

EXPUNERE DE MOTIVE

SECȚIUNEA 1	
Titlul proiectului de act normativ	Lege pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare
SECȚIUNEA A 2-A Motivul emiterii actului normativ	
1.	<p>Descrierea situației actuale</p> <p>I. Prin art. X din Legea nr. 202/2010 <i>privind unele măsuri pentru accelerarea soluționării proceselor</i> au fost aduse modificări, printre alte acte normative, și Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 <i>privind circulația pe drumurile publice</i>, republicată, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>În concret, textul normativ introdus prin actul normativ menționat viza căile de atac împotriva procesului-verbal de constatare a contravenției, în sensul că <i>plângerea suspendă executarea amenzilor și a sancțiunilor contravenționale complementare de la data înregistrării acesteia până la data pronunțării hotărârii judecătorești</i> (art. 118 alin. (2) din OUG nr. 195/2002), respectiv că <i>hotărârea judecătorească prin care judecătoria soluționează plângerea este definitivă și irevocabilă</i> (alin (3¹) al aceluiași articol).</p> <p>De asemenea, în termen de 15 zile de la data pronunțării hotărârii judecătorești prin care instanța a respins plângerea împotriva procesului-verbal de constatare a contravenției, contravenientul este obligat să se prezinte la serviciul poliției rutiere care îl are în evidență pentru a preda permisul de conducere (art. 118 alin. (4) din OUG nr. 195/2002).</p> <p>Prin Decizia nr. 500 din 15 mai 2012 referitoare la excepția de neconstituționalitate a prevederilor art. 118 alin. (3¹) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, art. 34 alin. (2) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor și art. XVII din Legea nr. 202/2010 privind unele măsuri pentru accelerarea soluționării proceselor, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 492 din 18 iulie 2012, Curtea Constituțională a declarat neconstituționale prevederile art. 118 alin. (3¹) din OUG nr. 195/2002, republicată.</p> <p>Astfel, Curtea Constituțională a reținut faptul că „în materia contravențiilor la regimul circulației pe drumurile publice, prin eliminarea controlului judiciar al hotărârilor pronunțate de judecătoria se aduce atingere principiului accesului liber la justiție, dreptului la un proces echitabil, dreptului la apărare, unicității, imparțialității și egalității justiției, golindu-se astfel de conținut principiul exercitării căilor de atac.</p> <p>Aceasta deoarece statul are obligația de a garanta caracterul efectiv al accesului liber la justiție și al dreptului la apărare. Lipsa căii de atac împotriva hotărârii pronunțate de judecătoria ca primă instanță în materia</p>

circulației pe drumurile publice echivalează cu imposibilitatea exercitării unui control judecătoresc efectiv asupra sancțiunilor principale și complementare, precum și a măsurilor tehnico-administrative, reglementate de art. 95 - 97 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, dreptul de acces liber la justiție devenind astfel un drept iluzoriu și teoretic.

Curtea constată așadar că eliminarea controlului judiciar al hotărârii pronunțate de judecătorie în materia contravențiilor la regimul circulației pe drumurile publice aduce atingere art. 129 din Constituție raportat la dreptul de acces liber la justiție și la dreptul la apărare, reprezentând în același timp o încălcare a cerințelor unui proces echitabil. În plus, prin conduita procesuală diferită a instanțelor de judecată, în sensul în care unele administrează probatoriul în cauze, pe când altele nu intră în cercetarea fondului, se aduce atingere și art. 124 alin. (2) din Constituție privind unicitatea, imparțialitatea și egalitatea justiției. Totodată, prin prisma argumentelor anterior reținute, Curtea observă că sunt încălcate și prevederile art. 53 alin. (2) teza finală din Legea fundamentală.

*Curtea mai observă că prin Decizia pronunțată la data de 28 iunie 2011, ca urmare a soluționării cererii nr. 40.301/04, pronunțată în Cauza Ioan Pop împotriva României, paragraful 27, **Curtea Europeană a Drepturilor Omului a apreciat că sancțiunea contravențională aplicată reclamantului în temeiul Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice constituie o "acuzăție în materie penală" în sensul art. 6 din Convenție, care trebuie aplicat sub aspectul său "penal". Așa fiind, Curtea Europeană a Drepturilor Omului ar putea constata încălcarea art. 2 paragraful 1 privind dreptul la două grade de jurisdicție în materie penală din Protocolul nr. 7 la Convenție.***

Totodată, în practică, s-a constatat că, din cauza lipsei unor prevederi referitoare la data de la care începe să-și producă efectele sancțiunea contravențională complementară, contravenienții nu cunosc data de la care începe suspendarea exercitării dreptului de a conduce autovehicule sau tramvaie, mulți considerând că aceasta coincide cu data rămânerii definitive și irevocabile a hotărârii judecătorești. Precizăm faptul că de la data rămânerii definitive și irevocabile a hotărârii judecătorești se naște dreptul autorităților de a pune în executare sancțiunea, principală și/sau complementară.

În acest sens trebuie interpretate și dispozițiile art. 121 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora „*Executarea sancțiunii contravenționale complementare se prescrie în același termen în care se prescrie sancțiunea contravențională principală*”.

II. Dispozițiile legale în vigoare privind circulația pe drumurile publice – Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată – stabilesc faptul că proprietarii de vehicule sau deținătorii mandatați ai acestora sunt obligați să le înmatriculeze sau să le înregistreze, după caz, înainte de a le pune în circulație, conform prevederilor legale.

Deținătorul mandatat, în sensul OUG nr. 195/2002, republicată, este persoana fizică sau juridică care folosește un vehicul în baza unui contract de leasing sau contract de închiriere.

Actul normativ sus-menționat cuprinde dispoziții referitoare la circulația autovehiculelor în traficul internațional. Astfel, potrivit art. 82 din OUG nr. 195/2002, republicată, autovehiculele și remorcile înmatriculate în România pot trece frontiera de stat pe drumurile publice, dacă îndeplinesc condițiile cerute pentru a fi admise în circulația internațională, iar conducătorii lor posedă permis de conducere valabil în condițiile stabilite prin tratatele la care România este parte sau care este eliberat de autoritățile competente ale statelor membre ale Uniunii Europene ori Spațiului Economic European sau a cărui valabilitate este recunoscută în aceste state pe bază de reciprocitate.

De asemenea, autovehiculele și remorcile înmatriculate în alte state pot trece frontiera de stat și pot circula pe drumurile publice din România, dacă îndeplinesc condițiile tehnice prevăzute în Convenția asupra circulației rutiere, încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968 și ratificată de România prin Decretul nr. 318/1980, dar numai pe perioada cât sunt asigurate pentru cazurile de răspundere civilă ca urmare a prejudiciilor produse prin accidente de autovehicule.

Dispozițiile art. 82 alin. (4) din O.U.G. nr. 195/2002, republicată, prevăd o perioadă maximă în care autovehiculele și remorcile înmatriculate în alte state, deținute de persoane care au sediul sau domiciliul în România, pot fi conduse pe drumurile publice, și anume **90 de zile de la introducerea acestora în țară**, dacă sunt asigurate pentru cazurile de răspundere civilă ca urmare a pagubelor produse prin accidente de circulație.

Având în vedere faptul că, începând cu data de 1 ianuarie 2007, România a eliminat restricțiile referitoare la libera circulație a bunurilor și persoanelor, textul normativ privind perioada de 90 de zile **de la introducerea în țară** a autovehiculelor și remorcilor înmatriculate în alte state, deținute de persoane care au sediul sau domiciliul în România nu mai poate fi aplicat în spațiul Uniunii Europene.

După aderarea României la Uniunea Europeană, numărul autovehiculelor înmatriculate în alte state care circulă pe teritoriul țării noastre a crescut simțitor, fenomenul devenind mai pregnant în ultimii doi ani, când, cetățenii români au identificat posibilitatea înmatriculării facile cu costuri mici a autovehiculelor pe numele unor persoane fizice sau juridice.

Utilizatorii unor asemenea autovehicule înmatriculate în alte state sunt tentați să încalce frecvent normele rutiere și chiar să comită accidente de circulație și să părăsească apoi locul faptei mizând pe dificultățile întâmpinate de autorități pentru identificarea și sancționarea sau tragerea lor la răspundere.

Astfel, în anul 2009, din cele 10.207 accidente de circulație grave înregistrate în România, 1.076 (10,54 %) au fost produse cu implicarea

autovehiculelor înmatriculate în alte state, iar în anul 2010, din cele 9.225 accidente de circulație grave înregistrate, 1.053 (11,41 %) au fost produse cu implicarea autovehiculelor înmatriculate în alte state.

Raportat la accidentele de circulație soldate cu victime, în anul 2009 s-au înregistrat 2.514 accidente de circulație în care au fost implicate autovehicule înmatriculate în alte state, iar în anul 2010 s-au înregistrat 2.587 asemenea accidente.

III. Totodată, în prezent, nu este prevăzută o sancțiune concretă pentru neîndeplinirea obligației de a transcrie dreptul de proprietate asupra unui vehicul în termenul de 30 de zile de la încheierea actului translativ de proprietate prevăzut de O.U.G nr.195/2002 *privind circulația pe drumurile publice*

În practică, neîndeplinirea acestei obligații de către cumpărători tinde să devină un fenomen, fiind prejudiciat interesul public.

Reglementarea actuală este deficitară și creează un dezechilibru major între vânzătorul unui vehicul și cumpărătorul acestuia în cazurile (foarte frecvente) în care cel din urmă nu își îndeplinește obligația legală de a efectua demersurile necesare transcrierii transiterii dreptului de proprietate. Vânzătorul este complet expus în fața relei credințe a cumpărătorului, fără niciun mijloc legal de a se apăra, cu consecințe care sunt inclusiv de natură patrimonială. Exemplul cel mai des întâlnit în practică este cel rezultat din aplicarea prevederilor O.G. nr. 15/2002 *privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România*, cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor comunică C.N.A.D.N.R datele privind persoana înscrisă în certificatul de înmatriculare, persoană care nu mai este în fapt proprietara vehiculului respectiv.

Mai mult decât atât, o eventuală plângere în justiție, care implică resurse umane și financiare din partea vânzătorului de bună-credință, nu garantează un rezultat pozitiv. Dată fiind calificarea pe care legea o dă subiectului răspunderii contravenționale, există posibilitatea ca vânzătorului să nu îi rămână, în final, decât calea unei noi acțiuni pentru a recupera de la cumpărător sumele achitate și cheltuielile de judecată. Nu în ultimul rând, vânzătorul, neputând plăti și fiind dat în debit la organele fiscale, poate fi expus procedurilor de executare silită și indisponibilizării unor bunuri.

IV. Dispozițiile legale în vigoare privind circulația pe drumurile publice – Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată – precum și cele referitoare la regimul juridic general al contravențiilor constituie cadrul de reglementare general și special în materie de contravenții la regimul circulației pe drumurile publice.

De la data adoptării și până în prezent, cadrul legal general privind regimul juridic al contravențiilor a suferit numeroase modificări și completări în vederea corelării acestor prevederi cu normele constituționale sau îmbunătățirii activității de constatare contravențiilor, aplicare a sancțiunilor contravenționale precum și a executării acestora.

În pofida evenimentelor legislative în domeniu, în prezent se constată că aceste acte normative *nu conțin mecanisme viabile* pentru realizarea

procedurii de executare a sancțiunilor contravenționale aplicate persoanelor fizice.

Aplicarea unor sancțiuni neurmată de executarea acestora a determinat o erodare treptată a autorității statului în acest domeniu, confirmată atât de atitudinea contravenientului în raport cu sancțiunea aplicată (pe care o poate ignora, atât timp cât nu există un mecanism care să-l determine să-și plătească amenda) cât și de percepția publicului larg față de gradul de siguranță oferit de stat. Cu privire la acest ultim aspect, de remarcat este faptul că, deși prin gradul de pericol social abstract contravenția nu constituie o faptă de natură a impune aplicarea unor sancțiuni aspre, specifice normelor penale, societatea românească reclamă din ce în ce mai des necesitatea adoptării unor măsuri ferme de prevenire și combatere a acestui fenomen.

Considerând atitudinea de tolerare a faptelor contravenționale ca un element de favorizare a fenomenului infracțional și vulnerabilitate în domeniul ordinii și siguranței publice, problematica luptei împotriva fenomenului contravențional a fost abordată și în **Strategia națională de ordine publică 2010 – 2013**, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1040/2010. În acest sens, *îmbunătățirea cadrului legislativ, în special în domeniul aplicării și executării măsurilor contravenționale* constituie una dintre principalele direcții de acțiune menită a determina îndeplinirea obiectivului strategic „Îmbunătățirea siguranței cetățeanului”.

Principalele probleme reliefate de aplicarea cadrului legal privind regimul juridic al contravențiilor, care reclamă intervenția normativă, sunt următoarele:

1. Urmărirea executării sancțiunilor contravenționale

Actuala reglementare implică organul din care face parte agentul constator și în procedura de executare prin obligarea acestuia de a sesiza instanța de judecată în vederea înlocuirii amenzii cu sancțiunea prestării unei activități în folosul comunității sau prin urmărirea plății amenzii în termenul prevăzut de lege. Disiparea responsabilității în domeniul urmăririi procedurilor de executare silită are implicații negative în ceea ce privește eficiența acestora. În acest sens, introducerea unui mecanism de urmărire și garantare a executării prin introducerea unei sancțiuni virtuale la momentul constatării, dar aplicabile în cazul nerespectării obligației legale de plată este de natură a asigura în final caracterul preventiv al normei contravenționale.

2. Executarea sancțiunii amenzii

a) deși actuala reglementare instituie obligația de a achita amenda în termen de 15 zile de la comunicarea actului prin care a fost aplicată sancțiunea, în practică aceasta nu este respectată de către contravenient, care atunci când nu o plătește pe loc, nu o achită în intervalul stabilit de lege. Legiuitorul prevede posibilitatea trecerii la executarea silită a sancțiunii amenzii, mecanismele fiind însă inefficiente și eludabile.

Propunerea formulată este menită a introduce o sancțiune directă în cazul neexecutării obligației de plată în termenul prevăzut de lege, sancțiune care intervine de drept, fără a fi necesar un act de dispoziție sau aplicarea unei alte contravenții. Suspendarea exercitării dreptului de a conduce autovehicule este astfel un mecanism de executare silită, ce va fi notificat contravenientului odată cu procesul verbal.

b) instituirea unei reglementări potrivit căreia, în cazul amenzilor

contravenționale plângerea contravențională nu suspendă executarea sancțiunii amenzii contravenționale. Mecanismul creat conduce la reducerea numărului plângerilor nejustificate efectuate doar în scopul amânării plății amenzii contravenționale sau amânării executării sancțiunii complementare privind suspendarea dreptului de a conduce pe o perioadă determinată.

c) instituirea răspunderii proprietarului/deținătorului mandatat al vehiculului în același regim cu al conducătorului de autovehicul în cazul nerespectării obligației de plată a amenzii pentru necomunicarea datelor la solicitarea poliției în vederea identificării conducătorului acestuia.

d) aplicarea unui regim juridic egal cetățenilor români și străini pentru nerespectarea unei obligații legale de aceeași natură.

Alte modificări și completări ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, privind circulația pe drumurile publice, republicată:

Instituirea unei derogări de la cadrul general prin stabilirea destinației sumelor provenite din amenzi aplicate cetățenilor străini și cetățenilor români pentru fapte săvârșite pe teritoriul altor state în condițiile în care se cere transferul executării sancțiunii amenzii, ca venit integral la bugetul de stat și pe cale de consecință crearea unui cont unic.

Instituirea unui mecanism de punere în executare a sancțiunilor complementare menținute de instanțele de judecată în urma contestării procesului verbal prin care au fost dispuse, balansat prin eliminarea obligației în sarcina acestora de transmitere a titlului executoriu privind amenda către administrațiile publice locale.

V. Dispozițiile legale în vigoare privind circulația pe drumurile publice – Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, nu au produs efectul așteptat din punct de vedere preventiv și corectiv în special în ceea ce privește sancțiunile aplicabile unor fapte contravenționale care au un pericol social mai ridicat.

Astfel la nivel național, în anul 2012, din totalul de 26927 accidente rutiere soldate cu victime, pe fondul vitezei, neacordării priorității pietonilor angajați regulamentar în traversare sau consumului de băuturi alcoolice au fost produse **10513 accidente (39,04%) soldate cu 805 persoane decedate (39,46%), 3994 persoane rănite grav (54,48%) și 10125 persoane rănite ușor (39,94%).**

În acest sens, înăsprirea răspunderii pentru săvârșirea unor astfel de fapte este necesară în vederea atingerii obiectivului de reducere a numărului accidentelor și victimizării prin acestea, actuala reglementare nefiind adaptată corespunzător realităților și obiectivelor sociale.

În același timp, mecanismele actuale nu sunt focalizate pe contracararea cauzelor generatoare de accidente concomitent cu posibilitatea eludării normelor punitive sau reducerii efectului așteptat al acestora prin acordarea beneficiului de reducere a perioadelor de suspendare în cazul săvârșirii unor abateri grave, respectiv conducerea unui autovehicul de către o persoană aflată sub influența băuturilor alcoolice.

Concomitent, clarificarea regimului sancțiunilor administrative aplicate ca urmare a finalizării cercetării unor fapte urmărite ca infracțiuni la regimul circulației sau accidentelor soldate cu victime este imperios necesară în vederea asigurării unui regim unitar de aplicare a legii și de eficientizare corelativă a normei prin prisma obținerii unor efecte

		<p>proporționale raportate la faptă și pericolul social concret al acesteia.</p> <p>VI. Având în vedere că la data de 1 februarie 2014 vor intra în vigoare modificările aduse Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 republicată, cu modificările și completările ulterioare, prin Legea nr. 187/2012 pentru punerea în aplicare a Legii nr. 286/2009 privind Codul penal, este necesară corelarea cu normele introduse prin prezenta. Totodată, la art. 121 pct. 5 din Legea nr. 187/2012, cu referire la modificarea alin. (5) al art. 111 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 republicată, cu modificările și completările ulterioare, a fost identificată o eroare materială care se impune a fi corectată; astfel se face referire „... și la alin. (3) lit. b) și e) din prezenta ordonanță de urgență”, în mod eronat, textul vizat fiind, în fapt, <u>art. 102</u> alin. (3) lit. b) și e).</p> <p>VII. În prezent, desfășurarea probei practice a examenului pentru obținerea permisului de conducere este extrem de rigidă, existând, de fiecare dată contestații, în special din partea celor respinși la această probă, referitoare la comportamentul, lipsit de obiectivitate al examinatorului, fără a exista suficiente mijloace de probă în stabilirea legalității modului de desfășurare a examenului.</p>
2.	<p>Schimbări preconizate</p>	<p>I. Prin proiect se are în vedere punerea de acord a prevederilor OUG nr. 195/2002, republicată [<i>referitoare la căile de atac împotriva procesului-verbal de constatare a contravenției</i>], cu dispozițiile constituționale.</p> <p>Astfel, reglementarea propusă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - abrogă dispozițiile în materia căilor de atac împotriva procesului-verbal de constatare a contravenției constatate neconstituționale prin Decizia Curții Constituționale nr. 500/2012; - urmărește reevaluarea termenelor avute în vedere în cadrul procedurilor de referință (momentul rămânerii definitive și irevocabile a hotărârilor, față de textul actual, potrivit căruia raportarea se face la momentul pronunțării hotărârii); - stabilește data de la care începe să își producă efectele sancțiunea contravențională complementară. <p>Demersul propus ține seama de Decizia nr. 500 din 15 mai 2012 referitoare la excepția de neconstituționalitate a prevederilor art. 118 alin. (3¹) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, art. 34 alin. (2) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor și art. XVII din Legea nr. 202/2010 privind unele măsuri pentru accelerarea soluționării proceselor, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 492 din 18 iulie 2012, prin care Curtea Constituțională a declarat neconstituționale prevederile art. 118 alin. (3¹) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, text introdus prin art. X din Legea nr. 202/2010 privind unele măsuri pentru accelerarea soluționării proceselor.</p> <p>II. Reglementarea propusă urmărește totodată crearea premiselor necesare actualizării permanente a evidenței vehiculelor înmatriculate, facilitând identificarea utilizatorilor acestora și instituirea unui mecanism suplimentar de asigurare a executării sancțiunii amenzii contravenționale, care, pe cale de consecință, va reduce substanțial</p>

posibilitatea de fraudare a prevederilor legale menite să **asigure disciplina și siguranța traficului rutier**. În acest sens, se propune:

1. instituirea obligației persoanelor cu domiciliul sau reședința în România, care conduc pe drumurile publice un vehicul înmatriculat în alt stat, **de a prezenta, la cererea polițistului rutier, pe lângă documentul de identitate sau, după caz, permisul de conducere, documentul de înmatriculare ori de înregistrare a vehiculului condus, documentele referitoare la bunurile transportate, un document doveditor al titlului cu care este deținut vehiculul**; acest document va fi însoțit de traducerea în limba română, în original, efectuată de către un traducător autorizat a cărui semnătură a fost legalizată.

2. ca datele referitoare la autovehicul și documentul doveditor al titlului cu care este deținut acesta să **fie înscrise în evidența autovehiculelor sau remorcilor înmatriculate în alte state, care se țin de către poliția rutieră.**

3. ca autovehiculele și remorcile înmatriculate în alte state, deținute cu orice titlu de persoane care au sediul, domiciliul sau reședința în România, să poată circula pe drumurile publice pentru o perioadă de maximum 30 de zile de la data dobândirii titlului.

4. ca regula menționată la pct. 3 să nu se aplice:

a) autovehiculelor și remorcilor conduse de persoanele menționate în certificatul de înmatriculare;

b) autovehiculelor și remorcilor cu care se efectuează, în condițiile legii, transport rutier public de mărfuri sau persoane ori, după caz, transport în regim de închiriere sau serviciu de închiriere;

c) autovehiculelor și remorcilor conduse de persoane aflate în raporturi juridice de muncă cu persoanele menționate în certificatul de înmatriculare /care au calitatea de asociat, acționar sau administrator, după caz, în raport cu persoanele menționate în certificatul de înmatriculare;

d) autovehiculelor și remorcilor utilizate în baza unui contract de leasing.

Menționăm faptul că **excepția de la lit. c)** a fost introdusă pentru evitarea unor situații de **îngrădire ori limitare a dreptului la muncă al persoanelor ori libertatea alegerii locului muncii.**

5. introducerea de sancțiuni în caz de nerespectare a obligațiilor prezentate la pct. 1 și 3 (**amendă** prevăzută în clasele a III-a și a IV-a de sancțiuni, **reținerea certificatului de înmatriculare și a plăcuțelor cu număr de înmatriculare**);

6. certificatul de înmatriculare și plăcuțele cu număr de înmatriculare reținute pentru nerespectarea dispozițiilor prevăzute la pct. 1 al prezentei să **fie păstrate la sediul serviciului rutier din care face parte agentul constatator pentru o perioadă de 5 zile lucrătoare**, iar în situația în care în **acest termen** conducătorul vehiculului **prezintă documentele** care îi conferă dreptul de a conduce vehiculul, **certificatul de înmatriculare și plăcuțele cu număr de înmatriculare se restituie; în caz contrar, acestea se remit autorității emitente.**

7. introducerea sancțiunii suspendării exercitării dreptului de a conduce autovehicule în cazul nerespectării obligației de a achita

amenda contravențională în termenul prevăzut de lege;

Ținând seama de faptul că *înmatricularea în alte state a autovehiculelor și remorcilor conduse de persoane fizice care fac dovada rezidenței normale în statele respective* constituie o practică des utilizată de cetățenii români care, profitând de condițiile facile de obținere a unei rezidențe (ca și cetățeni ai unui stat UE), justifică în acest fel deținerea unui vehicul înmatriculat în alte state membre, pe numele unui cetățean al unui stat membru UE și legitimitatea utilizării acestuia pe drumurile publice din România, situația în cauză **nu a fost reținută printre excepțiile menționate la pct. 3.** Semnalăm în acest sens că, potrivit *Comunicării interpretative a Comisiei privind procedurile pentru înmatricularea autovehiculelor originare din alte state membre (2007/C 68/04)*, „**fiecare persoană trebuie să își înmatriculeze vehiculul în statul membru în care își are reședința în mod normal**”, context în care cetățeanul român cu rezidența într-un stat membru UE trebuie să se supună acestei reguli, înmatriculând vehiculul în statul respectiv, pe numele său (situație în care intervine excepția de la lit. a) a pct. 4).

Conform jurisprudenței Curții de Justiție a Uniunii Europene, înmatricularea apare ca fiind corolarul natural al exercitării competențelor fiscale ale statului. Înmatricularea facilitează controalele atât pentru statul în care este înmatriculat autovehiculul cât și pentru celelalte state pentru care înmatricularea într-un stat membru dovedește plata taxelor pentru autovehicule în respectivul stat.

III. Se stabilește în mod concret sancțiunea pentru conduita ilicită a persoanei/cumpărătorului care nu își îndeplinește obligația prevăzută la art. 11 alin. 4 din *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 republicată, cu modificările și completările ulterioare*. În acest scop se instituie norma potrivit căreia organul fiscal al administrației publice locale care scoate din evidența fiscală vehiculul, comunică în scris operațiunea efectuată și datele noului proprietar în termen de trei zile lucrătoare, autorității competente, care face mențiunea corespunzătoare în evidențe.

IV. Se stabilește o corelare între normele care ocrotesc interesul general urmărit de actul normativ și pericolul social concret al acestora, respectiv, focalizarea pe principalii factori de risc rutier prin înăsprirea punctuală a regimului sancționator al acestora.

Astfel, nerespectarea normelor privind obligația de a acorda prioritate pietonului angajat regulamentar în traversare, nerespectarea limitelor de viteză prevăzute pentru categoria de drum și vehicul și nerespectarea interdicției de a conduce un autovehicul de către o persoană aflată sub influența băuturilor alcoolice sunt sancționate mai aspru prin trecerea faptelor respective la clasa a V-a de sancțiuni, concomitent cu majorarea termenului prevăzut ca perioadă de suspendare a exercitării dreptului de a conduce autovehicule.

În acest context, se introduce o nouă treaptă privind limita de viteză, respectiv depășirea cu peste 60 de km/h a limitei maxime prevăzute pentru sectorul respectiv de drum și categoria de vehicul căreia i se aplică (de exemplu, conducerea unui autovehicul din categoria B cu o viteză de peste 110 km/h în localitate).

Introducerea unui regim distinct de sancționare administrativă, raportat la pericolul social concret al faptelor urmărite ca infracțiuni la regimul circulației sau accidentelor rutiere soldate cu victime.

		<p>Astfel, a fost majorată perioada de suspendare aplicată pentru producerea unui accident rutier soldat cu victime, în situația în care instanța de judecată sau, după caz, procurorul dispune neînceperea urmăririi penale, scoaterea de sub urmărire penală, încetarea urmăririi penale sau achitarea cu aplicarea unei sancțiuni administrative, având în vedere faptul că a fost produsă o consecință a nerespectării unei norme rutiere, respectiv vătămarea unei persoane. În același timp, regimul sancțiunii aplicate pentru o faptă urmărită inițial ca infracțiune la regimul circulației a fost corelat cu aplicarea unei sancțiuni administrative de către procuror sau instanța de judecată după caz, fapta neavând pericolul social al unei infracțiuni pentru a fi trimis în judecată autorul acesteia dar producând totuși o vătămare a interesului general ocrotit prin lege.</p> <p>V. Introducerea mijloacelor tehnice de monitorizare a desfășurării probei practice în scopul creșterii transparenței în ceea ce privește activitatea de examinare pentru obținerea permisului de conducere, combaterii fenomenului corupției și îmbunătățirii serviciului pus la dispoziția cetățeanului, asigurând astfel desfășurarea acestei probe în condiții de legalitate.</p>
--	--	---

Alte informații	Nu este cazul
------------------------	---------------

SECȚIUNEA A 3-A

Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ

1.	Impactul macroeconomic	Actul normativ nu se referă la acest subiect
1¹	Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Actul normativ nu se referă la acest subiect
2.	Impactul asupra mediului de afaceri	Actul normativ nu se referă la acest subiect
3.	Impactul social	Actul normativ nu se referă la acest subiect
4.	Impactul asupra mediului	Actul normativ nu se referă la acest subiect
5.	Alte informații	Nu este cazul

SECȚIUNEA A 4-A

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
	2012	2013	2014	2015	2016	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus din care: <i>a) buget de stat, din acesta:</i> (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit <i>b) bugete locale:</i> (i) impozit pe profit <i>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</i> (i) contribuții de asigurări	-	-	-	-	-	-
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus din care: <i>a) buget de stat, din acesta:</i>	-	-	-	-	-	-

	(i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii <i>b) bugete locale:</i> (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii <i>c) bugetul asigurărilor sociale de stat :</i> (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii						
3.	Impact financiar, plus/minus din care: buget de stat bugete locale	-	-	-	-	-	-
4.	Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
5.	Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	-	-	-	-	-	-
6.	Calculare detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
7.	Alte informații						

SECȚIUNEA A 5-A

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1.	Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții	Nu este cazul
2.	Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Nu este cazul
3.	Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	
4.	Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Nu este cazul
5.	Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Nu este cazul
6.	Alte informații	Nu este cazul

SECȚIUNEA A 6-A

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1.	Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Actul normativ nu se referă la acest subiect
2.	Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Actul normativ nu se referă la acest subiect

3.	Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Actul normativ nu se referă la acest subiect
4.	Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Actul normativ nu se referă la acest subiect
5.	Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Este necesară avizarea proiectului de către Consiliul Legislativ.
6.	Alte informații	Este necesară avizarea proiectului de către Consiliul Superior al Magistraturii.

SECȚIUNEA A 7-A

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

1.	Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Proiectul a fost supus dezbaterii publice potrivit Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, fiind definitivat pe baza propunerilor și observațiilor primite în cadrul acestei proceduri. Principalele aspecte concrete care au făcut obiectul amendării proiectului, precum și motivarea nepreluării unor propuneri și observații formulate sunt prezentate în Nota anexată.
2.	Informarea societății civile cu privire la eventualele impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Actul normativ nu se referă la acest subiect
3.	Alte informații	Nu este cazul

SECȚIUNEA A 8-A

Măsurile de implementare

1.	Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Actul normativ nu se referă la acest subiect
3.	Alte informații	Nu este cazul

Față de cele menționate, a fost elaborat *proiectul Legii pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice*, pe care îl supunem spre adoptare Guvernului.

MINISTRUL AFACERILOR INTERNE

RADU STROE

AVIZĂM FAVORABIL

MINISTRUL TRANSPORTURILOR

RELU FENECHIU

**PREȘEDINTELE AUTORITĂȚII NAȚIONALE DE SUPRAVEGHERE
A PRELUCRĂRII DATELOR CU CARACTER PERSONAL**

GEORGETA BASARABESCU

**VICEPRIM-MINISTRU,
MINISTRUL FINANTELOR PUBLICE**

DANIEL CHIȚOIU

MINISTRU DELEGAT PENTRU BUGET

LIVIU VOINEA

MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE

TITUS CORLĂȚEAN

MINISTRUL INTERIMAR AL JUSTIȚIEI

VICTOR VIOREL PONTA