



Proiect Phare RO 9907-02-01:

STUDII DE IMPACT PRIVIND PRE ADERAREA

STUDIUL B2

***Evaluarea impactului asupra
României a adoptării elementelor
acquis – ului comunitar referitor la
transportul rutier de marfuri***

Evaluarea impactului asupra Romaniei a adoptarii elementelor acquis – ului comunitar referitor la transportul rutier de marfuri

Raport final

Conducator de proiect: Conor Kearney

Consultant: Gabriela Fritz

**Colectiv cercetare: Cornel Vladu
Cristian Uta
Constantin Parvulescu**

Abrevieri	4
Definitii	5
Introducere si rezumat	6
CAP 1 ANALIZA SITUATIEI DIN ROMANIA PRIVIND TRANSPORTUL RUTIER DE MARFURI	
1.1 Ponderea transportului rutier si evolutia caracteristicilor transportului rutier de marfuri in Romania	9
1.2 Evolutia caracteristicilor privind structura parcului national rutier de marfuri in Romania	11
1.3 Strategii nationale privind dezvoltarea transportului rutier de marfuri	13
1.4 Evaluarea tendintelor privind evolutia transportului rutier de marfuri din Romania	14
CAP 2 ANALIZA LEGISLATIEI COMUNITARE IN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER DE MARFURI	
2.1 Generalitati	15
2.2 Determinarea cerintelor din legislatia europeana	17
CAP 3 ANALIZA SITUATIEI DIN ROMANIA PRIVIND TRANSPUNEREA SI IMPLEMENTAREA LEGISLATIEI COMUNITARE	
3.1 Analiza documentelor privind aderarea Romaniei la Uniunea	

Europeana	21
3.2 Analiza modului de transpunere a legislatiei comunitare in cea nationala	23
3.3 Analiza modului de implementare a legislatiei comunitare	29

CAPITOLUL 4 EVALUAREA IMPACTULUI IMPLEMENTARII LEGISLATIEI COMUNITARE IN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER DE MAFURI

4.1 Evaluarea structurii parcului rutier de marfuri care va fi afectat de implementarea legislatiei europene	34
4.2 Obligatii pentru transportatori ce reies din implementarea legislatiei europene	35
4.3 Evaluarea costurilor pentru aplicarea legislatiei aferente acquis-ului comunitar in domeniul transporturilor rutiere	36

CONCLUZII SI RECOMANDARI PRIVIND POLITICILE DE ADERARE

1. Concluzii si recomandari privind transpunerea legislatiei comunitare in cea nationala	40
2. Concluzii si recomandari privind implementarea legislatiei comunitare	43
3. Propuneri privind limitarea impactului implementarii legislatiei comunitare asupra domeniului transportului rutier de marfuri	48

ANEXA 1 TERMENI DE REFERINTA	51
ANEXA 2 DATE PRIVIND TRANSPORTUL RUTIER DE MAFURI	53
ANEXA 3 DATE PRIVIND PARCUL RUTIER NATIONAL DESTINAT TRANSPORTULUI RUTIER DE MAFURI	59
ANEXA 4 OBIECTIVE STABILITE PRIN PNAR 2002 IN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER	61
ANEXA 5 TRANSPUNEREA SI IMPLEMENTARE ACQUIS-ULUI COMUNITAR	63
ANEXA 6 DATE PRIVIND INFRASTRUCTURA	72
ANEXA 7 TAXA ASUPRA MIJLOACELOR DE TRANSPORT	74
ANEXA 8 TARIFUL ANUAL DE UTILIZARE A INFRASTRUCTURII	76
ANEXA 9 COSTURI PRIVIND IMPLEMENTAREA	77

BIBLIOGRAFIE	81
---------------------	-----------

Abrevieri

AETR	- Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectueaza transporturi rutiere internationale
AND	- Administratia Nationala a Drumurilor
APIA	- Asociatia Producatorilor si Importatorilor de Automobile din Romania
ARR	- Autoritatea Rutiera Romana
BRML	- Biroul Roman de Metrologie Legala
CIV	- Cartea de Identitate a Vehiculului
DGEIP	- Directia Generala de Evidenta Informatizata a Persoanei
DGRCSTR	- Directia Generala de Reglementari si Calitatea Serviciilor in Transporturile Rutiere
EURO...	- Treapta de reducere a emisiilor poluante ale vehiculelor rutiere in Uniunea Europeana
INS	- Institutul National de Statistica
HG.../...	- Hotararea Guvernului Romaniei nr.../...
L.../...	- Legea nr.../...
MI	- Ministerul de Interne
MIR	- Ministerul Industriei si Resurselor
MLPTL	- Ministerul Lucrarilor Publice , Transporturilor si Locuintei
MMSS	- Ministerul Muncii si Solidaritatii Sociale
MT	- Ministerul Transporturilor
N1	- Vehicule destinate transportului de marfuri avand o masa maxima care nu depaseste 3,5 t
N2	- Vehicule destinate transportului de marfuri avand o masa maxima care depaseste 3,5 t, dar nu depaseste 12 t
N3	- Vehicule destinate transportului de marfuri avand o masa maxima care depaseste 12 t
OG nr.../....	- Ordonanta Guvernului Romaniei nr.../....
OM nr.../....	- Ordinul Ministrului ... nr.../....
PNAR	- Programul National de Aderare a Romaniei la Uniunea Europeana
PIB	- Produs Intern Brut
PNB	- Produs National Brut
RAR	- Registrul Auto Roman
RNTR...	- Reglementari si Norme in Transporturile Rutiere
UE	- Uniunea Europeana

Definitii

automobil mixt - automobil destinat, prin constructie, transportului simultan de persoane si bunuri în compartimente separate;

automobil special (autospeciala) - autovehicul cu caroserie închisa sau deschisa, destinat, prin constructie si echipare, efectuării de servicii si/sau lucrari ;

automobil specializat (autospecializata) - automobil destinat transportului de bunuri sau persoane pentru care sunt prevazute amenajari specifice;

automobil utilitar (autoutilitara) - automobil comercial destinat, prin constructie, transportului de bunuri într-o structura deschisa sau închisa;

autoremorcher - autotractor destinat, în principal, tractării remorcilor grele cu protap articulata sau unor vehicule tractate grele, putând fi prevazut cu o platforma pentru lestars;

autotractor - autotractor destinat numai tractării semiremorcilor si prevazut cu un dispozitiv de cuplare de tip sa, care preia o parte importanta din masa acestora, precum si fortele de tractare;

limitator de viteza – dispozitiv sau sistem de limitare a vitezei maxime pentru autovehiculele de transport de marfa, care nu permite depasirea unei viteze prestabilite prin reglarea aparatului

tahograf (aparat de inregistrare) - aparat de control care inregistreaza pe un disc de carton sau digital caracteristicile deplasării vehiculului (perioadele de mers si de stationare, viteza si spatiul parcurs)

transport public – transport care se efectueaza pe baza de contract, contra plata

transport in folos propriu – transport care se efectueaza fara plata, in general in folosul detinatorului vehiculului respectiv

INTRODUCERE SI REZUMAT

In cadrul proiectului "Studii de impact pentru preaderare" prezentul studiu este singurul care se refera la activitatea de transport. In conformitate cu Termenii de referinta (vezi Anexa 1) studiul se focalizeaza pe cateva elemente specifice din domeniul transporturilor rutiere de marfuri: tahografe si limitatoare de viteza, accesul la profesia de transportator rutier de marfuri, mase si dimensiuni, taxe privind infrastructura rutiera. Acestea au fost domeniile cu probleme, pe care Comisia le-a evidentiat în ultimul Raport privind progresele inregistrate de Romania.

Negocierile privind Capitolul 9 - "Politica în domeniul transporturilor"- au inceput in iunie 2000. Romania s-a angajat sa transpuna acquis-ul relevant in legislatia nationala pana in decembrie 2003 si s-o implementeze treptat pana la 1 ianuarie 2007. Au fost cerute perioade de tranzitie pentru Directiva 96/53/CE (mase si dimensiuni) si pentru Directiva 99/62/CE (taxe pentru infrastructura rutiera).

Transportul rutier de marfuri din Romania a suferit importante schimbari în ultimii 10 ani. In aceasta perioada transportul de marfuri a scazut dramatic urmarind caderea economica. In acelasi timp insa, ponderea transportului rutier de marfuri a crescut.

Transportul rutier de marfuri ca sector de afaceri distinct este in curs de revenire (în prezent numai 30% din transportul rutier de marfuri este public si 70% este pe cont propriu).

Exista o deosebire clara între transportul de marfuri international si cel intern. Pentru transportul international de marfuri, transportatorii folosesc în special vehicule grele care îndeplinesc cerintele tehnice exigente ale standardelor europene pentru a avea acces la aceasta piata de transport. Transportul intern de marfuri este structurat diferit: se utilizeaza vehicule vechi , cu performante tehnice depasite, iar majoritatea curselor sunt scurte (pâna la 50 km).

Incepand cu anul 1998 numai vehiculele care indeplinesc conditiile tehnice din standardele UE (sau regulamentele echivalente ECE-UN) pot fi importate în Romania. De asemenea productia romaneasca de vehicule de marfa este conforma cu standardele UE (cu anumite diterente privind termenul de aplicare). Este de asteptat sa aiba loc o modernizare treptata a parcului rutier de marfuri, care deja se resimte.

Metodologie

Legislatia relevanta a fost verificata la 3 nivele diferite:

1. Transpunerea in legislatia romaneasca: directivele si regulamentele UE au fost analizate in amanunt si comparate cu legislatia si reglementarile romanesti (legi, ordonante, hotarari, ordine, norme) pentru a verifica daca toate aceste prevederi au fost preluate. Toate diferentele au fost evidentiate. Perioadele de implementare au fost clarificate.
2. Implicatii asupra operatorilor de transport: implementarea noii legislatii se concretizeaza prin cresterea costurilor pentru operatorii de transport: taxe, costuri pentru echipare (instalarea tahografelor si limitatoarelor de viteza), administrarea costurilor (reorganizarea timpului de lucru pentru soferi, controale interne, cereri pentru licente, formare profesionala, cooperare cu institutiile implicate). Pe cat a fost posibil aceste costuri au fost estimate sau cel putin mentionate (numai pentru vehiculele in circulatie, reinmatriculate).
3. Implicarea institutiilor: implementarea noii legislatii cere prevederi privind institutiile, care sa acopere aspecte ca emiterea documentelor, inspectii curente si intarirea capacitatii institutionale. Este foarte important ca sa fie definite institutiile necesare, sa se prevada suficient personal, bine pregatit, sa existe dotarile necesare cu birouri si cu echipament suplimentar. Acestea determina costuri suplimentare pentru administratia publica, care au fost estimate in limita posibilitatilor.

Dificultati identificate sau care pot apare in continuare

1. Suprapuneri si contradictii legislative: in anumite cazuri competentele nu au fost clar definite sau sunt contradictorii (de exemplu atat MLPTL cat si MIR au competente privind tahografele). In unele texte ale legislatiei romanesti se folosesc diferite denumiri pentru acelasi element.
2. Transpunerea mult prea stricta a legislatiei UE în legislatia romaneasca: in multe cazuri legislatia UE permite anumite optiuni pentru transpunerea nationala. Totusi, deseori in legislatia romaneasca sa optat pentru nivele minime foarte stricte (nivele de control ridicate, cerinte tehnice la nivel ridicat). Astfel, in anumite cazuri, transportatorii romani trebuie sa indeplineasca anumite cerinte mai stricte decat cele din unele tari ale UE.
3. Tratament diferit al transportatorilor romani fata de cei din UE: in anumite cazuri (mase maxime autorizate, perioade de plata pentru Rovigneta) transportatorii din UE beneficiaza de un tratament preferential fata de cei romani. Aceasta nu duce in mod obligatoriu la distorsiuni pe piata (cel putin nu inainte ca Romania sa devina membru in UE), dar nu stimuleaza cooperarea transportatorilor in aplicarea legislatiei.

4. Date statistice insuficiente: orice analiza a efectelor noilor masuri trebuie sa se bazeze pe date disponibile si certe. Aceasta s-a dovedit a fi foarte dificil. Apreciem ca modul de colectare al datelor este in curs de imbunatatire.
5. Pentru acest studiu a fost analizata numai o parte din legislatia UE si din cea nationala. Totusi, sectorul transportului rutier de marfa trebuie sa implementeze si alte aspecte care reies din legislatia aditionala a UE si din cea nationala.
6. Noua legislatie a UE va avea in viitor un impact suplimentar asupra sectorului (reguli pentru conducatorii auto, tahograf digital, accize pentru carburanti). Pana acum nu este stabilit cand vor fi transpuse in legislatia romaneasca si implementate, dar este de asteptat ca sa apara costuri suplimentare pana in 2007.

Principalele recomandari

In general implementarea completa a legislatiei UE transpusa si analizata va determina costuri semnificative pentru transportatorii rutieri .

Implementarea completa poate garanta ca in cativa ani vor fi utilizate vehicule care corespund cerintelor tehnice precizate cu respectarea limitelor de viteza si masa, vor fi respectati timpii de conducere si de odihna , companiile de transport vor fi mai sigure din punct de vedere financiar si mai eficiente. Acestea vor avea efecte pozitive asupra securitatii rutiere, emisiilor poluante, infrastructurii rutiere si competitiei cu transportatorii din UE.

Totusi este posibil ca aceasta sa aiba si efecte negative, cum ar fi:

- reducerea numarului operatorilor de transport si a numarului de vehicule, deoarece unele companii nu vor putea sa-si permita indeplinirea cerintelor financiare si nici dotarea cu autovehicule noi
- reducerea numarului de angajati
- cresterea preturilor de transport rutier cu implicatii pentru alte sectoare de activitate
- preturi mai mari pentru consumatorii finali
- venituri din taxe mai reduse in cazul reducerii numarului de vehicule pentru care se platesc taxe si reducerea veniturilor din taxe platite de salariati si din profiturile companiilor.

De asemenea prea multe si complicate cerinte de ordin administrativ si financiar pot conduce la o reactie negativa si la aparitia unor modalitati de evitare a implementarii legislatiei.

Atenuarea sau eliminarea acestor efecte negative sar putea obtine prin aplicarea de catre autoritati a unor masuri adecvate, luand in considerare interesele partenerilor sociali.

O serie de recomandari in acest scop au fost identificate prin prezentul studiu.

1. Echiparea vehiculelor cu tahografe si limitatoare de viteza: ea este foarte costisitoare (800 - 850 Euro pentru un tahograf nou, 1750 EURO pentru un nou limitator de viteze) si va

reprezenta un cost foarte ridicat in raport cu valoarea vehiculelor vechi. Din punct de vedere tehnic este dificil de a instala aceste echipamente pe vehiculele vechi. Recomandam o strategie graduala "push-pull" care sa conduca la eliminarea vehiculelor vechi (stabilind termene rezonabile si inasprirea inspectiilor tehnice periodice) si incurajarea achizitionarii de noi vehicule (prin taxe stimulative, preturi negociabile cu producatorii, actiuni de "vechi pentru nou").

2. Cerinte financiare mai putin severe pentru transportatorii care activeaza numai in transportul rutier intern, cel putin pentru cei care utilizeaza vehicule foarte mici (mai mici decat 3,5 t) si care activeaza numai la nivel local (mai putin de 50 km).
3. Clarificare si imbunatatire a inconsecventelor legale precizate in studiu
4. RO- vigneta: vignetele pe termen scurt sa fie disponibile si pentru transportatorii romani
5. Transparenta la utilizarea veniturilor din RO- vigneta si alte taxe pentru modernizarea infrastructurii
6. Imbunatatirea procedurilor administrative
7. Proceduri transparente pentru inspectii curente si imbunatatirea lor
8. Prevederi bugetare clare pentru administrare si dezvoltare (personal si echipamente)
9. Recunoasterea contributiei importante a sectorului de transport rutier de marfa din economia Romaniei

CAPITOLUL 1 ANALIZA SITUATIEI DIN ROMANIA PRIVIND TRANSPORTUL RUTIER DE MASFURI

1.1 Ponderea transportului rutier si evolutia caracteristicilor transportului rutier de marfuri in Romania

In cadrul sistemului de transport de marfuri din tara noastra, transportului rutier ii revine sarcina sa realizeze deplasarea marfurilor in parti mici si mijlocii, in trafic direct sau ca prelungire a celorlalte moduri de transport (feroviar, aerian si naval), avand fata de acestea marele avantaj al accesibilitatii si posibilitatii de transport de tipul din poarta in poarta.

Evolutia defavorabila a economiei nationale din deceniul trecut, scaderea productiei materiale in majoritatea ramurilor, a condus in mod direct la reducerea puternica a activitatii de transport. Produsul intern brut si produsul intern brut pe locuitor inregistrate de Romania in anul 2001 si preliminariile pentru anul 2002 situeaza economia noastra pe unul din ultimele locuri din Europa, mult sub posibilitatile reale ale resurselor umane, economice si naturale ale Romaniei.

In cadrul economiei nationale, sistemul de transport are o contributie de cca. 7,2% (Anexa 2), veniturile din ramura transportului reprezentand cheltuielile de transport totale pentru celelalte ramuri ale economiei nationale, respectiv cheltuielile de aprovizionare sau desfacere a productiei.

Transportul rutier este utilizat atat pentru transportul urban si pe distante scurte, dar tinde sa fie utilizat cu o pondere din ce in ce mai mare si pentru transport interurban pe distante lungi si pentru transport international. Unitatea individuala de transport variaza: 0,8 t (autovehicule derivate din autoturisme), 1,5 - 3,5 t specifice transporturilor urbane, 5-10 t pentru activitati de distributie, 10-20 tone pentru transporturile interurbane de lunga distanta, pana la 40 – 44 t in cazul transporturilor internationale.

Datele privitoare la activitatea de transport marfuri (Anexa 2) indica corelatia dintre scaderea activitatii economice reflectata de dinamica PIB si scaderea activitatii de transport la toate modurile, precum si tendinta de crestere a ponderii transportului rutier de marfuri. Analiza dinamicii volumului si parcursurilor de transport marfa in perioada 1990 – 2000 pe moduri de transport si a volumului de marfuri transportate, pe moduri de transport, realizat la nivelul trimestrului I 2002 reflecta in mod clar descresterea dramatica a volumului de marfuri transportate (inclusiv pe modul rutier). Aceasta situatie se constata in special in perioada 1990-1993 cand volumul de marfuri se reduce pana la 30% fata de anul de referinta 1990, dupa care urmeaza o perioada de relativa echilibrare a acestui volum de transport (modul de culegere si prelucrare a datelor statistice difera incepand cu anul 1998, fapt care datermina ca datele sa nu fie comparabile ca ordin de marime, ci doar ca tendinta). Este evidenta deasemenea cresterea ponderii relative a transportului rutier in cadrul transportului national de marfuri.

In Romania, in anul 2000, piata in sectorul transportului de marfuri se prezenta astfel:

- din punct de vedere al volumului transportat - total tone transportate (Anexa 2)

? **transport rutier: 73,6%**

? transport pe cale ferata: 19,7%

? transport fluvial: 3,7%

? transport maritim: 0,4%

? transport aerian: 0,1%

- din punct de vedere al parcursului marfurilor total tone-km (Anexa 2)

? transport pe cale ferata: 41,1%

? **transport rutier: 33,7%**

? transport maritim: 15,5%

? transport fluvial: 6,3%

O alta remarca trebuie facuta in privinta ponderii transportului in folos propriu. In tarile din UE, transportul rutier in folos propriu (transportul pentru deservirea activitatii principale a societatii comerciale) are o pondere de cca. 30 % din totalul activitatii de transport rutier.

In Romania, conform datelor statistice disponibile, ponderea transportului in folos propriu este pentru anul 2001 de cca. 71,1%. Aceasta se explica prin raspandirea larga pe care o are

transportul rutier in rezolvarea problemelor de aprovizionare si desfacere, dar si in calitatea deficitara a pietei transportului rutier public.

Se pot trage din aceste date urmatoarele concluzii:

- marfurile transportate in folos propriu reprezinta 71,1% din total, cele publice 28,9% iar pe destinatii, transportul national reprezinta 97,4% si cel international 2,6% din total;
- cel mai mare volum de marfuri transportate in trim. I 2002 (91,0%) s-a efectuat cu autocamioane. Distanța medie pe o tona marfa a fost de 31,7 km in cazul autovehiculelor solo si de 591,2 km in cazul combinatiilor de vehicule;
- ponderea import/export este in favoarea importului, fapt ce se regaseste si in indicatorii comerțului extern al Romaniei;
- pentru transportul in folos propriu, ponderea transportului national este covarsitoare;
- ponderea cea mai mare in volumul de marfa transportat o au camioanele din grupa 7,6-12,0 tone (40,8%);
- trebuie remarcata exploatarea mult mai intensa a camioanelor peste 17,0 t de catre operatorii de transport in folos propriu;
- cele mai mari cantitati de marfuri sunt transportate pe o distanta intre 0-49 km pentru camioane iar cele mai lungi parcursuri ale marfurilor intre 150-499 km sunt realizate de catre autotractoare.

1.2 Evolutia caracteristicilor privind structura parcului national rutier de marfuri in Romania

In analiza parcului rutier pentru transportul de marfuri au fost incluse, conform incadrarii INS, urmatoarele categorii de autovehicule: autoutilitare, autospecializate, autotractoare si autoremorchere (datele privind parcul rutier sunt prezentate in Anexa 3).

Contrar evolutiei activitatii de transport de dupa 1990, numarul autovehiculelor destinate acestei activitati a crescut intr-un ritm semnificativ in toata aceasta perioada. Pentru perioada 1991 – 2001 cresterea estimata a fost de 70%. Pentru perioada 1995 – 2001 cresterea a fost de 33% (456324 autovehicule transport marfuri in 2001), dupa cum urmeaza: crestere cu 58% in cazul autotractoarelor, cu 50% in cazul autoutilitarelor, cu 6,3% in cazul autospecializateelor si o reducere de 6,8% in cazul autoremorcherelor).

Trebuie facuta precizarea ca exista anumite diferente intre numarul autovehiculelor existente in statistica INS si numarul autovehiculelor care au fost reinmatriculate conform noilor reglementari si care pot circula in mod legal in acest moment (si care reprezinta parcul real circulant). Astfel numarul autovehiculelor pentru transport marfuri carora li s-a eliberat CIV, deci au putut fi reinmatriculate, este de numai 358931 (79% din statistica INS) din care 256934 autoutilitare (93%), 72595 autospecializate (50%), 28627 autotractoare (82%) si 775 autoremorchere (27%).

Structura parcului rutier pentru transportul marfurilor in functie de masa maxima este urmatoarea:

?? 59% categoria N1

?? 10% categoria N2

?? 31% categoria N3

Aceste date indica o schimbare extrem de importanta in structura parcului rutier pentru transport marfuri, daca tinem cont ca structura estimata pentru anul 1991 era cu totul diferita:

?? 24% categoria N1

?? 14% categoria N2

?? 62% categoria N3

Aceasta indica o puternica tendinta de orientare catre autovehiculele usoare, explicabila daca tinem cont de schimbarile importante ce privesc structura marfurilor transportate. Cele mai importante modificari au afectat categoria autoutilitarelor usoare a caror pondere a crescut de la 45,9% in 1991 la 79% in 2001 (in raport cu numarul total de autoutilitare).

Aceasta tendinta de orientare a operatorilor de transport catre autovehicule usoare reiese si din analiza pietei vanzarilor de autovehicule comerciale. Astfel pentru anii 2000 si 2001, autovehiculele cu masa maxima sub 3,5 t au reprezentat 78% din vanzari, autovehiculele cu masa maxima intre 3,5 t si 7 t au reprezentat numai 6% din vanzari, iar autovehiculele cu masa maxima peste 7 t au reprezentat 16% din vanzari.

Un alt aspect important de relevat este cel legat de varsta autovehiculelor pentru transport de marfuri. Varsta medie estimata este de 10,3 ani, dar cu diferente importante in functie de categorie: 9 ani pentru autoutilitare, 9,2 ani pentru autotractoare, 15,5 ani pentru autospecializate si 17,8 ani pentru autoremorchere. Imbunatatirea structurii referitoare la vechime sa datorat si ponderii mai mari a autovehiculelor noi inmatriculate in raport cu cele "second-hand". In perioada 1998 – 2000, autovehiculele noi au reprezentat 77% din totalul autovehiculelor comerciale inmatriculate.

Modificari importante s-au produs si in ceea ce priveste tipologia autovehiculelor comerciale. Daca inainte de anul 1989, cvasitotalitatea acestora erau de productie indigena, dupa 1989 au fost inmatriculate un numar important de autovehicule comerciale (noi sau "second-hand") produse in alte tari, care au deja o pondere semnificativa mai ales in segmentul autovehiculelor cu masa maxima mai mare de 3,5 t (27%). Acest proces se accentueaza mai ales pentru autovehiculele medii si grele, astfel incat daca in 1996 autovehiculele de productie indigena reprezentau in raport cu numarul autovehiculelor comerciale noi vandute in Romania 94% pentru cele usoare, 70% pentru cele medii si 92% pentru cele grele, in anul 2001 aceste procente erau reduse la: 80% pentru cele usoare, sub 1% pentru cele medii si 14% pentru cele grele.

Aceste date indica si declinul important al industriei nationale de fabricare a autovehiculelor comerciale medii si grele, ca urmare a scaderii cererii de transport, schimbarii structurii autovehiculelor cerute pe piata si a lipsei de competitivitate. Este de precizat insa ca din punctul de vedere al cerintelor tehnice strict legate de legislatia relevanta pentru acest studiu autovehiculele romanesti indeplinesc conditiile de echipare necesare, deci pot constitui o solutie acceptabila de innoire a parcului (in conditiile in care si financiar oferta este mai avantajoasa).

1.3 Strategii nationale privind dezvoltarea transportului rutier de marfuri

Prin competentele care ii revin in domeniul transporturilor rutiere, MLPTL realizeaza politica Guvernului atat in traficul de marfuri, intern si international, cat si in cel de calatori, urban, interurban, international sau turistic, efectuat cu parcul de autovehicule destinat serviciului public sau in folos propriu.

Obiectivul strategic general al sectorului de transporturi rutiere, de marfuri si calatori, il constituie sustinerea restructurarii si dezvoltarii economiei Romaniei, in ramurile cu dinamica accentuata, mari utilizatoare de transport rutier (circulatia marfurilor, agricultura si industria alimentara, comert exterior) si asigurarea unor conditii de deplasare civilizata pentru populatia din mediul urban si rural si pentru turismul intern si international.

Obiectivele strategice ale MLPTL se refera la :

- asigurarea cadrului legislativ si completarea permanenta a acestuia astfel incat, respectand principiul liberei initiative, sa nu se practice o concurenta neloiala cu efecte nefavorabile asupra corelatiei dintre nevoile si potentialul de transport in traficul intern, iar in traficul extern prin acorduri bilaterale sau alte instrumente juridice, sa se sprijine interesele transportatorilor romani si patrunderea mai accentuata a acestora in concordanta cu reglementarile specifice ale UE, pe piata transporturilor rutiere internationale
- alinierea parametrilor constructivi ai vehiculelor rutiere ce se realizeaza astazi in Romania la standardele internationale, astfel incat acestea sa corespunda cerintelor mereu crescande privind eficienta economica in exploatare si normele ecologice
- stabilirea unei structuri optime de parc rutier, marfa si calatori, in stransa concordanta cu nevoile economiei nationale
- dezvoltarea sferei serviciilor auxiliare pentru transportul si transportatorii rutier
- sustinerea traficului combinat in corelatie cu celelalte categorii de transport (feroviar, maritim, aerian), in trafic intern si international
- sustinerea privatizarii
- imbunatatirea conditiilor de tranzit prin Romania
- cresterea calitativa a transportului rutier in contextul cerintelor impuse de alinierea la tendintele manifestate pe plan european
- modernizarea si specializarea mijloacelor de transport

1.4 Evaluarea tendintelor privind evolutia transportului rutier de marfuri din Romania

In mod evident dezvoltarea transporturilor, inclusiv rutiere este legata de evolutia globala a economiei romanesti. Studiul "Romanian General Transport Master Plan Study", a prognozat pentru Romania urmatoarele cresteri anuale ale PIB în preturi constante (1995):

Rata cresterii anuale a PIB, Romania

Anul	Rata medie a cresterii
2001 - 2005	2,7 %
2006 - 2010	3,1 %
2011 - 2015	3,6%.

Sursa: Romanian General Transport Master Plan Study, PROGROS A.G., 1999

Un alt element de influenta pentru evolutia transporturilor il constituie evolutia comerțului international al Romaniei, prognoza pentru evolutia acestuia, in raport cu PNB fiind:

Evolutia PNB si a comerțului international, Romania

	1995	2000	2005	2010	2015
Rata medie a cresterii anuale, %	1995 - 2000	2000 - 2005	2005 - 2010	2010 - 2015	1995 - 2015
PNB	0,3	2,7	3,1	3,6	2,4
Exporturi	2,5	5,0	5,4	6,0	4,7
Importuri	1,6	4,2	4,7	5,3	4,0

- pentru anul 2000 datele reprezinta prognoza efectuata in cadrul studiului efectuat de PROGROS

Sursa: Romanian General Transport Master Plan Study, PROGROS A.G., 1999

Experientele altor state industrializate demonstreaza ca tendinta cresterii cererii pentru transportul de marfa este intotdeauna mai mare decat cresterea PIB. In cazul de fata, se prevad rate ale cresterii pentru cererea de transport marfa cu 2% mai mari decat ratele cresterii PIB, ceea ce este in concordanta cu tendintele din alte tari in curs de tranzitie.

In aceste conditii se poate aprecia ca transportul rutier va continua sa reprezinte principalul mod de transport marfuri. Tinand cont de experienta tarilor europene este posibil chiar ca ponderea sa sa creasca, mai ales in cazul in care nu vor fi utilizate diverse metode de reorientare a transporturilor de marfuri catre alte moduri de transport.

In ceea ce priveste evolutia parcului de autovehicule pentru transport marfuri, datorita gradului existent de motorizare, redus in raport cu alte tari europene, se preconizeaza in continuare rate de crestere semnificative, de aproximativ 3,5% anual pana in anul 2005 si 3,8% pana in 2015. Aceasta este o tendinta care este mai mult legata de cresterea economica generala decat in cazul altor categorii de autovehicule (autoturisme). Pe de alta parte, asa cum s-a intamplat

in primii ani de dupa 1990, cand parcul a crescut semnificativ, desi indicatorii economici au scazut puternic, exista si alte motive ale acestei tendinte. Aici trebuie avuta in vedere restructurarea sectorului de transport (prin deplasarea de la o pondere mare detinuta de transportul feroviar la o pondere mare detinuta de transportul rutier), dar si restructurarea sectorului de transport rutier in sine prin cresterea necesitatii de inlocuire a autovehiculelor existente cu autovehicule mai bine adaptate noilor conditii (autovehicule mai usoare, mai fiabile, care sa corespunda cerintelor tehnice si economice). Totusi, in raport cu alte categorii de vehicule, cresterea numarului de vehicule pentru transportul de marfa este mult mai mult legata de cresterea economica generala, deoarece aceste vehicule sunt achizitionate numai cand exista respectiva cerere de transport.

Estimarea cresterii parcului de autovehicule rutiere

An	Autoturisme		Autovehicule pasageri		Autovehicule marfuri	
	(in 1.000, inclusiv taxiuri)	% p.a.*	(in 1.000)	% p.a.	(in 1.000)	% p.a.
1995	2197,5		30,4		343,1	
2005	3979,4	6,1	24,3	-2,3	484,0	3,5
2015	5889,2	4,0	19,7	-2,1	703,7	3,8

* - p.a.= per an

Sursa: Romanian General Transport Master Plan Study, PROGROS A.G., 1999

Estimarea evolutiei cererii de transport de marfuri

YeAn	Total	In vrac		Alte marfuri	
		(materiale de constructii, metale, ingrasaminte, otel, carburanti, titei etc)	% p.a.	(marfuri alimentare, echipamente, alte produse)	% p.a.
1995	299,2	137,0		162,2	
2005	432,1	197,3	3,7	234,8	3,8
2015	703,3	289,7	3,9	413,6	5,8

Sursa: Romanian General Transport Master Plan Study, PROGROS A.G., 1999

CAPITOLUL 2 ANALIZA LEGISLATIEI COMUNITARE IN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER DE MARFURI

2.1 Generalitati

Conform cerintelor precizate prin Termenii de referinta ai studiului, in aceasta analiza au fost incluse urmatoarele acte normative ale Uniunii Europene:

2.1.1 Regulamentul Consiliului 3820/85/CEE cu privire la armonizarea anumitor dispozitii in domeniul social referitoare la transportul rutier. Are drept scop armonizarea conditiilor de concurenta din transportul rutier si imbunatatirea conditiilor de munca si siguranta rutiera. Acest regulament se aplica transportului rutier din cadrul Comunitatii. Se aplica Acordul european privind activitatea echipajelor autovehiculelor care efectueaza transporturi rutiere internationale AETR, in locul regulamentului mentionat in urmatoarele situatii:

- spre si/sau din tari terte care sunt Parti Contractante la Acord sau in tranzit prin astfel de tari, pentru intreaga calatorie in care se efectueaza astfel de operatiuni de catre vehicule inregistrate intr-un Stat membru sau intr-una dintre tarile mentionate;

- spre si/sau dintr-o tara care nu este Parte Contractanta la Acord in cazul oricarei calatorii facute in cadrul comunitatii, unde se efectueaza astfel de operatiuni de catre autovehicule inregistrate intr-una din aceste tari.

2.1.2 Regulamentul Consiliului 3821/85/CEE cu privire la aparatul de inregistrare (tahograf) in transportul rutier. Are drept scop stabilirea cerintelor aplicabile tahografelor montate pe autovehicule conform regulamentului 3820/85/CEE in ceea ce priveste constructia, montarea, utilizarea si controlul lor. A fost modificat prin regulamentul 3314/90/CEE, regulamentul 3572/90/CEE, regulamentul 3682/92/CEE, regulamentul 2479/95/CE, regulamentul 1056/97/CE, regulamentul 2135/98/CE si regulamentul 1360/2002/CE.

2.1.3 Directiva Consiliului 88/599/CEE cu privire la procedurile uniforme referitoare la aplicarea regulamentului 3820/85/CEE cu privire la armonizarea anumitor dispozitii in domeniul social referitoare la transportul rutier si a regulamentului 3821/85/CEE cu privire la aparatul de inregistrare (tahograf) in transportul rutier. Are drept scop asigurarea aplicarii corecte a regulamentelor sociale in domeniul transportului rutier prin definirea unor conditii minime de control a respectarii acestora. A fost modificata prin regulamentul 3821/85/CEE. Este completata de Decizia 93/172/CEE a Comisiei care stabileste formularul tip prevazut de articolul 6 al directivei 88/599/CEE.

2.1.4 Directiva Consiliului 92/6/CEE cu privire la instalarea si utilizarea, in cadrul Comunitatii, a limitatoarelor de viteza la anumite categorii de autovehicule. Are drept scop fixarea unor reguli comune aplicabile transporturilor efectuate in Comunitate care sa favorizeze imbunatatirea securitatii rutiere si a protectiei mediului, prin limitarea vitezei maxime de circulatie pentru anumite categorii de vehicule rutiere.

2.1.5 Directiva Consiliului 96/53/CEE care fixeaza, pentru anumite vehicule rutiere circuland in cadrul Comunitatii, dimensiunile maxime autorizate in trafic national si international si masele maxime autorizate in trafic international. Are drept scop eliminarea unor elemente care ar putea prejudicia conditiile de concurenta si ar constitui un obstacol in ceea ce priveste circulatia intre Statele membre datorita unor cerinte diferite privind dimensiunile si masele vehiculelor rutiere. A fost modificata prin directiva 2002/7/CE.

2.1.6 Directiva Parlamentului european si a Consiliului 1999/62/CE cu privire la taxarea autovehiculelor grele pentru utilizarea anumitor infrastructuri. Are drept scop eliminarea unor distorsiuni privitoare la concurenta dintre intreprinderile de transport ale Statelor membre prin instituirea unor mecanisme echitabile de imputare a costurilor infrastructurii.

2.1.7 Directiva Consiliului 96/26/CE privind accesul la profesia de transportator rutier de marfuri si transportator rutier de calatori precum si recunoasterea reciproca a diplomelor, certificatelor si altor documente cu scopul de a favoriza exercitarea efectiva a libertatii de stabilire a acestor transportatori in domeniul transporturilor nationale si internationale. Are drept scop imbunatatirea calitatii serviciilor de transport rutier in cadrul Comunitatii. A fost modificata prin directiva 98/76/CE.

2.2 Determinarea cerintelor din legislatia europeana

2.2.1. Regulamentul 3820/85/CEE

Se aplica curselor efectuate in cadrul Comunitatii, pe drumuri deschise circulatiei publice, de catre un vehicul incarcat sau gol, folosit pentru transportul de pasageri sau de marfuri.

Referitor la transportul de marfuri, regulamentul nu se aplica, in principal:

- vehiculelor folosite pentru transportul de marfuri, in care greutatea maxima autorizata a vehiculului, inclusiv remorca sau semiremorca, nu depaseste 3,5 tone;
- vehiculelor folosite sau detinute de armata, aparare civila, pompieri si forte de ordine publica;
- vehicule folosite pentru servicii de canalizare, apa, gaz, electricitate, posta etc.

Statele membre pot acorda pe teritoriul lor exceptii pentru anumite categorii de transporturi speciale, cu informarea Comisiei.

Regulamentul impune deasemenea conditii privind varstele minime pentru conducatorii auto si ajutorii de conducatori auto. Pentru transportul de marfuri, varsta minima pentru conducatorii auto este de 18 ani pentru vehiculele, inclusiv remorca sau semiremorca, care au o masa maxima nu mai mare de 7,5 t si 21 de ani pentru alte vehicule (18 ani daca persoana respectiva detine un certificat de competenta profesionala recunoscut de unul din Statele membre). Pentru ajutorii de conducatori auto, varsta minima este de 18 ani (16 ani pentru transporturi interne pe o raza de 50 km de la locul in care se gareaza vehiculul).

Referitor la cerintele sociale privind activitatea de conducere auto, regulamentul impune prevederi stricte privind:

- perioada de conducere intre doua perioade de odihna zilnica sau intre o perioada de odihna zilnica si o perioada de odihna saptamanala;
- perioada de pauza;
- perioada de odihna zilnica;
- perioada de odihna saptamanala.

O prevedere importanta este cea referitoare la interzicerea un or plati pentru conducatorii auto, pe baza distantelor parcurse si/sau cantitatii de marfuri transportate, daca prin aceasta poate fi pusa in pericol siguranta rutiera.

Intreprinderile de transport trebuie sa organizeze activitatea conducatorilor astfel incat ei sa se poata conforma prevederilor acestui regulament precum si regulamentul 3821/85/CEE

referitor la tahografe si trebuie sa faca verificari periodice pentru a asigura respectarea acestor prevederi.

Statele membre trebuie sa adopte prevederile necesare implementarii acestui regulament, care sa includa organizarea, procedura si mijloacele de control, precum si penalitatile aplicate in caz de nerespectare a cerintelor impuse.

2.2.2 Regulamentul 3821/85/CEE, modificat prin regulamentul 2135/98/CE

Tahografele, care fac obiectul regulamentului 3821/85/CEE, se monteaza pe autovehiculele prevazute prin regulamentul 3820/85/CEE, inclusiv la cele aflate in exploatare. Principalele cerinte de natura tehnica au in vedere:

- omologarea CEE a aparatelor de control, foilor de inregistrare sau cartelelor. Omologarea se acorda fabricantului sau reprezentantului acestuia intr-un Stat membru. Omologarea se face in baza cerintelor precizate in mod expres in anexele la regulament.
- instalarea tahografelor. Instalarea poate fi efectuata numai de catre instalatori sau ateliere agreate in acest scop de autoritatile competente. Durata de validitate administrativa a acestor autorizatii nu poate depasi 1 an. Sunt precizate deasemenea cerintele de asigurare a sigurantei instalarii (placuta de instalare, sigilare, date de securitate) precum si obligatiile de ordin administrativ ale Statelor membre (existenta registrului autorizatiilor eliberate, evidenta copiilor marcilor de sigilare si a informatiilor privind datele de securitate utilizate de instalatorii sau atelierele autorizate).
- utilizarea tahografelor, foilor de inregistrare si cartelelor. Sunt precizate cerintele impuse in acest sens angajatorului (intreprinderii de transport), conducatorilor autovehiculelor echipate cu tahografe precum si autoritatilor competente.
- verificare si control. Statele membre trebuie sa desemneze organismele ce trebuie sa efectueze verificarile si controlul in urmatoarele cazuri:
 - ?? certificarea aparatelor noi sau reparate. Orice aparat individual, nou sau reparat, trebuie certificat in ceea ce priveste buna functionare si exactitatea indicatiilor si inregistrarilor. In acest scop se poate stabili o verificare initiala sau sa se delege certificarea fabricantilor sau reprezentantilor acestora;
 - ?? la instalarea aparatului la bordul unui autovehicul. Incercarile de control aferente sunt executate de instalatorul sau atelierul autorizat, sub responsabilitatea acestora;
 - ?? controlul periodic pentru aparatele instalate pe vehicul. Se face cel putin o data la doi ani si poate fi efectuat si in cadrul inspectiei tehnice periodice a autovehiculelor;
 - ?? controlul respectarii dispozitiilor privitoare la erorile maxime tolerate in exploatare. Se efectueaza cel putin o data la 6 ani (doi ani in cazul tahografelor dig itale).

Regulamentul 2135/98/CEE prevede introducerea aparatelor de control cu memorie (digitale), datele tehnice detaliate pentru acesta fiind precizate in regulamentul 1360/2002/CE (Anexa tehnica

la regulamentul 2135/98/CEE). Conform prevederilor respective, incepand cu 5 august 2004, autovehiculele aflate la prima inmatriculare trebuie echipate cu tahografe digitale.

2.2.3 Directiva 88/599/CEE, modificata prin regulamentul 2135/98/CE

Stabileste cerinte minimale pentru controlul aplicarii uniforme si corecte a regulamentului 3820/85/CEE si regulamentului 3821/85/CEE. Fiecare Stat membru trebuie sa organizeze acest control astfel incat:

- controlul sa acopere in fiecare an cel putin 1% din zilele de munca efectuate de conducatorii de vehicule care fac obiectul celor doua regulamente;
- cel putin 15% din numarul total al zilelor lucratoare controlate sa fie in trafic si cel putin 25% la sediul operatorilor de transport.

Directiva precizeaza deasemenea principalele elemente care trebuie avute in vedere la efectuarea acestor controale.

2.2.4 Directiva 92/6/CEE

Directiva stabileste categoriile de autovehicule la care se aplica obligativitatea echiparii cu limitatoare de viteza, inclusiv a celor aflate in exploatare. In aceasta grupa sunt cuprinse vehiculele din categoria M3 cu o masa maxima care depaseste 10 tone, precum si vehiculele din categoria N3. Sunt stabilite deasemenea vitezele limita care trebuie sa fie respectate de aceste autovehicule, Statele membre fiind autorizate ca pentru autovehiculele inmatriculate pe teritoriul lor si destinate transportului de marfuri periculoase sa poata impune viteze limita mai reduse decat cele din directiva. Directiva se aplica numai vehiculelor inmatriculate dupa 1 ianuarie 1988, fiind precizate si exceptiile admise pentru autovehiculele ce cad sub incidenta acesteia.

Limitatoarele de viteza trebuie sa fie instalate de ateliere sau organisme autorizate de Statele membre.

2.2.5 Directiva 96/53/CEE

Directiva precizeaza dimensiunile maxime autorizate in trafic national si international precum si masele maxime autorizate in trafic international pentru vehiculele din categoriile M2, M3, N2, N3, O3 si O4.

In cazul maselor, valorile precizate reprezinta valori de circulatie si nu cerinte privind fabricarea (se refera deci la conditiile de incarcare).

Conform directivei, nici un Stat membru nu poate interzice utilizarea pe teritoriul sau:

- in trafic international, a vehiculelor inmatriculate sau puse in circulatie in orice alt Stat membru, din motive care se refera la mase si dimensiuni;
- in trafic national, a vehiculelor inmatriculate sau puse in circulatie in orice alt Stat membru, din motive care se refera la dimensiuni.

Se poate totusi autoriza circulatia pe teritoriul propriu a vehiculelor pentru transport national care nu respecta cerintele directivei. Vehiculele sau ansamblurile de vehicule care depasesc

dimensiunile autorizate pot fi admise in circulatie numai pe baza de autorizatii speciale emise fara discriminare.

Se pot excepta deasemenea pentru transportul national vehiculele care efectueaza transporturi care nu afecteaza de maniera notabila comertul international.

Pentru asigurarea conformarii la cerintele directivei este obligatoriu ca vehiculele vizate sa fie dotate cu un element care sa demonstreze indeplinirea acestor cerinte (placuta aplicata pe vehicul sau document insotitor).

2.2.6. Directiva 1999/62/CE

Stabileste valori minime de taxare ale vehiculelor grele (cu masa maxima de peste 12 tone) pentru utilizarea infrastructurii, care trebuie percepute numai de catre Statul membru in care este inmatriculat vehiculul (taxa pe vehicul).

De la aceste cerinte pot fi exceptate anumite categorii de vehicule destinate fortelor de ordine publica sau care au o utilizare care nu produce distorsiuni in ceea ce priveste concurenta.

Este deasemenea permisa introducerea suplimentara de taxe de circulatie si taxe de utilizare a infrastructurii. Ele nu pot fi percepute decat pentru utilizarea de autostrazi sau drumuri similare (cu exceptia cazului cand nu exista astfel de drumuri, caz in care se aplica pentru cea mai buna categorie de drumuri existenta), precum si pentru poduri, tuneluri si drumuri montane (pas montan). Ele nu sunt cumulative (exceptand cazul podurilor, tunelurilor si drumurilor montane) si trebuie aplicate nediscriminatoriu. Statele membre pot impune vehiculelor inmatriculate pe teritoriul lor, plata taxei de utilizare pentru folosirea ansamblului infrastructurii rutiere. Valorile minime ale taxei pe vehicul si valorile maxime ale taxei de utilizare sunt precizate in directiva. Cu consultarea Comisiei, Statele membre pot aplica taxe de circulatie si taxe de utilizare si pentru alte tronsoane de infrastructura.

2.2.7 Directiva 96/26/CE, modificata prin directiva 98/76/CE

Directiva se aplica intreprinderilor de transport marfuri pentru terti (transport public) ce utilizeaza vehicule sau ansambluri de vehicule a caror masa maxima depaseste 3,5 tone (Statele membre pot cobora aceasta limita). De la aplicarea directivei pot fi exceptate intreprinderile care efectueaza numai transport national si care au un efect redus asupra pietei transporturilor.

Sunt de asemenea precizate conditiile necesare a fi indeplinite de catre intreprinderile de transport rutier: onorabilitate, capacitate financiara si capacitate profesionala.

Statele membre determina care sunt conditiile de onorabilitate care trebuie indeplinite (directiva impunand si niste cerinte minimale in acest sens).

Pentru indeplinirea cerintelor de capacitate financiara, directiva stabileste inclusiv o valoare minima a capitalului sau a unei rezerve financiare de care trebuie sa dispuna intreprinderea de transport rutier:

- 9000 Euro, pentru un singur vehicul utilizat si

- 5000 Euro pentru fiecare vehicul suplimentar.

Indeplinirea conditiei de capacitate profesionala impune ca persoana desemnata din cadrul intreprinderii sa corespunda unui nivel de formare profesionala precizat in mod expres de catre directiva. Aceasta trebuie atestata de catre o autoritate sau organism desemnat in acest sens.

Directiva prevede modalitatile de recunoastere reciproca a diplomelor, certificatelor si altor documente in vederea stabilirii modului de indeplinire a conditiilor de onorabilitate, capacitate financiara si capacitate profesionala.

CAPITOLUL 3 ANALIZA SITUATIEI DIN ROMANIA PRIVIND TRANSPUNEREA SI IMPLEMENTAREA LEGISLATIEI COMUNITARE

3.1 Analiza documentelor privind aderarea Romaniei la Uniunea Europeana

Acordul de Asociere Romania– Uniunea Europeana constituie baza legala a relatiilor dintre Romania si Uniunea Europeana. Documentul a fost semnat la 1 februarie 1993, a fost ratificat prin Legea nr 20/1993 si publicat in Monitorul Oficial din 12 aprilie 1993. Acordul de Asociere a intrat in vigoare la 1 februarie 1995, iar la 22 iunie 1995 Romania a depus cererea de aderare la Uniunea Europeana.

Referitor la domeniul transporturilor rutiere, in Acord se prevede ca in perioada de tranzitie, România va adapta progresiv legislatia sa, inclusiv regulile administrative, tehnice sau de alta natura, la legislatia Comunitatii din domeniul transportului aerian sau terestru, în masura în care aceasta serveste scopurilor de liberalizare, de acces reciproc la pietele partilor si faciliteaza circulatia calatorilor si marfurilor. România se va stradui sa asigure ca legislatia sa sa devina, gradual, compatibila cu cea a Comunitatii.

Partile vor dezvolta si întari cooperarea dintre ele, astfel încât sa dea posibilitatea României

- sa restructureze si sa modernizeze transportul;
- sa îmbunatateasca circulatia pasagerilor si a marfurilor si accesul la piata transporturilor, prin înlaturarea obstacolelor administrative, tehnice si de alta natura;
- sa faciliteze tranzitul comunitar prin România pe cai rutiere, feroviare, pe cai navigabile interioare si transportul combinat;
- sa realizeze aplicarea unor standarde compa rabile cu cele comunitare.

In iulie 1997 Comisia a publicat Avizul Comisiei asupra cererii de aderare a Romaniei la Uniunea Europeana (Agenda 2000). In acest document se specifica:

“Sectorul transportului rutier de marfuri nu este conform cu legislatia comunitara. Aceasta conformitate va trebui asigurata inainte de aderare. Este necesara urmarirea realizarii din perioada de preaderare, in domeniul securitatii rutiere, maselor si dimensiunilor si imputarea costurilor. Este posibil sa nu se poata realiza alinierea completa a legislatiei romane la dispozitiile dreptului comunitar privitoare la mase si dimensiuni pana la data aderarii, ceea ce ar complica circulatia vehiculelor comunitare in Romania.”

In anul urmatore comisia a publicat Raportul privind progresele Romaniei in vederea aderarii (nov. 1998). In al doilea Raport privind Romania (13 oct. 1999) Comisia a recomandat inceperea negocierilor de aderare cu Romania. Din acel moment au mai fost elaborate doua editii ale acestui raport: 8 nov. 2000 si 13 nov. 2001.

In conformitate cu Decizia Consiliului European de la intalnirea din decembrie 1999 de la Helsinki, negocierile cu Romania au fost demarate pe 15 februarie 2000.

Obiectivul autoasumat de Romania este de a incheia pregatirile de aderare la 1 ianuarie 2007.

Prioritatile pentru indeplinirea criteriilor de aderare la Uniunea Europeana sunt convenite intre Uniunea Europeana si fiecare tara candidata, deci si Romania, prin intermediul documentului „Parteneriat pentru Aderare”, care este actualizat periodic. Prima varianta a acestui document a fost elaborata in 1999 si revizuita in febr. 2000.

Odata cu publicarea Raportului Uniunii Europene pe anul 2001 privind progresele Romaniei pe calea aderarii la Uniunea Europeana, Comisia Europeana a finalizat, pe baza consultarilor cu partea romana, noua varianta a Parteneriatului pentru Aderare Romania – Uniunea Europeana. Acesta cuprinde prioritatile sectoriale pentru perioada 2002 – 2003 pe linia pregatirilor pentru aderarea la Uniunea Europeana. Documentul a fost publicat ca Decizia Consiliului din 28 ianuarie 2002 (2002/92/CE).

In ceea ce priveste politica in domeniul transporturilor, se prevede intarirea capacitatii administrative in domeniul transportului rutier, continuarea armonizarii legislative si inceperea implementarii unui plan de actiune pentru echiparea autovehiculelor romanesti cu aparate de inregistrare (tahografe) si limitatoare de viteza.

Partea romana elaboreaza periodic rapoarte asupra progreselor inregistrate in pregatirea de aderare la UE (iun. 2001, iun 2002). In aceste documente sunt prezentate activitatile legislative, de reglementare si administrative desfasurate de Romania in vederea indeplinirii angajamentelor asumate.

De asemenea sunt elaborate periodic Programe nationale de aderare care stabilesc prioritatile si actiunile nationale in vederea aderarii pe termen scurt si mediu. Principalele obiective avute in vedere prin PNAR 2002 sunt specificate in Anexa 4.

Capitolul 9 al acquis-ului comunitar: Politica in domeniul transporturilor a fost deschis de catre Romania in iunie 2000, documentul de pozitie aferent precizand strategia si programul de armonizare in acest domeniu cu legislatia comunitara. Prin documentul de pozitie revizuit, se specifica urmatoarele:

- cea mai mare parte a prevederilor aplicabile din acquis-ul comunitar a fost transpusa in legislatia romana si este aplicata;

- au fost create toate institutiile necesare pentru monitorizarea, controlul si aplicarea acquis-ului comunitar;
- toate prevederile aplicabile Romaniei din acquis-ul comunitar cuprins in Capitolul 9 – Politica in domeniul transporturilor vor fi transpuse in legislatia romana pana la 31 decembrie 2003. Odata cu transpunerea va incepe si aplicarea lor (de la data adoptarii sau etapizat, cu calendare bine definite).

Urmatoarele exceptii (pentru legislatia relevanta pentru acest studiu) au fost precizate in Documentul de pozitie:

- Directiva 96/53/CE (s-a solicitat perioada de tranzitie pana in 2022);
- Directiva 99/62/CE (s-a solicitat perioada de tranzitie pana in 2011).

Un nou Document de pozitie este in negociere intre Romania si UE.

Trebuie deasemenea precizat faptul ca Romania si UE au incheiat un Acord stabilind anumite conditii pentru transportul rutier de marfuri si promovarea transportului combinat, care a intrat in vigoare la 1 iunie 2002.

Dispozitiile fiscale ale Acordului prevad exceptarea de taxe pentru vehiculele comunitare care respecta prevederile directivei 96/53/CE, chiar daca depasesc limitele in vigoare in Romania (pentru drumurile de tranzit specificate).

Dispozitiile sociale ale Acordului prevad aplicarea AETR asa cum se aplica la data intrarii in vigoare a Acordului, sau aplicarea unor reguli identice cu regulamentele 3820/85/CEE si 3821/85/CEE, modificate.

Dispozitiile tehnice ale Acordului prevad ca Romania sa adopte masuri echivalente cu directiva 88/77/CEE, modificata prin directiva 96/1/CE si directiva 70/157/CEE, modificata prin directiva 96/20/CE inainte de intrarea in vigoare a Acordului, precum si cu directiva 92/6/CEE, directiva 96/96/CE si directiva 71/320/CEE, modificata prin directiva 91/422/CEE intr-un interval de 2 ani de la data intrarii in vigoare a Acordului.

3.2 Analiza modului de transpunere a legislatiei comunitare in cea nationala

Avand in vedere legislatia comunitara relevanta pentru acest studiu, au fost identificate actele normative nationale care preiau prevederile respectivei legislatii comunitare. Legislatia si reglementarile nationale relevante pentru transpunere si implementare, precum si o analiza privind concordanta intre prevederile europene si cele nationale sunt prezentate in Anexa 2. Nu au fost considerate ca fiind netranspuse acele prevederi administrative care privesc strict Statele Membre si care nu vor putea fi aplicate in Romania decat o data cu aderarea la Uniunea Europeana.

3.2.1 Transpunerea regulamentului 3820/85/CEE

In legislatia nationala sunt transcrise prevederile Regulamentului 3820/85/CEE, cu urmatoarele observatii:

- exista o serie de neconcordante privind cerintele referitoare la varsta minima a conducatorului auto. Astfel, pentru conducatorii auto cu permis C+E cerinta nationala este de 20 ani fata de 21 ani sau 18 ani conform regulamentului 3820/85/CEE;
- nu exista prevederi care sa preia cerintele de varsta pentru ajutorii de conducatori auto;
- se impune o obligatie de control a operatorului de transport de minim 20% din inregistrari care nu este precizata in regulament.

3.2.2. Transpunerea regulamentului 3821/85/CEE, modificat prin regulamentul 2135/98/CE

In legislatia nationala sunt transpuse complet numai conditiile tehnice privitoare la tahograf.

Nu sunt transpuse deloc sau complet cerintele privind obligatiile autoritatilor competente, operatorilor de transport si conducatorilor auto in ceea ce priveste aplicarea regulamentului, cerintele privind instalarea, controlul si verificarea tahografelor, precum si cerintele tehnice privitoare la foile de inregistrare, cartelele cu memorie, imprimanta de tiparire.

Trebuie precizat ca OG 17/2002 prevede emiterea de catre MLPTL a unor norme tehnice privind omologarea, montarea si inspectia tehnica a tahografelor, norme privind activitatea de control si norme de formare si atestare profesionala a personalului care realizeaza activitatile de montare si inspectie in 6 luni de la intrarea in vigoare a ordonantei (2 februarie 2002). Un proiect de reglementare privind procedura de autorizare a atelierelor care monteaza, repara, etaloneaza si verifica tahografele si limitatoarele de viteza, elaborat de RAR, este in analiza la DGRCSTR din cadrul MLPTL

Obligativitatea echiparii autovehiculelor cu tahografe electronice conform regulamentului 3821/85/CEE:

- in cazul autovehiculelor noi aceasta cerinta este impusa prin prevederile RNTR-2, incepand cu 1 ianuarie 1998 (OMT nr. 537/1997);

- in cazul autovehiculelor existente, care nu sunt dotate cu aparate de control, prin OG nr. 17/2001 au fost precizate datele pana la care este obligatorie echiparea lor cu tahografe:

?? pana la data de 31 decembrie 2003 trebuie dotate cu tahografe autovehiculele destinate transportului de marfa a caror masa maxima depaseste 15 tone;

?? pana la data de 31 decembrie 2004 trebuie dotate cu tahografe autovehiculele destinate transportului de marfa a caror masa maxima este mai mare sau egala cu 10 tone;

?? pana la data de 31 decembrie 2005 trebuie dotate cu tahografe autovehiculele destinate transportului de marfa a caror masa maxima depaseste 3,5 tone.

Aceleasi cerinte privind echiparea cu tahografe sunt reluate si in OMLPTL nr. 1842/2001 ca conditie pentru eliberarea licentei de executie pentru vehicul. De precizat insa ca in acest ordin nu sunt mentionate si exceptiile de la obligativitatea echiparii cu tahograf prevazute in regulamentul 3820/85/CEE si in OG 17/2002, ceea ce poate da nastere la interpretari.

Referitor la procedura nationala aplicabila la omologarea tahografelor trebuie mentionata existenta unei suprapuneri de atributii intre MLPTL (prin RAR) si MIR (prin BRML). Astfel pe de o parte, RAR este abilitat de catre MLPTL sa efectueze omologarea de tip a tahografului, pe de alta parte BRML este abilitata sa elibereze aprobarea de model pentru tahograf. Cerintele tehnice pentru omologarea de tip sunt cele din regulamentul 3821/85/CEE. Trebuie mentionat faptul ca omologarea de tip a tahografelor efectuata in Statele membre ale UE conform Regulamentului 3821/85/CEE, este acceptata de RAR, fara a mai fi necesare alte verificari.

In ceea ce priveste instalarea si controlul aparatelor de control exista deasemenea suprapuneri si necorelari ale legislatiei existente, precum si cerinte care nu au fost transpuse. Astfel, autorizarea atelierelor care efectueaza activitati de reparare si reglare in domeniul auto necesita o autorizare din partea RAR. Nu exista insa o procedura dedicata in mod specific autorizarii atelierelor care efectueaza operatiuni de instalare, reparare, verificare a tahografelor (dupa cum s-a mentionat anterior exista in lucru un proiect referitor la aceasta problema) . De asemenea RNTR-1 prevede controlul tahografelor anual odata cu efectuarea ITP (conform prevederilor Directivei 96/96/CE a Consiliului privind armonizarea legislatiei Statelor membre cu privire la inspectia tehnica a autovehiculelor si remorcilor lor. Aceste cerinte nu acopera insa integral prevederile regulamentului 3821/85/CEE). Pe de alta parte, reglementarile metrologice prevad ca verificarile periodice ale tahografelor se efectueaza de catre BRML, ceea ce creeaza paralelisme.

Regulamentul 1360/2000/CE (Anexa Tehnica la regulamentul 2135/98/CEE) a fost publicat in Jurnalul Oficial al Comunitatilor Europene 207 din 5 august 2002, deci nu a facut obiectul transpunerii.

3.2.3 Transpunerea directivei 88/599/CEE, modificata prin regulamentul 2135/98/CE

In raport cu prevederile europene, exista o serie de diferente in cazul transpunerii nationale.

Este de remarcat in primul rand faptul ca cerintele nationale de control sunt mai extinse decat cele comunitare. Astfel, daca directiva impune ca fiecare Stat membru sa acopere prin control cel putin 1% din zilele lucratoare efectuate de conducatorii de autovehicule vizate de regulamentul 3820/85/CEE, OG 17/2002 impune un control care sa acopere cel putin 1% din zilele lucratoare, realizat de catre ARR, dar si un control care sa acopere cel putin 1% din zilele lucratoare, realizat de MMSS. La aceasta se adauga si obligatiile de control (neprecizate cantitativ) ale MI (in trafic).

Trebuie mentionat deasemenea faptul ca nu au fost transpuse cerintele precizate in directiva privind elementele minimale care trebuie avute in vedere la controlul in trafic sau la sediul operatorilor de transport.

In ceea ce priveste reglementarile care stabilesc responsabilitatile si procedurile de control trebuie precizat ca a existat o anume instabilitate legislativa care a influentat si efectuarea acestor activitati. Astfel OMLPTL 730/2001 intrat in vigoare la 31.10.2001 a stabilit in mod clar care este personalul imputernicit de MLPTL pentru efectuarea unor controale privind respectarea reglementarilor din domeniul transporturilor rutiere, inclusiv in ceea ce priveste respectarea conditiilor sociale (conform AETR). Acest ordin a fost insa abrogat prin ordinul comun MLPTL si MI 29/206/2002 intrat in vigoare la 31.01.2002. Acest ordin se refera si la aplicarea directivei 3820/85/CEE si el a fost completat cu ordinul comun 825/289/2002 care aproba Normele de aplicare ale ordinului 29/206/2002. In plus, tot in 2002 a mai fost aprobat OMLPTL 658/2002 care are de asemenea prevederi legate de controlul respectarii reglementarilor din domeniul transporturilor rutiere, ceea ce poate provoca anumite confuzii.

3.2.4 Transpunerea directivei 92/6/CEE

Obligativitatea echiparii autovehiculelor cu limitatoare de viteza:

- in cazul autovehiculelor noi aceasta cerinta este impusa prin prevederile RNTR-2, incepand cu 29 august 2000 (OMT nr. 566/2000);
- in cazul autovehiculelor existente care nu sunt dotate cu limitatoare de viteza, prin OMLPTL 1842/2001 se prevad urmatoarele termene limita pentru echipare:
 - ?? pana la 31 decembrie 2002, autovehiculele din categoria N3 cu masa maxima mai mare de 10 tone utilizate in trafic international;
 - ?? pana la 31 decembrie 2003, autovehiculele din categoria N3 cu masa maxima mai mare de 15 tone utilizate in trafic national;
 - ?? pana la 31 decembrie 2004, autovehiculele din categoria N3 cu masa maxima mai mare de 10 tone utilizate in trafic national.

Cu privire la prevederile OMLPTL 1842/2001 sunt de facut urmatoarele comentarii:

- cerintele nationale sunt mai exigente decat cele europene (se aplica suplimentar si pentru autovehiculele de transport marfa cu masa maxima intre 10 si 12 tone);
- nu sunt specificate viteza maxima admisa si viteza de reglaj pentru autovehiculele transport marfuri echipate cu limitatoare de viteza;
- nu este precizata necesitatea autorizarii atelierelor care instaleaza limitatoare de viteza;
- nu este precizata exceptarea autovehiculelor inmatriculate inainte de 1 ianuarie 1988;
- nu sunt precizate celelalte exceptari admise prin directiva 92/6/CEE (cum ar fi cazul autovehiculelor a caror viteza constructiva nu depaseste viteza limita precizata prin directiva).

In ceea ce priveste autorizarea atelierelor care instaleaza limitatoare de viteza, trebuie facuta totusi precizarea ca prin RNTR 4 se prevede ca atelierelor care efectueaza activitati de reparare si reglare in domeniul auto necesita o autorizare din partea RAR. Nu exista insa o procedura specifica de autorizare a atelierelor care efectueaza operatiuni de instalare, reparare,

verificare a limitatoarelor de viteza. Un proiect de reglementare a cerintelor specifice pentru acestea, intocmit de RAR, se afla in analiza la DGRCSTR din cadrul MLPTL.

3.2.5 Transpunerea directivei 96/53/CEE

Transpunerea directivei in legislatia nationala nu are in vedere in acest moment si prevederile directivei de modificare 2002/7/CE (dealtfel si in Statele membre punerea in vigoare a dispozitiilor legislative, reglementare si administrative necesare trebuie realizata inainte de 9 martie 2004). Totusi un proiect de transpunere a prevederilor acestei directive a fost elaborat de AND si este in faza de analiza la institutiile implicate.

In raport cu directiva 96/53/CEE, trebuie mentionat ca in legislatia nationala au fost transpuse complet si corect cerintele privind dimensiunile maxime autorizate. Singura observatie este legata de modul in care a fost exprimata grupa vehiculelor pentru care se permite o latime maxima de 2,60 m, ceea ce poate da nastere la interpretari (in directiva este vorba de vehicule special echipate pentru transport de marfuri la temperaturi controlate si a caror latime a peretilor laterali, inclusiv izolatia, este de cel putin 45 mm, iar in legislatia nationala se face referire la vehicule frigorifice avand caroseria izoterma).

In ceea ce priveste masele totale maxime autorizate de circulatie in trafic international, deocamdata nu poate fi asigurata respectarea tuturor conditiilor impuse prin directiva, datorita portantei reduse a drumurilor, inclusiv a celor nationale. De altfel prin Documentul de pozitie Romania a solicitat o perioada de tranzitie pentru aplicarea acestor prevederi.

Pentru vehiculele care depasesc dimensiunile si masele admise se elibereaza autorizatii speciale de catre AND.

Compararea modului de transpunere a fost realizata doar in raport cu reseaua de drumuri europene reabilitate (ER) care sunt destinate tranzitului pentru transportul international. In cazul acestora ar fi normal sa se prevada in legislatia nationala aceleasi limite ca si cele prevazute prin directiva. Cu toate acestea, exista anumite prevederi care nu sunt respectate prin legislatia nationala. Astfel, pentru anumite cerinte, sunt acceptate valorile din directiva numai in cazul echiparii vehiculului cu suspensie pneumatica, iar pentru echiparea cu suspensia mecanica sunt precizate in legislatia nationala valori admisibile mai mici decat in directiva, diferentele fiind de una sau doua tone (Anexa 6).

Pentru a se rezolva problema tranzitului vehiculelor comunitare, cu mase si sarcini pe axe conform directivei, incepand cu luna iunie 2002 a intrat in vigoare Acordul intre Uniunea Europeana si Romania care excepteaza aceste vehicule de la plata unor taxe suplimentare pentru vehiculele care respecta cerintele directivei 96/53/CEE, chiar daca acestea nu respecta masele si sarcinile pe axe mai mici admise de legislatia romana.

Acest Acord intra insa oarecum in contradictie cu legislatia nationala in vigoare care prevede plata unor taxe pentru depasirea maselor si sarcinilor pe axa admise, in conditiile in care

drumurile precizate in Acord nu apar in legislatia nationala ca fiind scutite de aceste taxe. Se pune in acest sens si problema discriminarii operatorilor de transport romani si din alte tari decat UE, care vor plati in continuare taxe pe aceste drumuri de tranzit pentru depasirea valorilor admise in legislatia nationala, chiar daca corespund prevederilor directivei.

Mai este de semnalat si faptul ca sunt impuse si anumite cerinte privind masele suplimentare fata de directiva, lucru permis numai pentru vehiculele inmatriculate in Romania. Conform directivei, astfel de cerinte nu pot fi aplicate si traficului international, lucru neprecizat in legislatia nationala, ceea ce contravine prevederilor directivei.

Mai trebuie mentionat si faptul ca nu este transpus modul de echivalare a suspensiei pneumatice cu alte tipuri de suspensie care protejeaza drumul pentru puntea sau puntile motoare ale autovehiculelor, ceea ce nu permite aplicarea corecta a prevederilor respective.

3.2.6 Transpunerea directivei 1999/62/CEE

Taxa pe vehicul este aplicata prin OG 36/2002 aprobata prin L 522/2002 (taxa asupra mijloacelor de transport) si este o taxa locala. Spre deosebire de directiva, care prevede aplicarea taxei pe vehicul numai pentru autovehiculele si ansamblurile de vehicule pentru transport marfa cu masa maxima egala sau mai mare de 12 t, ordonanta prevede aplicarea taxei asupra mijloacelor de transport pentru toate vehiculele rutiere. Pentru autovehiculele si ansamblurile de vehicule pentru transport marfa cu masa maxima egala sau mai mare de 12 t ordonanta preia aceleasi categorii de taxare ca si in directiva, cu precizarea ca valorile impuse sunt in moneda nationala si sunt mai reduse decat valorile minime prevazute in directiva (Anexa 7). Romania a solicitat o perioada de tranzitie pana in 2011 pentru aplicarea directivei. Este de precizat faptul ca institutiile publice sunt scutite de aceasta taxa pentru vehiculele pe care le detin. De asemenea este precizat faptul ca consiliile locale sau judetene pot majora anual cu pana la 50% taxa asupra mijloacelor de transport.

Taxa de utilizare a infrastructurii este aplicata prin OG15/2002 aprobata prin L424/2002 (tariful de utilizare a infrastructurii rutiere) si se aplica pentru reseaua de drumuri nationale. Tariful de utilizare este stabilit in functie de durata de plata (intre o zi si un an), in functie de categoria vehiculului (dupa caz, in functie de numarul de axe si masa) si in functie nivelul emisiilor poluante (trepte EURO) (Anexa 8). Pentru autovehiculele inmatriculate in Romania, se aplica numai tariful anual.

Trebuie precizat si faptul ca exista anumite formulari care pot da nastere la interpretari mai ales in ceea ce priveste obligatiile transportatorilor romani: daca tariful de utilizare a infrastructurii se aplica la toate vehiculele inmatriculate in Romania sau numai celor ce utilizeaza infrastructura de drumuri nationale (de. ex. prevederea scutirii de la plata tarifului a autovehiculelor folosite exclusiv pentru transportul local de calatori, care oricum nu se efectueaza pe drumurile nationale).

Tariful pentru utilizarea infrastructurii urmeaza a fi adus pana la 1 ianuarie 2008 la valoarea maxima precizata prin directiva.

3.2.7 Transpunerea directivei 96/26/CEE, modificata prin directiva 98/76/CE

Conditiiile de acces la profesiunea de transportator rutier de marfa sunt impuse in legislatia nationala unei game mai extinse de transportatori rutieri. Astfel fata de prevederile directivei, aceste cerinte se aplica si:

- operatorilor de transport public cu vehicule cu masa maxima sub 3,5 t (in directiva este acceptata aceasta posibilitate, lasata la latitudinea Statelor membre);
- operatorilor de transport in folos propriu cu vehicule cu masa maxima peste 3,5 t (sunt exceptati totusi de la cerintele privind onorabilitatea si capacitatea financiara operatorii pentru transportul national, cu exceptia transporturilor de marfuri periculoase si transporturi agabaritice). Calendarul de transpunere a cerintelor privind capacitatea financiara este:
- pana la data de 31.12.2002 – 1.000 Euro pentru primul vehicul si 600 Euro pentru fiecare dintre celelalte vehicule;
- pana la data de 31.12.2003 – 3.000 Euro pentru primul vehicul si 1.500 Euro pentru fiecare dintre celelalte vehicule;
- pana la data de 31.12.2004 – 6.000 Euro pentru primul vehicul si 3.000 Euro pentru fiecare dintre celelalte vehicule;
- pana la data de 31.12.2005 – 9.000 Euro pentru primul vehicul si 5.000 Euro pentru fiecare dintre celelalte vehicule.

Nu sunt acceptate toate modalitatile prevazute in directiva prin care se poate dovedi indeplinirea cerintelor privind capacitatea financiara, iar prevederile OMLPTL 1842/2001 nu sunt suficient de clare asupra modului cum se interpreteaza indeplinirea conditiei de capacitate financiara pe baza bilantului contabil (in functie de profit, cifra de afaceri ?).

Nu sunt precizate conditiile in care nu se considera indeplinite conditiile de onorabilitate (mentionate in mod expres in directiva).

De remarcat si contradictia privitoare la competenta profesionala intre OMLPTL 1842/2001 care solicita existenta Certificatului de atestare profesionala (conform cu cerintele directivei) si OG 44/1997 aprobata prin L 105/2000 care accepta dovedirea competentei profesionale si prin existenta unei diplome de absolvire a unei institutii de invatamant superior tehnic de specialitate (fara examinare).

3.3 Analiza modului de implementare a legislatiei comunitare

3.3.1 Implementarea regulamentului 3820/85/CEE

Romania a aderat prin legea 101/1994 la Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectueaza transporturi rutiere internationale (AETR), ale carei prevederi sociale

privind timpii de conducere si odihna sunt identice cu cele din Regulamentul 3820/85. Ca urmare Romania este obligata sa aplice aceste prevederi pe teritoriul sau in cazul transporturilor internationale si sa controleze respectarea lor, inclusiv in cazul autovehiculelor inmatriculate in Romania care efectueaza astfel de transporturi.

Implementarea regulamentului 3820/85/CEE impune extinderea respectarii timpilor de conducere si timpilor de odihna de la transportul international conform AETR si la transportul national, pe masura finalizarii cerintelor de echipare a autovehiculelor cu aparate de control. In acest scop, prin OG 17 sunt stabilite organismele implicate in controlul acestor prevederi, precum si sistemul de sanctionare a nerespectarii acestor cerinte.

In conditiile in care cerintele OG 17 se aplica de la 1 ianuarie 2003, nu se pot face aprecieri efective asupra implementarii acestui regulament decat incepand cu anul 2004. Se poate aprecia totusi ca prin legislatia existenta sunt create premisele implementarii prevederilor sociale din regulamentul 3820/85/CEE, cu urmatoarele observatii:

- intarzierea adoptarii normelor tehnice precizate in OG 17, poate afecta inclusiv implementarea prevederilor sociale din transportul rutier;
- in conditiile in care marea majoritate a drumurilor din Romania nu sunt prevazute cu spatii adecvate pentru parcare a autovehiculelor in trafic si odihna conducatorilor auto, respectarea cerintelor sociale va fi dificil de realizat.

In ceea ce priveste implementarea cerintelor privind varsta conducatorilor auto, se aprecieaza ca prin sistemul existent al eliberarii permiselor de conducere de catre DGEIP sunt implementate prevederile existente in legislatia nationala (conform celor precizate la par. 3.2.1, exista insa o serie de deosebiri intre cerintele din directiva si legislatia nationala).

Un aspect important care trebuie precizat este acela ca multe societati practica inca un sistem de plata pentru conducatorii auto care se bazeaza pe distanta parcursa, ceea ce incalca prevederile directivei si ale legislatiei nationale. Nu au fost obtinute date relevante privind activitatea de sanctionare de catre organismele competente a unor astfel de practici.

3.3.2 Implementarea regulamentului 3821/85/CEE, modificat prin regulamentul 2135/98/CE

Dotarea autovehiculelor de transport marfa din Romania cu tahografe este o cerinta care a existat si inainte de 1989, cu precizarea ca cerintele tehnice impuse nu erau cele din AETR (la care Romania a aderat in 1994) si nici cele din regulamentul 3821/85/CEE. Dupa cum s-a precizat anterior, numai incepand cu anul 1998, s-a impus in mod oficial utilizarea tahografelor omologate conform regulamentului 3821/85/CEE.

Implementarea acestei prevederi este asigurata incepand cu data respectiva pentru autovehiculele noi prin sistemul procedurii administrative de omologare aplicate de RAR la care sunt supuse aceste autovehicule in vederea inmatricularii. Se poate aprecia de asemenea ca

incepand cu 1 septembrie 1998 practic si autovehiculele importate "second-hand" au respectat aceasta cerinta (de la acesta data a intrat in vigoare pentru aceste autovehicule cerinta privitoare la respectarea unui nivel tehnic corespunzator nivelului emisiilor poluante EURO 2; tinand cont de prevederile europene, aceste autovehicule erau echipate si cu tahografe corespunzatoare).

Pentru punerea pe piata a unor autovehicule care nu corespund omologarii acordate sunt prevazute in legislatia nationala organisme abilitate cu controlul, precum si sanctiunile in caz de nerespectare.

Trebuie precizat faptul ca tahografele montate pe autovehiculele produse in Romania sau importate dupa datele precizate au omologare europeana conform regulamentului 3821/85/CEE.

In ceea ce priveste echiparea autovehiculelor la care se face referire in legislatie, cerinta echiparii obligatorii este indeplinita pentru autovehiculele de transport marfa pentru transportul international.

Date fiind termenele de aplicare precizate in OG 17 pentru vehiculele din parcul national nu se pot face aprecieri privind echiparea ulterioara cu tahografe.

Pentru implementarea completa si corecta a prevederilor regulamentului este necesara rezolvarea prealabila a problemelor de transpunere mentionate la punctul respectiv.

Nu sunt implementate in mod corespunzator cerintele privitoare la autorizarea atelierelor care instaleaza tahografe. Practic, in acest moment, astfel de operatiuni, precum si alte operatiuni conexe (reparare, etalonare si verificare in urma instalarii sau montarii etc) sunt efectuate de catre firme acreditate de producatorii de tahografe, fara o autorizare specifica din partea autoritatii competente din Romania.

Datele existente indica faptul ca nu exista capacitatea tehnica necesara instalarii unui numar mare de tahografe conform prevederilor existente.

Controlul periodic al tahografelor se efectueaza anual in cadrul inspectiei tehnice periodice a autovehiculelor de transport marfa cu masa maxima mai mare de 3,5 tone. Cerintele privitoare la acest control sunt cele prevazute in directiva 96/96/CE (verificari care nu necesita masuratori si aparatura de control). Statiile de inspectie tehnica periodica sunt autorizate de catre RAR, iar personalul atestat de catre RAR. In momentul de fata exista circa 350 de statii de inspectie tehnica care sunt autorizate pentru inspectia tehnica a vehiculelor cu masa maxima mai mare de 3,5 tone, deci exista capacitatea necesara efectuarii acestei activitati. Trebuie mentionat faptul ca aceste verificari nu acopera integral cerintele regulamentului 3820/85/CEE, in ceea ce priveste controlul bunei functionari si controlul erorilor de masurare. Din acest motiv se considera ca implementarea cerintelor directivei in ceea ce priveste instalarea si controlul nu este completa.

Una din problemele importante privind controlul tahografelor la omologarea individuala si inspectia tehnica este legata de pregatirea insuficienta a inspectorilor in domeniul tahografelor, mai

ales a celor moderne. Din acest motiv este posibil ca verificarile respective sa fie mai mult formale, ceea ce afecteaza de asemenea implementarea acestor cerinte.

3.3.3 Implementarea directivei 88/599/CEE, modificata prin regulamentul 2135/98/CE

Intrucat cerintele privind echiparea autovehiculelor din parcul national sunt aplicabile incepand cu anul 2003, nu se poate vorbi despre implementarea acestei directive (nu sunt date disponibile nici privitoare la eventuale controale efectuate in baza prevederilor similare din AETR pentru transportul international care este in vigoare). Se poate aprecia ca sunt create premisele pentru implementarea acestei directive, fiind stabilite institutiile responsabile si modalitatile de sanctionare a incalcarilor legislatiei. Nu sunt insa puse la punct procedurile detaliate de lucru si nu sunt complet asigurate resursele umane si materiale pentru implementarea corecta a cerintelor respective.

3.3.4 Implementarea directivei 92/6/CEE

Cerintele directivei sunt aplicate in cazul autovehiculelor inmatriculate pentru prima oara in Romania dupa 1 septembrie 2000 prin procedura de omologare a vehiculelor care se aplica de catre RAR in vederea inmatricularii.

In cazul parcului de autovehicule existent, sunt create prin legislatia existenta premisele implementarii corecte a cerintelor de echipare cu limitatoare de viteza prin existenta sistemului de licentiere a vehiculelor pentru transportul de marfa. Aceasta licentiere, acordata de catre ARR, este conditionata de existenta si functionarea limitatorului de viteza. Se are in vedere ca confirmarea tehnica a indeplinirii acestei conditii sa fie efectuata de catre RAR. Dotarea autovehiculelor existente se va face in functie de cerintele din legislatia nationala. Primul termen de echipare cu limitatoare de viteza este 31 decembrie 2002, pentru autovehiculele pentru transport international. Data fiind procedura de eliberare a autorizatiilor pentru transportul international, se poate aprecia ca aceasta cerinta este complet implementata.

Pentru autovehiculele din parcul national, date fiind termenele de aplicare din OMLPTL 1842/2001 nu se pot face aprecieri asupra implementarii efective. Trebuie mentionat insa ca nu exista o experienta relevanta in Romania pentru echiparea cu limitatoare de viteza a autovehiculelor care nu au dispus din fabricatie de un asemenea dispozitiv. Este de precizat ca pentru anumite autovehicule mai vechi nu exista in acest moment solutii tehnice disponibile pentru echiparea cu limitatoare de viteza si nu exista capacitatea tehnica necesara instalarii unui numar mare de limitatoare de viteza conform prevederilor existente.

De mentionat de asemenea ca nu exista ateliere autorizate in mod expres de catre autoritatea competenta pentru montarea limitatoarelor de viteza

3.3.5 Implementarea directivei 96/53/CEE

Respectarea cerintelor constructive privitoare la dimensiunile vehiculelor vizate este asigurata de catre RAR prin procedura de omologare a vehiculelor rutiere.

In ceea ce priveste masele pentru transporturile de marfuri internationale (in tranzit) valorile precizate prin directiva nu sunt acceptate integral prin legislatia nationala, nici macar in cazul drumurilor europene reabilitate. Pentru depasirea de catre un autovehicul a valorilor precizate in legislatia nationala, chiar daca autovehiculul corespunde directivei 96/53/CE este necesara plata unor taxe (autorizatie speciala eliberata de AND). Din acest motiv se aprecieaza ca aceasta directiva nu este implementata integral.

Exista insa un program national de reabilitarea a drumurilor nationale care va permite treptat, pentru acea parte a infrastructurii care face parte din coridoarele europene de transport, respectarea tuturor cerintelor din directiva. Situatiile retelei de drumuri europene reabilitate este precizata in Anexa 6, din care rezulta ca din 15000 km de drumuri nationale s-au reabilitat sau sunt in curs de reabilitare in etapele I - IV 2900 km, in perioada 1994 - 2004, cu costuri estimative de 1700 milioane USD (partial cu finantare externa), si ca exista programe pentru reabilitarea in etapele V - XV, pana in anul 2012, a inca 6600 km, cu costuri estimative de 5500 milioane USD. Principalele drumuri europene reabilitate se afla pe coridoarele paneuropene de tranzit IV si IX, unde sunt insa inca in curs de finalizare a reabilitarii unele tronsoane.

Prin Acordul intre Uniunea Europeana si Romania care stabileste anumite conditii pentru transportul rutier de marfuri si promovarea transportului combinat sunt stabilite insa o serie de drumuri de tranzit pe care vehiculele comunitare care corespund prevederilor directivei 96/53/CEE pot circula fara taxe. In conditiile in care Acordul a intrat in vigoare la 1 iunie 2002, nu au fost identificate informatii disponibile privind modul cum sunt aplicate aceste prevederi.

Pentru cerintele existente, controlul respectarii acestora este asigurat de AND prin controale in trafic. Acesta dispune de 24 de instalatii de cantarire in trafic, la care se adauga 14 la frontiera, pentru vehiculele in tranzit in trafic international.

3.3.6 Implementarea directivei 1999/62/CE

Plata si urmarirea platii taxei asupra mijloacelor de transport (echivalenta cu taxa pe vehicul precizata in directiva) se face prin intermediul administratiilor fiscale locale. Acestea dispun teoretic de evidenta tuturor vehiculelor inmatriculate in zona lor de actiune, intrucat inmatricularea nu este posibila fara luarea in evidenta la administratia fiscala locala. Urmarirea ulterioara la plata a vehiculelor inmatriculate nu pare a fi suficient de bine pusa la punct, daca se are in vedere diferenta importanta intre numarul vehiculelor inmatriculate si numarul vehiculelor care sunt in circulatie (cu CIV si reinmatriculate cu numere noi).

Tariful de utilizare a infrastructurii era aplicabil conform OG 15/2002 aprobata prin L424/2002 incepand cu 1 iulie 2002 pentru autovehiculele cu masa maxima mai mare de 12 t; in

conditiile in care Normele metodologice de aplicare nu au fost publicate, nu se poate vorbi despre implementarea acestei prevederi.

3.3.7 Implementarea directivei 96/26/CE, modificata prin directiva 98/76/CE

Implementarea directivei este asigurata prin existenta sistemului de licentiere de catre ARR a operatorilor de transport (diferentele din legislatia nationala in raport cu directiva au fost mentionate anterior la par. 3.2.6). Sunt deci in vigoare si aplicabile conditiile privind onorabilitatea si capacitatea profesionala a operatorilor de transport. In ceea ce priveste indeplinirea conditiei privind capacitatea financiara, ea se va aplica treptat (conform calendarului precizat la par. 3.2.7). Din acest motiv, aceasta conditie nu este implementata in mod efectiv in acest moment.

Exista de asemenea in vigoare un sistem de control si penalitati pentru nerespectarea prevederilor existente.

CAPITOLUL 4 EVALUAREA IMPACTULUI IMPLEMENTARII LEGISLATIEI COMUNITARE IN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER DE MASFURI

4.1 Evaluarea structurii parcului rutier de marfuri care va fi afectat de implementarea legislatiei europene

Implementarea legislatiei europene in cea nationala va afecta in mod diferentiat parcul rutier national in functie de cerintele specifice.

4.1.1 Echiparea cu tahografe

Conform celor precizate la punctul 3.2.1 echiparea cu tahografe este obligatorie pentru autovehiculele destinate transporturilor de marfuri a caror masa maxima admisa, inclusiv remorca sau semiremorca, este mai mare de 3,5 t, cu o serie de exceptii (care se refera in primul rand la autovehiculele care nu efectueaza transporturi in regim comercial).

Aceasta obligatie a fost impusa autovehiculelor aflate la prima inmatriculare incepand cu 1 ianuarie 1998, iar pentru autovehiculele din parcul existent neechipate cu tahografe se aplica calendarul prezentat la pct. 3.2.1. Vor trebui echipate cu tahografe un numar de circa 113000 de autovehicule, din care 63500 pana la 31.12. 2003, 23500 pana la 31.12.2004 si 26000 pana la 31.12.2005. Este posibil ca un numar limitat din aceste autovehicule sa fie dotate cu tahografe, dar nu exista posibilitatea estimarii lor.

4.1.2 Echiparea cu limitatoare de viteza

Conform celor precizate al punctul 3.2.2 echiparea cu limitatoare de viteza este obligatorie pentru autovehiculele destinate transportului rutier de marfuri a caror masa maxima este mai mare de 10 t.

Aceasta obligatie a fost impusa autovehiculelor aflate la prima inmatriculare incepand cu 29 august 2000, iar pentru autovehiculele din parcul existent neechipate cu limitatoare de viteza se

aplica calendarul prezentat la pct. 3.2.4. Vor trebui echipate cu limitatoare de viteza un numar de circa 108500 de autovehicule, din care 78500 pana la 31.12.2003 si 30000 pana la 31.12.2004.

4.1.3 Taxa asupra mijloacelor de transport

Aceasta taxa anuala se aplica tuturor autovehiculelor de transport marfa, in functie de capacitatea cilindrica pentru autovehiculele cu masa totala de pana la 12 t inclusiv, si in functie de numarul de axe si masa totala pentru autovehiculele cu masa totala de peste 12 t.

Aceasta taxa se aplica pentru toate autovehiculele de transport marfuri (circa 360000).

4.1.4 Tariful de utilizare a infrastructurii

Acest tarif se aplica tuturor autovehiculelor de transport marfa, in functie de masa totala si nivelul emisiilor poluante pentru auto vehiculele cu masa totala de pana la 12 t inclusiv si in functie de numarul de axe, masa totala si nivelul emisiilor poluante pentru autovehiculele cu masa totala de peste 12 t, dupa calendarul precizat la Anexa 8.

Aceasta taxa se aplica pentru toate autovehiculele de transport marfuri (circa 360000), din care 110500 incepand cu 1 iulie 2002, 19500 incepand cu 1 ianuarie 2003, 17500 incepand cu 1 ianuarie 2004 si 212500 incepand cu 1 ianuarie 2005.

4.1.5 Nivelul financiar minim

Nivelul financiar minim este aplicabil operatorilor de transport care utilizeaza vehicule rutiere pentru transport rutier de marfuri pentru terti (transport rutier public) si operatorilor de transport care utilizeaza vehicule cu masa totala mai mare de 3,5 t pentru transport rutier de marfuri in folos propriu, in trafic international sau in trafic national pentru marfuri periculoase sau agabaritice.

Aceasta obligatie se va aplica unui numar de circa 108000 autovehicule.

4.2 Obligatii pentru transportatori ce reies din implementarea legislatiei europene

4.2.1 Echiparea cu tahografe

Pentru autovehiculele precizate la par. 4.1.1 este obligatorie echiparea cu tahografe omologate conform legislatiei in vigoare. Aceasta implica si asigurarea bunei functionari a tahografelor pe perioada lor de utilizare prin efectuarea activitatilor de intretinere, reparare si verificare periodica necesare.

4.2.2 Echiparea cu limitatoare de viteza

Pentru autovehiculele precizate la par. 4.1.2 este obligatorie echiparea cu limitatoare de viteza omologate conform legislatiei in vigoare. Aceasta implica si asigurarea bunei functionari a limitatoarelor de viteza pe perioada lor de utilizare prin efectuarea activitatilor de intretinere, reparare si verificare periodica necesare.

4.2.3 Taxa asupra mijloacelor de transport

Pentru autovehiculele precizate la par. 4.1.3 este obligatorie plata anuala a taxei asupra mijloacelor de transport. Valoarea acestei taxe este precizata in Anexa 7.

4.2.4 Tariful de utilizare a infrastructurii

Pentru autovehiculele precizate la par. 4.1.4 este obligatorie plata anuala a tarifului de utilizare a infrastructurii. Valoarea acestui tarif este precizata in Anexa 8.

4.2.5 Nivelul financiar minim (capabilitate financiara)

Pentru autovehiculele precizate la par. 4.1.5 este obligatorie asigurarea unui nivel financiar minim. Aceasta poate fi dovedita pe baza ultimului bilant contabil. In cazul operatorilor de transport nou infiintati aceasta poate fi dovedita prin nivelul capitalului social subscris si varsat sau nivelul lichiditatilor disponibile in banca. Valoarea nivelului financiar minim este cea precizata la pct. 3.2.7.

4.2.6 Asigurarea respectarii legislatiei privind prevederile sociale prin control intern

Operatorii de transport sunt obligati prin OG 17/2002 sa controleze prin personal propriu cel putin 20% din inregistrarile tahografelor, astfel incat saptamanal sa fie controlati toti conducatorii auto.

4.2.7 Capabilitatea profesionala

Operatorii de transport sunt obligati sa desemneze o persoana care sa indeplineasca cerintele privitoare la capabilitatea profesionala, atestata prin Certificatul de pregatire profesionala eliberat de catre ARR.

4.3 Evaluarea costurilor pentru aplicarea legislatiei aferente acquis-ului comunitar in domeniul transporturilor rutiere

Aderarea la legislatia UE genereaza costuri si beneficii in transportul rutier care au drept surse legislatia, institutiile si infrastructura.

Adoptarea cadrului legislativ privind concurenta (legislatie privind accesul la activitate, concurenta si armonizare fiscala), va asigura imbunatatirea conditiilor de concurenta si acces pe piata, cresterea eficientei transporturilor, in special a celor internationale. Cresterea concurentei va duce si la reducerea anumitor costuri, dar in acelasi timp va putea afecta numarul locurilor de munca.

Legislatia sociala va impune noi cerinte resurselor materiale si umane implicate in transportul rutier de marfuri. Aceasta va genera in special costuri, prin necesitatile de echipare a autovehiculelor sau chiar de inlocuire a unora dintre autovehicule, precum si necesitatile de imbunatatire a pregatirii profesionale a personalului. De asemenea se poate aprecia o reducere a timpului efectiv de munca al conducatorilor auto, ceea ce va duce la posibilitatea cresterii numarului de angajati, cu cresterea costurilor corespunzatoare. Beneficiile obtinute vor fi in primul rand de natura cresterii sigurantei rutiere.

Cerintele privind infrastructura vor genera costuri importante, beneficiile provenind din imbunatatirea modului de utilizare a acesteia (viteze de circulatie, cantitati de marfa transportate).

Costurile institutionale vor fi reduse in raport cu cele datorate legislatiei si infrastructurii. Totusi trebuie avut in vedere ca schimbarile legate de functionarea institutiilor sunt in general mai lente, ceea ce poate afecta procesul de implementare.

4.3.1 Evaluarea costurilor care vor fi suportate de operatorii de transport pentru aplicarea legislatiei aferente acquis-ului comunitar in domeniul transporturilor rutiere

In cazul societatilor de transport apar costuri impuse de implementarea legislatiei comunitare datorate:

- echiparii cu echipamente suplimentare a autovehiculelor din parcul existent;
- intretinerii, repararii si verificarii acestor echipamente;
- supravegherii si controlului intern al aplicarii si respectarii legislatiei;
- scaderii de productivitate prin aplicarea cerintelor sociale privind timpii de munca si de odihna ai conducatorilor auto;
- indeplinirii cerintelor legate de capabilitatea profesionala a conducatorilor societatilor de transport;
- plata taxelor impuse prin legislatie;
- indeplinirea conditiei de capabilitate financiara.

Estimarea costurilor datorate implementarii s-a bazat pe datele disponibile si au un caracter orientativ. Au fost evaluate in primul rand costurile pe termen scurt si mediu (2003 – 2007). Elementele care au stat la baza calcularii costurilor respective sunt precizate in Anexa 9.

4.3.1.1 Costuri datorate echiparii autovehiculelor cu tahografe

Pentru echiparea autovehiculelor din parcul existent cu tahografe se estimeaza ca operatorii de transport vor trebui sa suporte in urmatoorii 3 ani costuri de circa 96 mil Euro, din care mai mult de jumatate in anul urmator (circa 54 mil Euro).

Suplimentar, vor mai fi necesare cheltuieli anuale pentru intretinerea si verificarea acestora, care vor creste treptat, in functie de numarul de autovehicule echipate cu tahografe de la circa 0,9 mil. Euro in 2003 la circa 6,7 mil. Euro incepand din anul 2006.

4.3.1.2 Costuri datorate echiparii autovehiculelor cu limitatoare de viteza

Pentru echiparea autovehiculelor din parcul existent cu limitatoare de viteza se estimeaza ca operatorii de transport vor trebui sa suporte in urmatoorii 2 ani costuri de circa 174 mil. Euro, din care 126 mil. Euro in anul urmator.

Suplimentar, vor mai fi necesare cheltuieli anuale pentru intretinerea si verificarea acestora, care vor creste treptat, in functie de numarul autovehiculelor echipate cu limitatoare de viteza de la circa 0,2 mil. Euro in 2003 la circa 6,2 mil. Euro incepand cu 2005.

4.3.1.3 Costuri datorate supravegherii si controlului intern al aplicarii si respectarii legislatiei sociale

Pentru indeplinirea obligatiilor de control intern a modului de respectare de catre proprii conducatori auto a prevederilor sociale, operatorii de transport vor trebui sa plateasca pentru personalul suplimentar necesar de la circa 0,2 mil. Euro in 2003 la circa 1,7 mil. Euro din 2006.

4.3.1.4 Costuri datorate scaderii de productivitate prin aplicarea cerintelor sociale privind timpii de munca si de odihna ai conducatorilor auto

Prin aplicarea prevederilor sociale se estimeaza o reducere a productivitatii datorate timpilor de odihna suplimentari, care trebuie suplinita prin angajarea de personal suplimentar. Se estimeaza ca aceste costuri se vor cifra intre 6,3 mil. Euro in 2003 si 45,4 mil. Euro incepand cu anul 2006.

4.3.1.5 Costuri datorate indeplinirii cerintelor legate de capabilitatea profesionala a conducatorilor societatilor de transport

Pentru aplicarea corespunzatoare a noilor reglementari europene din domeniul transportului rutier de marfuri este necesara pregatirea managerilor societatilor de transport prin cursuri de specializare. La costurile privind specializarea se adauga costurile examenilor in vederea obtinerii sau vizarii Certificatului de pregatire profesionala. Aceste costuri sunt estimate la 3 mil Euro anual.

4.3.1.6 Costuri datorate platii taxei asupra mijloacelor de transport

In conditiile in care taxa asupra mijloacelor de transport variaza foarte mult de la vehicul la vehicul, in functie de masa maxima, cilindrul, numar de puncti, tip punte motoare, este foarte dificila o estimare a costurilor pe care le implica, tinand cont de lipsa datelor statistice necesare, precum si de posibilitatea aplicarii unor taxe diferite in functie de localitatea de impozitare. De asemenea, intrucat aceasta taxa se plateste de mai multi ani si nu reprezinta deci un cost nou, aceste costuri nu au fost incluse in impactul aplicarii legislatiei comunitare.

4.3.1.7 Costuri datorate platii tarifului pe infrastructura

Costurile aplicarii tarifului pe infrastructura au fost determinate in ipoteza ca toate vehiculele comerciale cad sub incidenta acestei obligatii (s-a considerat ca vehiculele care nu utilizeaza drumurile nationale sunt cuprinse de regula in categoria autospecialelor). In aceste conditii, costurile datorate platii acestui tarif se vor ridica, in functie de grupele de autovehicule la care se aplica, de la 15,5 mil. Euro in 2002 la circa 154,7 mil. Euro incepand cu 2008.

4.3.1.8 Conditii de capabilitate financara cerute in vederea autorizarii

Pentru licentierea in vederea desfasurarii activitatii de transport rutier, operatorii de transport trebuie sa faca dovada capacitatii financiare necesare in baza bilantului contabil. Pana la sfarsitul acestui an operatorii de transport licentiati trebuie sa dispuna de o capacitate financiara estimata la 77,2 mil Euro. Aceasta valoare va creste din anul urmator la circa 208,5 mil Euro,

ajungand in anul 2005 (anul atingerii valorilor impuse prin legislatia europeana) la circa 664 mil Euro.

Costuri estimate (mil. Euro)	2003	2004	2005
Echipare cu tahografe	54,1	20	22,1
Utilizare tahografe	0,9	4	5,3
Echipare cu limitatoare de viteza	126,4	48,3	-
Utilizare limitatoare de viteza	0,2	4,4	6,2
Control intern respectare prevederi sociale	0,2	1,0	1,3
Scadere profit	6,3	27,2	35,9
Capabilitate profesionala	3	3	3
Tarif infrastructura	36,4	38,4	95,3
TOTAL	227,5	146,3	169,1
Capabilitate financiara	208,5	417	664

In aceste costuri nu sunt incluse taxele pe vehicul (taxe locale).

4.3.2 Evaluarea costurilor suplimentare care vor fi suportate de autoritati pentru aplicarea legislatiei aferente acquis-ului comunitar in domeniul transporturilor rutiere

Costurile institutionale suportate de autoritati se refera la dezvoltarea unor organisme cu atributii administrative sau de control, cresterea numarului de personal angajat in aceste activitati, pregatirea personalului angajat in aceste activitati, dotarea cu echipamentele necesare indeplinirii atributiilor.

4.3.2.1 Costuri necesare implementarii prevederilor sociale

Costurile cele mai importante sunt cele datorate aplicarii obligatiilor de control al respectarii prevederilor sociale din legislatia comunitara si nationala. In aceasta activitate, conform legislatiei nationale sunt implicate ARR, MMSS si Politia Rutiera. Exceptand intr-o anumita masura ARR, care beneficiaza de o experienta dobandita prin aplicarea AETR, vor fi necesare fonduri atat pentru partea de echipamente si pregatire profesionala, dar si pentru cresterea numarului personalului din institutiile respective care sa fie implicat in aceasta activitate. Costurile administrative de dotare minime estimate initial sunt de circa 0,63 mil. Euro pentru ARR, 0,63 mil Euro pentru MMSS si circa 0,53 mil. Euro pentru Politia Rutiera. La acestea se adauga cheltuieli anuale pentru desfasurarea activitatii de circa 0,47 mil. Euro pentru ARR, 0,47 mil Euro pentru MMSS si circa 0,25 mil. Euro pentru Politia Rutiera.

4.3.2.2 Costuri necesare implementarii prevederilor privind accesul la profesie

Cadruul institutional de aplicare a prevederilor privind accesul la profesie se aplica prin legislatia nationala de mai multi ani. Consideram ca aplicarea noilor cerinte, conforme cu legislatia comunitara nu va necesita costuri suplimentare importante.

4.3.2.3 Costuri necesare implementarii prevederilor privind directiva 96/53 (control)

Costurile estimate au in vedere dezvoltarea retelei de control a AND de respectare a cerintelor privind masele maxime de circulatie. Costurile suplimentare fata de cele actuale sunt estimate la circa 3,3 mil. Euro pentru dotare si circa 0,25 mil. Euro anual pentru desfasurarea activitatii.

4.3.2.4 Costuri necesare implementarii unor prevederi tehnice

Chiar daca directiva 2000/30/CE privind verificarea tehnica in trafic a autovehiculelor utilitare nu a facut obiectul acestui studiu, s-a considerat util sa se precizeze si o estimare a costurilor suplimentare necesare unei aplicari corespunzatoare a acestei directive. Ea este transpusa prin OMT 353/1998 si se aplica de catre RAR. Imbunatatirea modului de aplicare necesita costuri suplimentare estimate la circa 0,67 mil. Euro pentru dotare si circa 0,24 mil. Euro anual pentru desfasurarea activitatii.

4.3.3 Evaluarea costurilor bugetare necesare modernizarii infrastructurii rutiere destinate transportului international de marfuri in tranzit, conform prevederilor directivei 96/53/CE

Costurile pentru reabilitarea retelei de drumuri nationale sunt extrem de importante pentru Romania (circa 6500 mil. Euro pentru programele in curs de derulare sau programate, pentru cca 2/3 din drumurile nationale). Trebuie precizat ca aceste costuri vor fi acoperite prin buget si diverse imprumuturi internationale. Intr-o anumita masura aceste costuri se regasesc in costurile suportate de operatorii de transport prin diverse taxe.

CONCLUZII SI RECOMANDARI PRIVIND POLITICILE DE ADERARE

1. Concluzii si recomandari privind transpunerea legislatiei comunitare in cea nationala

Din analiza legislatiei comunitare si a legislatiei si reglementarilor nationale se constata ca autoritatile competente si-au propus si au reusit in mare masura transpunerea legislatiei comunitare relevante pentru domeniul transportului rutier de marfuri si care a facut obiectul acestui studiu.

Referitor la modul de transpunere a legislatiei comunitare exista insa o serie de observatii care duc la concluzia ca acest proces de transpunere nu este inca finalizat. Prevederile care au fost considerate ca nefiind transpuse complet sau corect pentru fiecare regulament sau directiva analizate au fost mentionate in mod detaliat, pe articole si paragrafe, in Anexa 5. O observatie cu caracter general este cea referitoare la lipsa definitiilor din actele nationale adoptate. Chiar daca o parte din aceste definitii se regasesc in alte acte normative, exista in anumite cazuri unele diferente intre definitiile comunitare si cele nationale care pot duce la anumite interpretari si neconcordante.

Principalele prevederi din legislatia comunitara care au fost considerate ca nefiind corect si complet transpuse se refera la elementele precizate in continuare.

Regulamentul 3820/85/CEE

Singurele neconcordante relevante privitoare la acest regulament sunt cele privitoare la varstele minime admise pentru conducatorii auto, in cazul carora exista anumite diferente.

Pentru eliminarea acestei neconcordante este necesara modificarea prevederilor respective din Decretul 328/1966. Tinand cont de faptul ca urmeaza a fi adoptata o noua lege a privind circulatia rutiera, se recomanda introducerea prevederilor comunitare in normele de aplicare ale acestei legi.

Regulamentul 3821/85/CEE, modificat prin regulamentul 2135/98

Regulamentul 3821/85/CEE este transpus intr-o proportie destul de redusa. Prevederi importante ale acestui regulament nu au fost deocamdata transpuse sau au fost transpuse incomplet. Cele mai semnificative lipsuri in transpunere se refera la:

- cerintele privind instalarea, controlul si verificarea tahografelor;
- cerintele tehnice privind foile de inregistrare, cartelele cu memorie, imprimanta de tiparire;
- obligatii ale operatorilor de transport, ale conducatorilor auto si autoritatilor competente referitoare la aplicarea acestui regulament.

In legislatia si reglementarile nationale exista deasemenea o serie de suprapuneri de atributii, atat de ordin legislativ cat si institutional, intre MLPTL (prin RAR) si MIR (prin BRML).

Tinand cont de importanta pe care o are transpunerea completa si corecta a acestui regulament pentru aplicarea cerintelor sociale din legislatia comunitara recomandam ca pana la sfarsitul acestui an sa se realizeze urmatoarele obiective:

- stabilirea competentelor autoritatilor si organismelor implicate in activitatile de omologare, instalare si verificare a tahografelor, astfel incat sa se elimine paralelismele si inadvertentele existente;

- adoptarea reglementarilor necesare pentru autorizarea atelierelor de montare, reparare, etalonare si verificare a tahografelor (al carui proiect elaborat de RAR este in analiza la DGRCSTR din cadrul MLPTL), conform cerintelor OG 17/2002;

- adoptarea unor norme referitoare la obligatiile operatorilor de transport, ale conducatorilor auto si autoritatilor competente referitoare la aplicarea prevederilor OG 17/2002;

- adoptarea normelor tehnice referitoare la omologarea foilor de inregistrare, cartelelor cu memorie, imprimantei de tiparire.

Neadoptarea acestor reglementari poate afecta intr-o masura importanta respectarea termenelor de aplicare precizate in OG 17/2002.

Directiva 88/599/CEE, modificata prin regulamentul 2135/98/CE

Singurele elemente care nu sunt transpuse in legislatia nationala sunt cerintele din directiva privitoare la elementele minimale care trebuie avute in vedere la controlul efectuat la sediul operatorilor de transport sau la controlul in trafic.

Pentru o buna aplicare a prevederilor privind controlul respectarii prevederilor sociale este necesara introducerea acestor cerinte in reglementarile privind controlul in domeniul transporturilor rutiere (modificarea ordinului comun MLPTL si MI 852/289/2002). Pentru a se asigura o buna aplicare a prevederilor OG 17/2002 este recomandabila efectuarea acestor modificari pana la sfarsitul acestui an.

Directiva 92/6/CEE

Se considera ca transpunerea prevederilor acestei directive pentru autovehiculele in circulatie prin OMLPTL 1842/2001 este incorecta intrucat nu se aplica acelasii categorii de vehicule ca si in cazul directivei, si incompleta, deoarece exista o serie de prevederi care nu au fost transpuse.

Pentru o corecta transpunere a prevederilor directivei este necesara modificarea OMLPTL 1841/2000, precum si adoptarea reglementarilor necesare pentru autorizarea atelierelor de montare, reparare, etalonare si verificare a limitatoarelor de viteza (al carui proiect elaborat de RAR este in analiza la DGRCSTR din cadrul MLPTL). Consideram ca este necesara si posibila adoptarea acestor reglementari pana la sfarsitul acestui an.

Directiva 96/53/CE

Principala problema legata de transpunerea acestei directive o reprezinta unele diferente de valori privind masele admise pentru circulatia pe drumurile de tranzit pentru transportul rutier international intre directiva si legislatia nationala. Dealtfel Romania a solicitat o perioada de tranzitie importanta pentru implementarea acestei directive, date fiind costurile extrem de mari necesare pentru reabilitarea infrastructurii.

Este important de mentionat insa este ca aceste prevederi se aplica numai drumurilor europene de tranzit, deci termenele stabilite pentru implementare trebuie sa fie corelate cu acest aspect. Consideram necesar ca sa fie stabilita o data de la care pentru aceste drumuri sa nu se mai perceapa taxe de utilizare pentru vehiculele care corespund cerintelor directivei 96/53/CE. De altfel exista si un precedent, dat fiind Acordul intre UE si Romania de exceptare de la plata taxelor a vehiculelor care corespund directivei 96/53/CE. In cazul acestui Acord este de semnalat faptul ca introduce o diferentiere de tratament intre transportatorii din UE, pe de o parte, si transportatorii romani si din alte tari, pe de alta parte. Se considera ca este necesar ca sa se aiba in vedere introducerea unui tratament egal pentru toti transportatorii, prin extinderea facilitatilor precizate in Acord si catre ceilalti transportatori.

Un aspect important care trebuie relevat este acela ca se considera ca pentru drumurile europene reabilitate nu trebuie sa mai existe nici un fel de diferente intre legislatia nationala si

directiva 96/53/CE si propunem in acest sens modificarea OG 43/1997, modificata prin OG 79/2001, anexa 2.

Trebuie de asemenea eliminate pentru traficul international cerintele suplimentare privind masele, introduse prin legislatia nationala.

Pentru aplicarea corespunzatoare a prevederilor directivei trebuie de asemenea introduse prevederile de echivalare a suspensiilor care protejeaza drumurile. Pentru simplificare se propune ca aceste prevederi, cu un caracter tehnic, sa fie preluate prin intermediul RNTR 2.

Directiva 1999/62/CEE

In ceea ce priveste taxa pe vehicul (taxa asupra mijloacelor de transport) principala observatie referitoare la transpunere este legata de faptul ca nu este precizat calendarul de crestere a taxelor pana la nivelul minim prevazut prin directiva. Semnalam de asemenea faptul ca posibilitatea fiecarui consiliu local de a modifica aceste taxe intr-un quantum de pana la 50% poate produce distorsiuni pe piata transporturilor de marfa.

In ceea ce priveste tariful pentru utilizarea infrastructurii, trebuie semnalat faptul ca exista o tratare diferita a transportatorilor nationali in raport cu cei in tranzit, in sensul ca pentru autovehiculele inmatriculate in Romania plata taxei se poate face numai pentru intregul an, indiferent daca ele circula tot anul, daca circula pe drumuri nationale sau in principal pe drumuri locale. Din acest motiv, recomandam analiza posibilitatii ca si pentru autovehiculele inmatriculate in Romania, taxa respectiva sa se poata plati si pe alte perioade decat un an. In acest caz, trebuie sa se aiba in vedere si corelarea cu posibilitatea controlarii respectarii cerintelor respective, pentru ca autorizarile pe perioade pariale ingreuneaza controlul.

Directiva 96/26/CE, modificata prin directiva 98/76/CE

Consideram ca impunerea unor cerinte de acces la profesie pentru transportul in folos propriu nu este conforma cu prevederile directivei care se refera numai la transportul public.

Precizam si faptul ca nu sunt precizate in mod expres motivele pentru care se considera ca nefiind indeplinite conditiile de onorabilitate si nu sunt acceptate toate modalitatile prevazute in directiva pentru dovedirea indeplinirii cerintelor privind capacitatea financiara.

Tinand cont de cele de mai sus propunem revizuirea OMLPTL 1842/2001 in sensul eliminarii acestor neconcordante.

2. Concluzii si recomandari privind implementarea legislatiei comunitare

In general, date fiind datele de intrare in vigoare a legislatiei si reglementarilor relevante pentru acest studiu, precum si datele de aplicare a unor prevederi ale acestora, nu se pot face, cu anumite exceptii, aprecieri relevante privind stadiul de implementare a acestora. In aceste cazuri, concluziile si propunerile prezentate s-au bazat in special pe analiza premizelor existente privind implementarea. Aceasta a avut in vedere in primul rand o analiza de ordin institutional privind aplicarea, controlul si sanctionare nerespectarii legislatiei. De asemenea au fost avute in vedere, in

limita datelor disponibile, si anumite evaluari privind capacitatea reala institutionala, dar si a celorlalte parti implicate, in primul rand a operatorilor de transport de a se conforma in acest sens. Pentru aceasta au fost avute in vedere in primul rand problemele de ordin financiar, dar si tehnic care pot afecta implementarea.

Un prim aspect care trebuie precizat este acela ca implementarea corespunzatoare conform calendarului stabilit impune modificarile de reglementari precizate la punctul dedicat transunerii. Intarzieri in adoptarea acestor modificari vor duce si la intarzieri sau aplicari incorecte.

Analiza modului de implementare a legislatiei transpuse, din subcapitolul 3.2, arata ca in general exista premisele unei implementari corespunzatoare (sunt stabilite organismele care aplica, care controleaza, precum si modul de sanctionare in caz de nerespectare a prevederilor). Principala problema care poate afecta calendarul implementarii este cea de natura financiara, in anumite cazuri existand si probleme de ordin tehnic.

Regulamentul 3820/85/CEE

Problema imajora care va afecta implementarea acestui regulament este cea legata de lipsa amenajarilor necesare stationarii vehiculelor in vederea efectuarii pauzei de catre conducatorii de autovehicule. Intrucat rezolvarea acestei probleme este de lunga durata necesitand importante lucrari la nivelul infrastructurii, implementarea acestui regulament va fi afectata pe termen lung intr-o anumita masura. Pentru reducerea acestor efecte, se recomanda ca sa se impuna in cazul oricaror lucrari care afecteaza infrastructura rutiera (nationala sau locala), crearea unor spatii adecvate pentru stationarea autovehiculelor.

Regulamentul 3821/85/CEE, modificat prin regulamentul 2135/98/CE

Problemele de implementare a acestui regulament, provin in primul rand din problemele de transpunere prezentate anterior.

Consideram de asemenea ca este strict necesara organizarea unei actiuni, care sa beneficieze de sprijinul autoritatilor, vizand imbunatatirea pregatirii profesionale a persoanelor implicate in activitatile privind tahografele, mai ales a celor moderne. In caz contrar, anumite activitati prevazute vor avea un caracter preponderent formal, fara a asigura astfel aplicarea reala a cerintelor existente.

O problema importanta care poate afecta respectarea calendarului privind echiparea cu tahografe este de natura financiara si tehnica. Tinand cont de faptul ca cea mai mare parte a echiparilor cu tahografe trebuie efectuata in cursul anului urmator (63500 autovehicule, circa 54 mil. Euro), este posibil sa nu existe nici capacitatea financiara si nici cea tehnica necesara. Mentionam ca in analizarea acestei situatii trebuie sa se tina cont de faptul ca mai sunt si alte categorii de autovehicule, care nu au facut obiectul studiului (autobuze, microbuze, automobile mixte), care vor trebui de asemenea echipate cu tahografe.

Din acest motiv, chiar in conditiile in care partenerii sociali considera ca trebuie aplicate aceste cerinte, recomandam reanalizarea termenelor de aplicare, si daca este cazul amanarea lor cu ocazia discutarii OG 17/2002 pana la termenele stabilite initial prin Documentul de pozitie (31.12. 2005 pentru autovehiculele de transport marfa cu masa maxima mai mare de 12 t si 31.12.2006 pentru autovehiculele de transport marfa cu masa maxima intre 3,5 si 12 t).

Pentru imbunatatirea modului de aplicare a acestor prevederi recomandam MLPTL, dar si uniunilor transportatorilor, popularizarea acestor prevederi pentru a se asigura echiparea autovehiculelor cu tahografe dupa un calendar echilibrat in timp.

Directiva 88/599/CEE, modificata prin regulamentul 2135/98/CE

Implementarea acestei directive este strans legata de asigurarea capacitatii institutionale de aplicare de catre institutiile implicate. Singura institutie, din cele insarcinate cu aceasta activitate, care este partial pregatita este ARR, care dispune de personal calificat in domeniu, de o anumita experienta acumulata prin aplicarea AETR si partial de resurse materiale. Pentru intarirea capacitatii sale este nevoie de imbunatatirea pregatirii specifice a personalului care va fi implicat in aceasta activitate si chiar de o crestere a personalului angajat. Va fi de asemenea necesara asigurarea resurselor materiale cerute de aceasta activitate (aparatura si dispozitive specifice de control, mijloace pentru deplasari in trafic si la sediul operatorilor de transport, birotica etc). Aceste elemente pot crea probleme de sustinere financiara a activitatii de control, in conditiile in care ARR este finantata integral din venituri bugetare, iar aceste activitati de control nu aduc venituri pentru ARR.

In ceea ce priveste celelalte organisme insarcinate cu controlul respectarii prevederilor sociale (MMSS si Politia Rutiera), problemele sunt si mai importante, intrucat nu exista personal destinat si pregatit pentru aceasta activitate si nu sunt prevazute resursele materiale necesare. Pentru implementarea prevederilor existente este deci necesar sa fie prevazute prin buget, incepand chiar cu anul 2003, sumele necesare pentru asigurarea resurselor umane si materiale necesare.

Prevederile existente vor crea dificultati de coordonare a acestor activitati de control si de evidenta a contravențiilor constatate (pentru rezolvarea acestei probleme ar trebui creata o baza de date cu acces comun, ceea ce poate ridica probleme logistice pe termen scurt si chiar mediu). In conditiile in care controalele ARR si MMSS se pot efectua numai la sediul operatorilor de transport este neclar modul in care se are in vedere respectarea cerintei ca in trafic sa fie controlate cel puțin 15% din numarul total al zilelor lucratoare, care ar ramane numai in sarcina Politiei Rutiere (in conditiile in care aceasta nu are informatii privitoare la activitatea de transport).

Una din solutiile posibile pentru imbunatatirea aplicarii cerintelor de control ar fi aceea de a delega responsabilitatea efectuării acestor controale ARR, urmand ca acesta sa puna la dispozitia celorlalte institutii interesate datele relevante privind acest control. Aceasta solutie ar rezolva in

mod corespunzator problemele precizate anterior si ar reduce de asemenea costurile de natura institutionala.

Aplicarea corecta va impune si elaborarea unor proceduri de lucru detaliate si pregatirea corespunzatoare a inspectorilor.

Ca si in cazul regulamentului 3820/85/CEE o problema importanta care va apare la efectuarea acestor controale este legata de lipsa amenajarilor privind infrastructura rutiera necesare controlului.

Directiva 92/6/CEE

Problemele legate de implementarea acestei directive sunt similare cu cele precizate in cazul regulamentului 3821/85/CEE. Astfel, o conditie prelabila a implementarii este legata de rezolvarea problemelor de transpunere prezentate anterior.

Ca si in cazul tahografelor problemele de natura financiara si tehnica pot afecta implementarea directivei. Si in acest caz cea mai mare parte a echiparilor cu tahografe trebuie efectuata in cursul anului urmator (78500 autovehicule, circa 126,4 mil. Euro). Mai ales in conditiile suprapunerii celor doua cerinte (echipare cu tahografe si cu limitatoare de viteza) problemele de natura financiara si tehnica vor afecta in mod aproape sigur respectarea calendarului stabilit. In plus in cazul limitatoarelor de viteza apar probleme tehnice legate de inexistenta in acest moment a unor solutii tehnice disponibile in Romania pentru autovehiculele cu o vechime mare. Chiar daca vor putea fi identificate astfel de solutii, costul aplicarii lor va fi prohibitiv in raport cu valoarea de piata a autovehiculelor respective.

Din aceste motive, daca in cazul echiparii cu tahografe s-a recomandat o reanalizare de termene, in cazul limitatoarelor de viteza consideram necesara o amanare a termenelor de aplicare pana la termenul prevazut initial in documentul de pozitie (31.12.2006). Aceasta amanare este acceptabila tinand cont si de faptul ca multe din autovehiculele care necesita echipare cu limitator de viteza au performante dinamice medii, realizand viteze maxime care nu depasesc cu mult viteza limita precizata in directiva.

Ca si in cazul tahografelor, recomandam MLPTL, dar si uniunilor transportatorilor, popularizarea acestor prevederi pentru a se asigura echiparea autovehiculelor cu limitatoare de viteza dupa un calendar echilibrat in timp.

Directiva 96/53/CE

Implementarea directivei depinde de realizarea programului national de reabilitare a drumurilor nationale, bazat pe strategia MLPTL, prezentata orientativ in Anexa 6, din care rezulta ca in primele 4 etape (1994– 2004) s-au reabilitat sau sunt in curs de reabilitare 2 900 km drumuri, cu o valoare estimata de 1 700 milioane USD, exista programe pentru 15 etape in total (1994 – 2012), cu o valoare estimata de 7 200 milioane de dolari, din totalul de 15 000 km de drumuri nationale de reabilitat.

Anexa 5 la Acordul dintre Comunitatea Europeana si Romania asupra tranzitului rutier pentru transportul de marfuri care prevede acceptarea vehiculelor comunitare cu masele maxime totale si sarcinile pe axe conform directivei 96/53/CE pe anumite trasee din coridoarele paneuropene IV si IX si pe alte trasee pe masura reabilitarii lor, rezolva problema tranzitului comunitar, nu insa si pentru alte vehicule, inclusiv romanesti.

Pentru implementare este necesara cresterea capacitatii institutionale a AND, evaluarea costurilor pe termen scurt si mediu fiind precizata anterior.

Directiva 1999/62/CE

Taxa asupra mijloacelor de transport (pe vehicul) este perceputa prin administratia fiscala locala, iar tariful de utilizare a suprastructurii se percepe prin sistemul Rovigneta, compostata in functie de perioada de valabilitate si lipita pe parbriz, controlul efectuandu-se de catre Politia rutiera si de catre controlorii MLPTL (prin AND).

In ceea ce priveste taxa asupra mijloacelor de transport, consideram ca principala problema o constituie asigurarea capacitatii institutionale corespunzatoare pentru administratiile fiscale locale, mai ales informatizarea activitatii. Data fiind complexitatea problemei nu au putut fi realizate evaluari asupra starii de fapt. In orice caz, diferentele mari intre numarul autovehiculelor aflate in evidente si a celor reinmatriculate (proces care a necesitat si o reverificare in evidentele fiscale) indica faptul ca exista o problema reala de evidenta si urmarire a platii taxelor legata de capacitatea administrativa din sistem.

In ceea ce priveste tariful pentru utilizarea infrastructurii, in afara de elementele precizate referitoare la transpunere, trebuie semnalate si urmatoarele aspecte care vor imngreuna implementarea prevederilor existente.

- dificultatea incadrarii in nivelul de poluare prevazut in O. G. 15/2002 aprobat prin L 424/2002 a autovehiculelor inmatriculate in alte tari la perceperea taxelor (dat fiind ca in documentele insotitoare, exceptand autorizatia CEMT, nu este mentionat gradul de poluare);
- sistemul ales de marcare a valabilitatii Rovignetei prin compostare prezinta dezavantajul ca autovehiculul poate fi controlat numai cand este oprit de organele de control nefiind vizibil in trafic. Din acest motiv se recomanda adoptarea unui alt sistem de marcare (de exemplu Rovignete de culoare, forma diferita etc.).

Directiva 96/26/CE

Principala problema care poate afecta implementarea acestei directive este cea financiara. Sumele care sunt impuse pentru asigurarea capacitatii financiare pentru operatorii de transport, chiar tinand cont de calendarul de aplicare, sunt foarte mari pentru transportatorii romani si este posibil ca ele sa nu poata fi asigurate de un numar important de operatori de transport, care s-ar vedea in situatia de a nu mai putea fi licentiatii. Situatiia este accentuata si de faptul ca in legislatia

nationala nu au fost acceptate ca modalitati de evaluare a capabilitatii financiare si alte elemente, permise de directiva.

Implementarea poate fi de asemenea afectata de neclaritatile privind modul de apreciere a capabilitatii financiare prin prisma bilantului contabil.

3. Propuneri privind limitarea impactului implementarii legislatiei comunitare asupra domeniului transportului rutier de marfuri

Conform constatarilor rezultate in urma studiului, impactul implementarii legislatiei comunitare se va traduce in principal prin efecte de natura institutionala si efecte de natura financiara. In conditiile in care impactul financiar este deosebit de important si poate afecta transportul rutier de marfuri s-a avut in vedere identificarea unor posibilitati de limitare a acestuia. Impactul financiar este cu atat mai puternic cu cat aceste obligatii intra toate in aplicare in aceeaasi perioada aparand astfel un efect cumulat.

Cele mai simple cai de limitare a impactului financiar sunt cele de modificare a legislatiei si reglementarilor existente in sensul eliminarii prevederilor mai exigente decat cele din legislatia comunitara. In acest sens se mentioneaza urmatoarele posibilitati care ar produce o limitare semnificativa a impactului financiar asupra operatorilor de transport::

- eliminarea de la obligativitatea echiparii cu limitatoare de viteza a autovehiculelor fabricate inainte de anul 1988. Aceasta ar reduce numarul autovehiculelor obligate la echipare si deci si o reducere a costurilor cu circa 30% (57 mil. Euro);
- eliminarea de la obligativitatea echiparii cu limitatoare de viteza a autovehiculelor cu masa maxima intre 10 si 12 t. Aceasta ar reduce numarul autovehiculelor obligate la echipare si deci si o reducere a costurilor cu circa 3% (5,7 mil. Euro);
- eliminarea de la obligatia echiparii cu limitatoare de viteza a autovehiculelor care au o viteza maxima constructiva mai mica decat cea prevazuta ca limita de viteza pentru autovehiculele de transport marfuri si a autovehiculelor care asigura un serviciu public numai in localitati. Nu se pot face estimari asupra numarului de autovehicule care ar putea intra sub incidenta acestor exceptari, dar oricum aplicarea lor ar reduce intr-o anumita masura costurile de echipare. Aceasta exceptare ar permite si aplicarea pentru autovehiculele produse in Romania a unei solutii mai simple si mai economice. Aceasta solutie implica o modificare tehnica prin schimbarea raportului de transmisie al puntii motoare (schimbare certificata de RAR in CIV), astfel incat autovehiculele respective sa nu poata depasi viteza maxima prescrisa de 90 km/h, conform directivei.
- eliminarea de la obligatia impusa in vederea licentierii referitoare la capabilitatea financiara pentru autovehiculele destinate transportului public cu masa maxima sub 3,5 t si a autovehiculelor pentru transportul in folos propriu. Aceasta ar reduce necesarul financiar impus operatorilor de transport pentru a satisface conditia de capabilitate financiara cu circa 60% (cu 46 mil. Euro in 2002 pana la 398 mil. Euro din 2005).

Pentru reducerea costurilor de echipare cu tahografe poate fi avuta in vedere si posibilitatea acceptarii, pentru autovehiculele inmatriculate inainte de 1998 si utilizate in transportul national, a utilizarii unor tahografe cu omologare nationala sau "second-hand" cu omologare europeana.

Apreciem de asemenea ca ar fi util daca tariful pentru utilizarea infrastructurii ar fi perceput si pe alte perioade, in afara de plata anuala. Aceasta ar facilita depasirea primei perioade de implementare a cerintelor comunitare.

Consideram ca si impunerea unei cote de control intern de 20% prin personal propriu induce costuri interne care vor fi greu de suportat de micii transportatori (1 – 2 autovehicule). O solutie de limitare a acestor costuri ar fi introducerea posibilitatii ca aceste controale sa poata fi facute si de personal exterior, care ar putea lucra pentru mai multi transportatori, limitandu-se astfel costurile.

In conditiile in care costurile financiare se dovedesc a fi prea mari pentru transportatorii rutieri, afectand intr-o masura importanta piata transporturilor rutiere de marfa, se recomanda reanalizarea calendarului de introducere si a valorilor impuse pentru utilizarea infrastructurii. Dat fiind faptul ca legislatia nationala a impus plata acestui tarif la valoarea maxima din directiva (din 2008), se poate analiza, in conditiile de mai sus, reducerea acestuia la valori mai acceptabile pentru operatorii de transport (tinand cont si de diferentele existente de PIB intre Romania si Statele membre ale UE).

Pe de alta parte, aspecte combinate de ordin tehnic si financiar legate de implementare (conditii de echipare si stare tehnica) pot duce la necesitatea pentru operatorii de transport care detin autovehicule cu o vechime mai mare de a le inlocui cu autovehicule noi sau chiar "second-hand" dar oricum cu o vechime mai redusa, cu costurile de rigoare.

Trebuie precizat faptul ca neintroducerea unor masuri de sprijinire a transportatorilor rutieri, cel putin in aceasta perioada, in care au de suportat costuri importante datorita implementarii legislatiei europene, ar putea afecta intr-o masura importanta functionarea sectorului. Pentru a se asigura o implementare corecta, in conditii de acceptabilitate din partea operatorilor de transport rutier, consideram ca este necesar ca sa se aiba in vedere de catre statul roman acordarea unor facilitati fiscale cel putin pentru perioada de costuri ridicate. Printre aceste facilitati fiscale ar putea fi avute in vedere:

- neimpozitarea sumelor utilizate pentru indeplinirea cerintelor legate de implementare;
- acordarea unei prime de casare pentru inlocuirea autovehiculelor neechipate cu echipamentele impuse prin aceasta legislatie.

In ceea ce priveste constructia institutionala, reducerea costurilor se poate realiza in primul rand prin eliminarea paralalismelor si suprapunerilor de atributii. Cazurile semnificative sunt cele privind:

- paralelismul activitatilor legate de omologarea si verificarea tahografelor, precizat anterior;
 - controlul respectarii prevederilor sociale. Din analiza prevederilor nationale reiese ca statul roman si-a asumat o obligatie de control mai mult decat dubla in raport cu Statele membre ale UE. Prin introducerea acestor atributiuni numai pentru ARR, s-ar putea face economii de circa 1,15 mil Euro pentru necesitatile initiale de dotare, si economii anuale de circa 0,72 mil. Euro anual pentru functionarea sistemului.

Masura	Reduceri estimate (mil. Euro)
Exceptare echipare cu limitator de viteza autovehicule fabricate inainte de 1988	57
Exceptare echipare cu limitator de viteza cu masa maxima 10 – 12 t	5,7
Eliminarea dovezii de capacitate financiara pentru autovehiculele cu masa maxima sub 3,5 t	46 - 398
Controlul prevederilor sociale numai prin ARR	1,15 (dotare) 0,72/an (functionare)

ANEXA 1 TERMENI DE REFERINTA

Studiul trebuie sa cuprinda o descriere si o analiza a implicatiilor urmatoarelor elemente ale acquis-ului comunitar:

- ?? Directiva 96/53 (dimensiuni si mase), directiva 92/6 (instalarea limitatoarelor de viteza), regulamentul 3821/85 (instalarea tahografelor);
- ?? Directiva 1999/62 (taxe pentru vehicule grele);
- ?? Regulamentul 3820/85 (timpul de odihna si de conducere), directiva 88/599 (controale) si directiva 96/26 (accesul la profesie).

Studiul trebuie sa fie realizat ca un document unic integrat si ca un comentariu privitor la cerintele si impactul legislatiei precizate.

- ?? El trebuie sa inceapa cu o trecere in revista a starii de fapt, caracteristicilor si semnificatiei transportului rutier de marfuri, inclusiv a celui din si spre Romania.
- ?? In continuare trebuie descrise cerintele legislatiei relevante si a aranjamentelor institutionale, procedurilor si capacitatilor care sunt necesare pentru implementarea acestei legislatii.
- ?? Trebuie elaborata o evaluare a impactului implementarii legislatiei asupra activitatii din Romania de transport rutier de marfuri.
- ?? Bazate pe elementele identificate anterior, recomandari clare trebuie sa fie precizate, precum si un calendar si modalitati.

Trebuie sa se tina cont de documentele de pozitie oficiale si de capitolele de negociere care se refera la aceasta tema.

Calendar:

Studiul trebuie sa fie realizat in 10 saptamani de la contractare. O clarificare a Termenilor de referinta, programul de lucru detaliat precum si alocarea sarcinilor trebuie realizate de echipa de cercetare si agreeate impreuna cu Seful de proiect pana la sfarsitul celei de a doua saptamani. Un proiect de raport care sa cuprinda o trecere in revista cuprinzatoare a surselor existente de informatii trebuie sa fie prezentata pana in a cincea saptamana si un proiect complet al raportului pana in a opta saptamana. Raportul final trebuie sa fie realizat pana in saptamana a zecea.

Resurse de cercetare:

Timpul total alocat echipei romane de cercetare pentru acest studiu nu poate fi mai mare de 132 de zile. Timpul total alocat consultantului strain pentru acest studiu nu poate fi mai mare de 20 de zile. Sarcina ultimului va consta in principal din a furniza informatii detaliate asupra cerintelor privind aderarea cu privire la subiectul studiului si asistenta tehnica pentru elaborarea proiectului raportului.

Consultantul strain va veni la Bucuresti de trei ori – la debutul studiului si pentru a discuta cele doua rapoarte cu grupul de cercetare si grupurile de interes.

Proiect RO 9907.02.01: Studii de impact privind situatia pre aderarii Romaniei
Studiul nr. B2, Evaluarea impactului asupra Romaniei a adoptarii elementelor acquis – ului comunitar
referitor la transportul rutier de marfuri
Raport final, septembrie 2002

Institutiile interesate: Ministerul Lucrarilor Publice, Transporturilor si Locuintei, Ministerul Muncii si Protectiei Sociale, Ministerul Integrarii Europene. Institutul European din Romania va avea rolul de moderator si coordonator in procesul de cercetare.

ANEXA 2 DATE PRIVIND TRANSPORTUL RUTIER DE MARFURI

Tabelul 1 Contributia ramurilor economice nationale la realizarea PNB, 2000

SECTOR	Contributie (%)
Industrie	28,5
Comert	16,2
Servicii	15,3
Agricultura	12,0
Transport	7,2
Constructii	5,6
Alte activitati	15,2

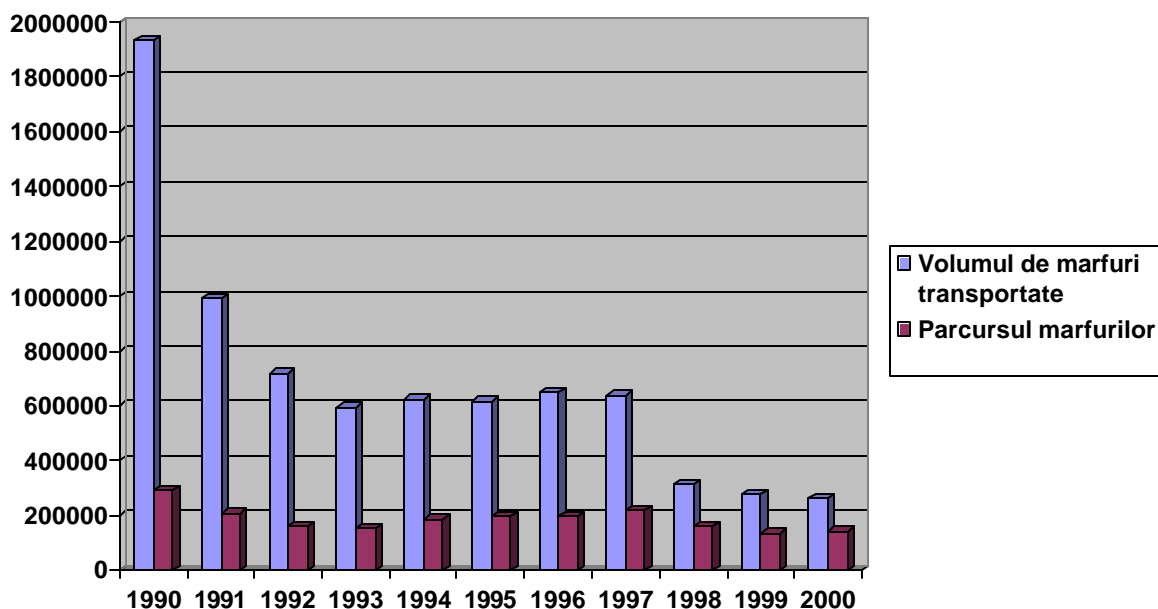
Sursa: Institutul National de Statistica

Tabelul 2 Dinamica transportului de marfuri, pe moduri de transport, 1990-2000

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Marfuri transportate (mii tone)											
Transport feroviar	218828	146273	111419	98961	99179	105131	105040	93882	76512	62941	71461
Transport rutier	1934362	993992	719226	593432	621257	616044	649746	637352	313701	278986	262943
Transport interior pe ape	12044	8249	6198	7074	9405	14392	14142	16024	14856	13976	13102
Transport maritim	27596	22316	14133	23819	10669	13047	11936	8283	4540	2726	1357
Transport aerian	37	13	47	35	46	46	26	10	10	8	8
Transport prin conducte petroliere	23487	16104	14767	13416	16055	16183	14862	12829	12480	9275	8808
Parcursul marfurilor transportate (mil. tone – km)											
Transport feroviar	57253	37853	28170	25170	24704	27179	26877	24789	19708	15927	17982
Transport rutier	28993	20692	15744	15354	18321	19748	19807	21750	15785	13456	14288
Transport interior pe ape	2090	2030	1890	1592	1896	3107	3774	4326	4203	2802	2634
Transport maritim	110766	108089	62076	96305	44885	73636	53589	34408	20388	12147	5817
Transport aerian	57	26	136	108	107	113	49	21	22	20	19
Transport prin conducte petroliere	5062	3180	2558	2471	2801	2936	2662	2296	2258	1636	1392

Sursa: Institutul National de Statistica

**Figura 1 Dinamica volumului (mii tone) si a parcursurilor (mil. tone-km)
 de transport rutier de marfuri**



Tabelul 3 Dinamica transportului de marfuri, pe moduri de transport si destinatie, Romania, trim. I 2002

MOD DE TRANSPORT	Trim. I 2002	Trim. I 2002 in raport cu trim. I 2001, %
Transport de marfuri, mii tone	78.709,1	104,9
? trafic national	72.052,1	104,0
? trafic international	6.219,0	115,0
? altele	138,9	112,6
? tranzit	299,1	131,2
1. TRANSPORT FERROVIAR	16.967,7	94,3
2. TRANSPORT RUTIER	56.705,0	110,5
? trafic national	55.233,0	
? trafic international	1.418,0	
? tranzit	54,0	
3. TRANSPORT PE APA INTERIOR	2.531,4	90,1
4. TRANSPORT MARITIM	85,2	47,3
5. TRANSPORT AERIAN	1,7	106,3
6. TRANSPORT PRIN CONDUCTE PETROLIERE	2.418,1	88,4

Sursa: Institutul National de Statistica

Figura 2 Ponderea modurilor de transport in activitatea de transport marfuri in functie de volumul de transport, %

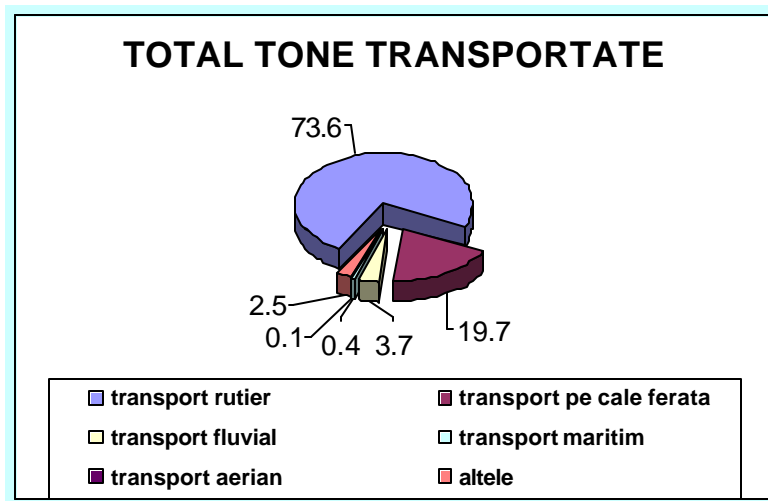
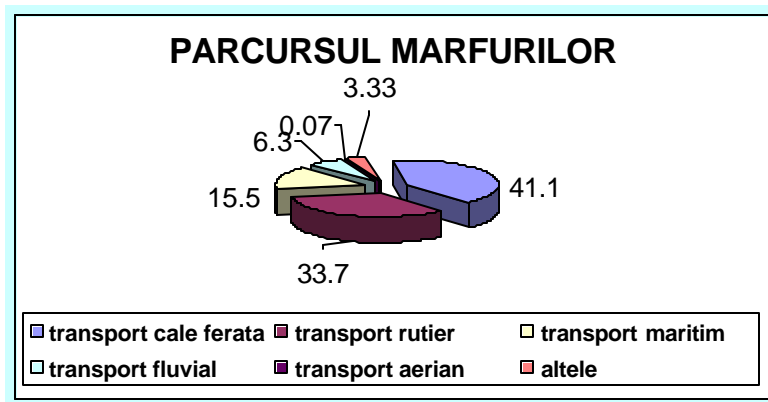


Figura 3 Ponderea modurilor de transport in activitatea de transport marfuri in functie de parcursul marfurilor, %



Tabelul 4 Marfuri transportate pe tipuri de transport rutier, trim. I 2002

	Marfuri transportate, trim. I 2002, mii tone	In % in comp. cu trim. I 2001	Distante parcurse trim. I 2002, mil. tone- km	In % in comp. cu trim. I 2001
TOTAL	56.705,0	110,5	4667,8	138,9
Transport in folos propriu	40.296,0	104,0	1.984,4	99,7
Transport public	16.409,0	130,5	2.683,4	195,6

Sursa: Institutul National de Statistica

Tabelul 5 Parcursul marfurilor in transportul rutier, trim. I 2002

	Trim. I 2002	Trim. I 2002 in raport cu trim. I 2001, %
Parcursul marfurilor TOTAL – mii tone- km -	9.957.150,5	111,0
TRANSPORT RUTIER– TOTAL -	4.667.845,0	138,9
? trafic national	2.148.724,0	
? trafic international	2.464.493,0	
? tranzit	54.628,0	

Sursa: Institutul National de Statistica

Tabelul 6 Transportul rutier de marfuri, in functie de tipul transportului si destinatie, trim I 2002

	Transport in folos propriu	Transport public	TOTAL
<i>Marfuri transportate</i>			
<i>Total –mii tone</i>	40.296	16.409	56.705
Transport national	40.011	15.222	55.233
Transport international	285	1.187	1.472
din care:			
- import	91	536	627
- export	165	626	791
- tranzit	29	25	54
<i>Parcurs</i>			
<i>Total – mii tone-km</i>	1.984.426	2.683.419	4.667.845
Transport national	1.591.473	557.251	2.148.724
Transport international	392.953	2.126.168	2.519.121
din care:			
- import	127.676	955.486	1.083.162
- export	249.016	1.132.315	1.381.331
- tranzit	16.261	38.367	54.628
<i>Distante parcurse de vehicule</i>			
<i>Total – mii km</i>	572.797	317.050	889.847
Transport national	521.686	129.911	651.597
Transport international	51.111	187.139	238.250
din care:			
- import	13.605	77.732	91.337
- export	32.382	105.590	137.972
- tranzit	5.124	3.817	8.941

Sursa: Institutul National de Statistica

Tabelul 7 Transportul rutier de marfuri, pe tipuri de vehicule si capacitati de transport, trim. I 2002

TIP AUTOVEHICUL	Transport in folos propriu		Transport public		TOTAL	
	mii tone	mii tone - km	mii tone	mii tone - km	mii tone	mii tone - km
A. Autoutilitare						
- 3,5-7,5 tone	8.166	345.211	1.595	97.938	9.761	443.149
- 7,6-12,0 tone	16.807	591.897	4.243	117.461	21.050	709.358
- 12,1-17,0 tone	12.162	281.679	8.403	174.385	20.565	456.064
- peste 17,0 tone	173	16.639	27	10.287	200	26.926
TOTAL	37.308	1.235.426	14.268	400.071	51.576	1.635.497
B. Autotractoare si autoremorchere						
- <17,0 tone	2.834	716.679	1.974	2.251.308	4.808	2.967.987
- peste 17,0 tone	154	32.321	167	32.040	321	64.361
TOTAL	2.988	749.000	2.141	2.283.348	5.129	3.032.348
C. Toate vehiculele						
- 3,5-7,5 tone	8.271	364.040	1.596	98.184	9.867	462.224
- 7,6-12,0 tone	18.563	1.045.897	5.474	1.596.187	24.037	2.642.084
- 12,1-17,0 tone	13.135	525.529	9.145	946.721	22.280	1.472.250
- peste 17,0 tone	327	48.960	194	42.327	521	91.287
TOTAL	40.296	1.984.426	16.409	2.683.419	56.705	4.667.845

Sursa: Institutul National de Statistica

Tabelul 8 Transportul rutier national de marfuri, pe tipuri de autovehicule si distanta parcursa, trim. I 2002

TIP AUTOVEHICUL	Transport in folos propriu		Transport public		TOTAL	
	mii tone	mii tone - km	mii tone	mii tone - km	mii tone	mii tone - km
A. Autoutilitare						
- 0 la 49 km	30.662	369.477	12.597	110.982	43.259	480.459
- 50 la 149 km	5.056	349.141	1.308	93.320	6.364	442.461
- 150 la 499 km	1.350	352.345	241	58.361	1.591	410.706
- 500 km si peste	208	124.350	14	10.369	222	134.719
TOTAL	37.276	1.195.313	14.160	273.032	51.436	1.468.345
B. Autotractoare si autoremorchere						
- 0 la 49 km	1.092	31.717	229	6.055	1.321	37.772
- 50 la 149 km	894	76.315	158	17.770	1.052	94.085
- 150 la 499 km	545	158.191	551	176.432	1.096	334.623
- 500 km si peste	204	129.937	124	83.962	328	213.899
TOTAL	2.735	396.160	1.062	284.219	3.797	680.379

C. Toate vehiculele						
- 0 la 49 km	31.754	401.194	12.826	117.037	44.580	518.231
- 50 la 149 km	5.950	425.456	1.466	111.090	7.416	536.546
- 150 la 499 km	1.895	510.536	792	234.793	2.687	745.329
- 500 km si peste	412	254.287	138	94.331	550	348.618
TOTAL	40.011	1.591.473	15.222	557.251	55.233	2.148.724

Sursa: Institutul National de Statistica

Tabelul 9 Transportul international de marfuri, trim. I 2002

	Transport public		Transport in folos propriu		TOTAL	
	mii tone	mii tone-km	mii tone	mii tone - km	mii tone	mii tone-km
Import	91	127.676	536	955.486	627	1.083.162
Export	165	249.016	626	1.132.315	791	1.381.331

Sursa: Institutul National de Statistica

ANEXA 3 DATE PRIVIND PARCUL RUTIER NATIONAL DESTINAT TRANSPORTULUI RUTIER DE MARFURI

Tabelul 1 Evolutia numarului de autovehicule de transport marfuri

	1991	1995	2001
TOTAL		343064	456324
Autoutilitare	115043	182583	274690
Autospecializate	126201	135291	143832
Autotractoare	ND	22085	34908
Autoremorchere	ND	3105	2894

Sursa: Institutul National de Statistica

**Tabelul 2 Evolutia numarului de autovehicule de transport marfuri in functie de
 categorie, %**

Categoria	1991	2001
N1	24	59
N2	14	10
N3	62	31

Tabelul 3 Numarul de autovehicule de transport marfuri reinmatriculate (cu CIV)

TOTAL	358931
Autoutilitare	256934
Autospecializate	72595
Autotractoare	28627
Autoremorchere	775

**Tabelul 4 Numarul de autovehicule de transport marfuri cu masa maxima mai mare
 de 3,5 t (cu CIV)**

TOTAL	146273
Autoutilitare	54062
Autospecializate	62881
Autotractoare	2855
Autoremorchere	775

Tabelul 5 Numarul de autovehicule de transport marfuri cu masa maxima mai mare de 3,5 t (cu CIV) de productie straina

TOTAL	39804
Autoutilitare	19038
Autospecializate	4359
Autotractoare	16025
Autoremorchere	382

Tabelul 6 Numarul de autovehicule de transport marfuri produse in Romania

	1996	1997	2000	2001
Autovehicule comerciale usoare < 3,5 t	19057	18263	13180	11611
Autovehicule comerciale medii 3,5 – 7 t	1366	281	9	3
Autovehicule comerciale grele > 12 t	3622	1658	759	333

Sursa: APIA

Tabelul 7 Numarul de autovehicule de transport marfuri produse si vandute in Romania (noi)

	1996	1997	2000	2001
Autovehicule comerciale usoare < 3,5 t	14134	16803	11423	11739
Autovehicule comerciale medii 3,5 – 7 t	1300	282	10	5
Autovehicule comerciale grele > 12 t	3565	1605	567	406

Sursa: APIA

Tabelul 8 Numarul de autovehicule de transport marfuri vandute in Romania (noi)

	1996	1997	2000	2001
Autovehicule comerciale usoare < 3,5 t	15003	17874	13683	14688
Autovehicule comerciale medii 3,5 – 7 t	1865	584	820	1348
Autovehicule comerciale grele > 12 t	3890	1918	2937	2974

Sursa: APIA

Tabelul 9 Numarul de autovehicule de transport marfuri vandute in Romania (“second-hand”)

	1998	1999	2000	2001
Autovehicule comerciale	10500	3350	3600	7300

ANEXA 4 OBIECTIVE STABILITE PRIN PNAR 2002 IN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER

Prioritati pe termen scurt

A. Reabilitarea, modernizarea, dezvoltarea infrastructurilor, echipamentelor si mijloacelor de transport;

- finalizarea etapei a II-a de reabilitare a drumurilor nationale;
- derularea etapei a III-a de reabilitare a drumurilor nationale;
- inceperea lucrarilor la etapa a IV-a de reabilitare a drumurilor nationale;
- derularea reabilitarii DN 6 sectorul Timisoara -Lugoj (coridorul IV) si constructie centuri Craiova si Timisoara;
- derularea lucrarilor la sectiunea rutiera Vestem-Miercurea Sibiuului, situata de DN 7 (coridorul IV);
- derularea lucrarilor la sectiunea rutiera Ramnicu Sarat-Marasesti, situata pe DN 2 (coridorul IX);
- reabilitarea DN6 Craiova-Drobeta Turnu Severin (componenta din etapa IV);
- asistenta tehnica pentru proiectul „Reabilitarea DN6 sectiunea Drobeta Turnu Severin-Lugoj” (componenta din etapa IV);
- autostrada Bucuresti – Constanta: sectiunea Bucuresti-Drajna;
- autostrada Bucuresti – Constanta: sectiunea Drajna-Cernavoda;
- largirea la patru benzi a DN 5, Bucuresti-Giurgiu;
- constructia variantei de ocolire a orasului Sibiu;
- reabilitarea DN3B intre DN3 si Calarasi, km 0+000 pana la 3+020;

B. Reabilitarea serviciilor de transport, imbunatatirea calitatii acestora, alinierea la conditiile europene de transport in vederea integrarii in sistemul de transport european prin:

- reabilitarea punctului de trecere a frontierei Calarasi-Silistra pentru traficul international de marfuri si persoane;

C. Armonizarea legislativa, conform anexei de armonizare legislativa, si dezvoltarea institutionala dupa cum urmeaza:

- imbunatatirea sigurantei rutiere si dezvoltarii institutionale in domeniul transporturilor;
- proiectul pentru imbunatatirea echipamentelor pentru teste de siguranta rutiera;
- intarirea managementului si pregatirii profesionale in sectoarele de transport rutier, cai navigabile interioare si transport aerian;
- asistenta pentru implementarea aspectelor financiare si de siguranta din politica si legislatia UE in domeniul transportului rutier si pe cai navigabile interioare;
- finalizarea proiectului de asistenta tehnica acordata MLPTL;
- acreditarea, de catre organismele relevante, a institutiilor de formare profesionala (scolarizare si perfectionare) a personalului din domeniul transporturilor;
- punerea in practica a unor programe de instruire atat la nivel managerial, cat si la nivel de executie, in vederea dobandirii capacitatii de aplicare a acquis-ului comunitar in domeniul transporturilor;
- evaluarea capacitatii institutionale a organismelor tehnice specializate existente;

D. Programul ISPA

- Revizuirea si completarea Strategiei ISPA Transporturi - trimestrul II 2003;
- Pregatirea portofoliului de proiecte prioritare pentru perioada 2004-2006, termen - decembrie 2003;
- Continuarea activitatii de desfasurare a licitatiilor si supervizare a lucrarilor de constructie pentru proiectele aprobate.

Prioritati pe termen mediu

A. Reabilitarea, modernizarea, dezvoltarea infrastructurilor, echipamentelor si mijloacelor de transport;

- finalizarea etapei a III-a de reabilitare a drumurilor nationale;

- finalizarea etapei a IV-a de reabilitare a drumurilor nationale;
- demararea lucrarilor la variantele de ocolire a marilor orase pe coridorul IV;
- finalizarea constructiei autostrazii Bucuresti-Cernavoda (coridorul IV);
- demararea constructiei autostrazii Cernavoda-Constanta (coridorul IV);
- demararea proiectului de constructie by-pass-uri (coridorul IV);
- demararea lucrarilor pe sectiunea de autostrada Deva-Nadlac (coridorul IV);
- finalizarea sectiunii rutiere Vestem-Miercurea Sibiuului (coridorul IV);
- finalizarea sectiunii rutiere Ramnicu Sarat-Marasesti (coridorul IX);
- finalizarea lucrarilor de largire la patru benzi a DN 5, Bucuresti-Giurgiu (coridorul IX);
- finalizarea reabilitarii DN 6 sectorul Timisoara-Cenad si a constructiei centurilor Craiova si Timisoara;
- continuarea constructiei de pasaje denivelate, de poduri si de ridicare a capacitatii portante a
- demararea etapei a V-a de reabilitare a drumurilor nationale;
- demararea etapei a VI-a de reabilitare a drumurilor nationale.

MLPTL a solicitat finantarea din PHARE 2000 (din fondurile aferente dezvoltarii regionale) pentru reabilitarea urmatoarelor infrastructuri rutiere:

- conectarea orasului Vaslui cu coridorul IX prin DN 24 Crasna-Vaslui;
- DN 2B sectorul Galati-Giurgulesti;
- fluidizarea traficului de frontiera pe DN 24 in zona municipiului Tecuci;
- imbunatatirea traficului pe E 80 intre Galati si Slobozia;
- realizarea ocolirii municipiului Cluj-Napoca.

C. *Armonizarea legislativa: conform anexei de armonizare legislativa*

D. *Dezvoltarea institutionala:*

- continuarea proiectului de asistenta tehnica acordata MLPTL;
- continuarea actiunii de acreditare, de catre organisme relevante, a institutiilor de formare profesionala (scolarizare si perfectionare) a personalului din domeniul transporturilor;
- continuarea programelor de instruire atat la nivel managerial, cat si la nivel de executie, in vederea dobandirii capacitatii de aplicare a acquis-ului comunitar in domeniul transporturilor;
- reorganizarea, acolo unde este cazul, a organismelor tehnice specializate existente;
- continuarea proiectului de asistenta tehnica pentru echipamente de siguranta rutiera pentru RAR;
- continuarea proiectului de twinning in domeniul sigurantei rutiere;
- continuarea proiectului privind imbunatatirea sigurantei rutiere si intarirea capacitatii administrative in domeniul transporturilor;

E. *Programul ISPA:*

- Pregatirea pentru trecerea la Sistemul Descentralizat Extins de implementare a proiectelor ISPA (EDIS).

ACTUL NORMATIV COMUNITAR propus a fi transpus	INSTITUTIA RESPONSABILA	TERMENE			
		2002	2003	2004	2005
Decizia Parlamentului European si a Consiliului nr. 1692/96/CE din 23 iulie 1996 privind liniile directe comunitare pentru dezvoltarea retelei de transport trans-europene	MLPTL	06			
Regulamentul Consiliului 1107/70/CEE din 15 iunie 1970 privind acordarea de ajutoare pentru transportul feroviar, rutier si pe cai navigabile interioare.	MLPTL	08			
Reglementarea Consiliului (CEE) nr. 881/92 din 26 martie 1992 privind accesul la piata in transportul rutier de marfuri in cadrul Comunitatii, catre sau dinspre teritoriul unui Stat Membru sau tranzitarea teritoriului unuia sau mai multor State Membre	MLPTL			X	

ANEXA 5 TRANSPUNEREA SI IMPLEMENTARE ACQUIS-ULUI COMUNITAR

5.1 REGULAMENTULUI 3820/85/CE

Legislatie si reglementari nationale

- Ordonanta Guvernului 44/1997 privind transporturile rutiere aprobata prin Legea 105/2000;
- Ordonanta Guvernului nr. 17/2002 privind stabilirea perioadelor de conducere si a perioadelor de odihna ale conducatorilor vehiculelor care efectueaza transporturi rutiere nationale;
- Ordinul ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei nr.1842/2001 pentru aprobarea Normelor metodologice de autorizare si efectuare a transporturilor rutiere si a activitatilor conexe acestora;
- Regulamentul pentru aplicarea Decretului 328/1966 privind circulatia pe drumurile publice si pentru sanctionarea contraveniilor in acest sector, cu modificarile si completarile ulterioare;
- Ordinul ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei nr. 1938/2001 privind aprobarea Reglementarilor privind conditiile tehnice pe care trebuie sa le indeplineasca vehiculele rutiere in vederea admiterii in circulatie pe drumurile publice din Romania - RNTR 2;

Corespondenta intre prevederile comunitare si cele nationale

Art. 1	OG 17/2002	Art. 2	Nu sunt transpuse definitiile care se gasesc in alte acte normative
Art. 2 Par. 1	OG 17/2002	Art.1 Par. (1)	-
Art. 2 Par. 2	OG 17/2002	Art.1 Par. (1)	-
Art. 3	Nu este cazul		-
Art. 4	OG 17/2002	Art. 4	Nu sunt exceptate vehiculele din sistemul de aparare a ordinii publice
Art. 5 Par. 1	R la D 328/1966	Art. 100	Varsta minma 18 ani sau 20 de ani (pentru vehicule ce tracteaza remorca); nu corespunde cu cerintele din directiva
Art. 5 Par. 2	Nu face obiectul studiului		-
Art. 5 Par. 3	-		Nu este transpus
Art. 5 Par. 4	Nu face obiectul studiului		-
Art. 5 Par. 5	-		Nu este transpus
Art. 6 Par. 1	OG 17/2002	Art. 4 Par. (1)-(4)	-
Art. 6 Par. 2	OG 17/2002	Art. 4 Par. (5)	-
Art. 7 Par. 1	OG 17/2002	Art. 5 Par. (1)	-
Art. 7 Par. 2	OG 17/2002	Art. 5 Par. (2)	-
Art. 7 Par. 3	OG 17/2002	Art. 5 Par. (3)	-
Art. 7 Par. 4	OG 17/2002	Art. 5 Par. (4), (5)	-
Art. 7 Par. 5	-		Nu este transpus
Art. 8 Par. 1	OG 17/2002	Art. 6 Par. (1), (2)	-
Art. 8 Par. 2	OG 17/2002	Art. 6 Par. (3)	-
Art. 8 Par. 3	OG 17/2002	Art. 6 Par. (4)	-
Art. 8 Par. 4	OG 17/2002	Art. 6 Par. (5)	-
Art. 8 Par. 5	Nu face obiectul studiului		-
Art. 8 Par. 6	OG 17/2002	Art. 6 Par. (7)	-
Art. 8 Par. 7	OG 17/2002	Art. 6 Par. (8)	-
Art. 9	OG 17/2002	Art. 7	
Art. 10	OG 17/2002	Art. 8	
Art. 11	-		Nu sunt aplicate exceptiile precizate

Art. 12	OG 17/2002	Art. 3 Par. (2)	-
Art. 13 Par. 1	OG 17/2002	Art. 3 Par. (1)	Se aplica partial exceptiile precizate
Art. 13 Par. 2	OG 17/2002	Art. 3 Par. (3), (4)	-
Art. 14 Par. 1	OG 17/2002	Art. 11 Par. (1)	-
Art. 14 Par. 2	OG 17/2002	Art. 11 Par. (2)	-
Art. 14 Par. 3	OG 17/2002	Art. 11 Par. (3)	-
Art. 14 Par. 4	OG 17/2002	Art. 11 Par. (4)	-
Art. 14 Par. 5	OG 17/2002	Art. 11 Par. (5)	-
Art. 14 Par. 6	OG 17/2002	Art. 11 Par. (6)	-
Art. 14 Par. 7	-		Nu este transpus
Art. 15 Par. 1	OG 17/2002	Art. 9	-
Art. 15 Par. 2	OG 17/2002	Art. 9, Art. 13	Se impune o obligatie de control de catre operatorii de transport de minim 20% din inregistrari care nu este prevazuta de directiva
Art. 16	Nu se aplica pentru Romania		-
Art. 17 Par. 1	OG 17/2002	Art. 1	-
Art. 17 Par. 2	Nu se aplica pentru Romania		-
Art. 17 Par. 3	Nu se aplica pentru Romania		-
Art. 18	Nu este cazul		-
Art. 19	Nu se aplica pentru Romania		-

5.2 REGULAMENTUL 3821/85/CEE, MODIFICAT PRIN REGULAMENTUL 2135/98/CE

Legislatie si reglementari nationale

- Ordonanta Guvernului 20/1992 privind activitatea de metrologie, aprobata si modificata prin Legea 11/1994, cu modificarile ulterioare;
- Ordonanta Guvernului 44/1997 privind transporturile rutiere aprobata prin Legea 105/2000;
- Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 18/1999 privind trecerea Biroului Roman de Metrologie Legala din subordinea Guvernului in subordinea Ministerului Industriei si Comertului, aprobata cu modificari prin Legea 572/2001;
- Ordonanta Guvernului 78/2000 privind omologarea vehiculelor rutiere si eliberarea cartii de identitate a acestora, in vederea admerii in circulatie pe drumurile publice din Romania;
- Ordonanta Guvernului 81/2000 privind certificarea incadrarii vehiculelor rutiere inmatriculate in normele tehnice privind siguranta circulatiei rutiere, protectia mediului si folosinta conform destinatiei, prin inspectia tehnica periodica;
- Ordonanta Guvernului 82/2000 privind autorizarea agentilor economici care presteaza servicii de reparatie, de reglare si/sau desfasoara activitate de reconstructie a vehiculelor rutiere;
- Ordonanta Guvernului nr. 17/2002 privind stabilirea perioadelor de conducere si a perioadelor de odihna ale conducatorilor vehiculelor care efectueaza transporturi rutiere nationale;
- Hotararea Guvernului nr. 853/1999 privind organizarea si functionarea Biroului Roman de Metrologie Legala;
- Hotararea Guvernului 3/2001 privind organizarea si functionarea Ministerului Lucrarilor Publice, Transporturilor si Locuintei;

- Ordinul ministrului transporturilor nr. 536/1997 privind aprobarea Reglementarilor privind certificarea si/sau omologarea echipamentelor, pieselor de schimb si materialelor utilizate la vehicule rutiere, precum si evaluarea capabilitatii tehnice si autorizarea agentilor economici care presteaza servicii de reparatie, reglare si/sau desfasoara activitati de reconstructie a vehiculelor rutiere - RNTR 4, cu modificarile si completarile ulterioare;
- Ordinul ministrului transporturilor nr. 353/1998 pentru aprobarea Reglementarilor privind certificarea incadrarii vehiculelor rutiere inmatriculate in normele tehnice privind siguranta circulatiei rutiere, protectia mediului si folosinta conform destinatiei, prin inspectia tehnica periodica – RNTR 1, cu modificarile si completarile ulterioare;
- Ordinul ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei nr.1842/2001 pentru aprobarea Normelor metodologice de autorizare si efectuare a transporturilor rutiere si a activitatilor conexe acestora;
- Ordinul ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei nr. 1938/2001 privind aprobarea Reglementarilor privind conditiile tehnice pe care trebuie sa le indeplineasca vehiculele rutiere in vederea admiterii in circulatie pe drumurile publice din Romania - RNTR 2;
- Ordinul ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei nr. 1939/2001 privind exercitarea controlului respectarii reglementarilor si sanctionarii contravențiilor referitoare la comercializarea sau utilizarea vehiculelor rutiere, a echipamentelor, pieselor de schimb si materialelor destinate acestora, la functionarea unitatilor de reparatii si reconstructie a vehiculelor, a statiilor de inspectie tehnica, precum si la metodologia de efectuare a inspectiei tehnice periodice;
- Ordinul directorului general al Biroului Roman de Metrologie Legala nr. 144/2001 pentru aprobarea Listei oficiale a mijloacelor de masurare supuse obligatoriu controlului metrologic al statului LO – 2001.

Corespondenta intre prevederile comunitare si cele nationale

Art. 1	-	Nu este transpus
Art. 2	-	Nu este transpus
Art. 3	RNTR-2 Pct. 19.4	Pentru autovehiculele noi in vederea inmatricularii
Art. 4– Art.11	OG 17/2002 Art. 21 Nu se aplica pentru Romania	Pentru autovehiculele existente Se refera la procedura de omologare CE, care nu se poate acorda in Romania
Art. 12	-	Nu este transpus (instalare si control)
Art. 13	-	Nu este transpus
Art. 14	-	Nu este transpus (obligatiile operatorilor de transport)
Art. 15	-	Nu este transpus (obligatiile conducatorilor auto)
Art. 16	-	Nu este transpus
Art. 17	Nu este cazul	-
Art. 18	Nu se aplica pentru Romania	
Art. 19	Nu se aplica pentru Romania	
Art. 20	Nu este cazul	

Art. 21	Nu se aplica pentru Romania		
Anexa I - I	-		Nu e transpusa (definitii)
Anexa I – II, III	RNTR-2	Pct. 19.4	-
Anexa I - IV	-		Nu este transpusa (cerinte privind foile de inregistrare)
Anexa I - V	-		Nu este transpusa (cerinte privind instalarea tahografului)
Anexa I - VI	-		Nu este transpusa (cerinte privind verificarea si controlul tahografului)
Anexa IB - I	-		Nu este transpusa (definitii)
Anexa IB – II, III	RNTR-2	Pct. 19.4	-
Anexa IB - IV	-		Nu este transpusa (cerinte privind cartelele cu memorie)
Anexa IB - V	-		Nu este transpusa (cerinte privind imprimanta)
Anexa IB - VI	-		Nu este transpusa (cerinte privind instalarea tahografului)
Anexa IB - VII	-		Nu este transpusa (cerinte privind verificarea si controlul tahografului)
Anexa II	Nu se aplica pentru Romania		

5.3 DIRECTIVA 88/599/CEE, MODIFICATA PRIN REGULAMENTUL 2135/98/CE

Legislatie si reglementari nationale

- Ordonanta Guvernului nr. 17/2002 privind stabilirea perioadelor de conducere si a perioadelor de odihna ale conducatorilor vehiculelor care efectueaza transporturi rutiere nationale;
- Ordinul comun al ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei si ministrului de interne nr. 29/206/2002 pentru infiintarea echipajelor mobile mixte de control al traficului rutier, formate din reprezentanti ai regiilor autonome "Administratia Nationala a Drumurilor din Romania" si "Registrul Auto Roman", precum si ai "Autoritatii Rutiere Romane – ARR", impreuna cu organe de control aparinand Inspectoratului General al Politiei si Inspectoratului General al Politiei de Frontiera;
- Ordinul ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei nr. 658/2002 privind exercitarea controlului respectarii reglementarilor din domeniul transporturilor rutiere, precum si constatarea si sanctionarea contravențiilor;
- Ordinul comun al ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei si ministrului de interne nr. 852/289/2002 pentru aprobarea Normelor metodologice pentru organizarea si efectuarea activitatii de control de catre echipajele mixte de control al traficului rutier.

Corespondenta intre prevederile comunitare si cele nationale

Art. 1	Nu este cazul		-
Art. 2 Par. 1	OG 17/2002	Art. 12	-
Art. 2 Par. 2	OG 17/2002	Art.1 Par. (1)	Cerintele de control sunt mai extinse: min. 20% din inregistrari de catre operatorii

		de transport; min. 1% din zilele lucrate de catre ARR la sediul operatorului de transport; min. 1% din zilele lucrate de catre MMSS la sediul operatorului de transport; in trafic de catre MI
Art. 2 Par. 3	Nu se aplica pentru Romania	-
Art. 3 Par. 1	-	Nu este transpus
Art. 3 Par.2	-	Nu este transpus (elemente la care trebuie sa se refere controlul in trafic)
Art. 3 Par. 3	Nu se aplica pentru Romania	-
Art. 3 Par. 4	Nu se aplica pentru Romania	-
Art. 3 Par. 5	Nu se aplica pentru Romania	-
Art. 4 Par. 1	-	Nu este transpus
Art. 4 Par. 2	OG 17/2002 Art. 5 Par. (2)	Nu este transpus (elemente la care trebuie sa se refere controlul la sediul operatorului de transport)
Art. 4 Par. 3	-	Nu este transpus
Art. 5	Nu se aplica pentru Romania	-
Art. 6	Nu se aplica pentru Romania	-
Art. 7	Nu se aplica pentru Romania	-
Art. 8	Nu se aplica pentru Romania	-

5.4 DIRECTIVA 92/6/CEE

Legislatie si reglementari nationale

- Ordonanta Guvernului 82/2000 privind autorizarea agentilor economici care presteaza servicii de reparatie, de reglare si/sau desfasoara activitate de reconstructie a vehiculelor rutiere;
- Ordonanta Guvernului 78/2000 privind omologarea vehiculelor rutiere si eliberarea cartii de identitate a acestora, in vederea admiterii in circulatie pe drumurile publice din Romania;
- Ordinul ministrului transporturilor nr. 536/1997 privind aprobarea Reglementarilor privind certificarea si/sau omologarea echipamentelor, pieselor de schimb si materialelor utilizate la vehicule rutiere, precum si evaluarea capacitatii tehnice si autorizarea agentilor economici care presteaza servicii de reparatie, reglare si/sau desfasoara activitati de reconstructie a vehiculelor rutiere - RNTR 4, cu modificarile si completarile ulterioare;
- Ordinul ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei nr. 1938/2001 privind aprobarea Reglementarilor privind conditiile tehnice pe care trebuie sa le indeplineasca vehiculele rutiere in vederea admiterii in circulatie pe drumurile publice din Romania - RNTR 2;
- Ordinul ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei nr.1842/2001 pentru aprobarea Normelor metodologice de autorizare si efectuare a transporturilor rutiere si a activitatilor conexe acestora.

Corespondenta intre prevederile comunitare si cele nationale

Art. 1	OMLPTL 1842/2001 Art. 23	-
Art. 2	Nu face obiectul studiului	-
Art. 3 Par. 1	OMLPTL 1842/2001 Art. 23	Pentru autovehiculele existente

Art. 3 Par. 2	RNTR 2	Pct. 19.5	Este extinsa obligatia de montare a limitatoarelor de viteza si la autovehiculele transport marfa 10-12 t Nu este precizata viteza maxima admisa Pentru autovehiculele noi Nu este precizata viteza de reglaj
Art. 4	OMLPTL 1842/2001	Art. 23	
Art. 5	Nu este cazul	-	Nu este transpus (nu este precizata exceptarea autovehiculelor inmatriculate inainte de 1 ianuarie 1988)
Art. 6	OMLPTL 1842/2001	-	-
Art. 7	Nu se aplica pentru Romania	-	Nu este transpus (nu sunt precizate autovehiculele exceptate)
Art. 8	Nu se aplica pentru Romania	-	-

5.5 DIRECTIVA 96/53/CEE

Legislatie si reglementari nationale

- Ordonanta Guvernului 44/1997 privind transporturile rutiere aprobata prin Legea 105/2000;
- Ordonanta Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, modificata si completata prin Ordonanta Guvernului nr. 79/2001;
- Ordonanta Guvernului 78/2000 privind omologarea vehiculelor rutiere si eliberarea cartii de identitate a acestora, in vederea admiterii in circulatie pe drumurile publice din Romania;
- Ordinul ministrului transporturilor 208/2000 pentru aprobarea Reglementarilor privind agrearea si verificarea tehnica a vehiculelor destinate transportului de produse perisabile -RNTR 5;
- Ordinul ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei nr. 1938/2001 privind aprobarea Reglementarilor privind conditiile tehnice pe care trebuie sa le indeplineasca vehiculele rutiere in vederea admiterii in circulatie pe drumurile publice din Romania - RNTR 2.

Corespondenta intre prevederile comunitare si cele nationale

Art. 1	OG 43/1997	Art. 40 Par. (2)	Se aplica pentru toate vehiculele rutiere Nu sunt transpuse definitiile (unele exista in alte acte normative, de. ex. OG 44/1997)
Art. 2	-	-	
Art. 3 Par. 1	OG 43/1997	Anexa 2	Se stabilesc cerinte privind masele suplimentare fata de cele comunitare. Nu este precizat faptul ca aceste cerinte nu se aplica traficului international, ceea ce contravine directivei
Art. 3 Par. 2	OG 43/1997	Anexa 2	-
Art. 3 Par. 3	OMT 208/2000	Art. 2	-
Art. 4 Par. 1	-	Art. 40 Par. (1), Art. 41 Par. (1)	-
Art. 4 Par. 2	-	Art. 41 Par. (1)	Pe baza de autorizatie speciala
Art. 4 Par. 3	-	Art. 41 Par. (1)	-
Art. 4 Par. 4	Nu este cazul	-	-
Art. 4 Par. 5	-	Art. 41 Par. (1)	Pe baza de autorizatie speciala
Art. 4 par. 6	Nu este cazul	-	-
Art. 5	Nu este cazul	-	-

Art. 6	RNTR-2	Pct. 15	-
Art. 7	OG 43/1997	Art. 40 par. (2), (3)	-
Art. 8	Nu se aplica pentru Romania		-
Art. 9	Nu este cazul		-
Art. 10	Nu este cazul		-
Art. 11	Nu se aplica pentru Romania		-
Art. 12	Nu se aplica pentru Romania		-
Art. 13	Nu se aplica pentru Romania		-
Anexa 1	OG 43/1997	Anexa 2	Exista anumite diferente privind masele admise (vezi Anexa 6)
Anexa 2	-		Nu a fost transpusa (modul de echivalare a suspensiilor)

5.6 DIRECTIVA 1999/62/CE

- Ordonanta Guvernului nr 15/2002 privind introducerea unor tarife de utilizare a infrastructurii de transport rutier, aprobata prin Legea 424/2002;
- Ordonanta Guvernului nr. 36/2002 privind impozitele si taxele locale, aprobata prin Legea 522/2002.

Corespondenta intre prevederile comunitare si cele nationale

Art. 1	Nu este cazul		-
Art. 2	-		Nu este transpus (definitii)
Art. 3	Nu se aplica pentru Romania		-
Art. 4, Art. 5	OG 36/2002	Art. 22 Par. (1), (2), (4)	Taxa pe vehicul (Taxa asupra mijloacelor de transport) este extinsa la toate vehiculele (directiva se aplica la autovehiculele si ansamblurile de vehicule pentru transport marfa cu masa maxima egala sau mai mare de 12 t)
Art. 6 Par. 1	OG 36/2002	Art. 22 Par. (2)	-
Art. 6 Par. 2	OG 36/2002	Art. 27 Par. (1)	Pentru o parte din vehiculele exceptate va fi necesar acordul Comisiei (de la data aderarii)
Art. 6 Par. 3	Nu este cazul		-
Art. 6 Par. 4	Nu este cazul		-
Art. 7 Par. 1	OG 43/1997	Art. 40 Par. (5)	-
Art. 7 Par. 2	OG 15	Art. 1 Par. (1), (2), (3)	Dreptul de utilizare (Tariful de utilizare a retelei de drumuri nationale) se aplica la toate autovehiculele
Art. 7 Par. 3	-		Nu este transpus
Art. 7 Par. 4	OG 15/2002	Art. 1 Par. (6)	-
Art. 7 Par. 5	Og 15/2002	Art. 4, Art. 5	-
Art. 7 Par. 6	Nu este cazul		-
Art. 7 Par. 7	OG 15	Art. 1 Par. (2), (3)	-
Art. 7 Par. 8	OG 15	Art. 1 Par. (5), Art. 4	-
Art. 7 Par. 9	Nu este cazul		-
Art. 7 Par. 10	Nu este cazul		-
Art. 8	Nu se aplica pentru Romania		-
Art. 9 Par. 1	-		Se aplica prin alte reglementari la nivel central sau local
Art. 9 Par. 2	Nu este cazul		-

Art. 10	-		Nu este transpus (actualizarea in functie de EURO pentru taxa asupra mijloacelor de transport)
Art. 11 Par. 1,2	Nu se aplica pentru Romania		-
Art. 11 Par. 3	Nu este cazul		
Art. 12	Nu se aplica pentru Romania		
Art. 13	Nu se aplica pentru Romania		
Art. 14	Nu se aplica pentru Romania		
Anexa 1	OG 36/2002	Anexa A6 II	Valorile stabilite pentru taxa asupra mijloacelor de transport pentru autovehiculele si ansamblurile de vehicule pentru transport marfa cu masa maxima mai mare de 12 t sunt mai reduse decat valorile minime stabilite prin directiva
Anexa 2	OG 15/2002	A1	Valorile stabilite pentru Tariful de utilizare a retelei de drumuri nationale pentru autovehiculele si ansamblurile de vehicule pentru transport marfa cu masa maxima mai mare de 12 t sunt la nivelul maxim precizat prin directiva (din 2008)

5.7 DIRECTIVA 96/26/CE, MODIFICATA PRIN DIRECTIVA 98/76/CE

Legislatie si reglementari nationale

- Ordonanta Guvernului 44/1997 privind transporturile rutiere aprobata prin Legea 105/2000;
- Ordinul ministrului transporturilor 761/1999 privind desemnarea, pregatirea si atestarea profesionala a persoanelor care conduc permanent si efectiv activitati de transport rutier;
- Ordinul ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei nr.1842/2001 pentru aprobarea Normelor metodologice de autorizare si efectuare a transporturilor rutiere si a activitatilor conexe acestora.

Correspondenta intre prevederile comunitare si cele nationale

Art. 1 Par. 1	Nu este cazul		-
Art. 1 Par. 2	-		Nu este transpus (definitii)
Art. 2 Par. 1	NM	Art. 6 Par. (1), (2) Art. 12	Se aplica numai pentru persoanele juridice Se aplica si pentru: - operatori de transport rutier public (pentru terti) cu vehicule cu masa maxima sub 3,5 t; - operatori de transport in folos propriu cu vehicule cu masa maxima peste 3,5 t; -
Art. 2 Par. 2	Nu este cazul		
Art. 2 Par. 3	NM	Art. 13	Sunt exceptate de la prevederile privind onorabilitatea si capacitatea financiara operatorii de transport national in folos propriu (cu exceptia transportului de marfuri periculoase si transporturilor agabaritice)
Art. 3 Par. 1	NM	Art. 7 Par. (2), Art. 13	

Art. 3 Par. 2	NM	Art. 7 Par. (2)	Nu sunt precizate situatiile in care nu se considera indeplinite conditiile de onorabilitate
Art. 3 Par. 3	NM	Art. 7 Par. (2)	Nu sunt acceptate toate modalitatile precizate in directiva prin care se poate dovedi indeplinirea cerintelor privind capacitatea financiara
Art. 3 Par. 4	NM OMT 761/1999	Art. 7 Par. (2), Art. 13 Art. 4 Par. 1	Persoanele cu experienta mai mare de 5 ani sunt exceptate de la examen, in timp ce directiva prevede mentinerea unui examen de control Nu sunt acceptate anumite exceptari posibile pentru titularii de diplome de invatamant superior Nu este prevazuta posibilitatea atestarii numai pentru transportul national In vederea examinarii se impune absolvirea unui curs specializat, ceea ce nu este prevazut in directiva
Art. 4	-		Nu sunt precizate modalitatile de derogare temporara de la indeplinirea conditiilor impuse
Art. 5 Art. 6 par. 1	Nu se aplica pentru Romania NM	Art (6) Par, (7), Art. 13, Art. 63	Nu este precizata posibilitatea prelungirii pe un an a activitatii in cazul neindeplinirii conditiei de capacitate financiara
Art. 6 Par. 2	NM	Art. 14 Par. (1)	Nu se prevede posibilitatea acordarii unui interval adecvat pentru recrutarea unui inlocuitor al conducatorului operatorului de transport
Art. 6 Par. 3 Art. 7 Art. 8 Art. 9 Art. 10 Art. 10 bis	NM Nu se aplica pentru Romania Nu se aplica pentru Romania Nu se aplica pentru Romania Nu se aplica pentru Romania OG 44/1997 NM	Art. 64 Art. 40 - 42 Art. 48 - 59	- - - - -
Art. 11 Art. 12 Art. 13 Art. 14 Art. 15 Anexa I	Nu se aplica pentru Romania Nu se aplica pentru Romania Nu se aplica pentru Romania Nu se aplica pentru Romania Nu se aplica pentru Romania OMT 761/1999	Art. 4, Anexa 2	- - - - - Nivelul de formare este superior celui din directiva Durata examenului scris e mai mica Nu e precizata ponderea celor 2 probe
Anexa I bis Anexa II Anexa III	Nu se aplica pentru Romania Nu se aplica pentru Romania Nu se aplica pentru Romania		- - -

ANEXA 6 DATE PRIVIND INFRASTRUCTURA

Tabelul 1 Diferente intre prevederile comunitare si cele nationale privind masele maxime si masele pe axe

Masele totale si masele pe axe admise pentru diferite tipuri de vehicule	Directiva 96/53	Drumuri europene reabilitate
MASA TOTALA ADMISA A VEHICULULUI (tone)		
Vehicule articulate cu patru axe compuse din autovehicul cu trei axe si semiremorca cu o axa	-	34 t
Tren rutier compus din autovehicul cu doua axe si remorca cu o axa	-	30 t
Vehicule articulate compuse din autovehicul cu doua axe si semiremorca cu o axa	-	30 t
Autovehicule		
Autovehicule cu doua axe	18 t	17 t sau 18*** t
Autovehicule cu trei axe	25 t sau 26** t	24 t sau 26** t
Autovehicule cu patru axe din care doua axe directoare	32** t	30 t sau 32** t
Autovehicule cu mai mult de patru axe	-	40 t
MASA MAXIMA ADMISA PE AXE (tone)		
Axa dubla (tandem) a remorcilor si semiremorcilor Suma maselor pe axele componente, daca distanta (d) dintre ele este:		
Peste 1,3 si cel mult 1,8 m ($1,3 < d < 1,8$)	18 t	17 t
1,8 sau mai mare ($1,8 \leq d$)	20 t	18,0 t sau 20 t***
Axa tripla (tridem) a remorcilor si semiremorcilor Suma maselor pe axele componente, daca distanta (d) este:		
Intre 1,3 m si 1,4 m ($1,3 < d < 1,4$)	24 t	22 t sau 24 t***
Axa simpla motoare a autovehiculelor		
Axa motoare a combinatiilor de vehicule cu cinci sau sase axe	11,5 t	10 t sau 11,5 t***
Axa motoare a combinatiilor de vehicule cu patru axe	11,5 t	10 t sau 11,5 t***
Axele duble (tandem) ale autovehiculelor Suma maselor pe axele componente, daca distanta (d) este:		
Sub 1 m ($d < 1,0$)	11,5 t	10 t sau 11,5 t***
Peste 1 sau cel mult 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t	15 t sau 16 t***

**Se aplica în cazul în care axa motoare este prevazuta cu roti jumelate si cu suspensie pneumatica sau echivalenta acesteia ori în cazul în care axa motoare este prevazuta cu roti jumelate si masa maxima a fiecărei axe nu depaseste 9,5 tone.

***Se aplica în cazul în care axa este prevazuta cu roti jumelate si cu suspensie pneumatica sau echivalenta acesteia.

Nota

Drum european reabilitat - cuprinde autostrazile, drumurile expres si alte drumuri, pe masura reabilitarii lor.

Tabelul 2 Strategia de reabilitare a drumurilor nationale

Etapa	Perioada	Lungime (km)	Costuri estimate milioane USD	Observatii
Etapa I	1994 - 2000	1.031	389	Realizat
Etapa II	1998 - 2000	694	303	Realizat
Etapa III	1999 - 2003	550	364	În curs de realizare
Etapa IV	2001 - 2004	655	720	În curs de realizare
Total	1994 - 2004	2930	1776	Realizat si în curs de realizare
Etapa V-VIII	2005 -2008	2.741	2104	Strategie dezvoltare
Etapa IX -XII	2009-2012	2.142	1639	Strategie dezvoltare
Total programe	1994-2012	7813	5.519	Realizat si în curs de realizare pâna în 2012
Etapa XIII-XV	Dupa 2012	1.730	1705	
Total programe	-	9.543	7.224	Total programe elaborate
Etape ulterioare programelor	-	5.460	-	Reabilitare drumuri nationale
Total general	-	15.003	-	Total necesar reabilitare drumuri nationale

ANEXA 7 TAXA ASUPRA MIJLOACELOR DE TRANSPORT

Tipul mijlocului de transport
Autovehicule de pana la 12 t inclusiv lei/an/500 cm³ sau fractiune
 126000

Autovehicule transport marfa cu masa totala de peste 12 t

Numarul axelor si masa totala	Taxa (lei/autovehicul)	
	axa/axe motoare cu suspensie pneumatica sau un echivalent recunoscut	axa/axe motoare cu alt sistem de suspensie
1. Autovehicule cu 2 axe si cu masa totala:		
peste 12 t, dar nu mai mult de 13 t	1000000	1100000
peste 13 t, dar nu mai mult de 14 t	1100000	1200000
peste 14 t, dar nu mai mult de 15 t	1200000	1400000
peste 15 t, dar nu mai mult de 18 t	1400000	2800000
2. Autovehicule cu 3 axe si cu masa totala:		
peste 15 t, dar nu mai mult de 17 t	1100000	1200000
peste 17 t, dar nu mai mult de 19 t	1200000	1300000
peste 19 t, dar nu mai mult de 21 t	1300000	1600000
peste 21 t, dar nu mai mult de 23 t	1600000	2500000
peste 23 t, dar nu mai mult de 25 t	2500000	3800000
peste 25 t, dar nu mai mult de 26 t	2500000	3800000
3. Autovehicule cu 4 axe si cu masa totala:		
peste 23 t, dar nu mai mult de 25 t	1600000	1700000
peste 25 t, dar nu mai mult de 27 t	1700000	2500000
peste 27 t, dar nu mai mult de 29 t	2500000	4000000
peste 29 t, dar nu mai mult de 31 t	4000000	6000000
peste 31 t, dar nu mai mult de 32 t	4000000	6000000
Combinatii de vehicule de transport marfa cu masa totala de peste 12 t		
1. Autovehicule cu 2+1 axe si cu masa totala:		
peste 12 t, dar nu mai mult de 14 t	1000000	1100000
peste 14 t, dar nu mai mult de 16 t	1100000	1200000
peste 16 t, dar nu mai mult de 18 t	1200000	1300000
peste 18 t, dar nu mai mult de 20 t	1300000	1400000
peste 20 t, dar nu mai mult de 22 t	1400000	1500000
peste 22 t, dar nu mai mult de 23 t	1500000	1600000
peste 23 t, dar nu mai mult de 25 t	1600000	2000000
peste 25 t, dar nu mai mult de 28 t	2000000	3400000
2. Autovehicule cu 2+2 axe si cu masa totala:		
peste 23 t, dar nu mai mult de 25 t	1200000	1300000
peste 25 t, dar nu mai mult de 26 t	1300000	1600000
peste 26 t, dar nu mai mult de 28 t	1600000	2000000
peste 28 t, dar nu mai mult de 29 t	2000000	2300000
peste 29 t, dar nu mai mult de 31 t	2300000	3700000
peste 31 t, dar nu mai mult de 33 t	3700000	5200000
peste 33 t, dar nu mai mult de 36 t	5200000	7900000
peste 36 t, dar nu mai mult de 38 t	5200000	7900000
3. Autovehicule cu 2+3 axe si cu masa totala:		
peste 36 t, dar nu mai mult de 38 t	4200000	5700000
peste 38 t, dar nu mai mult de 40 t	5700000	8000000
4. Autovehicule cu 3+2 axe si cu masa totala:		
peste 36 t, dar nu mai mult de 38 t	3500000	5000000

Proiect RO 9907.02.01: Studii de impact privind situatia pre aderarii Romaniei
Studiul nr. B2, Evaluarea impactului asupra Romaniei a adoptarii elementelor acquis – ului comunitar
referitor la transportul rutier de marfuri
Raport final, septembrie 2002

peste 38 t, dar nu mai mult de 40 t	5000000	7000000
peste 40 t, dar nu mai mult de 44 t	7000000	7900000
5. Autovehicule cu 3+3 axe si cu masa totala:		
peste 36 t, dar nu mai mult de 38 t	2800000	3100000
peste 38 t, dar nu mai mult de 40 t	3100000	3700000
peste 40 t, dar nu mai mult de 44 t	3700000	7500000

ANEXA 8 TARIFUL ANUAL DE UTILIZARE A INFRASTRUCTURII

Tariful in Euro in perioada 1 iulie 2002 – 31 decembrie 2004			Tariful in Euro in perioada 1 ianuarie 2005 – 31 decembrie 2007			Tariful in Euro in perioada dupa 1 ianuarie 2008		
Non EURO	EURO I	EURO II si peste	Non EURO	EURO I	EURO II si peste	Non EURO	EURO I	EURO II si peste
Autovehicule de transport marfa cu masa maxima mai mare sau egala cu 12 t, cu maximum 3 axe (inclusiv)								
288	255	225	576	510	450	960	850	750
Autovehicule de transport marfa cu masa maxima mai mare sau egala cu 12 t, cu minimum 4 axe (inclusiv)								
465	420	375	930	840	750	1550	1400	1250
Autovehicule de transport marfa cu masa maxima 0 – 3,5 t								
0	0	0	90	78	60	150	130	100
Autovehicule de transport marfa cu masa maxima 3,5 – 7 t *)								
120	114	105	240	228	210	400	380	350
Autovehicule de transport marfa cu masa maxima 7 – 12 t **)								
270	240	210	540	480	420	900	800	700

*) tarife aplicabile incepand cu 1 ianuarie 2004

***) tarife aplicabile incepand cu 1 ianuarie 2003

ANEXA 9 COSTURI PRIVIND IMPLEMENTAREA

Costuri suportate de operatorii de transport

1. Costuri datorate echiparii autovehiculelor cu tahografe

Autovehicule > 3,5 t: 146000 (> 15 t: 82000; 10-15 t: 31000; 3,5 -10 t: 33000)

Autovehicule echipate cu tahografe: 20700

Autovehicule exceptate de la echipare cu tahografe: 12500

Crestere anuala parc: 3,5%

An	Nr. autovehicule de echipat	Cost tahograf (Euro)	Cost total echipare (MEuro)
2003	63500	850	54,1
2004	23500	850	20,0
2005	26000	850	22,1

An	Nr. autovehicule echipate cu tahograf	Cost intretinere, reparatii (Euro)	Cost verificare (se efectueaza la 2 ani) (Euro)	Cost total utilizare (MEuro)
2003	20700	40	10	0,9
2004	89200	40	10	4
2005	117700	40	10	5,3
2006	148700	40	10	6,7

2. Costuri datorate echiparii autovehiculelor cu limitatoare de viteza

Autovehicule > 10 t: 113000

Autovehicule echipate cu limitatoare de viteza: 4500

An	Nr. autovehicule de echipat cu limitator		Cost limitator (Euro)		Cost total echipare (MEuro)
	Echipate cu tahograf	Neechipate cu tahograf	Echipate cu tahograf	Neechipate cu tahograf	
2003	15000	63500	1020	1750	126,4
2004	5700	24300	1020	1750	48,3

An	Nr. autovehicule echipate cu limitator	Cost intretinere, reparatii, verificare (Euro)	Cost total utilizare (MEuro)
2003	4500	50	0,2
2004	88000	50	4,4
2005	123000	50	6,2

3. Costuri pentru controlul intern al respectarii prevederilor sociale

Nr. zile lucratoare: 220

Coeficient utilizare parc: 0,75

Coeficient minim verificare: 0,2

Nr. verificari zilnice/persoana: 42

Salariu lunar verificator: 300 Euro

An	Nr. autovehicule echipate cu tahograf	Nr. inregistrari anuale	Cost mediu inregistrare (Euro)	Cost total control (MEuro)
----	---------------------------------------	-------------------------	--------------------------------	----------------------------

2003	20700	683100	0,34	0,2
2004	89200	2943600	0,34	1
2005	117700	3884100	0,34	1,3
2006	148700	4907100	0,34	1,7

4. Costuri datorate scaderii de productivitate

Timp pauza suplimentar zilnic: 45 min

Tarif stationare: 4,9 Euro/h

Zile lucratoare: 220

Coeficient utilizare parc: 0,75

Autovehicule la care se produc pierderi de productivitate: 50%

An	Nr. autovehicule cu pierderi	Cost total (MEuro)
2003	10350	6,3
2004	44600	27,2
2005	58850	35,9
2006	74350	45,4

5. Costuri legate de capacitatea profesionala a conducatorilor societatilor de transport

Salariu lunar conducator operator de transport (inclusiv taxe): 1000 Euro

Durata medie curs: 5 zile

Durata medie avizare: ½ zi

Nr. societati	Cost curs pregatire + salariu conducator societate pe perioada cursului (se efectueaza la 5 ani) (Euro)	Cost viza + salariu conducator societate pe perioada avizarii, anual (Euro)	Cost total (MEuro)
31000	350	35	3,0

6. Tariful pentru utilizarea infrastructurii

Autovehicule EURO 2: 5% (> 3,5 t) sau 10% (< 3,5 t)

Tariful de utilizare a infrastructurii conform Anexei 8.

Autovehicule > 12 t: 110500

Autovehicule 7 – 12 t: 19500

Autovehicule 3,5 – 7 t: 17500

Autovehicule ,3,5 t: 212500

An	Cost anual autovehicule > 12t (MEuro)	Cost anual autovehicule 7-12 t (MEuro)	Cost anual autovehicule 3,5-7 t (MEuro)	Cost anual autovehicul <3,5t (MEuro)	Cost total anual (MEuro)
2002	15,5	-	-	-	15,5
2003-2004	31,3	5,1	2,0 (din 2004)	-	36,4/38,4
2005-2007	62,6	10,2	4	18,5	95,3
din 2008	100,3	16,9	6,8	30,7	154,7

7. Capabilitate financiara:

Numar societati: 31000

Autovehicule transport marfa: 360000

Transport public: 30%

Cerintele pentru capabilitatea financiara la pct. 3.2.7.

An	2002	2003	2004	2005
Cost (MEuro)	77,2	208,5	417	664

Costuri suplimentare suportate de catre autoritati

1. Controlul prevederilor sociale

Personal necesar: ARR: 86; MMSS: 86; MI: 43

Salariu lunar (inclusiv taxe): 400 Euro

Pregatire profesionala: 300 Euro/inspector

Aparat verificare: 3000 Euro / buc (41 buc pentru fiecare institutie)

Aparatura informatica: 100000 Euro pentru fiecare institutie

Autovehicule: 5000 Euro / buc (41 buc pentru fiecare institutie)

Cheltuieli de functionare (energie electrica, caldura, apa, telefon, consumabile etc): 250 Euro / inspector

Cheltuieli amenjare sedii: 2000 Euro / inspector

2. Controlul prevederilor privind mase si dimensiuni (AND)

Personal necesar (suplimentar): 43

Salariu lunar(inclusiv taxe): 400 Euro

Echipament de cantarire: 34000 Euro (66 buc)

Anexe echipamente: 165000 Euro

Autovehicule: 12000 Euro / buc (66 buc)

Cheltuieli amenjare sedii: 2000 Euro / inspector

Cheltuieli de functionare (energie electrica, caldura, apa, telefon, consumabile etc): 250 Euro / inspector

3. Controlul prevederilor tehnice (RAR)

Personal necesar (suplimentar): 43

Salariu lunar (inclusiv taxe): 400 Euro

Echipament de verificare: 400000 Euro

Autovehicule: 6000 Euro / buc (23 buc)

Cheltuieli amenjare sedii: 2000 Euro / inspector

Pregatire profesionala: 1000 Euro/inspector

Cheltuieli de functionare (energie electrica, caldura, apa, telefon, consumabile etc): 250 Euro /
 inspector

	Amenajare sedii (MEuro)	Informatica (MEuro)	Aparatura (MEuro)	Autovehicule (MEuro)	Pregatire profesionala (MEuro)	Costuri dotare (MEuro)
ARR	0,172	0,1	0,123	0,205	0,026	0,626
MMSS	0,172	0,1	0,123	0,205	0,026	0,626
MI	0,086	0,1	0,123	0,205	0,013	0,527
AND	0,086	-	2,409	0,792	0,013	3,3
RAR	0,086	-	0,4	0,138	0,043	0,667

	Personal (MEuro)	Deplasari (MEuro)	Alte cheltuieli de functionare (MEuro)	Costuri totale de functionare (MEuro)
ARR	0,413	0,032	0,022	0,467
MMSS	0,413	0,032	0,022	0,467
MI	0,206	0,032	0,011	0,249
AND	0,206	0,051	0,011	0,268
RAR	0,206	0,018	0,011	0,235

BIBLIOGRAFIE

I. Referate

IRU, Transport routier et elargissement de l'UE. Les principaux problemes a traiter pendant la periode de pre – adhesion et les progres realises. Rapport sur l'etat d'avancement numero 3, referat IRU, 2002;

PROGNOS AG, INCERTRANS, IPTANA, ISPCF, Studiu pentru planul general de dezvoltare a transporturilor, 1999

Uta Cristian (coordonator), Studiu privind evolutia parcului de autovehicule de transport marfuri si calatori din Romania in perioada 1990 – 1995, referat Registrul Auto Roman, 1996;

Uta Cristian (coordonator), Studiu privind evolutia parcului de automobile de transport de marfuri si a parcului de automobile de transport public de persoane din Romania si a caracteristicilor acestuia, referat Registrul Auto Roman, 1999;

II. Documente

Acordul de Asociere Romania– Uniunea Europeana

Parteneriatul pentru aderare Romania – Uniunea Europeana (1999, 2001)

Programul National de Aderare a Romaniei la Uniunea Europeana (2001, 2002)

Raport asupra progreselor inregistrate in pregatirea pentru aderarea la Uniunea Europeana (2001, 2002)

Addendum la Raportul asupra progreselor inregistrate in pregatirea pentru aderarea la Uniunea Europeana

Raportul de tara al Comisiei Europene cu privire la progresele inregistrate de Romania (1998, 1999, 2001, 2002)

Document de pozitie revizuit al Romaniei, capitolul 9 - Politica in domeniul transporturilor

Avizul Comisiei Europene asupra cererii de aderare a Romaniei la Uniunea Europeana (Agenda 2000)

Acordul intre Comunitatea europeana si Romania care stabileste anumite conditii pentru transportul rutier de marfuri si promovarea transportului combinat, 2001

Strategia restructurarii si dezvoltarii transporturilor, Ministerul transporturilor, 1994

III. Surse statistice

Institutul National de Statistica, Anuarul statistic al Romaniei 2001;

Comisia Nationala pentru Statistica, Vehicule inmatriculate in circulatie si numarul accidentelor de circulatie rutiera, 1994 – 2000;

Institutul National de Statistica, Mijloace de transport existente la sfarsitul anului 2001;

Institutul National de Statistica, Transportul de pasageri si marfuri pe moduri de transport in trimestrul I 2002

IV. Legislatie

Regulamentul Consiliului 3820/85/CEE cu privire la armonizarea anumitor dispozitii in domeniul social referitoare la transportul rutier

Regulamentul Consiliului 3821/85/CEE cu privire la aparatul de inregistrare in transportul rutier, modificat prin regulamentul 3314/90/CEE, regulamentul 3572/90/CEE, regulamentul 3682/92/CEE, regulamentul 2479/95/CE, regulamentul 1056/97/CE, regulamentul 2135/98/CE si regulamentul 1360/2002/CE.

Directiva Consiliului 88/599/CEE cu privire la procedurile uniforme referitoare la aplicarea regulamentului CEE nr. 3820/85 cu privire la armonizarea anumitor dispozitii in domeniul social referitoare la transportul rutier si a regulamentului CEE nr. 3821/85 cu privire la aparatul de inregistrare in transportul rutier, modificata prin regulamentul 3821/85/CEE, completata prin Decizia 93/172/CEE a Comisiei.

Directiva Consiliului 92/6/CEE cu privire la instalarea si utilizarea, in cadrul Comunitatii, a limitatoarelor de viteza la anumite categorii de autovehicule

Directiva Consiliului 96/53/CEE care fixeaza, pentru anumite vehicule rutiere circuland in Comunitate, dimensiunile maxime autorizate in trafic national si international si greutatile maxime autorizate in trafic, modificata prin directiva 2002/7/CE

Directiva Consiliului 1999/62/CE cu privire la taxarea autovehiculelor grele pentru utilizarea anumitor infrastructuri

Directiva Consiliului 96/26/CE privind accesul la profesia de transportator rutier de marfuri si transportator rutier de calatori precum si recunoasterea reciproca a diplomelor, certificatelor si altor documente cu scopul de a favoriza exercitarea efectiva a libertatii de stabilire a acestor transportatori in domeniul transporturilor nationale si internationale, modificata prin directiva 98/76/CE

Directiva Consiliului 92/24/CE privind limitatoarele de viteza sau sistemele de limitare a vitezei similare montate pe anumite categorii de vehicule

Directiva 96/96/CE a Consiliului privind apropierea legislatiei statelor membre referitoare la inspectia tehnica a autovehiculelor si remorcilor lor

Directiva Parlamentului European si Consiliului 2000/30/CE privind controlul tehnic in trafic a vehiculelor utilitare care circula in Comunitate

Ordonanta Guvernului 20/1992 privind activitatea de metrologie, aprobata si modificata prin Legea 11/1994, cu modificarile ulterioare;

Ordonanta Guvernului 44/1997 privind transporturile rutiere aprobata prin Legea 105/2000;

Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 18/1999 privind trecerea Biroului Roman de Metrologie Legala din subordinea Guvernului in subordinea Ministerului Industriei si Comertului, aprobata cu modificari prin Legea 572/2001;

Ordonanta Guvernului 78/2000 privind omologarea vehiculelor rutiere si eliberarea cartii de identitate a acestora, in vederea admiterii in circulatie pe drumurile publice din Romania;

Ordonanta Guvernului 81/2000 privind certificarea incadrarii vehiculelor rutiere inmatriculate in normele tehnice privind siguranta circulatiei rutiere, protectia mediului si folosinta conform destinatiei, prin inspectia tehnica periodica;

Ordonanta Guvernului 82/2000 privind autorizarea agentilor economici care presteaza servicii de reparatie, de reglare si/sau desfasoara activitate de reconstructie a vehiculelor rutiere;

Ordonanta Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor;

Ordonanta Guvernului nr. 79/2001 pentru modificarea si completarea Ordonantei Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor;

Ordonanta Guvernului nr 15/2002 privind introducerea unor tarife de utilizare a infrastructurii de transport rutier aprobata prin Legea 424/2002;

Ordonanta Guvernului nr. 17/2002 privind stabilirea perioadelor de conducere si a perioadelor de odihna ale conducatorilor vehiculelor care efectueaza transporturi rutiere nationale;

Ordonanta Guvernului nr. 36/2002 privind impozitele si taxele locale aprobata prin Legea 522/2002;

Regulamentul pentru aplicarea Decretului 328/1966 privind circulatia pe drumurile publice si pentru sanctionarea contraveniilor in acest sector, cu modificarile si completarile ulterioare.

Hotararea Guvernului nr. 853/1999 privind organizarea si functionarea Biroului Roman de Metrologie Legala;

Hotararea Guvernului 3/2001 privind organizarea si functionarea Ministerului Lucrarilor Publice, Transporturilor si Locuintei;

Ordinul ministrului transporturilor nr. 536/1997 privind aprobarea Reglementarilor privind certificarea si/sau omologarea echipamentelor, pieselor de schimb si materialelor utilizate la vehicule rutiere, precum si evaluarea capabilitatii tehnice si autorizarea agentilor economici care presteaza servicii de reparatie, reglare si/sau desfasoara activitati de reconstrudie a vehiculelor rutiere - RNTR 4, cu modificarile si completarile ulterioare;

Ordinul ministrului transporturilor nr. 353/1998 pentru aprobarea Reglementarilor privind certificarea incadrarii vehiculelor rutiere inmatriculate in normele tehnice privind siguranta circulatiei rutiere, protectia mediului si folosinta conform destinatiei, prin inspectia tehnica periodica – RNTR 1, cu modificarile si completarile ulterioare;

Ordinul ministrului transporturilor 208/2000 pentru aprobarea Reglementarilor privind agrearea si verificarea tehnica a vehiculelor destinate transportului de produse perisabile -RNTR 5;

Ordinul ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei nr.1842/2001 pentru aprobarea Normelor metodologice de autorizare si efectuare a transporturilor rutiere si a activitatilor conexe acestora;

Ordinul ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei nr. 1938/2001 privind aprobarea Reglementarilor privind conditiile tehnice pe care trebuie sa le indeplineasca vehiculele rutiere in vederea admererii in circulatie pe drumurile publice din Romania - RNTR 2;

Ordinul ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei nr. 1939/2001 privind exercitarea controlului respectarii reglementarilor si sanctionarii contraveniilor referitoare la comercializarea sau utilizarea vehiculelor rutiere, a echipamentelor, pieselor de schimb si materialelor destinate acestora, la functionarea unitatilor de reparatii si reconstructie a vehiculelor, a statiilor de inspectie tehnica, precum si la metodologia de efectuare a inspectiei tehnice periodice;

Ordinul directorului general al Biroului Roman de Metrologie Legala nr. 144/2001 pentru aprobarea Listei oficiale a mijloacelor de masurare supuse obligatoriu controlului metrologic al statului LO – 2001.

Ordinul comun al ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei si ministrului de interne nr. 29/206/2002 pentru infiintarea echipajelor mobile mixte de control al traficului rutier, formate din reprezentanti ai regiilor autonome “Administratia Nationala a Drumurilor din Romania” si “Registrul Auto Roman”, precum si ai “Autoritatii Rutiere Romane – ARR”, impreuna cu organe de control apartinand Inspectoratului General al Politiei si Inspectoratului General al Politiei de Frontiera;

Ordinul ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei nr. 658/2002 privind exercitarea controlului respectarii reglementarilor din domeniul transporturilor rutiere , precum si constatarea si sanctionarea contraveniilor;

Ordinul comun al ministrului lucrarilor publice, transporturilor si locuintei si ministrului de interne nr. 852/289/2002 pentru aprobarea Normelor metodologice pentru organizarea si efectuarea activitatii de control de catre echipajele mixte de control al traficului rutier.