



ORDONANȚĂ

pentru modificarea și completarea unor acte normative din domeniul transportului rutier

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 1 pct. VIII poz. 2 din Legea nr. 332/2024 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,

Guvernul României adoptă prezenta ordonanță:

Art. 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, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 565 din 16 august 2007, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează, după cum urmează:

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

„Art. 8 - (1) Următoarele fapte reprezintă încălcări deosebit de grave ale dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, ale Regulamentului (UE) 2020/1.054 și, după caz, ale Acordului AETR sau ale Acordului UE-UK, cărora le sunt aplicabile dispozițiile art. 6 alin. (1) lit. b) 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 nr. 96/26/CE a Consiliului, și constituie contravenții dacă acestea nu au fost săvârșite în astfel de condiții încât, potrivit legii penale, să constituie infracțiuni:

- a) depășirea cu 4,5 ore sau mai mult a duratei maxime zilnice de conducere de 9 ore, atunci când nu este permisă extinderea acesteia la 10 ore;
- b) depășirea cu 5 ore sau mai mult a duratei maxime zilnice de conducere extinse la 10 ore;
- c) depășirea cu 14 ore sau mai mult a duratei maxime de conducere săptămânale;
- d) depășirea cu 22,5 ore sau mai mult a duratei maxime de conducere cumulate pentru două săptămâni consecutive;
- e) utilizarea unui vehicul fără a avea instalat un tahograf omologat sau utilizarea unui vehicul dotat cu o generație și/sau versiune de tahograf care nu corespunde cerințelor legale;
- f) utilizarea altui card de conducător auto decât cel emis conducătorului auto;
- g) conducerea cu un card de conducător auto cu privire la care există indicii că a fost obținut pe baza unor declarații false și/sau documente falsificate;
- h) conducerea cu un card de conducător auto cu privire la care există indicii că a fost falsificat;
- i) denaturarea, ascunderea, suprimarea sau distrugerea datelor înregistrate pe foile de înregistrare

sau stocate pe tahograf și/sau pe cardul conducătorului auto și descărcate de pe acestea sau pe raportul imprimat de tahograf;

- j) existența în vehicul și/sau utilizarea unui echipament fraudulos capabil să modifice înregistrările tahografului;
- k) refuzul de a permite, în cursul controlului, verificarea, reținerea sau copierea oricărei înregistrări privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale unui conducător auto, ale echipamentului/aparaturii de înregistrare sau refuzul de a permite efectuarea unui control al activității desfășurate privind instalarea, calibrarea, repararea sau verificarea echipamentului/aparaturii de înregistrare;
- l) refuzul conducătorului auto de a deplasa vehiculul, la solicitarea inspectorilor din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, către atelierelor autorizate pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză, în vederea verificării integrității tahografului;
- m) refuzul atelierului autorizat pentru instalarea, repararea sau inspecția tahografelor ori a limitatoarelor de viteză de a efectua verificarea integrității tahografului, la solicitarea inspectorilor din cadrul Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier.

(2) Următoarele fapte reprezintă încălcări foarte grave ale dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, ale Regulamentului (UE) 2020/1.054 și, după caz, ale Acordului AETR sau ale Acordului UE-UK și constituie contravenții, dacă acestea nu au fost săvârșite în astfel de condiții încât, potrivit legii penale, să constituie infracțiuni:

- a) depășirea cu 2 ore sau mai mult, dar nu cu mai mult de 4,5 ore, a duratei maxime zilnice de conducere de 9 ore, atunci când nu este permisă extinderea acesteia la 10 ore;
- b) depășirea cu 2 ore sau mai mult, dar nu cu mai mult de 5 ore, a duratei maxime zilnice de conducere extinse la 10 ore;
- c) depășirea cu 9 ore sau mai mult, dar nu cu mai mult de 14 ore, a duratei maxime de conducere săptămânale;
- d) depășirea cu 15 ore sau mai mult, dar nu cu mai mult de 22,5 ore, a duratei maxime de conducere cumulate pentru două săptămâni consecutive;
- e) depășirea cu 1,5 ore sau mai mult a duratei maxime de conducere neîntreruptă;
- f) diminuarea cu mai mult de 2,5 ore a perioadei minime de repaus zilnic normal, atunci când nu este permisă reducerea acesteia la 9 ore;
- g) diminuarea cu mai mult de 2 ore a perioadei minime de repaus zilnic redus;
- h) diminuarea cu mai mult de 2 ore a perioadei de 9 ore din perioada de repaus zilnic fracționat;
- i) diminuarea cu mai mult de 2 ore a perioadei de repaus zilnic în cazul conducerii în echipaj;
- j) diminuarea cu mai mult de 4 ore a repausului săptămânal redus;
- k) diminuarea cu mai mult de 9 ore a repausului săptămânal normal;
- l) depășirea a 6 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal cu 12 ore sau mai mult;
- m) nerespectarea de către conducătorul auto a prevederilor privind compensarea în cazul efectuării perioadelor de repaus săptămânal reduse;
- n) efectuarea la bordul vehiculelor a perioadelor de repaus săptămânal normale și a oricărei perioade de repaus săptămânal de mai mult de 45 de ore luată în compensație pentru perioadele de repaus săptămânal reduse anterioare;
- o) depășirea a 12 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus normală, cu 12 ore sau mai mult, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) din Regulamentul

- (CE) nr. 561/2006 sau la art. 8 alin. (6) lit. b) din Acordul AETR, după caz;
- p) perioada de repaus săptămânal luată după 12 perioade consecutive de 24 de ore, este mai mică sau egală cu 65 de ore, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) litera (b) punctul (ii) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sau la art. 8 alin. (6) lit. b) din Acordul AETR, după caz;
 - q) nerespectarea perioadei de conducere între orele 22,00 și 6,00, în situația în care aceasta este mai mare sau egală cu 4,5 ore înainte de pauză, dacă vehiculul nu este condus de mai mulți conducători auto, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sau la art. 8 alin. (6) lit. b) din Acordul AETR, după caz;
 - r) nerespectarea de către întreprindere/operatorul de transport rutier a obligației de a organiza activitatea conducătorilor auto în condițiile prevăzute la art. 8 alin. (8a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sau la art. 6 alin. (10) din secțiunea 2 partea B din anexa ROAD-1 la Acordul UE-UK, după caz;
 - s) remunerarea de către întreprindere/operatorul de transport rutier a conducătorilor auto în funcție de distanța parcursă, viteza de livrare și/sau cantitatea de mărfuri transportată, în cazul în care o asemenea remunerare este de natură să pericliteze siguranța rutieră și/sau să încurajeze încălcarea prevederilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Acordului AETR sau ale Acordului UE-UK, după caz;
 - t) lipsa organizării sau organizarea necorespunzătoare a activității conducătorului auto ori lipsa instrucțiunilor sau instrucțiuni necorespunzătoare date conducătorului auto astfel încât acesta să poată să se conformeze prevederilor legale aplicabile;
 - u) utilizarea unui tahograf care nu are verificarea periodică în termenul de valabilitate, realizată de un atelier autorizat;
 - v) deținerea și/sau utilizarea de către conducătorul auto a mai mult de un singur card de conducător auto propriu;
 - w) echipamentul/aparatura de înregistrare nu funcționează corect, este defect(ă), nu este calibrat(ă) sau sigilat(ă) corespunzător;
 - x) nerepararea echipamentului/aparaturii de înregistrare pe parcursul cursei, dacă au trecut mai mult de 7 zile de la constatarea defecțiunii;
 - y) utilizarea necorespunzătoare a tahografului, prin nerespectarea prevederilor art. 32 alin (1) sau ale art. 33 alin. (1) din Regulamentul (UE) nr. 165/2014;
 - z) informațiile obligatorii nu sunt înscrise pe foaia de înregistrare, conform reglementărilor în vigoare;
 - aa) neprezentarea organelor de control a înregistrărilor manuale și a documentelor imprimare din ziua curentă și din ultimele 56 de zile, în cazul în care se efectuează operațiuni de transport din domeniul Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau ale Acordului UE-UK, respectiv din ziua curentă și din ultimele 28 de zile, în cazul în care se efectuează operațiuni de transport din domeniul Acordului AETR;
 - bb) neprezentarea organelor de control a înregistrărilor tahograf din ziua curentă și din ultimele 56 de zile, în cazul în care se efectuează operațiuni de transport din domeniul Regulamentului (CE) nr. 561/2006 sau ale Acordului UE-UK, respectiv din ziua curentă și din ultimele 28 de zile, în cazul în care se efectuează operațiuni de transport din domeniul Acordului AETR;
 - cc) neprezentarea organelor de control a cardului de conducător auto, dacă conducătorul auto deține unul;
 - dd) echipamentul/aparatura de înregistrare nu a fost reparată de către un montator sau atelier autorizat;
 - ee) conducătorul auto nu a menționat toate informațiile necesare legate de activitățile desfășurate în perioadele de timp în care echipamentul/aparatura de înregistrare nu a făcut înregistrări întrucât

a fost neutilizabilă sau a funcționat defectuos;

ff) nedescărcarea datelor din cardurile de conducător auto și din tahografele digitale, conform prevederilor art. 6 alin. (3);

gg) înregistrările activității conducătorilor auto nu sunt păstrate de către operatorul de transport/întreprinderea sub formă de foi de înregistrare, rapoarte imprimare și/sau date descărcate, în ordine cronologică și separat pentru fiecare conducător auto;

hh) operatorul de transport/întreprinderea nu prezintă la control datele înregistrate privind activitatea conducătorilor auto și a vehiculelor, cel puțin pentru ultimele 365 de zile, sau pe toată perioada de activitate dacă aceasta este mai mică de 365 de zile;

ii) neutilizarea sau utilizarea incorectă a foilor de înregistrare și/sau a cardului de conducător auto;

jj) retragerea neautorizată a foilor de înregistrare sau a cardului de conducător auto, care are un impact asupra înregistrării datelor relevante;

kk) utilizarea foii de înregistrare sau a cardului de conducător auto pentru o perioadă mai lungă decât cea pe care acestea pot înregistra date, rezultând pierderea/alterarea datelor;

ll) utilizarea foii de înregistrare sau a cardului de conducător auto murdare sau deteriorate astfel încât informațiile înscrise nu sunt lizibile;

mm) neintroducerea/neînregistrarea manuală a datelor atunci când acest lucru se impune conform reglementărilor în vigoare;

nn) utilizarea incorectă a mecanismului de comutare a tahografului.

(3) Următoarele fapte reprezintă încălcări grave ale dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, ale Regulamentului (UE) 2020/1.054 și, după caz, ale Acordului AETR sau ale Acordului UE-UK și constituie contravenții, dacă acestea nu au fost săvârșite în astfel de condiții încât, potrivit legii penale, să constituie infracțiuni:

a) depășirea cu o oră sau mai mult, dar mai puțin de 2 ore, a duratei maxime zilnice de conducere de 9 ore, atunci când nu este permisă extinderea acesteia la 10 ore;

b) depășirea cu o oră sau mai mult, dar mai puțin de 2 ore, a duratei maxime zilnice de conducere extinse la 10 ore;

c) depășirea cu 4 ore sau mai mult, dar mai puțin de 9 ore, a duratei maxime de conducere săptămânale;

d) depășirea cu 10 ore sau mai mult, dar mai puțin de 15 ore, a duratei maxime de conducere cumulate pentru două săptămâni consecutive;

e) depășirea cu 0,5 ore sau mai mult, dar mai puțin de 1,5 ore, a duratei maxime de conducere neîntreruptă;

f) diminuarea cu mai mult de o oră, dar cel mult 2,5 ore, a perioadei minime de repaus zilnic normal, atunci când nu este permisă reducerea acesteia la 9 ore;

g) diminuarea cu mai mult de o oră, dar cel mult 2 ore, a perioadei minime de repaus zilnic redus;

h) diminuarea cu mai mult de o oră, dar cel mult 2 ore, a perioadei de 9 ore din perioada de repaus zilnic fracționat;

i) diminuarea cu mai mult de o oră, dar cel mult 2 ore, a perioadei de repaus zilnic în cazul conducerii în echipaj;

j) diminuarea cu mai mult de 2 ore, dar cel mult 4 ore, a repausului săptămânal redus;

k) diminuarea cu mai mult de 3 ore, dar cel mult 9 ore, a repausului săptămânal normal;

l) depășirea a 6 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus săptămânal, cu 3 ore sau mai mult, dar până la 12 ore;

m) întreprinderea/operatorul de transport rutier nu acoperă niciun cost de cazare în afara vehiculului,

conform reglementărilor în vigoare;

- n) depășirea a 12 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus normală, cu 3 ore sau mai mult, dar până la 12 ore, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sau la art. 8 alin. (6) lit. b) din Acordul AETR, după caz;
 - o) nerespectarea perioadei de repaus săptămânal luat după 12 perioade consecutive de 24 de ore, în situația în care aceasta este mai mare de 65 de ore și mai mică sau egală cu 67 de ore, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sau la art. 8 alin. (6) lit. b) din Acordul AETR, după caz;
 - p) nerespectarea perioadei de conducere între orele 22,00 și 6,00, în situația în care aceasta este mai mare de 3 ore și mai mică de 4,5 ore înainte de pauză, dacă vehiculul nu este condus de mai mulți conducători auto, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) din Regulamentul CE nr. 561/2006 sau la art. 8 alin. (6) lit. b) din Acordul AETR, după caz;
 - q) utilizarea necorespunzătoare a foii de înregistrare sau neintroducerea cardului de conducător auto în slotul corect, în cazul conducerii autovehiculului în echipaj;
 - r) utilizarea incorectă sau neutilizarea semnului pentru feribot/tren;
 - s) neintroducerea simbolurilor țărilor ale căror frontiere au fost traversate de conducătorul auto în timpul perioadei de lucru zilnice;
 - t) neintroducerea simbolurilor țărilor în care a început și s-a încheiat perioada de lucru zilnică a conducătorului auto
 - u) utilizarea foii de înregistrare sau a hârtiei pentru imprimarea rapoartelor de către echipamentul/aparatura de înregistrare care nu este omologată sau corespunzătoare tipului de echipament/aparatura de înregistrare instalat/ă la bordul vehiculului;
 - v) ora înregistrată de echipamentul/aparatura de înregistrare nu corespunde cu ora oficială a țării în care este înmatriculat vehiculul;
 - w) nerespectarea de către întreprindere/operatorul de transport rutier a obligațiilor prevăzute la art. 16 alin. (2) sau (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.
- (4) Următoarele fapte reprezintă încălcări minore ale dispozițiilor Regulamentului (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (UE) nr. 165/2014, ale Regulamentului (UE) 2020/1.054 și, după caz, ale Acordului AETR sau ale Acordului UE-UK și constituie contravenții:
- a) depășirea cu până la o oră a duratei maxime zilnice de conducere, atunci când nu este permisă extinderea acesteia la 10 ore;
 - b) depășirea cu până la o oră a duratei maxime zilnice de conducere extinse la 10 ore;
 - c) depășirea cu până la 4 ore a duratei maxime de conducere săptămânale;
 - d) depășirea cu până la 10 ore a duratei maxime de conducere cumulate pentru două săptămâni consecutive;
 - e) depășirea cu până la 0,5 ore a duratei maxime de conducere neîntreruptă;
 - f) diminuarea cu cel mult o oră a perioadei minime de repaus zilnic normal, atunci când nu este permisă reducerea acesteia la 9 ore;
 - g) diminuarea cu cel mult o oră a perioadei minime de repaus zilnic redus;
 - h) diminuarea cu cel mult o oră a perioadei de minimum 9 ore din perioada de repaus zilnic fracționat;
 - i) diminuarea cu cel mult o oră a perioadei de repaus zilnic în cazul conducerii în echipaj;
 - j) diminuarea cu cel mult 2 ore a repausului săptămânal redus;
 - k) diminuarea cu cel mult 3 ore a repausului săptămânal normal;
 - l) nedeținerea la bordul vehiculului a unei cantități suficiente de hârtie pentru imprimarea rapoartelor

de către echipamentul/aparatura de înregistrare;

- m) depășirea a 6 perioade consecutive de 24 ore după perioada precedentă de repaus săptămânal, cu până la 3 ore;
- n) depășirea a 12 perioade consecutive de 24 de ore după perioada precedentă de repaus normală, cu până la 3 ore, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sau la art. 8 alin. (6) lit. b) din Acordul AETR, după caz;
- o) nerespectarea perioadei de repaus săptămânal luat după 12 perioade consecutive de 24 de ore, în situația în care aceasta este mai mare de 67 de ore și mai mică de 69 de ore, în cazul aplicării derogării prevăzute la art. 8 alin. (6a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 sau la art. 8 alin. (6) lit. b) din Acordul AETR, după caz.”

2. La articolul 9, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:

Art. 9. - (1) Contravențiile prevăzute la art. 8 se sancționează după cum urmează:

- a) cu amendă de la 9.000 lei la 12.000 lei, care se aplică operatorului de transport rutier/întreprinderii, pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. (1) lit. a) – e) și i) – k);
- b) cu amendă de la 9.000 lei la 12.000 lei, care se aplică operatorului de transport rutier/întreprinderii sau conducătorului auto, după caz, pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. (1) lit. f), g) și h);
- c) cu amendă de la 9.000 lei la 12.000 lei, care se aplică conducătorului auto, pentru fapta prevăzută la art. 8 alin. (1) lit. l);
- d) cu amendă de la 9.000 lei la 12.000 lei, care se aplică atelierului autorizat, pentru fapta prevăzută la art. 8 alin. (1) lit. m);
- e) cu amendă de la 4.000 lei la 6.000 lei, care se aplică operatorului de transport rutier/întreprinderii pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. (2) lit. r) – u), x), dd) și ff) – hh);
- f) cu amendă de la 4.000 lei la 6.000 lei, care se aplică, după caz, conducătorului auto sau operatorului de transport rutier/întreprinderii pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. (2) lit. a) – l), o) – q), y), aa) – cc) și kk);
- g) cu amendă de la 4.000 lei la 6.000 lei, care se aplică conducătorului auto, pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. (2) lit. m), n), v), z), ee), ii), jj) și ll) – nn);
- h) cu amendă de la 4.000 lei la 6.000 lei, care se aplică, după caz, conducătorului auto, operatorului de transport rutier/întreprinderii sau atelierului care a instalat, calibrat, reparat ori verificat tahograful, pentru fapta prevăzută la art. 8 alin. (2) lit. w);
- i) cu avertisment sau cu amendă de la 600 lei la 1.000 lei, care se aplică, după caz, conducătorului auto sau operatorului de transport rutier/întreprinderii pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. (3) lit. a) – l), n), o), p) și v);
- j) cu avertisment sau cu amendă de la 600 lei la 1.000 lei, care se aplică operatorului de transport rutier/întreprinderii pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. (3) lit. m), u) și w);
- k) cu avertisment sau cu amendă de la 600 lei la 1.000 lei, care se aplică conducătorului auto pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. (3) lit. q) – s) și t);
- l) cu avertisment sau cu amendă de la 250 lei la 500 lei, care se aplică operatorului de transport rutier/întreprinderii pentru fapta prevăzută la art. 8 alin. (4) lit. l);
- m) cu avertisment sau cu amendă de la 250 lei la 500 lei, care se aplică, după caz, conducătorului auto sau operatorului de transport rutier/întreprinderii pentru faptele prevăzute la art. 8 alin. (4) lit. a) – k) și m) – o).

3. La articolul 9, după alineatul (2), se introduc patru alineate, alineatele (2¹) - (2⁴), cu următorul cuprins:

„(2¹) Odată cu aplicarea sancțiunii corespunzătoare contravențiilor prevăzută la art. 8 alin. (1) lit. j), k) sau l) vehiculul va fi imobilizat de către personalul cu atribuții de control, în condiții de siguranță și securitate a transportului și se procedează la imobilizarea vehiculului, prin ridicarea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare până la îndeplinirea condițiilor legale pentru continuarea transportului/deplasării.

(2²) În cazul sancțiunilor aplicate persoanelor fizice sau juridice străine, dacă la momentul controlului nu sunt îndeplinite condițiile pentru continuarea transportului, se procedează conform prevederilor 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, cu modificările și completările ulterioare.

(2³) În toate cazurile în care, din documentele prezentate la control de către conducătorul auto, nu poate fi identificat/identificată operatorul de transport rutier/întreprinderea, sancțiunea se aplică conducătorului auto.”

Art. 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, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La articolul 3, litera b) se modifică și vor avea următorul cuprins:

“b) auditorul de siguranță rutieră - persoana atestată conform prevederilor art. 6 și 8 să efectueze evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul de siguranță rutieră în condițiile prevăzute de art. 5 alin. (1), precum și inspecția de siguranță rutieră, în condițiile prevăzute de art. 5 alin. (2), art.10 alin. (11) și alin. (19);

2. La articolul 5, alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:

„(2) Inspecția de siguranță rutieră periodică se efectuează în regim de liberă practică de către auditorii de siguranță rutieră desemnați de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., în condițiile prezentei legi. Metodologia de contractare a inspecției de siguranță rutieră periodică, de desemnare și de lucru al auditorilor de siguranță rutieră pentru această activitate și de încheiere a contractelor-cadru între Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. și administratorii drumurilor și între Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. și auditorii de siguranță rutieră se stabilește și se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.”

3. La articolul 6, alineatul (3) se modifică și va avea următorul cuprins:

“(3) Programele-cadru de formare și perfecționare profesională prevăzute la alin. (2) se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii, la propunerea Autorității Rutiere Române - A.R.R. Începând cu data de 17 decembrie 2024, acestea vor include aspecte legate de utilizatorii vulnerabili ai drumurilor și de infrastructura necesară acestei categorii de participanți la trafic.”

4. La articolul 7, alineatul (6) se modifică și va avea următorul cuprins:

“(6) Exercițarea activităților de audit de siguranță rutieră sau evaluare de impact asupra siguranței rutiere este incompatibilă cu cea de membru al Comisiei.”

5. La articolul 10, alineatul (12) se modifică și va avea următorul cuprins:

“(12) Prin personalul de specialitate din cadrul Autorității Rutiere Române - A.R.R. se înțelege personalul angajat care îndeplinește condițiile de studii superioare de lungă durată absolvite cu diplomă de licență.”

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

“(3) În cazul în care într-o procedură de desemnare conform celor prevăzute la alin. (2) nu există auditori de siguranță rutieră disponibili, iar efectuarea evaluării de impact asupra siguranței rutiere, auditului de siguranță rutieră și a inspecției de siguranță rutieră periodică reclamă urgență temeinic justificată, Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. poate desemna auditori de siguranță rutieră cu derogare de la criteriul desemnării echitabile.”

Art. III. – Litera b) de la articolul 3 din 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, se modifică și va avea următorul cuprins:

„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 prestate de către R.A.R. constând în omologarea vehiculelor rutiere, eliberarea cărții de identitate a vehiculului și certificarea autenticității vehiculelor rutiere”.

Art. 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, se modifică și 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.”

Art. V. - Procedura privind aplicarea măsurii de imobilizare prevăzută la art. 9 alin. (2) și (2¹) 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, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 565 din 16 august 2007, cu modificările și completările ulterioare, 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.

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.

PRIM - MINISTRU

ION - MARCEL CIOLACU