

Uniunea Națională

a Transportatorilor Rutieri din România

Str. Ienăchiță Văcărescu nr.60, sector 4, cod 040157, BUCUREȘTI-ROMÂNIA

Tel.: (+40-21) 336 77 88; (+40-21) 330 14 25;

Fax: (+40-21) 335 48 25; (+40-21) 337 48 53

www.untrr.ro E-mail:office@untrr.ro



Nr. 1192/01.04.2014



## MINISTERUL TRANSPORTURILOR

În atenția Domnului Dan-Coman ȘOVA – MINISTRU

Stimate Domnule **MINISTRU**,

Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România –UNTRR, asociație profesională neguvernamentală are ca scop sprijinirea intereselor transportatorilor români, atât în fața autorităților române cât și în fața Parlamentului European, a Comisiei Europene și a autorităților din statele pe teritoriile cărora transportatorii români efectuează transporturi.

În această calitate, UNTRR a făcut o serie de demersuri atât la autoritățile române cât și la autorități ale altor state pentru a le aduce la cunoștință și pentru a soluționa, împreună cu acestea, problemele cu care transportatorii români de mărfuri și persoane s-a confruntat și se confruntă și în prezent.

În cadrul discuțiilor avute, UNTRR a adus argumente solide de ordin practic și juridic privind propunerile pe care le-a înaintat cât și în legătură cu deciziile legislative la care s-a opus. Deși s-a constatat o anumită deschidere din partea autorităților române la problemele transportatorilor acestea nu au fost luate în considerare decât parțial.

În acest context, în continuare transportatorii se confruntă cu o serie de probleme, probleme care printr-o înțelegere și colaborare reală din partea autorităților competente ar fi putut fi rezolvate o dată cu modificările legislative care s-au produs în ultima perioadă de timp.

UNTRR continuă să considere că toată problematica în domeniu, propunerile și soluțiile pe care le-a adus la cunoștința autorităților vor putea fi cu adevărat soluționate doar în cazul în care Ministerul Transporturilor și celelalte autorități din subordine vor accepta reprezentanții transportatorilor ca fiind parteneri de dialog, parteneri care să contribuie la adoptarea unor reglementări practice, aplicabile, la standarde europene, reglementări care să ajute atât transportatorii în exercitarea profesiei în care s-au angajat, cât și autoritățile în aplicarea lor.

În acest sens, UNTRR vă aduce la cunoștință principalele curențe care au fost identificate în legislația românească din domeniul transporturilor rutiere și posibilele rezolvări ale acestora, problemele practice care necesită intervenția Ministerului Transporturilor, precum și temele pentru rezolvarea cărora este necesar sprijinul Ministerului.



Vă prezentăm această problematică ridicată de transportatori pe următoarele teme principale:

- I. PROBLEME GENERALE LEGATE DE LEGISLAȚIA IN TRANSPORTURILE RUTIERE
- II. LEGISLAȚIE SOCIALĂ
- III. TRANSPORT DE PERSOANE
- IV. TRANSPORT DE MARFĂ
- V. INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ
- VI. FORMARE PROFESIONALĂ ÎN TRANSPORTURI
- VII. LEGISLAȚIA SCOLILOR DE SOFERI
- VIII. AUTORITATEA METROPOLITATĂ DE TRANSPORT BUCUREȘTI
- IX. RESTRICTII DE CIRCULAȚIE
- X. FISCALITATE

O temă prealabilă pe care dorim să o supunem atenției dumneavoastră este: **Înființarea unui organism**, cel puțin la nivel consultativ, similar CNR (Consiliului Național Rutier) din Franța, care să **STABILEASCĂ MODUL DE CALCUL ȘI COSTURILE ÎNTREPRINDERILOR DE TRANSPORT**, ceea ce ar determina, pe de o parte, eliminarea concurenței neloiale în rândul transportatorilor, iar pe de altă parte, ar veni în sprijinul organelor fiscale în cursul controalelor pe care acestea le efectuează la sediile transportatorilor, și nu în ultimul rând ar fi eliminat dumpingul între operatorii de transport.

**Principala problemă este reglementarea la nivel de lege a ajustării prețului la transport în funcție de majorările prețului motorinei – după modelul francez.**

#### I. PROBLEME GENERALE LEGATE DE LEGISLAȚIA IN TRANSPORTURILE RUTIERE

1. UNTRR a susținut și va susține **nevoia reglementării acestui sector de activitate la nivel de LEGE**, cu consultarea partenerilor sociali sau chiar prin dezbateri publice, considerând dialogul ca fiind un factor de progres. Mai mult, dialogul și expunerea problemelor rezultate din practică pot influența factorul decizional și legislativ în adoptarea unor măsuri oportune și necesare acestui sector de activitate. Implicit trebuie avute în vedere și principalele teme în discuție la nivelul Uniunii Europene.
2. UNTRR **solicită sprijinul pentru urgentarea promovării și aprobării prin Lege de către Parlamentul României a următoarelor acte normative:**
  - **Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;**
  - **Ordonanța Guvernului nr.11/2013 privind transporturile rutiere**
3. Aplicarea legislației din transporturi este greoaie și lasă loc de interpretare autorităților statului și tocmai din acest motiv UNTRR solicită:
  - armonizarea definițiilor;
  - reglementarea cabotajului;
  - definirea transporturilor cu mase și dimensiuni excepționale;
  - definirea transportului ca serviciu public;

- introducerea posibilității de efectuare a transporturilor cu semiremorci înmatriculate în alte state;
  - eliminarea personalizării copiilor conforme ale licenței comunitare, stabilirea unui tarif unic pentru eliberarea copiilor conforme - calculat pe baza costurilor reale ale autorității cu eliberarea acestora și reducerea la minim a timpului de eliberare a copiilor conforme (maximum 2 ore);
  - eliminarea obligativității transmiterii către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. a situației conducătorilor auto angajați prin completarea unui formular în formatul electronic disponibil pe site-ul A.R.R.
  - evitarea dublei reglementări;
- 4. Armonizarea sancțiunilor și respectarea principiilor dreptului românesc și a practicii CEDO în materie contravențională:**

- **Sancțiunile aplicate trebuie să țină cont de concluziile Curții Europene a Drepturilor Omului**, corect justificate în opinia noastră, care sunt într-o oarecare contradicție cu raționamentul juridic bazat pe prezumția de legalitate a procesului verbal de contravenție, practicat de către ISCTR. Întrucât este vorba despre o hotărâre a Curții Europene a Drepturilor Omului, instanțele de judecată din România sunt nevoite să țină cont de prevederile sale și să le pună în aplicare. Pentru evitarea aglomerării instanțelor de judecată personalul ISCTR ar trebui să țină cont și de **cauza Anghel împotriva României**
- **ELIMINAREA DUBLEI REGLEMENTĂRI și sancționarea conform legislației mai favorabile (Cauzei Anghel împotriva României):**
  - În prezent operatorii de transport care încalcă prevederile **HOTĂRÂRII nr. 899 din 29 iulie 2003** privind stabilirea condițiilor referitoare la aprobarea de model pentru aparatul de control în transporturile rutiere, la omologarea de tip a limitatoarelor de viteză, precum și a condițiilor de montare, reparare, reglare și verificare a aparatelor de control în transporturile rutiere și a limitatoarelor de viteză **sunt sancționați conform H.G. 69/2012 modificată prin H.G. 76/2014 pe principiul că H.G. 69/2012 este superioară lui H.G. 899/2003. Dar acesta este un principiu total greșit deoarece trebuie să se aplice sancțiunea cea mai favorabilă, principiu de drept întărit și de decizia CEDO în cauza ANGHEL împotriva ROMÂNIEI.**
- *„Sancțiunea stabilită trebuie să fie proporțională cu gradul de pericol social al faptei săvârșite” (O.G. 2/2001).*
- *Trebuie să țină cont de „împrejurările în care a fost săvârșită fapta, de modul și mijloacele de săvârșire a acesteia, de scopul urmărit, de urmarea produsă, precum și de circumstanțele personale ale contravenientului și de celelalte date înscrise în procesul-verbal (O.G. 2/2001), în plus,*
- *„Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficiente, proporționale și cu caracter de descurajare” (Regulamentele 1071/2009, 1072/2009, 1073/2009);*
- În acest sens UNTRR pledează în continuare pentru diminuarea amenzilor prevăzute de H.G. 69/2012, modificată cu H.G.76/2014 după cum urmează:

H.G. 69/2012, modif. Cu H.G. 76/2013			Propunere UNTRR		
Clasificare	Max. lei	Min. lei	Clasificare	Max. lei	Min. lei
Foarte grave	12.000	9.000	Foarte grave	<b>6.000</b>	<b>3.000</b>
grave	6.000	4.000	grave	<b>3.000</b>	<b>1.500</b>

- „Sancțiunile ar trebui să fie nediscriminatorii” (Regulamentele 1072/2009 și 1073/2009).
  - Respectarea prezumției de nevinovăție.
  - Încadrarea sancțiunilor în clase de sancțiuni similar Codului rutier sau în conformitate cu informațiile care au fost transferate autorităților române în cadrul celor două exerciții de twinning în domeniul transporturilor rutiere de care aceasta a beneficiat în anii 2003 și 2005;
  - Fundamentarea cuantumului amenzilor cu respectarea principiilor legale, reîncadrarea faptelor sancționabile și departajarea clară între încălcările minore/medii/majore;
  - **Eliminarea sancțiunilor discriminatorii între operatorii de transport români și străini.**
5. Introducerea unor dispoziții cu privire la **SANȚIONAREA TRANSPORTATORILOR STRĂINI CARE SAVÂRȘESC ABATERI PE TERITORIUL ROMÂNIEI**, astfel încât aceste sancțiuni să poată fi aplicate și să fie evitată discriminarea inversă (sancționarea doar a transportatorilor români). De exemplu, legislația din Ungaria – Legea I/1998 privind circulația pe drumurile publice prevede la art. 20 alin. 7 că în caz de control în traficul pe drumurile publice vehiculul poate fi reținut până la achitarea amenzii, respectiv a unor pretenții bănești asiguratorii.

Considerăm că precizări de genul „**prezentele sancțiuni se aplică nediscriminatoriu**” nu sunt de natură să rezolve aceste aspecte.

Vă supunem atenției următoarele situații:

- **legitimația conducătorului auto** – este prevăzută în Normele Metodologice aprobate prin Ordinul 980/2011; legitimația care se solicită numai conducătorilor auto români, nu își are rostul deoarece operatorul de transport are obligația să înregistreze șoferul pe site-ul ARR iar la sediul firmei se poate verifica contractul de muncă. Precizăm că nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a asigura existența la bordul vehiculelor cu care efectuează transport rutier a legitimației de serviciu valabilă a conducătorului auto, din care să reiasă că este angajat al acestuia se sancționează cu amendă de la **4.000 lei la 6.000 lei**
- **plăcuțele suplimentare care conțin date privind dimensiunile și masele maxime autorizate ale vehiculului** – sunt obligatorii numai pentru vehiculele înmatriculate în România; statele din comunitatea europeană nu solicită astfel de plăcuțe. Până în acest moment autoritățile române nu au notificat statele membre în ceea ce privește obligativitatea ca vehiculele înmatriculate în alte state decât România și care circulă pe teritoriul nostru să fie dotate cu plăcuțe privind dimensiunile și masele maxime autorizate

ale vehiculelor. De asemenea Ordinul 1640/2012 nu prevede metodologia prin care un vehicul înmatriculat în UE ar putea să își obțină plăcuțele și nici cum poate să circule pe teritoriul României fără plăcuțe. Lipsa plăcuțelor se sancționează cu amendă de la **4.000 lei la 6.000 lei** și se aplică doar operatorilor români.

- **certificatul de calificare profesională pentru mărfuri agabaritice** este o condiție obligatorie numai pentru operatorii de transport români care efectuează astfel de transporturi pe teritoriul României. Lipsa acestui atestat se sancționează **cu amendă de la 9.000 la 12.000 lei** și cu sancțiunea complementară **de suspendare a copiei conforme pe o perioadă de 30 de zile.**
6. **Realizarea de spații de parcare păzite** în care conducătorii auto români și străini să își poată efectua pauza de odihnă prevăzută de Regulamentul 561/2006 în condiții de siguranță atât pentru ei cât și pentru marfă.
  7. **Crearea unui sistem de urmărire a încasării amenzilor aplicate cu posibilitatea** de a fi accesat de toate instituțiile și autoritățile cu atribuții de control și sancționare (Poliția Rutieră, Inspectorii ISCTR, angajați ai CNADNR, Poliția de Frontieră).
  8. Armonizarea și coordonarea procedurilor și a transferului de documente legate de controlul mărfurilor la frontieră, în special a transporturilor de animale vii și a mărfurilor perisabile, măsură necesară în vederea **FACILITĂRII COMERȚULUI INTERNAȚIONAL** .
  9. Implementarea Anexei 8 a Convenției internaționale privind armonizarea controalelor la frontieră care vizează îmbunătățirea funcționării punctelor de trecere a frontierelor, precum și a chestiunilor tehnice legate de recunoașterea reciprocă a certificatelor internaționale de inspecție tehnică și de greutate a vehiculelor. Propunem ca **soluție posibilă încheierea unor parteneriate publice private.**
  10. Centralizarea într-un act legislativ unic a restricțiilor de circulație pe diferitele sectoare de drumuri naționale (H.G. 1777/2004, Ordinul 485/2013, etc).

## II. LEGISLAȚIE SOCIALĂ

**Regulile privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto (O.G. 37/2007):**

- a. **Asigurarea concordanței cu legislația europeană** prin:
  - i. Preluarea definițiilor din Regulamentul 561/2006,
  - ii. Precizarea faptului că efectuarea controalelor se face cu respectarea principiilor de siguranță, în spații special amenajate,
  - iii. Preluarea integrală a anexei la Directiva 2009/5;
- b. **Fundamentarea cuantumului amenzilor cu respectarea principiilor legale.**
- c. **Adoptarea de reguli separate privind timpii de conducere și de odihnă pentru șoferii de autobuze și autocare la nivel european**, care să fie complet separate de Regulamentul 561/2006 privind timpii de conducere și de odihnă ai șoferilor profesioniști, având în vedere că actualul regulament nu reușește să țină cont de caracteristicile, diferențele cheie și schemele de conducere specifice sectorului de autobuze și autocare. Propunem o abordare mai flexibilă a *timpilor de conducere* și

de odihnă pentru șoferii de autobuze și autocare cu privire la repaosul săptămânal și revenirea la forma inițială a derogării celor 12 zile de conducere pentru șoferii care efectuează transport persoane (cfm cu art. 29 din Regulamentul 1073/2009 și Regulamentul 3820/85/EC)

### **III. TRANSPORT DE PERSOANE**

**1. Referitor la activitatea de piraterie din domeniul transporturilor rutiere** – precizăm că, reprezentanții COTAR au solicitat și au obținut, în luna martie 2010 ca membrii Guvernului să aprobe O.U.G. nr. 34/2010 privind unele măsuri pentru întărirea controlului în scopul combaterii transporturilor ilicite de mărfuri și persoane.

Atâta timp cât acest act normativ a fost în vigoare și a putut fi aplicat de către organele de poliție, s-au încasat din amenzi milioane de euro, iar transportatorii autorizați și licențiați au putut să-și desfășoare activitatea într-un cadru legal și concurențial.

Dar, odată cu aprobarea prin lege a O.U.G. nr. 34/2010, respectiv Legea nr. 168 din 14 iulie 2010 s-a abrogat articolul prin care se sancționa activitatea neautorizată și ilegală.

**Solicităm urgentarea aprobării proiectului de Ordonanță de Urgență care a fost promovată în Comisia de Dialog Social a Ministerului Transporturilor și trimisă pe circuitul de avizare conform legislației în vigoare de către celelalte ministerele implicate în actul de avizare**, întrucât, în prezent, în toată țara, pe traseele câștigate la licitație de către transportatorii de persoane autorizați, acționează un număr mare de persoane fizice care desfășoară activitatea ilegală de „taximetrie” – denumiți local „piețari” cu autoturisme, fără dotarea specifică și fără vreo înregistrare fiscală.

Deși pare greu de crezut numărul acestora este foarte mare, spre exemplu, numai pe ruta Pitești – Mioveni din județul Argeș acționează zilnic peste 100, transportând aproximativ 4.000!!! de persoane la prețul de 4 lei/cursa. Dintr-un simplu calcul se poate estima că aceștia încasează lunar peste 150.000 ron, diminuând astfel încasările transportatorilor autorizați care, pe lângă suportarea investiției în mijloace de transport trebuie să plătească taxe, impozite, salarii, etc. S-a ajuns până acolo încât unii transportatori și-au retras mijloacele de transport de pe trasee întrucât nu mai pot acoperi cheltuielile.

**2. Abrogarea taxei impusă transportatorilor rutieri de persoane pentru difuzarea operelor muzicale** – întrucât în prezent operatorii de transport rutier de persoane sunt chemați în judecată de către Asociația Drepturilor de Autor care solicită sume imense de la fiecare dintre aceștia (peste 800.000 lei), invocând comunicarea publică a operelor muzicale în scop ambiental în autobuze, microbuze și autocare pentru perioada 2010 – 2013, menționând prevederile art. 139 alin. (2) din Legea nr. 8/1996.

Întrucât la nivelul asociațiilor profesionale, au fost semnalate numeroase spețe identice, în care aceeași ADA a întocmit cereri de chemare în judecată cu considerente identice, cu pretenții în cuantumuri aberante, creând astfel o presiune nejustificată din punct de vedere legal asupra acestui sector de activitate, solicităm abrogarea prevederilor art. 139 alin. (2) din Legea nr. 8/1996, întrucât operatorii de transport nu difuzează pasagerilor opere muzicale, obiectul lor de activitate fiind transportul de persoane.

În acest sens vă rugăm să ne sprijiniți în memoriul pe care l-am depus la Secretariatul General al Guvernului prin care am solicitat emiterea unei Ordonanțe de Urgență prin care să se

modifice prevederile art.15 din Legea nr. 8/1996 în sensul de a nu fi incluse autovehiculele în categoria unităților care comunică opere muzicale în scop ambiental.

Deoarece Guvernul a redirecționat memoriul nostru din anumite considerente pe care nu le cunoaștem către Ministerul Transporturilor vă solicităm sprijinul dumneavoastră în vederea rezolvării acestei probleme.

3. Eliminarea transmiterii obligației de a anunța anticipat cursele ocazionale
4. Eliminarea examinării medicale, să se țină cont de medicina muncii

#### **IV. TRANSPORT DE MARFĂ**

**Eliminarea obligativității dotării vehiculelor cu plăcuțele suplimentare care conțin date privind dimensiunile și masele maxime autorizate ale vehiculului** deoarece Directiva Europeană conține o reglementare alternativă, în timp ce actul normativ național conține un text imperativ.

#### **V. INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ**

**În primul rând dorim să vă solicităm sprijinul pentru urgentarea promovării și aprobării prin Lege de către Parlamentul României a Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor.**

1. Proiectarea și modernizarea rețelei de drumuri trebuie să țină cont și de:
  - a. **Legislația în vigoare** - în caietele de sarcini pentru realizarea drumurilor, în mod obligatoriu trebuie să fie inclusă și obligativitatea de realizare a spațiilor de parcare și de control atât pentru camioane, cât și pentru autobuze, fiecare dintre acestea având caracteristici speciale. Astfel se vor atinge obiectivele care țin de siguranța rutieră, respectiv crearea posibilității transportatorilor de a respecta dispozițiile Regulamentului 561/2006 și a condițiilor necesare autorităților pentru realizarea controalelor în condiții de siguranță;
  - b. **proiectele de directive** aflate în dezbateri la nivelul Parlamentului European și Comisiei Europene;
  - c. Introducerea unei dispoziții referitoare la **dimensionarea corectă a intersecțiilor și sensurilor giratorii** pentru a permite traficul în condiții de siguranță vehiculelor de transport marfă
2. Pentru fixarea obiectivelor prioritare de investiții precum și a investitorilor, care au nevoie de infrastructura rutieră ar trebui consultați transportatorii rutieri
3. Stabilirea unei strategii de dezvoltare a infrastructurii rutiere pe o perioadă de 5-10 ani astfel încât orice modificare intervenită la nivelul conducerii Guvernului să nu afecteze strategia aprobată deja și proiectele aflate în derulare.
4. Solicităm reanalizarea actelor normative prin care se reglementează auditul de siguranță rutieră, în special a ordinului care prevede onorariile.
5. Susținerea proiectului de Lege de aprobare cu modificări a ordonanței 43/1997- privind regimul juridic al drumurilor, act normativ deosebit de important pentru transportatorii rutieri pentru următoarele motive:

- Eliminarea taxării accesului sau traversării Municipiilor și Orașelor sau stabilirea unui tarif unitar. Obligația Consiliilor locale de a stabili cel puțin o rută prin Municipiu sau oraș fără taxă.
  - Scutirea la plata oricăror taxe în cazul stabilirii rutelor ocolitoare în cazul în care un sector de drum național, european, centură ocolitoare sau autostradă intră în reabilitare sau sunt lucrări de reparații;
  - Sancționarea administratorului drumului în caz de nerespectare a dispozițiilor legii.
  - Reducerea amenzilor;
6. Alte probleme sensibile care și-ar putea găsi o soluționare:
- a. Introducerea de **sancțiuni pentru nerespectarea de către autoritățile locale** a dispozițiilor privind neamenajarea trotuarelor, a pistelor pentru bicicliști și în cazul extinderii intravilanului de-a lungul drumului național fără respectarea condițiilor legale;
  - b. Creșterea cuantumului amenzii pentru administratorul drumului public, antreprenorul sau executantul lucrărilor care nu **întreține zonele de siguranță situate de o parte și de cealaltă a amprizei drumului, destinate exclusive semnalizării rutiere**
  - c. Stabilirea clară a **responsabilității administratorului drumului** pentru starea acestuia cu posibilitatea ca administratorul să se poată îndrepta împotriva executantului în cazul unor probleme apărute în perioada de garanție a lucrărilor;
  - d. Stabilirea unor **perioade de garanție clare pentru lucrările de infrastructură** care să fie incluse în toate contractele de execuție;
  - e. Aplicarea unor limite de masă identice cu cele de pe drumurile cu restricții pentru drumurile considerate de autoritate ca variante de ocolire și stabilirea **variantelor ocolitoare** astfel încât să se asigure ruta cea mai scurtă pentru transport;
  - f. Eliberarea **autorizației pentru transporturile cu mase/dimensiuni excepționale** pentru un anumit tip de vehicul având anumite caracteristici (cap tractor/camion și semiremorcă/remorcă) și eliminarea personalizării autorizației cu numerele de înmatriculare ale vehiculelor;
  - g. Stabilirea, prin lege sau norme, a modului de efectuare a **transporturilor excepționale în convoi**;
  - h. Eliminarea controalelor permanente în punctele de trecere a frontierei și realizarea acestora doar în trafic, aleatoriu, în conformitate cu angajamentele asumate de România în procesul de negociere a aderării la Uniunea Europeană, precum și cu dispozițiile anexei 8 a Convenției privind facilitarea tranzitului;
  - i. Stabilirea CNADNR sau a altei instituții ca **autoritate unică/punct unic de contact pentru transportatorii de mărfuri cu mase/dimensiuni excepționale**, pentru a se reduce birocrația și a se efectua plata tarifelor pentru depășiri într-un singur loc fără a mai fi necesar să fie contactate de către transportator mai multe autorități în vederea obținerii unei autorizații;
  - j. Stabilirea unor **tarife unice pentru depășirea maselor/dimensiunilor** atât la nivelul administrației centrale cât și la nivelul administrației locale; Pentru punctul i) și j) considerăm că rezolvarea posibilă este prin eliberarea on-line a autorizațiilor AST în baza unei rezervări, după achitarea tarifului aferent – prin bancă.
  - k. Precizarea faptului că **rovinieta acoperă dreptul de circulație pe drumurile naționale, inclusiv pe secțiunile de drum care traversează intravilanul localităților** care nu au centuri ocolitoare, pentru a se preveni apariția situațiilor în care autoritățile



locale introduc, aleatoriu și nefundamentat, taxe de trecere sau utilizare pe teritoriile localităților;

- l. Impunerea avizării/aprobării tuturor taxelor/tarifelor de trecere sau utilizare pe care autoritățile locale le aplică pe drumurile pe care le au în administrare, cu verificarea respectării legislației comunitare în domeniu.** De exemplu valoarea rovinietei pentru rețeaua de drumuri naționale care totalizează **15.000 km**, drumuri cu portanță normală europeană de 11,5t/axă și 40t totală, este de **1.210 euro (5.363 lei) pe an** comparativ cu taxele pentru utilizarea drumurilor județene, care au o portanță inferioară precum;
  - județul Hunedoara unde rețeaua de drumuri județene totalizează **1.321,688 km** iar taxa anuală este **20.000 lei** (douăzeci de mii lei) pentru un camion
  - județul Constanța unde rețeaua de drumuri județene totalizează **469,116 km** iar taxa anuală este **6.300 lei** (șase mii treisute lei) pentru un camion
- m. Privind taxarea la nivel local**, considerăm că există o problemă atât în ceea ce privește denumirea taxelor cât și a cuantumului acestora, deci nu există unitate de reglementare. Accesul la aceste informații este foarte greu și transportatorul află de aceste taxe în momentul în care trebuie să tranziteze localitatea respectivă. Pentru a plăti taxele de intrare sau de tranzitare a unei localități conducătorul auto este obligat să își lase vehiculul într-o parcare nesupravegheată ca să ajungă la primărie în orele de funcționare ale acesteia să achite taxa și să își ia factura.
- n.** Acceptarea cardurilor de carburant de tip UTA, DKV, Euro Shell, Esso, Routex, pentru plata tarifelor de trecere sau a altor soluții cu tichete vândute prin stațiile de benzinării—există o propunere înaintată de MOL România, pe baza experienței cu distribuirea autorizațiilor de acces în București;
- o.** Eliminarea dispozițiilor referitoare la responsabilitatea transportatorului în cazul accidentelor care au determinat pagube infrastructurii, deoarece această situație este acoperită de polițele RCA;
- p.** Utilizarea unui pas de 500 kg la încadrarea sancționării depășirilor;
- q.** Introducerea avertismentului în cazul transporturilor de mărfuri în vrac (lichide, pulverulente, granulare etc.) precum și în cazul transporturilor de animale vii, în cazul în care masa maximă autorizată nu este depășită ci doar masa pe axă;
- r.** Aplicarea corectă a H.G. 1373/2008, art. 6 prin responsabilizarea reală a tuturor factorilor pentru depășirile de greutate;
- s.** Montarea mijloacelor tehnice omologate amplasate pe rețeaua de drumuri naționale înaintea localităților de frontieră pentru facilitarea traficului de frontieră și eliminarea birocrăției, decongestionarea instanțelor judecătorești prin faptul că nu vor mai fi întocmite procese verbale transportatorilor care staționează în vederea efectuării controlului în frontieră (O.G. 15/2002).

## **VI. FORMARE PROFESIONALĂ ÎN TRANSPORTURI**

În acest moment există un vid legislativ întrucât nici până în prezent nu au fost elaborate normele de autorizare și funcționare a acestora.

UNTRR a informat reprezentanții Ministrului Transporturilor de haosul care domnește în acest sector de activitate, de banii pe care îi încasează ca și examinatori, angajații Ministerului Transporturilor, bani care le aduc acestora venituri fabuloase.

UNTRR a propus în nenumărate rânduri ca taxa de examinare să intre în contul autorității și să se facă venit la bugetul acesteia.

Considerăm că din acest motiv reprezentanții MT care ar trebui să se ocupe de emiterea și aprobarea acestor reglementări țin pe loc această activitate și beneficiază în continuare la fiecare sfârșit de săptămână de considerăm noi, de bani mulți nemuncați.

**Tocmai din acest motiv UNTRR susține:**

1. Promovarea pachetului de acte normative care reglementează **FORMAREA PROFESIONALĂ și armonizarea legislației naționale cu legislația europeană.**

**UNTRR susține** formarea profesională a personalului din transporturi la standarde europene și în conformitate cu regulamentele europene în vigoare pentru asigurarea unui mediu concurențial corect, însă se opune oricăror măsuri menite să distorsioneze piața sau să impună bariere transportatorilor rutieri români în România.

Autorizarea centrelor de pregătire profesională a personalului din domeniul transportului rutier precum și cea a lectorilor necesari derulării procesului de pregătire profesională ar trebui să fie discutate în regim de urgență. De exemplu **prin intrarea în vigoare a DIRECTIVEI 2003/59/CE** din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri, **Ordinul 597/2003 a fost abrogat parțial**, rămânând în vigoare doar partea de agabaritic din **NORMELE pentru stabilirea condițiilor de obținere a atestatului profesional de către conducătorii auto care efectuează transport rutier de mărfuri cu vehicule a căror masă maximă autorizată este mai mare de 7,5 tone, transport rutier public de persoane și transport rutier cu vehicule având mase și/sau dimensiuni de gabarit depășite.**

Aceste cursuri pentru conducătorii auto care conduc vehicule având mase și/ sau dimensiuni de gabarit depășite **nu se justifică deoarece DIRECTIVA 2003/59/CE acoperă toate tipurile de vehicule rutiere.**

2. Înființarea/stabilirea unei **AUTORITĂȚI/ ORGANIZAȚII INDEPENDENTE PENTRU EXAMINAREA ABSOLVENȚILOR CURSURILOR** de formare profesională în domeniul transporturilor rutiere.

## **VII. LEGISLATIA ȘCOLILOR DE ȘOFERI**

În prezent activitatea de pregătire a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere se desfășoară în baza Ordinului MT nr. 75/2014, ordin care este temporar având valabilitatea de maxim un an sau până când se soluționează în instanță Ordinul nr. 733/2013 care a fost contestat de către instructorii autorizați.

Domnule Ministru în conformitate cu prevederile art. 62 alin (1) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, **“Școlile de conducători auto fac parte din cadrul instituțional național în domeniul siguranței rutiere, care desfășoară activitatea de pregătire a persoanelor în vederea obținerii permiselor de conducere”.**

Precizăm faptul că, în perioada 04.12.2011 – 25.04.2013 când a fost aprobat Ordinul nr. 733, activitatea școlilor de conducători auto s-a desfășurat fără a exista o reglementare legală, autorizarea și funcționarea acestei activități s-a aflat în vid legislativ.

Prin Ordinul nr. 733/2013 s-au stabilit criteriile și responsabilități concrete pentru școlile de conducători auto astfel încât persoanele care se prezintă la examenul pentru obținerea permisului de conducere să fie bine pregătite și astfel să se reducă numărul accidentelor grave de circulație.

## VIII. AUTORITATEA METROPOLITATĂ DE TRANSPORT BUCUREȘTI

### IX. RESTRICTII DE CIRCULAȚIE

Vă solicităm sprijinul pentru elaborarea unui proiect de Hotărâre pentru modificarea textului Hotărârii Guvernului nr. 1.777/ 2004 privind introducerea restricției de circulație pe unele sectoare de autostrăzi și de drumuri naționale europene (E) pentru vehiculele rutiere, altele decât cele destinate exclusiv transportului de persoane, în zilele de vineri, sâmbătă, duminică și de sărbătoare legală.

Această modificare a Hotărârii Guvernului 1.777/ 2004 se impune deoarece în **ORDINUL nr. 481 din 20 decembrie 2013** pentru modificarea anexelor nr. 1 și 2 la Hotărârea Guvernului nr. 1.777/2004 privind introducerea restricției de circulație pe unele sectoare de autostrăzi și de drumuri naționale europene (E) pentru vehiculele rutiere, altele decât cele destinate exclusiv transportului de persoane, în zilele de vineri, sâmbătă, duminică și de sărbătoare legală **există câteva ambiguități:**

1. În H.G. 1777/ 2004, la Art. 1, pct. (2) **„Restricția prevăzută la alin. (1) se aplică și în zilele de sărbătoare legală în tot cursul anului între orele 6.00-22.00.”**

Pct. (2) ar trebui reformulat, conform tabelului din Anexa 1, a Ordinului 481/2013 apar elemente noi, și anume:

- Restricțiile se aplică în perioada 1 iulie - 31 august
- în afara zilelor de sărbători legale restricția începe în ziua anterioară primei zile de sărbătoare legală (noțiune nouă pentru legislația din domeniul transporturilor)

2. De asemenea dorim să ne clarificați pe ce sector de drum se aplică restricția pentru vehiculele rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone având în vedere că H.G. 1.777/2004, la Art. 1, pct. (3) spune că **„Pentru sectorul de drum național prevăzut la poziția 1 din anexa nr. 1, restricția prevăzută la alin. (1) se aplică pentru vehiculele rutiere cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, altele decât cele destinate exclusiv transportului de persoane.”**

Conform anexei nr. 1 a Ordinului 481/2013, la poziția 1 apare autostrada A2 cu traseul București (int. A2 cu CB) - Fundulea-Lehliu (int. A2 cu DN 3) - Fetești (int. A2 cu DN 3B) - Cernavodă (int. A2 cu DN 3) - Murfatlar (int. A2 cu DN 3).

3. În H.G. 1777/2004, la Art. 2 se face referire la **„zile de sărbătoare legală - zilele în care nu se lucrează, așa cum sunt prevăzute la art. 134 alin. (1) din Legea nr. 53/2003 - Codul muncii. Acestea sunt:**

- a) 1 și 2 ianuarie;
- b) prima și a doua zi de Paști;
- c) 1 mai;
- d) prima și a doua zi de Rusalii;
- e) Adormirea Maicii Domnului;
- f) 1 decembrie;

*g) prima și a doua zi de Crăciun.*

În anul 2011, **CODUL Muncii** s-a republicat și articolele au fost renumerotate. Astfel că articolul 134 în noul Cod al Muncii a primit numărul 139 și articolul a fost completat cu o zi nouă de sărbătoare legală „**30 noiembrie - Sfântul Apostol Andrei cel Întâi chemat, Ocrotitorul României;**”

4. Având în vedere că Hotărârea 1.777/2004 trebuie modificată vă rugăm să aveți în vedere și articolul 6 care a fost modificat prin **LEGEA nr. 348 din 14 iulie 2004 privind denominarea monedei naționale**, astfel că valoarea contravențiilor ar trebui actualizată la valoarea leului nou (RON).

Încadrarea amenzilor ar trebui să fie modificată după cum urmează:

- a) încălcarea prevederilor art. 3, cu amendă de la 2.000 lei la 4.000 lei;
- b) încălcarea prevederilor art. 4 alin. (2), cu amendă de la 600 lei la 2000 lei.

## **X. FISCALITATE**

UNTRR se opune măsurii de majorare a accizei cu 0,07 Euro, având în vedere că România și-a respectat angajamentele asumate de aliniere etapizată a accizei la carburant.

Mai mult schimbarea modului de calcul al accizei, trimite România în primele 8 țări UE la prețul motorinei, în timp ce veniturile salariale sunt printre cele mai mici la nivelul Uniunii Europene. Impactul este foarte mare atât la nivelul populației civile cât și pentru operatorii de transport. Dorim să precizăm că transportul rutier de mărfuri și persoane este aproape în întregime privat. Singurul perdant este statul Român, pierderile vor surveni din reducerea consumului la carburant a populației și alimentarea cu motorină în afara României a vehiculelor comerciale.

U.N.T.R.R. solicită guvernului revenirea asupra măsurii de majorare a accizei la motorină cu 0,07 euro și a modului de calcul a accizei.

În cazul în care se va majora acciza Guvernul trebuie să găsească măsuri fiscale pentru a returna operatorilor de transport profesioniști întreaga acciză.

- Solicită returnarea accizei de 7 eurocenți și:
  - a. **Să se aplice:**
    - a. –transportul bunurilor în contul altor persoane sau în cont propriu, cu autovehicule sau ansambluri de vehicule articulate destinate exclusive transportului rutier de bunuri și cu o greutate brută maximă autorizată de cel puțin 7,5 tone;
    - b. -transportul de călători, regulat sau ocazional, cu un autovehicul din categoria M2 sau M3, definit în Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea autovehiculelor și a remorcilor acestora <sup>(1)</sup>.
  - b. **Să se returneze**- 7 eurocenți
  - c. **Să se returneze**- în maxim 3 luni
  - d. **Condiții de returnare**- să fie mai simple, fără control, model european, propunere de compensare

În speranța că problemele semnalate de noi vor face subiectul unor discuții cu partenerii de dialog social, vă asigurăm stimate Domnule Ministru de întreaga noastră considerație.

Cu deosebită stimă,

**Secretar General**  
**Radu DINESCU**

