NOTĂ DE FUNDAMENTARE

**Secțiunea 1.**

**Titlul proiectului de act normativ**

|  |
| --- |
| **Hotărâre a Guvernului pentru modificarea unor acte normative din domeniul transporturilor rutiere** |

**Secțiunea a 2-a.**

**Motivele emiterii actului normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 2.1. Sursa proiectului de act normativ | Ordonanța Guvernului nr. 12 din 31 ianuarie 2022 pentru modificarea şi completarea unor acte normative din domeniul transporturilor rutiere a fost adoptată luând în considerare în principal necesitatea asigurării la nivel național a cadrului de aplicare a Regulamentului (UE) nr. 1.055/2020 şi transpunerea Directivei (UE) 2020/1.057, în vederea îndeplinirii obligațiilor României de stat membru al Uniunii Europene de implementare la nivel național a legislației Uniunii Europene. |
| 2.2. Descrierea situaţiei actuale | 1. Referitor la Hotărârea Guvernului nr. 1088/2011 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier   Prin Ordonanța Guvernului nr. 12 din 31 ianuarie 2022, articolul 6 alineatul (3) din Ordonanţa Guvernului nr. 26 din 31 august 2011 privind înfiinţarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier a fost modificat după cum urmează:  *“În exercitarea atribuţiilor de serviciu, personalul cu atribuţii de inspecţie şi control din cadrul I.S.C.T.R. are dreptul să oprească:*  *a) orice autovehicul care circulă pe drumul public şi este destinat pentru efectuarea transporturilor rutiere, pentru care I.S.C.T.R. deţine atribuţii de control;*  *b) maşinile autopropulsate pentru lucrări care circulă pe drumurile publice, pentru verificarea respectării stării tehnice şi a reglementărilor în vigoare privind masele şi dimensiunile maxime admise/autorizate;*  *c) orice autovehicul utilizat la activitatea de pregătire practică a persoanelor în vederea obţinerii permisului de conducere;*  *d) orice autovehicul utilizat la activitatea de pregătire practică a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere;*  *e) tractoare cu roţi cu viteza maximă prin construcţie mai mare de 40 km/h.”*  Având în vedere prevederile menționate mai sus, faptul că începând cu data de 22 mai 2022, întreprinderile care efectuează transport rutier contra cost de marfă cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă totală maximă autorizată depășește 2,5 tone, dar nu mai mult de 3,5 tone, trebuie să dețină licență comunitară și copii conforme ale acesteia, precum și faptul că de la adoptarea HG nr. 1088/2011, anumite prevederi din domeniul transporturilor rutiere au fost modificate, pentru claritatea dispozițiilor legale aplicabile, se impune actualizarea atribuțiilor deținute de I.S.C.T.R. și de inspectori.  De asemenea, având în vedere faptul că în cazul transportului rutier de mărfuri periculoase efectuat cu autovehiculele/combinațiile de vehicule rutiere, indiferent de masa totală maximă autorizată, trebuie respectate prevederile HG nr. 1.175/2007 pentru aprobarea Normelor de efectuare a activității de transport rutier de mărfuri periculoase în Romania, cu modificările și completările ulterioare, se impune completarea atribuțiilor I.S.C.T.R.   1. Referitor la Hotărârea nr. 69/2012 privind stabilirea încălcărilor cu caracter contravenţional ale prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1.071/2009 al Parlamentului European şi al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condiţiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupaţiei de operator de transport rutier şi de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului, ale Regulamentului (CE) nr. 1.072/2009 al Parlamentului European şi al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piaţa transportului rutier internaţional de mărfuri, ale Regulamentului (CE) nr. 1.073/2009 al Parlamentului European şi al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piaţa internaţională a serviciilor de transport cu autocarul şi autobuzul şi de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 şi ale Ordonanţei Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere şi ale normelor de aplicare a acesteia, precum şi a sancţiunilor contravenţionale şi a altor măsuri aferente aplicabile în cazul constatării încălcărilor   Prin Regulamentul (UE) nr. 1.055/2020, au fost modificate condițiile pentru îndeplinirea cerinței de sediu, care trebuie îndeplinite de către o întreprindere pentru a avea acces la ocupația de operator de transport rutier.  Una dintre aceste condiții noi stabilește obligația întreprinderii de a-și organiza activitatea parcului său de vehicule în așa fel încât să asigure că vehiculele aflate la dispoziția întreprinderii și folosite în transportul internațional se întorc la unul dintre centrele operaționale din statul membru în care are sediul în termen de opt săptămâni de la plecarea din acesta.  Urmare demersurilor efectuate la nivelul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și Ministerul Afacerilor Externe, Guvernul României a inițiat acțiuni în anularea parțială a actelor legislative UE care formează Pachetul Mobilitate I, inclusiv privind măsura întoarcerii vehiculului, care are un impact negativ semnificativ asupra operatorilor de transport rutier români.  În decembrie 2021, MTI a reluat împreună cu MAE demersurile în vederea formulării de către Guvernul României a unei cereri de suspendare a aplicării măsurii întoarcerii vehiculului, iar Guvernul a aprobat în ședința din 28 decembrie 2021 Memorandumul cu tema: aprobarea formulării unei cereri de suspendare a aplicării unor dispoziții care fac obiectul cauzei C-547/20, România împotriva Parlamentului European și a Consiliului UE.  Regulamentul CE 1071/2009, modificat prin Regulamentul (UE) nr. 1.055/2020, prevede la art. 13 următoarele - Procedura pentru suspendarea și retragerea autorizaţiilor:  (1) În cazul în care autoritatea competentă constată că o întreprindere prezintă riscul de a nu mai îndeplini cerinţele stabilite la articolul 3, autoritatea competentă notifică întreprinderea respectivă. În cazul în care autoritatea competentă constată că una sau mai multe dintre respectivele cerinţe nu mai sunt îndeplinite, aceasta poate stabili un termen pentru regularizarea situaţiei întreprinderii, dintre următoarele:  …………  (b) un termen de maximum șase luni atunci când întreprinderea trebuie să își regularizeze situaţia aducând dovada că are un sediu real și stabil;  …………..  (3) În cazul în care autoritatea competentă stabilește că întreprinderea nu mai îndeplinește una sau mai multe dintre cerinţele stabilite la articolul 3, aceasta suspendă sau retrage autorizaţia de exercitare a ocupaţiei de operator de transport rutier în termenele prevăzute la alineatul (1) din prezentul articol.  HG nr. 69/2012 prevede la art. 22 alin. (1), respectiv art. 23 alin. (1) următoarele:  Art. 22. - (1) În cazul în care un operator de transport rutier se regăseşte în unul dintre cazurile prevăzute la art. 13 alin. (1) din Regulamentul (CE) nr. 1.071/2009, I.S.C.T.R. îi va transmite acestuia o notificare prin care este informat că are la dispoziţie un termen de cel mult 30 de zile de la data notificării pentru remedierea situaţiei în cauză, în caz contrar urmând să fie aplicată sancţiunea suspendării licenţei de transport/licenţei comunitare.  Art. 23. - (1) I.S.C.T.R. suspendă licenţa de transport/licenţa comunitară, pentru o perioadă de 30 de zile, în următoarele cazuri:  a) dacă la expirarea termenului de 30 de zile prevăzut la art. 22 nu a fost remediată situaţia în cauză;  Pentru a veni în sprijinul transportatorilor rutieri români în sensul diminuării/eliminării impactului negativ al măsurii întoarcerii vehiculului, având în vedere:  - aplicarea noilor prevederi care vizează îndeplinirea cerinței de sediu, respectiv întoarcerea vehiculului la unul dintre centrele operaționale ale operatorului de transport rutier în termen de opt săptămâni, introduse prin Regulamentul UE 1055/2020;  - faptul că, până la această dată, CJUE nu s-a pronunțat în acțiunile introduse de România pentru suspendarea și anularea măsurii întoarcerii vehiculului;  - necesitatea unei certitudini juridice privind aplicarea de către ISCTR a măsurii de suspendare a licenței comunitare, în condițiile constatării neîndeplinirii de către operatorii de transport rutier a cerinței de sediu, astfel cum a fost modificată prin Regulamentul UE 1055/2020;  - până la adoptarea modificării HG 69/2012, prin care vor fi actualizate toate categoriile de încălcări și de sancțiuni aplicabile în domeniul transporturilor rutiere,  este necesară extinderea în cel mai scurt timp posibil a termenului de 30 de zile, prevăzut la art. 22 și 23 din HG 69/2012, la 6 luni, termenul maxim prevăzut în Regulamentul CE 1071/2009. |
| 2.3.Schimbări preconizate | Principalele modificări prevăzute în proiectul de act normativ vizează următoarele aspecte:   1. Modificarea HG nr. 1088/2011, cu modificările și completările ulterioare: 2. actualizarea atribuțiilor I.S.C.T.R. conform actelor normative din domeniul transporturilor rutiere emise după intrarea în vigoare a HG nr. 1088/2011, dintre care menționăm:  * actualizarea prevederilor referitoare la oprirea de către personalul cu atribuții de inspecție și control din cadrul I.S.C.T.R. a vehiculelor rutiere conform prevederilor art. 6 alin. (3) din Ordonanța Guvernului nr. 26/2011 cu modificările și completările ulterioare; * actualizarea prevederilor referitoare la controlul transportului rutier de mărfuri cu vehicule rutiere a căror masă totală maximă autorizată, inclusiv remorca sau semiremorca, depășește 2,5 tone, a transportului rutier național contra cost de vehicule rutiere defecte sau care sunt avariate; * eliminarea prevederilor referitoare la reținerea, în cazul circulației fără achitarea sau cu achitarea necorespunzătoare a tarifului de utilizare a certificatului de înmatriculare al vehiculului până la achitarea de către utilizator a tarifului de despăgubire.  1. au fost introduse prevederi, astfel încât inspectorii din cadrul I.S.C.T.R. să dețină atribuții de control privind transportul rutier de mărfuri periculoase, indiferent de masa totală maximă autorizată a autovehiculului/ansamblului de vehicule rutiere. 2. Modificarea HG nr. 69/2012, cu modificările și completările ulterioare 3. Modificarea termenului prevăzut la art. 22 alin. (1), de la 30 de zile, la 6 luni (termenul maxim prevăzut în Regulamentul CE 1071/2009); 4. Modificarea termenului prevăzut la art. 23 alin. (1), de la 30 de zile, la 6 luni, pentru corelarea cu modificarea art. 22 alin. (1). |
| 2.4.Alte informații | Nu este cazul |

**Secțiunea a 3-a.**

**Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 3.1. Descrierea generală a beneficiilor şi costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ | Nu este cazul. |
| 3.2. Impactul social | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 3.3. Impactul asupra drepturilor şi libertăţilor fundamentale ale omului | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| * 1. Impactul macroeconomic      1. Impactul asupra economiei şi asupra principalilor indicatori macroeconomici      2. Impactul asupra mediului concurenţial şi domeniului ajutoarelor de stat | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| * 1. Impactul asupra mediului de afaceri | Nu este cazul. |
| * 1. Impactul asupra mediului înconjurător | Nu este cazul. |
| 3.7. Evaluarea costurilor şi beneficiilor din perspectiva inovării şi digitalizării | Nu este cazul. |
| 3.8. Evaluarea costurilor şi beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 3.9.Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

**Secțiunea a 4-a.**

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

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Indicatori | Anul curent | Următorii 4 ani | | | | Media pe cinci ani |
| - mii lei - | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 4.1. 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 de stat: | - | - | - | - | - | - |
| (i) contribuţii de asigurări | - | - | - | - | - | - |
| d) alte tipuri de venituri | - | - | - | - | - | - |
| 4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: | - | - | - | - | - | - |
| a) buget de stat, din acesta: | - | - | - | - | - | - |
| (i) cheltuieli de personal | - | - | - | - | - | - |
| (ii) bunuri şi servicii | - | - | - | - | - | - |
| b) bugete locale: | - | - | - | - | - | - |
| (i) cheltuieli de personal | - | - | - | - | - | - |
| (ii) bunuri şi servicii | - | - | - | - | - | - |
| c) bugetul asigurărilor sociale de stat: | - | - | - | - | - | - |
| (i) cheltuieli de personal | - | - | - | - | - | - |
| (ii) bunuri şi servicii | - | - | - | - | - | - |
| 4.3. Impact financiar, plus/minus, din care: | - | - | - | - | - | - |
| a) buget de stat | - | - | - | - | - | - |
| b) bugete locale | - | - | - | - | - | - |
| 4.4. Propuneri pentru acoperirea creşterii cheltuielilor bugetare | - | - | - | - | - | - |
| 4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare | - | - | - | - | - | - |
| 4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor şi/sau cheltuielilor bugetare | - | - | - | - | - | - |
| 4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente:  a) fişa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. [500/2002](file:///C:\Users\user\sintact%204.0\cache\Legislatie\temp197918\00057056.htm) privind finanţele publice, cu modificările şi completările ulterioare, însoţită de ipotezele şi metodologia de calcul utilizată;  b) declaraţie conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele şi priorităţile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală şi cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară. | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. | | | | | |
| 4.8. Alte informaţii | Nu au fost identificate. | | | | | |

**Secţiunea a 5-a.**

**Efectele proiectului de act normativ asupra legislaţiei în vigoare**

|  |  |
| --- | --- |
| 5.1.Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ.  a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrarii în vigoare a proiectului de act normativ; | Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect. |
| 5.2.Impactul asupra legislaţiei în domeniul achiziţiilor publice  a)descrierea impactului legislativ  b)prezentarea normelor cu impact la nivel operaţional/tehnic | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.3. 5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislaţia UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE).  5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE  a)tipul, titlul, numărul şi data directivei UE ale cărei cerinţe sunt transpuse de proiectul de act normativ;  b)obiectivele directivei UE;  c)tipul de transpunere a directivei UE în cauză  d)termenele-limită pentru transpunerea directivelor UE vizate  5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative ale UE.  a)justificarea necesităţii adoptării măsurilor incluse în proiect în vederea aplicării actului legislativ al UE;  b)tipul, titlul, numărul şi data actului legislativ al UE pentru care se creează cadrul de aplicare. | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.4. Hotărâri ale Curţii de Justiţie a Uniunii Europene | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.5. Alte acte normative şi/sau documente internaţionale din care decurg angajamente asumate | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.6. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

**Secţiunea a 6-a.**

**Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 6.1. Informaţii privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 6.2. Informaţii privind procesul de consultare cu organizaţii neguvernamentale, institute de cercetare şi alte organisme implicate | Proiectul de act normativ a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. |
| 6.3. Informaţii despre consultările organizate cu autorităţile administraţiei publice locale, în situaţia în care proiectul de act normativ are ca obiect activităţi ale acestor autorităţi, în condiţiile Hotărârii Guvernului nr. [521/2005](file:///C:\Users\user\sintact%204.0\cache\Legislatie\temp197918\00083962.htm) privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităţilor administraţiei publice locale la elaborarea proiectelor de acte normativ | Nu este cazul. |
| 6.4. Informaţii privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative | Nu este cazul. |
| 6.5.Informaţii privind avizarea de către  a) Consiliul Legislativ  b) Consiliul Suprem de Apărare a Ţării  c) Consiliul Economic şi Social  d) Consiliul Concurenţei  e) Curtea de Conturi | Proiectul de act normativ necesită avizul Consiliului Legislativ. |
| 6.6 Alte informaţii | Nu au fost identificate |

**Secţiunea a 7-a.**

**Activităţi de informare publică privind elaborarea şi implementarea proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 7.1.Informarea societăţii civile cu privire la elaborării proiectului de act normativ | Proiectul prezentului act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispoziţiile Legii nr. 52/2003 privind transparenţa decizională în administraţia publică, republicată. |
| 7.2.Informarea societăţii civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum şi efectele asupra sănătăţii şi securităţii cetăţenilor sau diversităţii biologice | Proiectul de act normativ nu produce nici un impact asupra mediului. |
| 7.3. Alte informaţii | Nu au fost identificate |

**Secţiunea a 8-a.**

**Măsuri de implementare**

|  |  |
| --- | --- |
| 8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ | Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu. |
| 8.2. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

Faţă de cele prezentate, a fost elaborat prezentul proiect de*Hotărâre a Guvernului pentru modificarea unor acte normative din domeniul transporturilor rutiere*, pe care îl supunem Guvernului spre adoptare.

**VICEPRIM-MINISTRU,**

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**SORIN MIHAI GRINDEANU**

**AVIZĂM:**

**MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE**

**BOGDAN LUCIAN AURESCU**

**MINISTRUL JUSTIŢIEI**

**MARIAN-CĂTĂLIN PREDOIU**

**SECRETAR DE STAT**

**ADRIAN FOGHIȘ**

**SECRETAR GENERAL**

**MARIANA IONIȚĂ**

**SECRETAR GENERAL ADJUNCT**

**ADRIAN DANIEL GĂVRUȚA**

**DIRECȚIA AVIZARE**

**DIRECTOR**

**LAURA ELENA ȚOPA**

**DIRECȚIA AFACERI EUROPENE ȘI RELAȚII INTERNAȚIONALE**

**DIRECTOR**

**GABRIELA SÎRBU**

**DIRECȚIA TRANSPORT RUTIER**

**DIRECTOR**

**ADRIANA KALAPIS**

**INSPECTORATUL DE STAT PENTRU CONTROLUL ÎN TRANSPORTUL RUTIER**

**INSPECTOR DE STAT ȘEF**

**NIȘULESCU TUDOR CLAUDIU**