



GUVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU

NR. 1310 / LPSG
DATA 27.07.2013

Biroul permanent al Senatului
Bp 259 12.08.2013

PARLAMENTUL ROMÂNIEI
318 3.09.2013

Domnule președinte,

În conformitate cu prevederile art. 111 alin. (1) din Constituție, Guvernul României formulează următorul

PUNCT DE VEDERE

referitor la propunerea legislativă intitulată „*Lege pentru modificarea Ordonanței Guvernului nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier*”, inițiată de 18 parlamentari – Grupurile parlamentare ale PSD, PNL (Bp. 259/2013).

I. Principalele reglementări

Această inițiativă legislativă are ca obiect de reglementare modificarea *Ordonanței Guvernului nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, cu modificările și completările ulterioare*, propunându-se, în principal, următoarele:

- schimbarea denumirii în Inspectoratul de Stat în Transportul Rutier (ISTR);

- schimbarea regimului de finanțare al ISTR, respectiv din instituție finanțată din venituri proprii, în instituție finanțată „integral de la bugetul de stat și din venituri proprii în condițiile legii”;
- înființarea unor puncte de lucru județene ale ISTR;
- modificarea statutului personalului ISTR.

II. Observații

1. În prezent, ISCTR este finanțat din venituri constituite prin virarea de către Autoritatea Rutieră Română (ARR) și Regia Autonomă "Registrul Auto Român" (RAR), a unei sume echivalente cu media procentelor alocate de către fiecare dintre cele două structuri pentru activitatea de control în ultimii 2 ani, precum și a unui procent din cuantumul tarifelor încasate pentru serviciile specifice prestate de către aceste instituții.

Prin urmare, promovarea prezentei propuneri legislative ar conduce la majorarea cheltuielilor aferente bugetului de stat, în timp ce veniturile bugetului de stat ar rămâne constante.

Menționăm că, la începutul anului 2013, a fost aprobată *Legea nr. 4/2013 pentru aprobarea plafoanelor unor indicatori specificați în cadrul fiscal-bugetar*, prin care s-au stabilit plafoanele nominale ale cheltuielilor totale aferente bugetului de stat și ale cheltuielilor de personal pe anul 2013, acestea reprezentând limite maxime care nu pot fi depășite.

Față de cele prezentate, în ceea ce privește impactul financiar suplimentar asupra cheltuielilor bugetului de stat, precizăm că în conformitate cu prevederile art. 7 alin. (1) din *Legea responsabilității fiscal-bugetare nr. 69/2010, cu modificările ulterioare*, în cazul propunerilor de introducere a unor inițiative legislative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, inițiatorii au obligația să prezinte fișa financiară însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată, precum și sursele de acoperire potrivit *Legii nr. 500/2002*.

2. Referitor la denumirea ISCTR, precizăm că aceasta s-a făcut ținând seama de definiția consacrată în dicționar pentru a determina noțiunea de inspectorat – „serviciu care are sarcina de a inspecta activitatea unor unități subordonate” și de atributul (controlul în

transportul rutier) pe care această instituție îl exercită în numele autorității de stat, respectiv Ministerul Transporturilor.

De altfel, chiar inițiatorii propunerii legislative precizează în primul paragraf al *Expunerii de motive* că ISCTR este organism desemnat „să asigure inspecția și controlul” în domeniul transportului rutier.

Astfel, propunerea de modificare a denumirii instituției, mai ales în condițiile păstrării atribuitelor conferite inițial prin *Ordonanța Guvernului nr. 26/2011*, nu își găsește justificarea.

3. Prevederile **art. II pct. 1** și **pct. 4** din inițiativa legislativă, referitoare la finanțarea instituției, nu sunt corelate. La **pct. 1** se prevede finanțarea integrală de la bugetul de stat, iar la **pct. 4** se prevede că aceasta se finanțează integral de la bugetul de stat și din venituri proprii.

Drept urmare, nu este clară intenția de reglementare sub aspectul finanțării instituției, nefiind, totodată, precizate nici procentele de finanțare de la bugetul de stat și din venituri proprii.

În acest sens, precizăm și faptul că modalitatea de finanțare a instituțiilor publice este reglementată de *Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare*.

Potrivit prevederilor art. 62 alin. (2) din acest act normativ, „*Instituțiile publice finanțate integral de la bugetul de stat, bugetul asigurărilor sociale de stat, bugetele fondurilor speciale, după caz, varsă integral veniturile realizate la bugetul din care sunt finanțate*”.

Totodată, la **art. II pct. 4**, se propune finanțarea ISCTR „*integral de la bugetul de stat și din venituri proprii*”, rezultând, astfel, o contradicție între modul de finanțare „*integral de la bugetul de stat*” urmat de finanțarea „*din venituri proprii*”.

4. La **art. II pct. 2** din propunerea legislativă, referitor la atribuțiile instituției, nu se mai prevede faptul că ISCTR efectuează control la sediul operatorilor economici care desfășoară activități conexe transportului rutier, al furnizorilor și beneficiarilor de bunuri divizibile, al centrelor de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transporturilor rutiere, al școlilor de conducători auto și al instructorilor auto. Astfel, textul propus lipsește de temei legal activitatea de inspecție și control al ISCTR/ISTR la sediul agenților economici menționați.

5. În ceea ce privește susținerea că salarizarea personalului ISCTR este diferită și mult superioară standardelor aplicate de alte instituții cu atribuții de control, creând premisa unui tratament discriminatoriu față de personalul acestora, menționăm că, în prezent, salarizarea personalului încadrat în instituțiile publice este reglementat prin lege unitară, respectiv prin legi anuale privind salarizarea personalului din cadrul autorităților și instituțiilor publice.

Cu privire la autoritățile cu atribuții de control indicate în comparație de către inițiatori ca având personal cu salarizare inferioară față de personalul ISCTR, este de reținut faptul că, deși acestea sunt instituții finanțate integral de la bugetul de stat, drepturile salariale ale personalului angajat se completează cu stimulente financiare acordate din fonduri constituite special în acest scop, fie prin reținerea unui procent din suma amenzilor aplicate/aplicate și încasate, fie prin reținerea unui procent din veniturile obținute ca urmare a valorificării unor bunuri confiscate sau intrate în proprietatea privată a statului.

6. Referitor la împărțirea structurii de personal cu atribuții de control în cele două categorii enumerate (inspector de trafic și controlor de trafic), prin raportarea acesteia la deținerea autorizației RAR de inspector de control tehnic în trafic (CTT), aceasta nu este justificată. În acest context, menționăm că activitatea de CTT reprezintă doar o componentă a activității de inspecție și control și nu poate constitui un criteriu de calificare a personalului de control. De asemenea, calitatea de inspector nu poate fi legată de deținerea unui atestat profesional de profesor de legislație sau de instructor de conducere auto, acestea reprezentând, potrivit legii, profesii liberalizate pe piața muncii și nu profesii specifice pentru o anumită instituție a statului.

ISCTR asigură pregătirea și perfecționarea inspectorilor angajați, astfel încât aceștia să poată efectua inspecție și control pe toate segmentele date în competența instituției prin reglementările în vigoare. De altfel, legislația în domeniu prevede faptul că inspectorii ISCTR nu pot face control tehnic în trafic decât dacă sunt atestați corespunzător.

7. La **art. II pct. 6** al inițiativei legislative se propune modificarea art. 12 din *Ordonanța Guvernului nr. 26/2011*, în sensul eliminării dispozițiilor tranzitorii anterioare (care și-au produs efectele în termenul anterior vizat) și înlocuirii acestora cu o dispoziție conform căreia

„începând cu data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe, doar ISTR exercită atribuții de inspecție și control în trafic privind respectarea reglementărilor interne și internaționale în domeniul transporturilor rutiere”.

Or, prin formularea propusă, textul respectiv apare ca fiind retroactiv, în dezacord cu *principiul constituțional al neretroactivității*, instituit la art. 15 alin. (2) din *Constituția României, republicată*, atribuțiile vizate în propunerea legislativă din 2013 neputând fi îndeplinite de la intrarea în vigoare a *Ordonanței Guvernului nr. 26/2011*.

8. În cuprinsul **art. III** și **art. IV** din propunerea legislativă există o eroare în redactarea intenției de reglementare, deoarece trimiterea la art. 1 alin. (1) din ordonanță nu își găsește justificarea, articolul în cauză dispunând doar cu privire la înființarea ISCTR și stabilind forma juridică a acestei entități.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele menționate, **Guvernul nu susține adoptarea acestei propuneri legislative.**

Cu stimă,

Victor-Viorel PONTA

**DOMNULUI SENATOR GEORGE – CRIN LAURENȚIU
ANTONESCU
PREȘEDINTELE SENATULUI**