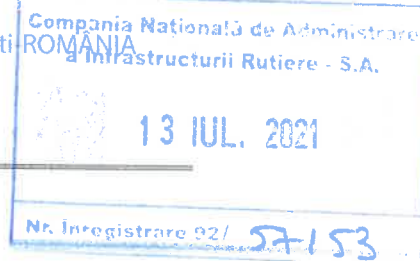


Str. Ienăchiță Văcărescu, nr. 60, CP 040157, Sector 4, București
Tel: (+40-21) 336 77 88; (+40-21) 330 14 25
Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53
www.untrr.ro; e-mail: office@untrr.ro



Nr.1041/12.07.2021

COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE (CNAIR)

În atenția Doamnei Mariana IONIȚĂ- Director General

Ref. Legislația privind transporturile rutiere cu depășiri de limite maxime de gabarit și/sau mase cu încărcare, descărcare sau în tranzit prin România, precum și activitățile conexe acestor transporturi.



Stimată Doamnă Director General,

Prin prezenta, Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) vă solicită sprijinul în vederea reanalizării legislației și găsirea de soluții pentru eliminarea constrângerilor impuse de CNAIR prin decizii administrative firmelor care activează în domeniul transportului agabaritic.

În acest sens vă semnalăm problemele de actualitate ce vizează transportul agabaritic, transmitându-vă și câteva propuneri menite să soluționeze aceste probleme:

1) Autorizația Specială de Transport (AST):

Propunem următoarele modificări:

1.1 Menținerea valabilității Autorizației Speciale de Transport în format electronic.

În cazul în care se va reveni la obligativitatea prezenței originalului la bordul autovehiculului, se vor genera din nou costuri suplimentare inutile, determinate de necesitatea deplasării la autoritatea emitentă a unui reprezentant al transportatorului, iar prelungirea AST ar genera din nou aceleași costuri.

Valabilitatea AST pentru data în curs să înceapă de la ora emiterii, iar perioada de valabilitatea AST să fie mărită.



În prezent, în baza unui ordin intern, AST se eliberează cu valabilitate începând cu ziua lucrătoare următoare datei solicitării. Poate fi justificat acest ordin intern, dar aplicarea împiedică multe firme să înceapă un transport la care au apărut depășiri de dimensiuni sau greutate după încărcare.

În ceea ce privește valabilitatea AST, solicităm calcularea acesteia în funcție de viteză comercială (la transporturile agabaritice aceasta nu depășește 40 km/ora), plus 2 zile (una la încărcare și una la descărcare).

În cazul transporturilor care intră sau ies printr-un punct de frontieră, AST ar trebui să aibă o valabilitate de minim 7 zile.

1.2. Eliminarea amenzilor pe sensul de ieșire din țară în cazul depășirilor de greutate pe axe, în condițiile nedepășirii masei totale autorizată prin AST, cu obligația achitării diferențelor prin AST complementar în punctul de control și constatare a depășirii, sau în punctul de trecere a frontierei. Există situații în care centrul de greutate al piesei transportate declarate de expeditor nu corespunde cu realitatea, iar conducătorul auto nu are mijloace tehnice necesare de verificare a greutăți reale la punctul de încărcare.

1.3. Coresponsabilizarea expeditorilor și caselor de expediții pentru nedeclararea/ omiterea transmiterii informațiilor corecte și complete transportatorului privind greutatea brută, dimensiunile, centrul de greutate sau orice alte informații care stau la baza emiterii AST.

1.4. În cazul solicitărilor de estimare cost AST înaintate către birourile emitente, să fie comunicat atât prețul cât și traseul pentru care a fost calculat acest preț.

1.5. Reducerea tarifelor de calcul a AST.

În prezent pe teritoriul țării, pentru aceeași categorie de drum și tip de convoi rutier, firmele de transport plătesc contravaloarea AST care este cu peste 50% mai mare decât în alte țări europene.

Măsura ar veni în sprijinul industriei de transport, precum și pentru stimularea dezvoltării industriei grele, producătoare din România.

2) Restricții de circulație

Propunem următoarele modificări:

2.1. Eliminarea restricției de circulație instituită pentru camioanele cu depășiri de limite maxime de mase și/sau gabarit în zilele premergătoare sărbătorilor legale. Chiar dacă pot exista perturbări de trafic pe câteva tronsoane de drum limitate, cea mai mare parte a traseelor pot fi parcurse fără ca circulația celorlalte vehicule să fie în mod real îngreunată.

2.2. Reducerea intervalului de restricționare a circulației în zilele de sâmbătă, duminică și sărbătorile legale în intervalul 08.00 – 21.00. Solicitarea este justificată de gestionarea mai eficientă a programelor de conducere pentru a permite utilizarea unui program întreg de 10 ore, respectiv 10 ore de conducere plus 2 pauze de 45 minute, însemnând un total de 11 ore și 30 minute.

2.3. Consultarea operatorilor de transport care efectuează în mod direct transporturi agabaritice la proiectarea sensurilor giratorii și la instituirea restricțiilor de circulație pentru care este necesar studiul de traseu.

Transportatorii cunosc atât tipurile de marfă cât și spațiul liber necesar accesului pe drum cu de transporturi; este absolut necesar ca sensurile giratorii să fie proiectate într-o configurație care să nu îngreuneze sau să blocheze trecerea transporturilor agabaritice măcar pe un sens al acestora, fie prin construirea dezaxată a insulelor, fie prin regândirea tipului de insula (cu alveole de viraj și fără supraînălțarea nejustificată a lor), fie prin construirea unor sensuri giratorii demontabile în zona mediana.

De asemenea, există multe intersecții sau bretele de acces unde stâlpii de iluminat sau alte indicatoare rutiere sunt montate pe interiorul virajului, mult prea aproape de partea carosabilă, făcând uneori imposibil virajul cu transporturile foarte lungi sau cu lățimi mari.

Eliminarea separatoarelor de sens din beton pe tronsoanele de drum cu o singură bandă pe sens, acolo unde este posibil și nu este afectată siguranța rutieră.

Redesenarea insulelor de calmare aflate pe drumurile naționale prin mărirea gabaritului de trecere.

2.4. Impunerea firmelor proprietare de brășamente care supratraversează carosabilul, să le monteze la o înălțime de minim 6m de la sol sau, montarea lor sub pământ. Până la acea data, să se permită firmelor de transport să treacă pe sectoarele de drum respective pentru care s-a achitat AST, fără plata unor costuri cu demontarea și remontarea brășamentelor aduse în discuție.

2.5. Utilizarea unor indicatoare rutiere aeriene care să permită demontarea/ rotirea temporară la trecerea unui convoi agabaritic cu înălțime.

2.6. Revizuirea tuturor restricțiilor de lățime, înălțime și mase prin indicarea măsurătorilor reale din teren.

2.7. Permitearea intrării în punctul de frontieră a camioanelor cu depășiri de limite de mase și/sau gabarit, prin depășirea coloanelor în staționare.

Solicităm acest lucru deoarece transporturile agabaritice constituie în sine un factor de blocaj, iar așteptarea în coloana constituie o strangulare a traficului ce generează un pericol real pentru restul participanților la trafic.

Există puncte de trecere a frontierei în care există separatoare de sens din beton, iar un transport de 4-5 m poate bloca ambele benzi de circulație (de exemplu, cazul Borș 1).

2.8. Reconfigurarea/ reamenajarea stației de taxare de la Fetești pentru a permite accesul cu piese cu lățimi mari, după modelul stației de taxare de la Giurgeni- Vadu Oii.

Astfel se va permite transporturilor de marfa agabaritică un timp de tranzit mai mic între portul Constanța și București.

3) Studiul de traseu și proiectele de traseu:

Propunem următoarele modificări:

3.1. Elaborarea Studiului de traseu să revină în sarcina directă a firmei de transport sau a societății care efectuează însoțirea transportului agabaritic, motivat de faptul că aceștia pot interpreta geometria drumului și găsi soluțiile tehnice optime pentru a trece de obstacolele aflate pe traseu.

3.2. Revenirea obligativității întocmirii proiectelor de transport începând de la 80 tone greutate totală a convoiului încărcat sau, în cazul în care greutatea pe axe depășesc limitele maxim autorizabile.

3.3. Recunoașterea valabilității proiectului de transport pentru transporturi identice sau mai mici decât cel inițial pe o perioadă de 90 zile.

4) Însotiri transporturi agabaritice:

Propunem următoarele modificări:

4.1. Permisele schimbării operatorului de însoțire agabaritic înscris în AST prin prezentarea unei comenzi de lucru între operatorul inițial și cel nominal. Această procedură este necesară în special în cazurile în care echipajul inițial nu mai poate continua cursa (defecțiune tehnică a autovehiculului sau din alte motive grave, obiective).

4.2. Permisele schimbării autovehiculului de escortă și a personalului înscris inițial în AST cu orice alt autovehicul de însoțire sau angajat din cadrul aceleiași firme. Această procedură este necesară în special în cazurile în care echipajul inițial nu mai poate continua cursa (defecțiune tehnică a autovehiculului sau din alte motive grave, obiective).

5) Siguranța circulației :

Propunem următoarele modificări:

5.1. Permisele de a poziționa în trafic autovehiculul de escortă autorizată imitând lățimea maximă a piesei, chiar dacă acest lucru înseamnă depășirea axului drumului. Practic, autovehiculele de escortă ar putea avertiza participanții la trafic despre lățimea transportului cu care se vor întâlni.

5.2. Toaletarea coronamentului copacilor pe toate sectoarele de drum începând cu limita laterală a carosabilului. Menționăm că sunt sectoare de drum unde coronamentul copacilor coboară deasupra carosabilului până la 4.0m înălțime, producând deteriorarea mărfurilor transportate. De asemenea de multe ori vegetația acoperă/ obstrucționează vizibilitatea indicatoarelor.

5.3. Asigurarea vizibilității marcajelor verticale sau/și orizontale atât pe timp de zi cât și noapte pentru un transport rutier în siguranță.

Pentru detalierea și justificarea solicitărilor prezentate, vă rugăm să acceptați o întâlnire la sediul CNAIR, cu participarea specialiștilor CNAIR și reprezentanților de profil ai UNTRR, care să analizeze și să propună soluțiile optime legale.

Exprimându-ne încrederea în sprijinul Dumneavoastră, vă mulțumim și vă rugăm să primiți expresia înaltei noastre considerații.

Cu stimă,

SECRETAR GENERAL

RADU DINESCU