PROBLEME DISCUTATE LA INTALNIREA CU PATRONATELE DIN TRANSPORTUL RUTIER PE TEMA ***I.S.C.T.R.*** – 02.04.2014

**1. Unificarea ISCTR, RAR si ARR in aceeasi institutie**

Problema ridicata:

Posibilitatea unificarii ISCTR, RAR si ARR in aceeasi institutie

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Avand in vedere studiile privind situația existentă la nivel european, efectuate de către ISCTR și Parlamentul României s-a ajuns la concluzia ca organizarea din România privind atribuțiile celor trei instituții (ARR, RAR, ISCTR) este cea mai utilizată la nivel european.

**2. Control in trafic pentru scolile de conducatori auto**

Problema ridicata:

Patronatele din transportul rutier au solicitat controale tematice, vizibile in trafic prin care sa se verifice in special foile de parcurs si identitatea cursantilor

**ISCTR**

În conformitate cu procedurile din cadrul ISCTR, Inspectoratele Teritoriale au obligaţia să întocmească programări lunare de control la sediul şcolilor de conducători auto şi în trafic pentru verificarea respectării prevederilor legale în vigoare cu privire la activitatea de pregătire a cursanţilor în vederea obţinerii permisului de conducere. Cu toate acestea, menţionăm faptul că au fost perioade în care controlul activităţii de pregătire a cursanţilor în vederea obţinerii permisului de conducere a fost suspendat, deoarece prin sentinţa civilă nr. 231/23.09.2013, Curtea de Apel Suceava a dispus „suspendarea executării OMT nr. 733/25.04.2013, până la soluţionarea acţiunii în anularea acestui ordin”. De asemenea, precizăm faptul că există obligaţii deţinute de scolile de conducători auto şi instructorii auto, care nu pot fi sancţionate în conformitate cu prevederile HG nr. 69/2012 cu modificările şi completările ulterioare, deoarece contravenţiile prevăzute de acestea sunt generice şi nu acoperă toate obligaţiile prevăzute în OMT nr. 75/2013 privind cadrul legal de aplicare privind reglementarea activităţii de pregătire a persoanelor în vederea obţinerii permisului de conducere.

Faţă de cele menţionate mai sus, se va solicita Inspectoratelor Teritoriale să acorde o importanţă mai mare controalelor în trafic pentru verificarea respectării prevederilor privind pregătirea cursanţilor în vederea obţinerii permisului de conducere, iar atunci cand este cazul, să aplice măsurile legale care se impun.

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Ministerul Transporturilor a luat cunostinta de propunerile patronatelor din transportul rutier si va solicita ISCTR realizarea unui program de controale tematice in trafic pentru verificarea respectării prevederilor privind pregătirea cursanţilor în vederea obţinerii permisului de conducere.

**3. Aplicarea tolerantelor la cantarirea vehiculelor**

Problema ridicata:

Patronatele din transportul rutier au ridicat urmatoarele probleme:

- daca se aplica tolerantele de 5% la masa totala si 4% la masa pe axe;

- daca se tine cont de aceste tolerante la intocmirea PVCC (mentionare in PVCC);

- inscrierea clara pe bonul de cantar eliberat a acestor tolerante;

**ISCTR**

În conformitate cu prevederile lit. G, pct. 10 din anexa 1 la Ordinul nr. 290/2013 pentru aprobarea unor tarife aplicate de Compania Naționala de Autostrăzi și Drumuri Naționale din Romania - S.A. „nu se aplică tarife suplimentare, nu se eliberează AST şi nu se impun condiţii pentru însoţire dacă depăşirea masei maxime admise pe axe şi a masei totale maxime admise sau a maselor pe axe şi a masei totale înscrise în AST, rezultată în urma cântăririi, este de până la:

 (i) 4% inclusiv, pentru masa pe axa simplă;

 (ii) 4% inclusiv, pentru masa pe axa dublă;

 (iii) 4% inclusiv, pentru masa pe axa triplă;

 (iv) 5% inclusiv, pentru masa totală.”

Având în vedere prevederile menţionate anterior, precum şi punctul de vedere primit de la Compania Naţională de Autostrăzi şi Drumuri Naţionale din România prin adresa nr.2153/05.02.2013, ISCTR aplică toleranţele menţionate mai sus pentru masele totale maxime admise și masele maxime admise pe axe, prevăzute în anexele 2 şi 3 din OG nr. 43/1997 sau autorizaţia specială de transport – AST. De asemenea, precizăm faptul că pentru depăşirea masei totale maxime autorizate nu există toleranţe prevăzute în legislaţia în vigoare.

În ceea ce priveşte afirmaţia făcută de reprezentanţii Patronatelor, conform căreia din tichetul de cântar emis de aparatele de cântărire aflate în dotarea ISCTR nu reiese faptul că depăşirea se încadrează în toleranţe, precizăm faptul că pe tichetul de cântar este evidenţiat, dacă este cazul, la rubricile „suprasarcină”, depăşirea în tone şi în procente, iar din aceste rubrici reiese dacă se încadrează în toleranţele menţionate mai sus. Precizăm faptul că în conformitate cu procedura emisă de ISCTR, cod. PO 07, Ediţia 1, Revizia 0, în cazul în care depăşirea masei totale maxime admise şi/sau a masei maxime admise pe axe se încadrează în toleranţele de 5% pentru masa totală şi/sau 4% pentru masa pe axe, nu se aplică sancţiuni, iar la rubrica „încadrare contravenţii” se menţionează „Fără abateri”. Pentru exemplificare, anexăm prezentei tichetul de cântar nr. 75/2014 din care reiese faptul că depăşirea masei totale maxime admise s-a încadrat în toleranţa admisă, precum şi tichetul de cântar nr. 18/2013 din care reiese faptul că depăşirea masei totale maxime admise şi a masei maxime admise pe axe nu s-a încadrat în toleranţele menţionate mai sus, motiv pentru care a fost întocmit proces verbal de constatare a contravenţiilor pentru nerespectarea prevederilor legale în vigoare.

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Avand in vedere justificarile si documentele prezentate de catre ISCTR din care rezulta ca in prezent se aplica tolerantele prevazute de legislatia in vigoare la cantarirea vehiculelor, acestea fiind mentionate si in tichetele de cantar, Ministerul Transporturilor considera ca problema ridicata nu este reala.

**4. Eliminarea cantaririi efectuate de CNADNR din punctele de frontiera si verificarea instalatiilor de cantarire ale CNADNR**

Problema ridicata:

Patronatele din transportul rutier au ridicat urmatoarele probleme:

- din cauza ambuteiajelor formate in zonele de frontiera in special in zilele de vineri, sa nu se mai efectueze cantarirea de catre CNADNR in punctele de frontiera, aceasta sa se realizeze numai de catre ISCTR pe reteaua interna;

- se se verifice omologarea instalatiilor de cantarire ale CNADNR

**ISCTR**

Cântărirea se efectuează, conform bunelor practici, pentru vehiculele care prezintă indicii că ar fi supraîncărcate și cu utilizarea unor tehnici pentru eficientizarea actului de control. Datorită cântăririlor efectuate de către CNADNR în frontieră, în cazul transporturilor rutiere în trafic internațional, vehiculele supraîncărcate sunt aproape inexistente ceea ce oferă pentru ISCTR să își concentreze acțiunile de control spre combaterea acestui fenomen pentru transportul rutier în trafic național. În consecință considerăm benefică păstrarea cântăririlor efectuate în frontieră de către CNADNR.

**CNADNR**

Cantarirea tuturor vehiculelor de transport marfa (atat pe intrare, cat si pe iesire) in Agentiile de Constrol si Incasare (ACI) din punctele de frontiera este obligatorie deoarece trebuie protejata infrastructura rutiera aflata in administrarea CNADNR SA;

Instalatiile de cantarire functioneaza in baza legislatiei metrologice, care prevede ca periodic (anual sau mai des, ori de cate ori este cazul) se verifica de catre Biroul Roman de Metrologie Legala (BRML) functionarea instalatiilor in parametrii nominali. Buletinul de Verificare Metrologica eliberat de catre BRML da dreptul folosirii instalatiilor pana la o noua verificare. Legislatia metrologica este identica in toate statele Uniunii Europene, dar se aplica si in USA, Canada, Australia etc.

Ambuteiajele la care se face referire au loc cand pe teritoriul statului vecin au loc diverse evenimente (de ex. nu se circula in zile de sarbatoare, se efectueaza verificari mai amanuntite etc.) sau daca in Agentiile de Constrol si Incasare (ACI) se constata nereguli in efectuarea transporturilor si trebuie intocmite documente suplimentare. Daca transporturile se efectueaza cu respectarea prevederilor legale, nu exista motive pentru crearea ambuteiajelor din cauza controlului efectuat de catre CNADNR SA

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Avand in vedere justificarile ISCTR si CNADNR, Ministerul Transporturilor considera ca, pentru protejarea infrastructurii rutiere, este necesara continuarea controlului efectuat de CNADNR in punctele de frontiera.

**5. Sustinerea proiectului de Lege de aprobare, cu modificari, a OG 43/1997 privind regimul drumurilor**

Problema ridicata:

Patronatele din transportul rutier au solicitat susținerea proiectului de Lege de aprobare cu modificări a OG 43/1997- privind regimul drumurilor, act normativ deosebit de important pentru transportatorii rutieri pentru cel puțin trei motive:

- Eliminarea taxării (accesului sau traversării Municipiilor și Orașelor) sau stabilirea unui tarif unitar. Obligația Consiliilor locale de a stabili cel puțin o rută prin Municipiu sau oraș fără taxă.

- Scutirea la plata oricăror taxe in cazul stabilirii rutelor ocolitoare în cazul în care un sector de drum național, european, centură ocolitoare sau autostradă intră in reabilitare sau sunt lucrări de reparații;

- Sancționarea administratorului drumului în caz de nerespectare a dispozițiilor legii.

- Reducerea amenzilor;

**ISCTR**

Suntem de acord cu propunerea reprezentanţilor Sindicatelor, Patronatelor și Uniunilor de a se diminua contravaloarea amenzilor aplicate în conformitate cu Ordonanţa Guvernului nr. 43/1999 privind regimul drumurilor, cu modificările şi completările ulterioare, cu mențiunea ca la modificarea acestora trebuie să se aibă în vedere că în conformitate cu reglementările internaționale sancțiunile trebuie să fie eficiente, proporționale și disuasive. De asemenea, precizăm faptul că modificarea actului normativ menționat anterior trebuie realizat, astfel încât, contravenţiile prevăzute de aceasta să fie clasificate pe trei categorii, în funcţie de gravitate (foarte grave, grave şi minore), deoarece valoarea contravenţiilor aplicate pentru depăşirea masei totale maxime admise şi maselor maxime admise pe axe, nu este diferenţiată în funcţie de nivelul depăşirii (nu este corect ca valoarea sancţiunii aplicate pentru depăşirea cu 1 tonă a masei totale maxime admise să fie aceeaşi cu sancțiunea aplicată pentru depăşirea masei totale maxime admise cu 10 tone, şi anume 25000-35000 lei, conform art. 61, lit. p din OG nr. 43/1997). Stabilirea contravențiilor în funcție de gravitate (foarte grave, grave, minore) se impune și datorită faptului că în formula de calcul pentru clasificarea întreprinderilor în funcție de gradul de risc, se întâlnesc acești parametrii.

Pentru elaborarea unui proiect de act normativ pentru modificarea OG nr. 43/1997 propunem formarea unui grup de lucru din care sa facă parte și reprezentanți din cadrul Direcției Rutiere, ISCTR şi CNADNR.

CNADNR

In cazul rutelor ocolitoare, CNADNR SA nu aplica tarife. Tarifele, conform prevederilor legale, se aplica pentru sectoarele de drum unde transportul respectiv depaseste limitele maxim admise. In general, cand se stabileste ruta ocolitoare, aceasta are aceeasi categorie de drum cu sectorul restrictionat. In concluzie, daca nu s-ar fi aplicat tarife pentru vehiculul care ar fi mers pe sectorul restrictionat, nu se aplica tarife nici pe ruta ocolitoare. Problema este clarificata si in noul proiect de modificare si completare a OG 43/1997, care se afla deja in Parlamentul Romaniei ;

Este normala sanctionarea administratorului unui drum in cazul nerespectarii dispozitiilor legale, dar tot normal este sa se asigurare si conditiile necesare pentru respectarea dispozitiilor legale;

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Ministerul Transporturilor considera ca proiectul de Lege pentru aprobarea OG 7/2010 privind modificarea OG 43/1997 trebuie analizat punctual si de catre personalul Directiei Rutiere, ISCTR si CNADNR, acestea fiind institutiile care urmeaza sa puna in aplicare modificarile rezultate prin acest proiect de Lege.

**6. Eliminarea obligatiei operatorului de transport de a inregistrara conducatorul auto in registrul de pe site-ul ARR**

Problema ridicata:

Patronatele din transportul rutier au ridicat urmatoarele probleme:

- este prevazuta obligatia operatorului de transport de a înregistra conducatorul auto angajat pe site-ul ARR;

- se solicita eliminarea acestei obligatii datorita faptului ca toate contractele de munca sunt inregistrate in REVISAL, inregistrarea acestor contracte fiind in atributiile Inspectiei Muncii

**ISCTR**

Suntem de acord cu propunerea reprezentanţilor Patronatelor de a se elimina obligația operatorilor de transport rutier și a întreprinderilor de transport în cont propriu de a transmite Autorităţii Rutiere Române - A.R.R., prin completarea unui formular, în formatul electronic disponibil pe site-ul acesteia, modificările privind situaţia conducătorilor auto angajaţi, în termen de cel mult 15 zile de la apariţia modificării, iar conducătorii auto să fie preluați în baza de date a ARR din REVISAL, în măsura în care acest lucru se poate realiza.

Directia Rutiera+ARR

La solicitarea asociaţiilor patronale, agreată de Ministerul Transporturilor şi introdusă ca obligaţie in Ordinul nr. 1007/2010, privind crearea unei baze de date, de către Autoritatea Rutieră Română – ARR, cu privire la activitatea conducătorilor auto, prin care aceasta să elibereze un cazier al conducătorului auto, Autoritatea Rutieră Romînă – ARR a solicitat Inspecţiei Muncii din cadrul Ministerului Muncii, Familiei, Protecţiei Sociale şi Persoanelor Vârstnice, încheierea unui protocol intre cele două institutii prin care instituţia noastră să aibă acces la datele din Registrul general de evidenţă al salariaţilor - REVISAL.

Urmare răspunsului prin care ni se comunică faptul că acest Registru este un instrument de lucru al inspectorilor de muncă şi conţine date care nu sunt informaţii de interes public, Autoritatea Rutieră Română – ARR a achiziţionat o aplicaţie informatică prin care să pună la dispoziţia operatorilor de transport şi a altor instituţii implicate in activitatea de control a transportului rutier introducerea, pe bază de user şi parolă, a datelor necesare (respectiv nume conducator auto angajat, abateri, sancţiuni aplicate).

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

In perioada imediat urmatoare (pana la data de 30.04.2014), Ministerul Transporturilor, prin Autoritatea Rutiera Romana, va relua demersurile catre Ministerul Muncii, Familiei, Protecţiei Sociale şi Persoanelor Vârstnice, pentru găsirea unei modalităţi de acces la informaţiile cuprinse în REVISAL.

Ulterior acestui demers, in functie de rezultat, Ministerul Transporturilor va proceda la modificarea in consecinta a OMT 980/2011 si a HG 69/2012

**7. Pirateria in transportul rutier de persoane**

Problema ridicata:

Patronatele din transportul rutier au ridicat urmatoarele probleme:

- reprezentanții patronatelor din transportul rutier au solicitat și au obținut, în luna martie 2010 ca membrii Guvernului să aprobe O.U.G. nr. 34/2010 privind unele măsuri pentru întărirea controlului în scopul combaterii transporturilor ilicite de mărfuri și persoane.

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

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

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

**Directia Rutiera**

Ministerul Transporturilor a intocmit proiectul de Ordonanta de urgenta a Guvernului prin care se reintroduce art. abrogat prin Legea nr. 168/2010.

Aflandu-se faptul ca in Camera Deputatilor exista in dezbatere un proiect de Lege care avea ca obiect reglementarea aceluiasi aspect, prin actul nr. 6393/12.02.2014, Ministerul Transporturilor a instiintat Camera Deputatilor – Comisia pentru Industrii si Servicii despre proiectul de Ordonanta de uregenat a Guvernului, solicitandu-se pozitia Comisiei pentru a se evita adoptarea de doua prevederi similare prin doua proiecte de acte normative distincte aflate in faza de promovare.

Prin actul nr. 4c-3/49/2014, Camera Deputatilor – Comisia pentru Industrii si Servicii, a comunicat Ministerului Transporturilor ca este finalizat proiectul de Lege pentru modificarea Legii nr. 38/2003.

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Avand in vedere complexitatea subiectului si raspunsurile autoritatilor din subordine, problema va fi tratata separat intr-o discutie dedicata special acestui subiect

**8. Incompatibilitate la nivelul inspectorilor ISCTR**

Problema ridicata:

Patronatele din transportul rutier au ridicat urmatoarele probleme:

– inspectorii ISCTR persoane de afaceri;

- inspectorii ISCTR au rude cu firme de transport pe care nu le controleaza;

- abuzuri in procedura de autorizare a centrelor de pregatire si perfectionare

**ISCTR**

În conformitate cu Regulamentul Intern al ISCTR personalul cu atribuţii de control are obligaţia de a prezenta Serviciului Resurse Umane cazierul auto din 6 în 6 luni, iar anual (odată cu Declarațiile de avere/interese) declarația pe proprie răspundere, prin care personalul cu atribuţii de inspecţie şi control din cadrul ISCTR atestă faptul că nu activează și/sau nu deține acțiuni sau părți sociale, direct sau indirect, prin rude până la gradul IV, la organisme de siguranță rutieră, operatori de transport rutier, centre de pregătire și perfecționare a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, școli de conducători auto, operatori economici care desfășoară activități conexe transportului rutier, agenți economici din domeniul asigurărilor.

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Ministerul Transporturilor solicita patronatelor din transportul rutier sa transmita sesizari concrete (in scris) acolo unde au semnale ca personalul cu atributii de control incalca prevederile Regulamentului Intern al ISCTR privind incompatibilitatea

**9. Promovarea pachetului de acte normative care reglementează formarea profesională și armonizarea legislației naționale cu legislația europeană**

Problema ridicata:

Patronatele din transportul rutier au solicitat promovarea in regim de urgenta a pachetului de acte normative care reglementează formarea profesională și armonizarea legislației naționale cu legislația europeană in care sa se prevada sala unica de examinare, plata transparenta, examinarea sa nu se mai realizeze de catre personalul MT si ARR, examinarea sa se realizeze in fiecare zi lucratoare

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Avand in vedere ca problema a fost ridicata si la sedinta ce a avut ca tema problemele cu Directia Rutiera, precum si faptul ca aceasta problema tine in primul rand de activitatea Directiei Rutiere (promovarea pachetului de ordine), problema va fi tratata detaliat la raspunsurile problemelor ridicate la intalnirea in cauza.

**10. Selectia personalului ISCTR**

Problema ridicata:

Patronatele din transportul rutier au solicitat:

- instruirea permanenta a personalulului ISCTR

- sa se verifice daca acestia mai indeplinesc condiutiile de la angajare

- grad de rudenie pana la care se considera conflict de interese

**ISCTR**

ISCTR acordă importanţă pregătirii iniţiale şi continue a personalului angajat, în vederea desfăşurării activităţii în cele mai bune condiţii. Acest lucru s-a realizat la locul de muncă - în cadrul inspectoratului.

De asemenea, în decursul anului 2013, la nivelul I.S.C.T.R. s-au înregistrat un număr de 202 participări ale angajaților la cursuri externe, organizate de societăți autorizate de formare profesională și un număr de 336 participări ale angajaților la cursuri interne, organizate și susținute de specialist din cadrul I.S.C.T.R.

Din numărul total de 202 participanți la cursuri externe, un număr de 146 au fost inspectori de trafic, care au participat la cursuri de Atestare/Reatestare/Certificare în vederea obținerii Certificatului de atestare ITP/CTT emis de Registrul Auto Român – R.A.R.

Cursurile interne cu un numar de 336 de participări au vizat în exclusivitate inspectorii de trafic rutier, 5 dintre aceștia participând la cursul destinat pregătirii Inspectorilor de trafic rutier, 8 Inspectori Șefi teritoriali participând la cursul Sistemul de Control Intern Managerial și 323 de inspector de trafic rutier la cursul AETR+ADR+CÂNTĂRIREA VEHICULELOR+CODUL DE CONDUITĂ ETICĂ AL ANGAJȚILOR I.S.C.T.R., organizat în opt serii, în diferite locații din țară, precum București, Sibiu, Vâlcea, Constanța, Oradea, Timiș.

Numărul total al participărilor angajaților I.S.C.T.R. la cursuri de pregătire profesională pe parcursul anului 2013 este de 538.

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Ministerul Transporturilor a luat cunostinta de problema ridicata de patronatele din transportul rutier si va solicita ISCTR continuarea/intensificarea instruirii personalului.

**11. Controalele la sediul operatorilor de transport**

Problema ridicata:

Patronatele din transportul rutier au mentionat ca la efectuarea controalelor la sediul operatorilor de transport nu se tine cont de proportionalitate (o societate cu 400 vehicule este controlata de 30 de ori/an, o societate cu 30 vehicule este controlata de 70 ori pe an)

**ISCTR**

În opinia ISCTR credem că problema numărului disproporționat de controale exemplificat prin adresa ministerului nu s-a consemnat corect sau nu a fost corect expusă de patronate. La sediile operatorilor controalele se fac doar în anumite condiții: petiții, controale în vederea verificării îndeplinirii condiţiilor care au stat la baza eliberării licenţei/certificatului/autorizaţiei, controale impuse datorită unor reglementări privind numărul de zile care trebuie verificate într-un an calendaristic privind activitatea tuturor conducătorilor auto din România, controale solicitate de către inspectorate omoloage din Europa, controale solicitate de către alte instituții, gradul de risc al întreprinderii, etc.

Dintre întreprinderile verificate într-un an, numai în cazuri extreme ISCTR a efectuat mai mult de 2 controale la sediul acestora într-un an.

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Avand in vedere justificarea ISCTR, Ministerul Transporturilor, in lipsa unor exemple concrete, considera ca problema ridicata nu are sustinere.

**12. Utilizarea notificarii prevazuta in HG 69/2012**

Problema ridicata:

Patronatele din transportul rutier au mentionat ca exista prevazuta in legislatie o notificare in vederea punerii in ordine care nu este utilizata, aplicandu-se direct sanctiunea

**ISCTR**

Problema reclamată de patronate este că există prevăzută în legislație o notificare în vederea punerii în ordine care nu este utilizată aplicându-se direct sancțiunea.

HG nr. 69/2012 prevede sancțiuni contravenționale, sancțiuni administrative (în majoritatea cazurilor sunt aplicate ulterior pentru deficiențe care constituie contravenții) și termene de remediere a unor deficiențe astfel încât sancțiunea administrativă ulterioară să nu se mai aplice.

În cazurile în care legislația nu prevede notificări înaintea aplicării unei sancțiuni administrative mecanismul este: Sancțiune contravențională + Sancțiune administrativă.

În cazurile în care legislația prevede notificări înaintea aplicării unei sancțiuni administrative mecanismul este: Sancțiune contravențională + Notificare remediere deficiențe + Sancțiune administrativă (dacă mai este cazul).

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Avand in vedere justificarea ISCTR, Ministerul Transporturilor, in lipsa unor exemple concrete, considera ca problema ridicata nu are sustinere.

**13. Cursele ocazionale**

Problema ridicata:

Patronatele din transportul rutier au mentionat ca exista operatori de transport care declara ca fac curse ocazionale dar in realitate acestea sunt regulate.

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Avand in vedere ca unele patronatele din domeniul transportului rutier sustin eliminarea raportarii curselor ocazionale, iar altele pastrarea acestei raportari, s-a agreeat propunerea unor solutii concrete din partea patronatelor din transportul rutier.

**14. Autogari**

Problema ridicata:

Patronatele din transportul rutier au ridicat urmatoarea problema:

- acolo unde exista o singura autogara intr-o localitate se solicita tarife mari operatorilor de transport;

- operatorii de transport sunt amendati daca nu sunt in autogara respectiva la ora prevazuta in licenta.

**Directia Rutiera+ARR**

Ministerul Transporturilor şi Autoritatea Rutieră Română – ARR au iniţiat în trecut un dialog cu Consiliul Concurenţei referitor la tariful aplicat operatorilor de transport pentru accesul la serviciile autogării, răspunsul fiind că nu se pot impune tarife maximale pentru accesul în autogară.

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Avand in vedere raspunsul Consiliului Concurentei si in lipsa unei propuneri concrete din partea patronatelor din domeniul transportului rutier, Ministerul Transporturilor acteapta o propunere concreta din partea patronatelor din transportul rutier.

**15. Controlul operatorilor de transport straini**

Problema ridicata:

Patronatele din transportul rutier au ridicat urmatoarea problema:

- operatorii de transport straini nu sunt controlati cu rigurozitate de catre personalul CNADNR din punctele de trecere a frontierei

- nu li se aplica stampila pe autorizatii si in acest fel folosesc o autorizatie de mai multe ori

ISCTR

Problema ridicată a fost aceea că CNADNR nu verifică destul de riguros operatorii străini care efectuează transport rutier în baza autorizațiilor de transport motiv pentru care operatorii străini utilizează o autorizație pentru mai multe operațiuni de transport.

Credem că singura soluție este aceea ca CNADNR să verifice toate autorizațiile, să le ștampileze, să constituie o bază de date cu privire la acestea și în baza unui protocol să informeze periodic ministerul transporturilor cu privire la toate autorizațiile utilizate.

În mod inopinat ISCTR va organiza acțiuni de control în apropierea frontierelor și va sesiza CNADNR și ministerul transporturilor cu privire la toate autorizațiile neștampilate în vederea aplicării măsurilor legale care se impun împotriva celor vinovați.

CNADNR

Pentru micsorarea timpilor de asteptare in Agentiile de Control si Incasare (ACI) din punctele de trecere a frontierei, utilizarea mai facila a sistemului informatic si posibilitatea obtinerii de date in timp real, precum si pentru eliminarea posibilelor acte de coruptie, in ACI din punctele de trecere a frontierei a fost implementata aplicatia informatica **e - Tarifare** care permite interconectarea in retea a calculatoarelor din CNADNR – Central, DRDP si ACI.

Prin interconectarea in retea a calculatoarelor din CNADNR – Central, DRDP si ACI utilizate pentru incasarea tarifelor datorate de utilizatorii retelei de drumuri nationale din Romania se urmareste functionarea in regim multi – utilizator si managementul centralizat al informatiilor iar prin accesarea bazei de date sa fie vizualizate on-line datele despre:

- vehiculele inregistrate in sistem, tara de inmatriculare a acestora, firma detinatoare;

- sumele datorate CNADNR SA de utilizatorii retelei de drumuri;

- Autorizatia Speciala de Transport si datele mentionate in aceasta;

- autorizatia de transport rutier international de marfa (pentru vehiculele inmatriculate in alte state pentru care este necesar acest document);

- Procesele Verbale de Constatare a Contraventiei emise pentru incalcarea prevederilor legale;

- documentele emise pentru incasarea sumelor achitate de utilizatorii retelei de drumuri nationale (facturi si chitante).

Totodata prin aplicatia informatica e-Tarifare pot fi emise rapoarte in functie de solicitarile operatorului, la nivel centralizat sau la nivel de puncte de lucru, pentru diferite perioade de timp.

In aplicatia e-Tarifare sunt implementate contingentele de autorizatii de transprt rutier international de marfa iar pentru fierare din acestea este impus numarul de utilizari ale acestora in functie de traficul pentru care sunt emise (2 utilizari pentru traficul direct si 4 utilizari pentru traficul de tranzit si terta tara). Astfel acestea nu pot avea utilizari multiple.

Aplicatia va fi dezvoltata avandu-se in vedere si realizarea unei interfete de acces pentru consultarea datelor de catre I.S.C.T.R

Referitor la neaplicarea stampilei pe autorizatii sau orice alte aspecte anormale, exista posibilitatea sesizarii CNADNR SA sau organelor abilitate ale statului, pentru corectarea oricarei probleme.

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Ministerul Transporturilor va solicita conducerii ISCTR sa aiba in vedere efectuarea de controale inopinate in zona punctelor de frontiera care sa aibe ca tema in special controlul autorizatiilor de transport rutier international de marfa.

**16. Imobilizarea si incasarea amenzilor de la operatorii de transport straini**

Problema ridicata:

Patronatele din transportul rutier au ridicat problema ca ISCTR nu controleaza operatorii de transport straini deoarece nu pot incasa amenzile

**ISCTR**

Procedura de verificare a vehiculelor înmatriculate în alte state este mai complexă din cauza faptului că în cazul acestora nu se permite încasarea amenzilor după 15 zile ca și în cazul vehiculelor înmatriculate în România, ci se percepe o garanție egală cu contravaloarea amenzii aplicate.

Această măsură este firească, ISCTR fiind singura instituție din România care aplică această măsură în cazul vehiculelor înmatriculate în străinătate. Măsura vine în întâmpinarea principiului nediscriminării actului de control în funcție de țara de înmatriculare a vehiculului și nu îl încalcă așa cum se credea înainte de a fi aprobată.

ISCTR consideră că numărul de vehiculele înmatriculate în alte state și numărul de sancțiuni contravenționale aplicate în cazul acestora nu ar trebui să ducă la concluzia conform căreia ISCTR nu efectuează astfel de verificări, nejustificându-se afirmația patronatelor.

Pentru exemplificare vă oferim unele date statistice:

Vehicule verificate în trafic:

Număr vehicule RO / Număr vehicule alte state = 206.614 / 42.609 = 4,8. La fiecare 4,8 vehicule înmatriculate în România a fost verificat un vehicul înmatriculat în alte state.

Procese verbale sancționare contravențională aplicate în trafic:

Operatori de transport Români: 19.255 (la fiecare 10,73 vehicule un proces verbal)

Operatori de transport străini: 3.819 (la fiecare 11,15 vehicule un proces verbal)

Contravaloare amenzi contravenționale aplicate în trafic:

Operatori de transport Români: 110.687.500 lei

Operatori de transport străini: 16.949.250 lei

În cazul operatorilor străini amenzile contravenționale se încasează în procent de aproximativ 98 % diferența constând în acele puține cazuri în care conducătorii auto nu respectă măsura de imobilizare și părăsesc locul controlului, deplasându-se cu un vehicul fără plăcuţe cu numărul de înmatriculare.

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Avand in vedere justificarea ISCTR, Ministerul Transporturilor considera ca problema ridicata nu are sustinere.

**17. Control multiplu asupra aceluiasi vehicul si crearea unui call center pentru abuzuri**

Problema ridicata:

Patronatele din transportul rutier au ridicat urmatoarele probleme:

- un vehicul este controlat in traseu de 2 ori in aceeasi zi

- solicita sa se furnizeze informatii on-line catre celelalte echipaje ISCTR controlul realizat astfel incat un vehicul sa nu fie controlat de mai multe ori in aceeasi zi

- sa se infiinteze o linie telefonica unde sa fie raportate abuzurile

**ISCTR**

Vehicule controlate de două ori în aceeași zi: Acest lucru se întâmplă numai în situații extrem de rare și de obicei are efecte pozitive cum ar fi: verificarea înlăturării cauzelor contravenționale atunci când s-a aplicat o sancțiune (de exemplu imobilizare pentru efectuarea odihnei) sau cu ocazia verificării dacă la primul control inspectorii nu au aplicat sancțiunile legale cu toate că acestea s-ar fi impus, al doilea echipaj procedează la aplicarea măsurilor legale și informează ISCTR despre comportamentul echipei de inspectori care a efectuat primul control. Singurul efect negativ apare în situațiile în care transportul se efectuează cu respectarea reglementărilor în vigoare provocându-i-se conducătorului auto un deranj suplimentar, dar în aceste situații operațiunile de control este recomandat să nu dureze mai mult de 25 minute.

Introducerea unui sistem care să permită eliminarea situațiilor în care un vehicul este oprit de mai multe ori în aceeași zi: ISCTR consideră că acest sistem se poate introduce după ce instituția va achiziționa un sistem informatic dar nu ar scădea numărul unor astfel de situații ci ar putea duce la creșterea lor. Acest sistem pe de altă parte, ar transmite echipajului care efectuează al doilea control informaţii privind vehiculele care au fost deja verificate și care ar trebui oprite în vederea verificării înlăturării caracterului contravențional al faptelor sancționate anterior.

Introducerea unei linii telefonice pentru raportarea abuzurilor: ISCTR consideră că această problemă trebuie analizată în vederea stabilirii oportunităţii introducerii acesteia. Chiar dacă nu există o linie telefonică non-stop, administratorii operatorilor de transport ocazional, contactează telefonic în timpul programului de lucru, sediul central, inspectoratele teritoriale ale ISCTR sau inspectoratele județene pentru a reclama abuzuri. În studierea acestei propuneri trebuie identificate și analizate atât efectele pozitive cât și cele negative, sens în care oferim spre exemplificare următoarele:

Aspecte pozitive: anumite abuzuri ar putea fi depistate operativ, se poate acționa (teoretic) pentru eliminarea acestora pe loc la momentul controlului.

Aspecte negative: De obicei abuzurile semnalate telefonic nu se confirmă și aceste convorbiri telefonice devin doar un instrument de presiune asupra inspectorilor. Persoana care ar răspunde la acest telefon nu poate lua decizii cu privire la cenzurarea unui act de control (poate verifica de exemplu doar dacă inspectorii sunt în interes de serviciu la momentul semnalării presupusului abuz), întrucât inspectorul este independent pe toată perioada efectuării controlului. În practica europeană nu se tratează pe loc abuzurile decât în rarele situații în care acestea sunt evidente.

În opinia noastră abuzurile trebuie semnalate instituției, dar se poate în timpul programului de lucru în scris prin petiții, sau în cazurile în care abuzurile pot avea caracter infracțional operatorii pot apela numărul 112. Apelarea telefonului 112 ar avea avantajul că în cazurile în care abuzurile nu se confirmă (sunt foarte frecvente aceste situații), cel care a apelat acest număr răspunde contravențional. Inspectorii ISCTR apelează 112 când întâmpină greutăți cu ocazia controalelor și în majoritatea cazurilor apelarea este justificată și se primește ajutorul dorit. Această linie telefonică ar avea rolul unei registraturi unde se depun și se înregistrează presupusele abuzuri.

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Avand in vedere propunerile patronatelor si justificarile ISCTR, Ministerul Transporturilor va solicita, in limita alocatiilor bugetare, dezvoltarea unei aplicatii informatice care să permită eliminarea situațiilor în care un vehicul este oprit de mai multe ori în aceeași zi.

Referitor la oportunitatea unei linii telefonice pentru raportarea abuzurilor, Ministerul Transporturilor va analiza oportunitatea introducerii acesteia.

**18. Realizarea unor puncte fixe de control al ISCTR in zona punctelor de frontiera**

Problema ridicata:

Patronatele din transportul rutier au solicitat sa existe un control permanent al ISCTR imediat dupa controlul efectuat de CNADNR

**ISCTR**

În opinia ISCTR această măsură ar reprezenta doar dublarea activităţii altei instituţii cu antrenarea unor resurse umane, financiare, logistică, etc., nejustificate.

Reglementările europene privind actul de control în domeniul transportului rutier se bazează pe un sistem de sancțiuni care trebuie să respecte următoarele criterii: eficiență, proporționalitate, nediscriminare și caracter disuasiv.

Propunem ca în apropierea frontierelor ISCTR să organizeze operațiuni de control cu caracter inopinat.

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

Ministerul Transporturilor impreuna cu ISCTR va pune in aplicare un plan de actiuni de control inopinat in zona punctelor de frontiera

**19. Actualizarea incalcarilor HG 69/2012**

Problema ridicata:

Patronatele din transportul rutier au solicitat modificarea HG 69/2012 prin actualizarea incalcarilor in conformitate cu legislatia in vigoare

**ISCTR**

În opinia noastră HG nr. 69/2012 cu modificările şi completările ulterioare, trebuie modificată în cel mai scurt timp, în vederea eliminării neconcordanţelor din legislaţia în vigoare, implementării celor mai bune practici aplicate de inspectoratele cu experienţă din Europa, reducerii formalităţilor administrative ca urmare a controalelor efectuate, iar pentru fiecare deficienţă constatată să existe posibilitatea aplicării sancţiunilor necesare, sancţiuni care să fie eficiente, proporţionale şi cu caracter de descurajare.

**Concluzie Ministerul Transporturilor**

In cel mai scurt timp (lunile mai-iunie) Ministerul Transporturilor va demara procedura de modificare a HG 69/2012, urmand a fi implicate atat unitatile din subordine cat si societatea civila.