

**Proiect de hotărâre privind stabilirea încălcărilor prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1.071/2009, ale Regulamentului (CE) nr. 1.072/2009, ale Regulamentului (CE) nr. 1.073/2009, ale Ordonanței Guvernului nr. 27/2011, ale normelor prevăzute de aceasta, precum și a sancțiunilor și măsurilor aplicabile în cazul constatării încălcărilor**

Text proiect act normativ	Text propus	Motivație
<p><b>Art. 3 lit. a)</b> a) efectuarea transportului rutier sau a activităților conexe transportului rutier fără a deține licență de transport, licență comunitară, certificat de transport în cont propriu, licență pentru activități conexe, licență de traseu, autorizație de transport internațional și/sau documentul de transport specific tipului de transport efectuat, după caz; efectuarea transportului contra cost de persoane în alte zile și la alte ore decât cele înscrise în graficul de circulație se consideră efectuarea transportului rutier fără licență de traseu;</p>	<p><b>Art. 3 lit. a)</b> Propunem modificarea astfel : a) efectuarea transportului rutier sau a activităților conexe transportului rutier fără a deține licență comunitară, certificat de transport în cont propriu, licență pentru activități conexe, licență de traseu, autorizație de transport internațional și/sau documentul de transport specific tipului de transport efectuat, după caz; efectuarea transportului contra cost de persoane în alte zile și la alte ore decât cele înscrise în graficul de circulație se consideră efectuarea transportului rutier fără licență de traseu;</p>	<p>În conformitate cu dispozițiile OG 27/2011 nu mai există „licență de transport” ci doar „licență comunitară”</p>
<p><b>Art. 3 lit. b)</b> b) efectuarea transportului rutier sau a activităților conexe transportului rutier având licența de transport, licența comunitară, certificatul de transport în cont propriu, licența pentru activități conexe, licența de traseu, autorizația de transport internațional și/sau documentul de transport specific tipului de transport efectuat retrase, suspendate, expirate sau declarate pierdute, după caz;</p>	<p><b>Art. 3 lit. b)</b> Propunem modificarea astfel : b) efectuarea transportului rutier sau a activităților conexe transportului rutier având licența comunitară, certificatul de transport în cont propriu, licența pentru activități conexe, licența de traseu, autorizația de transport internațional și/sau documentul de transport specific tipului de transport efectuat retrase, suspendate, expirate sau declarate pierdute, după caz;</p>	<p>În conformitate cu dispozițiile OG 27/2011 nu mai există „licență de transport” ci doar „licență comunitară”</p>
<p><b>Art. 3 lit. c)</b> c) înstrăinarea către o altă întreprindere de transport rutier în cont propriu/un alt operator de transport rutier/un alt operator economic care desfășoară activități conexe transportului rutier a licenței de transport/licenței comunitare și/sau a autorizației de transport internațional, a certificatului de transport în cont propriu, a</p>	<p><b>Art. 3 lit. c)</b> Propunem modificarea astfel : c) înstrăinarea către o altă întreprindere de transport rutier în cont propriu/un alt operator de transport rutier/o altă întreprindere care desfășoară activități conexe transportului rutier a licenței comunitare și/sau a autorizației de transport internațional, a certificatului de</p>	<p>Se menține confuzia „operator economic” – „întreprindere”. Considerăm că în tot cuprinsul actului normativ trebuie utilizat termenul întreprindere, cu excepția cazului în care se face trimitere clară la operatorul de transport sau operatorul de activități conexe.</p>

<p>licențe pentru activități conexe transportului rutier, după caz, sau a oricăror alte documente necesare efectuării transporturilor rutiere, precum și utilizarea acestora de către o persoană fizică sau juridică, alta decât titularul;</p>	<p>transport în cont propriu, a licenței pentru activități conexe transportului rutier, după caz, sau a oricăror alte documente necesare efectuării transporturilor rutiere, precum și utilizarea acestora de către o persoană fizică sau juridică, alta decât titularul;</p>	<p>În conformitate cu dispozițiile OG 27/2011 nu mai există „licență de transport” ci doar „licență comunitară”</p>
<p><b>Art. 3 lit. f)</b> f) utilizarea, de către întreprinderea de transport rutier în cont propriu/operatorul de transport rutier, la efectuarea transportului rutier internațional de mărfuri a unui conducător auto care nu este titular al atestatului de conducător auto în condițiile prevăzute la art. 5 din Regulamentul (CE) 1072/2009 sau al cărui atestat are perioada de valabilitate expirată;</p>	<p><b>Art. 3 lit. f)</b> Propunem modificarea astfel : f) utilizarea, de către operatorul de transport rutier, la efectuarea transportului rutier de mărfuri a <b>serviciilor</b> unui conducător auto pentru care nu deține un atestat de conducător auto în condițiile prevăzute la art. 5 din Regulamentul (CE) 1072/2009;</p>	<p>În conformitate cu Regulamentul 1072/2009 atestatul se eliberează operatorului de transport și este proprietatea acestuia (art. 5 alin. (1) și alin. (6)).</p> <p>În conformitate cu Regulamentul 1072/2009 atestatul se eliberează doar operatorului de transport nu și întreprinderii care efectuează transport în cont propriu (art. 5 alin. (1)).</p> <p>Propunerea de introducere a termenului „serviciilor” se datorează faptului că operatorul de transport utilizează serviciile unui conducător auto și nu pe acesta, deoarece conducătorul auto este o ființă și nu un obiect.</p> <p>Din moment ce licența care se acordă operatorului de transport este „licența comunitară” considerăm că atestatul este aplicabil atât la transportul național cât și la transportul internațional.</p> <p>Propunem ca abaterea care constă în utilizarea serviciilor unui conducător auto pentru care perioada de valabilitate a atestatului a expirat să fie transferată la abateri grave, deoarece nu pot fi considerate ca având aceeași gravitate și lipsa atestatului și expirarea sa.</p>
<p><b>Art. 3 lit. h)</b> h) efectuarea transportului rutier internațional</p>	<p><b>Art. 3 lit. h)</b> Propunem transferul la abateri grave (art. 4 lit.</p>	<p>Propunerea are ca scop clasificarea abaterilor în funcție de gravitate.</p>

<p>de persoane prin servicii regulate de către un operator de transport rutier prin intermediul unui sub-contractant care nu este indicat în autorizația de transport internațional sau care nu îndeplinește condițiile prevăzute la art. 3 alin. (1) din Regulamentul (CE) 1073/2009;</p>	<p>xxx1)</p>	<p>Aceasta nu poate fi considerată o abatere la fel de gravă cu transportul fără licență.</p>
<p><b>Art. 3 lit. n)</b> n) utilizarea de către de către operatorul de transport rutier/întreprinderea de transport rutier în cont propriu a unor conducători auto fără atestat /certificat de competență profesională sau al căror atestat/certificat de competență profesională are termenul de valabilitate expirat;</p>	<p><b>Art. 3 lit. n)</b> Propunem modificarea astfel: n) utilizarea de către de către operatorul de transport rutier/întreprinderea de transport rutier în cont propriu a <b>serviciilor</b> unor conducători auto fără certificat de competență profesională.</p>	<p>Propunem ca utilizarea serviciilor unor conducători auto ale căror certificate de competență profesională au termenul de valabilitate expirat să fie transferat la abateri grave, Nu pot fi considerate ca având aceeași gravitate faptul că nu se deține un certificat de competență profesională cu faptul că acestuia i-a expirat viza.</p> <p>Propunerea de introducere a termenului „serviciilor” se datorează faptului că operatorul de transport utilizează serviciile unui conducător auto și nu pe acesta, deoarece conducătorul auto este o ființă și nu un obiect.</p> <p>Pe de altă parte, problematica atestatului este tratată de art. 3 lit. f)</p>
<p><b>Art. 3 lit. o)</b> o) conducerea unui vehicul utilizat la efectuarea transportului rutier de către conducători auto care nu dețin atestat/certificat de competență profesională sau al căror atestat/certificat de competență profesională are termenul de valabilitate expirat;</p>	<p><b>Art. 3 lit. o)</b> Propunem modificarea astfel: o) conducerea unui vehicul utilizat la efectuarea transportului rutier de către conducători auto care nu dețin certificat de competență profesională sau pentru care operatorul de transport nu deține atestat de conducător auto ;</p>	<p>Propunem ca în cazul în care certificatul de competență profesională al conducătorului auto are termenul de valabilitate expirat sau dacă atestatul pentru conducătorul auto este expirat, să fie considerată abatere gravă, deoarece aceasta nu are aceeași gravitate cu lipsa/inexistența acestor documente;</p>
<p><b>Art. 3 alin. t)</b> t) efectuarea transportului rutier cu vehicule rutiere care prezintă defecțiuni tehnice majore, stabilite potrivit legislației în vigoare;</p>	<p><b>Art. 3 alin. t)</b> Propunem transferul la abateri grave (art. 4 lit. xxx2)</p>	<p>Defecțiunile majore nu pot fi considerate ca având același grad de pericol social cu defecțiunile periculoase.</p>
<p><b>Art. 3 lit. x)</b></p>	<p><b>Art. 3 lit. x)</b></p>	<p>Propunerea are ca scop eliminarea confuziilor</p>

<p>x) nerespectarea de către întreprinderea de transport rutier în cont propriu/operatorul de transport rutier a obligației de a utiliza la efectuarea transporturilor rutiere numai vehicule rutiere a căror stare tehnică corespunde reglementărilor naționale de siguranță rutieră și de protecția mediului înconjurător, cu inspecția tehnică periodică valabilă și certificate/clasificate/încadrate corespunzător, conform prevederilor legale în vigoare;</p>	<p>Propunem eliminarea</p>	<p>întrucât această situație este tratată de art. 3 lit. v) (v) <i>efectuarea transportului rutier cu vehicule rutiere care nu respectă prevederile art. 71 alin. (1) și (3) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;</i>)</p>
<p><b>Art. 3 lit. y)</b> y) nerespectarea de către întreprinderea de transport rutier în cont propriu/operatorul de transport rutier a obligației de a se asigura că persoanele angajate în funcții care concură la siguranța rutieră sunt titulare ale unui certificat/atestat profesional valabil eliberat conform reglementărilor legale în vigoare;</p>	<p><b>Art. 3 lit. y)</b> Propunem transferul la abateri grave (art. 4 lit. xxx3) și modificarea astfel : y) nerespectarea de către întreprinderea de transport rutier în cont propriu/operatorul de transport rutier a obligației de a se asigura că persoanele angajate în funcții care concură la siguranța rutieră sunt titulare ale unui certificat de competență profesională valabil eliberat conform reglementărilor legale în vigoare;</p>	<p>Propunerea are ca scop clasificarea abaterilor în funcție de gravitate. De asemenea, se propune uniformizarea termenilor prin utilizarea terenului de „certificat de competență profesională” pentru toate persoanele care concură la siguranța rutieră și pentru a se evita confuzia cu „atestatul de conducător auto”.</p>
<p><b>Art. 3 lit. z)</b> z) nerespectarea de către întreprinderea de transport rutier în cont propriu/operatorul de transport rutier a obligației de a nu permite plecarea în cursă a vehiculelor rutiere care au tahograful sau limitatorul de viteză defect, nesigilat sau fără suficiente foi de înregistrare pentru efectuarea întregului parcurs al transportului;</p>	<p><b>Art. 3 lit. z)</b> Propunem modificarea astfel : z) nerespectarea de către întreprinderea de transport rutier în cont propriu/operatorul de transport rutier a obligației de a nu permite plecarea în cursă a vehiculelor rutiere care au limitatorul de viteză defect sau nesigilat;</p>	<p>Propunerea are ca scop eliminarea dublării dispozițiilor prezentei ordonanțe cu cele ale OG 37/2007 (art. 8 alin. (1) pct. 14, respectiv art. 8 alin. (2) pct. 11) deoarece s-ar putea crea confuzii.</p>
<p><b>Art. 3 lit. aa)</b> aa) nerespectarea de către întreprinderea de transport rutier în cont propriu/operatorul de transport rutier a obligației de a nu permite intervenția persoanelor neautorizate asupra aparatelor tahograf și a limitatoarelor de viteză;</p>	<p><b>Art. 3 lit. aa)</b> Propunem modificarea astfel : aa) nerespectarea de către întreprinderea de transport rutier în cont propriu/operatorul de transport rutier a obligației de a nu permite intervenția persoanelor neautorizate asupra limitatoarelor de viteză;</p>	<p>Propunerea are ca scop eliminarea dublării dispozițiilor prezentei ordonanțe cu cele ale OG 37/2007 (art. 8 alin. (1) pct. 13) deoarece s-ar putea crea confuzii.</p>

<p><b>Art. 3 lit. bb)</b> bb) nerespectarea de către întreprinderea de transport rutier în cont propriu/operatorul de transport rutier a obligației de a monta, numai prin agenți economici autorizați, aparate tahograf și limitatoare de viteză la vehiculele pentru care acestea sunt obligatorii;</p>	<p><b>Art. 3 lit. bb)</b> Propunem modificarea astfel : bb) nerespectarea de către întreprinderea de transport rutier în cont propriu/operatorul de transport rutier a obligației de a monta, numai prin agenți economici autorizați, limitatoare de viteză la vehiculele pentru care acestea sunt obligatorii;</p>	<p>Propunerea are ca scop eliminarea dublării dispozițiilor prezentei ordonanțe cu cele ale OG 37/2007 (art. 8 alin. (1) pct. 13) deoarece s-ar putea crea confuzii.</p>
<p><b>Art. 3 lit. cc)</b> cc) utilizarea de către de către operatorul de transport rutier/întreprinderea de transport rutier în cont propriu a unor conducători auto fără contract de muncă, aviz medical și/sau aviz psihologic valabile;</p>	<p><b>Art. 3 lit. cc)</b> Propunem modificarea astfel : cc) utilizarea de către de către operatorul de transport rutier/întreprinderea de transport rutier în cont propriu a unor conducători auto fără contract, aviz medical și/sau aviz psihologic valabile;</p>	<p>Propunem eliminarea termenului „contract de muncă” și menținerea termenului „contract” deoarece astfel se elimină limitările și se dă posibilitatea operatorului de transport/întreprinderii să folosească forță de muncă de la agențiile de plasare/închiriere forță de muncă sau pe baza unui contract de muncă sau de prestări servicii.</p>
<p><b>Art. 3 lit. ee)</b> ee) nerespectarea de către întreprinderea de transport rutier în cont propriu a obligației de a depune certificatul de transport în cont propriu și/sau a copia conforme a acestuia la sediul inspectoratului teritorial al I.S.C.T.R. în raza căruia s-a efectuat controlul, în termen de maximum 5 zile lucrătoare de la comunicarea măsurii suspendării acestor documente;</p>	<p><b>Art. 3 lit. ee)</b> Propunem transferul la abateri grave (art. 4 lit. xxx4)</p>	<p>Propunerea are ca scop clasificarea abaterilor în funcție de gravitate. Aceasta nu poate fi considerată o abatere la fel de gravă cu transportul fără certificat de transport în cont propriu.</p>
<p><b>Art. 3 lit. ff)</b> ff) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a depune licența de transport/licența comunitară și/sau copiile conforme ale acesteia la sediul inspectoratului teritorial al I.S.C.T.R. în raza căruia s-a efectuat controlul, în termen de maximum 5 zile lucrătoare de la comunicarea măsurii suspendării acestor documente;</p>	<p><b>Art. 3 lit. ff)</b> Propunem transferul la abateri grave (art. 4 lit. xxx5)</p>	<p>Propunerea are ca scop clasificarea abaterilor în funcție de gravitate. Aceasta nu poate fi considerată o abatere la fel de gravă cu transportul fără licență comunitară.</p>
<p><b>Art. 3 lit. gg)</b> gg) nerespectarea de către operatorii economici</p>	<p><b>Art. 3 lit. gg)</b> Propunem transferul la abateri grave (art. 4 lit.</p>	<p>Propunerea are ca scop clasificarea abaterilor în funcție de gravitate.</p>

<p>care desfășoară activități conexe transportului rutier a obligației de a înlocui managerul de transport în termen de 30 zile, în situația în care acesta nu mai îndeplinește această funcție sau în cazul în care acesta nu mai îndeplinește condiția de bună reputație ori competență profesională;</p>	<p>xxx6)</p>	<p>Aceasta nu poate fi considerată o abatere la fel de gravă ca funcționarea fără manager transportul fără licență comunitară.</p>
<p><b>Art. 3 lit. hh)</b>  hh) nerespectarea de către operatorii economici care desfășoară activități conexe transportului rutier – activități desfășurate de autogări de a asigura evidența curselor plecate și sosite, precum și ordinea cronologică de execuție, prin registrul de mișcare ce va cuprinde:  (i) ora de plecare/sosire;  (ii) numărul de circulație;  (iii) traseul;  (iv) operatorul de transport rutier;  (v) observații;</p>	<p><b>Art. 3 lit. hh)</b>  Propunem transferul la abateri grave (art. 4 lit. xxx7)</p>	<p>Propunerea are ca scop clasificarea abaterilor în funcție de gravitate.</p>
<p><b>Art. 3 lit. ii)</b>  ii) permiterea de către operatorului economic care desfășoară activități conexe transportului rutier a accesului la serviciile autogării al vehiculelor operatorilor de transport rutier cu care nu a fost încheiat contract, al vehiculelor operatorilor de transport rutier care nu au prevăzută autogara respectivă ca punct de oprire în graficul de circulație, precum și al vehiculelor operatorilor de transport rutier cu care se efectuează transport rutier de persoane contra cost prin servicii regulate speciale sau ocazionale;</p>	<p><b>Art. 3 lit. ii)</b>  Propunem transferul la abateri grave (art. 4 lit. xxx8)</p>	<p>Propunerea are ca scop clasificarea abaterilor în funcție de gravitate.</p>
<p><b>Art. 4 lit. a)</b>  a) lipsa de la bordul vehiculului a autorizației de transport internațional, în cazul efectuării transportului rutier internațional contra cost de mărfuri sau de persoane de către un operator de</p>	<p><b>Art. 4 lit. a)</b>  Propunem eliminarea</p>	<p>Aceeași abatere se regăsește la art. 3 lit. a)</p>

transport rutier străin, având ca țară de tranzit sau de destinație România;		
<b>Art. 4 lit. c)</b> c) efectuarea de către operatorul de transport rutier, în cadrul unui serviciu internațional ocazional, a unor servicii ocazionale/excursii locale în alt stat membru decât cel de stabilire, cu nerespectarea prevederilor art. 13 teza a doua din Regulamentul (CE) 1072/2009;	<b>Art. 4 lit. c)</b> Propunem modificarea astfel : c) nerespectarea prevederilor art. 13 din Regulamentul (CE) <b>1073/2009</b> ;	Pentru claritate și deoarece Regulamentul 1072/2009 se referă la transportul de marfă
<b>Art. 4 lit. d)</b> d) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a condițiilor specificate în autorizația de transport internațional de persoane în cazul prevăzut la art. 6 alin. (6) teza întâi din Regulamentul (CE) 1073/2009 referitor la utilizarea unor vehicule suplimentare;	<b>Art. 4 lit. d)</b> Propunem modificarea astfel : d) nerespectarea dispozițiilor art. 6 alin. (6) din Regulamentul (CE) 1073/2009;	Pentru claritate
<b>Art. 4 lit. g)</b> g) efectuarea transportului rutier internațional contra cost de persoane prin servicii ocazionale fără respectarea prevederilor Acordului privind transportul internațional ocazional de călători cu autocarul și autobuzul (Acordul INTERBUS), semnat de România la Bruxelles la 2 octombrie 2000, ratificat prin Legea nr. 439/2002;	<b>Art. 4 lit. g)</b> Propunem modificarea astfel : g) efectuarea transportului rutier internațional contra cost de persoane prin servicii ocazionale pe teritoriile statelor nemembre ale UE fără respectarea prevederilor Acordului privind transportul internațional ocazional de călători cu autocarul și autobuzul (Acordul INTERBUS), semnat de România la Bruxelles la 2 octombrie 2000, ratificat prin Legea nr. 439/2002, în cazul în care aceste state sunt semnatare ale Acordului INTERBUS;	Deoarece acordul INTERBUS are aplicabilitate doar pe teritoriile statelor semnatare. În plus, pe teritoriile statelor membre UE se aplică dispozițiile Regulamentului 1073/2009.
<b>Art. 4 lit. k)</b> k) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de emitere a biletelor de transport/legitimațiilor de călătorie, în cazul efectuării transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate;	<b>Art. 4 lit. k)</b> Propunem eliminarea	Preia de fapt sub altă formă dispozițiile art. 3 lit. II) (II) nerespectarea de către conducătorii auto angajați ai operatorului de transport rutier/întreprinderii de transport rutier în cont propriu a obligației de a emite bilete/legitimații de călătorie corespunzătoare tarifelor aferente distanței parcurse de persoanele transportate;) considerând-o însă abatere pentru întreprindere.

<p><b>Art. 4 lit. m)</b> m) transportarea persoanelor care nu dețin asupra lor bilet de transport valabil/legitimație de călătorie valabilă, în cazul efectuării transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate sau transportarea unor persoane care nu sunt menționate în documentul de transport, în cazul efectuării transportului rutier național contra cost de persoane prin servicii ocazionale sau transportarea persoanelor care nu dețin asupra lor legitimații eliberate de beneficiarul transportului, în cazul efectuării transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate speciale;</p>	<p><b>Art. 4 lit. m)</b> Propunem eliminarea</p>	<p>Preia de fapt sub altă formă dispozițiile art. 3 lit. mm) (mm) nerespectarea de către conducătorii auto angajați ai operatorului de transport rutier/întreprinderii de transport rutier în cont propriu a obligației de a permite urcarea în autovehicul numai a persoanelor posesoare de bilete/legitimații de călătorie sau a celor care beneficiază de facilități la transportul rutier, potrivit legii;) considerând-o însă abatere pentru întreprindere.</p>
<p><b>Art. 4 lit. n)</b> n) efectuarea de transport rutier de mărfuri și/sau de persoane cu alte vehicule decât cele destinate prin construcție categoriei, respectiv tipului de transport;</p>	<p><b>Art. 4 lit. n)</b> Propunem eliminarea</p>	<p>Preia de fapt sub altă formă dispozițiile art. 3 lit. v) (v) efectuarea transportului rutier cu vehicule rutiere care nu respectă prevederile art. 71 alin. (1) și (3) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;) considerând-o însă drept o nouă abatere pentru întreprindere.</p>
<p><b>Art. 4 lit. s)</b> s) nerespectarea de către un operator de transport rutier român a prevederilor art. 25 alin. (1) – (3) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;</p>	<p><b>Art. 4 lit. s)</b> Propunem modificarea astfel: s) nerespectarea <b>dispozițiilor</b> art. 25 alin. (1) – (3) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;</p>	<p>Dispozițiile cu privire la înmatricularea vehiculelor pentru efectuarea transporturilor se aplică tuturor întreprinderilor și nu doar operatorilor români de transport. Menținerea acestei prevederi în forma propusă de MTI nu face altceva decât să dea naștere la o discriminare inversă.</p>
<p><b>Art. 4 lit. t)</b> t) nerespectarea de către un operator de transport rutier român a prevederilor art. 38 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;</p>	<p><b>Art. 4 lit. t)</b> Propunem modificarea astfel: t) nerespectarea <b>dispozițiilor</b> art. 38 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;</p>	<p>Dispozițiile cu privire la efectuarea serviciilor naționale regulate este deschis oricărui operator de transport, cu respectarea condițiilor impuse de autoritate, indiferent de statul membru din care acesta provine. Menținerea acestei prevederi în forma propusă de MTI nu face altceva decât să dea naștere la o discriminare inversă.</p>



<p><b>Art. 4 lit. u)</b> u) nerespectarea de către un operator de transport rutier român a prevederilor art. 46 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;</p>	<p><b>Art. 4 lit. u)</b> Propunem modificarea astfel: u) nerespectarea <b>dispozițiilor</b> art. 46 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;</p>	<p>Dispozițiile cu privire la efectuarea serviciilor internaționale regulate sunt aplicabile oricărui operator de transport, indiferent de statul membru din care acesta provine. Menținerea acestei prevederi în forma propusă de MTI nu face altceva decât să dea naștere la o discriminare inversă. În plus, dispozițiile OG 27/2011 cu privire la acest aspect contravin dispozițiilor Regulamentului 1073/2009.</p>
<p><b>Art. 4 lit. v)</b> v) nerespectarea de către întreprinderea de transport rutier în cont propriu a prevederilor art. 49 alin. (1) și (2) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;</p>	<p><b>Art. 4 lit. v)</b> Propunem modificarea astfel: v) nerespectarea de către întreprinderea de transport rutier în cont propriu a prevederilor art. 49 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;</p>	<p>Obligația care derivă din art. 40 alin. (1) al OG 27/2011 este de păstrare a certificatului de transport în cont propriu la sediul întreprinderii, în timp ce alin. (2) impune o obligație pentru autoritate – obligația de a elibera copii conforme ale certificatului de transport în cont propriu</p>
<p><b>Art. 4 alin. y)</b> y) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a prevederilor art. 77 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;</p>	<p><b>Art. 4 alin. y)</b> Propunem modificarea astfel: y) nerespectarea <b>dispozițiilor</b> art. 77 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;</p>	<p>Obligația de utilizare a CMR nu revine doar operatorului de transport ci și beneficiarului/intermediarului transportului.</p>
<p><b>Art. 4 lit. z<sup>1</sup>)</b> Literă nouă</p>	<p><b>Art. 4 lit. z<sup>1</sup>)</b> z<sup>1</sup>) impunerea de către beneficiarii/intermediarii transportului a unor termene de livrare a mărfurilor transportate astfel încât conducătorul auto și lucrătorii mobili să nu poată respecta prevederile legale privind timpul de lucru, de odihnă și de repaus;</p>	<p>Ca și în cazul art. 4 lit. z) – în care operatorul de transport are obligația să stabilească un program care să permită lucrătorilor mobili respectarea Regulamentului 561/2006 și beneficiarii/intermediarii transportului au obligația de a impune termene de livrare care să țină cont de posibilitatea respectării acestui Regulament.</p>
<p><b>Art. 4 lit. aa)</b> aa) nerespectarea de către întreprinderea de transport rutier în cont propriu/operatorul de transport rutier, după caz, a obligației de a efectua transport rutier de persoane numai în limita numărului de locuri înscris în certificatul de înmatriculare sau, în cazul autovehiculelor clasificate pe stele sau categorii, în limita</p>	<p><b>Art. 4 lit. aa)</b> Propunem modificarea astfel: aa) nerespectarea obligației de a efectua transport rutier de persoane numai în limita numărului de locuri înscris în certificatul de înmatriculare;</p>	<p>Propunerea urmărește eliminarea problemelor întâmpinate de operatorii de transport, în special a celor care efectuează transport cu autocarul, când autoritatea de control îi sancționează pentru faptul că locurile ghidului și ale conducătorului auto de rezervă sunt ocupate de persoanele cu drept de utilizare a lor, plecând de la interpretarea eronată că aceste locuri nu</p>

<p>numărului de locuri pe scaune înscris în certificatul de clasificare;</p>		<p>trebuie ocupate deoarece nu se regăsesc în certificatul de clasificare.  <b>În plus, se menține obligația de clasificare pe stele care este contrară dispozițiilor Regulamentului 1073/2009.</b>  <b>Trebuie ca și România să intre în legalitate cu această problemă, deoarece clasificarea pe stele este un act voluntar al operatorului de transport și are scop comercial, venind în sprijinul clienților care pot opta să utilizeze autocare clasificate cu una sau mai multe stele sau autocare neclasificate.</b></p>
<p><b>Art. 4 lit. bb)</b>  bb) nerespectarea de către întreprinderea de transport rutier în cont propriu/operatorul de transport rutier a regulilor și procedurilor ce trebuie urmate în cazul efectuării transporturilor rutiere de mărfuri cu mase și/sau dimensiuni care depășesc masele și/sau dimensiunile maxime admise/autorizate;</p>	<p><b>Art. 4 lit. bb)</b>  Propunem eliminarea</p>	<p>Propunerea are la bază faptul că sunt deja considerate abateri grave și foarte grave depășirile maselor maxime admise ale vehiculelor (art. 3 lit. w) și art. 4 lit. i)) în timp ce problematica depășirii maselor maxime autorizate este tratată în OG 43/1997, chiar dacă într-un mod necorespunzător și neconform cu dispozițiile legislației europene și ale legislației românești (sanctiunile trebuie să fie <b>nediscriminatorii și proporționale cu gravitatea încălcărilor</b>)</p>
<p><b>Art. 4 lit. ee)</b>  ee) nerespectarea de către întreprinderea de transport rutier în cont propriu/operatorul de transport rutier a obligației de a efectua transportul rutier de mărfuri numai după ce s-a asigurat că ambalajul mărfurilor este destul de rezistent pentru siguranța transportului. În cazul în care ambalajul mărfurilor nu este destul de rezistent, va cere expeditorului o ambalare suplimentară suficient de rezistentă;</p>	<p><b>Art. 4 lit. ee)</b>  Propunem modificarea astfel:  ee) nerespectarea obligației de ambalare a mărfurilor în ambalaje destul de rezistente pentru siguranța transportului;</p>	<p><b>Considerăm că această abatere trebuie afectată producătorului/expeditorului deoarece:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Transportatorul este reprezentat în cursul transportului de către conducătorul auto.</li> <li>- Obligația de ambalare a produselor care urmează a fi transportate revine producătorului/expeditorului.</li> <li>- Transportul produselor ambalate se face în baza declarației producătorului/expeditorului că tipul de ambalaj folosit este optim pentru ca produsele să poată fi transportate.</li> </ul>

<p><b>Art. 4 lit. ff)</b> ff) nerespectarea de către întreprinderea de transport rutier în cont propriu/operatorul de transport rutier a obligației de a se asigura că elementele de fixare a mărfurilor respectă următoarele condiții: (i) îndeplinesc corect funcțiile pentru care au fost construite; (ii) sunt adaptate pentru fixarea mărfii respective; (iii) nu prezintă noduri și/sau elemente deteriorate, uzate, slăbite; (iv) sunt conforme cu standardele europene și/sau internaționale în vigoare în domeniu;</p>	<p><b>Art. 4 lit. ff)</b> Propunem modificarea astfel: ff) nerespectarea obligației de a se asigura că elementele de fixare a mărfurilor respectă următoarele condiții: (i) îndeplinesc corect funcțiile pentru care au fost construite; (ii) sunt adaptate pentru fixarea mărfii respective; (iii) nu prezintă noduri și/sau elemente deteriorate, uzate, slăbite; (iv) sunt conforme cu standardele europene și/sau internaționale în vigoare în domeniu;</p>	<p>Considerăm că transportatorul poate fi găsit vinovat de aceasta în cazul în care nu a prelucrat problema conducătorului auto. Precizăm că în timpul transportului pot surveni situații când elementele de fixare a mărfurilor se pot deteriora, iar conducătorul auto are obligația de a comunica aceste situații și faptul că elementele respective s-au deteriorat.</p>
<p><b>Art. 4 lit. gg) pct. viii.</b> viii) atestatul de conducător auto prevăzut la art. 5 din Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 sau o copie a acestuia, după caz;</p>	<p><b>Art. 4 lit. gg) pct. viii.</b> Propunem eliminarea</p>	<p>În conformitate cu Regulamentul 1072/2009 atestatul se eliberează operatorului de transport și este proprietatea acestuia (art. 5 alin. (1) și alin. (6)).</p>
<p><b>Art. 4 lit. gg) pct. ix.</b> ix) documentele solicitate prin alte reglementări în domeniul transportului rutier.</p>	<p><b>Art. 4 lit. gg) pct. ix.</b> Propunem eliminarea</p>	<p>În cazul în care se dorește menționarea acestor documente ele vor trebui fie enumerate nominal, fie precizate actele normative în care se regădesc, deoarece precizarea faptului că „trebuie să dețină la sediu documentele solicitate prin alte reglementări ...” poate crea confuzie și da naștere la interpretări/abuzuri</p>
<p><b>Art. 4 lit. ș) pct. iii.</b> iii) contractul de leasing sau de închiriere, după caz, în original sau copia conformă cu originalul, în cazul în care vehiculul rutier este deținut cu contract de leasing sau de închiriere;</p>	<p><b>Art. 4 lit. ș) pct. iii. (probabil lit. hh)</b> Propunem modificarea astfel : iii) contractul de leasing sau de închiriere, după caz, în copie vizată pentru conformitate cu originalul de către întreprindere, în cazul în care vehiculul rutier este deținut cu contract de leasing sau de închiriere și din documentele de înmatriculare nu rezultă că întreprinderea este utilizatorul acestuia;</p>	<p>Propunerea are ca scop eliminarea confuziilor, reducerea numărului de documente și eliminarea birocrăției și a costurilor impuse întreprinderii.</p>
<p><b>Art. 4 lit. ș) pct. vii.</b> vii) atestatul de conducător auto prevăzut la art.</p>	<p><b>Art. 4 lit. ș) pct. vii. (probabil lit. hh)</b> Propunem eliminarea</p>	<p>În conformitate cu Regulamentul 1072/2009 atestatul se eliberează operatorului de transport</p>

5 din Regulamentului (CE) nr. 1072/2009.		și este proprietatea acestuia (art. 5 alin. (1) și alin. (6)).
<b>Art. 4 lit. ii)</b> ii) efectuarea transportului rutier de mărfuri sau de persoane pe drumurile publice care nu sunt acoperite cu zăpadă, gheață sau polei cu vehicule care au montate pe roți lanțuri sau alte echipamente antiderapante omologate.	<b>Art. 4 lit. ii)</b> Propunem eliminarea	Preia sub altă formă, ce-i drept mai simplu redactată, dispozițiile art. 4 lit. hh).
<b>Art. 4 lit. kk)</b> kk) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a utiliza pe durata efectuării transportului rutier de persoane placa de traseu cu nominalizarea operatorului de transport rutier, a traseului și a tipului de transport;	<b>Art. 4 lit. kk)</b> Propunem transferul la abateri minore (art. 5 lit. z1)	Propunerea are ca scop clasificarea abaterilor în funcție de gravitate. În plus, se poate reconsidera fapta dacă se repetă sau dacă s-a produs în scopuri ilicite.
<b>Art. 4 lit. ll)</b> ll) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a asigura afișarea la sediu și în interiorul vehiculului a traseului serviciului, a stațiilor, a orarului și a tarifului de transport pe baza de legitimație de călătorie, conform distanțelor corespunzătoare stațiilor prevăzute în graficul de circulație aferent licenței de traseu, astfel încât aceste informații să fie disponibile tuturor utilizatorilor;	<b>Art. 4 lit. ll)</b> Propunem transferul la abateri minore (art. 5 lit. z2)	Propunerea are ca scop clasificarea abaterilor în funcție de gravitate. În plus, se poate reconsidera fapta dacă se repetă, dacă nu a avut justificare sau dacă s-a produs în scopuri ilicite.
<b>Art. 4 lit. mm)</b> mm) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a admite la transport persoanele care beneficiază, potrivit legii, de facilități la transportul rutier contra cost de persoane și/sau de a transporta, în baza biletului/tichetului/cuponului special de călătorie acordat ca facilitare la transportul rutier, completat anterior efectuării transportului, numai acele persoane care beneficiază de facilități la transport potrivit legii;	<b>Art. 4 lit. mm)</b> Propunem transferul la abateri minore (art. 5 lit. z3)	Propunerea are ca scop clasificarea abaterilor în funcție de gravitate. În plus, se poate reconsidera fapta dacă se repetă, dacă nu a avut justificare sau dacă s-a produs în scopuri ilicite.

<p><b>Art. 4 lit. oo)</b> oo) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a asigura preluarea persoanelor transportate din vehiculele ramase immobilizate pe traseu, în termen de maximum 3 ore în județ, 5 ore în țară și 16 ore în cazul transporturilor rutiere în trafic internațional;</p>	<p><b>Art. 4 lit. oo)</b> Propunem rediscutarea orelor</p>	<p>Propunerea are la bază cazurile în care transportatorul nu are contracte/înțelegeri de sprijin cu omologi din țară și străinătate și trebuie să folosească propriile vehicule</p>
<p><b>Art. 4 lit. qq)</b> qq) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a anunța anticipat cursele care nu pot fi executate din cauza de forță majoră sau din alte cauze, la capetele traseului și, în limita posibilităților, și pe traseu;</p>	<p><b>Art. 4 lit. qq)</b> Propunem modificarea astfel: qq) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a anunța anticipat cursele care nu pot fi executate, din alte cauze decât forța majoră, la capetele traseului și, în limita posibilităților, și pe traseu;</p>	<p>Forța majoră este determinată de evenimente neprevăzute, ceea ce înseamnă că în astfel de cazuri nu pot fi anunțate anticipat cursele care nu pot fi efectuate din astfel de cauze. <b>În plus, această obligație nu se regăsește în OG 27/2011.</b></p>
<p><b>Art. 4 lit. ss)</b> ss) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a comunica la Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., în fiecare zi de vineri, situația persoanelor cu facilități la transportul rutier potrivit legii, transportate în săptămâna precedentă, în formatul solicitat de aceasta;</p>	<p><b>Art. 4 lit. ss)</b> Propunem eliminarea</p>	<p>Această abatere reprezintă în fapt introducerea unei obligații suplimentare pentru operatorul de transport, pe lângă aceea de a-și dota vehiculele cu „cititoare de cartele cu posibilitatea de transmitere a datelor online”, reprezentând totodată și o creștere a birocrăției și a poverii pentru operatorul de transport.</p>
<p><b>Art. 4 lit. tt)</b> tt) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a efectua traseul/cursa o perioadă de cel puțin 30 de zile de la data depunerii la Autoritatea Rutieră Romană - A.R.R. sau la Direcția Generală Reglementări în Transporturi a cererii de renunțare la licența de traseu respectivă;</p>	<p><b>Art. 4 lit. tt)</b> Propunem modificarea astfel : tt) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a efectua traseul/cursa o perioadă de cel puțin 30 de zile de la data depunerii la Autoritatea Rutieră Romană - A.R.R. a cererii de renunțare la licența de traseu respectivă;</p>	<p>Propunerea are la bază propunerea UNTRR la normele de aplicare a OG 27/2011 de instituire a unei singure autorități de autorizare.</p>
<p><b>Art. 4 lit. uu)</b> uu) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a efectua traseul sau cursa pe o perioadă de cel puțin 30 de zile, în</p>	<p><b>Art. 4 lit. uu)</b> Propunem eliminarea</p>	<p>Propunerea pleacă de la premisa că ARR nu poate retrage licența de traseu decât în cazul în care operatorul nu își respectă obligațiile asumate la primirea acesteia, ceea ce înseamnă</p>

cazul transporturilor interjudețene, și de cel puțin 60 de zile, în cazul transporturilor județene, de la data primirii de la Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. a înștiințării privind retragerea licenței de traseu;		că prin ridicarea licenței este sancționat și, înainte de aplicarea sancțiunii ARR fie trebuie să găsească un înlocuitor – dacă este un serviciu public – fie anulează traseul respectiv până când va fi solicitat de alt operator.
<b>Art. 4 lit. xx)</b> xx) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a prelua la transport numai persoanele nominalizate și care dețin legitimații de serviciu valabile, eliberate de beneficiarul transportului, în cazul efectuării transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate speciale;	<b>Art. 4 lit. xx)</b> Propunem modificarea astfel : xx) nerespectarea obligației de a prelua la transport numai persoanele nominalizate și care dețin legitimații de serviciu valabile, eliberate de beneficiarul transportului, în cazul efectuării transportului rutier contra cost de persoane prin servicii regulate speciale;	Propunerea urmărește ca abaterea să nu fie transferată de la început în contul operatorului de transport din moment ce în trafic gestionarea acestei situații revine conducătorului auto. Considerăm că se poate transfera vina asupra operatorului în cazul în care se dovedește, în urma controalelor, că acesta avea știință de situație.
<b>Art. 4 lit. zz)</b> zz) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a transmite semestrial Direcției Generale Reglementări în Transporturi raportul efectuării curselor aferente serviciilor regulate de transport rutier internațional contra cost de persoane;	<b>Art. 4 lit. zz)</b> Propunem transferul la abateri minore (art. 5 lit. z4) și modificarea astfel: zz) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a transmite semestrial ARR raportul efectuării curselor aferente serviciilor regulate de transport rutier internațional contra cost de persoane;	Propunerea are ca scop clasificarea abaterilor în funcție de gravitate. În plus, se poate reconsidera fapta dacă se repetă, dacă nu a avut justificare sau dacă s-a produs în scopuri ilicite. În plus, susținem propunerea făcută la normele de aplicare a OG 27/2011 de instituire a unei singure autorități de autorizare.
<b>Art. 4 lit. aaa)</b> aaa) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a transmite semestrial Autorității Rutiere Române - A.R.R. raportările privind operațiunile de cabotaj prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1073/2009;	<b>Art. 4 lit. aaa)</b> Propunem transferul la abateri minore (art. 5 lit. z5)	Propunerea are ca scop clasificarea abaterilor în funcție de gravitate. În plus, se poate reconsidera fapta dacă se repetă, dacă nu a avut justificare sau dacă s-a produs în scopuri ilicite.
<b>Art. 4 lit. bbb)</b> bbb) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a afișa, la sediu și în interiorul vehiculului, traseul serviciului, stațiile, orarul, tarifele și condițiile de transport astfel încât aceste informații să fie disponibile tuturor utilizatorilor;	<b>Art. 4 lit. bbb)</b> Propunem eliminarea	Se regăsește la art. 4 lit. II.
<b>Art. 4 lit. ddd) pct. xiv.</b> xiv) atestatul de conducător auto prevăzut la art.	<b>Art. 4 lit. ddd) pct. xiv.</b> Propunem modificarea astfel :	În conformitate cu art. 5 alin. (6) din Regulamentul 1072/2009

5 din Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 sau o copie a acestuia, după caz;	xiv) atestatul de conducător auto prevăzut la art. 5 din Regulamentului (CE) nr. 1072/2009 sau copia conformă a acestuia eliberată de autoritate, după caz;	
<b>Art. 4 lit. ddd) pct. xv.</b> xv) documentele solicitate prin alte reglementări în domeniul transportului rutier;	<b>Art. 4 lit. ddd) pct. xv.</b> Propunem eliminarea	În cazul în care se dorește menționarea acestor documente ele vor trebui fie enumerate nominal, fie precizate actele normative în care se regăsesc, deoarece precizarea faptului că „trebuie să dețină la sediu documentele solicitate prin alte reglementări ...” poate crea confuzie și da naștere la interpretări/abuzuri
<b>Art. 4 lit. eee) pct. ii.</b> ii) legitimația de serviciu valabilă a conducătorului auto, din care să reiasă că este angajat al operatorului de transport;	<b>Art. 4 lit. eee) pct. ii.</b> Propunem modificarea astfel: ii) legitimația de serviciu valabilă a conducătorului auto sau a copiei vizate pentru conformitate de operator, din care să reiasă că este angajat/lucrează legal pentru operatorul de transport;	Propunem introducerea copiei „contractului” vizat pentru conformitate de întreprindere deoarece astfel se elimină limitările și se dă posibilitatea operatorului de transport să folosească forță de muncă de la agențiile de plasare/închiriere forță de muncă sau pe baza unui contract de muncă sau de prestări servicii.
<b>Art. 4 lit. eee) pct. iii.</b> iii) contractul de leasing sau de închiriere, după caz, în original sau copia conformă cu originalul, în cazul în care vehiculul rutier este deținut cu contract de leasing sau de închiriere;	<b>Art. 4 lit. eee) pct. iii.</b> Propunem modificarea astfel: iii) copia contractului de leasing sau de închiriere, după caz, vizată pentru conformitate de operatorul de transport, în cazul în care vehiculul rutier este deținut cu contract de leasing sau de închiriere și din documentele de înmatriculare nu rezultă că întreprinderea este utilizatorul acestuia;	Propunerea are ca scop eliminarea confuziilor, reducerea numărului de documente și eliminarea birocrăției și a costurilor impuse întreprinderii.
<b>Art. 4 lit. eee) pct. ix.</b> xi) contractul încheiat între operatorul de transport rutier și organizatorul transportului sau o copie conformă a acestuia, în cazul prevăzut la art. 17 alin. (4) din Regulamentul (CE) 1073/2009;	<b>Art. 4 lit. eee) pct. ix.</b> Propunem modificarea astfel: xi) contractul încheiat între operatorul de transport rutier și organizatorul transportului sau o copie a acestuia vizată pentru conformitate cu originalul de către operatorul de transportat, în cazul prevăzut la art. 17 alin. (4) din Regulamentul (CE) 1073/2009;	Propunerea are ca scop eliminarea confuziilor, reducerea numărului de documente și eliminarea birocrăției și a costurilor impuse întreprinderii.
<b>Art. 4 lit. iii)</b>	<b>Art. 4 lit. iii)</b>	Propunerea are ca scop clasificarea abaterilor în

<p>iii) nerespectarea de către întreprinderea de transport rutier în cont propriu/operatorul de transport rutier a obligației de a asigura echiparea autovehiculelor cu plăcuțe din care să rezulte masele și dimensiunile maxime admise/autorizate ale acestora;</p>	<p>Propunem transferul la abateri minore (art. 5 lit. z6)</p>	<p>funcție de gravitate. În plus, se poate reconsidera fapta dacă se repetă, dacă nu a avut justificare sau dacă s-a produs în scopuri ilicite.</p>
<p><b>Art. 4 lit. jjj)</b> jjj) nerespectarea de către operatorii economici care desfășoară activități conexe transportului rutier – activități desfășurate de autogări de a monta la peroane afișaje care să conțină informații privind traseele și orele de plecare/sosire a curselor;</p>	<p><b>Art. 4 lit. jjj)</b> Propunem transferul la abateri minore (art. 5 lit. z7)</p>	<p>Propunerea are ca scop clasificarea abaterilor în funcție de gravitate. În plus, se poate reconsidera fapta dacă se repetă, dacă nu a avut justificare sau dacă s-a produs în scopuri ilicite.</p>
<p><b>Art. 4 lit. III)</b> III) nerespectarea de către operatorii economici care desfășoară activități conexe transportului rutier – activități desfășurate de autogări de a întocmi programul autogării în funcție de orele de plecare și de sosire a curselor; autogara se va deschide cu minimum 30 de minute înainte de plecarea/sosirea primei curse și se va închide după minimum 30 de minute de la sosirea/plecarea ultimei curse;</p>	<p><b>Art. 4 lit. III)</b> Propunem modificarea astfel: III) nerespectarea de către operatorii economici care desfășoară activități conexe transportului rutier – activități desfășurate de autogări de a întocmi programul autogării în funcție de orele de plecare și de sosire a curselor, <b>respectiv nedeschiderea</b> autogării cu minimum 30 de minute înainte de plecarea/sosirea primei curse și <b>închiderea acesteia</b> după minimum 30 de minute de la sosirea/plecarea ultimei curse;</p>	<p>Pentru claritatea textului</p>
<p><b>Art. 4 lit. ppp)</b> ppp) nerespectarea de către operatorii economici care desfășoară activități conexe transportului rutier – activități desfășurate de autogări de a transmite on-line la I.S.C.T.R., în formatul solicitat de acesta, efectuarea curselor și traseelor pe fiecare operator de transport deținător de licență de traseu cu care aceasta a încheiat contract;</p>	<p><b>Art. 4 lit. ppp)</b> Propunem transferul la abateri minore (art. 5 lit. z8)</p>	<p>Propunerea are ca scop clasificarea abaterilor în funcție de gravitate. În plus, se poate reconsidera fapta dacă se repetă, dacă nu a avut justificare sau dacă s-a produs în scopuri ilicite.</p>
<p><b>Art. 4 lit. ttt)</b> ttt) nerespectarea de către conducătorii auto angajați ai operatorului de transport</p>	<p><b>Art. 4 lit. ttt)</b> Propunem eliminarea</p>	<p>Situația este tratată la art. 4 lit. aa</p>



<p>rutier/întreprinderii de transport rutier în cont propriu a obligației de a transporta persoane doar în limita numărului de locuri pe scaune înscris în certificatul de înmatriculare sau, în cazul autovehiculelor clasificate pe stele sau categorii, în limita numărului de locuri pe scaune înscris în certificatul de clasificare;</p>		
<p><b>Art. 4 lit. vvv)</b> vvv) nerespectarea de către conducătorii auto angajați ai operatorului de transport rutier/întreprinderii de transport rutier în cont propriu a obligației de a informa persoanele transportate cu privire la obligativitatea portului centurii de siguranță pe timpul deplasării vehiculelor;</p>	<p><b>Art. 4 lit. vvv)</b> Propunem eliminarea</p>	<p>Se regăsește la art. 5 lit. g) pct. i.</p>
<p><b>Art. 5 lit. p)</b> p) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a depune licența de transport/licența comunitară și copiile conforme ale acesteia la Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. în cazul schimbării sediului social;</p>	<p><b>Art. 5 lit. p)</b> Propunem modificarea astfel : p) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a depune licența comunitară și copiile conforme ale acesteia la Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. în cazul schimbării sediului social;</p>	<p>În conformitate cu dispozițiile OG 27/2011 nu mai există „licență de transport” ci doar „licență comunitară”</p>
<p><b>Art. 5 lit. q)</b> q) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a transmite la Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., anterior efectuării transportului rutier, prin completarea unui formular în formatul electronic disponibil pe pagina de internet a acesteia, a datelor solicitate referitoare la transportul rutier contra cost de persoane prin servicii ocazionale;</p>	<p><b>Art. 5 lit. q)</b> Propunem eliminarea</p>	<p>Considerăm că această cerință duce la creșterea birocrăției și a poverii pentru operatorul de transport.</p>
<p><b>Art. 5 lit. r)</b> r) nerespectarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a transmite la Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., prin completarea unui formular, în formatul</p>	<p><b>Art. 5 lit. r)</b> Propunem eliminarea</p>	<p>Repetă lit. h) de la art. 5</p>

<p>electronic disponibil pe site-ul acesteia, modificările privind situația conducătorilor auto angajați, în termen de cel mult 15 zile de la apariția modificării;</p>		
<p><b>Art. 5 lit. s)</b> s) nerespectarea de către conducătorii auto angajați ai operatorului de transport rutier/întreprinderii de transport rutier în cont propriu a obligației de a cunoaște măsurile ce trebuie luate în caz de accident/incident rutier în ceea ce privește asigurarea vehiculului, protecția personală și a celorlalți participanți la trafic, protecția mediului, protecția bunurilor;</p>	<p><b>Art. 5 lit. s)</b> Propunem eliminarea</p>	<p>Obligație prevăzută de OUG 195/2002 (secțiunea 5, art. 75 – 81) nu poate fi sancționată prin această HG</p>
<p><b>Art. 6</b> Se sancționează cu amendă de la 18000 lei la 24000 lei: a) aplicabilă operatorului de transport rutier sau întreprinderii de transport rutier în cont propriu român/române sau străin/străine, după caz, faptele prevăzute la art. 3 lit. a) – k), n), r) – ff); b) aplicabilă conducătorului auto român sau străin, după caz, faptele prevăzute la art. 3 lit. j), o), p), ll) – nn) q); c) aplicabilă operatorului economic care desfășoară activități conexe transportului rutier, faptele prevăzute la art. 3 lit. a) – c), gg) – kk); d) aplicabilă școlii de conducători auto, faptele prevăzute la art. 3 lit. k) și l); e) aplicabilă centrului de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transporturilor rutiere, fapta prevăzută la art. 3 lit. k) și m); f) aplicabilă persoanei care utilizează legitimațiile de călătorie tip card fără drept sau în alte condiții decât cele reglementate de legislația în vigoare, fapta prevăzută la art. 3 lit. q);</p>	<p><b>Art. 6</b> Propunem modificarea astfel : <b>(1) Se sancționează cu amendă de la 6000 lei la 12000 lei:</b> a) aplicabilă <b>operatorului de transport rutier</b>, român sau străin, pentru faptele prevăzute la <b>art. 3 lit. a) – g), i) – k), n) – p), r), u) – w), y) – cc);</b> b) aplicabilă <b>întreprinderii de transport rutier în cont propriu</b>, române sau străine, pentru faptele prevăzute la art. 3 lit. <b>a) – e), i) – k), n) – p), r), u) – w), y) – dd);</b> c) aplicabilă conducătorului auto, român sau străin, pentru faptele prevăzute la art. <b>3 lit. j), n) – p), r) – s), u) – w), z), cc), dd);</b> d) aplicabilă <b>întreprinderii</b> care desfășoară activități conexe transportului rutier, faptele prevăzute la art. <b>3 lit. a) – c), k), jj) – kk);</b> e) aplicabilă școlii de conducători auto pentru faptele prevăzute la art. 3 lit. k) și l); f) aplicabilă centrului de pregătire și perfecționare a personalului din domeniul transporturilor rutiere, fapta prevăzută la art. 3</p>	<p>Propunerea are ca scop clasificarea abaterilor în funcție de gravitate. În plus, se poate reconsidera fapta dacă se repetă, dacă nu a avut justificare sau dacă s-a produs în scopuri ilicite. Totodată, considerăm necesar ca principiile de sancționare să respecte dispozițiile legislației românești și europene (sancțiunile trebuie să fie <b>nediscriminatorii și proporționale cu gravitatea încălcărilor</b>) În plus, sunt situații în care responsabilitatea revine conducătorului auto sau furnizorului, respectiv intermediarului de transport.</p>

<p>g) aplicabilă furnizorului sau beneficiarului de bunuri divizibile, după caz, fapta prevăzută la art. 3 lit. k).</p>	<p>lit. k) și m);  g) aplicabilă persoanei care utilizează legitimațiile de călătorie tip card fără drept sau în alte condiții decât cele reglementate de legislația în vigoare, pentru fapta prevăzută la art. 3 lit. q);  h) aplicabilă furnizorului sau beneficiarului de bunuri divizibile, după caz, pentru fapta prevăzută la art. 3 lit. k);  <b>r) aplicabilă furnizorului mărfurilor transportate pentru fapta prevăzută la art. 3 lit. w);</b>  <b>(2) Pentru faptele prevăzute la art. 3 lit. j), n) – p), r), u) – w) sancțiunea se aplică operatorului de transport rutier/întreprinderii de transport rutier în cont propriu dacă, în urma controlului la sediul întreprinderii se constată că managerul de transport nu a prelucrat cazurile respective conducătorilor auto și nu s-au luat măsuri pentru prevenirea unor situații similare.</b>  <b>(3) Sancțiunile prevăzute la alin. (1) lit. c) se reduc la jumătate.</b></p>	
<p><b>Art. 7</b>  Se sancționează cu amendă de la 12000 lei la 16000 lei:  a) aplicabilă operatorului de transport rutier sau întreprinderii de transport rutier în cont propriu român/române sau străin/străine, după caz, faptele prevăzute la art. 4 lit. a) – l), n), s) – v), y) – iii);  b) aplicabilă conducătorului auto român sau străin, după caz, faptele prevăzute la art. 4 lit. m), ttt) – xxx);  c) aplicabilă operatorului economic care desfășoară activități conexe transportului rutier, faptele prevăzute la art. 4 lit. w), x), jjj) – sss);  d) aplicabilă școlii de conducători auto, faptele prevăzute la art. 4 lit. o) – r).</p>	<p><b>Art. 7</b>  Propunem modificarea astfel :  <b>(1) Se sancționează cu amendă de la 3000 lei la 6000 lei:</b>  a) aplicabilă <b>operatorului de transport rutier</b> român sau străin pentru faptele prevăzute la <b>art. 4 lit. b) – j), l), s) – u), x) – z), aa), cc), dd), ff), hh), jj), nn) – rr), tt), vv) – zz), ccc) – hhh), xx1) – xxx3), xxx5);</b>  b) aplicabilă <b>întreprinderii de transport rutier în cont propriu</b>, române sau străine, pentru faptele prevăzute la <b>art. 4 lit. i), l), s), v), x), z), aa), cc), dd), ff), gg), ș), hh), xxx2) – xxx4);</b>  c) aplicabilă conducătorului auto, român sau străin, pentru faptele prevăzute la <b>art. 4 lit. i), j), s), u), aa), cc), ff), lit. ș) pct.ii) și v), hh), xx), lit.</b></p>	<p>Propunerea are ca scop clasificarea abaterilor în funcție de gravitate. În plus, se poate reconsidera fapta dacă se repetă, dacă nu a avut justificare sau dacă s-a produs în scopuri ilicite. Totodată, considerăm necesar ca principiile de sancționare să respecte dispozițiile legislației românești și europene (sancțiunile trebuie să fie <b>nediscriminatorii și proporționale cu gravitatea încălcărilor</b>)  În plus, sunt situații în care responsabilitatea revine conducătorului auto sau furnizorului, respectiv intermediarului de transport.</p>

	<p>eee) pct. ii) și v) și/sau vii), uuu), www), xxx), xxx2);</p> <p>d) aplicabilă întreprinderii care desfășoară activități conexe transportului rutier pentru faptele prevăzute la art. 4 lit. w)- y),z<sup>1</sup>), ee), kkk) – ooo), qqq) – sss), xxx6) – xxx8);</p> <p>e) aplicabilă școlii de conducători auto pentru faptele prevăzute la art. 4 lit. p) – r);</p> <p>f) aplicabilă furnizorului și/sau beneficiarului mărfurilor transportate pentru faptele prevăzute la art. 4 lit. i), y), z<sup>1</sup>), ff);</p> <p>g) aplicabilă instructorului auto pentru fapta prevăzută la art. 4 lit. r);</p> <p>h) aplicabilă sub-contractantului pentru fapta prevăzută la art. 4 lit. xxx1).</p> <p>(2) Pentru faptele prevăzute la art. 4 lit. i), s), u), aa), cc), ff), ș), hh), xx), eee) și xxx2) sancțiunea se aplică operatorului de transport rutier/întreprinderii de transport rutier în cont propriu dacă, în urma controlului la sediul întreprinderii se constată că managerul de transport nu a prelucrat cazurile respective conducătorilor auto și nu s-au luat măsuri pentru prevenirea unor situații similare.</p> <p>(3) Sancțiunile prevăzute la alin. (1) lit. c) se reduc la jumătate.</p>	
<p><b>Art. 8</b> Se sancționează cu amendă de la 6000 lei la 10000 lei:</p> <p>a) aplicabilă operatorului de transport rutier sau întreprinderii de transport rutier în cont propriu român/române sau străin/străine, după caz, faptele prevăzute la art. 5 lit. a) – e), g) – r), x) – z);</p> <p>b) aplicabilă conducătorului auto român sau străin, după caz, faptele prevăzute la art. 5 lit. f), s) – u);</p>	<p><b>Art. 8</b> Propunem modificarea astfel :</p> <p><b>(1) Se sancționează cu avertisment sau cu amendă de la 500 lei la 3000 lei:</b></p> <p>a) aplicabilă operatorului de transport rutier, român sau străin, pentru faptele prevăzute la art. 5 lit. a), b), d), e) - g), n) – p), x) – z6);</p> <p>b) aplicabilă întreprinderii de transport rutier în cont propriu, române sau străine, pentru faptele prevăzute la art. 5 lit. c), g) – m), x) – z), z6);</p>	<p>Propunerea are ca scop clasificarea abaterilor în funcție de gravitate. În plus, se poate reconsidera fapta dacă se repetă, dacă nu a avut justificare sau dacă s-a produs în scopuri ilicite. Totodată, considerăm necesar ca principiile de sancționare să respecte dispozițiile legislației românești și europene (sancțiunile trebuie să fie <b>nediscriminatorii și proporționale cu gravitatea încălcărilor</b>)</p> <p>În plus, sunt situații în care responsabilitatea revine conducătorului auto sau furnizorului,</p>

<p>c) aplicabilă operatorului economic care desfășoară activități conexe transportului rutier, faptele prevăzute la art. 5 lit. v) – y). 15</p>	<p>c) aplicabilă conducătorului auto, român sau străin, pentru faptele prevăzute la <b>art. 5 lit. e) – g), t), u), y), z1)–z3)</b>;  d) aplicabilă <b>întreprinderii</b> care desfășoară activități conexe transportului rutier, faptele prevăzute la <b>art. 5 lit. v) – y), z7), z8)</b>.  <b>(2) Pentru faptele prevăzute la art. 5 lit. e) – g), y) și z1) – z3) sancțiunea se aplică operatorului de transport rutier/întreprinderii de transport rutier în cont propriu dacă, în urma controlului la sediul întreprinderii se constată că managerul de transport nu a prelucrat cazurile respective conducătorilor auto și nu s-au luat măsuri pentru prevenirea unor situații similare.</b></p>	<p>respectiv intermediarului de transport.</p>
<p><b>Art. 10<sup>1</sup> (articol nou)</b></p>	<p><b>Art. 10<sup>1</sup></b>  Propunem introducerea unui nou articol cu următorul conținut:  <b>(1) Sancțiunile contravenționale complementare au ca scop înlăturarea unei stări de pericol și preîntâmpinarea săvârșirii altor fapte interzise de lege și se aplica prin același proces-verbal prin care se aplica și sancțiunea principală a amenzii sau avertismentului.</b>  <b>(2) Sancțiunile contravenționale complementare sunt următoarele:</b>  a) aplicarea punctelor de penalizare conducătorilor auto;  b) imobilizarea vehiculului;  c) aplicarea unor tarife de despăgubire;  d) suspendarea exercitării dreptului de utilizare a unui vehicul, pe timp limitat, prin suspendarea copiei conforme a licenței de transport sau a certificatului de transport în cont propriu;  e) retragerea copiei conforme a licenței de transport sau a certificatului de transport în</p>	<p>Pentru clarificarea textului considerăm că este necesar să fie precizate sancțiunile complementare.</p>

	<p><b>cont propriu;</b>  <b>f) suspendarea licenței de transport sau a certificatului de transport în cont propriu;</b>  <b>g) retragerea licenței de transport.</b></p>	
<p><b>Art. 11 alin. (1)</b>  (1) În toate cazurile când se constată fapte care contravin prevederilor legale în vigoare care impun imobilizarea vehiculului, pe lângă aplicarea amenzii, se procedează la imobilizarea acestuia, iar permisiunea privind reluarea efectuării transportului se acordă numai după îndeplinirea condițiilor legale pentru efectuarea acestuia.</p>	<p><b>Art. 11 alin. (1)</b>  Propunem modificarea astfel :  (1) În toate cazurile când se constată fapte care contravin prevederilor legale în vigoare care impun imobilizarea vehiculului, pe lângă aplicarea sancțiunii contravenționale, <b>se procedează la aplicarea sancțiunii complementare de</b> imobilizare a acestuia, iar permisiunea privind reluarea efectuării transportului se acordă numai după îndeplinirea condițiilor legale pentru efectuarea acestuia.</p>	Pentru claritatea textului
<p><b>Art. 12</b>  Măsura de imobilizare a unui vehicul în trafic se va aplica de către inspectorii în următoarele cazuri:  a) încălcarea prevederilor legale în vigoare în domeniul transporturilor rutiere constatată la efectuarea controlului vehiculelor înmatriculate în alte state;  b) nerespectarea prevederilor legale în vigoare privind masele și/sau dimensiunile maxime admise/autorizate, precum și condițiile referitoare la însoțirea vehiculelor cu depășiri;  c) transportarea mai multor persoane decât numărul de locuri prevăzut în certificatul de clasificare pe stele sau categorii al autobuzului în cazul efectuării transport rutier de persoane;  d) nerespectarea prevederilor legale în vigoare privind perioadele de conducere, odihnă sau pauze, precum și în toate celelalte situații în care</p>	<p><b>Art. 12</b>  Propunem modificarea astfel:  (1) În cursul exercitării controlului în trafic inspectorii de trafic emit un raport de inspecție în care sunt trecute informații cu privire la verificarea vehiculului, documentelor acestuia, documentelor întreprinderii și a documentelor conducătorului auto.  (2) Pe lângă raportul de inspecție, inspectorii de trafic pot emite, după caz, următoarele documente:  (a) notă de rectificare a defectelor,  (b) proces verbal de constatare și sancționare a contravenției,  (c) proces verbal de imobilizare a vehiculului.  (3) Nota de rectificare a defectelor se referă la defectele identificate la vehiculul controlat și are ca obiect acordarea unui termen de maxim</p>	<p>Sancțiunile referitoare la timpii de conducere și de repaus sunt reglementate prin OG 37/2007 cu ultimele modificări (art. 9 alin. (2)).  În cazul în care sunt mai multe persoane la bord decât nr. maxim prevăzut în certificatul de înmatriculare nu considerăm că este necesară imobilizarea vehiculului ci doar intrarea în legalitate.</p>

<p>conducătorul auto nu poate dovedi efectuarea pauzelor și/sau a perioadelor minime de odihnă;</p> <p>e) efectuarea de transport rutier de mărfuri cu nerespectarea prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 1.373/2008 privind reglementarea furnizării și transportului rutier de bunuri divizibile pe drumurile publice din România, cu modificările și completările ulterioare;</p> <p>f) efectuarea de transport rutier de mărfuri periculoase la care s-a constatat o contravenție de categoria I de risc, conform legislației în vigoare.</p> <p>(2) În cazul constatării unor fapte care contravin prevederilor legale privind transporturile rutiere de mărfuri periculoase, pentru care trebuie aplicată măsura imobilizării, se vor anunța imediat reprezentanții poliției rutiere cu competențe în zona unde se efectuează controlul în trafic.</p>	<p>10 zile pentru remedierea defectelor, în cazul defectelor minore sau grave identificate la un vehicul controlat care nu pun în pericol siguranța rutieră sau viața sau sănătatea participanților la trafic. Această notă nu are caracter sancționatoriu.</p> <p>(4) Procesul verbal de constatare și sancționare a contravenției se aplică în cazul în care în urma inspecției au fost identificate contravenții la legislația din domeniul transporturilor rutiere. Acestea se înmânează conducătorului auto, se transmit întreprinderii sau ambilor.</p> <p>(5) Procesul verbal de constatare și sancționare a contravenției pentru contravențiile prevăzute la art. 3 se eliberează în cazul în care a fost identificată de către inspectorii de trafic o faptă care poate avea caracter de infracțiune. Acesta se înmânează conducătorului auto sau se transmite întreprinderii, iar un exemplar este transmis parchetului de pe lângă tribunalul localității unde întreprinderea își are sediul. În urma analizei faptelor, parchetul va decide dacă s-a produs o infracțiune sau nu, precum și asupra începerii sau neînceperii urmăririi penale.</p> <p>(6) Procesul verbal de imobilizare a vehiculului este emis în următoarele cazuri:</p> <p>(a) la identificarea unor defecte foarte grave ale vehiculului care pun în pericol siguranța rutieră și viața sau sănătatea participanților la trafic,</p> <p>(b) în cazul vehiculelor care depășesc cu mai mult de 8% masa maximă autorizată pe axă pentru vehicule cu o sarcină maximă admisă care depășește 12 tone;</p> <p>(c) în cazul vehiculelor care depășesc cu mai mult de 7% masa totală maximă autorizată</p>	
---	--	--

	<p>pentru vehicule cu o sarcină maximă admisă care depășește 12 tone sau cu mai mult de 10% pentru vehicule cu o sarcină maximă admisă care nu depășește 12 tone,</p> <p>(d) nerespectarea prevederilor legale în vigoare privind masele și/sau dimensiunile maxime admise/autorizate, precum și condițiile referitoare la însoțirea vehiculelor cu depășiri;</p> <p>(e) efectuarea de transport rutier de mărfuri cu nerespectarea prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 1.373/2008 privind reglementarea furnizării și transportului rutier de bunuri divizibile pe drumurile publice din România, cu modificările și completările ulterioare;</p> <p>(f) în cazul transportului neregulamentar de mărfuri periculoase.</p> <p>(7) În cazul constatării unor fapte care contravin prevederilor legale privind transporturile rutiere de mărfuri periculoase, pentru care trebuie aplicată măsura imobilizării, se vor anunța imediat reprezentanții poliției rutiere cu competențe în zona unde se efectuează controlul în trafic.</p>	
<p><b>Art. 17 alin. (1)</b>  (1) În cazul utilizării la efectuarea transportului rutier a unui vehicul fără a se putea face dovada că se dețin următoarele documente valabile, după caz: licență de transport/licența comunitară, copia conformă a licenței de transport/copia conformă a licenței comunitare, certificat de transport în cont propriu, copia conformă a certificatului de transport în cont propriu, licență de traseu, autorizația specială de transport, autorizația de transport internațional sau documentul de transport pentru transportul rutier de persoane prin servicii ocazionale, după</p>	<p><b>Art. 17 alin. (1)</b>  Propunem modificarea astfel:  (1) În cazul utilizării la efectuarea transportului rutier a unui vehicul <b>fără existența la bord și fără ca următoarele documente valabile, după caz, să se regăsească în bazele de date ale ISCTR:</b> licență de transport/licența comunitară, copia conformă a licenței de transport/copia conformă a licenței comunitare, certificat de transport în cont propriu, copia conformă a certificatului de transport în cont propriu, licență de traseu, autorizația specială de transport, autorizația de transport internațional sau documentul de</p>	<p>Sanctiunea majoră se aplică în cazul în care documentele nu sunt identificate nici în baza de date a ISCTR.</p>



<p>caz, pe lângă aplicarea amenzii corespunzătoare, se suspendă dreptul de utilizare a autovehiculului prin reținerea plăcuțelor de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare.</p>	<p>transport pentru transportul rutier de persoane prin servicii ocazionale, după caz, pe lângă aplicarea amenzii corespunzătoare, se suspendă dreptul de utilizare a autovehiculului prin reținerea plăcuțelor de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare.</p>	
<p><b>Art. 17 alin. (3)</b> (3) În cazul utilizării la efectuarea transportului rutier a unui vehicul care prezintă defecțiuni tehnice majore și/sau periculoase conform reglementărilor în vigoare, pe lângă aplicarea amenzii corespunzătoare, se suspendă dreptul de utilizare a autovehiculului prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare și se aplică suplimentar măsura anulării inspecției tehnice periodice.</p>	<p><b>Art. 17 alin. (3)</b> Propunem modificarea astfel: (3) În cazul utilizării la efectuarea transportului rutier a unui vehicul care prezintă defecțiuni tehnice periculoase conform reglementărilor în vigoare, pe lângă aplicarea amenzii corespunzătoare, se suspendă dreptul de utilizare a autovehiculului prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare și se aplică suplimentar măsura anulării inspecției tehnice periodice.</p>	<p>Propunem eliminarea defecțiunilor tehnice majore pentru cazul în care acestea nu afectează siguranța circulației.</p>
<p><b>Art. 21 lit. d)</b> d) dacă operatorul de transport rutier a săvârșit o încălcare gravă a legislației comunitare în domeniul transporturilor rutiere în alt stat membru prin utilizarea abuzivă a atestatelor de conducător auto prevăzute la art. 5 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2011. În acest caz, măsura suspendării se aplică în conformitate cu prevederile art. 12 alin. (2) teza a doua din Regulamentul (CE) nr. 1072/2011.</p>	<p><b>Art. 21 lit. d)</b> Propunem modificarea astfel: d) dacă operatorul de transport rutier a săvârșit o încălcare gravă a legislației comunitare în domeniul transporturilor rutiere în alt stat membru prin utilizarea abuzivă a atestatelor de conducător auto prevăzute la art. 5 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2011 <b>și dacă fapta s-a repetat după ce s-a retrasă o dată o copie conformă din acest motiv.</b> În acest caz, măsura suspendării se aplică în conformitate cu prevederile art. 12 alin. (2) teza a doua din Regulamentul (CE) nr. 1072/2011.</p>	<p>Propunerea este conformă cu dispozițiile art. 12 alin. (2) lit. d) din Regulamentul 1072/2009. Considerăm că sancțiunile trebuie să fie progresive.</p>
<p><b>Art. 22 lit. c)</b> c) dacă operatorul de transport rutier a săvârșit o încălcare gravă a legislației comunitare în</p>	<p><b>Art. 22 lit. c)</b> Propunem modificarea astfel: c) dacă operatorul de transport rutier a săvârșit</p>	<p>Propunerea este conformă cu dispozițiile art. 12 alin. (2) lit. e) din Regulamentul 1072/2009. Considerăm că sancțiunile trebuie să fie</p>

<p>domeniul transporturilor rutiere în alt stat membru prin utilizarea abuzivă a atestatelor de conducător auto prevăzute la art. 5 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2011. În acest caz, măsura retragerii se aplică în conformitate cu prevederile art. 12 alin. (2) teza a doua din Regulamentul (CE) nr. 1072/2011.</p>	<p>o încălcare gravă a legislației comunitare în domeniul transporturilor rutiere în alt stat membru prin utilizarea abuzivă a atestatelor de conducător auto prevăzute la art. 5 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2011, <b>dacă fapta se repetă după ce i-a fost suspendată o dată licența comunitară din acest motiv.</b> În acest caz, măsura retragerii se aplică în conformitate cu prevederile art. 12 alin. (2) teza a doua din Regulamentul (CE) nr. 1072/2011.</p>	<p>progresive.</p>
<p><b>Art. 23 lit. f)</b> f) dacă operatorul de transport rutier a săvârșit o încălcare gravă a legislației comunitare în domeniul transporturilor rutiere în alt stat membru prin utilizarea abuzivă a atestatelor de conducător auto prevăzute la art. 5 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2011. În acest caz, măsura retragerii se aplică în conformitate cu prevederile art. 12 alin. (2) teza a doua din Regulamentul (CE) nr. 1072/2011.</p>	<p><b>Art. 23 lit. f)</b> Propunem modificarea astfel: f) dacă operatorul de transport rutier a săvârșit o încălcare gravă a legislației comunitare în domeniul transporturilor rutiere în alt stat membru prin utilizarea abuzivă a atestatelor de conducător auto prevăzute la art. 5 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2011 <b>și dacă fapta s-a repetat după ce i s-a suspendat o dată o copie conformă din acest motiv.</b> În acest caz, măsura retragerii se aplică în conformitate cu prevederile art. 12 alin. (2) teza a doua din Regulamentul (CE) nr. 1072/2011.</p>	<p>Propunerea este conformă cu dispozițiile art. 12 alin. (2) lit. d) din Regulamentul 1072/2009. Considerăm că sancțiunile trebuie să fie progresive.</p>
<p><b>Art. 24 lit. h)</b> h) dacă operatorul de transport rutier a săvârșit o încălcare gravă a legislației comunitare în domeniul transporturilor rutiere în alt stat membru prin utilizarea abuzivă a atestatelor de conducător auto prevăzute la art. 5 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2011. În acest caz, măsura suspendării se aplică în conformitate cu prevederile art. 12 alin. (2) teza a doua din Regulamentul (CE) nr. 1072/2011;</p>	<p><b>Art. 24 lit. h)</b> Propunem modificarea astfel: h) dacă operatorul de transport rutier a săvârșit o încălcare gravă a legislației comunitare în domeniul transporturilor rutiere în alt stat membru prin utilizarea abuzivă a atestatelor de conducător auto prevăzute la art. 5 din Regulamentul (CE) nr. 1072/2011 <b>și dacă fapta s-a repetat după ce s-a suspendat o dată eliberarea de atestate pentru operatorul de transport rutier.</b> În acest caz, măsura suspendării</p>	<p>Propunerea este conformă cu dispozițiile art. 12 alin. (2) lit. a) din Regulamentul 1072/2009. Considerăm că sancțiunile trebuie să fie progresive.</p>

	se aplică în conformitate cu prevederile art. 12 alin. (2) teza a doua din Regulamentul (CE) nr. 1072/2011;	
<b>Art. 27</b> Licența de transport/licența comunitară suspendată, respectiv copia conformă a acesteia suspendată se reacordă, la expirarea termenului de suspendare și/sau după remedierea cauzelor care au dus la aplicarea acestei măsuri, după caz, și după prezentarea documentului de plată a tarifului aferent pentru eliberare.	<b>Art. 27</b> Propunem modificarea astfel: Licența de transport/licența comunitară suspendată, respectiv copia conformă a acesteia suspendată se reacordă, la expirarea termenului de suspendare și/sau după remedierea cauzelor care au dus la aplicarea acestei măsuri.	Considerăm că eliberarea unei licențe/copii conforme suspendate nu trebuie tarifată deoarece nu presupune costuri pentru autoritate.
<b>Art. 35</b> Certificatul de transport în cont propriu suspendat și copia conformă a acestuia suspendată se reacordă, la expirarea termenului de suspendare și/sau după remedierea cauzelor care au dus la aplicarea acestei măsuri, după caz, și după prezentarea documentului de plată a tarifului aferent pentru eliberare.	<b>Art. 35</b> Propunem modificarea astfel: Certificatul de transport în cont propriu suspendat și copia conformă a acestuia suspendată se reacordă, la expirarea termenului de suspendare și/sau după remedierea cauzelor care au dus la aplicarea acestei măsuri.	Considerăm că eliberarea unui certificat/copii conforme suspendate nu trebuie tarifată deoarece nu presupune costuri pentru autoritate.
<b>Art. 38 alin. (2) și (3)</b> (2) În cazul în care constată că există riscul ca operatorul de transport rutier să nu mai îndeplinească/operatorul de transport rutier nu mai îndeplinește condițiile de autorizare și/sau nu sunt respectate condițiile de efectuare a transportului rutier internațional contra cost de persoane prin servicii regulate și servicii regulate speciale, ISCTR va informa în acest sens Direcția Generală Reglementări în Transporturi care va notifica operatorul de transport rutier asupra faptului că neremedierea acestei situații, în termen de cel mult 30 de zile de la data notificării, va conduce la retragerea autorizației	<b>Art. 38 alin. (2) și (3)</b> Propunem modificarea astfel: (2) În cazul în care constată că există riscul ca operatorul de transport rutier să nu mai îndeplinească/operatorul de transport rutier nu mai îndeplinește condițiile de autorizare și/sau nu sunt respectate condițiile de efectuare a transportului rutier internațional contra cost de persoane prin servicii regulate și servicii regulate speciale, ISCTR va informa în acest sens <b>Autoritatea Rutieră Română - ARR</b> care va notifica operatorul de transport rutier asupra faptului că neremedierea acestei situații, în termen de cel mult 30 de zile de la data	Propunerea are la bază propunerea UNTRR la normele de aplicare a OG 27/2011 de instituire a unei singure autorități de autorizare.

<p>de transport internațional. (3) În cazul în care constată că, în termenul prevăzut la alin. (2), nu s-a remediat situația pentru care operatorul de transport a fost notificat, I.S.C.T.R. va retrage autorizația de transport internațional, care va fi transmisă Direcției Generale Reglementări în Transporturi.</p>	<p>notificării, va conduce la retragerea autorizației de transport internațional. (3) În cazul în care constată că, în termenul prevăzut la alin. (2), nu s-a remediat situația pentru care operatorul de transport a fost notificat, I.S.C.T.R. va retrage autorizația de transport internațional, care va fi transmisă <b>Autorității Rutiere Române - ARR.</b></p>	
<p><b>Art. 40 alin. (1) lit. c)</b> c) pentru încălcările prevăzute la art. 3 lit. hh) – kk) și la art. 4 lit. ppp) din prezenta hotărâre</p>	<p><b>Art. 40 alin. (1) lit. c)</b> Propunem modificarea astfel: c) pentru încălcările prevăzute la art. 3 lit. jj) – kk) din prezenta hotărâre</p>	<p>Pentru coerența textului.</p>
<p><b>Art. 43</b> Licența pentru activități conexe transportului rutier suspendată se reacordă, la expirarea termenului de suspendare și/sau după remedierea cauzelor care au dus la aplicarea acestei măsuri, după caz, și după prezentarea documentului de plată a tarifului aferent pentru eliberare.</p>	<p><b>Art. 43</b> Propunem modificarea astfel: Licența pentru activități conexe transportului rutier suspendată se reacordă, la expirarea termenului de suspendare și/sau după remedierea cauzelor care au dus la aplicarea acestei măsuri.</p>	<p>Considerăm că eliberarea unei licențe suspendate nu trebuie tarifată deoarece nu presupune costuri pentru autoritate.</p>
<p><b>Art. 44 alin. (1)</b> (1) Împotriva măsurii de retragere sau suspendare a licenței de transport/licenței comunitare, a copiei conforme a licenței de transport/copiei conforma a licenței comunitare, a certificatului de transport în cont propriu, a copiei conforme a certificatului de transport în cont propriu, a licenței de traseu, a autorizației de transport internațional și/sau a licenței pentru activități conexe transportului rutier, după caz, operatorul de transport rutier, întreprinderea de transport rutier în cont propriu sau operatorul economic care desfășoară</p>	<p><b>Art. 44 alin. (1)</b> (1) Împotriva măsurii de retragere sau suspendare a licenței de transport/licenței comunitare, a copiei conforme a licenței de transport/copiei conforma a licenței comunitare, a certificatului de transport în cont propriu, a copiei conforme a certificatului de transport în cont propriu, a licenței de traseu, a autorizației de transport internațional și/sau a licenței pentru activități conexe transportului rutier, după caz, operatorul de transport rutier, întreprinderea de transport rutier în cont propriu sau operatorul economic care desfășoară</p>	<p>Considerăm că introducerea unei astfel de măsuri va avea trei efecte principale: 1. va responsabiliza inspectorii de trafic, 2. va reduce presiunea asupra instanțelor, 3. va reduce perioadele de așteptare prin faptul că ISCTR va da un răspuns în termen de 30 de zile.</p>

<p>activități conexe transportului rutier, după caz, se poate adresa cu plângere instanțelor de contencios administrativ, conform prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.</p>	<p>activități conexe transportului rutier, după caz, <b>se poate adresa, în primă instanță, ISCTR.</b>  <b>(1<sup>1</sup>) În cazul în care petentul nu este mulțumit de soluția primită de la ISCTR, acesta poate contesta măsura în fața instanțelor de contencios administrativ, conform prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.</b></p>	
<p><b>Art. 44<sup>1</sup> (articol nou)</b></p>	<p><b>Art. 44<sup>1</sup></b>  Propunem introducerea unui nou articol cu următorul conținut:</p> <p><b>(1) Pentru încălcarea unor dispoziții ale prezentei legi sau ale altor acte normative din domeniul transporturilor rutiere, pe lângă sancțiunea principală sau, după caz, a uneia dintre sancțiunile contravenționale complementare prevăzute la art. 6 – 8, conducătorilor auto li se aplică și un număr de 1, 3 sau 6 puncte de penalizare, în funcție de gravitatea contravenției.</b></p> <p><b>(2) În cazul cumulului de 15 puncte de penalizare în decurs de un an, conducătorului auto i se suspendă certificatul de competență profesională. Pentru a reintra în posesia acestuia, conducătorul auto trebuie să urmeze un curs de calificare profesională inițială, finalizat cu un examen, în urma căruia să fie declarat admis.</b></p> <p><b>(3) Conducătorul auto poate contesta măsura de suspendare a certificatului de competență profesională, într-o primă instanță, la ISCTR.</b></p> <p><b>(4) În cazul în care petentul nu este mulțumit de soluția primită de la ISCTR, acesta poate contesta măsura în fața instanțelor de contencios administrativ, conform prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004,</b></p>	

	cu modificările și completările ulterioare.	
<p><b>Art. 45</b>  (1) În cazul în care săvârșirea faptei prevăzute la art. 4 lit. hh) are drept consecință blocarea unui sector de drum, odată cu aplicarea sancțiunii contravenționale agentul constatator va face mențiune în procesul-verbal de constatare a contravenției și despre obligația operatorului de transport rutier/întreprinderii de transport rutier în cont propriu de a achita costurile aferente intervenției de degajare a sectorului de drum afectat.</p> <p>(2) În cazul prevăzut la alin. (1), administratorul drumului întocmește devizul cuprinzând costurile aferente intervenției de degajare a sectorului de drum afectat și notifică operatorului de transport rutier/întreprinderii de transport rutier în cont propriu, în termen de 7 zile de la data săvârșirii contravenției, obligația de a le achita în termen de 15 zile de la data primirii notificării.</p> <p>(3) Operatorul de transport rutier/întreprinderea de transport rutier în cont propriu poate contesta notificarea conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare.</p>	<p><b>Art. 45</b>  Propunem eliminarea</p>	<p>Considerăm că această prevedere nu poate fi acceptată atâta timp cât administratorul drumului nu răspunde pentru faptul că drumurile nu sunt bine întreținute, ceea ce poate duce la producerea acestei fapte indiferent de existența sau inexistența anvelopelor de iarnă sau a echipamentelor antiderapante.</p>
<p><b>Art. 46<sup>1</sup> (articol nou)</b></p>	<p><b>Art. 46<sup>1</sup> (articol nou)</b>  Propunem introducerea unui nou articol cu următorul conținut:  <b>(1) Personalul însărcinat cu constatarea și sancționarea contravențiilor prevăzut la art. 46 va ține seama la aplicarea sancțiunilor de gradul de pericol social al abaterii și de antecedentele</b></p>	<p>Considerăm că trebuie introduse prevederi care să responsabilizeze și persoanele însărcinate cu controlul și aplicarea sancțiunilor pentru a se evita abuzurile.</p>

	<p><b>conducătorului auto, respectiv ale întreprinderii.</b></p> <p><b>(2) Personalul menționat la alin. (1) este direct răspunzător pentru aplicarea unor sancțiuni corecte și legale, precum și pentru prevenirea oricărui abuz.</b></p> <p><b>(3) În cazul în care instituțiile din care fac parte persoanele menționate la alin. (1) constată, fie direct – în urma analizei sancțiunilor aplicate și a plângerilor primite de la întreprinderi - , fie în urma unei hotărâri a instanței că acestea au aplicat sancțiuni fără respectarea dispozițiilor legale sau au produs abuzuri, vor lua măsuri pentru sancționarea acestora.</b></p>	
--	---	--