anexa 5](#)).
- Avizele eliberate de principalele instituții de avizare pot fi contradictorii. De exemplu: în cadrul avizării prelabile a cererii pentru emiterea AST depusă de către compania „Profragrotrans” Administrația de Stat a Drumurilor recomandă o viteză de trecere a podurilor de 10 km pe oră, iar INP – o viteză de 5-15 km pe oră (vezi [Anexa 5](#) și [Anexa 6](#)).
- Administrația de Stat a Drumurilor este sursa principală de date privind capacitatea infrastructurii. ANTA nu dispune de o hartă a rutelor cu date actualizate privind starea și capacitatea portantă a infrastructurii rutiere. Procesul de avizare a itinerarelor de transport este împovărat pentru ambele instituții din motiv că în majoritatea cazurilor itinerarele sunt identice sau adesea se intersectează.
- În activitatea ANTA a fost doar un singur caz de emitere a autorizației pentru transport care a necesitat consolidarea infrastructurii existente, restul transporturilor cu depășiri fiind în concordanță cu capacitatea portantă a infrastructurii pentru itinerarele solicitate.
- Î.M. Regia Transport Electric Chișinău solicită aprobări suplimentare ale itinerarelor și o coordonare a transportului în raza municipiului Chișinău, ulterior emiterii AST. Operatorii economici au semnalat situații în care a fost necesară prelungirea termenului de valabilitate a AST sau neglijență din partea funcționarilor întreprinderii în îndeplinirea obligațiilor asumate de dirijare a transportului pe traseu.
- Capacitate redusă în cazul autorităților publice locale de avizare în timp util a itinerarului transportului, fapt care face dificilă respectarea termenului reglementat de 10 zile pentru emiterea AST.
- Procesul de avizare este afectat semnificativ de capacitatea instituțiilor participante de a procesa în timp util cererile de avizare, în special în perioadele cu creșteri semnificative a cererilor. ANTA a comunicat și situații când avizele nu au fost obținute în timp util din motiv că executorii (persoane responsabile) din cadrul instituțiilor de avizare se aflau în concediu sau în deplasare de serviciu.
- Comunicarea cu instituțiile de avizare este dificilă și costisitoare din motiv că entitățile care emit avize (cu excepția INP) solicită transmiterea prin poștă a cererilor de avizare.

- Cerința privind efectuarea calculului prealabil în baza avizelor emise de entitățile participante cauzează pierderi emitentului AST, urmare a faptului că circa 20% din solicitanți refuză emiterea autorizației.

3. Costurile administrative pentru obținerea autorizației speciale de transport în baza Modelului Costului Standard

În conformitate cu acțiunea nr.1 din Planul de acțiuni pentru implementarea, în anii 2018-2020, a Strategiei reformei cadrului de reglementare a activității de întreprinzător pentru anii 2013-2020, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1021 din 16 decembrie 2013, autoritățile administrației publice centrale cu atribuții în domeniul reglementării activității de întreprinzător urmează să realizeze reducerea poverii administrative asupra mediului de afaceri prin efectuarea evaluării principalelor domenii de reglementare și aplicarea Metodologiei de estimare a costurilor administrative prin aplicarea Modelului Costului Standard⁷ (MCS), aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 307 din 21 martie 2016 (HG307/2016).

În această secțiune prezentăm o estimare a costurilor administrative aferente obținerii AST, efectuată în conformitate cu cerințele MCS. Datele au fost colectate în procesul interviurilor cu 5 operatori economici locali și străini care solicită frecvent AST.

Definiții. Costurile administrative sunt costuri ale activităților administrative pe care agenții economici trebuie să le efectueze pentru a se conforma obligațiilor informaționale impuse prin reglementări. Obligații informaționale sunt obligații ce constau în obținerea, păstrarea sau transmiterea informației către autoritățile publice sau terțe părți, stipulate în reglementări. AST reprezintă o solicitare/cerere de act permisiv, care constituie una din principalele tipuri de obligații informaționale în conformitate cu MCS și cu Anexa nr.1 a HG307/2016.

Activitățile administrative sunt activități necesare pentru obținerea, păstrarea sau prezentarea informației privind fiecare cerință referitoare la date, care, la rândul său, reprezintă fiecare element de informație ce trebuie obținut, păstrat sau prezentat în conformitate cu o obligație informațională. Principalele tipuri de activități administrative în conformitate cu MCS sunt prezentate în Anexa nr.2 a HG307/2016, iar activitățile administrative concrete, pe care companiile trebuie să le efectueze pentru obținerea AST, sunt următoarele: familiarizarea cu cerințele obținerii AST, colectarea datelor necesare pentru solicitarea AST, completarea formularului cererii, semnarea și transmiterea cererii, efectuarea plății și ridicarea AST.

Timpul necesar pentru efectuarea activităților administrative pentru obținerea AST

1. Familiarizarea cu cerințele obținerii AST

Înainte de solicitarea AST companiile care aplică pentru prima dată urmează să se familiarizeze cu cerințele obținerii AST, adică să identifice informația/documentele ce trebuie prezentate, modul de prezentare, plata și ridicarea AST. Agenții economici intervievați erau deja familiarizați cu cerințele obținerii AST, deoarece aplică pentru AST de mai mult timp. În cadrul discuțiilor cu funcționarii ANTA s-a constatat că agenții economici, de regulă, contactează telefonic ANTA și consultă site-ul agenției.

Trebuie de menționat că unul din elementele de bază al metodologiei MCS este luarea în calcul a datelor obținute de la întreprinderea cu eficiență normală (întreprindere tipică). Întreprinderea tipică este agentul economic din grupul țintă care efectuează activitățile administrative într-un mod ce poate fi considerat normal, standard. Altfel spus, întreprinderea tipică nu efectuează activitățile administrative mai eficient sau mai puțin eficient decât s-ar putea aștepta în mod normal. Scopul metodologiei MCS este de a identifica contextul general, standard, pentru măsurarea costurilor administrative rezultante din reglementare. Prin urmare, MCS nu include întreprinderile care, din diverse motive, sunt în mod deosebit eficiente sau ineficiente. Reieșind din discuțiile cu personalul ANTA și volumul de informație necesar de analizat pentru

⁷ Metodă de identificare și cuantificare a costurilor administrative generate de legislație asupra mediului de afaceri.

familiarizarea cu cerințele obținerii AST se poate deduce că **1 oră** poate fi considerată ca un timp standard pentru această activitate. Ponderea cererilor companiilor care aplică pentru prima dată pentru AST a fost estimată la 5% din totalul cererilor depuse.

2. *Colectarea datelor necesare pentru solicitarea AST*

Solicitarea AST se efectuează printr-o cerere, al cărei model este publicat pe site-ul ANTA (vezi [Anexa 7](#)). Înainte de completarea cererii solicitantul urmează să colecteze datele solicitate care includ: date privind întreprinderea, caracteristica mijlocului de transport cu încărcătură și schița de coletaj, itinerarul pe care se va deplasa transportul, detalii privind transportul (lungimea acestuia și ce se va transporta, de ex. piloni), perioada. Timpul necesar pentru colectarea acestor date diferă de la caz la caz și, de regulă, nu necesită consum mare de timp (15-20 minute) în cazul în care traseul este cunoscut, însă poate dura 8 ore în cazul în care este necesară efectuarea unui studiu al traseului. Costurile administrative aferente acestei activități nu constituie o povară (sarcină) administrativă, deoarece povara administrativă este partea de costuri administrative pe care mediul de afaceri o suportă doar din cauza că este o cerință de reglementare de a prezenta informații. Astfel, chiar dacă indicarea itinerarului și detaliile privind transportarea n-ar fi solicitate în cerere, stabilirea acestora este o parte firească din activitatea acestor companii.

3. *Completarea formularului cererii, semnarea și transmiterea cererii*

În baza discuțiilor cu companiile s-a constatat un consum de **30 minute**, timp standard pentru companii, dedicat completării cererii, semnării și transmiterii acesteia către emitentul AST. Conform Instrucțiunii privind eliberarea AST⁸ cererea completată, semnată și ștampilată poate fi transmisă prin poșta electronică sau depusă fizic la Ghișeul Unic al ANTA. Deși 5% din companii aleg varianta depunerii fizice a cererii, care necesită mai mult timp comparativ cu transmiterea prin poșta electronică, având în vedere elementul MCS de întreprindere cu eficiență normală, prezentat anterior, întreprinderea tipică este considerată aceea care transmite cererea prin poșta electronică.

4. *Efectuarea plății*

În cadrul interviurilor cu solicitanții s-a constatat că un consum standard este de **20 minute** - pentru recepționarea de la ANTA a notei de plată, achitarea plății, expedierea copiei ordinului de plată (documentului care confirmă efectuarea plății) și confirmarea efectuării plății către ANTA prin poșta electronică.

5. *Ridicarea AST*

După verificarea/confirmarea achitării plății, colaboratorii ANTA perfectează și expediază către solicitant AST în format PDF, cu aplicarea semnăturii electronice. Prin urmare, solicitanții nu trebuie să se deplaseze la sediul ANTA pentru ridicarea AST. Deși unele companii aleg ridicarea AST la sediul ANTA, având în vedere elementul MCS de întreprindere cu eficiență normală, prezentat anterior, întreprinderea tipică este considerată aceea care nu se deplasează la oficiul ANTA pentru ridicarea AST. AST trebuie să se afle la bordul vehiculului, în original, pe toată durata de desfășurare a transportului cu depășiri. În total, pentru această activitate de recepționare a AST și transmiterea acesteia către șoferul vehiculului este atribuit un timp standard de **10 minute**.

Costurile administrative ale activităților conexe procedurii de obținere a autorizației

Formula generală a MCS pentru estimarea costurilor administrative anuale pentru îndeplinirea unei obligații informaționale de către toți agenții economici este următoarea:

Costuri administrative = preț x cantitate = (timp x tarif) x (numărul de agenți economici x frecvență).

Tariful pe o unitate de timp constituie costul salarial pe o unitate de timp al angajatului care realizează activitate administrativă. Costul salarial include salariul brut al angajatului agentului economic, contribuțiile

⁸ <http://anta.gov.md/content/instructiuneAST>

de asigurări sociale de stat obligatorii și primele de asigurare obligatorie de asistență medicală achitate de către angajator. În calculul salariului brut al angajatului agentului economic a fost luată suma de 6748,2 lei, ceea ce constituie câștigul salarial mediu lunar brut din economia națională în anul 2018 în sectorul real. În rezultat, tariful constituie **49 lei/oră**.⁹

Cantitatea este calculată ca produsul dintre numărul de agenți economici și frecvența îndeplinirii obligației informaționale pe an. În cazul AST, când obligația informațională apare atunci când agentul economic are nevoie de AST, frecvența este necunoscută. Însă, pentru estimarea costurilor administrative este suficientă cunoașterea cantității, adică a numărului de cereri depuse și AST eliberate. Numărul de cereri pentru eliberarea AST în anul 2018 a fost de **1226**, iar AST eliberate – **979**. În cazul celor 247 de cereri depuse pentru care solicitanții n-au achitat taxa calculată, renunțând astfel la AST, 50% din acestea au fost asumate ca întreprindere tipică cu eficiență normală.

În cazul în care, pentru a realiza o anumită obligație informațională, sunt necesare de efectuat anumite achiziții și/sau alte costuri suplimentare, acestea vor fi luate în calculul costurilor administrative, dacă sunt efectuate doar pentru a îndeplini respectiva obligație informațională. De asemenea, în prețul activităților administrative urmează să fie incluse și cheltuielile generale, cum sunt cele de transport și pentru copiile de pe documentele solicitate. În cazul AST, având în vedere elementul de eficiență normală, companiile n-au asemenea cheltuieli.

În rezultat, costurile administrative ale activităților administrative aferente obținerii AST în baza datelor pentru anul 2018 au constituit **53,7 mii lei anual** (vezi Tabelul 2).

Tabelul 2. Calculul costurilor administrative ale activităților administrative aferente obținerii AST, în baza datelor pentru anul 2018

Descrierea obligației informaționale	Grupuri de agenți economici		Timp, ore	Tarif, lei/oră	Preț, lei	Alte cheltuieli, achiziții, lei	Preț total, lei	Cantitate, număr pe an	Costuri administrative totale, mii lei
1	2		3	4	5=3*4	6	7=5+6	8	9=7*8/1000
Obținerea AST	aplică repetat pentru AST	obține AST	1.0	49.0	49.0	0.0	49.0	930	45.6
		doar depune cererea	0.5		24.5		24.5	118	2.9
	aplică pentru prima dată pentru AST	obține AST	2.0		98.0		98.0	49	4.8
		doar depune cererea	1.5		73.5		73.5	6	0.4
	TOTAL							1103	53.7

Este de menționat faptul că aceste costuri administrative s-au redus considerabil urmare a adoptării de către ANTA a semnăturii electronice și expedierii AST în formă electronică, care a scutit solicitanții de necesitatea deplasării la sediul ANTA pentru depunerea cererilor și ridicarea autorizației. Unele propuneri prezentate în acest raport, cum sunt digitizarea și automatizarea deplină a procesului de emiteră a AST, precum și reglementarea emiterii AST cu perioade de valabilitate de până la 12 luni vor contribui la reducerea în continuare a costurilor administrative.

Suplimentar la costurile administrative, în unele versiuni ale MCS se determină și unele costuri indirecte suportate de către agenții economici. De exemplu, costurile indirecte, exprimate în zile de așteptare de la depunerea documentelor solicitate până la ridicarea unui act permisiv de către agentul economic. Numărul mare de zile de așteptare pentru agenții economici la obținerea unui act constituie un indiciu pentru aplicarea

⁹ (6748,2 lei + 6748,2 lei * 22,5% (contribuțiile de asigurări sociale de stat obligatorii (18%) și primele de asigurare obligatorie de asistență medicală (4.5%) achitate de către angajator))/169 ore (program complet de lucru în medie de 169 de ore pe lună în baza Hotărârii de Guvern nr. 165 din 09.03.2010 cu privire la cuantumul minim garantat al salariului în sectorul real).

măsurilor de simplificare (micșorarea duratei de eliberare a actului). Luând în considerare durata actuală de examinare a cererilor constatăm că timpul total de așteptare pentru toți solicitanții este cuprins între 5 - 8 mii zile anual, reieșind din numărul total de 979 AST eliberate în anul 2018.

Darea de seamă privind taxa pentru folosirea drumurilor de către autovehicule a căror masă totală, sarcină masică pe axă sau ale căror dimensiuni depășesc limitele admise

În conformitate cu alin. (11) art. 352 al Codului Fiscal subiecții impunerii, rezidenți ai Republicii Moldova, care desfășoară activitate de întreprinzător prezintă Serviciului Fiscal de Stat, trimestrial, până la data de 25 a lunii imediat următoare trimestrului de gestiune în care au fost obținute actele necesare pentru circulația cu depășirea limitelor admise, darea de seamă privind taxa calculată, în forma stabilită de Serviciul Fiscal de Stat. Forma dării de seamă este aprobată în anexa 3 la ordinul IFPS nr. 274 din 07 martie 2013. Din discuțiile cu agenții economici colectarea datelor (numărul de autorizații primite și suma taxei către plată) necesare pentru completarea dării de seamă, precum și completarea formularului dării de seamă, semnarea și transmiterea electronică a acestuia către Serviciul Fiscal de Stat necesită între **0,5 - 1 ore**, în dependență de numărul de AST primite în trimestrul de gestiune. Pentru companiile care raportează prima dată, estimate în proporție de 5% din numărul total de 163 companii care au depus cereri pentru AST în anul 2018, s-a mai adăugat 1 oră pentru familiarizarea cu cerințele de raportare. Având în vedere faptul că raportează doar rezidenții, care reieșind din datele privind obținerea AST pentru anul 2018 constituie circa jumătate din totalul companiilor care au aplicat pentru AST, costurile administrative ale activităților administrative necesare de efectuat pentru prezentarea dării de seamă respective în baza datelor anului 2018 au constituit **12,8 mii lei anual** (vezi Tabelul 3).

Tabelul 3. Calculul costurilor administrative ale activităților administrative necesare de efectuat pentru prezentarea dării de seamă privind taxa calculată, în baza datelor anului 2018

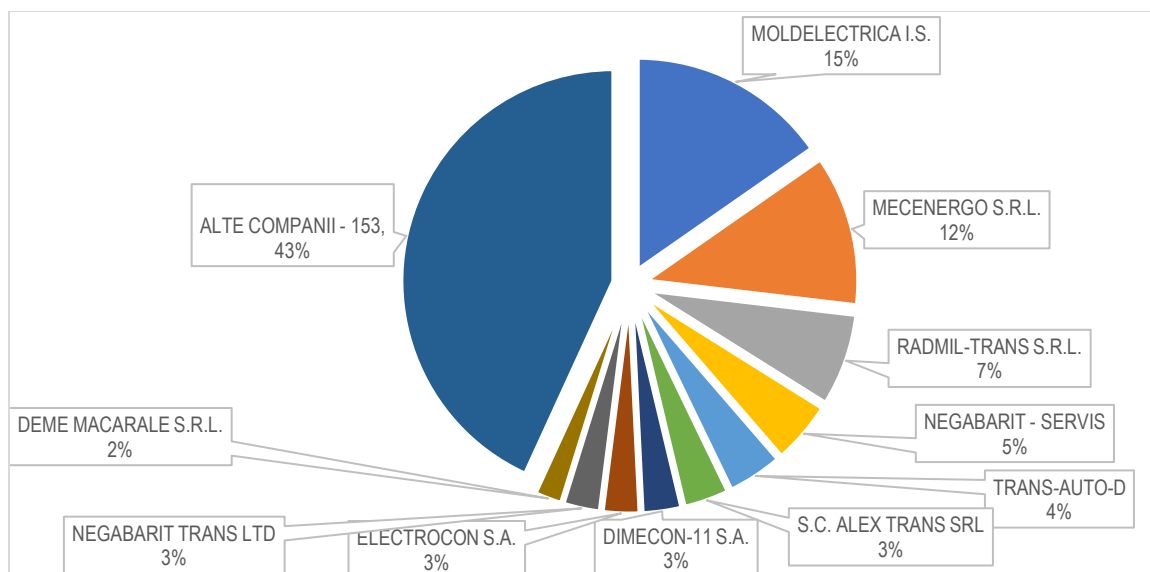
Descrierea obligației informaționale	Grupuri de agenți economici	Timp, ore	Tarif, lei/oră	Preț, lei	Alte cheltuieli, achiziții, lei	Preț total, lei	Frecvența, număr pe an	Populație, număr	Cantitate, număr pe an	Costuri administrative totale, mii lei
1	2	3	4	5=3*4	6	7=5+6	8	9	10=8*9	11=7*10/1000
Darea de seamă privind taxa pentru folosirea drumurilor de către autovehicule a căror masă totală, sarcină masică pe axă sau ale căror dimensiuni depășesc limitele admise	raportează repetat	0.75	49.0	36.8	-	36.8	4	78	312	11.5
	raportează pentru prima dată	1.75		85.8		85.8	4	4	16	1.4
	TOTAL							82	328	12.8

De menționat, că informația din această dare de seamă (numărul de AST primite și suma taxei către plată) este disponibilă la autoritățile publice locale. Deci, nu este necesar ca agenții economici să prezinte această informație. În cadrul discuțiilor cu Serviciul Fiscal de Stat acesta a menționat că intenționează să propună eliminarea acestei dări de seamă. În rezultat, se vor obține economii pentru agenții economici de circa 13 mii lei anual și, totodată, se vor evita eventualele problemele de neconcordanță dintre informația din darea de seamă prezentată de agenții economici și datele deținute de autoritățile publice.

4. Situația curentă privind numărul cererilor și valoarea taxelor încasate

Conform datelor ANTA în anul 2018 au fost examinate un număr total de 1226 de cereri pentru emiterea AST, care au fost depuse de 163 operatori economici. Cel mai mare număr de cereri - 694 de cereri sau 57%, au fost depuse de zece companii sau 6% din numărul total al solicitanților (vezi Figura 1).

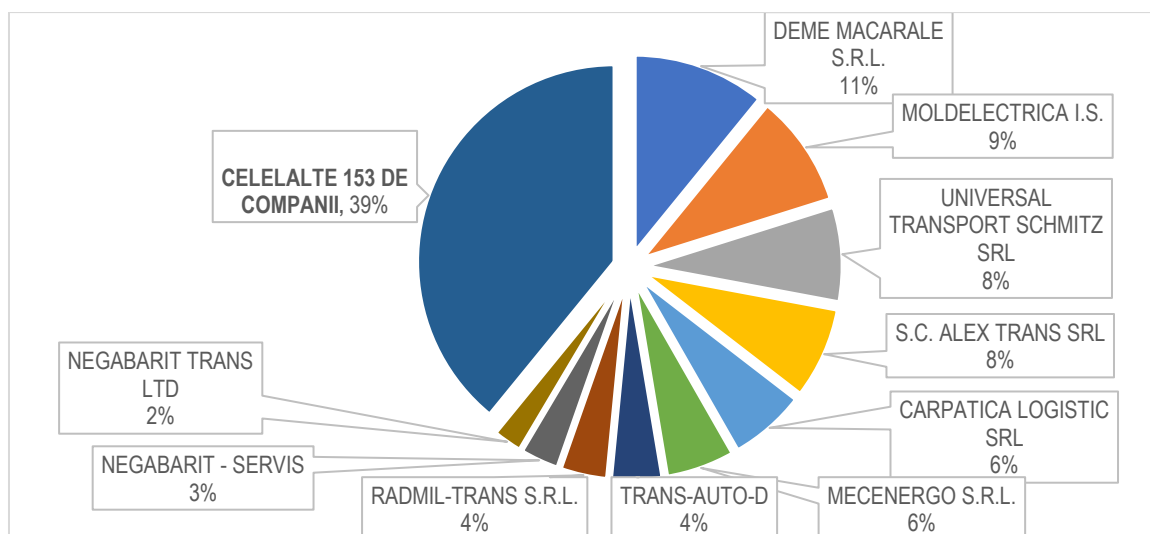
Figura 1. Ponderea companiilor din totalul cererilor pentru emiterea AST depuse în anul 2018



Sursa: ANTA

O situație similară se observă și în cazul taxelor pentru eliberarea AST încasate în anul 2018, top zece companii achitând 61% din valoarea totală a acestora (vezi Figura 2).

Figura 2. Ponderea volumului taxelor achitate pentru eliberarea AST de către companii în total taxe achitate în 2018.



Sursa: ANTA

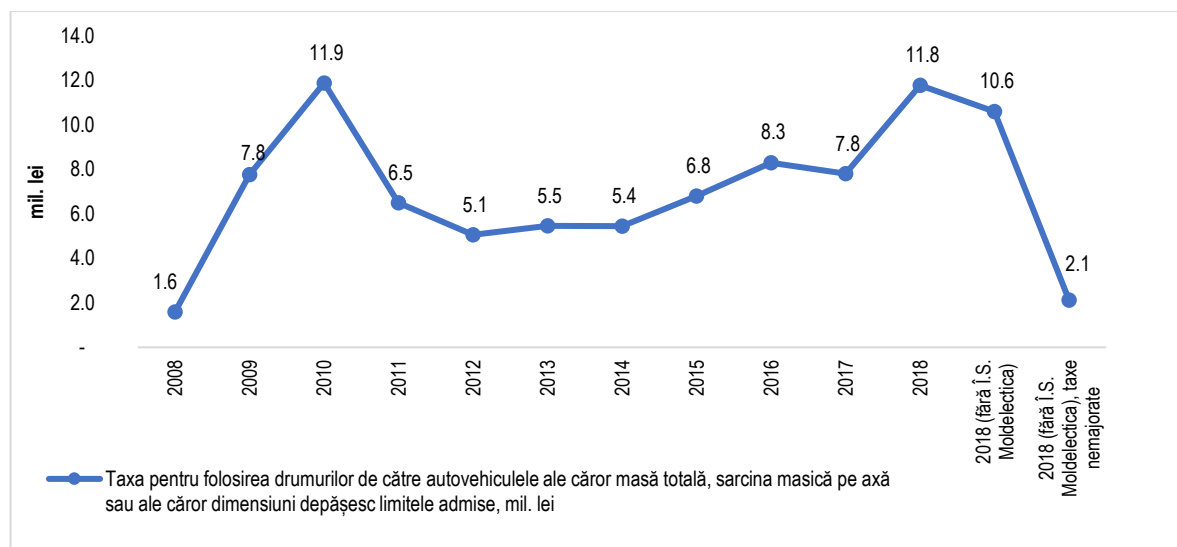
Suma totală a taxelor achitate de operatorii economici depinde de caracteristica depășirilor, care diferă de la o companie la alta, fapt care se reflectă asupra topului companiilor după suma taxelor achitate.

Deși taxa pentru depășiri nu este un cost administrativ, aceasta constituie o sarcină fiscală considerabilă. În anul 2018 taxa pentru depășirea limitelor admise a fost majorată de cinci ori, urmare a intrării în vigoare a [Legii nr.146 din 14.07.2017](#). Conform notei informative la proiectul de lege această majorare urma să asigure o corelare mai justă între taxele rutiere achitate de către subiecții impunerii și pagubele produse de către aceștia infrastructurii drumurilor naționale și, în rezultat, să asigure încasări suplimentare la bugetul de stat.

În realitate, această majorare nu a produs o creștere corespunzătoare a încasărilor, valoarea acestora în anul 2018 majorându-se doar cu circa 50% față de anul 2017. Mai mult decât atât, luând în considerare

faptul că unul din top 10 plători Î.S. Moldelectrica a început să solicite AST din a doua jumătate a anului 2018, putem considera că creșterea încasărilor este de doar 36% (vezi Figura 3).

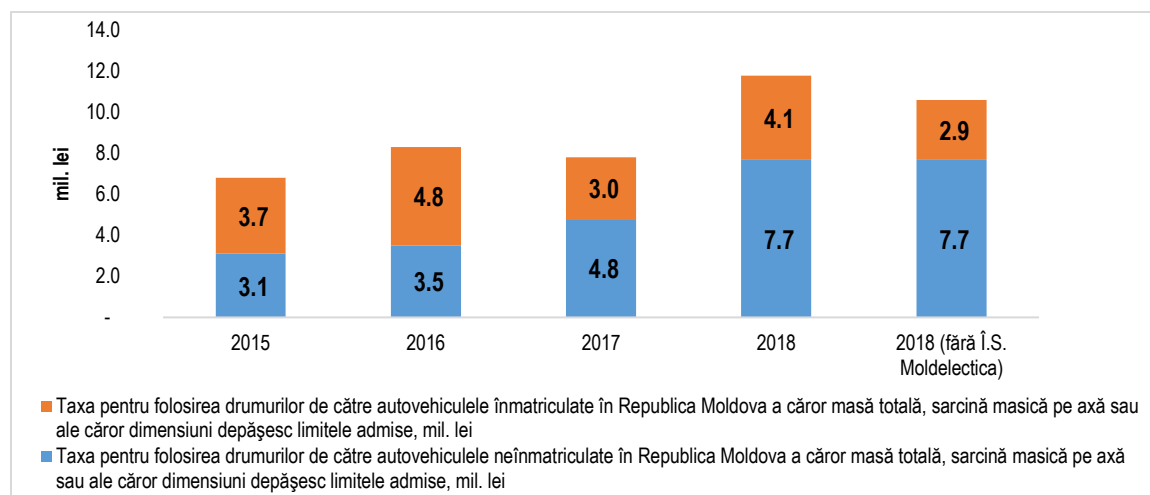
Figura 3. Valoarea totală a încasărilor pentru emiterea AST, mil. lei



Sursa: Executarea bugetelor de stat

Creșterea modestă a încasărilor în raport cu majorările adoptate poate fi explicată parțial prin reducerea volumului transportului cu depășiri. Totuși, un aspect care nu poate fi neglijat și care a fost constatat în cadrul interviurilor cu operatorii economici este eschivarea de la plata taxelor din cauza valorii mari a acestora. Cele mai frecvent utilizate metode de eschivare sunt efectuarea transportului pe timp de noapte sau asumarea de către unii transportatori a riscului de a fi depistați de către inspectorii ANTA. Din analiza datelor privind companiile sancționate în anul 2018 pentru efectuarea transportului fără deținerea AST s-a constatat că numărul acestora (242) depășește semnificativ numărul companiilor care au ales să obțină AST. Alte 24 cazuri de încălcări au fost constatate pe persoane fizice. Din numărul total al companiilor sancționate 241 de companii sunt din Republica Moldova, iar una este operator economic străin. Faptul că eschivarea de la achitarea taxei este mai pronunțată în cazul autovehiculelor înmatriculate în Republica Moldova poate fi dedusă și din faptul că după majorarea taxei de depășire în anul 2018 încasările din taxa pentru folosirea drumurilor de către autovehiculele înmatriculate în Republica Moldova (fără taxa achitată de Î.S. Moldelectrica) au rămas aproximativ la același nivel cu încasările din anul 2017 (vezi Figura 4).

Figura 4. Volumul taxei pentru emiterea AST pentru vehicule înmatriculate și vehicule neînmatriculate în Republica Moldova, mil. lei



Sursa: Executarea bugetelor de stat

Prin urmare, creșterea cu 36% a volumului încasărilor după majorarea taxelor se datorează doar vehiculelor neînmatriculate în Republica Moldova. Conform estimărilor operatorilor economici intervievați majorarea de cinci ori a taxei de depășire a rezultat în creșteri considerabile, în unele cazuri de circa 10 ori, a taxelor achitate pentru efectuarea transporturilor cu depășiri. Aceasta se explică prin faptul că în conformitate cu alin. (3) art. 351 al Codului Fiscal în cazul în care și masa totală, și sarcina masică pe axă, și dimensiunile depășesc limitele admise, taxa se constituie din suma taxelor calculate pentru fiecare depășire.

Referitor la modalitatea de calcul a taxei pentru depășiri un aspect important menționat de operatorii economici ține de achitarea taxei pentru depășirea limitelor admise la dimensiuni, deși această depășire nu cauzează daună infrastructurii rutiere, ci ține mai mult de siguranța în trafic. Și în cadrul discuțiilor cu Administrația de Stat a Drumurilor s-a confirmat faptul că prejudiciul infrastructurii rutiere este cauzat doar în urma efectuării transporturilor cu depășirea masei totale și masei pe axă.

Deoarece taxele sunt stabilite pe intervale de depășiri, mărimea acestora se majorează semnificativ pentru următorul interval. De exemplu, pentru depășirea cu până la 2 tone a sarcinii pe axă admise se achită o taxă de 5,5 lei pentru fiecare tonă depășire pe km parcurs, în timp ce pentru depășirea de peste 2 tone taxa se dublează (11 lei). Astfel, se înregistrează o discrepanță majoră în mărimea taxelor pentru depășirile aproximativ egale, din care unele se află la limita intervalului versus altele de la începutul următorului interval. În cazul unor depășiri minore (câteva zeci de kilograme sau câțiva centimetri) se achită taxa pentru intervalul următor, ceea ce nu este considerat echitabil de către operatorii economici.

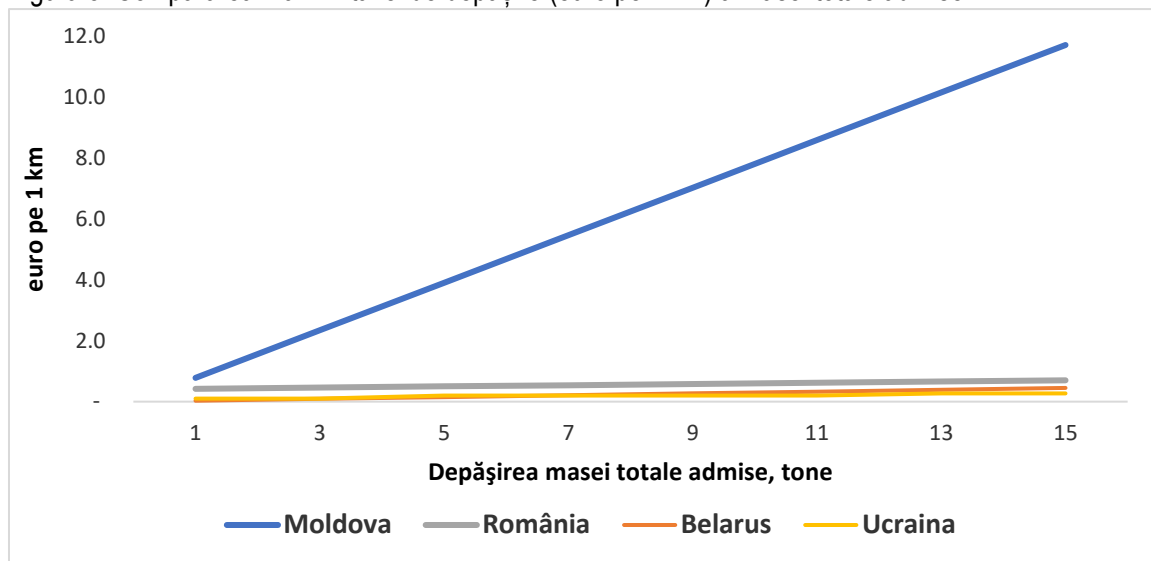
Taxa pentru depășiri din Republica Moldova versus alte țări din vecinătate

În cadrul discuțiilor cu companiile din țările vecine (România și Ucraina) a fost menționat faptul că taxa pentru depășiri din Republica Moldova este mult mai mare comparativ cu taxa aplicată în aceste țări. Operatorii economici din România au menționat că taxele în Republica Moldova sunt de 4 ori mai mari decât în România. Un operator economic din Ucraina a afirmat că în cazul unui transport cu depășiri din Polonia până în Republica Moldova a achitat 36 euro pentru transportarea pe teritoriului Ucrainei și 325 euro (de 9 ori mai mult) pentru același transport pe teritoriul Republicii Moldova, în condițiile în care distanța parcursă pe teritoriul Ucrainei a fost de două ori mai mare decât cea de pe teritoriul Republicii Moldova.

Asociația Internațională a Transportatorilor Auto din Moldova (AITA) într-o scrisoare către Ministrul Economiei și Infrastructurii menționează că „Un transportator polonez a invocat cazul, când autovehiculul din Polonia, care transporta o combină agricolă din Gdansk (Polonia) spre Chișinău prin Ucraina a staționat mai mult timp la punctul vamal Criva, pentru a primi autorizația, iar costul autorizației a fost de 17983,20 MDL (echivalentul la 889 Euro). Tot pentru acest autovehicul pentru autorizația primită de la organele competente din Ucraina au achitat 28,32 Euro (de cca 31 de ori mai ieftin decât în Moldova), iar pentru autorizația de tranzitare a teritoriului Poloniei - 45 Euro. Distanța parcursă de acest autovehicul, care transporta combina agricolă, pe teritoriul Poloniei a fost de cca 740 km, pe teritoriul Ucrainei a fost de cca 390 km, iar pe teritoriul Republicii Moldova – cca 280 km.”

Afirmațiile companiilor din țările vecine privind taxele mari din Republica Moldova se confirmă și din analiza actelor normative care stabilesc taxele pentru depășiri. Din Figura 5 se observă că deși pentru depășirea mică de o tonă taxele sunt aproximativ același, în cazul Republicii Moldova prin aplicarea taxei pentru depășirea masei totale admise de 16 lei pentru fiecare tonă depășire, aceasta se majorează într-un ritm mult mai rapid odată cu creșterea numărului tonelor de depășire, comparativ cu România, Ucraina și Belarus.

Figura 5. Compararea mărimii taxei de depășire (euro pe 1 km) a masei totale admise



Notă: Masa maximă admisă este aproximativ la același nivel în aceste țări. Cu excepția Republicii Moldova, în celelalte țări analizate taxa de depășire este exprimată în Euro. Taxa în MDL a fost convertită în euro la cursul BNM din 5 iunie 2019 - 20,5020 MDL/EUR.

Astfel, această discrepanță între mărimea taxei se observă odată cu creșterea depășirii, precum și a distanței parcurse, deoarece această taxa se înmulțește la kilometrii parcurși. În Tabelul 4 este prezentată estimarea comparativă a taxei pentru 100 km parcurși, pentru 5 și 15 tone depășire în cazul a patru țări.

Tabelul 4. Analiza comparativă a mărimii taxei pentru 100 km parcurși pentru depășirea masei cu 5 și 15 tone

	100 km de parcurs			
	5 tone depășire		15 tone depășire	
	Mărimea taxei (Euro)	de câte ori este mai mare față de cea mai mică taxă	Mărimea taxei (Euro)	de câte ori este mai mare față de cea mai mică taxă
Moldova	390,2	26,0	1.170,6	43,4
România	50,0	3,3	70,0	2,6
Belarus	15,0	1,0	45,0	1,7
Ucraina	20,0	1,3	27,0	1,0

În România tariful pentru depășirea masei totale maxime admise se stabilește după formula $0,02 \cdot (G - m_{\max})/2$, unde G =masa reală, exprimată în tone și m_{\max} =masa maximă admisă.¹⁰ Tarifele pentru toate tipurile de depășiri sunt prezentate în [Anexa 8](#). În Belarus, pentru depășirea masei totale maxime admise mai mare de 2%, este stabilită o taxă de 0,03 euro pentru fiecare tonă completă de depășire pe kilometru de distanță și de 0,01 euro pentru o tonă incompletă de depășire pe kilometru de distanță.¹¹ În Ucraina taxa este stabilită pe intervale, de exemplu pentru intervalul de depășire de până la 4 tone – 0,1 euro pe un kilometru parcurs, pentru următorul interval de depășire care este mai mare și anume 8 tone – 0,2 euro pe un kilometru parcurs etc. (prezentată în [Anexa 9](#)¹²).

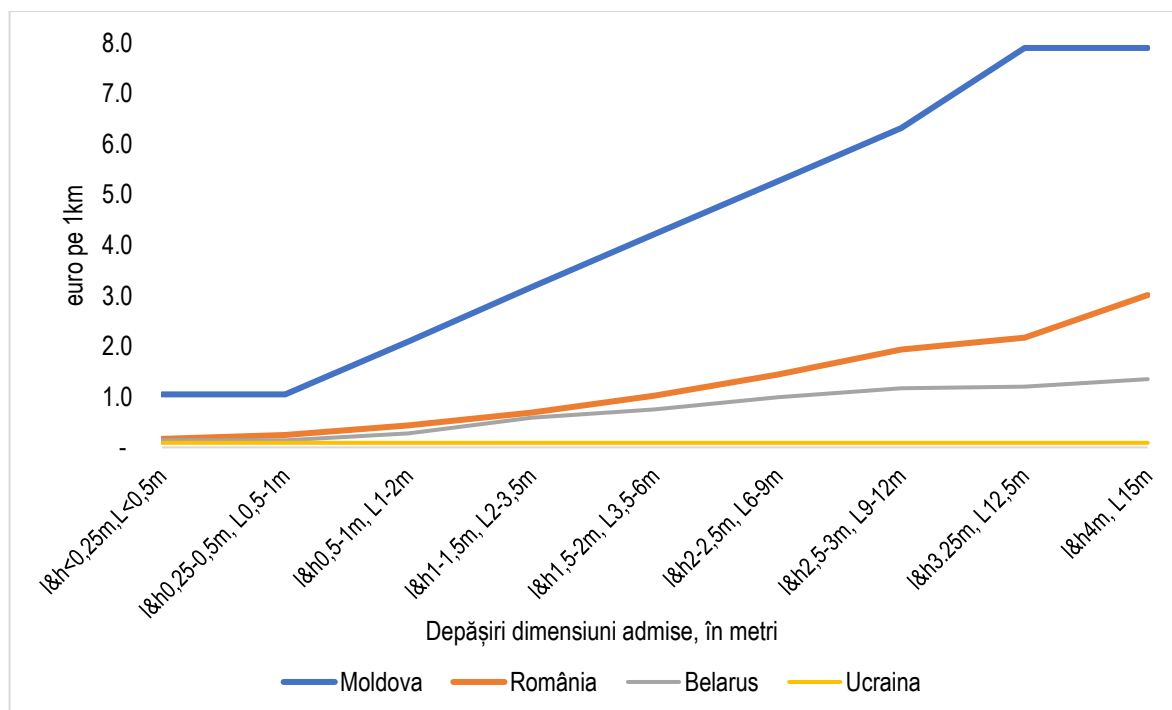
¹⁰ ORDIN nr. 1836 din 7 decembrie 2018 pentru aprobarea unor tarife aplicate de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A.

¹¹ Указ Президента Республики Беларусь 26 ноября 2010 г. n 613 о проезде тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования.

¹² Hotărârea Cabinetului de Miniștri al Ucrainei nr. 879 din 27 iunie 2007 despre măsurile de păstrarea a drumurilor publice.

În cazul mărimii taxei pentru depășirea dimensiunilor admise constatăm că chiar și în cazul unor depășiri minore taxa din Republica Moldova este deja de câteva ori mai mare decât cea din România, Ucraina și Belarus (vezi Figura 6).

Figura 6. Compararea mărimii taxei de depășire (euro pe 1 km) a dimensiunilor admise



Notă: Dimensiunile maxime admise sunt aproximativ la același nivel în aceste țări. Sunt notate prin l-lățimea, h-înălțime și L-lungimea.

Similar cu depășirea masei totale admise, și în cazul depășirii dimensiunilor admise se observă un ritm mai accelerat de majorare a taxei odată cu creșterea dimensiunilor de depășire comparativ cu România, Ucraina și Belarus. Același fapt se observă și în România și Belarus, dar într-un ritm mai puțin accelerat. Pentru determinarea taxei România utilizează formule (vezi [Anexa 8](#)), Ucraina aplică 0,03 euro pe fiecare kilometru parcurs pentru fiecare parametru de depășire, în timp ce în Belarus se aplică intervale (vezi [Anexa 10](#)).

Este important de menționat experiența Estoniei în aplicarea taxei de depășire a dimensiunilor admise. Suplimentar la taxe diferite pe intervale de depășiri a dimensiunilor, Estonia diferențiază taxa și pe intervale de kilometri parcurși. De exemplu, pentru o lungime a mijlocului de transport în intervalul 12-14 metri, taxa este de 3 euro pentru distanța parcursă de până la 50 km și de 6 euro pentru distanța între 51-100 km etc. (vezi [Anexa 12](#))¹³.

O altă practică din Estonia, dar și din alte țări, este eliberarea AST de lungă durată/multiple. Pentru astfel de AST taxa se stabilește pe perioada solicitată, care, de regulă, variază de la o săptămână până la un an.

În România pentru vehiculele din domeniul construcțiilor, care depășesc masele si/sau dimensiunile maxime admise, AST se poate elibera pentru perioade de 90 de zile sau 12 luni consecutive, fără înscrierea traseului, tarifele suplimentare fiind calculate, în cazul drumurilor de interes național, pentru un rulaj mediu de 1.000 km/lună pentru categoria de drum modernizat; pentru celelalte categorii de drumuri publice, altele

¹³ Ordinul Ministrului Economiei și Infrastructurii № 114 din 04.09.2015 privind aprobarea condițiilor pentru transporturile speciale, procedura de eliberare a permiselor speciale și mărimea plăților de compensare a daunelor cauzate proprietarilor drumurilor

decât cele de interes național, rulajul mediu lunar se stabilește de administratorul acestora prin hotărârea autorităților administrației publice locale.¹⁴

Taxa pentru eliberarea avizului preliminar și a autorizației speciale la cerere

Anexa nr.3 la titlul IX „Taxele rutiere” al Codului Fiscal prevede o taxă de 43,2 lei pentru eliberarea avizului preliminar și a autorizației speciale. Această taxă este achitată de către solicitantul AST odată cu plata sumei totale a taxei pentru depășiri, calculată și prezentată solicitantului de către ANTA. În cazul în care solicitantul după depunerea cererii și obținerea calculului taxei de depășire nu achită taxa, rezultă că bugetul de stat nu încasează nici taxa care reprezintă lucrul efectuat de colaboratorii ANTA de obținere a avizelor necesare de la alte autorități publice pentru eliberarea AST, precum și de efectuare a calculului. Conform datelor ANTA din cele 1226 de cereri depuse în anul 2018, eliberarea AST a fost efectuată doar în 979 de cazuri. Pentru 247 de cereri, adică 20% din totalul de cereri, solicitanții nu au achitat taxa calculată, renunțând astfel la AST. Renunțarea la AST poate fi cauzată de motive întemeiate¹⁵, dar, totodată, nu putem exclude și faptul că unii solicitanți ar fi decis să efectueze transportarea cu depășiri fără AST. Astfel, datele privind companiile depistate că ar fi circulat fără AST în perioada anului 2018 indică un număr de 14 companii care se numără printre cele 163 de companii ce au depus cereri pentru AST în 2018. Deși datele nu sunt suficient de reprezentative, putem remarca că din cele 14 companii 6 au fost companii care în anul 2018 au trimis către ANTA cereri de eliberare a AST, dar n-au achitat taxa calculată, renunțând astfel la AST.

5. Reglementarea transporturilor cu depășiri în unele țări Europene

În această secțiune sunt prezentate rezultatele cercetării politicilor și practicilor altor state privind eliberarea AST. În cadrul cercetării am selectat 3 țări membre ale Uniunii Europene: Marea Britanie, Estonia și România. Marea Britanie a fost selectată din motivul reputației bune pe plan internațional în implementarea unor politici eficiente și proceduri simple de administrare a formalităților administrative. Estonia, fiind o țară post-sovietică, este o sursă importantă de analiză comparativă a politicilor și procedurilor în raport cu Republica Moldova. România, la rândul ei, conform datelor statistice este cel mai important partener comercial al Republicii Moldova, schimburile comerciale depășind cifra de 2 miliarde dolari SUA la sfârșitul anului 2018. La formularea propunerilor prezentate în acest raport au fost luate în considerare practicile țărilor de referință, iar unde este cazul, au fost incluse extrase din textul reglementărilor relevante.

Marea Britanie¹⁶

Transporturile cu depășirea limitelor admise sunt reglementate prin [Legea traficului rutier¹⁷](#) în redacția anului 1991, [Ordinul Secretarului pentru Transport nr. 1998/2003 privind autorizarea tipurilor speciale de vehicule¹⁸](#), [Reglementarea privind masa maximă autorizată a vehiculelor 1998¹⁹](#) și [Ghidul privind efectuarea transporturilor cu depășiri²⁰](#). Autoritatea competentă este [Agenția pentru Licențierea Șoferilor și Vehiculelor \(Driver and Vehicle Licensing Agency\)²¹](#)

¹⁴ ORDIN nr. 356 din 4 mai 2010 pentru aprobarea Normelor privind autorizarea și desfășurarea circulației vehiculelor rutiere cu mase și/sau dimensiuni ce depășesc masele și/sau dimensiunile maxime admise prevăzute în Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor

¹⁵ Renunțarea/amânarea transportului de către clientul solicitantului a fost dat ca exemplu de motiv justificat de renunțare la AST de către solicitanții de AST în cadrul discuțiilor cu aceștia.

¹⁶ Locul 26 la calitatea drumurilor în clasamentul Global al Competitivității pentru anul 2018 elaborate de Forumul Economic Mondial, <http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>

¹⁷ <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1991/40/contents>

¹⁸ <http://www.legislation.gov.uk/uksi/2003/1998/made>

¹⁹ <http://www.legislation.gov.uk/uksi/1998/3111/schedule/1/made>

²⁰ <https://www.gov.uk/government/collections/abnormal-loads-forms-and-guidance>

²¹ <https://www.gov.uk/government/organisations/driver-and-vehicle-licensing-agency>

Transporturile cu depășiri sunt considerate cele cu masa care depășește 44,000 kilograme, masa pe axă mai mare de 10,000 kilograme (pentru unitățile cu o singură axă nemotoare) și 11,500 kilograme pentru unitățile cu o singură axă motoare, lățimea mai mare de 2,9 metri și *lungimea rigidă* de peste 18,65 metri (vezi [Anexa 11](#)). Taxele pentru transporturile cu depășiri sunt stabilite în dependență de masă, perioadă și clasa de emisie a vehiculului; vehiculele care corespund standardului Euro 6, beneficiază de o reducere de 20% din taxa stabilită.

[Ghidul privind efectuarea transporturilor cu depășiri](#) reglementează rutele preferate²² pentru transporturile cu depășiri și condițiile de efectuare a acestora. Permisele se eliberează prin intermediul Serviciului Electronic pentru Transportul cu Depășiri (Electronic Service Delivery for Abnormal Loads (ESDAL))²³ care permite planificarea rutelor, notificarea poliției și a administratorilor de drumuri și poduri, obținerea notificărilor privind problemele pe rută, salvarea detaliilor vehiculului pentru utilizare în viitor.

Transportatorii străini pot utiliza [sistemul electronic de plăți pentru vehiculele cu depășiri de mase](#)²⁴ care oferă întregul spectru de servicii conexe transporturilor cu depășiri de mase inclusiv: efectuarea plăților (card bancar, transfer bancar, PayPal, card de combustibil), gestionarea contului (inclusiv a vehiculelor), procurarea permiselor pe perioade, modificarea perioadei de valabilitate a permiselor, solicitarea restituirii de taxe pentru perioada neutilizată. Sistemul electronic este unicul canal de eliberare a permiselor pentru depășiri de mase, acestea fiind emise de către sistem automat, după confirmarea plății.

Estonia²⁵

Condițiile și tarifele pentru eliberarea permisului special de transport sunt stabilite prin [Ordinul Ministrului Economiei și Infrastructurii № 114 din 04.09.2015 privind aprobarea condițiilor pentru transporturile speciale, Procedura de eliberare a permiselor speciale și mărimea plăților de compensare a daunelor cauzate proprietarilor drumurilor](#)²⁶ și [Legea traficului rutier din 17 iunie 2010](#).²⁷ Conform condițiilor generale prevăzute la articolul 80 alineatul (1) din Legea traficului rutier masa reală a mijlocului de transport nu trebuie să depășească indicatorii stabiliți la momentul înregistrării. Limitele de gabarite și greutate pentru care nu este necesară obținerea permisului special sunt următoarele: lungime - 12 metri (20,75 metri în cazul transportului de cherestea), lățime 3 metri, înălțime 4 metri, masă totală 48 tone în cazul vehiculelor cu 6 axe și roți duble (52 tone în cazul transportului de cherestea pe rute aprobate prin ordinul ministrului economiei și infrastructurii și vehiculelor cu 7 axe și roți duble), masa pe axă 12 tone. Permisele pentru transportarea mărfurilor care depășesc limitele de gabarite și greutate stabilite pentru drumurile naționale se eliberează de către Administrația drumurilor.²⁸ În cazul drumurilor locale sau private permisele se eliberează de către proprietarii acestora. Pentru transporturile lățimea cărora depășește 6 metri este necesară obținerea unei aprobări suplimentare din partea departamentului regional de poliție și a serviciului de frontieră, care decid asupra necesității participării poliției la însoțirea transportului.

Cererea (formularul) pentru obținerea permisului special de transport se depune de către solicitanți prin intermediul poștei electronice. Tariful pentru procesarea unei cereri (pentru un singur transport) constituie 6 euro, iar termenul standard de procesare este de 3 zile. Termenul de procesare a cererii solicitantului poate fi redus până la 8 ore, însă în acest caz taxa de procesare constituie 10 euro. În cazul aprobării cererii Administrația drumurilor transmite solicitantului calculele estimate conform tarifulor aprobate (vezi [Anexa 12](#)), inclusiv cheltuielile suplimentare, dacă este necesară antrenarea unor specialiști pentru estimări

²² <https://www.gov.uk/government/publications/preferred-routes-for-high-and-heavy-abnormal-load-movements>

²³ <https://www.gov.uk/register-with-esdal>

²⁴ <https://www.hgvlevy.service.gov.uk/>

²⁵ Locul 32 la calitatea drumurilor în clasamentul Global al Competitivității pentru anul 2018 elaborate de Forumul Economic Mondial, <http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>

²⁶ <https://www.riigiteataja.ee/akt/109092015002?leiaKehtiv>

²⁷ <https://v1.juristaitab.ee/sites/www.juristaitab.ee/files/elfinder/ru-seadused/2025.03.2019.pdf>

²⁸ <https://www.mnt.ee>, <https://www.mnt.ee/ru/shosse/specialnoe-razreshenie-na-proezd-s-krupnogabaritnymi-i-tyazhelovesnymi-gruzam>

suplimentare a cheltuielilor de recuperare a daunelor cauzate infrastructurii drumurilor, care se includ într-un contract separat.

În cazul anulării transportării înainte de începerea termenului permisului special taxele achitate se restituie solicitantului, cu excepția taxei de procesare a cererii și plăților achitate verificatorilor și experților, dacă serviciile acestora au fost solicitate. Plata pentru eliberarea permisului special nu se restituie în cazul anulării (revocării) acestuia.

Ordinul 114/2015 conține o serie de excepții pentru anumite tipuri de transporturi și pentru situațiile în care sunt depășite două sau mai multe dimensiuni din limitele stabilite. Astfel, unele tipuri de transporturi precum macaralele mobile a căror masă totală nu depășește 48 de tone iar masa pe axă nu depășește 12 tone, sunt scutite de plata taxelor de utilizare a drumurilor și tarifelor pentru procesarea cererilor de eliberare a permisului special. Aceiași regulă este valabilă și pentru echipamentele mobile și tractoare, vehiculele utilizate pentru lucrările de construcție și reparație a infrastructurii rutiere. În cazul în care sunt depășite două sau mai multe dintre limitele stabilite (masă, lățime, înălțime) taxa se percepe doar pentru una din limitele depășite pentru care se aplică cel mai mare tarif. O altă situație prevăzută de reglementările estoniene sunt transporturile frecvente de chereștea. În acest caz solicitanții pot opta pentru obținerea unui permis cu valabilitate cuprinsă între 1 săptămână și 12 luni, iar la baza calculării taxelor pentru utilizarea drumurilor publice este luată în considerare frecvența de 2 transportări săptămânale pe aceeași distanță.

România²⁹

Transporturile cu depășirea limitelor admise sunt reglementate prin (1) [Ordonanța Guvernului nr. 43/1997](#) privind regimul drumurilor și (2) [Ordinul comun al Ministerului Transporturilor, Ministerului Afacerilor Interne și Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice din România nr. 1236 din 7 august 2018](#) pentru aprobarea Normelor privind autorizarea și desfășurarea circulației vehiculelor rutiere cu mase și/sau dimensiuni ce depășesc masele și/sau dimensiunile maxime admise prevăzute în Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor. Tarifele pentru circulația vehiculelor cu depășiri sunt reglementate prin [Ordinul Ministrului Transportului nr. 1836 din 7 decembrie 2018](#) pentru aprobarea unor tarife aplicate de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A (CNAIR). Masele și dimensiunile maxime admise sunt reglementate în anexele nr. 2 și 3 la [Ordonanța Guvernului nr. 43/1997](#) și sunt identice celor aplicate în Republica Moldova.

Circulația vehiculelor cu depășiri necesită autorizare prealabilă prin emiterea autorizației speciale de transport care se emite de către administratorul drumului pe care va circula vehiculul cu depășiri. Pentru drumurile de interes național emitentul principal al autorizațiilor speciale de transport este CNAIR și subunitățile acesteia. Consiliile județene și consiliile locale sunt competente să emită autorizații speciale de transport pentru circulația vehiculelor cu depășiri pe drumurile de interes județean și respectiv local.

Cererile pot fie depuse la CNAIR sau Direcțiile Regionale de Drumuri și Poduri sau Secțiile de Drumuri Naționale ale CNAIR, în funcție de depășirile înregistrate, prin fax, poștă sau e-mail. Plata se efectuează prin transfer bancar, iar o copie a ordinului de plată trebuie prezentată la momentul ridicării AST³⁰.

Termenele limită pentru examinarea cererilor de eliberare a autorizațiilor de transport sunt stabilite în anexa nr. 2 la [Ordinul comun al Ministerului Transporturilor, Ministerului Afacerilor Interne și Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice din România nr. 1236 din 7 august 2018](#) și constituie 8 zile - în cazul autorizațiilor emise de CNAIR și 6 zile - în cazul autorizațiilor emise de autoritățile administrației publice locale. Autorizațiile date în competența agențiilor de control și încasare din subordinea CNAIR se emit pe loc. Agențiile de control și încasare din subordinea CNAIR pot emite autorizații pentru vehiculele care

²⁹ Locul 113 la calitatea drumurilor în clasamentul Global al Competitivității pentru anul 2018 elaborate de Forumul Economic Mondial, <http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>

³⁰ <http://www.cnadnr.ro/autorizatii/autorizatii-speciale-de-transport-pentru-depasirea-limitelor-maxime-admise>

corespund următoarelor caracteristici: înălțime maximă - 4,5 (m), lățime maximă - 4,5 (m), lungime maximă - 25 (m), masa totală maximă - 80 (t).

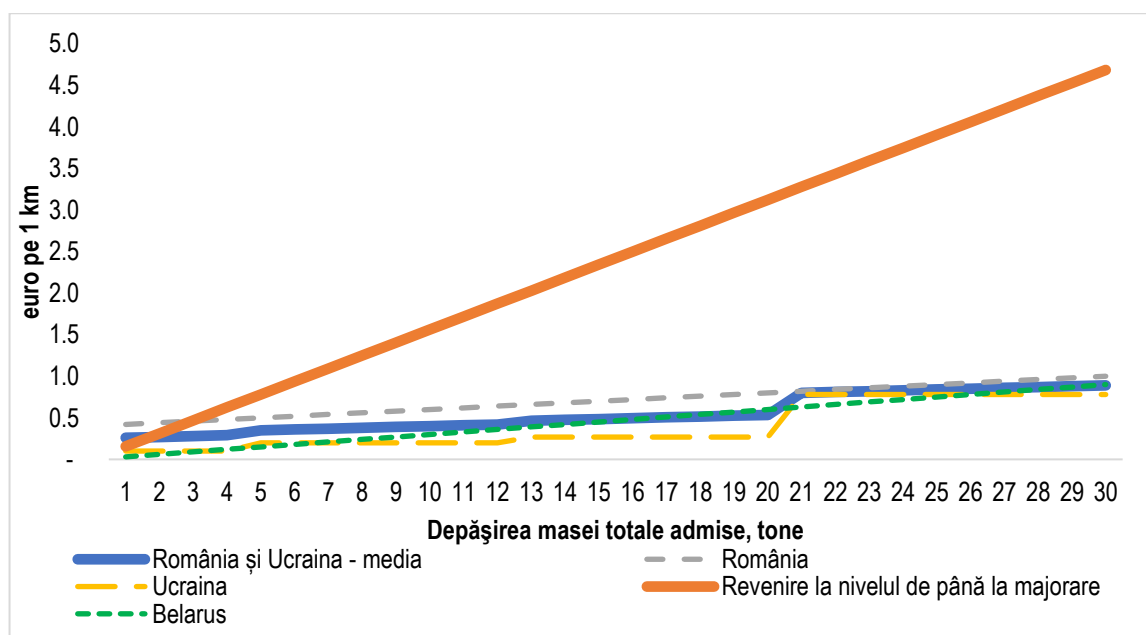
6. Propuneri

A. Reducerea mărimii taxei de depășire și opțiuni de realizare

După cum s-a menționat anterior, majorarea taxei pentru depășire nu a rezultat în creșteri corespunzătoare a încasărilor, cauzată parțial de reducerea numărului transporturilor cu depășiri, dar mai cu seamă de intensificarea fenomenului de eschivare de la achitarea taxei. De aceea, considerăm absolut necesară revizuirea mărimii actuale a taxelor pentru circulația transporturilor cu depășiri în vederea diminuării acestora.

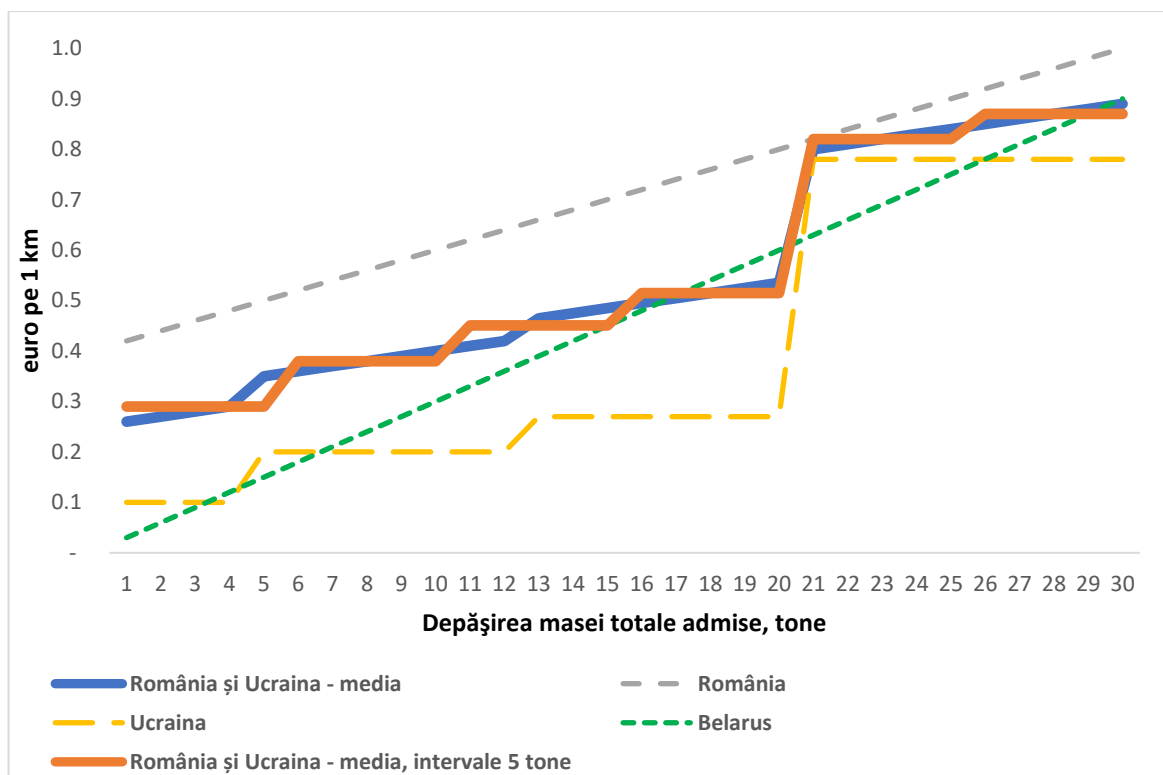
A.1. O opțiune de reducere a mărimii taxelor ar putea fi revenirea la nivelul de până la adoptarea majorărilor operate prin Legea nr.146 din 14.07.2017. Însă, chiar dacă taxele se reduc considerabil, problema creșterii accelerate a taxelor odată cu creșterea numărului tonelor de depășire, comparativ cu țările vecine, va rămâne în continuare (vezi Figura 7).

Figura 7. Mărimea taxei de depășire (euro pe 1 km) în cazul revenirii la nivelul de până la majorare și media taxei dintre România și Ucraina



A.2. O altă opțiune de reducere a taxelor de depășire ar putea fi alinierea acestora la nivelul taxelor aplicate în țările vecine. De exemplu, aplicarea unei taxe de depășire a masei totale admise calculată ca medie a taxelor din România și Ucraina (A2.1) elimină acea problemă a creșterilor accelerate a taxelor odată cu majorarea depășirii masice (vezi Figura 7). Alinierea mărimii taxelor cu nivelul aplicat în țările vecine se poate face și prin schimbarea modului de calculare a taxei prin preluarea modelului României, bazat pe utilizarea unei formule de calcul (A2.2). În cazul Ucrainei se stabilește același nivel de taxare pe un anumit interval (câteva tone) de depășire a masei totale (vezi Anexa 9). În cazul utilizării intervalelor prin diferențe mici a nivelului taxelor de la un interval la altul se va evita problema discrepantei majore în mărimea taxelor pentru depășirile aproximativ egale, din care unele se află la limita intervalului versus altele de la începutul următorului interval, menționată anterior. În Figura 8 este prezentat un exemplu de stabilire a aceluiași nivel al taxei pentru un interval de 5 tone, calculat ca medie a taxelor aplicate în România și Ucraina pentru fiecare din cele 5 tone (A.2.3).

Figura 8. Mărimea taxei de depășire (euro pe 1 km) a masei totale admise cu media taxei dintre România și Ucraina și media taxei dintre România și Ucraina pe intervale de 5 tone

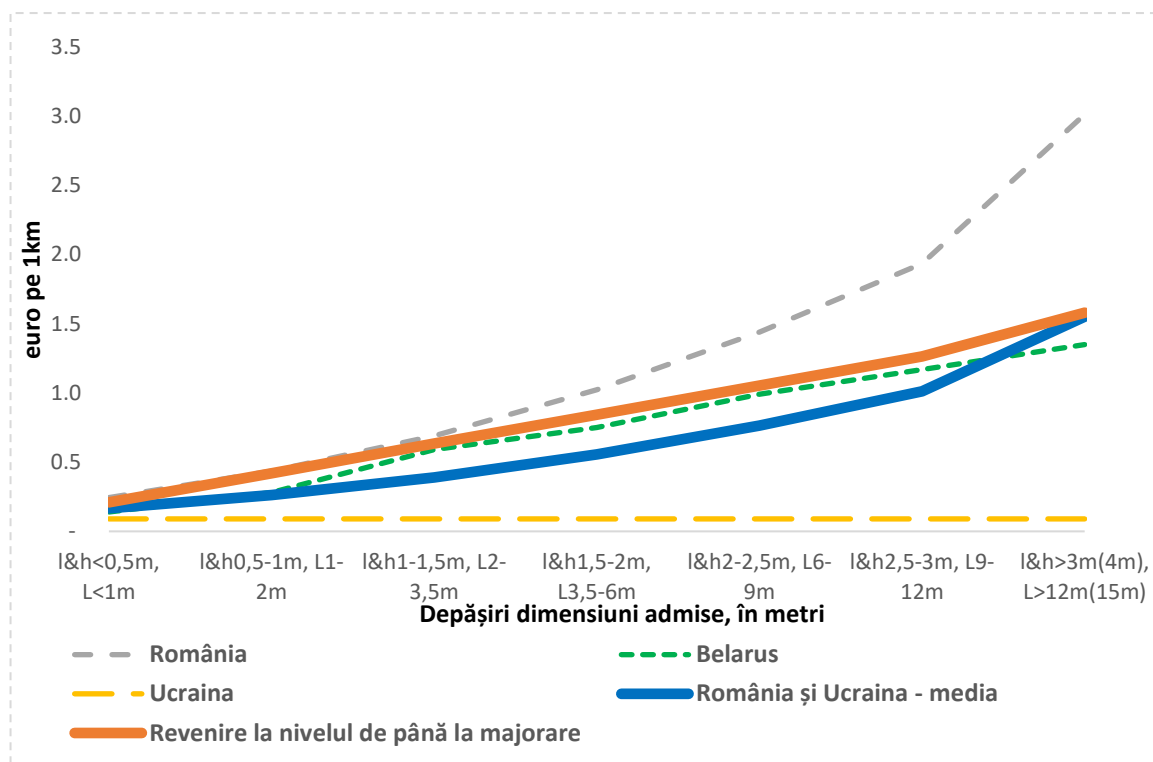


Spre deosebire de formulă, folosirea intervalelor prezintă avantajul simplității în înțelegere și utilizare.

Suplimentar la depășirea masei totale admise se mai achită taxa și pentru depășirea sarcinii masice pe axă. România și în acest caz aplică formule la calculul taxei (vezi [Anexa 8](#)). Ucraina (vezi [Anexa 9](#)) și Belarus aplică intervale exprimate ca procente de depășire. După cum s-a menționat anterior, în Republica Moldova se utilizează doar două intervale cu diferență dublă în mărimea taxei - până la 2 tone inclusiv se aplică o taxă de 5,5 lei pentru fiecare tonă depășire \times km, în timp ce pentru depășire de peste 2 tone - 11 lei pentru fiecare tonă depășire \times km. Astfel, se înregistrează o discrepanță majoră în mărimea taxelor pentru depășirile aproximativ egale, dintre care unele se află la limita intervalului versus altele de la începutul următorului interval. În plus, faptul că se aplică pentru fiecare tonă depășire creează aceeași problemă de ritm accelerat de creștere a taxei, odată cu majorarea proporțiilor depășirii sarcinii masice pe axă, menționată în cazul depășirilor masei totale. De aceea, se recomandă trecerea la stabilirea taxei pe mai multe intervale, exprimate în procente (după modelul Ucrainei și Belarus), cu majorări mici în nivelul taxei de la un interval la altul (A2.4).

După cum s-a menționat anterior, taxa se achită și pentru depășirea limitelor admise la dimensiuni, deși această depășire nu cauzează prejudicii la drumuri. Alinierea la nivelul taxei din țările vecine ar reduce și tempera ritmul de creștere a taxei odată cu majorarea proporțiilor depășirii dimensiunilor (vezi Figura 9).

Figura 9. Mărimea taxei de depășire (euro pe 1 km) a dimensiunilor admise, cu revenire la nivelul de până la majorare și media taxei dintre România și Ucraina



B. Alte propuneri/opțiuni privind taxa de depășire

B.1. Revizuirea mărimii taxelor pentru emiterea AST prin aplicarea unui model bazat pe principiul proporționalității astfel încât mărimea taxelor va fi stabilită în raport cu locul Republicii Moldova în clasamentele internaționale privind calitatea drumurilor. Acest model flexibil de taxare va permite aplicarea unui model flotant de taxare care va crește sau se va diminua anual, în dependență de locul Republicii Moldova în clasamentele internaționale privind calitatea drumurilor.

B.2. Abandonarea modelului existent bazat pe calcularea strictă a taxelor în dependență de distanța exactă parcursă de solicitanții autorizațiilor și implementarea unui model bazat pe segmente de parcurs conform modelului Estoniei, sau bazat pe perioade de valabilitate a AST conform practicii României și Marii Britanii (opțiunea preferată). În acest caz taxele vor fi aplicate pe segmente de distanță sau pe durata de valabilitate a autorizației, în baza unor calcule medii a distanței, care poate fi parcursă pe perioada termenului de valabilitate, ținând cont de regimul de muncă al șoferilor. Recomandările B.1 și B.2 pot servi și ca opțiuni de reducere a taxei de depășire, suplimentare la cele menționate la litera A.

B.3. Modificarea condițiilor de plată a taxei de procesare a cererilor de obținere a AST astfel, încât aceasta să fie achitată până la momentul sau odată cu depunerea cereri de emitere a AST, în conformitate cu practica Estoniei. Această modificare va permite evitarea cazurilor menționate anterior în care solicitantul după depunerea cererii și obținerea calculului taxei de depășire nu achită taxa, ceea ce rezultă că bugetul de stat nu încasează taxa pentru eliberarea avizului preliminar, adică pentru lucrul efectuat de colaboratorii ANTA de obținere a avizelor necesare de la alte autorități publice pentru eliberarea AST, precum și de efectuare a calculului. Taxa va rămâne valabilă până la digitalizarea și automatizarea deplină a procesului de emitere a AST.

B.4. Reglementarea restituirii plăților în cazul AST care nu au fost utilizate, după modelul Estoniei. În acest caz solicitantul va primi înapoi taxele achitate pentru depășirea dimensiunilor/masei, cu excepția taxei de procesare a cererii.

B.5. Reglementarea scutirii de taxe în cazul vehiculelor/utilajelor care depășesc constructiv limitele admise, cu condiția întrunirii anumitor cerințe, dacă este cazul: masa pe axă, numărul de axe, respectarea cerințelor de utilizare/circulație pe anumite drumuri sau porțiuni. Conform practicii Estoniei macaralele și utilajele folosite la construcția/reparația drumurilor sunt scutite de taxe, însă proprietarii sunt obligați să dețină AST. Mai jos prezentăm atenției textul punctului 15, alineatele (1) și (2) din [Ordinul Ministrului Economiei și Infrastructurii al Estoniei № 114 din 04.09.2015 privind aprobarea condițiilor pentru transporturile speciale, procedura de eliberare a permiselor speciale și mărimea plăților de compensare a daunelor cauzate proprietarilor drumurilor](#).

§ 15. Cazuri speciale privind taxa specială și taxa de procesare a cererii

(1) Taxa specială și taxa de procesare a cererilor nu se percepe în cazul depășirii masei și dimensiunilor:

- 1) pentru macarale mobile cu o masă reală care nu depășește 48 de tone și sarcina pe osie ce nu depășește 12 tone;
- 2) mașini și tractoare mobile și vehicule aferente

B.6. Reglementarea cazurilor de efectuare a transporturilor în raza unei singure localități sau la distanțe mici, în conformitate cu practica Estoniei, pentru care se va aplica o taxă în cuantum de 50%. Mai jos prezentăm atenției textul punctului 15, alineatele (2) și (3) din [Ordinul Ministrului Economiei și Infrastructurii al Estoniei № 114 din 04.09.2015 privind aprobarea condițiilor pentru transporturile speciale, procedura de eliberare a permiselor speciale și mărimea plăților de compensare a daunelor cauzate proprietarilor drumurilor](#).

§ 15. Cazuri speciale privind taxa specială și taxa de procesare a cererii

(2) În cazul transportărilor în raza de până la 5 kilometri pe rețeaua aceluiași proprietar de drum se aplică un cuantum de 50% din valoarea taxei speciale.

(3) În cazul depășirii concomitente a două sau mai multe dimensiuni, taxa se calculează numai pentru depășirea unei singure dimensiuni pentru care se aplică cea mai mare taxă.

B.7. Reglementarea posibilității încasării plăților în principalele valute de referință, Euro sau Dolari SUA, conform cursului de referință al Băncii Naționale a Moldovei din ziua emiterii facturii de plată, în cazul solicitanților nerezidenți. Acest lucru va fi mai comod pentru companiile străine, care constituie aproximativ jumătate din totalul de companii care aplică pentru AST. În plus, se va evita impactul fluctuației cursului de schimb și eventualele necesități de ajustare ulterioară a taxei, cauzată de o eventuală depreciere a leului moldovenesc față de euro. În cazul României această posibilitate de a achita în alte valute este reglementată la articolul 3 din Ordinul Ministrului Transportului nr. 1836 din 7 decembrie 2018, pentru aprobarea unor tarife aplicate de CNAIR. Mai jos prezentăm atenției textul integral al articolului 3:

Art. 3

(1) Tarifele prevăzute în anexa nr. 1, exprimate în euro, se vor achita:

- a) de către persoanele fizice și juridice române, în lei, la echivalentul tarifelor exprimate în euro, la cursul de schimb valabil pentru prima zi a lunii octombrie, comunicat de Banca Centrală Europeană și publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, curs aplicat începând cu data de 1 ianuarie a anului calendaristic următor;
- b) de către persoanele fizice și juridice străine, în euro, în lei sau în alte valute liber convertibile, cotate pe piața valutară, la echivalentul tarifului exprimat în euro, în funcție de cursurile de schimb aferente valutelor, valabile pentru prima zi a lunii octombrie, comunicate de Banca Centrală Europeană și publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, cursuri aplicate începând cu data de 1 ianuarie a anului calendaristic următor.

(2) Tarifele prevăzute în anexa nr. 2 se vor achita de persoanele fizice și juridice străine în euro, în lei sau în alte valute liber convertibile, cotate pe piața valutară, la echivalentul tarifului exprimat în euro, în funcție de cursurile de schimb aferente valutelor, valabile pentru prima zi a lunii octombrie, comunicate de Banca

Centrală Europeană și publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, cursuri aplicate începând cu data de 1 ianuarie a anului calendaristic următor.

(3) Tarifele prevăzute în anexa nr. 3 se vor achita de persoanele fizice și juridice române în lei și de către persoanele fizice și juridice străine în lei, euro sau USD.

(4) Tarifele prevăzute în anexa nr. 4 se vor achita de persoane fizice și juridice române sau străine numai în lei.

(5) Tarifele prevăzute în anexa nr. 5 se vor achita de persoane fizice și juridice române sau străine numai în lei.

(6) Tarifele prevăzute în anexa nr. 6 se vor achita de persoanele fizice și juridice române sau străine, în lei, la echivalentul tarifelor exprimate în euro, la cursul de schimb valabil la data emiterii facturii.

De asemenea, va fi reglementată și perioada de valabilitate a facturilor emise de cel puțin 5 zile lucrătoare, perioadă necesară pentru recepționarea plăților conform facturilor emise.

B.8. Reglementarea posibilității achitării facturilor emise de către terțe persoane, altele decât solicitantul, conform practicii României pentru a crește numărul de opțiuni pentru efectuarea plăților, în special pentru operatorii economici străini. După cum a menționat un agent economic din Ucraina legislația țării nu permite deținerea cardurilor bancare de către persoane juridice, iar plățile prin MPAY sunt efectuate de către persoane fizice din cadrul companiei și nu pot fi deduse ca cheltuieli a întreprinderii.

B.9. Reglementarea posibilității de achitare a taxelor pentru depășirea limitelor admise la punctele de trecere a frontierei de stat. Practică similară a fost identificată în cazul României.

B.10. Reglementarea excepției de la plata taxelor suplimentare pentru anumite categorii de vehicule, conform practicii României. Mai jos prezentăm atenției textul articolului 13 din [Ordinul Ministrului Transportului nr. 1836 din 7 decembrie 2018](#) pentru aprobarea unor tarife aplicate de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere.

(1) A. Sunt exceptate de la plata tarifului de trecere vehiculele:

a) deținute în proprietate sau, după caz, utilizate în baza unui drept legal, conform datelor înscrise în certificatul de înmatriculare, de:

I. unitățile Ministerului Apărării Naționale;

II. unitățile Ministerului Afacerilor Interne;

III. unitățile Serviciului Român de Informații;

IV. unitățile Serviciului de Informații Externe;

V. unitățile Serviciului de Protecție și Pază;

VI. unitățile Serviciului de Telecomunicații Speciale;

VII. Administrația Națională a Penitenciarelor și unitățile subordonate acesteia;

VIII. serviciile publice comunitare pentru situații de urgență, reglementate prin Ordonanța Guvernului nr. 88/2001 privind înființarea, organizarea și funcționarea serviciilor publice comunitare pentru situații de urgență, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 363/2002, cu modificările și completările ulterioare;

IX. instituții ale statului cu atribuții în securitatea și siguranța națională;

X. Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A. și subunitățile acesteia;

XI. Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;

XII. Societatea Națională de Cruce Roșie din România;

XIII. serviciile de ambulanță;

b) aparținând Corpului diplomatic și vehiculele de transport consular, identificate prin numere de înmatriculare specifice;

c) escortate de poliție sau de jandarmerie, care nu se supun controlului, în interes de stat ori securitate națională;

d) specializate, inclusiv vehiculele care efectuează transportul acestora, care participă la acțiuni de dezăpezire sau în situații de calamitate, dezastre naturale ori în situații de urgență cauzate de fenomene meteorologice deosebite comunicate de Administrația Națională de Meteorologie prin cod portocaliu ori roșu;

- e) care efectuează transporturi de echipamente de prim ajutor și ajutoare umanitare, în cazul unor calamități sau dezastre naturale;
- f) care aparțin forțelor NATO/SOFA, inclusiv vehiculele aparținând componentei civile, în temeiul Legii nr. 362/2004 pentru aderarea României la Acordul dintre state părți la Tratatul Atlanticului de Nord cu privire la statutul forțelor lor, semnat la Londra la 19 iunie 1951, și la Protocolul privind statutul comandamentelor militare internaționale, înființate în temeiul Tratatului Atlanticului de Nord, semnat la Paris la 28 august 1952;
- g) care aparțin forțelor NATO/SOFA/PfP, inclusiv vehiculele aparținând componentei civile, în temeiul Legii nr. 23/1996 pentru ratificarea Acordului dintre statele părți la Tratatul Atlanticului de Nord și celelalte state participante la Parteneriatul pentru Pace cu privire la statutul forțelor lor și a protocolului adițional, încheiate la Bruxelles la 19 iunie 1995;
- h) care aparțin (aflate în proprietate), sunt folosite de către ori pentru forțele Statelor Unite ale Americii, în interesul forței, vehiculele aparținând componentei civile și membrilor de familie și vehiculele care aparțin unei terțe părți care efectuează transporturi în interesul forței, în temeiul Legii nr. 260/2002 pentru ratificarea Acordului dintre România și Statele Unite ale Americii privind statutul forțelor Statelor Unite ale Americii în România, semnat la Washington la 30 octombrie 2001, cu modificările și completările ulterioare;
- i) care aparțin forțelor NATO/SOFA, NATO/SOFA/PfP inclusiv vehiculele aparținând componentei civile, în temeiul Legii nr. 126/2016 pentru ratificarea Acordului suplimentar la Protocolul de la Paris dintre Guvernul României și Comandamentul Suprem al Forțelor Aliate din Europa și Comandamentul Suprem Aliat pentru Transformare, semnat la Bruxelles la 2 decembrie 2015;
- j) care aparțin unei forțe armate, numai pe bază de reciprocitate, în temeiul Legii nr. 291/2007 privind intrarea, staționarea, desfășurarea de operațiuni sau tranzitul forțelor armate străine pe teritoriul României, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- k) care desfășoară activități pentru asigurarea pazei patrimoniului drumurilor publice, întreținerea curentă pe timp de vară și de iarnă, lucrări de siguranță rutieră și reabilitare la pod, inclusiv drumul de acces, conform tabelelor aprobate de conducerea Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A. prin Direcția Regională de Drumuri și Poduri București;
- l) autoturismele deținute în proprietate sau, după caz, folosite în baza unui drept legal, conform datelor înscrise în certificatul de înmatriculare, de riverani;
- m) autoturismele deținute sau, după caz, folosite în baza unui drept legal, de către persoanele cu handicap accentuat sau grav, sau deținute de persoane îndreptățite să beneficieze de gratuitate în numele persoanei cu handicap accentuat sau grav;
- n) vehiculele care aparțin unei terțe părți, folosite în interesul unei forțe militare și care efectuează transporturi în interesul armatei române sau a unei forțe militare, în cadrul unui acord la care România este parte.

C. Propuneri pentru optimizarea procesului de emitere și aplicare a AST

C.1. Revizuirea integrală a Regulamentului cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau gabarite ce depășesc limitele admise și adaptarea acestuia la necesitățile solicitanților AST. În procesul revizuirii se va lua în considerare necesitatea eficientizării procedurilor existente și adaptării acestora la capacitatea de procesare a cererilor, existentă în cadrul ANTA.

C.2. Reglementarea unor limite de toleranță în cazul constatării unor devieri minore de la datele înscrise în AST, aplicabile în cazul controalelor efectuate de către inspectorii ANTA și la punctele de trecere a frontierei de stat, conform practicii României. Aplicarea limitelor de toleranță va permite contracararea unor eventuale abuzuri în procesul controlului, dar și evitarea unor situații precum re-emiterea autorizației. Mai jos prezentăm atenției textul articolului 60 din Ordinul comun al Ministerului Transporturilor, Ministerului Afacerilor Interne și Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice din România nr. 1236 din 7 august 2018, pentru aprobarea Normelor privind autorizarea și desfășurarea circulației vehiculelor rutiere cu mase și/sau dimensiuni ce depășesc masele și/sau dimensiunile maxime admise prevăzute în Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor.

Art. 60: Cântărirea și măsurarea vehiculelor

(1) Verificarea, prin cântărire, a maselor pe axe și totală ale vehiculelor rutiere se realizează cu instalații de cântărire care respectă prevederile legale în vigoare privind introducerea pe piață și punerea în funcțiune, precum și pe cele referitoare la existența și valabilitatea verificărilor metrologice, efectuate în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

(2) La cântărirea și măsurarea vehiculelor se aplică următoarele toleranțe:

- a) până la 4% inclusiv, pentru masa pe axă simplă;
- b) până la 4% inclusiv, pentru masa pe axă dublă;
- c) până la 4% inclusiv, pentru masa pe axă triplă;
- d) până la 5% inclusiv, pentru masa totală;
- e) până la 2% inclusiv, pentru depășirea lățimii maxime admise sau lățimii autorizate prin AST;
- f) până la 1% inclusiv, pentru depășirea lungimii maxime admise sau lungimii autorizate prin AST;
- g) până la 0,01 m inclusiv, pentru depășirea înălțimii maxime admise sau înălțimii autorizate prin AST.

(3) În cazul cântăririi vehiculelor și al măsurării dimensiunilor acestora nu se aplică tarife suplimentare, nu se eliberează AST, nu se impun condiții pentru însoțire, nu se constată contravenții și nu se aplică sancțiuni contravenționale sau complementare dacă depășirea maselor și dimensiunilor maxime admise sau a celor autorizate prin AST se înscrie în toleranțele menționate.

(4) La constatarea înălțimii prin măsurare se eliberează AST fără plata tarifelor suplimentare și nu se aplică sancțiuni contravenționale dacă înălțimea maximă admisă sau înălțimea autorizată prin AST este depășită cu mai mult de 1 cm, dar nu mai mult de 1% inclusiv.

(5) În situația în care instalațiile prevăzute la alin. (1) nu funcționează, nu pot fi utilizate datorită caracteristicilor amplasamentului de control sau caracteristicilor vehiculului cu depășiri sau în lipsa acestor instalații, masa totală a vehiculului se stabilește din documentele aflate la bordul acestuia, respectiv CMR, carnet TIR, factură, certificat de înmatriculare etc., fără aplicarea toleranțelor.

C.3. Reglementarea clară a situațiilor în care este necesară însoțirea vehiculelor cu depășiri, după modelul României. În special vor fi reglementate clar situațiile în care este necesară însoțirea vehiculelor de către un echipaj al poliției. Mai jos prezentăm atenției textul articolului 46 din Ordinul comun al Ministerului Transporturilor, Ministerului Afacerilor Interne și Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice din România nr. 1236 din 7 august 2018:

Art. 46: Însoțirea vehiculelor cu depășiri

(1) Vehiculul cu depășiri trebuie să fie precedat de un autovehicul de însoțire autorizat, dacă este îndeplinită cel puțin una dintre următoarele condiții:

- a) lățime mai mare de 3,2 metri și mai mică sau egală cu 4,5 metri;
- b) lungime mai mare de 25,0 metri și mai mică sau egală cu 30,0 metri;
- c) înălțime mai mare de 4,5 metri;
- d) masă totală mai mare de 80,0 tone;
- e) pentru situațiile prevăzute la lit. a) și b), vehiculul care asigură însoțirea pe autostrăzi va circula în spatele vehiculului cu depășiri.

(2) Vehiculul cu depășiri trebuie să fie însoțit de două autovehicule de însoțire autorizate, care să circule unul în față și celălalt în spatele acestuia, dacă este îndeplinită cel puțin una dintre următoarele condiții:

- a) lățime mai mare de 4,5 metri;
- b) lungime mai mare de 30,0 metri;
- c) înălțime mai mare de 4,5 metri sau masă totală mai mare de 80,0 tone, dacă vehiculul circulă pe autostrăzi.

(3) Vehiculul cu depășiri trebuie să fie însoțit suplimentar de un echipaj al poliției rutiere, dacă este îndeplinită cel puțin una dintre următoarele condiții:

- a) lățime mai mare de 5,0 metri;
- b) lungime mai mare de 40,0 metri;
- c) înălțime mai mare de 5,0 metri;
- d) masă totală mai mare de 80,0 tone.

(4) Vehiculele cu depășiri care circulă în convoi trebuie să fie însoțite de două autovehicule de însoțire autorizate care să circule unul în față și celălalt în spatele acestuia, precum și de un echipaj al poliției rutiere.

(5) Vehiculul cu depășiri poate fi însoțit suplimentar de un echipaj al poliției rutiere, la solicitarea operatorului de transport, chiar dacă nu sunt îndeplinite condițiile prevăzute la alin. (1)-(3).

C.4. Eliminarea avizului Inspectoratului Național de Patrulare din procesul de examinare a cererilor de emitere a AST, în vederea reducerii timpului de procesare a cererilor și costurilor administrative pentru ANTA.

C.5. Elaborarea, în cooperare cu Administrația de Stat Drumurilor, și aprobarea prin ordinul directorului ANTA a coridoarelor/listei drumurilor pentru care este permisă emiterea AST prin procedură simplificată, în baza achitării taxelor respective conform practicii României și a Estoniei (transportul de cherestea în Estonia). În cazul României listele drumurilor publice, cu masele maxime admise în circulație și caracteristicile conexe ale vehiculelor rutiere pentru care masele și dimensiunile maxime admise, se stabilesc și se actualizează prin ordin al ministrului transportului pentru drumurile de interes național și prin ordin al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice pentru drumurile de interes județean și de interes local. Aplicarea acestui model va permite reducerea substanțială a numărului avizelor solicitate de la Administrația de Stat a Drumurilor, reducerea timpului de procesare a cererilor și va facilita digitalizarea procesului. Mai jos prezentăm atenției textul integral al alineatului (4) al articolului 40 din [Ordonanța Guvernului României nr. 43/1997](#) privind regimul drumurilor:

(4) Liste drumurilor publice cu masele maxime admise în circulație și caracteristicile conexe ale vehiculelor rutiere pentru care masele și dimensiunile maxime admise sunt cele pentru categoriile de drum prevăzute în anexele nr. 2 și 3 se stabilește și se actualizează prin ordin al ministrului transportului pentru drumurile de interes național și prin ordin al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice pentru drumurile de interes județean și de interes local și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

C.6. Majorarea lățimii maxime admise până la 3 metri, în conformitate cu practica Estoniei, drumurile căreia au fost proiectate ca și în cazul Republicii Moldova conform standardelor Uniunii Sovietice. Actualmente lățimea maximă admisă stabilită la anexa 3 din Legea drumurilor este identică cu cea din România aprobată prin Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor și constituie 2,55 metri sau 2,60 metri - în cazul vehiculelor frigorifice având caroseria izotermă.

C.7. Majorarea limitelor masei totale și masei maxime pe axă admise pentru macarale până la 48 de tone și 12 tone respectiv, după modelul Estoniei. Unele situații pot fi reglementate ca excepție pentru anumite perioade de timp sau anumite condiții de vreme, cum este cazul Estoniei, care permite transporturile cu masa totală de 52 de tone dacă, conform datelor administrației drumurilor, nivelul de îngheț al solului este de cel puțin 0,5 metri.

C.8. Introducerea cerințelor privind întocmirea proiectului de transport pentru a reglementa situațiile de depășire substanțială a masei maxime admise, conform practicii României. În cazul României obligația efectuării unui proiect de transport este reglementată prin Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, articolul 43, alineatul 10. Mai jos prezentăm atenției textul alineatului 10 din Ordonanța Guvernului României nr. 43/1997 care reglementează efectuarea proiectului de transport:

Extras din prevederile Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor cu referire la proiectul de transport, articolul 43, alineatul 10

(10) Proiectul de transport se întocmește dacă este îndeplinită cel puțin una dintre următoarele condiții:

- a) masa totală mai mare sau egală cu 120 tone, pentru traversarea lucrărilor de artă proiectate pentru clasa E de încărcare, conform standardelor tehnice în vigoare;
- b) masa totală mai mare sau egală cu 100 tone, pentru traversarea lucrărilor de artă proiectate pentru clasa I de încărcare, conform standardelor tehnice în vigoare;
- c) masa totală mai mare sau egală cu 80 tone, pentru traversarea lucrărilor de artă proiectate pentru clasa II de încărcare, conform standardelor tehnice în vigoare;
- d) masele pe axe mai mari decât cele prevăzute la alin. (8), condiționat de respectarea prevederilor alin. (9);

e) dacă există restricții de circulație ale căror valori sunt mai mici decât masa totală a transportului.

C.9. Introducerea cerințelor privind întocmirea studiului de traseu pentru a reglementa situațiile de depășire substanțială a gabaritelor maxime admise, conform practicii României. În cazul României obligația efectuării unui studiu de traseu este reglementată prin Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, articolul 43, alineatul 11. Mai jos prezentăm atenției textul alineatului 11 care reglementează efectuarea studiului de traseu:

Extras din prevederile Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor cu referire studiul de traseu, articolul 43, alineatul 11

(11) Studiul de traseu se întocmește dacă este îndeplinită cel puțin una dintre următoarele condiții:

- a) lungime mai mare sau egală cu 50,0 metri, pentru drumurile reabilitate și cele nereabilitate;
- b) lungime mai mare sau egală cu 40,0 metri, pentru drumurile modernizate;
- c) lungime mai mare sau egală cu 25,0 metri, pentru drumurile pietruite;
- d) lățime mai mare sau egală cu 7,0 metri, pentru drumurile reabilitate;
- e) lățime mai mare sau egală cu 6,0 metri, pentru drumurile nereabilitate;
- f) lățime mai mare sau egală cu 5,0 metri, pentru drumurile modernizate;
- g) lățime mai mare sau egală cu 4,0 metri, pentru drumurile pietruite;
- h) înălțime mai mare sau egală cu 5,0 metri;
- i) lungime mai mare sau egală cu 30,0 metri și lățime mai mare sau egală cu 5,0 metri, pentru drumurile reabilitate și pentru cele nereabilitate;
- j) lungime mai mare sau egală cu 25,0 metri și lățime mai mare sau egală cu 4,0 metri, pentru drumurile pietruite;
- k) dacă există restricții de circulație ale căror valori sunt mai mici decât cele ale transportului;
- l) dacă raza interioară sau raza exterioră a coroanei de virare a vehiculului este mai mare decât raza interioară sau raza exterioră a curbei.

Studiul de traseu și proiectul de transport vor permite eliminarea întregului set de avize și coordonări cu deținătorii de rețele, operatorii liniilor de cale ferată și proprietarii liniilor de troleibuz obținerea cărora constituie uneori o povară mai mare din punct de vedere al costurilor administrative decât obținerea autorizației.

C.10. În cazul transporturilor care depășesc substanțial limitele stabilite și care, datorită naturii lor por cauza daune substanțiale infrastructurii rutiere, sau în cazul în care este necesară adaptarea acestora, va fi reglementată posibilitatea încheierii unor acorduri între solicitant și proprietarul infrastructurii privind repararea prejudiciilor sau compensarea costurilor aferente lucrărilor de reparație și adaptare. O astfel de practică a fost identificată în Estonia.

C.11. Simplificarea cererii de eliberare a AST astfel încât vor fi solicitate doar datele relevante. Schița de coletaj se va exclude.

C.12. Instituirea obligației emitentului AST de a propune trasee care obligă operatorul de transport la cheltuielile cele mai mici, din punctul de vedere al tarifelor suplimentare, conform practicii României. Mai jos prezentăm atenției textul articolului 8 din Ordinul comun al Ministerului Transporturilor, Ministerului Afacerilor Interne și Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice din România nr. 1236 din 7 august 2018 pentru aprobarea Normelor privind autorizarea și desfășurarea circulației vehiculelor rutiere cu mase și/sau dimensiuni ce depășesc masele și/sau dimensiunile maxime admise prevăzute în Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor.

Art. 8: Stabilirea traseului

- (1) La stabilirea traseului autorizat, emitentul are în vedere ca circulația vehiculului cu depășiri să se desfășoare pe trasee care obligă operatorul de transport la cheltuielile cele mai mici, din punctul de vedere al tarifelor suplimentare.

(2) În cazul în care pe traseul autorizat există obstacole care impun limitări de înălțime sau de lățime, la eliberarea AST emitentul are în vedere menținerea unor spații de siguranță, astfel:

- a) pentru înălțime: minimum 10 cm;
- b) pentru lățime: minimum 20 cm de fiecare parte.

C.13. Reglementarea emiterii AST cu perioade de valabilitate de până la 12 luni consecutive și care ar oferi dreptul utilizării întregii rețele de drumuri pentru anumite categorii de vehicule sau depășiri, conform practicii României. Suplimentar va fi reglementată posibilitatea restituirii taxelor înainte de expirarea perioadei de valabilitate pentru partea din perioada care nu a fost utilizată, conform practicii Marii Britanii. Mai jos prezentăm atenției textul articolului 13 din Ordinul comun al Ministerului Transporturilor, Ministerului Afacerilor Interne și Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice din România nr. 1236 din 7 august 2018 pentru aprobarea Normelor privind autorizarea și desfășurarea circulației vehiculelor rutiere cu mase și/sau dimensiuni ce depășesc masele și/sau dimensiunile maxime admise prevăzute în Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor.

Art. 13: Valabilitatea AST

(1) AST pentru un traseu simplu sau un traseu multiplu se poate elibera pentru o perioadă limitată de timp, dar nu mai mult de 10 zile calendaristice, stabilită de către emitent în funcție de:

- a) perioada solicitată;
- b) masele și/sau dimensiunile vehiculului cu depășiri;
- c) lungimea, caracteristicile și elementele geometrice ale traseului ce urmează a fi parcurs de vehiculul cu depășiri;
- d) lucrările în execuție și/sau restricțiile de circulație permanente și temporare instituite pe traseul ce urmează a fi parcurs;
- e) condițiile speciale impuse prin proiectul de transport sau studiul de traseu;
- f) în cazul AST emise pentru un traseu multiplu, perioada de valabilitate poate fi fragmentată, pentru fiecare traseu în parte, astfel încât perioada însumată de valabilitate să nu depășească 10 zile, iar perioada cuprinsă între prima zi calendaristică de valabilitate și ultima zi calendaristică de valabilitate să nu fie mai mare de 30 de zile.

(2) AST se poate elibera pentru perioade de 30 de zile calendaristice, 90 de zile calendaristice sau 12 luni consecutive, cu valabilitate pe întreaga rețea de drumuri naționale și autostrăzi, pentru transporturile prevăzute la art. 11 alin. (1) lit. b)-d).

(3) AST se poate elibera pentru perioade de 30 de zile calendaristice, 90 de zile calendaristice sau 12 luni consecutive, pe un traseu determinat, pentru vehiculele prevăzute la art. 11 alin. (1) lit. a)-d).

(4) Distanțele pentru care se calculează tarifele suplimentare pentru AST prevăzute la alin. (2) sunt în cazul drumurilor de interes național de 1.000 km/lună, din care 600 km drum național reabilitat și 400 km drum național modernizat.

(5) În AST prevăzută la alin. (2) se înscriu:

- a) masele și dimensiunile care depășesc masele și dimensiunile maxime admise;
 - b) obligația operatorului de transport de a respecta masele și dimensiunile maxime admise, altele decât cele prevăzute la lit. a);
 - c) obligația operatorului de transport de a respecta restricțiile de circulație instituite pe rețeaua de drumuri naționale și autostrăzi, dacă acestea au valori mai mici decât masele și dimensiunile prevăzute la lit. a) și b).
- (6) Valorile maxime ale maselor și dimensiunilor până la care se poate elibera AST prevăzută la alin. (2), în cazul vehiculelor care depășesc constructiv masele și/sau dimensiunile maxime admise, sunt:
- a) 60,01 pentru masa totală;
 - b) masele pe axe să nu depășească valorile prevăzute la art. 10 alin. (1);
 - c) 3,20 m pentru lățime;
 - d) 25,00 m pentru lungime;
 - e) 4,00 m pentru înălțime.

(7) Distanțele pentru care se calculează tarifele suplimentare pentru AST prevăzută la alin. (3) sunt în cazul drumurilor de interes național de 500 km/lună, dacă lungimea sectorului autorizat este mai mică sau egală cu această distanță, sau 1.000 km/lună, dacă lungimea sectorului autorizat este mai mare de 500 km, împărțiți

din punctul de vedere al capacității portante proporțional cu categoria sectoarelor de drum care fac parte din traseu.

(8) În AST prevăzută la alin. (3) se înscriu:

- a) traseul autorizat;
- b) masele și dimensiunile care depășesc masele și dimensiunile maxime admise;
- c) obligația operatorului de transport de a respecta masele și dimensiunile maxime admise, altele decât cele prevăzute la lit. b).

(9) Valorile maxime ale maselor și dimensiunilor până la care se poate elibera AST prevăzută la alin. (3), pentru vehiculele prevăzute la art. 11 alin. (1) lit. a) și b), sunt:

- a) 80,0 tone pentru masa totală, dacă pe sectorul de drum care urmează a fi străbătut nu există lucrări de artă sau sectoare cu degradări pe care sunt instituite restricții pentru valori mai mici ale masei totale;
- b) masele pe axe să nu depășească valorile prevăzute la art. 10 alin. (1);
- c) 3,20 m pentru lățime;
- d) 25,00 m pentru lungime;
- e) 4,50 m pentru înălțime, dacă pe sectorul de drum care urmează a fi străbătut nu sunt instituite restricții pentru valori mai mici ale înălțimii totale.

(10) Prevederile alin. (4) și (7) pot fi modificate prin ordin al ministrului transporturilor.

(11) Pentru celelalte categorii de drumuri publice, altele decât cele de interes național, distanțele pentru care se calculează tarifele suplimentare se stabilesc prin hotărâre a administratorului acestora.

(12) În AST eliberată conform alin. (2) și (3) se pot înscrie numerele de circulație a cel mult 4 (patru) semiremorci/remorci, condiționat de respectarea configurației vehiculului din punctul de vedere al axelor și a caracteristicilor maxime înscrise în AST.

(13) Valorile maxime ale maselor și dimensiunilor până la care se poate elibera AST prevăzută la alin. (2) și (3), în cazul vehiculelor care transportă încărcături care nu sunt indivizibile, sunt cele prevăzute la art. 11 alin. (1) lit. c).

(14) Valorile maxime ale maselor și dimensiunilor până la care se poate elibera AST prevăzută la alin. (2) și (3), în cazul vehiculelor care transportă două sau mai multe încărcături care sunt indivizibile, sunt cele prevăzute la art. 11 alin. (1) lit. d).

(15) AST prevăzută la alin. (2) și (3) nu se eliberează pentru vehicule care circulă în convoi.

(16) AST eliberată conform alin. (2) și (3) nu este valabilă în cazul în care, din cauza încărcăturii, vehiculul circulă cu depășirea maselor și dimensiunilor înscrise în AST; în acest caz, pentru circulația vehiculului cu depășiri se va obține o AST pentru un traseu simplu sau un traseu multiplu, conform alin. (1), cu plata integrală a tarifelor suplimentare.

(17) În cazul vehiculelor cu numere provizorii/pentru probe, valabilitatea AST nu poate depăși valabilitatea numerelor provizorii/pentru probe.

C.14. Majorarea sancțiunilor pentru circulația vehiculelor cu depășiri care nu dețin AST, în conformitate cu practica României.

C.15. Reglementarea emiterii AST prin intermediul aplicațiilor informatice, în conformitate cu practica României și Marii Britanii. Mai jos prezentăm atenției textul articolului 21 din Ordinul comun al Ministerului Transporturilor, Ministerului Afacerilor Interne și Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice din România nr. 1236 din 7 august 2018:

Art. 21: Emiterea AST prin aplicații informatice specializate

(1) Pentru emiterea AST, administratorul drumului poate utiliza aplicații informatice specializate.

(2) În cazul existenței unor aplicații informatice, AST poate fi eliberată on-line, dacă sunt îndeplinite cumulativ următoarele condiții:

- a) aplicația informatică poate elibera AST pentru întreaga rețea de drumuri aflată în administrarea emitentului AST;
- b) există o bază de date privind AST emise, care să conțină toate elementele cuprinse în AST;
- c) baza de date privind AST emise este accesibilă în timp real personalului cu drept de control prevăzut la art. 62;
- d) aplicația informatică permite plata on-line a tarifelor suplimentare de utilizare;

e) aplicația informatică realizează personalizarea fiecărei AST emise printr-un cod unic.

C.16. Reglementarea clară a faptului că deținătorii AST nu au obligația deținerii originalului AST în timpul transportării, iar inspectorii ANTA verifică valabilitatea autorizației prin intermediul bazei de date deținută de agenție.

C.17. Reglementarea posibilității emiterii AST în regim de urgență în termen de 8 ore și în schimbul achitării unui tarif suplimentar, în conformitate cu practica Estoniei.

C.18. Eliminarea modelului cererii și a modelului autorizației din regulament, fapt care va oferi o flexibilitate în adaptarea modelului în procesul digitalizării. Noua redacție a regulamentului va reglementa doar conținutul cererii și autorizației, conform practicii României.

C.19. Abrogarea Instrucțiunii privind autorizarea și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau gabarite ce depășesc prevederile legislației și normativelor în vigoare aprobată prin [Ordinul Ministerului transporturilor și comunicațiilor nr. 9/12 din 09.12.1999](#)

ANEXE

Anexa 1. Mase și dimensiuni maxime admise ale vehiculelor în circulație pe drumurile publice conform anexei 3 la Legea 509/1995

Anexa nr. 3

Mase și dimensiuni maxime admise ale vehiculelor în circulație pe drumurile publice

Nr. d/o		Categoria drumului		
		E, A, M cu îmbrăcă- minte permanentă	R, G, L cu îmbrăcă- minte permanentă	R, G, L cu îmbrăcă- minte semipermanentă și provizorie
1	2	3	4	5
1.	Dimensiuni maxime admise ale vehiculelor (în metri)			
1.1	<i>Lungime:</i>			
	autovehicul, altul decât autobuz		12,00	
	remorcă		12,00	
	vehicul articulat		16,50	
	tren rutier		18,75	
	autobuz articulat		18,75	
	autobuz cu două axe		13,50	
	autobuz cu mai mult de două axe		15,00	
	autobuz cu remorcă		18,75	
1.2	<i>Lățime:</i>			
a)	orice vehicul, cu excepția celor frigorifice având caroseria izotermă		2,55	
b)	vehicul frigorific având caroseria izotermă		2,60	
1.3	<i>Înălțime</i>		4,00	
a)	orice vehicul, cu excepția vehiculului care transportă un container ISO de 40 de picioare (12,2 m)		4,00	
b)	vehicul cu două sau cu trei axe cuplat cu semiremorcă având două sau trei axe, care transportă un container ISO de 40 de picioare (12,2 m) într-o operațiune de transport combinat		4,35*	
1.4	Suprastructurile demontabile și unitățile de transport standardizate, cum ar fi containerele, sânt incluse în dimensiunile specificate la punctele 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 și 4.4			
1.4 a	Dacă în spatele autobuzului sânt montate dispozitive detașabile exterioare, cum ar fi compartimentele pentru schiuri, lungimea acestuia, incluzând aceste dispozitive, nu trebuie să depășească lungimea maximă prevăzută la punctul 1.1			
1.5	Toate vehiculele sau ansamblurile de vehicule trebuie să aibă posibilitatea de a întoarce într-o coroană circulară cu o rază exterioară de 12,50 m și o rază interioară de 5,30 m			
1.5 a	Cerințe suplimentare pentru autobuze Cu vehiculul în staționare, prin trasarea unei linii pe sol, se fixează un plan vertical tangent la latura vehiculului plasată spre cercul exterior. În cazul unui vehicul articulat, cele două părți rigide ale acestuia trebuie să fie pe același aliniament cu planul. Atunci când vehiculul se deplasează, după o traiectorie liniară, pe suprafața circulară descrisă la punctul 1.5, nici o parte a vehiculului nu trebuie să depășească planul vertical cu mai mult de 0,6 m.			

1.6	Distanța maximă dintre axa pivotului de cuplare al semiremorcii și partea din spate a semiremorcii	12,00		
1.7	Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a trenului rutier din punctul exterior aflat cel mai în față al zonei de încărcare din spatele cabinei până la punctul cel mai din spate al remorcii din ansamblu, minus distanța dintre partea din spate a autovehiculului și partea din față a remorcii	15,65		
1.8	Distanța maximă măsurată paralel cu axa longitudinală a trenului rutier din punctul exterior aflat cel mai în față al zonei de încărcare din spatele cabinei până la punctul exterior cel mai din spate al remorcii din cadrul ansamblului	16,40		
2.	Masa totală maximă admisă a vehiculului (în tone)			
2.1	Vehicule care fac parte dintr-un ansamblu de vehicule			
2.1.1	remorcă cu două axe	18	17	16
2.1.2	remorcă cu trei axe	24	22	20
2.2	Ansamblu de vehicule			
2.2.1	tren rutier cu cinci sau șase axe			
a)	autovehicul cu două axe cu remorcă cu trei axe	40	40	38
b)	autovehicul cu trei axe cu remorcă cu două sau trei axe	40	40	38
2.2.2	vehicul articulat cu cinci sau șase axe			
a)	autovehicul cu două axe cuplat cu semiremorcă având trei axe	40	40	38
b)	autovehicul cu trei axe cuplat cu semiremorcă având două sau trei axe	40	40	38
c)	autovehicul cu trei axe cuplat cu semiremorcă cu două sau trei axe care transportă un container ISO de 40 de picioare într-o operațiune de transport combinat	44	40	40
2.2.3	tren rutier cu patru axe compus dintr-un autovehicul având două axe și o remorcă cu două axe	36	36	34
2.2.4	vehicul articulat cu patru axe compus dintr-un autovehicul cu două axe și o semiremorcă cu două axe, dacă distanța (d) dintre axele semiremorcii este:			
2.2.4.1	mai mare sau egală cu 1,3 m, dar mai mică sau egală cu 1,8 m	36	36	34
2.2.4.2	mai mare de 1,8 m	36 **	36	34
2.3	Autovehicule			
2.3.1	autovehicul cu două axe	18	17	16
2.3.2	autovehicul cu trei axe	25 / 26***	22	22
2.3.3	autovehicul cu patru axe, dintre care două axe de direcție	32***	30	28
2.4	Autobuz articulat cu trei axe	28	26	26
3.	Masa maximă admisă pe axe (în tone)			
3.1	Axa simplă			
	Axa simplă nemotoare	10	8	7,5
3.2	Axa dublă (tandem) a remorcilor și semiremorcilor Suma maselor pe axele componente, dacă distanța (d) dintre ele este:			

3.2.1	mai mică de 1,0 m ($d < 1,0$)	11	11	11
3.2.2	mai mare sau egală cu 1,0 m, dar mai mică de 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16	12	10
3.2.3.	mai mare sau egală cu 1,3 m, dar mai mică de 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18	15	14
3.2.4	mai mare sau egală cu 1,8 m ($d \geq 1,8$)	20	16	15
3.3	<i>Axa triplă (tridem) a remorcilor și semiremorcilor</i> Suma maselor pe axele componente, dacă distanța (d) dintre ele este:			
3.3.1	mai mică sau egală cu 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21	19	16,5
3.3.2	mai mare de 1,3 m, dar mai mică sau egală cu 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24	20	18
3.4	<i>Axa simplă motoare</i>			
3.4.1	axa motoare a vehiculelor la care se face referire la punctele 2.2.1 și 2.2.2	11,5	9	8
3.4.2	axa motoare a vehiculelor la care se face referire la punctele 2.2.3, 2.2.4, 2.3 și 2.4	11,5	9	8
3.5	<i>Axa dublă (tandem) a autovehiculelor</i> Suma maselor pe axele componente, dacă distanța (d) dintre ele este:			
3.5.1	mai mică de 1,0 m ($d < 1,0$)	11,5	10	9
3.5.2	mai mare sau egală cu 1,0 m, dar mai mică de 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16	14	13
3.5.3	mai mare sau egală cu 1,3 m, dar mai mică de 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 / 19 ***	16	15
4.	Alte condiții constructive impuse vehiculelor			
4.1	<i>Pentru toate vehiculele</i> Masa suportată de axa motoare sau axele motoare ale unui vehicul sau ansamblu de vehicule va fi de cel puțin 25% din masa totală cu încărcătură a vehiculului sau ansamblului de vehicule atunci când acestea sânt utilizate în trafic internațional			
4.2	<i>Trenuri rutiere</i> Distanța dintre axa din spate a unui autovehicul și axa din față a remorcii va fi de cel puțin 3,0 m			
4.3	<i>Masa maximă admisă în funcție de ampatament</i> Masa maximă admisă, exprimată în tone, a unui autovehicul cu trei axe nu poate depăși de cinci ori distanța, exprimată în metri, dintre axele extreme ale vehiculului			
4.4	<i>Semiremorci</i> Distanța măsurată în plan orizontal între axa pivotului de cuplare și orice punct din partea frontală a semiremorcii nu trebuie să depășească 2,04 m.			

* Se aplică numai pe traseele:

- 1) punctul de trecere a frontierei de stat Tudora–Căușeni–Chișinău;
- 2) Chișinău–Bălți (pe segmentul drumului M14)–punctul de trecere a frontierei de stat Criva;
- 3) punctul de trecere a frontierei de stat Leușeni–Chișinău–Dubăsari;
- 4) Chișinău–Giurgiulești.

** Plus o limită de 2 tone, atunci când masa maximă admisă a vehiculului motor este de 18 tone și masa maximă admisă a axei tandem a semiremorcii este de 20 tone, iar axa motoare este prevăzută cu roți jumelate și cu suspensie pneumatică sau echivalentă acesteia.

*** Se aplică în cazul în care axa motoare este prevăzută cu roți jumelate și cu suspensie pneumatică ori echivalentă acesteia sau în cazul în care fiecare axă motoare este prevăzută cu roți jumelate și masa maximă pe fiecare axă nu depășește 9,5 tone.

Anexa 2. Taxa pentru folosirea drumurilor de către autovehiculele a căror masă totală, sarcină masică pe axă sau ale căror dimensiuni depășesc limitele admise (anexa 3 la Titlul IX al Codului fiscal nr.1163-XIII din 24 aprilie 1997)

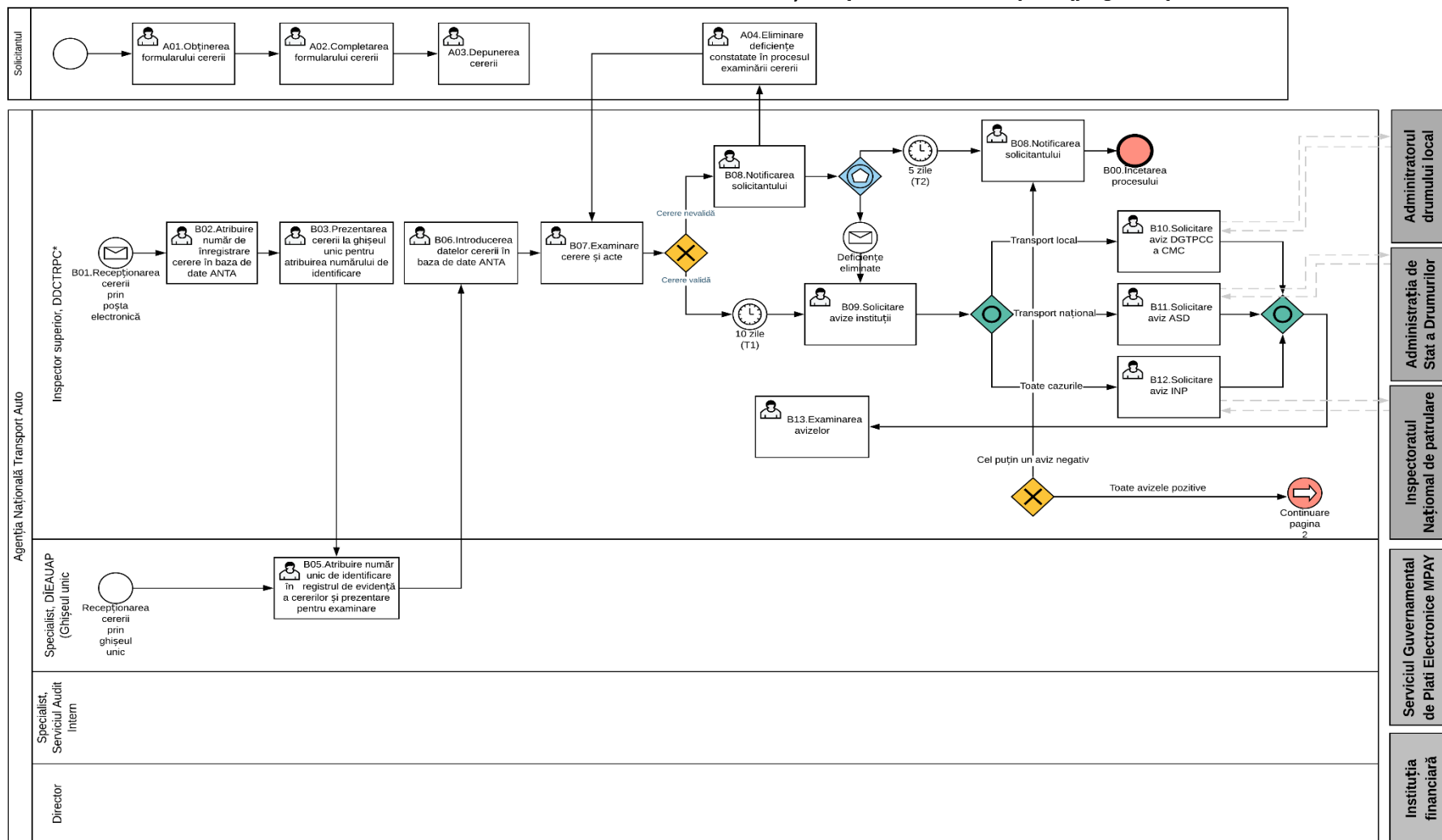
Anexa nr. 3

**Taxa pentru folosirea drumurilor de către autovehiculele înmatriculate
și neînmatriculate în Republica Moldova a căror masă totală, sarcină masică
pe axă sau ale căror dimensiuni depășesc limitele admise**

Nr. crt.	Obiectul impunerii	Taxa, lei
1	Eliberarea avizului preliminar și a autorizației speciale la cerere	43,2
2	Depășirea sarcinii masice pe axă admise:	
	a) până la 2 t inclusiv	5,5 pentru fiecare tonă depășire × km
	b) peste 2 t	11 pentru fiecare tonă depășire × km
3	Depășirea masei totale admise a autovehiculelor cu încărcătură (fără depășirea sarcinii masice pe axă)	16 pentru fiecare tonă depășire × km
4	Depășirea dimensiunilor admise, cu respectarea condițiilor pentru sarcina masică:	
	a) lățimea sau înălțimea până la 50 cm ori lungimea până la 100 cm	21,5 pentru fiecare kilometru
	b) lățimea sau înălțimea cu 50–100 cm ori lungimea cu 100–200 cm	43 pentru fiecare kilometru
	c) lățimea sau înălțimea cu 101–150 cm ori lungimea cu 201–350 cm	65 pentru fiecare kilometru
	d) lățimea sau înălțimea cu 151–200 cm ori lungimea cu 351–600 cm	86,5 pentru fiecare kilometru
	e) lățimea sau înălțimea cu 201–250 cm ori lungimea cu 601–900 cm	108 pentru fiecare kilometru
	f) lățimea sau înălțimea cu 251–300 cm ori lungimea cu 901–1200 cm	129,5 pentru fiecare kilometru
	g) lățimea sau înălțimea cu peste 301 cm ori lungimea cu peste 1201 cm	162,0 pentru fiecare kilometru
5	Recântărirea autovehiculului sau măsurarea repetată a dimensiunilor după transpunerea încărcăturii	108 pentru o operațiune

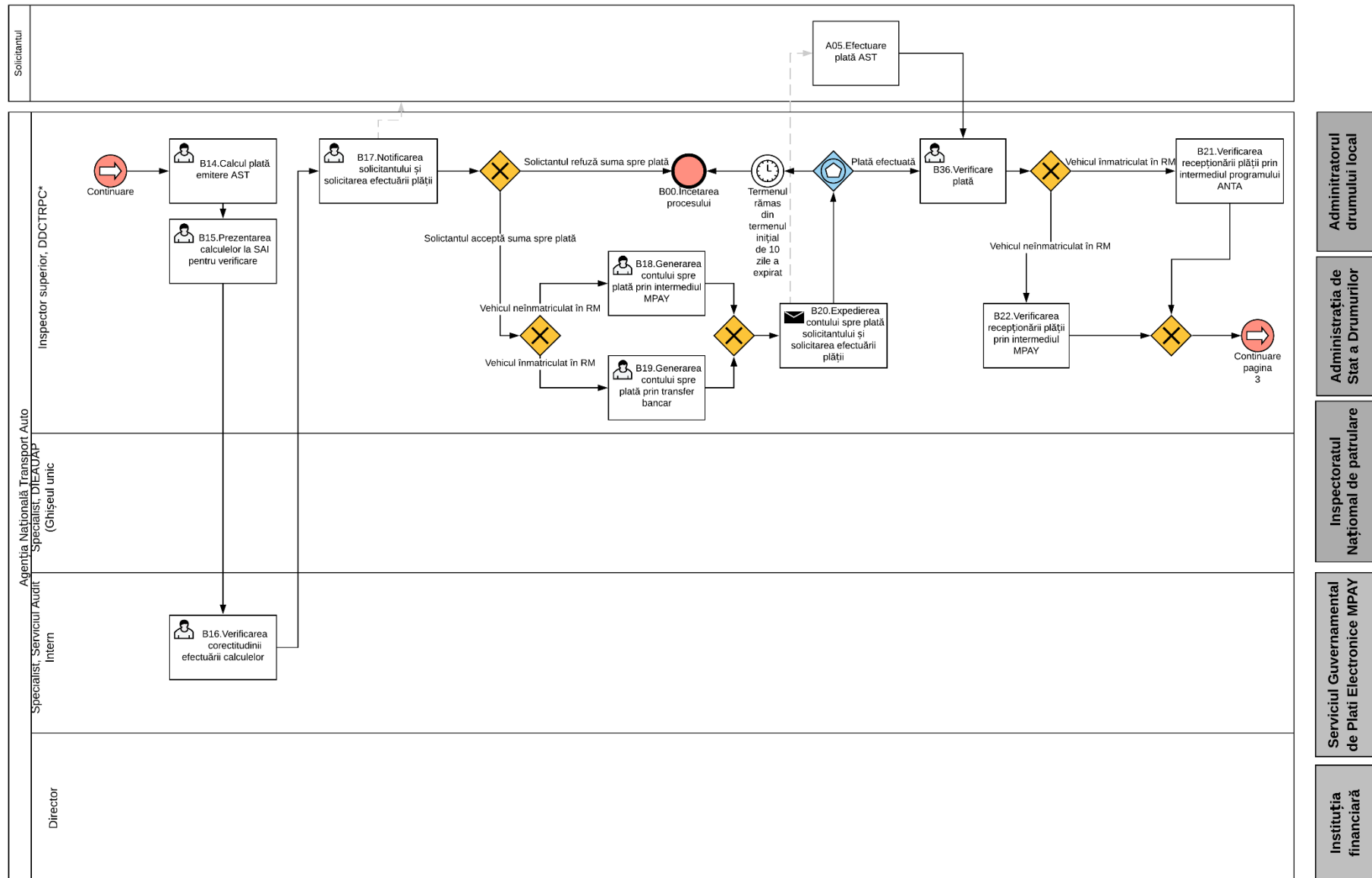
Anexa 3. Harta procesului de emitere a autorizației speciale de transport

Procesul de eliberare a autorizației speciale de transport (pagina 1)

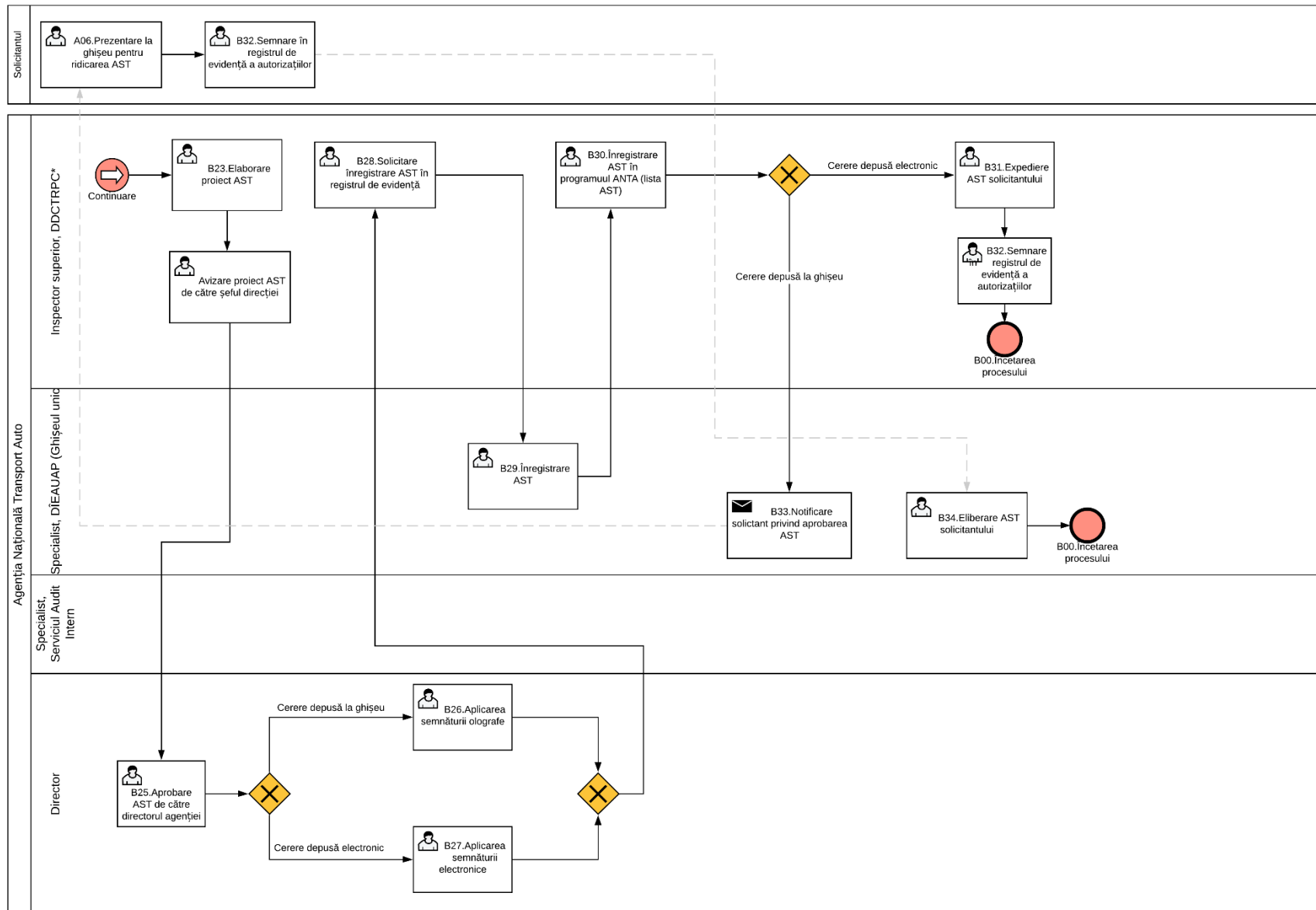


* DCTRPC - Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului ** DIEAUAP - Direcția înregistrare, evidență și analiză a utilizării actelor permise

Procesul de eliberare a autorizației speciale de transport (pagina 2)



Procesul de eliberare a autorizației speciale de transport (pagina 3)



Administrația locală

Administrația de Stat a Drumurilor

Inspectoratul Național de patrulare

Serviciul Guvernamental de Plati Electronice MPAY

Instituția financiară

Anexa 4. Ghidul de referință pentru activitățile procesului de emitere a AST

Numărul pasului	Descrierea pasului procesului	Etapă	Responsabil	Executor	Cadrul legal
A01	Obținerea formularului cererii de pe pagina web a ANTA: http://anta.gov.md/sites/default/files/document/attachments/Cerere pentru eliberarea autorizație speciale de transport.doc	A. Pregătirea actelor	Solicitantul	Solicitantul	Instrucțiunea ANTA privind eliberarea autorizației speciale de transport pentru depășirea limitelor maxime admise, punctul 1 "Pentru a obține AST, solicitantul trebuie sa completeze o cerere, al cărei model este afișat pe pagina web a Agenției Naționale Transport Auto la adresa: www.anta.gov.md , compartimentul Autorizații/ Autorizației Speciale de Transport (AST)."
A02	Completarea formularului cererii pentru eliberarea autorizației speciale de transport	A. Pregătirea actelor	Solicitantul	Solicitantul	Instrucțiunea ANTA privind eliberarea autorizației speciale de transport pentru depășirea limitelor maxime admise, punctul 1 "Pentru a obține AST, solicitantul trebuie sa completeze o cerere, al cărei model este afișat pe pagina web a Agenției Naționale Transport Auto la adresa: www.anta.gov.md , compartimentul Autorizații/ Autorizației Speciale de Transport (AST)."
A03	Depunerea cererii pentru eliberarea autorizației speciale de transport în format electronic la adresa autorizatii@anta.gov.md sau fizic la Ghișeul Unic al ANTA la adresa: MD-2001, Chișinău, Aleea Gării 6.	A. Pregătirea actelor	Solicitantul	Solicitantul	Instrucțiunea ANTA privind eliberarea autorizației speciale de transport pentru depășirea limitelor maxime admise, punctul 2 "Cererea completată, semnată și ștampilată poate fi transmisă prin e-mail la adresa: autorizatii@anta.gov.md sau depusă fizic la Ghișeul Unic al ANTA la adresa: MD-2001, Chișinău, Aleea Gării 6. "
A04	Eliminare deficiențe constatate în procesul examinării cererii			Solicitantul	Regulamentul cu privire la crearea și funcționarea ghișeului unic pentru eliberarea actelor permissive în domeniul transportului rutier din cadrul Agenției Naționale Transport Auto aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 67 din 05.02.2016, punctul 16 "Dacă în procesul examinării cererii se constată că actele anexate conțin inexactități sau nu corespund prevederilor legislației în vigoare, persoanele responsabile din cadrul Agenției informează solicitantul și îi acordă un termen de 5 zile de la data recepționării de către solicitant a notificării pentru eliminarea inexactităților și deficiențelor constatate, indicând și modul de eliminare a acestora."
A05	Efectuare plată AST			Solicitantul	
A06	Prezentare la ghișeu pentru ridicarea AST			Solicitantul	

B00	Încheierea procesului	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	Nu este cazul	
B01	Recepționarea și înregistrarea cererii pentru eliberarea autorizației speciale de transport prin intermediul poștei electronice la adresa autorizatii@anta.gov.md sau	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului	Instrucțiunea ANTA privind eliberarea autorizației speciale de transport pentru depășirea limitelor maxime admise, punctul 2 "Cererea completată, semnată și ștampilată poate fi transmisă prin e-mail la adresa: autorizatii@anta.gov.md sau depusă fizic la Ghișeul Unic al ANTA la adresa: MD-2001, Chișinău, Aleea Gării 6." Regulamentul cu privire la crearea și funcționarea ghișeului unic pentru eliberarea actelor permise în domeniul transportului rutier din cadrul Agenției Naționale Transport Auto aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 67 din 05.02.2016, punctul 8 "Cererea de eliberare a actelor permise se depune atât în format electronic, cât și pe suport de hârtie direct la ghișeul unic al Agenției și este acceptată pentru examinare numai dacă este aplicată semnătura electronică sau semnătura olografă de către solicitant."
B02	Atribuirea unui număr de înregistrare cererii recepționate în lista de evidență a AST din cadrul DCTRPC http://anta.gov.md/content/ast (datele se introduc în baza de date a ANTA iar numărul se acordă în conformitate cu numărul de ordine)	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului	
B03	Prezentarea cererii la ghișeul unic pentru înregistrare și atribuirea unui număr unic de identificare în registrul de evidență a cererilor	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului	Instrucțiunea ANTA privind eliberarea autorizației speciale de transport pentru depășirea limitelor maxime admise, punctul 2 "Cererea completată, semnată și ștampilată poate fi transmisă prin e-mail la adresa: autorizatii@anta.gov.md sau depusă fizic la Ghișeul Unic al ANTA la adresa: MD-2001, Chișinău, Aleea Gării 6. "
B04	Recepționarea și înregistrarea cererii pentru eliberarea autorizației speciale de transport prin intermediul ghișeului unic	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	Specialist, Direcția înregistrare, evidență și	Instrucțiunea ANTA privind eliberarea autorizației speciale de transport pentru depășirea limitelor maxime admise, punctul 2 "Cererea completată, semnată și ștampilată poate fi transmisă prin e-mail la adresa: autorizatii@anta.gov.md sau depusă fizic la Ghișeul Unic al ANTA la adresa: MD-2001, Chișinău, Aleea Gării 6."Regulamentul cu

				analiză a utilizării actelor permise	privire la crearea și funcționarea ghișeului unic pentru eliberarea actelor permise în domeniul transportului rutier din cadrul Agenției Naționale Transport Auto aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 67 din 05.02.2016, punctul 8 "Cererea de eliberare a actelor permise se depune atât în format electronic, cât și pe suport de hârtie direct la ghișeul unic al Agenției și este acceptată pentru examinare numai dacă este aplicată semnătura electronică sau semnătura olografă de către solicitant."
B05	Înregistrarea cererii pentru eliberarea autorizației speciale de transport la ghișeul unic prin atribuirea unui număr unic de identificare în registrul de evidență a cererilor (baza de date)	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agenția Națională Transport Auto	Specialist, Direcția înregistrare, evidență și analiză a utilizării actelor permise	Hotărârea Guvernului nr. 67 din 05.02.2016 cu privire la crearea și funcționarea ghișeului unic pentru eliberarea actelor permise în domeniul transportului rutier
B06	Introducerea datelor cererii în baza de date ANTA (denumirea solicitantului, numărul de înregistrare a întreprinderii, numărul de înmatriculare, tipul mărfii)	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agenția Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului	
B07	Analiza corectitudinii completării cererii și validității acesteia (Cerere validă și completată corect, Cerere nevalidă)	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agenția Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului	Regulamentul cu privire la crearea și funcționarea ghișeului unic pentru eliberarea actelor permise în domeniul transportului rutier din cadrul Agenției Naționale Transport Auto aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 67 din 05.02.2016, punctul 9 "Solicitarea de eliberare a actelor permise nu este acceptată spre examinare în următoarele cazuri: a) cererea nu corespunde prevederilor pct. 8 al prezentului Regulament; b) actele anexate nu corespund legislației în vigoare; c) setul de acte prezentat nu este complet; d) actele anexate conțin date eronate; e) cererea este depusă de către o terță persoană fără împuternicirea legală de a reprezenta interesele operatorului de transport rutier." Instrucțiunea ANTA privind eliberarea autorizației speciale de transport pentru depășirea limitelor maxime admise, punctul 2 "Cererea completată, semnată și ștampilată poate fi transmisă prin e-mail la adresa: autorizatii@anta.gov.md sau depusă fizic la Ghișeul Unic al ANTA la adresa: MD-2001, Chișinău, Aleea Gării 6."

B08	Informarea solicitantului privind necesitatea eliminării deficiențelor constatate		Agencia Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului	Regulamentul cu privire la crearea și funcționarea ghișeului unic pentru eliberarea actelor permissive în domeniul transportului rutier din cadrul Agenției Naționale Transport Auto aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 67 din 05.02.2016, punctul 16 "Dacă în procesul examinării cererii se constată că actele anexate conțin inexactități sau nu corespund prevederilor legislației în vigoare, persoanele responsabile din cadrul Agenției informează solicitantul și îi acordă un termen de 5 zile de la data recepționării de către solicitant a notificării pentru eliminarea inexactităților și deficiențelor constatate, indicând și modul de eliminare a acestora."
B09	Solicitare avize instituții		Agencia Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului	Practica administrativă în cadrul ANTA
B10	Solicitarea avizului asupra itinerarului transportului de la Direcția generală transport public și căi de comunicație a Consiliului Municipal Chișinău (--Transport în raza municipiului Chișinău--)	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului	
B11	Solicitarea avizului Administrației de Stat a Drumurilor (--Transport pe drumurile naționale--)	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului	Regulamentul cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1073 din 01.10.2007 punctul 12 "Autorizația specială de transport se eliberează ținând cont de: a) condițiile prescrise în avizul prealabil, care se eliberează la cererea transportatorului de organul abilitat al administrației publice centrale în domeniul transporturilor și gospodăriei drumurilor și care include variantele traseelor posibile;"
B12	Solicitarea avizului Inspectoratului Național de Patruare	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și	Regulamentul cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1073 din 01.10.2007 punctul 28 "În scopul asigurării securității circulației rutiere, după stabilirea variantelor posibile de traseu, până la obținerea

				Protecția Consumatorului	autorizației speciale, transportatorul va obține avizul Direcției poliției rutiere a Ministerului Afacerilor Interne.”
B13	Examinarea avizelor instituțiilor (cel puțin un aviz negativ - încetarea proces; toate avizele sunt pozitive - continuare proces)	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agenția Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului	Instrucțiunea ANTA privind eliberarea autorizației speciale de transport pentru depășirea limitelor maxime admise, punctul 4 ”Beneficiarii autovehiculelor neînmatriculate în Republica Moldova, după examinarea/obținerea avizelor necesare cererii pentru eliberarea AST, vor primi un cont spre plată pentru achitare prin intermediul sistemului MPay (https://mpay.gov.md).”
B14	Efectuarea calculelor plății de emisie a autorizației speciale de transport în conformitate cu taxele stabilite în anexele 2 și 3 ale Titlului IX din Codul Fiscal (calculele se fac manual).	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agenția Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului	Instrucțiunea ANTA privind eliberarea autorizației speciale de transport pentru depășirea limitelor maxime admise, punctul 4 ”Beneficiarii autovehiculelor neînmatriculate în Republica Moldova, după examinarea/obținerea avizelor necesare cererii pentru eliberarea AST, vor primi un cont spre plată pentru achitare prin intermediul sistemului MPay (https://mpay.gov.md).”
B15	Prezentarea calculelor la Serviciul Audit Intern pentru verificare	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agenția Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului	
B16	Verificarea corectitudinii efectuării calculelor.	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agenția Națională Transport Auto	Economist, Serviciul Audit Intern	
B17	Notificarea solicitantului privind suma spre achitare și solicitarea efectuării plății (Solicitantul a acceptat calculele prezentate, Solicitantul refuză calculele prezentate)	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agenția Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului	
B18	Generarea contului spre plată prin intermediul MPAY și expedierea acestuia solicitantului (--Vehicul neînmatriculat în RM--)	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agenția Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului	Instrucțiunea ANTA privind eliberarea autorizației speciale de transport pentru depășirea limitelor maxime admise, punctul 4 ”Beneficiarii autovehiculelor neînmatriculate în Republica Moldova, după examinarea/obținerea avizelor necesare cererii pentru eliberarea AST, vor primi un cont spre plată pentru achitare prin intermediul sistemului MPay (https://mpay.gov.md).”

B19	Generarea contului spre plată prin transfer bancar (Vehicul înmatriculat în RM)	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului	Instrucțiunea ANTA privind eliberarea autorizației speciale de transport pentru depășirea limitelor maxime admise, punctul 4 "Beneficiarii autovehiculelor neînmatriculate în Republica Moldova, după examinarea/obținerea avizelor necesare cererii pentru eliberarea AST, vor primi un cont spre plată pentru achitare prin intermediul sistemului MPay (https://mpay.gov.md)."
B20	Expedierea contului spre plată solicitantului și solicitarea efectuării plății	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului	Instrucțiunea ANTA privind eliberarea autorizației speciale de transport pentru depășirea limitelor maxime admise, punctul 4 "Beneficiarii autovehiculelor neînmatriculate în Republica Moldova, după examinarea/obținerea avizelor necesare cererii pentru eliberarea AST, vor primi un cont spre plată pentru achitare prin intermediul sistemului MPay (https://mpay.gov.md)."
B21	Verificarea recepționării plății prin intermediul sistemului informațional ANTA (--Vehicul înmatriculat în RM--)	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului	Instrucțiunea ANTA privind eliberarea autorizației speciale de transport pentru depășirea limitelor maxime admise, punctul 6 "După verificarea/confirmarea achitării plății, colaboratorii ANTA perfectează și expediază AST în format PDF, semnată electronic, la adresa solicitantului, cu reflectarea informației din autorizație pe pagina oficială ANTA: http://anta.gov.md/content/ast "Lista autorizațiilor speciale eliberate" pentru consultare de către organele abilitate."
B22	Verificarea recepționării plății prin intermediul MPAY (--Vehicul neînmatriculat în RM--)	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului	Instrucțiunea ANTA privind eliberarea autorizației speciale de transport pentru depășirea limitelor maxime admise, punctul 6 "După verificarea/confirmarea achitării plății, colaboratorii ANTA perfectează și expediază AST în format PDF, semnată electronic, la adresa solicitantului, cu reflectarea informației din autorizație pe pagina oficială ANTA: http://anta.gov.md/content/ast "Lista autorizațiilor speciale eliberate" pentru consultare de către organele abilitate."
B23	Elaborarea proiectului autorizației speciale de transport (completarea datelor transportatorului, rutei, numărului de înmatriculare, termenul de valabilitate etc)	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului	
B24	Avizarea proiectului autorizației speciale de transport de către șeful DCTRPS	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	Șef, Direcția Control Transport Rutier și	

			Transport Auto	Protecția Consumatorului	
B25	Aprobare AST de către directorul agenției				Regulamentul Agenției Naționale Transport Auto aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 539 din 23.04.2008, punctul 13, lin. 9) Directorul agenției "reprezintă interesele Agenției în relațiile cu organele de stat, cu persoanele juridice și fizice din republică și din alte state, cu autoritățile și organismele internaționale și cu autoritățile similare din alte țări;"
B26	Aplicarea semnăturii olografe de către directorul ANTA (--Cerere recepționată prin intermediul ghișeului unic--)	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	Director ANTA	Regulamentul Agenției Naționale Transport Auto aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 539 din 23.04.2008, punctul 13, lin. 9) Directorul agenției "reprezintă interesele Agenției în relațiile cu organele de stat, cu persoanele juridice și fizice din republică și din alte state, cu autoritățile și organismele internaționale și cu autoritățile similare din alte țări;"
B27	Aplicarea semnăturii electronice de către directorul ANTA (--Cerere recepționată prin intermediul poștei electronice--)	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	Director ANTA	Regulamentul Agenției Naționale Transport Auto aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 539 din 23.04.2008, punctul 13, lin. 9) Directorul agenției "reprezintă interesele Agenției în relațiile cu organele de stat, cu persoanele juridice și fizice din republică și din alte state, cu autoritățile și organismele internaționale și cu autoritățile similare din alte țări;"
B28	Prezentarea autorizației la ghișeul unic pentru înregistrare în registrul de evidență	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului	
B29	Înregistrarea autorizației eliberate	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	Specialist, Direcția Înregistrare, evidență și analiză a utilizării actelor permissive	
B30	Introducerea datelor autorizației în lista autorizațiilor eliberate prin intermediul programului ANTA	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport	

			Transport Auto	Rutier și Protecția Consumatorului
B31	Expedierea autorizației solicitantului (-- Cerere recepționată prin intermediul poștei electronice--)	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului
B32	Semnarea în registrul de evidență a autorizațiilor eliberate		Agencia Națională Transport Auto	Inspector superior, Direcția Control Transport Rutier și Protecția Consumatorului
B33	Notificare solicitant privind aprobarea AST		Agencia Națională Transport Auto	
B34	Eliberarea autorizației solicitantului (-- Cerere recepționată prin intermediul ghișeului unic--)		Agencia Națională Transport Auto	Specialist, Direcția Înregistrare, evidență și analiză a utilizării actelor permissive
B35	Semnarea în registrul de evidență a autorizațiilor eliberate	Examinarea cererii și luarea deciziei	Solicitantul	Solicitantul
B36	Verificare plată	Examinarea cererii și luarea deciziei	Agencia Națională Transport Auto	

Anexa 5. Exemplu răspuns Inspectoratul Național de Patrulare coordonare itinerar

Stimate domnule director.

Inspectoratul național de patrulare al Inspectoratului General al Poliției al Ministerului Afacerilor Interne a examinat cererea S.R.L. "PROFAGROTRANS", adresată A.A. "ANTA", cu privire la eliberarea condițiilor de securitate a circulației rutiere. În scopul transportării încărcăturii cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise și în limitele competențelor funcționale comunică următoarele.

În urma examinării obiective și sub toate aspectele a celor relatate în cerere și potrivit prevederilor legislației în vigoare. Inspectoratul național de patrulare al IGP. a elaborat și remite alăturat, în dependență de tip, următoarele condiții obligatorii de securitate a circulației rutiere pe drumurile publice în timpul transportării încărcăturii cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise, cu mijlocul de transport „MAN” n/î A16292HK și semiremorca n/î 0065ZZ, pe ruta postul vamal Otaci - num. Chișinău, str. Bucovinei 42/7. după cum urmează:

1. Circulația pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise este posibilă numai în cazuri excepționale, pentru transportul obiectelor indivizibile, în baza autorizației speciale de transport eliberată doar de Agenția Națională Transport Auto. cu condiția că respectivul transport se va efectua în condiții de siguranță a circulației pentru toți participanții la trafic cu punerea în funcțiune a luminilor giratorii de culoare galbenă pe autovehiculul trăgător. Masa încărcăturii transportate și repartizarea acesteia pe axe nu trebuie să depășească valorile stabilite prin caracteristica tehnică a vehiculului. Mijloacele de transport vor fi dotate cu echipament complet de scule și accesorii în stare bună pentru intervenție imediată în caz de necesitate.

2. În cazul în care încărcătura depășește limitele de gabarit ale vehiculului în plan longitudinal, iată sau spate mai mult de 1m. în plan transversal - mai mult de 0.4 m de la marginea exterioară a luminilor de gabarit, ea trebuie marcată prin seninele distinctive 12 (anexa nr.6) a Regulamentului circulației rutiere, iar pe timp de noapte - semnalizată suplimentar prin catadioptri sau lanterne de culoare albă în față și de culoare roșie în spate.

3. Conducătorul de vehicul. înainte de plecare și în timpul deplasării, este obligat să verifice dacă încărcătura este amplasată și fixată astfel încât aceasta:

- a) să nu expună pericolului participanții la trafic sau să cauzeze daune proprietății publice ori private;
- b) să nu limiteze câmpul vizual al conducătorului, să nu perturbe stabilitatea sau să facă dificilă conducerea vehiculului;
- c) să nu rostogolească sau să cadă din vehicul;
- d) să nu marcheze dispozitivele de iluminare exterioară, dispozitivele de semnalizare, catadioptrii și plăcile cu numărul de înmatriculare, precum și semnalele executate cu brațele de conducătorul vehiculului la care sânt defectate sau lipsesc dispozitivele de semnalizare luminoasă.

În cazul în care amplasarea și fixarea încărcăturii nu corespunde cerințelor de siguranță și normelor de transportare, conducătorul trebuie să întreprindă măsuri de înlăturare a necorespunderilor. iar dacă aceasta nu este posibil să întrerupă deplasarea.

În situația în care încărcătura a căzut din vehicul și prin aceasta s-a creat un obstacol circulației, iar înlăturarea imediată a acesteia nu este posibilă, conducătorul trebuie să-l semnalizeze conform punctului 37 subpunctului 2) din Regulamentul circulației rutiere.

4. Este interzisă efectuarea transportării cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise, în condiții de vizibilitate redusă, în situația unor condiții climatice nefavorabile, sau a unui carosabil înzăpezit.

5. În cazul în care lățimea convoiului în mers este cuprinsă între 2.50 m și 3.50 m. acesta va avea instalată obligatoriu în față o placă de avertizare cu inscripția "ATENȚIE DIMENSIUNE DEPĂȘITĂ", dimensiunea căruia va fi 40x40 cm cu înălțimea literelor de 10 cm de culoare roșie pe fundal alb.

6. Trecerea pe poduri sau viaducte se va face cu viteza redusă, după caz 5-15 km/h. fără șuturi, fără opriri, pe banda din dreapta în direcția deplasării sau conform indicațiilor din autorizație.

7. Este interzisă oprirea pe sectoare de drum unde ar stânjeni fluenta traficului (poduri, pasaje, pante, sectoare îngustate datorită unor lucrări, în curbe sau sectoare cu vizibilitate redusă).

8. Beneficiarul transportului este obligat să însoțească transportul de la furnizor la locul de destinație și să intervină în cazul în care pe parcurs sânt necesare intervenții pentru obținerea de autorizații speciale de

transport, de demontare >î remontare a elementelor de semnalizare rutieră, de demontare și remontare a conductoarelor sau de întrerupere a curentului electric ce trece prin conductoarele ce traversează drumul și să achite contravaloarea lucrărilor respective, pentru care acesta poartă răspundere.

9. Conducătorul mijlocului de transport vizat, este obligat să respecte traseul, restricțiile, rutele de ocolire și poziția de trecere pe poduri, așa cum este indicat în autorizația specială de transport sau corespunzător semnalizării rutiere, eliberată doar de Agenția Națională Transport Auto.

10. În cazurile în care lățimea convoiului depășește 3,50 m sau lungimea 30.00 m. acesta va fi precedat și escortat de către vehiculele transportatorului, purtător de lumină giratorie de culoare galbenă cu placa de avertizare cu inscripția „ATENȚIE DIMENSIUNE DEPĂȘITĂ”, conform Regulamentului cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise.

11. În scopul asigurării securității circulației rutiere, până la obținerea autorizației speciale, transportatorul este obligat să obțină avizul Administrației de Stat a Drumurilor, respectând în totalitate restricțiile stipulate în avizul nominalizat.

În cazul nerespectării prezentelor restricții sau cauzarea unor eventuale incidente și prejudicii în funcție de gravitatea și consecințele încălcărilor atrage după sine răspunderea conform legislației în vigoare.

Anexa 6. Exemplu răspuns Administrația de Stat a Drumurilor coordonare itinerar

Stimate Domnule Director,

Î.S. „Administrația de Stat a Drumurilor” a examinat demersul cu privire la coordonarea itinerarului pe care se preconizează efectuarea transportării cu masa și dimensiuni ce depășesc limitele admise și vă comunică. În baza materialelor prezentate s-a constatat că itinerarul se va constitui din următoarele sectoare de drumuri publice:

R8 Edineț - Otaci - frontiera cu Ucraina, $\text{km } 56,515 + 0 = 56,515 \text{ km}$;
M5 Fr.cu Ucraina-Criva-Bălți-Chișinău-Tiraspol-Fr.cu Ucraina, $\text{km } 72 + 265 = 193 \text{ km}$;
R6 Chișinău - Orhei - Bălți, $\text{km } 10,8 - 11,5 = 0,7 \text{ km}$;
R4 R6 - Goian - Criuleni - MI, $\text{km } 0 - 1,3 = 1,3 \text{ km}$;
R4 R6 - Goian - Criuleni - MI, $\text{km } 1,3 - 0 = 1,3 \text{ km}$;
R6 Chișinău - Orhei - Bălți, $\text{km } 11,5 + 6 = 5,5 \text{ km}$;

Total: $(56,515+193+0,7+1,3+1,3+5,5) = 258,315 \text{ km}$ (tur). La momentul actual pe aceste sectoare de drumuri publice, nu sunt construcții ingineresti și amenajări aferente drumului, care ar face imposibilă deplasarea mijloacelor de transport cu dimensiunile indicate: lungimea - 19.5 m; lățimea - 3.25 m; înălțimea - 4 m; greutatea totală - 40 t; greutatea maximă pe axă - 8 t.

Notă:

1. *Intru evitarea unor situații confuze, itinerarul stabilit se va analiza preventiv prin prisma parametrilor tehnici a transportului cu încărcătură ce se solicită a fi autorizat, acordând atenție sporită segmentelor de drumuri publice ce traversează localități.*
2. *La parcurgerea itinerarului dat, se va reduce viteza de circulație.*
3. *La traversarea podurilor amplasate pe drumurile: M5 Fr.cu Ucraina - Criva - Bălți - Chișinău - Tiraspol - Fr.cu Ucraina, km 85,076; 104,192; 123,860; 132,900; 133,794; 144,408; 145,230; 169,336; 171,694; 172,172; 181,682; 209,432; 214,730; 215,532; 238,472; 264, 790; R6 Chișinău - Orhei - Bălți, km 10,839; 11,178 se vor respecta următoarele condiții:*
 - *Pe durata traversării podurilor de către transportul menționat, se va interzice accesul altor autovehicule, precum și a pietonilor pe poduri*
 - *Circulația transportului menționat se va face strict pe axa. podurilor;*
 - *Viteza de circulație pe poduri nu va depăși 10 km/h;*
 - *Staționarea autovehiculului pe poduri este strict interzisă.*
4. *Transportarea se va face în strictă conformitate cu condițiile stipulate mai sus, nerespectarea lor poate duce degradarea lucrărilor de artă;*
5. *Responsabilitatea lichidării unor posibile degradări atestate după efectuarea transportării cât și suportarea cheltuielilor aferente, revin deținătorului autorizației speciale de transport, conform HG1073 din 1.10.2007, anexa nr. I, cap. VII, pct. 78.*
6. *În scopul asigurării securității circulației rutiere, până la obținerea autorizației speciale, transportatorul va obține avizul Direcției supraveghere transport și circulației rutiere, din cadrul INP.*
7. *Este interzisă efectuarea transportării cu masa și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise în situația unor condiții climaterice nefavorabile, sau a. unui carosabil înzăpezit.*

C E R E R E
pentru eliberarea autorizației speciale de transport

1. Întreprinderea _____
(denumirea, rechizitele, adresa juridică)

2. Itinerarul pe care se va efectua transportul și lungimea acestuia (km)

3. Caracteristica mijlocului de transport cu încărcătură _____

(tipul, modelul, numărul de înmatriculare, greutatea, dimensiunile)

4. Schița de coletaj _____

___t ___t ___t ___t ___t ___t

X-----X-----X---X-----X-----X

| ___m | ___m | ___m | ___m | ___m |

X - osie;

___t - încărcătura pe osie în tone;

___m - distanța între osii.

5. Alte detalii privind transportarea _____

6. Transportul se va efectua în perioada _____

7. Confirmăm că nu mai este posibilă reducerea dimensiunilor și/sau greutății prin demontări. Au fost luate toate măsurile pentru reducerea la minimum a înălțimii totale.

8. ANGAJAMENT: Ne asumăm răspunderea asupra exactității datelor înscrise în prezenta cerere și respectării Regulamentului cu privire la autorizarea, controlul și efectuarea pe drumurile publice a transporturilor cu greutate și/sau dimensiuni ce depășesc limitele admise, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. _____ din "___" _____.

Conducătorul întreprinderii

(numele, semnătura, ștampila)

Anexa 8. Tarife suplimentare de utilizare a drumurilor de interes național în România conform anexei 1, la Ordinul Ministrului Transportului nr. 1836/2018 din 7 decembrie 2018

ANEXA nr. 1: TARIFE SUPLIMENTARE de utilizare a drumurilor de interes național

Nr. crt.	Denumire tarif		Unitate de calcul	Tarif unitar, cu TVA [euro]	
1.1	Emitere AST în limitele de competență; include traseu, condiții de parcurs și cost.	În regim normal, la mai mult de două zile lucrătoare de la data înregistrării la unitățile/subunitățile C.N.A.I.R. - S.A.	tarif/document	20% din valoarea totală a tarifelor de depășire, dar nu mai puțin de 10 euro	
1.2		În regim de urgență, în mai puțin de două zile lucrătoare de la data înregistrării la unitățile/subunitățile C.N.A.I.R. - S.A.	tarif/document	tariful de la pct. 1.1 multiplicat cu 1,5	
1.3	Emitere AST în agențiile de control și încasare (ACI) în limitele de competență; include traseu, condiții de parcurs și cost.		tarif/document	20% din valoarea totală a tarifelor de depășire, dar nu mai puțin de 10 euro	
1.4	Emitere AST complementară în ACI în limitele de competență; include traseu, condiții de parcurs și cost.		tarif/document	10% din valoarea totală a tarifelor de depășire, dar nu mai puțin de 10 euro	
2.	Aviz depășire limită de competență; include traseu și condiții de parcurs.		tarif/document	50,00	
3.	Estimare; include condiții de parcurs, distanță și cost; nu include traseu.		tarif/document	50,00	
4.	Depășirea masei totale maxime admise, indiferent de tipul suspensiilor, numărul de axe sau de roți		tarif x distanță	$0,02 \cdot (G - mma/2)$	
5.				Suspensii pneumatice sau echivalente	Alte suspensii decât cele pneumatice sau echivalente
5.1	Depășirea masei maxime admise pe	axa simplă	tarif x distanță	$((((G - mma)^2) \cdot ((G - mma) + 2,9)A^2)/100)$	$1,50 \cdot (((G - mma)A^2) \cdot ((G - mma) + 2,9)A^2)/100)$
5.2	axă, indiferent de numărul de roți	axa dublă		$((((G - mma) + 0,3)A^2) \cdot (2/((G - mma) + 10)))$	$1,50 \cdot (((G - mma) + 0,3)A^2) \cdot (2/((G - mma) + 10)))$
5.3		axa triplă		$((((G - mma) + 0,2)A^2) \cdot (2/((G - mma) + 10)))$	$1,50 \cdot (((G - mma) + 0,2)A^2) \cdot (2/((G - mma) + 10)))$
6.1	Depășirea dimensiunilor	lungime		$(0,12A^2 \cdot ((L - Lma) + 1)A^2)/10$	
6.2		lățime	tarif x distanță	$0,23A^2 \cdot ((l - lma) + 1)A^2$	
6.3	maxime admise	înălțime		$0,23A^2 \cdot ((h - hma) + 1)A^2$	
7.	Recântărire sau remăsurare, la solicitarea utilizatorului		tarif/operație	50,00	

Legendă:

G = masă reală, exprimată în tone, constatată din documente sau prin cântărire mma = masă maximă admisă în circulație pe drumurile publice, exprimată în tone L = lungimea reală a vehiculului, exprimată în metri, constatată din documente sau prin măsurare

l = lățimea reală a vehiculului, exprimată în metri, constatată din documente sau prin măsurare

h = înălțimea reală a vehiculului, exprimată în metri, constatată din documente sau prin măsurare

Lma = lungimea maximă admisă a vehiculului, exprimată în metri lma = lățimea maximă admisă a vehiculului, exprimată în metri hma = înălțimea maximă admisă a vehiculului, exprimată în metri AST - autorizație specială de transport Prin semnul A se înțelege ridicare la putere.

C.N.A.I.R. - S.A. - Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A.

PARTEA 2: Modul de aplicare a tarifelor suplimentare de utilizare a drumurilor de interes național

A) Masele și dimensiunile maxime admise sunt cele prevăzute în anexele nr. 2 și 3 la Ordonanța Guvernului nr. [43/1997](#) privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

B) Sunt exceptate de la plata tarifelor suplimentare de utilizare a drumurilor de interes național:

1. vehiculele rutiere deținute sau utilizate în baza unui drept legal de unitățile Ministerului Apărării Naționale sau vehiculele care aparțin unei terțe părți și care efectuează transporturi în interesul unităților Ministerului Apărării Naționale, la solicitarea unităților militare;

2. vehiculele rutiere deținute de forțele militare ale statelor membre NATO sau ale Parteneriatului pentru Pace sau vehiculele care aparțin unei terțe părți și care efectuează transporturi în interesul unei forte militare, în cadrul unui acord la care România este parte, la solicitarea Centrului de Coordonare a Mișcării din cadrul Comandamentului Logistic Întrunit al Ministerului Apărării Naționale;

3. vehiculele rutiere aflate în proprietatea sau care sunt folosite de către ori pentru forțele militare ale Statelor Unite ale Americii la solicitarea Centrului de Coordonare a Mișcării din cadrul Comandamentului Logistic Întrunit al Ministerului Apărării Naționale;

4. vehiculele rutiere deținute sau utilizate în baza unui drept legal de unitățile subordonate Ministerului Afacerilor Interne, la solicitarea unităților care le dețin;

5. vehiculele rutiere deținute sau utilizate în baza unui drept legal de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., la solicitarea subunităților care le dețin;

6. vehiculele rutiere deținute sau utilizate în baza unui drept legal de serviciile de urgență, astfel cum sunt reglementate prin Ordonanța Guvernului nr. [88/2001](#) privind înființarea, organizarea și funcționarea serviciilor publice comunitare pentru situații de urgență, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. [363/2002](#), cu modificările și completările ulterioare, la solicitarea serviciilor publice comunitare pentru situații de urgență care le dețin;

7. vehiculele rutiere care efectuează transporturi de echipamente de prim ajutor și ajutoare umanitare, utilajele destinate intervențiilor sau vehiculele care transportă astfel de utilaje, în zonele în care a fost declarată starea de urgență, conform prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. [1/1999](#) privind regimul stării de asediu și regimul stării de urgență, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. [453/2004](#), la solicitarea comitetelor pentru situații de urgență constituite conform prevederilor art. 6 și 7 ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. [21/2004](#) privind Sistemul Național de Management al Situațiilor de Urgență, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. [15/2005](#), cu modificările și completările ulterioare;

8. vehiculele rutiere și utilajele specializate, inclusiv vehiculele rutiere care efectuează transportul acestora, care participă la acțiuni de dezăpezire a drumurilor naționale și autostrăzilor sau de reparare și repunere în funcțiune a elementelor de infrastructură rutieră ale drumurilor naționale și autostrăzilor afectate în urma evenimentelor rutiere, calamități sau dezastre naturale, conform procedurilor interne stabilite de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A.;

9. deținătorul sau utilizatorul vehiculului este persoană juridică menționată în certificatul de înmatriculare al autovehiculului, în copia conformă a licenței comunitare pentru transportul rutier contra cost de mărfuri sau în copia conformă a certificatului de transport în cont propriu pentru transportul rutier de mărfuri.

C) Autorizația specială de transport se eliberează și în cazul transporturilor exceptate de la plata tarifelor suplimentare de utilizare prevăzute la lit. B), cu respectarea tuturor celorlalte prevederi legale în vigoare. În acest caz nu se va percepe tariful de eliberare prevăzut la pct. 1.1-1.4 și pct. 2 din tabelul de mai sus.

D) Utilajele sunt considerate mărfuri indivizibile chiar dacă sunt transportate având demontate părți componente.

E) La eliberarea autorizațiilor speciale de transport se vor lua în considerare și măsurătorile efectuate pe rețeaua internă de drumuri de interes național de organele cu atribuții de control al transporturilor rutiere.

F) Tarifare pentru eliberarea documentelor prevăzute la pct. 1.1-3 din tabelul de mai sus:

1. Termenele prevăzute la pct. 1.1 și 1.2 din tabelul de mai sus decurg din ziua următoare datei la care a fost înregistrată cererea pentru eliberarea autorizației speciale de transport.

2. În cazul în care pentru eliberarea autorizației speciale de transport este necesară întocmirea unui proiect de transport/studiu de traseu, termenele prevăzute la pct. 1.1 și 1.2 din tabelul de mai sus decurg din ziua următoare datei la care a fost înregistrat proiectul de transport/studiul de traseu.

3. Tarifarea pentru eliberarea autorizației speciale de transport, prevăzută la pct. 1.11.4 din tabelul de mai sus, se efectuează pentru fiecare document.

4. În agențiile de control și încasare nu se aplică tariful în regim de urgență, prevăzut la pct. 1.2.

5. Tarifarea pentru eliberarea autorizației speciale de transport, prevăzută la pct. 2 din tabelul de mai sus, se efectuează o singură dată, pentru fiecare document eliberat.

6. Tarifarea pentru eliberarea avizului de depășire limite de competență, prevăzută la pct. 2 din tabelul de mai sus, se aplică atunci când sunt depășite limitele de competență ale subunității Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A. la care s-a solicitat eliberarea autorizației speciale de transport.

7. Tarifarea pentru estimare, prevăzută la pct. 3 din tabelul de mai sus, se aplică pentru fiecare document eliberat, fără a se specifica traseul ce urmează a fi parcurs; se vor menționa caracteristicile vehiculului cu depășiri și sectoarele de drum pentru care eliberarea autorizației special de transport se poate face doar în baza proiectului de transport sau a studiului de traseu, dacă este cazul.

G) Tarifele pentru depășirea masei maxime admise (totală sau pe axe) prevăzute la pct. 4-5.3 din tabelul de mai sus:

1. Tarifarea pentru depășirea maselor se efectuează prin compararea rezultatului obținut pentru tarifarea masei totale cu rezultatul obținut: pentru tarifarea maselor pe axe ale vehiculului, luându-se în considerare valoarea cea mai mare rezultată.

2. Tarifarea pentru depășirea masei totale se calculează prin aplicarea relației de calcul; în agențiile de control și încasare masa reală se constată din documente sau prin cântărire.

3. În situația în care cel puțin două vehicule rutiere sunt cuplate lateral pentru efectuarea unui transport, clasificarea axelor din punctul de vedere al distanței dintre axe se efectuează pentru fiecare vehicul separat, indiferent de numărul de axe sau de roți ale fiecărui vehicul rutier.

4. În situația în care două sau mai multe vehicule rutiere sunt cuplate unul după altul, clasificarea axelor din punctul de vedere al distanței dintre axe se efectuează continuu, începând din partea din față a primului vehicul rutier, indiferent de numărul de axe sau de roți ale fiecărui vehicul rutier.

5. Tarifarea pentru depășirea masei maxime admise pe axe se calculează prin aplicarea relației de calcul, după ce se determină valoarea depășirii prin diferența dintre masa reală pe fiecare axă și masa maxim admisă pe axă, în funcție de categoria drumului pe care se circulă; în agențiile de control și încasare masa reală pe axe se constată prin cântărire.

6. Pentru axe multiple constituite din cel puțin două axe consecutive ale aceluiași vehicul rutier, tarifarea pentru depășirea masei maxime admise pe axe se calculează pentru fiecare categorie de axe (triplă, dublă, simplă), în funcție de distanța dintre axe.

7. Tarifarea pentru depășirea masei maxime admise pe axă dublă și triplă se efectuează pentru ansamblul de axe, fără a se compara și a se lua în considerare axele componente ale configurației de axe.

8. În cazul vehiculelor rutiere prevăzute în anexa nr. 3 la Ordonanța Guvernului nr. [43/1997](#), republicată, cu modificările și completările ulterioare, combinațiile de axe (triplă, dublă, simplă) se stabilesc de la partea din față a vehiculului rutier spre spatele acestuia.

9. În cazul depășirii masei maxime admise pe mai multe axe sau configurații de axe distincte ale aceluiași vehicul rutier, tariful se cumulează.

10. Nu se aplică tarife suplimentare, nu se eliberează autorizație specială de transport și nu se impun condiții pentru însoțire dacă depășirea masei maxime admise pe axe și a masei totale maxime admise sau a maselor pe axe și a masei totale înscrise în autorizația specială de transport, rezultată în urma cântăririi, este de până la:

- a) 4% inclusiv, pentru masa pe axa simplă;
- b) 4% inclusiv, pentru masa pe axa dublă;
- c) 4% inclusiv, pentru masa pe axa triplă;
- d) 5% inclusiv, pentru masa totală.

11. În cazul autorizațiilor speciale de transport emise la cerere sau în urma măsurărilor efectuate pe rețeaua internă de drumuri de interes național de organele cu atribuții de control al transporturilor rutiere, la calcularea tarifelor pentru depășirea masei maxime admise (totală sau pe axe) nu se aplică toleranțe.

H) Tariful pentru depășirea dimensiunilor maxime admise prevăzute la pct. 6.1-6.3 din tabelul de mai sus:

1. Tariful pentru depășirea dimensiunilor maxime admise se calculează prin aplicarea relației de calcul, după ce se determină valoarea depășirii prin diferența dintre dimensiunea reală și dimensiunea maxim admisă; în agențiile de control și încasare dimensiunile reale se constată prin măsurare.

2. În situația în care sunt depășite mai multe dimensiuni maxime admise, tariful se cumulează.

3. În cazul în care dimensiunile se determină prin măsurare și se constată o depășire a lungimii maxime admise sau a lungimii înscrise în autorizația specială de transport cu cel mult 1% inclusiv, cu cel mult 2% a lății maxime admise sau a lății înscrise în autorizația specială de transport și/sau cu cel mult 0,01 m a înălțimii maxime admise sau a înălțimii înscrise în autorizația specială de transport, se consideră că transportul se încadrează în limitele maxime admise.

4. În cazul în care dimensiunile se determină prin măsurare și se constată o depășire a înălțimii maxime admise sau a înălțimii înscrise în autorizația specială de transport mai mare de 0,01 m, dar nu mai mult de 0,04, se consideră că transportul se încadrează în limitele maxime admise, dar se eliberează autorizație specială de transport, fără plata tarifelor suplimentare pentru traseul ce urmează a fi parcurs.

5. În cazul autorizațiilor speciale de transport emise la cerere sau în urma măsurărilor efectuate pe rețeaua internă de drumuri de interes național de organele cu atribuții de control al transporturilor rutiere, la calcularea tarifelor pentru depășirea dimensiunilor nu se aplică toleranțe.

I) Recântărirea și remăsurarea, prevăzute la pct. 7 din tabelul de mai sus:

1. În agențiile de control și încasare din punctele de trecere a frontierei, recântărirea și remăsurarea se efectuează numai pe sensul de intrare în România, la solicitarea operatorului de transport.

2. Nu se efectuează recântărire sau remăsurare pentru traseul deja parcurs pe drumurile de interes național.

3. Dacă se realizează o descărcare parțială de marfă, aceasta trebuie să rezulte din documentele de transport.

J) Tariful autorizației speciale de transport:

1. Valoarea totală a tarifării în vederea eliberării autorizației speciale de transport se determină prin cumularea tarifelor pentru eliberare cu cele pentru depășirea masei totale sau pe axe și cu cele pentru depășirea dimensiunilor.

2. În cazul autorizațiilor speciale de transport eliberate pentru o perioadă de 30 de zile și 90 de zile, valoarea totală a tarifării calculată conform pct. 1 se înmulțește cu un coeficient de 0,50.

3. În cazul autorizațiilor speciale de transport eliberate pentru o perioadă de 12 luni, valoarea totală a tarifării calculată conform pct. 1 se înmulțește cu un coeficient de 0,20. **K) Modul de efectuare a calculelor:**

1. Valorile maselor se introduc în calcule exprimate în tone, cu două zecimale sau așa cum sunt ele afișate de aparatele de măsurat.

2. Valorile dimensiunilor se introduc în calcule exprimate în metri, cu două zecimale.

3. Tariful unitar se introduce în calcule cu 4 zecimale.

4. Distanța de parcurs se introduce în calcule exprimată în kilometri, fără zecimale, prin rotunjire în plus la unitate.

5. Rezultatele parțiale până la tariful final care trebuie achitat de utilizator nu se rotunjesc.

- 6.** Tariful final rezultat care se achită în altă monedă decât în euro se calculează la cursul de schimb valabil pentru prima zi a lunii octombrie a anului anterior, comunicat de Banca Centrală Europeană.
- 7.** Tariful final rezultat se rotunjește la două zecimale, în moneda în care se efectuează plata.
- L)** După efectuarea plății, solicitantul poate cere anularea autorizației speciale de transport și restituirea tarifelor suplimentare de utilizare a drumurilor de interes național, după cum urmează:
- 1.** La cererea scrisă a solicitantului, dacă autorizația specială de transport nu a fost ridicată de la emitent sau dacă cererea, împreună cu originalul autorizației speciale de transport, a fost depusă la emitent, înainte de începerea termenului de valabilitate al autorizației.
- 2.** La cererea scrisă a solicitantului însoțită de documente doveditoare, în cazuri justificate (fenomene meteo periculoase semnalizate prin codurile portocaliu sau roșu, anularea comenzii/contractului de transport etc.), dacă cererea, împreună cu originalul autorizației speciale de transport, a fost depusă la emitent în termen de cel mult 3 zile de la începerea perioadei de valabilitate a autorizației.
- 3.** În toate cazurile emitentul va reține tarifele de emiterie prevăzute la pct. 1.1 și 1.2 din tabel, inclusiv tariful pentru aviz depășire limite de competență, prevăzut la pct. 2 din tabel, după caz.
- M)** În cazul în care se constată circulația cu mase și/sau dimensiuni mai mici decât cele înscrise în autorizația specială de transport, aceasta se consideră valabilă, pentru tot traseul autorizat. În acest caz, tarifele suplimentare de utilizare a rețelei de drumuri naționale nu se restituie.
- N)** În cazul în care în agențiile de control și încasare din punctele de trecere a frontierei, pe sensul de intrare în România, se constată că vehiculul are mase și/sau dimensiuni mai mari decât cele înscrise în autorizația specială de transport, se emite autorizație specială de transport complementară, după cum urmează:
- 1.** Autorizația specială de transport complementară reprezintă acea autorizație specială de transport care se întocmește în situația în care un transport autorizat depășește masele și/sau dimensiunile înscrise în autorizația specială de transport inițială, la care se adaugă toleranțele de măsurare.
- 2.** Autorizația specială de transport complementară se întocmește și se calculează în mod similar cu autorizația specială de transport inițială la valorile reale ale maselor și dimensiunilor, stabilite prin cântărire și măsurare la intrarea în România.
- 3.** Tariful de emiterie a autorizației speciale de transport complementare se calculează conform pct. 1.4 din tabel.
- 4.** La stabilirea contravalorii autorizației speciale de transport complementare se recunoaște contravaloarea tarifelor de depășire achitate la autorizația specială de transport inițială calculate conform pct. 4.-6.3 din tabel.
- 5.** Tarife care se încasează la autorizația specială de transport complementară: - a) tariful de emiterie calculat conform pct. 1.4 din tabel;
- b) diferența dintre tarifele de depășire de la autorizația specială de transport complementară și tarifele de depășire din autorizația specială de transport inițială.
- 6.** Dacă tarifele de depășire din autorizația specială de transport complementară sunt mai mici decât tarifele de depășire din autorizația specială de transport inițială, diferența nu se restituie.
- 7.** Pentru cazul prevăzut la pct. 6 se încasează tariful de emiterie a autorizației speciale de transport complementare, calculat conform pct. 1.4 din tabel.

Anexa 9. Mărimea taxelor pentru depășiri în Ucraina

Tip de transport		Parametri	Taxa pentru kilometri parcurși, euro
1.	Vehicul (pentru greutatea totală)	inclus	-
		de la 40 la 44 tone inclusiv	0,1
		de la 44 la 52 tone inclusiv	0,2
		de la 52 la 60 tone inclusiv	0,27
		mai mult de 60 tone pentru fiecare 10 tone următoare	0,78
2.	Vehicule grele cu sarcini excesive pe osii	până la 5% inclusiv	0,05
		de la 5 până la 10% inclusiv	0,1
		de la 10 până la 20% inclusiv	0,27
		mai mult de 20% pentru fiecare 5% următoare	0,15
3.	Vehicule mari cu înălțime, lățime și lungime în exces	pentru fiecare parametru de depășire	0,03

Sursa: Hotărârea Cabinetului de Miniștri al Ucrainei nr. 879 din 27 iunie 2007 despre măsurile de păstrarea a drumurilor publice.

Anexa 10. Mărimea taxelor pentru depășiri în Belarus

Габариты транспортного средства	За один километр расстояния, евро
---------------------------------	-----------------------------------

Высота:

свыше 4 метров до 4,5 метра включительно	0,05
свыше 4,5 метра до 5 метров включительно	0,10
свыше 5 метров	0,20

Ширина:

свыше 2,55 метра до 3 метров включительно	0,05
свыше 3 метров до 3,75 метра включительно	0,10
свыше 3,75 метра	0,25

Длина:

за каждый полный метр превышения допустимой длины:	
до 4 метров включительно	0,04
свыше 4 до 8 метров включительно	0,05
свыше 8 метров	0,06
за неполный метр превышения допустимой длины	0,02

Выступ груза:

за каждый полный метр превышения	0,04
за неполный метр превышения	0,02

Sursa: Указ Президента Республики Беларусь 26 ноября 2010 г. п 613 о проезде тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования.

Anexa 11. Mase maxime autorizate în Marea Britanie în conformitate cu prevederile Reglementării privind masa maximă autorizată a vehiculelor 1998

Mase care nu pot fi depășite în nici un caz

1. (1) Sub rezerva alineatului (2), greutatea maximă autorizată pentru un vehicul cu caracteristicile descrierii specificate în coloana (2) pentru un articol din tabelul 1 de mai jos și având numărul axelor specificate în coloana (3) masa va fi cea specificată în coloana (4) pentru articolul respectiv.

Tabelul 1

(1)	(2)	(3)	(4)
Nr.	Descrierea vehiculului	Numărul de axe	Masa maximă autorizată (kg)
1.	Autovehicul rigid	2	18000
2.	Tractor	2	18000
3.	Remorcă care nu este semi-remorcă sau remorcă cu axa pe centru	2	18000
4.	Remorcă care nu este semi-remorcă sau remorcă cu axa pe centru	3 și mai multe	24000
5.	Autovehicul rigid care corespunde cel puțin unei din condițiile de la alineatul (2)	3	26000
6.	Autovehicul rigid altul decât cel din rândul 5	3	25000
7.	Tractor care corespunde cel puțin unei din condițiile de la alineatul (2)	3 și mai multe	26000
8.	Tractor altul decât cel din rândul 7	3 și mai multe	25000
9.	Autobuz articulat	Orice număr	28000
10.	Autovehicul rigid care corespunde cel puțin unei din condițiile de la alineatul (2)	4 și mai multe	32000
11.	Autovehicul rigid altul decât cel din rândul 10	4 și mai multe	30000

(2) Condițiile menționate la punctele 5, 7 și 10 din tabelul 1 sunt următoarele:

- (a) axa motoare, în cazul în care nu este o axă de direcție, este echipată cu anvelope duble și suspensie prietenoasă infrastructurii drumului; sau
- (b) fiecare axă motoare este echipată cu pneuri duble, iar greutatea maximă pentru fiecare axă nu depășește 9500 kg.

Masa maximă autorizată în dependență de distanța între axe

2. Pentru un vehicul conform descrierii menționate în coloana (2) al rând din tabelul 2 de mai jos și având numărul de axe specificate în coloana (3) pentru respectivul rând, greutatea autorizată în kilograme este egală cu numărul obținut prin înmulțirea distanței măsurată în metri dintre axa din față și cea mai din spate a vehiculului, înmulțită cu factorul din coloana (4) și rotunjită până la 10 kg, în cazul în care numărul respectiv este mai mic decât greutatea maximă autorizată determinată în conformitate cu alineatul (1).

Tabelul 2

(1)	(2)	(3)	(4)
Nr.	Descrierea vehiculului	Numărul de axe	Factorul pentru determinarea masei maxime autorizate
1.	Autovehicul rigid	2	6000
2.	Tractor	2	6000
3.	Remorcă care nu este semi-remorcă sau remorcă cu axa pe centru	2	6000
4.	Autovehicul rigid	3	5500
5.	Tractor	3 și mai multe	6000
6.	Remorcă care nu este semi-remorcă sau remorcă cu axa pe centru	3 și mai multe	5000
7.	Autovehicul rigid	4 și mai multe	5000
8.	Autobuz articulat	Orice număr	5000

Anexa 12. Tarife pentru depășiri în Estonia conform prevederilor Ordinului Ministrului Economiei și Infrastructurii № 114 din 04.09.2015 privind aprobarea condițiilor pentru transporturile speciale, procedura de eliberare a permiselor speciale și mărimea plăților de compensare a daunelor cauzate proprietarilor drumurilor

Tabelul 1 (anexa 3). Mărimea plății speciale pentru o singură transportare în dependență de lungimea vehiculului (Euro)

Distanța parcursă (km)	Lungimea mijlocului de transport inclusiv încărcătura (m)					Tarif (lei)
	12,01 - 14,00	Tarif (lei)	14,01 - 16,00	Tarif (lei)	16,01+	
până la 50	3	60.76	16	324.04	22	445.56
51 - 100	6	121.52	19	384.80	26	526.57
101 - 200	10	202.53	22	445.56	29	587.33
mai mult de 200	13	263.29	26	526.57	32	648.09

Tabelul 2 (anexa 3). Mărimea plății speciale pentru transportarea în dependență de lungimea combinației de vehicule (Euro)

Distanța parcursă (km)	Lungimea mijlocului de transport inclusiv încărcătura (m)													
	16,51-18,00	Tarif (lei)	18,01-20,00	Tarif (lei)	20,01-22,00	Tarif (lei)	22,01 +	Tarif (lei)	18,76-20,00	Tarif (lei)	20,01-22,00	Tarif (lei)	22,01 +	Tarif (lei)
până la 50	5	101.26	10	202.53	19	384.80	38	769.61	10	202.53	19	384.80	38	769.61
51 - 100	10	202.53	14	283.54	29	587.33	58	1,174.66	14	283.54	29	587.33	58	1,174.66
101 - 200	14	283.54	19	384.80	38	769.61	77	1,559.47	19	384.80	38	769.61	77	1,559.47
mai mult de 200	19	384.80	24	486.07	48	972.13	96	1,944.27	24	486.07	48	972.13	96	1,944.27

Tabelul 3 (anexa 3). Mărimea plății speciale pentru o singură transportare în dependență de lățimea vehiculului de transport sau combinației de vehicule (Euro)

Distanța parcursă (km)	Lățimea mijlocului de transport inclusiv încărcătura, m					
	3,01 - 3,50	Tarif (lei)	3,51 - 4,00	Tarif (lei)	4,01 și mai mult	Tarif (lei)
până la 50	10	202.53	19	384.80	38	769.61
51 - 100	19	384.80	38	769.61	77	1,559.47
101 - 200	29	587.33	58	1,174.66	115	2,329.07
mai mult de 200	38	769.61	77	1,559.47	153	3,098.68

Tabelul 4 (anexa 3). Mărimea plății speciale pentru o singură transportare în dependență de înălțimea mijlocului de transport sau unităților de transport combinate

Distanța parcursă (km)	Înălțimea mijlocului de transport inclusiv încărcătura, m							
	4,01 - 4,50	Tarif (lei)	4,51 - 5,00	Tarif (lei)	5,01 - 5,50	Tarif (lei)	5,51 +	Tarif (lei)
până la 50	5	101.26	10	202.53	19	384.80	38	769.61
51 - 100	10	202.53	14	283.54	29	587.33	58	1,174.66
101 - 200	14	283.54	19	384.80	38	769.61	77	1,559.47
mai mult de 200	19	384.80	24	486.07	48	972.13	96	1,944.27

Tabelul 5 (anexa 3). Mărimea plății speciale pentru o singură transportare în cazul în care încărcătura depășește lungimea vehiculului în față sau în spate

Distanța parcursă (km)	Depășirea de lungime, metri							
	2,01 - 3,00	Tarif (lei)	3,01 - 3,50	Tarif (lei)	3,51 - 4,00	Tarif (lei)	4,01 +	Tarif (lei)
până la 50	10	202.53	14	283.54	29	587.33	58	1,174.66
51 - 100	14	283.54	19	384.80	38	769.61	77	1,559.47
101 - 200	19	384.80	24	486.07	48	972.13	96	1,944.27

mai mult de 200	24	486.07	29	587.33	58	1,174.66	115	2,329.07
-----------------	----	--------	----	--------	----	----------	-----	----------

Tabelul 1 (anexa 4). Mărimea plății speciale pentru o singură transportare în cazul depășirii masei maxime admise vehiculului sau combinației de vehicule

Masa totală (X) depășește limitele admise* însă este mai mică de	Greutatea pe axă nu depășește limita admisă* (tarif euro)	Tarif (Lei)	Greutatea pe axă depășește limita admisă* (tarif euro)	Tarif (Lei)
18 t < X < 44 t	10	202.53	19	384.80
44 t < X < 80 t	16	324.04	64	1,296.18
80 t < X < 200 t	128	2,592.36	320	6,480.90
peste 200 t	210	4,253.09	640	12,961.79

Tabelul 2 (anexa 4). Mărimea plății speciale pentru permisele speciale de lungă durată pentru cazurile prevăzute la punctul 4, alineatele 91) și (2) din regulament

Perioada	Tarif pentru permise de transport pe drumurile naționale	Tarif (Lei)	Tarif pentru permise de transport pe drumurile locale	Tarif (Lei)
1 săptămână	100	2,025.28	10	202.53
1 lună	200	4,050.56	30	607.58
3 luni	300	6,075.84	50	1,012.64
6 luni	400	8,101.12	80	1,620.22
12 luni	500	10,126.40	100	2,025.28