

## EXPUNERE DE MOTIVE

SECȚIUNEA 1	
Titlul proiectului de act normativ	<b>Lege pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice</b>
SECȚIUNEA A 2-A Motivul emiterii actului normativ	
1.	<p><b>Descrierea situației actuale</b></p> <p><b>I.</b> 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 <b><i>hotărârea judecătorească prin care judecătoria soluționează plângerea este definitivă și irevocabilă</i></b> (alin (3<sup>1</sup>) al aceluiași articol).</p> <p>De asemenea, <i>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</i> (art. 118 alin. (4) din OUG nr. 195/2002).</p> <p>Prin <i>Decizia nr. 500 din 15 mai 2012 referitoare la excepția de neconstituționalitate a prevederilor art. 118 alin. (3<sup>1</sup>) 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</i>, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 492 din 18 iulie 2012, <b>Curtea Constituțională a declarat neconstituționale prevederile art. 118 alin. (3<sup>1</sup>) din OUG nr. 195/2002</b>, republicată.</p> <p>Astfel, Curtea Constituțională a reținut faptul că <i>„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.</i></p> <p><i>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 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.</i></p> <p><i>Curtea constată așadar că eliminarea controlului judiciar al hotărârii pronunțate de judecătoria 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</i></p>

cerințelor unui proces echitabil. În plus, prin conduita procesuală diferită a instanțelor de judecată, în sensul în care unele administreză 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.** 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 cumpărătorii tinde să devină un fenomen, fiind prejudiciat atât interesul public, cât și cel al persoanelor implicate (vânzătorul).

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.

**III.** Având în vedere inexistența unui **sistem centralizat** care să evidențieze modul de achitare/încasare a amenzilor aplicate (cetățenilor străini, apatrizilor sau cetățenilor români cu domiciliul în străinătate), ceea ce face practic imposibilă urmărirea creanțelor, precum și faptul că persoana vizată nu are posibilitatea să achite amenda din afara teritoriului statului român, este necesară stabilirea unui cont unic în care să se încaseze amenzile aplicate, ca soluție pentru crearea posibilității achitării sancțiunii din afara granițelor naționale și urmărirea încasării acestora la nivel național.

**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 cu normele constituționale sau îmbunătățirii activității de constatare a contravențiilor și aplicare a sancțiunilor contravenționale, ori a procesului 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.

O problemă aparte în materia încasării contravalorii amenzilor contravenționale o constituie gradul scăzut de încasări al amenzilor aplicate cetățenilor statelor membre ale Uniunii Europene, străinilor, apatrizilor sau cetățenilor români cu domiciliul în străinătate. Astfel OUG nr.195/2002 prevede faptul că **amenzile privind circulația pe drumurile publice** se achită în condițiile legii și se fac **venit integral la bugetele locale [art. 109 alin.(8)]**. Cu toate acestea, numai în anul 2012 la nivel național, *în materie de circulație pe drumurile publice*, au fost constatate și aplicate 109.084 sancțiuni contravenționale cetățenilor străini sau români cu reședința în străinătate, valoarea aproximativă a acestora fiind de **17.017.104 lei (3.850.023 euro)**. Pe lângă faptul că neîncasarea unor astfel de sume are drept consecință diminuarea resurselor bugetare, **un efect direct și important îl are și asupra disciplinei rutiere și siguranței cetățeanului care utilizează drumul public, prin diminuarea caracterului preventiv al normei contravenționale.**

Având în vedere faptul că în prezent contravaloarea sancțiunilor aplicate la regimul circulației pe drumurile publice se face venit integral la bugetul local,

indiferent de **cetățenia, domiciliul sau de reședința contravenientului ori de locul săvârșirii contravenției**, nu este posibilă stabilirea nivelului de achitare a acestor amenzi.

În același context nu poate fi apreciată evoluția constatărilor pentru fapte săvârșite:

- pe teritoriul României de cetățenii statelor membre ale Uniunii Europene, cetățenii străini sau cetățeni români cu domiciliul sau reședința în străinătate, efectuate cu mijloace tehnice automate, aceste sisteme fiind practic inexistente în prezent sau

- de către cetățeni români pe teritoriul statelor membre UE.

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 (respectiv suspendarea dreptului de conduce autovehicule în cazul în care contravenientul nu achită amenda într-un termen rezonabil, înscris în procesul verbal de constatare a contravenției), 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. Legiuitorul prevede posibilitatea trecerii la executarea silită a sancțiunii amenzii, mecanismele fiind însă ineficiente și eludabile.

Propunerea formulată este menită a introduce o sancțiune directă în cazul neexecutării obligației de plată în termenul prevăzut de lege, sancțiune care se aplică de drept după împlinirea acestui termen prin dispoziție care se comunică conducătorului de autovehicul. Suspendarea dreptului de a conduce autovehicule pe perioadă nedeterminată este astfel un mecanism complementar de executare silită, mai eficient decât cel existent în prezent.

b) instituirea unei reglementări potrivit căreia, în cazul amenzilor contravenționale plângerea contravențională nu suspendă executarea sancțiunilor contravenționale, cu excepția cazurilor în care instanța de judecată apreciază ca necesară suspendarea executării acestora. 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, concomitent cu

menținerea posibilității contravenientului de a evita o pagubă iminentă în cazuri justificate;

c) 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 pentru o executare mai facilă și eficientă a acestora și pe cale de consecință crearea unui cont unic.

**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 peste un anumit prag fixat în mod neechivoc prin ordonanță.

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 proporționale raportate la faptă și pericolul social concret al acesteia.

**VI.** Conform dispozițiilor art. 111 alin. (6) din O.u.G. nr. 195/2002 „procurorul care efectuează urmărirea penală sau exercită supravegherea cercetării penale ori, în faza de judecată, instanța de judecată investită cu soluționarea cauzei poate dispune prelungirea dreptului de circulație, cu câte cel mult 30 de zile, până la dispunerea neînceperii urmăririi penale, scoaterii de sub urmărire penală ori încetării urmăririi penale sau, după caz, până la rămânerea definitivă a hotărârii judecătorești.” În scopul acordării prelungirii dreptului de a conduce pe drumurile publice (conform art. 111 alin. (6) din O.u.G. nr. 195/2002) magistrații au desfășurat un volum important de activitate; astfel, potrivit datelor statistice corespunzătoare anului 2012, în această perioadă au fost trimiși în judecată 14.328 inculpați, s-au aplicat dispozițiile art. 18<sup>1</sup> C. pen față de 13.158 învinuiți și au fost soluționate prin neînceperea urmăririi penale 7.616 cauze, respectiv prin scoaterea de sub urmărire penală 14.567 cauze.

**VII.** 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

		<p>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, art. 102 alin. (3) lit. b) și e).</p> <p><b>VIII.</b> 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 un comportament, lipsit de obiectivitate, al examinatorului, fără a exista suficiente mijloace de probă în stabilirea legalității modului de desfășurare a examenului.</p>
2.	<b>Schimbări preconizate</b>	<p><b>I.</b> 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"> <li>- abrogă dispozițiile în materia căilor de atac împotriva procesului-verbal de constatare a contravenției constatate neconstituționale prin Decizia Curții Constituționale nr. 500/2012;</li> <li>- 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);</li> <li>- stabilește data de la care începe să își producă efectele sancțiunea contravențională complementară.</li> </ul> <p>Demersul propus ține seama de Decizia nr. 500 din 15 mai 2012 referitoare la excepția de neconstituționalitate a prevederilor art. 118 alin. (3<sup>1</sup>) 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. (3<sup>1</sup>) 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><b>În același context, prin derogare de la prevederile O.G. nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, plângerea împotriva procesului-verbal de constatare a contravențiilor nu suspendă executarea sancțiunilor.</b></p> <p>În cazuri justificate și pentru prevenirea unei pagube iminente, la cererea contravenientului, instanța de judecată poate dispune suspendarea executării sancțiunii amenzii contravenționale și, după caz, a sancțiunii complementare aplicate, până la rămânerea definitivă a hotărârii judecătorești.</p> <p>Cererea de suspendare se soluționează în camera de consiliu, de urgență, cu citarea părților, prin încheiere de ședință. Încheierea poate fi atacată cu apel în termen de 5 zile de la comunicare. Apelul nu este suspensiv de executare.</p> <p><b>II.</b> Se stabilește în mod concret sancțiunea pentru conduita ilicită a persoanei/cumpărătorului care nu își îndeplinește obligația prevăzută la art. 11 alin. 4 din <i>OUG 195/2002 republicată, cu modificările și completările ulterioare</i>. În acest scop se instituie norme potrivit cărora vânzătorul și cumpărătorul comunică operațiunea efectuată și datele noului proprietar autorității competente,</p>

care face mențiuni corespunzătoare în evidențe.

**III.** 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 și înăsprirea punctuală a regimului sancționator al acestora, prin:

**1. stabilirea obligației pentru conducătorii de vehicule având locuri prevăzute prin construcție cu centuri de siguranță de a se asigura că, pe timpul conducerii vehiculului, persoanele minore poartă centurile de siguranță sau sunt transportate numai în dispozitive de reținere omologate în condițiile prevăzute de regulament, precum și sancțiunii aferente.** Clarificarea procedurii de sancționare pentru nerespectarea obligației de a purta centura de siguranță, în cazul persoanelor minore transportate, este necesară întrucât actuala normă nu permite sancționarea conducătorului de vehicul pentru săvârșirea faptei de către o persoană minoră, în realitate acestuia revenindu-i obligația de a se asigura că minorul este transportat în condiții de siguranță. Norma propusă instituie un mecanism concret de responsabilizare a conducătorului auto care transportă persoane minore, acestea neavând reprezentarea necesară a pericolului la care se expun în situația implicării vehiculului într-un eveniment rutier.

**2. interdicția conducătorilor de vehicule de a folosi telefoanele mobile sau alte echipamente cu această funcție atunci când aceștia se află în timpul mersului, cu excepția celor prevăzute cu dispozitive de tip «mâini libere»**, precum și **sancționarea încălcării acestei conduite.** Prin propunere se introduce în cadrul interdicției și **situația echipamentelor cu funcție de telefon mobil**, având în vedere evoluția tehnologică în domeniu a dispozitivelor respective, precum și faptul că utilizarea acestora în timpul mersului afectează în mod grav atenția conducătorului și creează un risc concret pentru accidente rutiere, menținându-se aceeași situație de pericol ca și în cazul utilizării telefonului mobil în timpul conducerii, faptă deja sancționată conform OUG nr.195/2002;

**3. interdicția conducerii unui vehicul de către o persoană aflată sub influența băuturilor alcoolice, având o concentrație alcoolică peste 0,15 mg/l alcool pur în aerul expirat sau 0,2 g/l alcool pur în sânge ori a substanțelor, produselor stupefiante sau a medicamentelor cu efecte similare acestora.** Completarea este necesară avându-se în vedere faptul că în actualul text normativ nu este prevăzută în mod distinct și imperativ această interdicție, ea fiind dedusă din existența unei norme de sancționare cu caracter penal sau contravențional, după caz. Concomitent a fost redus pragul nivelului alcoolemiei de la care fapta este considerată infracțiune de la 0,8 g/l alcool pur în sânge în prezent, la 0,5 g/l alcool pur în sânge;

**4. stabilirea unui set de sancțiuni pentru 5 fapte care au un pericol social deosebit și care influențează direct siguranța traficului (nerespectarea normelor privind trecerea la nivel cu calea ferată, conducerea unui autovehicul de către o persoană aflată sub influența alcoolului, conducerea unui autovehicul pe autostradă pe contrasens, depășirea vitezei maxime admise cu mai mult de 60 km/h și conducerea unui autovehicul a cărui înmatriculare este suspendată), fiind introdusă o nouă limită a valorii sancțiunii prin modificarea clasei aV-a de sancțiuni (de la 21-100 puncte-amendă, la 21-50 puncte amendă) aplicabilă în legislația anterioară numai persoanelor juridice. Concomitent cu majorarea sancțiunii amenzii, acestei clase de sancțiuni îi corespunde și aplicarea sancțiunii complementare a suspendării exercitării dreptului de a conduce autovehicule pentru o perioadă de 180 de zile;**

**5. pentru sancționarea *graduală*, raportată la consecințele încălcării normelor prevăzute la art.105<sup>1</sup>, în sensul în care fapta a avut ca urmare producerea unui**

accident rutier soldat numai cu pagube materiale, a fost introdusă o nouă clasă de sancțiuni, clasa a VI-a (de la 51 la 120 puncte amendă) fiind stabilită corelativ aplicarea sancțiunii complementare a exercitării dreptului de a conduce autovehicule pentru un an de zile [art.105<sup>2</sup>];

**6.** 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. 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 ca o consecință a nerespectării unei norme rutiere. 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;

**7.** modificarea regimului actual de susținere a testului de cunoaștere a regulilor de circulație, în sensul prelunzirii perioadei de suspendare până la promovarea acestuia (în legislația actuală sancțiunea pentru nepromovare fiind majorarea perioadei de suspendare deja aplicate, cu 30 de zile), fiind extins și domeniul de aplicare prin introducerea unor noi fapte (nerespectarea normelor privind trecere la nivel cu calea ferată, conducerea unui autovehicul pe autostradă pe contrasens și depășirea vitezei maxime admise cu mai mult de 60 km/h, inclusiv atunci când au avut drept urmare producerea unui accident rutier soldat cu pagube materiale). Concomitent a fost eliminată posibilitatea reducerii perioadei de suspendare;

**8.** a fost introdus un ***mecanism de sancționare graduală*** pentru repetarea unei fapte într-un interval de 3 ani, de la data expirării perioadei de suspendare a exercitării dreptului de a conduce autovehicule pentru fapta anterioară (perioada de suspendare se majorează cu echivalentul acesteia), mecanism aplicabil tuturor abaterilor pentru care se aplică și sancțiunea complementară a suspendării exercitării dreptului de a conduce autovehicule;

**9.** pentru eliminarea situațiilor de risc privind siguranța traficului rutier generate de posibilitatea intrării în trafic a unei persoane care pentru o perioadă lungă de timp (3 ani) a avut suspendată exercitarea dreptului de a conduce autovehicule, a fost introdusă obligativitatea probării faptului că este apt medical, revalidarea dreptului de a conduce urmând a fi efectuată după promovarea unui examen constând în susținerea unei probe teoretice și practice de conducere, la autoritatea competentă în eliberarea permiselor de conducere. Condițiile și procedura pentru susținerea examenului vor fi stabilite prin ordin al ministrului afacerilor interne.

**10.** stabilirea unui cont unic la nivel național în care se încasează amenzile aplicate pentru nerespectarea prevederilor în materie de circulație pe drumurile publice de către conducătorii de autovehicule sau tramvaie. Un astfel de demers legislativ este de natură a facilita plata amenzii prin extinderea modalitățile de plată (aspect reclamat de societate) și în același timp de a asigura diminuarea riscului de neîncasare corelativ cu reducerea costurilor ocazionate de executarea silită și urmăririi situației sancțiunilor respective prin utilizarea unor platforme electronice. În același context, beneficiul restituirii permisului de conducere eliberat de o autoritate străină, în situația prevăzută de art. 42 alin.(1) lit. a) din Convenția de la Viena din 1968 asupra circulației rutiere, este condiționată de



		<p>achitarea sancțiunii amenzii;</p> <p><b>11.</b> introducerea unui mecanism complementar celui de executare silită, în situația în care conducătorul de autovehicul sau tramvai nu face dovada achitării amenzii contravenționale aplicate pentru nerespectarea normelor rutiere, în termen de 30 de zile de la data comunicării procesului verbal. În acest caz, poliția rutieră <b>inițiază procedura de suspendare a exercitării dreptului de a conduce autovehicule sau tramvaie.</b> Astfel, în 5 zile de la expirarea termenului de 30 de zile, șeful poliției rutiere din care face parte agentul constatator îi notifică în scris contravenientului faptul că nu și-a achitat amenda și îi transmite dispoziția scrisă de suspendare a exercitării dreptului de a conduce autovehicule sau tramvaie, care va opera după expirarea termenului de 15 de zile de la data comunicării acesteia, în cazul netransmiterii dovezii achitării amenzii. În legislația actuală executarea silită a sancțiunii amenzii este inefficientă, după încălcarea normei, contravenientul exercitându-și în continuare dreptul de a conduce autovehicule fapt ce atrage perpetuarea nerespectării normelor pe considerentul că nu va fi posibilă executarea sa;</p> <p><b>12.</b> crearea posibilității prelungirii dreptului de circulație de către procuror sau, după caz, de către instanța de judecată, <b>pe toată durata efectuării cercetărilor, în faza urmăririi penale, respectiv pe toată durata judecării</b> până la dispunerea neînceperii urmăririi penale, scoaterii de sub urmărire penală ori încetării urmăririi penale sau, după caz, până la rămânerea definitivă a hotărârii judecătorești, <b>în funcție de circumstanțele săvârșirii faptei și de pericolul concret al faptei în raport cu siguranța rutieră;</b></p> <p><b>13.</b> abrogarea normelor referitoare la comunicarea proceselor-verbale ale cetățenilor străini/cetățenilor români cu domiciliul sau reședința normală în străinătate Inspectoratului General al Poliției Române care transmite Inspectoratului General al Poliției de Frontieră, numele și prenumele contravenientului, numărul pașaportului și al procesului-verbal de constatare a contravenției, precum și suma datorată, pentru a fi luate în evidență și a fi condiționată intrarea pe teritoriul României a contravenientului. Eliminarea acestor prevederi este de strictă necesitate avându-se în vedere imposibilitatea punerii lor în aplicare și în consecință, lipsa de efect a acestora. În același context, clarificarea modalității de comunicare și executare a sancțiunilor aplicate cetățenilor străini trebuie corelată cu actuala situație a politicilor europene în domeniul liberei circulații, în care granițele statelor membre sunt practic deschise liberei circulații a persoanelor, cu un control minimal sau inexistent în punctul de trecere a frontierei naționale de stat. Totodată trebuie să țină cont și de principiul egalității, astfel că se impune măsura suspendării dreptului de a conduce și pentru aceștia, în cazul în care nu sunt achitate amenzile aplicate;</p> <p><b>IV.</b> Introducerea unor norme referitoare la înregistrarea video și, după caz, audio, cu sisteme tehnice de monitorizare a probei teoretice și a probei practice la examenul pentru eliberarea permisului de conducere, cu scopul de a verifica legalitatea desfășurării acestuia.</p>
--	--	---

**3. Alte informații**

**SECȚIUNEA A 3-A Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ**

<b>1.</b>	Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>1<sup>1</sup></b>	Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>2.</b>	Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

3.	Impactul social	<p>Îmbunătățirea siguranței rutiere reprezintă un obiectiv central al politicii Uniunii în domeniul transporturilor. Uniunea urmărește o politică de îmbunătățire a siguranței rutiere, având ca obiectiv reducerea deceselor, a vătămărilor corporale și a daunelor materiale. Un element important al acestei politici îl constituie aplicarea consecventă a sancțiunilor pentru încălcările normelor de circulație săvârșite în Uniune care pun în pericol în mod semnificativ siguranța rutieră.</p> <p>Cel mai important impact social, pozitiv, este reprezentat de reducerea numărului de victime ale accidentelor rutiere, diminuarea numărului de persoane decedate în accidentele rutiere, scăderea numărului de accidente cu consecințe grave, având în vedere obiectivul de reducere cu 50% a gradului de victimizare ca urmare a producerii accidentelor rutiere, asumat de către România în contextul Programului European de Acțiune pentru Siguranța Rutieră 2011–2020, precum și în celelalte programe europene în domeniul siguranței rutiere.</p>
4.	Impactul asupra mediului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.	<b>Alte informații</b>	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)**

- mii lei -

Indicatori		Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		2013	2014	2015	2016	2017	
<b>1.</b>		<b>2.</b>	<b>3.</b>	<b>4.</b>	<b>5.</b>	<b>6.</b>	<b>7.</b>
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	-	-	-	-	-	-
	(iii) alte transferuri	-	-	-	-	-	-
	<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	-	-	-	-	-	-
<b>3.</b>	Impact financiar, plus/minus din care:						
	a) buget de stat	-	-	-	-	-	-
	b) bugete locale	-	-	-	-	-	-
<b>4.</b>	Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
<b>5.</b>	Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	-	-	-	-	-	-
<b>6.</b>	Calculare detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
<b>7.</b>	Alte informații	Nu este cazul.					

#### **SECȚIUNEA A 5-A Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare**

<b>1.</b>	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	a) hotărârea Guvernului pentru modificarea și completarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006 b) În vederea implementării dispozițiilor cuprinse în prezenta lege urmează a fi elaborate următoarele documente: - ordinul ministrului afacerilor interne privind procedura și condițiile tehnice în care se realizează înregistrările prevăzute la art. 23 alin. (9 <sup>1</sup> ), precum și măsurile pentru protejarea acestora; - ordinul ministrului afacerilor interne privind procedura și condițiile suținerii examenului pentru revalidarea dreptului de a conduce autovehicule. - ordinul ministrului afacerilor interne privind forma și conținutul procesului verbal de constatare a contravenției; - ordinul comun al ministrului afacerilor interne și ministrului finanțelor publice privind aplicația informatică de evidență a sancțiunilor contravenționale și achitarea acestora.
<b>2.</b>	Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația europeană în cazul proiectelor ce transpun prevederi europene	Nu este cazul
<b>3.</b>	Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative europene	Nu este cazul
<b>4.</b>	Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Nu este cazul
<b>5.</b>	Alte acte normative și/sau documente	Nu este cazul

	internaționale din care decurg angajamente	
6.	Alte informații	Nu este cazul.
<b>SECȚIUNEA A 6-A Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ</b>		
1.	<b>Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2.	<b>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</b>	Nu este cazul.
3.	<b>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</b>	Nu este cazul.
4.	<b>Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente.</b>	Nu este cazul.
5.	<b>Informații privind avizarea de către:</b> a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Avizul Consiliului Legislativ nr. _____
6.	Alte informații	Avizul Consiliului Superior al Magistraturii nr. _____
<b>SECȚIUNEA A 7-A</b>		
<b>Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ</b>		
1.	<b>Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ</b>	Proiectul de act normativ a parcurs procedurile prevăzute de Legea nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, cu completările ulterioare.
2.	<b>Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice</b>	Nu este cazul
3.	Alte informații	Nu este cazul
<b>SECȚIUNEA A 8-A Măsurile de implementare</b>		
1.	<b>Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autorităților administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente</b>	Nu este cazul.
2.	Alte informații	Nu este cazul.

În considerarea celor prezentate, a fost elaborat prezentul **proiect de lege pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice.**

În forma prezentată, proiectul de act normativ a fost însușit de toate autoritățile/instituțiile publice interesate.

**MINISTRUL AFACERILOR INTERNE**

**Radu STROE**

**VICEPRIM-MINISTRU  
PE PROBLEME DE SECURITATE  
NAȚIONALĂ**

**GABRIEL OPREA**

**AVIZĂM FAVORABIL:**

**VICEPRIM-MINISTRU,  
MINISTRUL DEZVOLTĂRII REGIONALE  
ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE**

**Nicolae-Liviu DRAGNEA**

**MINISTRUL  
TRANSPORTURILOR**

**Ramona Nicole MĂNESCU**

**VICEPRIM-MINISTRU,  
MINISTRUL FINANȚELOR PUBLICE**

**Daniel CHIȚOIU**

**MINISTRU DELEGAT PENTRU BUGET**

**Liviu VOINEA**

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

**Ancuța Gianina OPRE**

**MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE**

**Titus CORLĂȚEAN**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI**

**Robert Marius CAZANCIUC**