

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

1. Titlul proiectului de act normativ

Hotărâre a Guvernului 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

2. Motivele introducerii proiectului de act normativ

1. Descrierea situației actuale	<p>Începând cu data de 4 decembrie 2011, în domeniul transporturilor rutiere se vor aplica dispozițiile celor 3 Regulamente europene care reglementează activitatea de transport rutier la nivelul U.E., respectiv Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului, Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri și Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006.</p> <p>În acest sens, a fost adoptată Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 care creează cadrul necesar în vederea aplicării prevederilor celor 3 regulamente sus-menționate, și care, la art. 85 prevede următoarele:</p> <p>„Art. 85. - (1) Încălcarile prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1.071/2009, ale Regulamentului (CE) nr. 1.072/2009 și ale Regulamentului (CE) nr. 1.073/2009, ale prezentei ordonanțe, precum și ale normelor de aplicare a acestora atrag răspunderea civilă, administrativă, penală și contravențională, în condițiile legii.</p> <p>(2) Încălcarile prevăzute la alin. (1) cu caracter contravențional și sancțiunile aplicabile în cazul constatării acestora se stabilesc prin hotărâre a Guvernului.”</p> <p>De asemenea, conform prevederilor art. 12 alin. (2) din Ordonanța Guvernului nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, începând cu data de 4 decembrie 2011, Autoritatea Rutieră Română – ARR, Regia Autonomă “Registrul Auto Român” – R.A.R. și Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. – C.N.A.D.N.R. – S.A. nu mai exercită atribuțiile de inspecție și control în trafic privind respectarea reglementărilor interne și internaționale în domeniul transporturilor rutiere, cu excepția controlului desfășurat de către C.N.A.D.N.R. – S.A. în punctele de trecere a frontierei de stat a României.</p> <p>De la aceeași dată va începe să-și desfășoare activitatea Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier – I.S.C.T.R. (conform prevederilor art. 13 din OG nr. 26/2011), iar personalul I.S.C.T.R. va exercita atribuțiile de inspecție și control care revin, potrivit actelor normative în vigoare, personalului cu atribuții de inspecție și control din cadrul celor trei structuri sus-menționate, inclusiv privind respectarea prevederilor celor 3 regulamente comunitare, ale OG nr. 27/2011 și ale normelor prevăzute de aceasta.</p>
2. Schimbări preconizate	<p>În vederea eficientizării activității de inspecție și control privind respectarea reglementărilor din domeniul transporturilor rutiere, precum și pentru îndeplinirea obiectivului stabilit la nivelul Uniunii Europene, de armonizare a sancțiunilor aplicabile în statele membre pentru nerespectarea legislației în domeniu, a fost elaborat prezentul proiect de hotărâre în forma prezentată.</p> <p>Astfel, încălcările prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1.071/2009, ale Regulamentului (CE) nr. 1.072/2009 și ale Regulamentului (CE) nr. 1.073/2009, ale OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, precum și ale normelor de aplicare a acestora se clasifică în 3 categorii:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - încălcări foarte grave; - încălcări grave; - încălcări minore. <p>Această clasificare a încălcărilor este utilizată și în cazul încălcărilor legislației sociale în transportul rutier, respectiv în Ordonanța Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, cu modificările și completările ulterioare, precum și de alte state membre ale Uniunii Europene.</p> <p>De asemenea, proiectul de act normativ prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sancțiunile complementare aplicate în cazul constatării anumitor încălcări ale reglementărilor interne și internaționale din domeniul transporturilor rutiere (retragere/suspendare a licenței de transport/licenței comunitare/licenței de traseu/certificatului de transport rutier în cont propriu/licenței pentru activități conexe transportului rutier/copiei conforme a licenței de transport/copiei conforme a licenței comunitare/copiei conforme a certificatului de transport rutier în cont propriu, autorizației de transport internațional, după caz); - măsurile de imobilizare a vehiculelor și de suspendare a dreptului de utilizare a unui autovehicul prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și reținerea certificatului de înmatriculare , care pot fi dispuse de către inspectorii I.S.C.T.R. în cazurile prevăzute de legislația în vigoare.
3.Alte informații	Nu au fost identificate.

3. Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1.Impactul macroeconomic	<p>Clasificarea încălcărilor în cele 3 categorii va determina o evidențiere foarte clară a operatorilor de transport rutier și a întreprinderilor de transport rutier în cont propriu care încalcă foarte grav și repetat legislația în domeniul transporturilor rutiere și care afectează, astfel, siguranța rutieră și concurența loială pe piața transporturilor rutiere.</p> <p>Stabilirea foarte clară a încălcărilor foarte grave, grave și minore va facilita completarea și actualizarea informațiilor în cadrul sistemului de evaluare a riscurilor operatorilor de transport rutier și întreprinderilor de transport rutier în cont propriu, sistem gestionat de către I.S.C.T.R. și va determina o creștere a gradului de eficiență a inspecțiilor și controlului efectuat de către I.S.C.T.R., urmând a se efectua controale mai dese numai asupra celor care prezintă un grad de risc ridicat, conform acestui sistem.</p> <p>Stabilirea unor sancțiuni proporționale cu gravitatea încălcării și descurajante pentru contravenienți, precum și a unor măsuri complementare și administrative menite atât să prevină încălcările repetate, cât și să înlăture efectele unor asemenea încălcări, are rolul de a conduce la creșterea competitivității și concurenței loiale între operatorii de transport, creează premisele dezvoltării unui sistem corect și coerent pe segmentul transporturilor rutiere și, în final, contribuie la creșterea pe ansamblu a economiei.</p>
2.Impactul asupra mediului de afaceri	<p>Întărirea activității de control asupra legalității desfășurării activității de transport rutier, activității conexe transportului rutier și activității de pregătire a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere, va conduce la:</p> <ul style="list-style-type: none"> - însănătoșirea mediului de afaceri în aceste domenii de activitate; - asigurarea unui mediu concurențial corect, prin reducerea evaziunii fiscale și implicit a concurenței neloiale în respectivele domenii de activitate.
3.Impactul social	<p>Crearea unui cadru clar și coerent de sancționare a încălcărilor legislației în domeniul transporturilor rutiere va determina responsabilizarea tuturor factorilor implicați, va conduce la creșterea siguranței rutiere și implicit la reducerea numărului de accidente, diminuându-se daunele materiale și numărul de victime provocate de acestea.</p>
4.Impactul asupra mediului	Nu există impact negativ asupra mediului.
5.Alte informații	Nu au fost identificate.

4. Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

- mii lei -			
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani	Media pe 5 ani

1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) impozit pe profit	-	-	-	-	-	-
(ii) impozit pe venit	-	-	-	-	-	-
b) bugete locale:	-	-	-	-	-	-
(i) impozit pe profit	-	-	-	-	-	-
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:	-	-	-	-	-	-
(i) contribuții de asigurări	-	-	-	-	-	-
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:	-	-	-	-	-	-
a) buget de stat, din acesta:	-	-	-	-	-	-
(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
b) bugete locale:	-	-	-	-	-	-
(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:	-	-	-	-	-	-
(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
3. Impact financiar, plus/minus, din care:	-	-	-	-	-	-
a) buget de stat	-	-	-	-	-	-
b) bugete locale	-	-	-	-	-	-
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	-	-	-	-	-	-
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
Alte informații	Nu au fost identificate.					

5.Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Proiecte de acte normative suplimentare	Nu este cazul.
2.Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie	Proiectul de act normativ este compatibil cu legislația Uniunii Europene în materie.
3.Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	Nu este cazul.
4.Evaluarea conformității	Nu este cazul.
5.Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Nu este cazul.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

6.Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1.Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate.	Proiectul de act normativ a fost supus dezbaterilor Comisiei de Dialog Social și a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
--	--

2.Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Nu este cazul.
3.Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Nu este cazul.
4.Consultările desfășurate în cadrul comisiilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/ 2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Nu este cazul.
5.Informații privind avizarea de către a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de hotărâre necesită avizul Consiliului Legislativ.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

7.Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

1.Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ.	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute la art. 7 alin (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.
2.Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice.	Proiectul de act normativ nu produce nici un impact asupra mediului.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

8.Măsuri de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	
2. Alte informații	Nu este cazul

Pentru considerentele de mai sus, am elaborat alăturat proiectul de *Hotărâre a Guvernului 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*, care în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și de Consiliul Legislativ și pe care îl supunem spre aprobare.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR
ȘI INFRASTRUCTURII**

ANCA DANIELA BOAGIU

AVIZĂM FAVORABIL

**MINISTRUL ADMINISTRAȚIEI ȘI INTERNELOR
CONSTANTIN-TRAIAN IGAȘ**

**MINISTRUL MUNCII, FAMILIEI ȘI PROTECȚIEI SOCIALE
SULFINA BARBU**

**MINISTRUL FINANȚELOR PUBLICE
GHEORGHE IALOMIȚIANU**

**MINISTRUL AFACERILOR EUROPENE
LEONARD ORBAN**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI
CĂTĂLIN MARIAN PREDOIU**

SECRETAR GENERAL

GHEORGHE DOBRE

DIRECȚIA GENERALĂ JURIDICĂ ȘI RESURSE UMANE

DIRECTOR GENERAL

GABRIELA MOCANU

DIRECȚIA GENERALĂ AFACERI EUROPENE ȘI RELAȚII INTERNAȚIONALE

DIRECTOR GENERAL

JAQUELINE IORDAN

DIRECȚIA GENERALĂ REGLEMENTĂRI ÎN TRANSPORTURI

DIRECTOR GENERAL

LIZETA VOLCINSCHI