

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1 Titlul prezentului act normativ	
LEGE privind aprobarea Ordonanței Guvernului pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transportului rutier	
Secțiunea a 2-a Motivul emiterii actului normativ	
2.1. Sursa prezentului act normativ	Demersul se regăsește în lista proiectelor din domeniul „Transporturi și Infrastructură” pentru care Guvernul a fost abilitat să emită ordonanțe, potrivit art. 1 pct. VIII poz. 2 din Legea nr. 332/2024 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe . Actul normativ constituie o inițiativă a Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în vederea clarificării anumitor aspecte privind activitățile asupra cărora autoritatea exercită atribuții, respectiv: gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, verificarea aparatelor de înregistrare a perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto, precum și finanțarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier.
2.2. Descrierea situației actuale	I. 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, stabilește cadrul de aplicare a: - regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto care efectuează operațiuni de transport rutier ce fac obiectul Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3.821/85 și (CE) nr. 2.135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3.820/85 al Consiliului, operațiuni de transport rutier care fac obiectul Acordului european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR) sau operațiuni de transport rutier care fac obiectul Acordului comercial și de cooperare între Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice, pe de o

parte, și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, pe de altă parte;

- regulilor privind utilizarea aparatelor de înregistrare a perioadelor de conducere, pauzelor și perioadelor de odihnă ale conducătorilor auto, așa cum sunt acestea definite în anexa nr. I și în anexa nr. IB la Regulamentul Consiliului (CEE) nr. 3.821/85 privind echipamentul de înregistrare în transportul rutier, cu modificările și completările ulterioare;

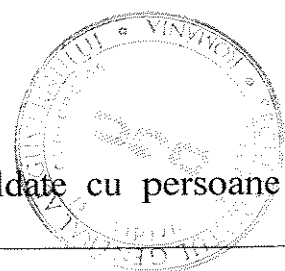
- prevederilor Regulamentului (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3.821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere;

- a prevederilor Regulamentului (UE) 2020/1.054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 în ceea ce privește cerințele minime referitoare la duratele de conducere zilnice și săptămânale maxime, pauzele minime și perioadele de repaus zilnic și săptămânal și a Regulamentului (UE) nr. 165/2014 în ceea ce privește poziționarea prin intermediul tahografelor.

În data de 31.05.2024 a fost publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene Directiva delegată (UE) 2024/846 de modificare a Directivei 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE în ceea ce privește legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier, directivă care trebuie transpusă de statele membre ale Uniunii Europene până cel târziu la data de 14 februarie 2025.

II. Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 608 din 23 august 2012, cu modificările și completările ulterioare, stabilește acțiunile principale care asigură gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră după cum urmează:

- evaluarea de impact asupra siguranței rutiere;
- auditul de siguranță rutieră;
- inspecția de siguranță rutieră periodică;
- inspecția de siguranță rutieră specifică;
- inspecțiile comune de siguranță rutieră;
- evaluarea siguranței rețelei rutiere;
- gestionarea datelor privind accidente soldate cu persoane decedate sau răniți grav;



- formarea, atestarea, perfecționarea și desemnarea auditorilor;
- îmbunătățirea continuă a practicilor de gestionare a siguranței rutiere.

III. Prin Ordonanța Guvernului nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 625 din 02 septembrie 2011, cu modificările și completările ulterioare, ISCTR a fost desemnat organismul tehnic permanent specializat al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pentru asigurarea inspecției și controlul respectării reglementărilor interne și internaționale în domeniul transporturilor rutiere.

b) prin virarea, lunar, de către A.R.R. în contul I.S.C.T.R., în vederea funcționării acestuia, a unei contribuții în procent de 20% din cuantumul tarifelor încasate pentru serviciile specifice prestate de către A.R.R. către terți, cu excepția tarifelor încasate de către A.R.R. pentru serviciile specifice prestate prin aplicarea prevederilor Legii nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată, și a normelor de aplicare a acesteia, respectiv prin virarea, lunar, de către R.A.R. în contul I.S.C.T.R., în vederea funcționării acestuia, a unei contribuții în procent de 5% din cuantumul tarifelor încasate pentru serviciile specifice prestate de către R.A.R. către terți;

IV. Articolul IV din Legea nr.85/2022 pentru completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, precum și pentru completarea Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 366 din 13 aprilie 2022

„Art. IV - În termen de 60 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi, la propunerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Guvernul adoptă normele metodologice de proiectare și execuție a drumurilor pentru cicliști.”

Prin Legea nr.85/2024 pentru completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, precum și pentru completarea Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, se introduce noțiunea de ”drum destinat exclusiv bicicliștilor”, noțiune distinctă față de ”pista de biciclete” care este definită ca element al drumului (național, județean, local) conform art. 2 alin. (3) din Ordonanța Guvernului nr.43/1997 privind regimul drumurilor.

Potrivit motivației din Expunerea de motive a legii în cauză, a fost necesară introducerea acestei noțiuni ca urmare a proiectelor de

	dezvoltare a traseelor dedicate exclusiv ciclismului, derulate exclusiv de "de consiliile locale" ca autorități interesate în dezvoltarea acestor tipuri de infrastructură verde în cadrul proiectelor de mobilitate urbană. Acest tip de proiecte dezvoltate independent de construcția unui drum trebuie, de regulă, să respecte caracteristicile și condițiile tehnice impuse prin Ghidurile specifice de accesare a fondurilor europene prin intermediul cărora se asigură finanțarea proiectului respectiv. Având în vedere că aceste proiecte de realizare separată a traseelor dedicate exclusiv ciclismului sunt dezvoltate doar la nivel local în scopul satisfacerii cerințelor de mobilitate urbană, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a fost identificat în mod eronat ca autoritate competentă pentru a stabili normele de proiectare/ de realizare a acestor trasee.
2.3. Schimbări preconizate	Modificările prevăzute în prezentul act normativ vizează următoarele: I. Referitor la modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 37/2007: - transpunerea Directivei (UE) 2024/846 de modificare a Directivei 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE în ceea ce privește legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier; - în afara contravențiilor prevăzute în directivă, în proiect se regăsesc și alte contravenții utile pentru realizarea unui control eficient, cu scopul asigurării concurenței loiale în domeniul transporturilor rutiere, creșterii siguranței rutiere și îmbunătățirii condițiilor de muncă ale personalului din domeniul transporturilor rutiere, contravenții care în cea mai mare parte se regăsesc și în actul normativ care se aplică în prezent; - prevederi pentru imobilizarea vehiculelor, corespunzătoare contravențiilor prevăzută la art. 8 alin. (1) lit. j), k) sau l) din proiect, în cazul în care în cadrul controalelor în trafic se constată refuzul controlului, respectiv refuzul conducătorului auto de a deplasa vehiculul, la solicitarea inspectorilor din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, către atelierele autorizate pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză, în vederea verificării integrității tahografului; - pentru sublinierea conexiunii legislative, a fost realizată o trimitere la prevederile art. 9 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, publicată în Monitorul Oficial nr. 625 din 2 septembrie 2011, prevederi aplicate în cazul sancțiunilor aplicate persoanelor fizice sau juridice străine, dacă la momentul controlului nu sunt îndeplinite condițiile pentru continuarea transportului.

- Procedura privind aplicarea măsurii de imobilizare se stabilește prin ordin comun al ministrului transporturilor și infrastructurii și al ministrului afacerilor interne în termen de 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe, prin modificarea și/sau completarea ordinului comun al ministrului transporturilor și infrastructurii și al ministrului afacerilor interne nr. 1.091/207/2024 pentru aprobarea Procedurii privind aplicarea măsurii de suspendare a dreptului de utilizare a unui autovehicul prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare, precum și a Procedurii privind modalitatea concretă prin care contravenientul face dovada îndeplinirii condițiilor legale pentru continuarea transportului/deplasării și condițiile necesare care trebuie îndeplinite pentru încetarea măsurii de imobilizare, publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 1256 din 13 decembrie 2024.

II. Referitor la modificarea și completarea Legii nr. 265/2008:

- clarificarea faptului că încheierea contractelor-cadru pentru efectuarea inspecției de siguranță rutieră periodică se realizează între Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. și administratorii drumurilor;

- clarificarea faptului că auditorii de siguranță rutieră angajați ai Autorității Rutiere Române - A.R.R. care au atribuții în procedura de desemnare a auditorilor de siguranță rutieră nu pot efectua auditul de siguranță rutieră, evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și inspecția de siguranță rutieră periodică.

- clarificarea faptului că exercitarea activităților de audit de siguranță rutieră și evaluare de impact asupra siguranței rutiere este incompatibilă cu cea de membru al Comisiei de soluționare a contestațiilor.

- posibilitatea Autorității Rutiere Române - A.R.R. de a desemna auditori de siguranță rutieră cu derogare de la criteriul desemnării echitabile pentru realizarea inspecției de siguranță rutieră periodică în cazul în care nu există auditori de siguranță rutieră disponibili.

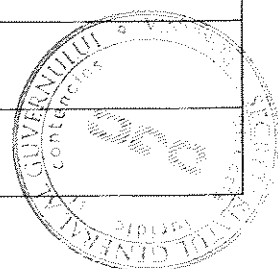
- stabilirea obligației în sarcina Poliției Române din cadrul Ministerului Afacerilor Interne de a transmite anual în format electronic editabil către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. situația centralizată la nivel național cu privire la accidente rutiere grave produse pe drumurile publice.

III. Referitor la modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 26/2011:

- stabilirea faptului că finanțarea ISCTR se va realiza inclusiv prin contribuții în procent de 5% din cuantumul tarifelor încasate pentru serviciile prestate de către R.A.R., constând în omologarea vehiculelor rutiere, eliberarea cărții de identitate a vehiculului și certificarea autenticității vehiculelor rutiere.

IV. Referitor la modificarea art. IV din Legea nr. 85/2022:

	Luând în considerare faptul că Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației reprezintă autoritatea centrală competentă pentru mobilitate urbană și este desemnată totodată ca autoritate de management pentru Programul pentru rețeaua de dezvoltare urbană, se impune ca analiza situațiilor în care este necesară existența unui set de norme tehnice generale și apare obligativitatea respectării acestuia, să se facă la nivelul acestei autorități. Astfel, modificarea art.IV din lege vizează desemnarea corectă a autorității competente. Astfel, art. IV din Legea nr.85/2022 va avea următorul cuprins: ”Art. IV - Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației va elabora și va aproba norme tehnice generale de proiectare și execuție a drumurilor destinate exclusiv pentru cicliști. ”
2. Alte informații	Nu este cazul.
Secțiunea a 3-a Impactul socio-economic	
3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	Actul normativ asigură corelarea anumitor prevederi legislative care creează în prezent neclarități în aplicarea legislației.
3.2. Impactul social	Îmbunătățirea activității de inspecție tehnică periodică prin clarificarea anumitor aspecte privind această activitate. Simplificarea unor proceduri administrative. Clarificarea unor aspecte privind atestarea profesionala.
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	
3.4. Impactul macroeconomic	
3.4.1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici	
3.4.2 Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Nu este cazul.
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Nu este cazul.
3.9. Alte informații	Nu este cazul.

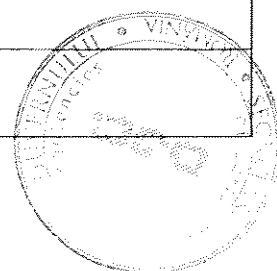


Secțiunea a 4-a

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri

- în mii lei (RON) -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani					Media pe cinci ani
		2024	2025	2026	2027	2028	
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 sociale de stat: (i) contribuții de asigurări d) alte tipuri de venituri		Nu este cazul.					
4.2. 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 d) alte tipuri de cheltuieli		Nu este cazul.					
4.3. Impact financiar, plus/ minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale		Nu este cazul.					
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare		Nu este cazul.					
4.5. Propuneri pentru a compensa scăderea veniturilor bugetare		Nu este cazul.					



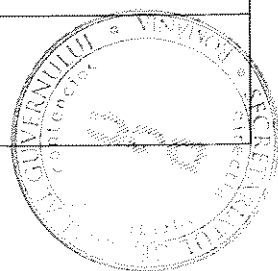
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Nu este cazul.
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente: a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.	Nu este cazul.
7. Alte informații	Nu este cazul.

Secțiunea a 5-a

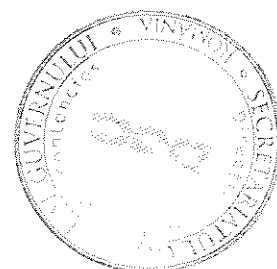
Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare

5.1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor prezentului act normativ	Procedura privind aplicarea măsurii de imobilizare se stabilește prin ordin comun al ministrului transporturilor și infrastructurii și al ministrului afacerilor interne în termen de 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe, prin modificarea și/sau completarea ordinului comun al ministrului transporturilor și infrastructurii și al ministrului afacerilor interne nr. 1.091/207/2024 pentru aprobarea Procedurii privind aplicarea măsurii de suspendare a dreptului de utilizare a unui autovehicul prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare, precum și a Procedurii privind modalitatea concretă prin care contravenientul face dovada îndeplinirii condițiilor legale pentru continuarea transportului/deplasării și condițiile necesare care trebuie îndeplinite pentru încetarea măsurii de imobilizare, publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 1256 din 13 decembrie 2024.
---	---

5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
5.3. Conformitatea prezentului act normativ cu legislația UE	Prezenta ordonanță transpune integral prevederile Directivei Delegate (UE) 2024/846 a Comisiei din 14 martie 2024 de modificare a Directivei 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CE) nr. 561/2006 și (UE) nr. 165/2014 și a Directivei 2002/15/CE în ceea ce privește legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier.
5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE	Nu este cazul.
5.3.2 Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE	Nu este cazul.
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Nu este cazul.
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	Nu este cazul.
5.6. Alte informații	Nu este cazul.
Secțiunea a 6-a Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ	
6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Nu este cazul.
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Nu este cazul.
6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale	Nu este cazul.
6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	Nu este cazul.



6.5. Informații privind avizarea de: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Prezentul act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 25/2025.
6.6. Alte informații	Nu este cazul.
Secțiunea a 7-a Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea prezentului act normativ	
7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea prezentului act normativ	Actul normativ a fost promovat cu asigurarea procedurii de transparență decizională potrivit Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, cu modificările ulterioare, prin publicarea pe pagina de internet a MTI în data de 13.01.2025. Termenul până la care se pot transmite recomandări scrise este 21.01.2025. În termenul indicat nu au fost primite recomandări scrise și nu s-a solicitat organizarea unei dezbateri publice.
7.2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării prezentului act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Nu este cazul.
7.3. Alte informații	Nu este cazul.
Secțiunea a 8-a Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea prezentului act normativ	
8.1. Măsurile de punere în aplicare a prezentului act normativ	Nu este cazul.
8.2. Alte informații	Nu este cazul.



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind aprobarea Ordonanței Guvernului pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transportului rutier, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU
ION-MARCEL CIOLACU

