

# ORDONANȚĂ nr. 12 din 31 ianuarie 2022

pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transporturilor rutiere

EMITENT

• **GUVERNUL ROMÂNIEI**

Publicat în **MONITORUL OFICIAL nr. 98 din 31 ianuarie 2022**

**Data intrării în vigoare 03-02-2022**

Formă consolidată valabilă la data 26-09-2026

Prezenta formă consolidată este valabilă începând cu data de 25-05-2023 până la data de 26-09-2026

Notă CTCE

Forma consolidată a [ORDONANȚEI nr. 12 din 31 ianuarie 2022](#), publicate în Monitorul Oficial nr. 98 din 31 ianuarie 2022, la data de 26 Septembrie 2026 este realizată prin includerea modificărilor și completărilor aduse de: [LEGEA nr. 124 din 19 mai 2023](#).

Conținutul acestui act aparține exclusiv S.C. Centrul Teritorial de Calcul Electronic S.A. Piatra-Neamț și nu este un document cu caracter oficial, fiind destinat informării utilizatorilor.

Având în vedere că [Regulamentul \(UE\) 2020/1.055](#) al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 de modificare a [Regulamentelor \(CE\) nr. 1.071/2009](#), [\(CE\) nr. 1.072/2009](#) și [\(UE\) nr. 1.024/2012](#) în vederea adaptării acestora la evoluțiile sectorului transportului rutier, parte din pachetul legislativ Mobilitate I, se aplică începând cu 21 februarie 2022,

ținând cont de faptul că [Directiva \(UE\) 2020/1.057](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la [Directiva 96/71/CE](#) și la [Directiva 2014/67/UE](#) privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a [Directivei 2006/22/CE](#) în ceea ce privește cerințele de control și a [Regulamentului \(UE\) nr. 1.024/2012](#), de asemenea parte din pachetul legislativ Mobilitate I, se aplică începând cu 2 februarie 2022, dată până la care trebuie transpusă în legislația națională,

luând în considerare faptul că reglementările naționale în vigoare pe domeniile reglementate de cele două acte legislative din pachetul Mobilitate I sunt cuprinse în [Ordonanța Guvernului nr. 27/2011](#) privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare, și 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, aprobată cu modificări prin [Legea nr. 371/2007](#), cu modificările și completările ulterioare, iar competențele de control ale Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier - I.S.C.T.R. pe domeniile vizate de cele două ordonanțe sus-menționate se regăsesc în principal în [Ordonanța Guvernului nr. 26/2011](#) privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, aprobată cu modificări prin [Legea nr. 18/2012](#), cu modificările și completările ulterioare,

în condițiile în care componenta de detașare a conducătorilor auto din [Directiva \(UE\) 2020/1.057](#) are incidență pe domeniul reglementat de [Legea nr. 16/2017](#) privind detașarea salariaților în cadrul prestării de servicii transnaționale, cu modificările și completările ulterioare,

pentru asigurarea la nivel național a cadrului de aplicare a prevederilor art. 6 alin. (10) din anexa nr. 31 partea A secțiunea 2 la Acordul 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, a prevederilor [Regulamentului \(UE\) nr. 1.055/2020](#) și a transpunerii [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, în temeiul [art. 108 din Constituția României, republicată](#), și al [art. 1 pct. VI.2 din Legea nr. 311/2021](#) privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță.

## Articolul I

[Ordonanța Guvernului nr. 27/2011](#) privind transporturile rutiere, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 625 din 2 septembrie 2011, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

**1. Articolul 8** se modifică și va avea următorul cuprins:

### Articolul 8

*Ministerul Transporturilor și Infrastructurii este autoritatea competentă pentru aplicarea acordurilor și convențiilor internaționale, bilaterale sau multilaterale, din domeniul transporturilor rutiere, la care România sau Uniunea Europeană este parte.*

**2. Articolul 9** se modifică și va avea următorul cuprins:

### Articolul 9

(1) Pentru a avea acces la ocupația de operator de transport rutier, întreprinderile trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute la art. 3 alin. (1) din [Regulamentul \(CE\) nr. 1.071/2009](#) 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.

(2) Prevederile alin. (1) se aplică întreprinderilor care efectuează exclusiv operațiuni de transport rutier internațional contra cost, întreprinderilor care efectuează exclusiv operațiuni de transport rutier național contra cost și întreprinderilor care efectuează atât operațiuni de transport internațional, cât și operațiuni de transport rutier național contra cost cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată depășește 2,5 tone.

(3) Până la data de 21 mai 2022 dispozițiile prezentei ordonanțe privind accesul la ocupația de operator de transport rutier nu se aplică întreprinderilor de transport rutier de mărfuri care desfășoară operațiuni de transport național și/sau internațional cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată depășește 2,5 tone, dar nu mai mult de 3,5 tone.

3. **Articolul 10** se modifică și va avea următorul cuprins:

#### **Articolul 10**

(1) Întreprinderile se autorizează pentru accesul la ocupația de operator de transport rutier prin înregistrare în Registrul electronic național al operatorilor de transport rutier, păstrat și gestionat de autoritatea competentă.

(2) Datele care se înscriu în Registrul electronic național al operatorilor de transport rutier conțin cel puțin informațiile prevăzute la art. 16 alin. (2) din [Regulamentul \(CE\) nr. 1.071/2009](#).

(3) Modalitățile privind completarea și gestionarea registrului prevăzut la alin. (1), precum și actualizarea datelor aferente operatorilor de transport rutier se stabilesc de către autoritatea competentă prin norme.

4. La [articolul 11, litera c\)](#) se abrogă.

5. **Articolul 12** se modifică și va avea următorul cuprins:

#### **Articolul 12**

(1) În vederea respectării cerinței privind competența profesională, întreprinderea trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

a) să desemneze o persoană fizică în funcția de manager de transport în conformitate cu prevederile art. 4 alin. (1) din [Regulamentul \(CE\) nr. 1.071/2009](#);

managerul de transport să fie titular al certificatului de competență profesională obținut în conformitate cu prevederile art. 8 din [Regulamentul \(CE\) nr. 1.071/2009](#), în baza pregătirii profesionale inițiale, urmată de o examinare, în condițiile stabilite de către autoritatea competentă prin norme.

(2) În cazul în care o întreprindere nu îndeplinește cerința privind competența profesională în condițiile prevăzute la alin. (1), aceasta poate desemna o persoană fizică care să îndeplinească condițiile prevăzute la art. 4 alin. (2) din [Regulamentul \(CE\) nr. 1.071/2009](#).

(3) În calitate de manager de transport, persoana fizică menționată la alin. (2) poate să conducă activitățile de transport a cel mult patru întreprinderi diferite, efectuate cu ajutorul unui parc auto cu o capacitate maximă combinată de 50 de vehicule.

(4) Deținătorii de certificate de competență profesională au obligația de a urma cursuri pentru pregătirea profesională periodică în domeniile enumerate în anexa I la [Regulamentul \(CE\) nr. 1.071/2009](#), la intervale de cel mult 10 ani, care se finalizează printr-o evaluare privind actualizarea cunoștințelor, în condițiile stabilite de către autoritatea competentă prin norme.

(5) Deținătorii de certificate de competență profesională care nu au mai condus o întreprindere de transport rutier de marfă sau o întreprindere de transport rutier de persoane în ultimii 5 ani au obligația de a urma cursuri de pregătire profesională periodică, care se finalizează printr-o evaluare privind actualizarea cunoștințelor, în condițiile stabilite de către autoritatea competentă prin norme.

(6) În vederea actualizării cunoștințelor pe care le dețin, managerii de transport au obligația să urmeze cursuri pentru pregătirea profesională continuă, care se finalizează printr-o evaluare privind actualizarea cunoștințelor, în condițiile stabilite de către autoritatea competentă prin norme.

(7) Orice modificare intervenită în legătură cu managerul de transport desemnat, de natură să afecteze respectarea cerinței privind competența profesională, se comunică autorității competente de către operatorul de transport rutier în maximum 15 zile de la data când a intervenit modificarea.

6. **Articolul 13** se modifică și va avea următorul cuprins:

#### **Articolul 13**

În vederea respectării cerinței de a avea un sediu real și stabil pe teritoriul României, întreprinderea trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

**a)** să aibă un sediu situat pe teritoriul României în incinta căruia își păstrează originalele principalelor sale documente de lucru, indiferent dacă acestea sunt în format electronic sau în orice alt format, în special contractele sale de transport, documentele referitoare la vehiculele aflate la dispoziția întreprinderii, documentele contabile, documentele de gestionare a personalului, contractele de muncă, documentele privind asigurările sociale, documentele conținând date referitoare la operațiunile de transport alocate conducătorilor auto și la detașarea acestora, documentele conținând date referitoare la cabotaj, la durata de conducere și perioadele de repaus și orice alt document la care inspectorii din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, denumit în continuare I.S.C.T.R., trebuie să aibă acces, în scopul verificării respectării de către întreprindere a condițiilor prevăzute de prezenta ordonanță;

**b)** să organizeze activitatea parcului său de vehicule în așa fel încât să se asigure că vehiculele aflate la dispoziția întreprinderii și folosite în transportul internațional se întorc la unul dintre centrele operaționale din România în termen de opt săptămâni de la plecarea din acesta;

**c)** să fie înregistrată la Oficiul Național al Registrului Comerțului;

**d)** să fie supusă impozitului pe profit/impozitului pe venit și, după caz, să aibă un cod de înregistrare în scopuri de TVA, în cazul în care întreprinderea i se aplică dispozițiile [art. 316 din Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal](#), cu modificările și completările ulterioare;

**e)** să dispună de unul sau mai multe vehicule care sunt înmatriculate sau puse în circulație și autorizate pentru utilizare în România, indiferent dacă toate vehiculele respective se află în proprietatea sa sau sunt deținute în temeiul unui contract de vânzare în rate, de închiriere sau de leasing;

**f)** să își desfășoare efectiv și în permanență activitățile administrative și comerciale cu ajutorul echipamentelor și instalațiilor corespunzătoare la sediul situat în România, potrivit lit. a), și să își gestioneze operațiunile de transport efectiv și permanent utilizând vehiculele prevăzute la lit. g) cu ajutorul echipamentelor tehnice corespunzătoare situate în România;

**g)** să aibă la dispoziție în permanență și în mod obișnuit un număr de vehicule care respectă condițiile prevăzute la lit. e) și de conducători auto al căror loc de staționare obișnuit se află la un centru operațional din România; în ambele cazuri numărul acesta este proporțional cu volumul operațiunilor de transport efectuate de întreprindere.

**7. Articolul 14** se modifică și va avea următorul cuprins:

#### **Articolul 14**

**(1)** În vederea respectării cerinței privind buna reputație, întreprinderea și managerul de transport al acesteia trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

**a)** întreprinderea și/sau managerul de transport al acesteia nu au/a fost condamnați/condamnat(ă) sau sancționați/sancționat(ă) conform prevederilor art. 6 alin. (1) din [Regulamentul \(CE\) nr. 1.071/2009](#);

**b)** întreprinderea și/sau managerul de transport și-au/și-a pierdut buna reputație pentru încălcările grave prevăzute în anexa nr. IV la [Regulamentul \(CE\) nr. 1.071/2009](#), fiind declarați/ declarat(ă) inapți/inapt(ă) conform art. 14 din [Regulamentul \(CE\) nr. 1.071/2009](#), și a intervenit reabilitarea.

**(2)** În cazul prevăzut la alin. (1) lit. b), întreprinderea/ managerul de transport se consideră reabilitată/reabilitat după o perioadă de cel puțin un an de la data pierderii bunei reputații și numai după ce managerul de transport face dovada că a promovat un examen referitor la domeniile enumerate în partea I din anexa I la [Regulamentul \(CE\) nr. 1.071/2009](#), pentru redobândirea certificatului de pregătire profesională.

**(3)** Până la luarea măsurii de reabilitare în conformitate cu prevederile alin. (2), certificatul de competență profesională al managerului de transport declarat inapt își pierde valabilitatea în toate statele membre.

**(4)** I.S.C.T.R. elaborează procedura administrativă privind pierderea bunei reputații a întreprinderii/managerului de transport, prevăzută la art. 6 alin. (2) din [Regulamentul \(CE\) nr. 1.071/2009](#), care se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, avându-se în vedere cel puțin următoarele:

**a)** efectuarea unei verificări la sediul întreprinderii;

**b)** analiza sancțiunilor aplicate întreprinderii/managerului de transport.

**8. Articolul 15** se modifică și va avea următorul cuprins:

#### **Articolul 15**

**(1)** În vederea respectării cerinței privind capacitatea financiară, întreprinderea trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

**a)** să demonstreze, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor financiar/expert independent, că dispune în fiecare an de capital și rezerve în valoare totală de cel puțin 9.000 EUR, pentru primul autovehicul utilizat, de 5.000 EUR pentru fiecare autovehicul suplimentar sau combinație suplimentară de vehicule utilizat

(ă) cu o masă maximă autorizată care depășește 3,5 tone și de 900 EUR pentru fiecare autovehicul suplimentar sau combinație suplimentară de vehicule utilizat(ă), cu o masă maximă autorizată care depășește 2,5 tone, dar nu depășește 3,5 tone;

**b)** să demonstreze, pe baza conturilor anuale certificate de un auditor financiar/expert independent, că dispune în fiecare an de capital și rezerve în valoare totală de cel puțin 1.800 EUR pentru primul vehicul utilizat și de 900 EUR pentru fiecare vehicul suplimentar utilizat, în cazul întreprinderilor care exercită ocupația de operator de transport rutier de mărfuri numai cu ajutorul unor autovehicule sau combinații de vehicule a căror masă maximă autorizată depășește 2,5 tone, dar nu depășește 3,5 tone;

**c)** întreprinderea și/sau managerul de transport al acesteia să nu fie în stare de faliment, în situație de insolvență fără a avea un plan de reorganizare aprobat, în stare de dizolvare sau de lichidare, potrivit legii.

**(2)** În situația în care întreprinderea nu dovedește deținerea capitalului și rezervelor financiare în condițiile prevăzute la alin. (1), aceasta poate demonstra îndeplinirea capacității financiare printr-un certificat, cum ar fi o garanție bancară sau o asigurare, inclusiv o asigurare de răspundere profesională eliberată de una sau mai multe bănci sau alte instituții financiare, inclusiv societăți de asigurare.

**(3)** În lipsa conturilor anuale certificate, prevăzute la alin. (1) lit. a), pentru anul înregistrării unei întreprinderi, o întreprindere poate demonstra respectarea cerinței privind capacitatea financiară printr-un certificat, cum ar fi o garanție bancară, un document eliberat de o instituție financiară care stabilește accesul la credit în numele întreprinderii sau o asigurare, inclusiv o asigurare de răspundere profesională eliberată de una sau mai multe bănci sau alte instituții financiare, inclusiv societăți de asigurare.

**9. Articolul 16** se modifică și va avea următorul cuprins:

#### **Articolul 16**

**(1)** Verificarea îndeplinirii de către operatorul de transport rutier a condițiilor care au stat la baza eliberării licenței de transport/licenței comunitare, respectiv a îndeplinirii de către întreprinderea de transport rutier în cont propriu a condițiilor care au stat la baza eliberării certificatului de transport în cont propriu se efectuează la sediul acestora, cel puțin o dată la 5 ani și, motivat, ori de câte ori se impune, în condițiile legii.

**(2)** Verificarea periodică prevăzută la alin. (1) se efectuează cu prioritate la sediul operatorilor de transport rutier/ întreprinderilor de transport rutier în cont propriu care prezintă risc crescut, conform art. 12 din [Regulamentul \(CE\) nr. 1.071/2009](#).

**10. Articolul 21** se modifică și va avea următorul cuprins:

#### **Articolul 21**

Certificatul de transport în cont propriu se acordă de către autoritatea competentă întreprinderilor care respectă cerințele privind buna reputație și competența profesională, prin îndeplinirea condițiilor prevăzute la art. 12 și 14.

**11. La articolul 25, alineatul (3)** se modifică și va avea următorul cuprins:

**(3)** Transportul rutier contra cost se poate efectua în afara spațiului Uniunii Europene cu un ansamblu de vehicule doar în condițiile în care semiremorca/remorca este înmatriculată în conformitate cu prevederile acordurilor și convențiilor internaționale la care Uniunea Europeană sau România este parte, după caz.

**11<sup>^</sup>1.** După articolul 25 se introduce un nou articol, art. 25<sup>^</sup>1, cu următorul cuprins:

#### **Articolul 25<sup>^</sup>1**

**(1)** Prin derogare de la prevederile art. 25 alin. (1) și (2), transportul rutier național contra cost de mărfuri și transportul rutier internațional contra cost de mărfuri între România și celelalte state membre ale Uniunii Europene se pot efectua de către operatorii de transport rutier români și cu vehicule închiriate, înmatriculate sau puse în circulație în conformitate cu legislația altui stat membru din Uniunea Europeană, în aceleași condiții ca în cazul vehiculelor deținute în proprietate, cu respectarea următoarelor condiții:

**a)** vehiculul închiriat să fie înmatriculat sau pus în circulație în conformitate cu legislația oricărui stat membru din Uniunea Europeană și, după caz, să fie utilizat în conformitate cu regulamentele (CE) nr. 1.071/2009 și (CE) nr. 1.072/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului;

**b)** contractul să se refere numai la închirierea unui vehicul fără conducător auto și să nu fie însoțit de un contract de servicii încheiat cu același operator de transport rutier care să cuprindă conducători auto sau personal de însoțire;

**c)** vehiculul închiriat să fie în mod exclusiv la dispoziția operatorului de transport rutier care îl utilizează pe durata contractului de închiriere;

**d)** vehiculul închiriat să fie condus de personalul operatorului de transport rutier care îl utilizează;

**e)** vehiculul închiriat să dețină copie conformă a licenței comunitare eliberate de autoritatea competentă, cu valabilitate pe durata contractului de închiriere, prin derogare de la prevederile art. 24 alin. (3).

În sensul prezentului articol, prin vehicul închiriat se înțelege orice autovehicul, remorcă, semiremorcă sau combinație de vehicule destinate exclusiv transportului rutier de mărfuri care, în schimbul unei plăți și pentru o perioadă determinată, este pusă la dispoziția unui operator de transport rutier care efectuează transport rutier de mărfuri contra cost, în temeiul unui contract cu întreprinderea care pune la dispoziție autovehiculul, remorca, semiremorca sau combinația de vehicule.

**(2)** Dovada respectării condițiilor prevăzute la alin. (1) lit. a)-e) se face prin:

**a)** prezentarea de către conducătorul auto al vehiculului închiriat, pe suport hârtie sau în format electronic, a contractului de închiriere sau a unui extras din respectivul contract, certificat pentru conformitate, care să menționeze în special numele locatorului, numele locatarului, data și durata contractului și datele de identificare a vehiculului, și a copiei conforme a licenței comunitare pentru vehiculul închiriat, în original, copia conformă trebuind să existe în original la bordul vehiculului;

**b)** conducătorul auto al vehiculului închiriat este angajat al operatorului de transport rutier care utilizează respectivul vehicul.

**(3)** Utilizarea de către același operator de transport rutier român a vehiculului închiriat, înmatriculat sau pus în circulație în alt stat membru din Uniunea Europeană este permisă pentru o perioadă de maximum două luni consecutive într-un an calendaristic dat.

**(4)** În cazul prevăzut la alin. (3), durata contractului de închiriere nu trebuie să depășească perioada de două luni.

**(5)** Numărul maxim permis de vehicule închiriate, înmatriculate sau puse în circulație în conformitate cu legislația altui stat membru din Uniunea Europeană, care pot fi utilizate de către un operator de transport rutier român, este de 25% din parcul de vehicule de marfă deținut cu orice titlu de acesta, în temeiul art. 5 alin. (1) lit. g) din Regulamentul (CE) nr. 1.071/2009, calculat la data la care operatorul de transport rutier începe să utilizeze vehiculul închiriat.

**(6)** În cazul unui operator de transport rutier care deține un parc auto cu un număr de vehicule mai mare de unu și mai mic de patru, acestuia i se permite să utilizeze cel puțin un astfel de vehicul.

**(7)** Numărul de înmatriculare al vehiculului închiriat, înmatriculat sau pus în circulație în conformitate cu legislația unui alt stat membru din Uniunea Europeană, utilizat de o întreprindere care efectuează transport rutier contra cost de mărfuri, este introdus în registrul electronic național al operatorilor de transport rutier.

**(8)** Prelucrarea datelor privind numărul de înmatriculare al vehiculului închiriat respectă cerințele privind informațiile menționate la art. 16 alin. (2) lit. g) din Regulamentul (CE) nr. 1.071/2009, astfel cum se specifică la art. 16 alin. (2) al treilea și al cincilea paragraf, precum și la art. 16 alin. (3) și (4) din regulamentul respectiv.

**(9)** Datele privind numărul de înmatriculare al vehiculului închiriat sunt accesibile autorităților competente în timpul controalelor în trafic.

**(10)** În scopul facilitării punerii în aplicare a dispozițiilor prezentului articol și pentru asigurarea asistenței rapide în relația cu autoritățile competente din celelalte state membre ale Uniunii Europene se desemnează Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. ca punct național responsabil cu schimbul de informații cu respectivele autorități.

**(11)** Schimbul de informații menționat la alin. (10) se realizează prin intermediul Registrului european al întreprinderilor de transport rutier, astfel cum se specifică în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2016/480 al Comisiei.

**(12)** Informațiile furnizate Autorității Rutiere Române - A.R.R. de către autoritățile competente din celelalte state membre ale Uniunii Europene sunt utilizate numai în scopurile pentru care au fost solicitate, iar prelucrarea datelor cu caracter personal se efectuează numai în scopul respectării dispozițiilor prezentului articol și respectă Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului.

**(13)** Cooperarea și asistența administrativă reciprocă se furnizează de Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. autorităților competente din celelalte state membre ale Uniunii Europene cu titlu gratuit.

**(14)** O solicitare de informații nu împiedică autoritățile competente să ia măsuri în conformitate cu dreptul Uniunii și cu legislația națională aplicabilă pentru a investiga și a preveni presupusele încălcări ale normelor stabilite în prezentul articol.

La data de 25-05-2023 Articolul I a fost completat de Punctul 1, ARTICOLUL UNIC din LEGEA nr. 124 din 19 mai 2023, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 441 din 22 mai 2023

**12.** Articolul 27 se modifică și va avea următorul cuprins:

#### **Articolul 27**

**(1)** Operațiunile de transport rutier de mărfuri contra cost în regim de cabotaj se efectuează în conformitate cu prevederile art. 8 și 9 din [Regulamentul \(CE\) nr. 1.072/2009](#).

(2) Prevederile art. 8 din [Regulamentul \(CE\) nr. 1.072/2009](#) se aplică și în cazul segmentelor rutiere inițiale sau finale efectuate pe teritoriul României de operatorii de transport rutier de mărfuri nerezidenți, în cadrul unor operațiuni de transport combinat între România și un alt stat membru al Uniunii Europene.

(3) Operatorii de transport rutier de mărfuri nerezidenți nu pot să efectueze pe teritoriul României operațiuni de cabotaj cu același vehicul sau, în cazul unei combinații cuplate de vehicule, cu autovehiculul aceluiași vehicul, pentru o perioadă de patru zile ulterioară încheierii operațiunii de cabotaj din România.

(4) Se consideră că operațiunile de cabotaj efectuate în România de către un operator de transport rutier de mărfuri nerezident respectă prevederile [Regulamentului \(CE\) nr. 1.072/2009](#) și ale prezentei ordonanțe numai dacă operatorul de transport rutier de mărfuri care le efectuează poate prezenta dovezi clare privind transportul internațional care a precedat respectivele operațiuni de cabotaj, precum și privind fiecare operațiune ulterioară de cabotaj efectuată. În cazul în care vehiculul s-a aflat pe teritoriul României în perioada de patru zile precedentă transportului internațional, operatorul de transport rutier de mărfuri nerezident prezintă dovezi clare și cu privire la toate operațiunile care au fost desfășurate în perioada respectivă.

(5) Dovezile prevăzute la alin. (4) se prezintă sau se transmit inspectorilor din cadrul I.S.C.T.R., la cerere și pe durata controlului în trafic. Acestea pot fi prezentate sau transmise electronic, utilizându-se un format structurat modificabil care poate fi folosit direct de computere pentru stocare sau procesare, cum ar fi scrisoarea electronică de trăsură (e-CMR) în temeiul [Protocolului adițional](#) de la Geneva la Convenția privind Contractul de transport internațional rutier de mărfuri (CMR) cu privire la scrisoarea electronică de trăsură din 20 februarie 2008, la care România a aderat prin [Legea nr. 29/2019](#) pentru aderarea României la Protocolul adițional privind scrisoarea electronică de însoțire, adoptat la Geneva la 20 februarie 2008, la Convenția referitoare la contractul de transport rutier internațional de mărfuri pe șosele (CMR), încheiată la Geneva la 19 mai 1956. În cursul controlului în trafic, conducătorul auto are permisiunea de a contacta sediul central, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate pentru a furniza, înainte de terminarea controlului în trafic, oricare dintre dovezile prevăzute la alin. (4).

**13. Articolul 29** se modifică și va avea următorul cuprins:

#### **Articolul 29**

Operațiunile de transport rutier de mărfuri contra cost în regim de cabotaj efectuate de către operatorii de transport rutier din țările din afara Uniunii Europene sunt interzise dacă acordurile și convențiile bilaterale sau internaționale din domeniul transporturilor rutiere la care Uniunea Europeană sau România este parte nu prevăd altfel.

**14. La articolul 32, alineatul (2)** se modifică și va avea următorul cuprins:

(2) Transportul rutier internațional contra cost de mărfuri între România și statele din afara Uniunii Europene se efectuează conform prevederilor prezentei ordonanțe, ale normelor metodologice de punere în aplicare a acesteia, precum și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România sau, după caz, Uniunea Europeană este parte.

**15. La articolul 44, alineatul (2)** se modifică și va avea următorul cuprins:

(2) Transportul rutier internațional contra cost de persoane între România și statele din afara Uniunii Europene se efectuează pe baza prevederilor prezentei ordonanțe și ale acordurilor și convențiilor internaționale la care România sau, după caz, Uniunea Europeană este parte.

**16. După articolul 46** se introduce un nou articol, articolul 46<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:

#### **Articolul 46<sup>1</sup>**

Măsurile de aplicare a dispozițiilor privind detașarea conducătorilor auto, prevăzute în anexa nr. 31 partea A la secțiunea 2 din Acordul 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, denumit în continuare Acordul UE-UK, încălcările cu caracter contravențional ale acestor dispoziții, precum și sancțiunile contravenționale aplicabile în cazul constatării încălcărilor se stabilesc prin hotărâre a Guvernului.

**16<sup>1</sup>. La articolul 67, alineatul (3)** se modifică și va avea următorul cuprins:

(3) Examinările prevăzute la alin. (1) și (2) se realizează de către o comisie de examinare, formată din trei membri, specialiști în domeniul transporturilor rutiere, nominalizați astfel: un membru din cadrul autorității competente și doi membri din cadrul unității din subordinea acesteia cu atribuții în autorizarea operatorilor de transport rutier.

La data de 25-05-2023 Articolul I a fost completat de Punctul 2, ARTICOLUL UNIC din LEGEA nr. 124 din 19 mai 2023, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 441 din 22 mai 2023

**16<sup>^</sup>2.** La articolul 67, după alineatul (3) se introduce un nou alineat, alin. (3<sup>^</sup>1), cu următorul cuprins:

*(3<sup>^</sup>1) Nominalizarea membrilor comisiei de examinare prevăzute la alin. (3) se realizează în baza îndeplinirii unor criterii de performanță specifice și de pregătire profesională, în condițiile stabilite de autoritatea competentă prin norme.*

La data de 25-05-2023 Articolul I a fost completat de Punctul 2, ARTICOLUL UNIC din LEGEA nr. 124 din 19 mai 2023, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 441 din 22 mai 2023

**17.** La articolul 85, alineatul (3) se modifică și va avea următorul cuprins:

*(3) Încălcăările prevăzute la alin. (1) cu caracter contravențional se clasifică în 4 categorii, după cum urmează:*

- a) cele mai grave încălcări;*
- b) încălcări foarte grave;*
- c) încălcări grave;*
- d) încălcări minore.*

## Articolul II

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, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 565 din 16 august 2007, aprobată cu modificări prin [Legea nr. 371/2007](#), se modifică și se completează după cum urmează:

**1.** La [articolul 4](#), după [alineatul \(5\)](#) se introduc două noi alineate, alineatele (6) și (7), cu următorul cuprins:

*(6) Controlul prevăzut la alin. (1) acoperă în fiecare an o parte însemnată și reprezentativă a lucrătorilor mobili, a conducătorilor auto, a întreprinderilor, a vehiculelor care intră sub incidența [Regulamentului \(CE\) nr. 561/2006](#) și a [Regulamentului \(UE\) nr. 165/2014](#) și a lucrătorilor mobili și a conducătorilor auto care intră sub incidența [Hotărârii Guvernului nr. 38/2008](#) privind organizarea timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier, cu modificările și completările ulterioare.*

*(7) Controalele în trafic privind respectarea organizării timpului de muncă al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier se limitează la aspectele care pot fi controlate în mod eficient cu ajutorul tahografului și al aparatului de înregistrare conex. Controalele detaliate ale respectării prevederilor [Hotărârii Guvernului nr. 38/2008](#), cu modificările și completările ulterioare, pot fi efectuate numai la sediile întreprinderilor /operatorilor de transport rutier.*

**2.** [Articolul 5](#) se modifică și va avea următorul cuprins:

## Articolul 5

*(1) Coordonatorul național are următoarele atribuții principale:*

*a) coordonează activitatea de control, astfel încât: să fie verificate anual cel puțin 3% din totalul zilelor lucrate în cursul anului de conducătorii auto cărora li se aplică prevederile prezentei ordonanțe, iar din totalul zilelor de lucru verificate, cel puțin 30% să fie controlate în trafic, iar cel puțin 50% să fie controlate la sediile întreprinderilor de transport rutier. În cursul controlului în trafic, conducătorul auto are permisiunea de a contacta sediul întreprinderii/operatorului de transport rutier, managerul de transport sau orice altă persoană sau entitate pentru a furniza, înainte de terminarea controlului în trafic, oricare dintre dovezile care nu sunt disponibile la bord. Acest lucru nu aduce atingere obligației conducătorului auto de a asigura utilizarea corespunzătoare a aparatelor tahograf;*

*b) introduce un sistem de clasificare în funcție de gradul de risc pentru întreprinderi/operatorii de transport rutier pe baza numărului și a gravității încălcărilor [Regulamentului \(CE\) nr. 561/2006](#) sau ale [Regulamentului \(UE\) nr. 165/2014](#) sau ale [Hotărârii Guvernului nr. 38/2008](#), cu modificările și completările ulterioare, constatate pentru fiecare întreprindere/operator de transport rutier, și organizează controalele în funcție de gradul de risc al întreprinderii/operatorului de transport rutier;*

*c) colaborează cu organisme similare din celelalte state membre ale Uniunii Europene în vederea organizării unor activități comune de control/controale concertate;*

*d) transmite la fiecare 2 ani Comisiei Europene raportări statistice cu privire la activitatea de control, conform prevederilor art. 17 din [Regulamentul \(CE\) nr. 561/2006](#) și ale [Deciziei de punere în aplicare \(UE\) 2017/1.013](#) a Comisiei din 30 martie 2017 de stabilire a formularului tip pentru raportare menționat la art. 17 din [Regulamentul \(CE\) nr. 561/2006](#), denumită în continuare [Decizia \(UE\) nr. 1.013/2017](#), precum și prevederilor art. 15 din [Hotărârea Guvernului nr. 38/2008](#), cu modificările și completările ulterioare;*

**e)** colaborează cu organismele similare din celelalte state membre ale Uniunii Europene în vederea depistării și sancționării unor eventuale încălcări ale prevederilor [Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului \(CE\) nr. 561/2006](#), [Regulamentului Consiliului \(CEE\) nr. 3.821/85](#), [Regulamentului \(UE\) nr. 165/2014](#), Acordului AETR și/sau Acordului UE-UK, acolo unde există indicii în acest sens;

**f)** asigură schimbul de informații cu organismelor/autoritățile omoloage competente din celelalte state membre ale Uniunii Europene și, după caz, din statele SEE sau Confederația Elvețiană, în conformitate cu art. 22 alin. (2) din [Regulamentul \(CE\) nr. 561/2006](#), inclusiv privind respectarea prevederilor prezentei ordonanțe și ale [Hotărârii Guvernului nr. 38/2008](#), cu modificările și completările ulterioare;

**g)** cooperează cu autoritățile de control competente din celelalte state membre ale Uniunii Europene și, după caz, din statele SEE sau Confederația Elvețiană, în ceea ce privește furnizarea de educație și formare către personalul de control, bazându-se în principal pe sistemele existente de aplicare a legii;

**h)** elaborează și aplică o strategie națională de control al respectării legislației specifice, inclusiv în ceea ce privește normele speciale privind detașarea conducătorilor auto, strategie care se concentrează pe întreprinderile clasificate ca prezentând un grad de risc ridicat.

**(2)** Coordonatorul național efectuează, cel puțin de șase ori pe an, controale în trafic concertate asupra conducătorilor auto și asupra vehiculelor care intră sub incidența [Regulamentului \(CE\) nr. 561/2006](#) sau a [Regulamentului \(UE\) nr. 165/2014](#).

**(3)** Coordonatorul național depune eforturi, împreună cu autoritățile de control competente din celelalte state membre ale Uniunii Europene și, după caz, din statele SEE sau Confederația Elvețiană, pentru a organiza controale concertate la sediile întreprinderilor/operatorilor de transport rutier.

**(4)** Controalele concertate prevăzute la alin. (3) se efectuează în același timp de către autoritățile de control a două sau mai multe state, fiecare acționând pe propriul teritoriu, având aceleași obiective principale de control privind aplicarea [Regulamentului \(CE\) nr. 561/2006](#) și/sau a [Regulamentului \(UE\) nr. 165/2014](#).

**(5)** Controalele la sediile întreprinderilor/operatorilor de transport rutier se organizează luându-se în considerare inclusiv experiența anterioară în ceea ce privește diferitele categorii de transport și de întreprinderi/operatori de transport rutier. Aceste controale se efectuează și în cazul în care în trafic s-au constatat încălcări grave ale [Regulamentului \(CE\) nr. 561/2006](#), ale [Regulamentului \(UE\) nr. 165/2014](#), ale prezentei ordonanțe și/sau ale [Hotărârii Guvernului nr. 38/2008](#), cu modificările și completările ulterioare.

**(6)** Pentru a facilita controalele selective în trafic, datele din sistemul național de clasificare în funcție de gradul de risc sunt accesibile în momentul controlului tuturor autorităților de control competente din România.

**(7)** Instituția responsabilă cu gestionarea Registrului electronic național al operatorilor de transport rutier, împreună cu coordonatorul național, asigură autorităților competente din alte state membre accesul direct la informațiile din sistemul național de clasificare în funcție de gradul de risc, acordând acces direct, prin intermediul Registrului electronic național, în conformitate cu art. 16 alin. (2) din [Regulamentul \(CE\) nr. 1.071/2009](#).

**(8)** Controalele privind respectarea prevederilor [Hotărârii Guvernului nr. 38/2008](#), cu modificările și completările ulterioare, vizează o întreprindere dacă unul sau mai mulți dintre conducătorii auto ai acesteia au încălcat în mod continuu sau grav [Regulamentul \(CE\) nr. 561/2006](#) sau [Regulamentul \(UE\) nr. 165/2014](#).

**(9)** Informațiile transmise Comisiei Europene în conformitate cu alin. (1) lit. d) includ numărul conducătorilor auto controlați în trafic, numărul controalelor la sediile întreprinderilor, numărul de zile lucrătoare controlate și numărul și tipul de încălcări semnalate și indică dacă se transportau persoane sau mărfuri.

**(10)** Strategia națională prevăzută la alin. (1) lit. h) se elaborează de către Coordonatorul național și se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

### 3. După articolul 5 se introduce un nou articol, articolul 5<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:

#### Articolul 5<sup>1</sup>

**(1)** Informațiile furnizate bilateral în conformitate cu art. 22 alin. (3) din [Regulamentul \(CE\) nr. 561/2006](#) fac obiectul unui schimb între organismele desemnate notificate Comisiei:

**a)** cel puțin o dată la șase luni;

**b)** la cererea motivată a unui stat membru în cazuri individuale.

**(2)** Coordonatorul național transmite informațiile cerute de către un alt stat membru, în temeiul alin. (1) lit. b), în termen de 25 de zile lucrătoare de la primirea cererii. Organismele naționale desemnate/notificate pot conveni de comun acord asupra unui termen mai scurt.

**(3)** În cazurile urgente sau în cazuri care necesită doar o simplă consultare a evidențelor, precum evidențele unui sistem de clasificare în funcție de gradul de risc, informațiile solicitate se furnizează în termen de trei zile lucrătoare.

**(4)** În cazul în care Coordonatorul național consideră că cererea este insuficient motivată, acesta informează în acest sens statul membru solicitant în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea cererii. Statul membru

solicitant trebuie să furnizeze informații suplimentare pentru a-și motiva cererea. În cazul în care statul membru solicitant nu poate furniza informații suplimentare pentru a-și motiva cererea, Coordonatorul național solicitat poate respinge cererea. Statul membru solicitant trebuie să furnizeze informații suplimentare pentru a-și motiva cererea.

(5) În cazul în care este dificil sau imposibil să se dea curs unei solicitări de informații sau să se efectueze controale, inspecții sau investigații, Coordonatorul național informează în acest sens statul membru solicitant în termen de 10 zile lucrătoare de la primirea cererii și prezintă motive care să justifice dificultatea sau imposibilitatea respectivă. În acest caz, Coordonatorul național și statul membru solicitant poartă discuții pentru a identifica soluții.

(6) În cazul unor întârzieri persistente în furnizarea informațiilor către Coordonatorul național, acesta informează Comisia în vederea luării măsurilor necesare.

(7) Schimbul de informații prevăzut în prezentul articol este pus în aplicare prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne (IMI) instituit prin [Regulamentul \(UE\) nr. 1.024/2012](#), denumit în continuare sistemul IMI.

(8) Prevederile alin. (7) nu se aplică schimburilor de informații prin intermediul unor consultări directe ale registrelor electronice naționale menționate la art. 16 alin. (5) din [Regulamentul \(CE\) nr. 1.071/2009](#).

4. La [articolul 7<sup>al 1-lea</sup>](#), după [alineatul \(2\)](#) se introduc trei noi alineate, alineatele (3)-(5), cu următorul cuprins:

(3) La controalele în trafic se vor verifica, în principal, următoarele:

a) respectarea perioadelor de conducere zilnică și săptămânală, a pauzelor și a perioadelor de repaus zilnic și săptămânal;

b) foile de înregistrare pentru zilele precedente care trebuie deținute la bordul vehiculului în conformitate cu [art. 36 alin. \(1\) și \(2\) din Regulamentul \(UE\) nr. 165/2014](#) și/sau datele înregistrate pentru aceeași perioadă pe cardul conducătorului auto și/sau în memoria aparatului de înregistrare și/sau pe foile imprimate;

c) cazurile de depășire a vitezei permise a vehiculului pentru perioada menționată la [art. 36 alin. \(1\) și \(2\) din Regulamentul \(UE\) nr. 165/2014](#), definite ca perioade de peste un minut în care viteza vehiculului este mai mare de 90 km/h pentru vehiculele din categoria N3 sau de 105 km/h pentru vehiculele din categoria M3, categoriile N3 și M3 fiind definite potrivit [Regulamentului \(UE\) 2018/858](#) din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a [Regulamentelor \(CE\) nr. 715/2007](#) și [\(CE\) nr. 595/2009](#) și de abrogare a [Directivei 2007/46/CE](#);

d) funcționarea corectă a aparatului de înregistrare, respectiv identificarea unui posibil abuz asupra aparaturii și/sau a cardului conducătorului auto și/sau a foilor de înregistrare sau, dacă este cazul, prezența documentelor prevăzute la art. 16 alin. (2) din [Regulamentul \(CE\) nr. 561/2006](#);

e) timpul de lucru săptămânal maxim extins de 60 de ore, alt timp de lucru săptămânal, conform prevederilor [Hotărârii Guvernului nr. 38/2008](#), cu modificările și completările ulterioare, numai în cazul în care tehnologia face posibilă efectuarea unor controale eficiente.

(4) Verificările efectuate la sediile întreprinderilor/operatorilor de transport rutier vor viza, în plus față de aspectele prevăzute la alin. (3), următoarele:

a) respectarea perioadelor săptămânale de repaus și, respectiv, a perioadelor de conducere a vehiculului dintre aceste perioade de odihnă;

b) respectarea limitării la două săptămâni a duratei de conducere a vehiculului;

c) foile de înregistrare, datele și imprimările provenind de la unitatea montată pe vehicul și de pe cardul conducătorului auto;

d) respectarea timpului de lucru săptămânal mediu maxim, a pauzelor și a cerințelor privind munca de noapte, conform prevederilor [Hotărârii Guvernului nr. 38/2008](#), cu modificările și completările ulterioare;

e) respectarea obligațiilor care le revin întreprinderilor/operatorilor de transport rutier în conformitate cu art. 8 alin. (8) și (8a) din [Regulamentul \(CE\) nr. 561/2006](#).

(5) În cazul în care se constată o încălcare, personalul cu atribuții de control, potrivit prezentei ordonanțe, verifică responsabilitatea partajată a tuturor celor implicați în lanțul de transport, precum expeditorii, agenții de expediție sau contractanții, în special dacă dispozițiile contractelor de furnizare de servicii de transport respectă [Regulamentul \(CE\) nr. 561/2006](#) și [Regulamentul \(UE\) nr. 165/2014](#).

### Articolul III

[Ordonanța Guvernului nr. 26/2011](#) privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 625 din 2 septembrie 2011, aprobată cu modificări și completări prin [Legea nr. 18/2012](#), cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La [articolul 6, alineatul \(3\)](#) se modifică și va avea următorul cuprins:

**(3)** În exercitarea atribuțiilor de serviciu, personalul cu atribuții de inspecție și control din cadrul I.S.C.T.R. are dreptul să oprească:

- a)** orice autovehicul care circulă pe drumul public și este destinat pentru efectuarea transporturilor rutiere, pentru care I.S.C.T.R. deține atribuții de control;
- b)** mașinile autopropulsate pentru lucrări care circulă pe drumurile publice, pentru verificarea respectării stării tehnice și a reglementărilor în vigoare privind masele și dimensiunile maxime admise/autorizate;
- c)** orice autovehicul utilizat la activitatea de pregătire practică a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere;
- d)** orice autovehicul utilizat la activitatea de pregătire practică a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere;
- e)** tractoare cu roți cu viteza maximă prin construcție mai mare de 40 km/h.

2. La [articolul 6, după alineatul \(3\)](#) se introduce un nou alineat, alineatul (3<sup>1</sup>), cu următorul cuprins:

**(3<sup>1</sup>)** Personalul cu atribuții de inspecție și control poate opri vehiculele rutiere semnalizând regulamentar din poziția statică în același mod ca polițiștii rutieri sau din autovehiculul din dotare aflat în mers.

3. [Articolul 9](#) se modifică și va avea următorul cuprins:

#### **Articolul 9**

**(1)** La efectuarea controlului în trafic, personalul cu atribuții de inspecție și control are dreptul, în condițiile legii, să imobilizeze vehiculul rutier în condiții de siguranță și securitate ale transportului și, dacă este cazul, să procedeze la ridicarea plăcuțelor de înmatriculare până la îndeplinirea condițiilor legale pentru continuarea efectuării transportului. În cazul sancțiunilor aplicate persoanelor fizice sau juridice străine, dacă la momentul controlului nu sunt îndeplinite condițiile pentru continuarea transportului, se procedează, în condițiile legii, după cum urmează:

- a)** se imobilizează vehiculul pe loc, dacă sunt asigurate condiții de siguranță a transportului, sau într-un spațiu destinat acestui scop, situat în apropierea locului ales pentru control;
- b)** se vor ridica plăcuțele cu numărul de înmatriculare până la îndeplinirea condițiilor legale pentru continuarea transportului. Plăcuțele cu numărul de înmatriculare se rețin în baza unui proces-verbal întocmit în două exemplare, pe care le semnează personalul cu atribuții de control și conducătorul auto. În cazul în care conducătorul auto refuză se semneze și/sau să primească un exemplar, agentul constatat va consemna acest lucru în procesul-verbal. Pe exemplarul procesului-verbal de reținere a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare care se păstrează de către agentul constatat se consemnează și returnarea acestora;
- c)** conducătorul auto al operatorului de transport rutier străin/întreprinderii de transport rutier în cont propriu străine va fi îndrumat să achite contravaloarea amenzii aplicate în condițiile prevăzute de reglementările în vigoare sau să achite contravaloarea unei sume egale cu aceasta într-un cont disponibil deschis pe numele I.S.C.T.R. la Trezoreria Statului, sectorul 1, în conformitate cu [art. 28 alin. \(2\) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001](#) privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin [Legea nr. 180/2002](#), cu modificările și completările ulterioare, urmând ca această sumă să se restituie sau să se vireze, după caz, în conturile corespunzătoare de venituri bugetare, conform hotărârii definitive a instanței judecătorești;
- d)** permisiunea privind reluarea efectuării transportului se acordă cu condiția achitării amenzii aplicate sau a achitării unei sume egale cu amenda, precum și a îndeplinirii condițiilor legale pentru continuarea efectuării transportului.

**(2)** La efectuarea controlului în trafic, personalul cu atribuții de inspecție și control are dreptul, în condițiile legii, să suspende dreptul de utilizare a vehiculului prin reținerea plăcuțelor de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare.

**(3)** La efectuarea controlului în trafic, personalul cu atribuții de inspecție și control are dreptul, în condițiile legii, să rețină unul sau mai multe dintre următoarele documente: licența de transport/licența comunitară, copia conformă a acesteia, certificatul de transport în cont propriu, copia conformă a acestuia, autorizația pentru transportul rutier național contra cost, copia conformă a acesteia, licența de traseu, autorizația specială de transport, autorizația de transport internațional sau documentul de transport de persoane prin servicii ocazionale, precum și alte documente în legătură cu desfășurarea activității de transport rutier ori a activității de pregătire a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere.

4. La [articolul 11, după alineatul \(5\)](#) se introduce un nou alineat, alineatul (6), cu următorul cuprins:

**(6)** Pentru îndeplinirea atribuțiilor prevăzute la alin. (1), I.S.C.T.R. are acces la interfața publică conectată la Sistemul de informare al pieței interne (IMI) instituit prin [Regulamentul \(UE\) nr. 1.024/2012](#) al Parlamentului

European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne și de abrogare a [Deciziei 2008/49/CE](#) a Comisiei («Regulamentul IMI»).

#### Articolul IV

**Legea nr. 16/2017** privind detașarea salariaților în cadrul prestării de servicii transnaționale, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 196 din 21 martie 2017, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La **articolul 1, alineatul (1)** se modifică și va avea următorul cuprins:

##### Articolul 1

**(1)** Prezenta lege instituie un cadru comun de dispoziții, măsuri și mecanisme de control, aplicabile pe teritoriul României detașării salariaților în cadrul prestării de servicii transnaționale, inclusiv măsurile de prevenire și sancționare a oricărui abuz ori a eludării acestora, precum și norme specifice privind anumite aspecte referitoare la detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier.

2. La **articolul 2 alineatul (1), după litera y)** se introduc două noi litere, literele z) și aa), cu următorul cuprins:

**z)** transport rutier bilateral de persoane - operațiuni de transport rutier bilateral efectuată în cadrul unui serviciu ocazional sau regulat de transport rutier internațional de persoane, astfel cum sunt definite în [Regulamentului \(CE\) nr. 1.073/2009](#) 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](#), atunci când un conducător auto efectuează oricare dintre următoarele operațiuni: îmbarcă persoane în statul membru de stabilire și le debarcă într-un alt stat membru sau într-o țară terță, îmbarcă persoane într-un stat membru sau într-o țară terță și le debarcă în statul membru de stabilire sau îmbarcă și debarcă persoane în statul membru de stabilire în scopul efectuării de excursii locale într-un alt stat membru sau într-o țară terță, în conformitate cu [Regulamentul \(CE\) nr. 1.073/2009](#);

**aa)** transport rutier bilateral de mărfuri - deplasare de mărfuri, pe baza unui contract de transport, din statul membru de stabilire al întreprinderii sau al operatorului de transport rutier, astfel cum este definit la art. 2 pct. 3 din [Regulamentul \(CE\) nr. 1.071/2009](#), al cărei/căruia angajat este conducătorul auto sau dintr-o țară terță către România sau din România către statul membru de stabilire sau o țară terță.

3. După **articolul 5<sup>^2</sup>** se introduc două noi articole, articolele 5<sup>^3</sup> și 5<sup>^4</sup>, cu următorul cuprins:

##### Articolul 5<sup>^3</sup>

**(1)** În înțelesul prezentei legi, conducătorii auto angajați de întreprinderile menționate la art. 3, care aplică măsurile cu caracter transnațional de la art. 5 alin. (1) lit. a) sau alin. (2) lit. a), nu sunt considerați salariați detașați pe teritoriul României, respectiv de pe teritoriul României, atunci când:

**a)** efectuează operațiuni de transport rutier bilateral de mărfuri;

**b)** efectuează, pe lângă efectuarea unei operațiuni de transport rutier bilateral, o activitate de încărcare și/sau descărcare în statele membre sau în țările terțe pe care le tranzitează, cu condiția ca acesta să nu încarce mărfuri și să le descarce în același stat membru;

**c)** efectuează maximum două activități suplimentare de încărcare și/sau descărcare în statele membre sau în țările terțe pe care le tranzitează, cu condiția de a nu încărca sau descărca mărfuri în același stat membru, atunci când operațiunea de transport rutier bilateral începută în statul membru de stabilire, în cursul căreia nu a fost efectuată nicio activitate suplimentară, este urmată de o operațiune de transport rutier bilateral către statul membru de stabilire;

**d)** efectuează operațiuni de transport rutier bilateral de persoane;

**e)** în cadrul transportului rutier bilateral de persoane efectuează o îmbarcare de persoane și/sau o debarcare de persoane în statele membre sau în țările terțe pe care le traversează, cu condiția ca acesta să nu ofere servicii de transport de persoane între două puncte din statul membru traversat. Aceleași dispoziții se aplică și călătoriei de întoarcere;

**f)** tranzitează teritoriul unui stat membru, fără a încărca sau a descărca mărfuri ori fără a îmbarca sau a debarca persoane;

**g)** efectuează segmentul rutier inițial sau final al unei operațiuni de transport combinat, astfel cum este definită la art. 2 alin. (1) din [Ordonanța Guvernului nr. 88/1999](#) privind stabilirea unor reguli pentru transportul combinat de mărfuri, aprobată cu modificări prin [Legea nr. 401/2002](#), în cazul în care segmentul rutier, luat separat, reprezintă o operațiune de transport bilateral de mărfuri.

**(2)** Excepțiile pentru activitățile suplimentare prevăzute la alin. (1) lit. b), c) și e) se aplică numai până la data de la care tahografele inteligente ce respectă cerința de a înregistra trecerile frontierei și activitățile

suplimentare, menționate la art. 8 alin. (1) primul paragraf din [Regulamentul \(UE\) nr. 165/2014](#), trebuie să fie montate în vehiculele înmatriculate pentru prima dată într-un stat membru, în temeiul art. 8 alin. (1) al patrulea paragraf din regulamentul respectiv.

**(3)** Începând cu data menționată la alin. (2) excepțiile pentru activitățile suplimentare prevăzute la alin. (1) lit. b), c) și e) se aplică doar conducătorilor auto care utilizează vehicule echipate cu tahografe inteligente, potrivit prevederilor [art. 8, 9 și 10 din Regulamentul UE nr. 165/2014](#).

#### **Articolul 5<sup>4</sup>**

Conducătorii auto care efectuează operațiuni de cabotaj, astfel cum sunt definite în [Regulamentele \(CE\) nr. 1.072/2009](#) și [\(CE\) nr. 1.073/2009](#), sunt considerați ca fiind salariați detașați pe teritoriul României/de pe teritoriul României și intră în domeniul de aplicare a prezentei legi.

4. La [articolul 6<sup>1</sup>](#), după alineatul (7) se introduc trei noi alineate, alineatele (8)-(10), cu următorul cuprins:

**(8)** Prin excepție de la prevederile alin. (5), la stabilirea duratei detașării transnaționale a conducătorilor auto pe teritoriul României se consideră că o detașare se încheie atunci când conducătorul auto părăsește teritoriul României în cursul efectuării transportului rutier internațional de mărfuri sau de persoane.

**(9)** Prin excepție de la prevederile alin. (6), în cazul conducătorilor auto detașați pe teritoriul României, perioada de detașare nu se cumulează cu perioadele de detașare anterioare, în contextul în care astfel de operațiuni de transport rutier internațional sunt efectuate de același conducător auto sau de un alt conducător auto pe care acesta îl înlocuiește.

**(10)** Excepțiile și normele specifice menționate la alin. (8) și (9) se aplică numai în cazul conducătorilor auto angajați de întreprinderile menționate la art. 3 lit. a), care aplică măsura cu caracter transnațional de la art. 5 alin. (1) lit. a).

5. La [articolul 8<sup>2</sup>](#), după alineatul (2) se introduce un nou alineat, alineatul (3), cu următorul cuprins:

**(3)** La stabilirea duratei detașării transnaționale, în cazul conducătorilor auto angajați de întreprinderile menționate la art. 3 lit. b), care aplică măsura cu caracter transnațional de la art. 5 alin. (2) lit. a), se consideră că o detașare se încheie atunci când conducătorul auto părăsește statul membru gazdă în cursul efectuării transportului rutier internațional de mărfuri sau de persoane. Respectiva perioadă de detașare nu se cumulează cu perioadele de detașare anterioare în contextul unor astfel de operațiuni internaționale efectuate de același conducător auto sau de un alt conducător auto pe care acesta îl înlocuiește.

6. La [articolul 11<sup>3</sup>](#), după alineatul (3) se introduce un nou alineat, alineatul (4), cu următorul cuprins:

**(4)** Suplimentar față de obligațiile stabilite la alin. (1) și (2), angajatorii au obligația de a-i informa pe salariații angajați în funcția de conducător auto cu privire la drepturile și obligațiile lor, prevăzute de prezenta lege și de Directiva 2020/1.057/UE, prin afișarea acestor informații la sediul întreprinderii.

7. La [articolul 13](#), după alineatul (1) se introduce un nou alineat, alineatul (2), cu următorul cuprins:

**(2)** Întreprinderile de transport rutier stabilite într-o țară terță și care detașează conducători auto pe teritoriul României nu beneficiază de un tratament mai favorabil decât cele stabilite într-un stat membru, inclusiv atunci când efectuează operațiuni de transport în temeiul unor acorduri rutiere bilaterale sau multilaterale prin care se acordă acces la piața Uniunii Europene sau la părți ale acesteia.

8. După [articolul 24](#) se introduc trei noi articole, articolele 24<sup>1</sup>-24<sup>3</sup>, cu următorul cuprins:

#### **Articolul 24<sup>1</sup>**

**(1)** Autoritățile competente din România în domeniul detașării conducătorilor auto, conform atribuțiilor ce le revin, prevăzute de legislația în vigoare sunt Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier - I.S.C.T.R. și Inspekția Muncii.

**(2)** Prin excepție de la prevederile art. 24, I.S.C.T.R. și Inspekția Muncii impun numai următoarele cerințe administrative și măsuri de control în cazul salariaților care desfășoară activitate de conducător auto, detașați pe teritoriul României:

**a)** obligația pentru întreprinderile prevăzute la art. 3 lit. a), care detașează conducători auto pe teritoriul României, de a comunica Inspekției Muncii o declarație de detașare cel târziu la data începerii detașării, prin intermediul unui formular standard multilingv al interfeței publice conectate la Sistemul de informare al pieței interne (IMI), instituit prin [Regulamentul \(UE\) nr. 1.024/2012](#), și de a menține la zi declarațiile de detașare. Declarația de detașare trebuie să conțină informații cu privire la:

**1.** identitatea întreprinderii/operatorului de transport rutier, cel puțin sub forma numărului licenței comunitare, atunci când acesta este disponibil;

2. datele de contact ale managerului de transport sau ale unei alte persoane de contact din statul membru de stabilire, care să asigure legătura cu autoritățile de control din România și să trimită și să primească documente sau comunicări;
3. identitatea, adresa locului de reședință și numărul permisului de conducere ale conducătorului auto;
4. data de începere a contractului de muncă al conducătorului auto și legea aplicabilă contractului de muncă;
5. datele preconizate de începere și de încheiere a detașării;
6. numerele de înmatriculare ale autovehiculelor;
7. dacă serviciile de transport efectuate sunt transportul rutier internațional de mărfuri, transportul rutier internațional de persoane sau operațiunile de cabotaj;

**b)** obligația pentru întreprinderile prevăzute la art. 3 lit. a), care detașează conducători auto pe teritoriul României, de a se asigura că respectivii conducători auto au la dispoziție, pe suport hârtie sau în format electronic, precum și obligația acestor conducători auto de a păstra și de a pune la dispoziția inspectorilor I.S.C. T.R., atunci când li se solicită în trafic, următoarele documente:

1. o copie a declarației de detașare transmise prin intermediul IMI;
2. dovezi ale operațiunilor de transport care se desfășoară pe teritoriul României, cum ar fi o scrisoare electronică de trăsură (e-CMR) sau dovezile menționate la art. 8 alin. (3) din [Regulamentul \(CE\) nr. 1.072/2009](#);
3. înregistrările tahografului, în special simbolurile de țară ale statelor membre în care conducătorul auto a fost prezent atunci când a efectuat operațiuni de transport rutier internațional sau operațiuni de cabotaj, în conformitate cu cerințele de înregistrare și de păstrare a evidențelor prevăzute de [Regulamentele \(CE\) nr. 561/2006](#) și [\(UE\) nr. 165/2014](#);

**c)** obligația pentru întreprinderile prevăzute la art. 3 lit. a) care detașează conducători auto pe teritoriul României de a transmite, prin intermediul interfeței publice conectate la IMI, reglementată prin [Regulamentul de punere în aplicare \(UE\) 2021/2.179](#) al Comisiei din 9 decembrie 2021 privind funcționalitățile interfeței publice conectate la Sistemul de informare al pieței interne pentru detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier, după terminarea perioadei de detașare, la solicitarea directă a Inspecției Muncii următoarele documente, după caz:

1. copii ale documentelor menționate la lit. b) pct. 2 și 3;
2. documente privind remunerația conducătorului auto aferente perioadei de detașare;
3. contractul său de muncă sau un document echivalent în înțelesul art. 3 din [Directiva 2019/1.152/UE/CEE](#) din 20 iunie 2019 privind transparența și previzibilitatea condițiilor de muncă în Uniunea Europeană;
4. fișele de prezență referitoare la activitatea conducătorului auto;
5. dovezile de plată.

**(3)** Întreprinderile prevăzute la art. 3 lit. a) care detașează conducători auto pe teritoriul României transmit documentele solicitate conform alin. (2) lit. c), prin intermediul interfeței publice conectate la IMI, în cel târziu opt săptămâni de la data solicitării.

**(4)** În cazul în care întreprinderea/operatorul de transport rutier nu prezintă documentația solicitată în termenul precizat, Inspecția Muncii poate solicita asistență, prin intermediul IMI, autorităților competente ale statului membru de stabilire.

**(5)** Inspectorii de muncă au competența de a solicita întreprinderii/operatorului de transport rutier român dovezi ale operațiunilor de transport care au loc pe teritoriul altui stat membru sau al Confederației Elvețiene, cum ar fi o scrisoare electronică de trăsură (e-CMR), precum și înregistrările tahografului.

**(6)** Excepțiile și normele specifice menționate la alin. (2)-(4) se aplică numai în cazul conducătorilor auto angajați de întreprinderile menționate la art. 3 lit. a), care aplică măsura cu caracter transnațional de la art. 5 alin. (1) lit. a).

## Articolul 24<sup>2</sup>

**(1)** În cazul în care autoritățile competente din statul membru gazdă transmit Inspecției Muncii o cerere de asistență privind furnizarea documentelor menționate la art. 24<sup>1</sup> alin. (2) lit. c), potrivit prevederilor art. 22 alin. (5), Inspecția Muncii furnizează documentația solicitată în termen de 25 de zile lucrătoare de la data primirii cererii de asistență reciprocă.

**(2)** Inspectorii de muncă au competența de a solicita operatorului român de transport rutier dovezi ale operațiunilor de transport care au loc pe teritoriul statului membru gazdă, cum ar fi o scrisoare electronică de trăsură (e-CMR), precum și înregistrările tahografului.

## Articolul 24<sup>3</sup>

În scopul de a stabili dacă un conducător auto se încadrează în situațiile prevăzute la art. 5<sup>3</sup> și/sau la art. 5<sup>4</sup>, conducătorul auto are obligația de a păstra și a pune la dispoziția I.S.C. T.R. atunci când i se solicită acest lucru cu ocazia controlului în trafic, pe suport hârtie sau în format electronic, dovezi privind operațiunile de transport

relevante, cum ar fi o scrisoare electronică de trăsură (e-CMR) sau dovezile menționate la art. 8 alin. (3) din [Regulamentul \(CE\) nr. 1.072/2009](#), și înregistrări ale tahografului.

9. La [articolul 48](#), după [alineatul \(4\)](#) se introduc șase noi alineate, alineatele (5)-(10), cu următorul cuprins:

**(5)** Constituie contravenție și se sancționează cu amendă contravențională de la 10.000 lei la 15.000 lei încălcarea de către operatorul de transport rutier a obligației de a comunica declarația de detașare în termenul prevăzut la art. 24<sup>1</sup> alin. (2) lit. a).

**(6)** Constituie contravenție și se sancționează cu amendă contravențională de la 10.000 lei la 15.000 lei încălcarea de către operatorul de transport rutier a obligației prevăzute la art. 24<sup>1</sup> alin. (3).

**(7)** Constituie contravenție și se sancționează cu amendă contravențională de la 10.000 lei la 15.000 lei necompletarea declarației de detașare cu toate elementele prevăzute la art. 24<sup>1</sup> alin. (2) lit. a).

**(8)** Constituie contravenție și se sancționează cu amendă contravențională de la 10.000 lei la 15.000 lei neprezentarea de către conducătorul auto, la solicitarea autorităților competente, cu ocazia controalelor efectuate în trafic, a documentelor prevăzute la art. 24<sup>1</sup> alin. (2) lit. b).

**(9)** În toate cazurile în care, din documentele prezentate la controlul în trafic de către conducătorul auto, în condițiile art. 24<sup>1</sup>, nu poate fi identificat/ă operatorul de transport rutier/întreprinderea, amenda se aplică conducătorului auto.

**(10)** Contravențiile prevăzute la alin. (8) se aplică și expeditorilor, agenților de expediție, contractanților și subcontractanților, după caz, dacă se constată că aceștia aveau cunoștință sau ar fi trebuit să aibă cunoștință de faptul că serviciile de transport comandate au implicat încălcări ale respectivelor dispoziții.

10. [Articolul 49](#) se modifică și va avea următorul cuprins:

#### **Articolul 49**

**(1)** Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor stabilite potrivit art. 24 alin. (4) și (5), precum și a celor prevăzute la art. 47 și art. 48 alin. (1)-(7) se fac de către inspectorii de muncă.

**(2)** Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor stabilite potrivit art. 48 alin. (8) se fac de către inspectorii din cadrul I.S.C.T.R.

11. La [articolul 50](#), [alineatul \(1\)](#) se modifică și va avea următorul cuprins:

#### **Articolul 50**

**(1)** Procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției și de aplicare a sancțiunii, întocmit potrivit legii, pentru contravențiile săvârșite în condițiile prevăzute la art. 24 alin. (4) și (5), art. 47 și art. 48 alin. (1)-(7), se comunică întreprinderii prevăzute la art. 3 lit. a), în condițiile prevăzute la alin. (2)-(4).

12. La [articolul 50](#), după [alineatul \(4\)](#) se introduce un nou alineat, alineatul (5), cu următorul cuprins:

**(5)** Procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției și de aplicare a sancțiunii, întocmit potrivit legii, pentru contravenția prevăzută la art. 48 alin. (8) se înmânează conducătorului auto de către inspectorii I.S.C.T.R., iar în cazul în care acesta nu achită contravaloarea amenzii contravenționale la momentul controlului, se aplică prevederile [art. 9 din Ordonanța Guvernului nr. 26/2011](#) privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, cu modificările și completările ulterioare.

13. [Articolul 53<sup>1</sup>](#) se abrogă.

#### **Articolul V**

**(1)** Ordinul prevăzut la art. 14 alin. (4) din [Ordonanța Guvernului nr. 27/2011](#) privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare, astfel cum a fost modificată și completată prin prezenta ordonanță, se emite în 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

**(2)** Normele metodologice prevăzute la art. 90 din [Ordonanța Guvernului nr. 27/2011](#) privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare, se actualizează în termen de 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

**(3)** Ordinul prevăzut la art. 5 alin. (10) din [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, astfel cum a fost modificată și completată prin prezenta ordonanță, se emite în 60 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

#### **Articolul VI**

Ministerului Transporturilor și Infrastructurii îi revine sarcina să notifice prezenta ordonanță Comisiei Europene.

#### **Articolul VII**

Prezenta ordonanță intră în vigoare la 3 zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, cu excepția [art. IV pct. 9-12](#), care intră în vigoare la 10 zile de la data publicării.

Prezenta ordonanță transpune prevederile art. 1 alin. (1)-(12), art. 2 pct. 3, 5-9 și 13, art. 5, 6, 8 și 9 din [Directiva \(UE\) 2020/1.057](#) din 15 iulie 2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la [Directiva 96/71/CE](#) și la [Directiva 2014/67/UE](#) privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a [Directivei 2006/22/CE](#) în ceea ce privește cerințele de control și a [Regulamentului \(UE\) nr. 1.024/2012](#), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 249 din 31 iulie 2020.

Articolul 25<sup>A</sup> din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere transpune prevederile art. 1 pct. 1-3 și ale art. 2 alin. (1) din [Directiva \(UE\) 2022/738](#) a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a [Directivei 2006/1/CE](#) privind utilizarea vehiculelor închiriate fără conducători auto pentru transportul rutier de mărfuri, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 137 din 16 mai 2022.

La data de 25-05-2023 Dispoziția privind transpunerea normelor comunitare a fost completată de Punctul 3, ARTICOLUL UNIC din LEGEA nr. 124 din 19 mai 2023, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 441 din 22 mai 2023

**PRIM-MINISTRU**

**NICOLAE-IONEL CIUCĂ**

**Contrasemnează:**

**Viceprim-ministru, ministrul transporturilor și infrastructurii,**

**Sorin Mihai Grindeanu**

**Ministrul muncii și solidarității sociale,**

**Marius-Constantin Budăi**

**Ministrul afacerilor externe,**

**Bogdan Lucian Aurescu**

București, 31 ianuarie 2022.

Nr. 12.

-----