

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

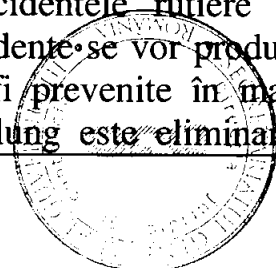
LEGE privind aprobarea ORDONANȚEI DE URGENȚĂ pentru modificarea și completarea unor acte normative în scopul creșterii siguranței rutiere

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	<p>Proiectul de act normativ reprezintă o inițiativă a Ministerului Afacerilor Interne în scopul consolidării cadrului legislativ prin adoptarea unui set de măsuri care să contribuie la creșterea siguranței publice, ocrotirea vieții, integrității și sănătății persoanelor care participă la trafic sau care se află în zona drumului public.</p> <p>Acestea sunt valori fundamentale și trebuie să aibă prioritate în fața mobilității ori a altor obiective ale sistemului de transport rutier, iar reglementarea instrumentelor juridice necesare protejării acestora nu poate suporta amânare.</p>
2.2. Descrierea situației actuale	<p>Scopul legislației rutiere este de a proteja viața, integritatea și sănătatea persoanelor care participă la traficul rutier. În cuprinsul Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, sunt reglementate mecanismele de sancționare a abaterilor prin raportare la gradul de pericol social a faptelor săvârșite.</p> <p>Pentru a putea atinge obiectivul asumat de U.E. de a se apropia de zero decese până în anul 2050 – „Vision Zero”, prin Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2022-2030¹, document de politici publice, s-a stabilit ca țintă intermediară reducerea numărului de decese și vătămări grave cauzate de accidente rutiere cu 50% până în anul 2030.</p> <p>Comisia Europeană a stabilit că este nevoie de o nouă abordare a ceea ce înseamnă „sistemul sigur” în domeniul siguranței rutiere, pentru deceniul 2021-2030. Potrivit abordării „sistemului sigur”, decesele și vătămările grave cauzate de accidente rutiere nu reprezintă un preț inevitabil al mobilității. Accidentele se vor produce mereu, dar decesele și vătămările grave pot fi prevenite în mare măsură. Scopul „sistemului sigur” pe termen lung este eliminarea</p>

¹ Aprobata prin HG nr. 683/2022.



deceselor și a rănilor grave pe drumurile publice, fiind adoptat de un număr din ce în ce mai mare de țări, și stând, totodată, la baza Deceniului de acțiune pentru siguranța rutieră 2021-2030, cuprins în Rezoluția A/RES/74/299 a Adunării Generale a Organizației Națiunilor Unite ce are ca obiectiv prevenirea cu cel puțin 50% până în 2030 a deceselor și vătămărilor cauzate de accidente rutiere.

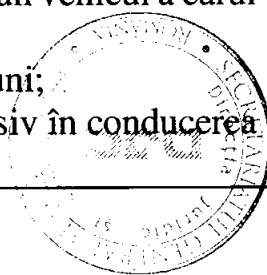
Totodată, în vederea implementării angajamentelor asumate prin Programul de Guvernare pentru perioada 2023 – 2024, se impune realizarea unor demersuri de facilitare a utilizării informațiilor oferite de sistemele de monitorizare a traficului dezvoltate de unitățile administrativ-teritoriale, pentru a servi atât ca suport pentru luarea unor decizii de dirijare a traficului rutier, cât și pentru impunerea respectării legii.

Un prim pas a fost realizat prin adoptarea Legii nr. 383/2022 privind unele măsuri de eficientizare a monitorizării traficului rutier, însă, este necesară continuarea demersurilor astfel încât legislația națională să impună în mod clar și eficient respectarea regulilor de circulație cu implicații în siguranța rutieră, printr-o varietate de mijloace.

Este cunoscut faptul că scopul legislației rutiere este reprezentat nu doar de ocrotirea relațiilor sociale privind desfășurarea fluentă și în siguranță a circulației pe drumurile publice, ci, în primul rând, de protejarea vieții, integrității și sănătății persoanelor care participă la traficul rutier sau se află în apropierea acestuia. Acestea sunt valori fundamentale și trebuie să aibă prioritate în fața mobilității ori a altor obiective ale sistemului de transport rutier, neputând suporta amânare în ceea ce privește reglementarea instrumentelor juridice necesare protejării acestora.

Statistica înregistrată în perioada 2022 - 2023, raportată la capacitatea actuală de constatare a polițiștilor rutieri, evidențiază frecvența săvârșirii unor fapte contravenționale la regimul circulației pe drumurile publice de către conducătorii de autovehicule, după cum urmează:

- a) limita maximă admisă de viteză pentru categoria de vehicul pe un anumit sector de drum: 1.293.012 sancțiuni;
- b) interdicția sau restricția de a conduce un vehicul pe o bandă a sensului de deplasare: 6.892 sancțiuni;
- c) semnificația culorii roșii a semaforului: 28.518 sancțiuni;
- d) interdicția de a conduce pe drumurile publice un vehicul a cărui înmatriculare este suspendată: 23.239 sancțiuni;
- e) trecerea la nivel cu calea ferată: 2.924 sancțiuni;
- f) interdicția de a adopta un comportament agresiv în conducerea vehiculelor pe drumurile publice: 5.180 sancțiuni;



- g) depășirea coloanelor de vehicule oprite la culoarea roșie a semaforului sau la trecerile la nivel la calea ferată: 1.516 sancțiuni;
- h) conducerea sub influența băuturilor alcoolice: 35.032 sancțiuni.

În același timp, în anul 2023 au fost constatate un număr de 12.067 infracțiuni privind conducerea unui vehicul sub influența alcoolului sau a altor substanțe, precum și un număr de 626 infracțiuni privind refuzul sau sustragerea de la prelevarea de mostre biologice.

Comportamentul actual al unor participanți în trafic determinat de consumul de droguri sau altor substanțe psihoactive ori de alcool, impun reevaluarea mecanismelor existente ori reglementarea altora noi, astfel încât să fie redusă incidența evenimentelor rutiere în astfel de cazuri.

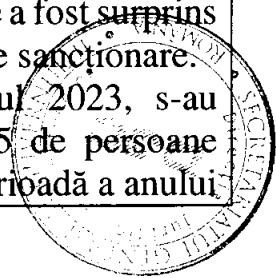
Siguranța rutieră este o responsabilitate comună, care necesită acțiuni concrete și coordonate, care nu suferă amânare, iar îmbunătățirea parametrilor specifici domeniului se poate obține doar cu implicarea fiecăruia, atât din postura de utilizator al drumului, cât și, mai ales, din cea de autoritate de reglementare și aplicare a legislației.

Comportamentul actual în trafic al unor participanți la trafic impune atât reevaluarea de urgență a unora dintre aceste instrumente juridice, cât și reglementarea altora noi, astfel încât legislația să poată impune în mod clar și eficient respectarea regulilor de circulație printr-o varietate de mijloace care să conducă la reducerea numărului accidentelor de circulație și a consecințelor acestora, inclusiv prin utilizarea capabilităților administrației publice locale pentru constatarea unor abateri grave la regimul rutier și prin implicarea societății civile în procesul de semnalare a unor abateri grave la regimul rutier.

La nivel internațional, o serie de state au adoptat metode de impunere bazate pe o abordare oriunde, oricând pentru a preveni încălcarea regulilor de circulație, mesajul fiind clar: nerespectarea acestora reprezintă un comportament ilegal, inacceptabil și în dezacord cu interesele comunității. Totodată, s-a avut în vedere și monitorizarea comportamentului la volan conform unor criterii predefinite.

La nivel european, state precum Marea Britanie, Polonia, Spania au implementat deja mecanisme prin care cetățenii care iau act de săvârșirea unor fapte de încălcare a regulilor de circulație, pot transmite poliției înregistrarea camerei de bord prin care a fost surprins respectivul eveniment rutier pentru a dispune măsuri de sancționare.

În România, statistica relevă faptul că, în anul 2023, s-au înregistrat 4525 de accidente grave, soldate cu 1545 de persoane decedate și 3535 de persoane rănite grav. În aceeași perioadă a anului



precedent, s-au înregistrat 4715 accidente grave, soldate cu 1633 morți și 3695 răniți grav.

Analizând comparativ aceste date, raportat la perioada de referință, rezultă o scădere a accidentelor grave și a consecințelor acestora, însă numărul persoanelor decedate, raportat la valoarea socială fundamentală care trebuie ocrotită de stat - viața, este unul semnificativ.

⇒ În acest context, principalele aspecte cu privire la care a fost identificată necesitatea unor intervenții normative se referă la:

➤ eficientizarea cadrului legal în cazul apariției unor simptome ce pot afecta capacitățile psihologice necesare pentru a conduce autovehicule

La alin. (1) al art. 22 se impune înlocuirea terminologiei actuale și punerea ei în acord cu cea stabilită prin actele normative specifice acestei materii, în vigoare.

De asemenea, având în vedere faptul că art. 22 conține dispoziții atât cu privire la examinarea medicală, al cărui scop este legal definit, precum și dispoziții cu privire la evaluarea psihologică, se impune, în mod similar, stabilirea scopului evaluării psihologice prin modificarea alineatului (1).

În vederea eficientizării aplicării dispozițiilor art. 22 alin. (8) din ordonanță, se instituie un mecanism similar celui prevăzut pentru situația în care medicul constată faptul că un conducător de autovehicul, de tractor agricol sau forestier ori tramvai prezintă unele afecțiuni medicale incompatibile din punct de vedere al aptitudinilor fizice și mentale necesare pentru conducerea unui autovehicul, atunci când o persoană titulară a unui permis de conducere prezintă simptome de natură a afecta capacitățile psihologice necesare pentru a conduce autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie, astfel încât poliția rutieră să poată dispune retragerea permisului de conducere.

Emiterea de către medic a biletului de trimitere către o către o unitate psihologică autorizată de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii în vederea evaluării psihologice în situația identificării unor simptome ce pot afecta capacitățile psihologice, permite psihologilor cu drept de liberă practică în specialitatea psihologia transporturilor să identifice predispoziția conducătorilor de autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie privind încălcarea normelor rutiere și integrarea celor cu predispoziție mare în programe de intervenție, realizate în scopul diminuării comportamentului inadecvat.



Pentru claritate, se propune definirea noțiunii de „unitate psihologică” ca fiind „oricare dintre formele de exercitare a profesiei de psiholog cu drept de liberă practică prevăzute de Legea nr. 213/2004 privind exercitarea profesiei de psiholog cu drept de liberă practică, înființarea, organizarea și funcționarea Colegiului Psihologilor din România, cu modificările ulterioare, precum și laboratoarele psihologice organizate ca societăți comerciale în baza Legii societăților nr. 31/1990, republicată, cu modificările și completările ulterioare”. În completarea mecanismului, se propune ca lista unităților psihologice autorizate se stabilește și se actualizează prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii

Totodată, stabilirea aspectelor în discuție relevă tendințele de asumare a riscului, atitudinile față de respectarea normelor rutiere, creează posibilitatea identificării timpurii a manifestărilor agresive, relația dintre factorii de responsabilitate și comportament, fiind deosebit de importantă cunoașterea acestor aspecte pentru educarea, consilierea, reabilitarea participanților la trafic, cu efecte asupra creșterii siguranței rutiere.

Soluțiile propuse pentru art. 22 alin. (8¹) – (8⁸) stabilesc conținutul procedurii necesare pentru asigurarea operării mecanismului prevăzut la art. 22 alin. (8) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, de retragere a permisului de conducere pentru titularul acestuia care a fost declarat inapt psihologic, instituind o serie de reguli și termene pentru aducerea la îndeplinire a obligațiilor subiecților de drept implicați în această procedură.

Evaluarea psihologică prevăzută la art.22 alin. (8¹) se realizează de către un psiholog cu drept de liberă practică în specialitatea psihologia transporturilor, care poate solicita și opinia unui psiholog cu drept de liberă practică în specialitatea psihologie clinică.

De asemenea, la instituirea procedurii menționate se au în vedere prevederile art. 122 din ordonanța de urgență, potrivit cărora Ministerul Transporturilor și Infrastructurii are ca atribuții, printre altele, elaborarea, în condițiile legii, a normelor privind evaluarea capacităților psihologice solicitate în activitatea de conducere a autovehiculelor, tractoarelor agricole sau forestiere ori tramvaielor.

➤ corelarea cu art. 336¹ din Legea nr.286/2009 privind Codul Penal - nou introdus prin Legea nr. 200/2023²

Având în vedere aspectele constatate de instanța de contencios constituțional, care readuce în actualitate reglementarea specială

² pentru modificarea și completarea Legii nr. 286/2009 privind Codul penal, precum și a altor acte normative.



anterioară, prin Legea nr. 200/2023 s-a introdus, după articolul 336 din Codul penal, un nou articol, respectiv art. 336¹, cu un conținut asemănător art. 90 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 – articol care a fost abrogat prin Legea nr. 187/2012 pentru punerea în aplicare a Legii nr. 286/2009 privind Codul penal.

Raportat la natura acestei incriminări, se impune modificarea în mod corespunzător a prevederilor art. 24 alin. (6) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

În același context, se impune corelarea și a prevederilor art. 78 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, întrucât ipoteza în care conducătorul de autovehicul, tractor agricol sau forestier ori tramvai, instructorul auto atestat care se află în procesul de instruire practică a unei persoane pentru obținerea permisului de conducere, precum și examinatorul autorității competente în timpul desfășurării probelor practice ale examenului pentru obținerea permisului de conducere sau pentru oricare dintre categoriile acestuia, implicați într-un accident de circulație din care a rezultat decesul sau vătămarea corporală a unei persoane, consumă alcool sau substanțe psihoactive după producerea evenimentului și până la testarea concentrației alcoolului în aerul expirat sau recoltarea probelor biologice întrunește elementele constitutive ale infracțiunii anterior prezentate, iar în cazul în care în urma accidentului de circulație au rezultat numai avarierea vehiculelor și/sau alte pagube materiale se va putea reține infracțiunea prevăzută de art. 336 din Cod penal în funcție de valoarea alcoolemiei stabilite ulterior.

➤ Reevaluarea mecanismelor privind verificarea consumului de băuturi alcoolice sau substanțe psihoactive

În prezent, conducătorii vehiculelor, cu excepția celor trase sau împinse cu mâna, instructorii auto atestați să efectueze instruirea practică a persoanelor pentru obținerea permisului de conducere, precum și examinatorul autorității competente, în timpul desfășurării probelor practice ale examenului pentru obținerea permisului de conducere, sunt obligați să se supună testării aerului expirat și/sau recoltării probelor biologice în vederea stabilirii alcoolemiei ori a consumului de substanțe psihoactive, doar la solicitarea polițistului rutier.

Prin proiect se urmărește introducerea unor criterii obiective, rezonabile și concrete, suplimentare celor existente, cu privire la stabilirea obligației legale a polițistului rutier de a solicita anumitor participanți la trafic efectuarea testării în vederea stabilirii consumului

de substanțe psihoactive ori a concentrației de alcool în aerul expirat, după caz.

De asemenea, pentru realizarea scopului Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, privind asigurarea desfășurării în siguranță a circulației pe drumurile publice, precum și ocrotirea vieții, integrității corporale și a sănătății persoanelor participante la trafic sau aflate în zona drumului public, se propune retragerea permisului de conducere până la data primirii rezultatului analizei mostrelor biologice în cazul persoanelor care refuză sau nu pot să se supună testării în vederea verificării consumului de băuturi alcoolice sau substanțe psihoactive, spre deosebire de cadrul legislativ actual când retragerea se dispune până la ora 08.00 a zilei următoare, dar nu mai puțin de 12 ore, atunci când medicul examinator în cadrul procedurii de recoltare a mostrelor biologice a constatat elemente clinice sugestive consecutive consumului recent de băuturi alcoolice sau de substanțe psihoactive.

Totodată, pentru eliminarea unor eventuale erori în procedura de testare, se impune introducerea posibilității persoanei care conduce pe drumurile publice un vehicul pentru care legea prevede obligativitatea deținerii permisului de conducere de a solicita o a doua testare, în cazul în care rezultatul testării este de până la 0,10 Mg/l alcool pur în aerul expirat, dat fiind faptul că unele alimente consumate recent pot distorsiona măsurătoarea. În cazul în care persoana testată dorește și recoltarea de mostre biologice în vederea stabilirii îmbibației de alcool în sânge, aceasta este liberă să se adreseze oricărei unități de asistență medicală, fără a mai fi necesară prezența polițistului rutier care a realizat testarea aerului expirat.

Pentru reducerea timpilor de așteptare a rezultatelor privind confirmarea prezenței în organism a unor substanțe psihoactive, în vederea stabilirii adevărului în cauzele privind infracțiunile contra siguranței circulației pe drumurile publice, se instituie posibilitatea ca determinarea prezenței în organismul unei persoane a substanțelor psihoactive să poată fi realizată și în cadrul laboratoarelor de specialitate din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române acreditate în acest sens sau în unitățile publice de asistență medicală autorizate și acreditate pentru astfel de determinări, având în vedere problemele deosebite de logistică ale instituțiilor de medicină legală, determinate de creșterea numărului de solicitări pentru realizarea unor astfel de determinări, ce pot cauza întârzieri de natură a afecta soluționarea procesului penal într-un termen rezonabil și de a da naștere altor neplăceri în rândul persoanelor testate.

➤ Corelarea anumitor expresii cu înțelesul sintagmei „accident de circulație” stabilit la art. 75 din O.U.G nr. 195/2002.



Prin proiect se urmărește corelarea expresiei moartea sau vătămarea integrității corporale ori a sănătății unei persoane cu decesul sau rănirea unei persoane din cuprinsul art. 77, art. 103 alin. (1) lit. d) și art. 111 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, respectiv utilizarea unei terminologii unitare în cuprinsul acestui act normativ.

Intervenția este necesară pentru a evita trimiterea la fapta incriminată de art. 194 din Codul penal cu denumirea marginală de Vătămare corporală, având în vedere că, la momentul redactării textelor anterior menționate, legiuitorul a urmărit consecințele unui accident de circulație astfel cum acesta este definit de art. 75 din ordonanță de urgență, care reglementează, printre condițiile cumulative pe care trebuie să le îndeplinească evenimentul rutier, și pe cea a rezultatului evenimentului rutier constând în decesul, rănirea uneia sau a mai multor persoane.

Totodată, intenția de reglementare vizează instituirea unei definiții strict cu privire la răspunderea administrativă a conducătorului de autovehicul vinovat de producerea unui accident de circulație în condițiile art.103 alin.(1) lit.d), pentru evitarea interpretării norme în sensul atragerii răspunderii și în situația în care în urma accidentului rutier a rezultat doar „autorânirea” conducătorului auto vinovat.

În vederea asigurării unei gradualități în aplicarea sancțiunilor la regimul circulației pe drumurile publice pentru situațiile în care nu poate fi angajată răspunderea penală a persoanei care a produs un accident rutier din care a rezultat decesul sau vătămarea corporală a unei persoane, este necesară stabilirea unor măsuri administrative direct proporționale cu perioadele de suspendare prevăzute de prezenta ordonanță de urgență pentru încălcarea anumitor reguli de circulație, raport la pericolul social al acestora, în sensul ca măsura administrativă a suspendării dreptului de a conduce va fi egală cu perioada de suspendare prevăzută pentru regula de circulație încălcată, majorată cu 30 de zile.

De asemenea, doar pentru cazul în care sunt întrunite condițiile dispunerii măsurii administrative a suspendării dreptului de a conduce în situația prevăzută la art. 103 alin. (1) lit. d), se propune definirea noțiunii de rănire în sensul că prin aceasta se înțelege orice atingere adusă integrității corporale a altei persoane decât cea a conducătorului de autovehicul, tractor agricol sau forestier ori tramvai care a încălcat regula de circulație, respectiv orice suferință fizică ori atingere minimă adusă integrității corporale a altei persoane decât cea a conducătorului de autovehicul, indiferent de gravitate, fără a fi

condiționată de evaluarea prin zile de îngrijiri medicale necesare pentru vindecare.

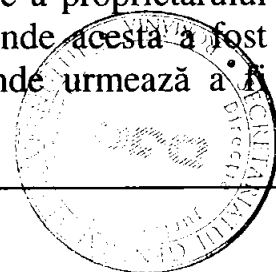
➤ instituirea mecanismului de relocare a vehiculelor staționate regulamentar pentru realizarea unor interese de ordin general, fără a afecta drepturile conducătorilor auto

În prezent, legislația rutieră prevede reguli exclusiv pentru ridicarea vehiculelor staționate neregulamentar. Astfel, în situația în care se impune îndepărtarea temporară a unui vehicul, pentru intervenția serviciilor de urgență, efectuarea unor lucrări sau prestarea unor servicii publice de interes național sau local, respectiv instituirea unor măsuri de ordine și siguranță publică, nu este prevăzută o procedură care să asigure o previzibilitate atât pentru proprietarii vehiculelor a căror îndepărtare de pe drumurile publice se impune, cât și a organelor de aplicare.

Din această perspectivă, se introduce un mecanism de relocare a vehiculelor staționate regulamentar pe drumurile publice, pentru situațiile în care este necesară protejarea interesului public general, această măsură tehnico-administrativă fiind distinctă, din punct de vedere al aplicării, de măsura tehnico-administrativă a ridicării vehiculelor, prin aceea că nu are un scop punitiv și nu se percepe plata unui tarif. Totodată, vizează protejarea interesului public general determinat, în esență, de necesitatea instituirii unor măsuri de ordine și siguranță publică și prestării serviciilor de urgență pentru prevenirea sau limitarea efectelor unor accidente, calamități sau dezastre, iar nu doar de siguranța și fluența circulației pe drumurile publice.

În practică, intervin situații care impun înlăturarea unui pericol iminent, necesitând intervenția de urgență a autorităților competente pentru a se proteja viața și integritatea unor persoane ori a proprietății publice sau private. Astfel, pentru a se asigura facilitarea intervenției acestora și, totodată, pentru a asigura garanții pentru proprietarii vehiculelor relocate, prin prezentul proiect se instituie reguli privind dispunerea și executarea acestei măsuri.

Relocarea vehiculului nu implică luarea acestuia din posesia proprietarului ori afectarea proprietății în vreun alt mod, vehiculul fiind mutat în imediata apropiere a locului unde acesta era staționat la momentul intervenției. Mecanismul propus stabilește în sarcina administrației publice locale sau administratorului drumului public obligația de a adopta măsuri adecvate de informare a proprietarului sau deținătorului vehiculului cu privire la locul unde acesta a fost relocat, ori, în cazurile cu caracter planificat, unde urmează a fi relocat.



➤ asigurarea caracterului preventiv al sancțiunii și un just echilibru între pericolul social abstract și sancțiune stabilită de legiuitor

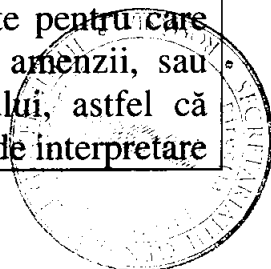
Îmbunătățirea siguranței rutiere reprezintă un obiectiv central al politicii Uniunii Europene în domeniul transporturilor, având ca scop reducerea deceselor, a vătămarilor corporale și a daunelor materiale, iar un element important al acestui deziderat, declarat prin Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, îl constituie aplicarea consecventă a sancțiunilor pentru încălcările normelor de circulație săvârșite în Uniune, care pun în pericol semnificativ siguranța rutieră.

Având ca scop înlăturarea unei stări de pericol și preîntâmpinarea săvârșirii altor fapte interzise de lege, suspendarea exercitării dreptului de a conduce pe timp limitat reglementată de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, corespunde unei necesități primordiale privind interesele siguranței rutiere.

Reglementarea lor, atât sub aspectul instituirii, cât și al duratei, este pe deplin justificată din perspectiva interesului general ocrotit, după cum s-a observat și în jurisprudența Curții Constituționale.

Pe de altă parte, sancțiunea contravențională principală a avertismentului se aplică în cazul în care fapta săvârșită este de gravitate redusă. Or, aplicarea avertismentului alături suspendarea exercitării dreptului de a conduce pe timp limitat reprezintă o contradicție între aceste două categorii de sancțiuni, din considerente ce țin de pericolul social al faptei, prin aceea că avertismentul vizează faptele cu un pericol social redus, iar suspendarea exercitării dreptului de a conduce întregește rolul preventiv și disuasiv al sancțiunii principale atunci când, raportat la pericolul social ridicat al contravenției, amenda prevăzută de lege nu este îndestulătoare.

Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, prevede, în cuprinsul art. 95 alin. (1), faptul că încălcarea dispozițiilor acesteia, altele decât cele care întrunesc elementele constitutive ale unei infracțiuni, constituie contravenție și se sancționează cu avertisment ori cu amenda ca sancțiune principală și, după caz, cu una dintre sancțiunile contravenționale complementare (...), însă nu stabilește pentru care încălcări se poate aplica sancțiunea doar sancțiunea amenzii, sau sancțiunea amenzii alternativ cu cea a avertismentului, astfel că normele în discuție au determinat în practică dificultăți de interpretare



și aplicare, având în vedere considerentele expuse în paragraful anterior.

Astfel, se propune indicarea în concret a categoriilor de încălcări, în raport de gradul de pericol social pe care acestea îl reprezintă cu privire la valorile sociale ocrotite de legislația rutieră, pentru care nu se poate aplica sancțiunea contravențională principală a avertismentului.

➤ eficientizarea procedurii privind reluarea suspendării exercitării dreptului de a conduce în cazul cumulului de puncte de penalizare

Prin proiect se propun măsuri pentru o mai bună previzibilitate cu privire la reluarea procedurii de dispunere a suspendării exercitării dreptului de conduce în cazul cumulului de puncte, precum și cu privire la dispunerea suspendării pentru un nou cumul de puncte în 12 luni.

Și în prezent, reluarea procedurii de dispunere a suspendării exercitării dreptului de conduce în cazul cumulului de puncte își produce efectele, însă de la data rămânerii definitive a hotărârii judecătorești prin care procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției a fost anulat în tot sau în parte pentru toate acele contravenții pentru care Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, prevede și suspendarea aplicării de puncte de penalizare.

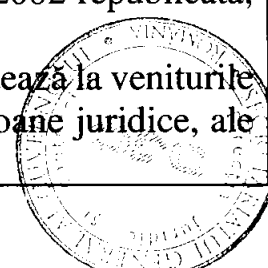
Astfel, pentru a se asigura o perioadă de timp rezonabilă pentru obținerea soluției definitive a instanței de judecată este necesară stabilirea unui termen cu privire la reluarea acestei procedurii.

➤ responsabilizarea persoanelor juridice cu atribuții în ceea ce privește asigurarea viabilității infrastructurii rutiere

Începând cu data intrării în vigoare a Legii nr. 203/2018 privind măsuri de eficientizare a achitării amenzilor contravenționale, contravenientul persoană juridică poate achita jumătate din minimumul amenzii prevăzute de lege pentru fapta săvârșită.

Din practică, a reieșit faptul că, prin intrarea în vigoare a prevederilor legii menționate, a rezultat scăderea eficienței amenzilor aplicate, valoarea acestora fiind nesemnificativă în raport cu gravitatea faptelor săvârșite care afectează interesul general protejat de art. 1 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Mai mult, cuantumul punctului amendă se raportează la veniturile minime ale unei persoane fizice, și nu ale unei persoane juridice, ale cărei venituri sunt semnificativ mai mari.



Prin proiect se propune eliminarea posibilității persoanei juridice de a achita jumătate din minimul amenzii prevăzute de lege, astfel încât să se realizeze efectul disuasiv al sancțiunii.

➤ asigurarea aplicabilității prevederilor art. 8 din Legea nr. 383/2022

Potrivit prevederilor art. 8 din Legea nr. 383/2022, pe măsura dezvoltării sistemelor informatice, e-SIGUR se poate interconecta, în condițiile stabilite prin lege, cu alte sisteme de monitorizare și control, în scopul furnizării către acestea a datelor de monitorizare a traficului rutier.

Astfel, în legislația specială se instituie o serie de reguli privind procedura constatării posibilelor fapte înregistrate prin această modalitate.

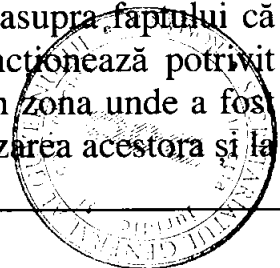
Utilizarea capacităților administrației publice locale pentru constatarea unor abateri grave la regimul rutier va consolida gradul de disciplină în trafic. Mai mult, utilizarea resurselor umane angrenate în aplicarea legii va fi îndreptată către acele fapte ce nu pot fi constatate cu sisteme fixe.

➤ creșterea capacității de constatare a contravențiilor la regimul circulației pe drumurile publice

În esență, prin soluția propusă se dorește implicarea societății civile în procesul de semnalare a unor abateri grave la regimul rutier, pentru a consolida gradul de disciplină în trafic.

În concret, se propune extinderea modalității de constatare a contravențiilor la regimul circulației pe drumurile publice prin introducerea după articolul 109² a unui nou articol, respectiv articolul 109³, în sensul instituirii unui mecanism prin care participanții la trafic pot depune sesizări cu privire la posibile încălcări ale regulilor de circulație surprinse în înregistrări video sau audio-video, după caz.

Astfel de soluții au fost deja implementate în alte state, spre exemplu, în Marea Britanie, unde cetățenii care iau act de săvârșirea unor fapte de încălcare a regulilor de circulație, pot încărca înregistrarea camerei de bord prin care a fost surprins respectivul eveniment rutier pe un site web; după completarea unui formular electronic, în cuprinsul căruia sunt o serie de secțiuni ce trebuie completate, precum și atenționarea reclamantului asupra faptului că declararea necorespunzătoare a adevărului se sancționează potrivit legii, acestea ajung direct la unitatea de poliție din zona unde a fost surprinsă săvârșirea faptei care procedează la analiza acestora și la dispunerea măsurilor ce se impun.



Apreciem această soluție ca fiind de natură a contribui la creșterea gradului de siguranță rutieră, și implicit la reducerea numărului de accidente rutiere. Cu toate acestea, pentru ca poliția rutieră să fie în măsură să dispună măsuri de sancționare pentru faptele surprinse cu ajutorul mijloacelor video folosite de participanții la trafic se impune ca înregistrările audio-video transmise către structurile poliției rutiere competente să îndeplinească anumite cerințe impuse de atât de rigorile cadrului general privind regimul juridic al contravențiilor, cât și de cadrul special din domeniul circulației pe drumurile publice.

Mecanismul propus instituie reguli cu privire la modalitatea de comunicare a sesizării, faptele pentru care se poate formula sesizarea, competența de verificare a sesizării, conținutul acesteia, situațiile de clasare, precum și cu privire la responsabilizarea participanților la trafic prin depunerea unei declarații pe proprie răspundere prin care aceștia își asumă atât veridicitatea aspectelor percepute, cât și a înregistrării audio-video sau video, după caz, puse la dispoziția poliției rutiere competente.

Sesizarea cu privire la posibile încălcări ale regulilor de circulație implică un proces de verificare în conformitate cu normele în materie contravențională în vigoare, astfel că încheierea procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției, nu se poate face exclusiv în baza înregistrărilor video furnizate, ci doar în urma administrării, pe lângă înregistrarea video transmisă, a tuturor mijloacelor de probă disponibile (audierea participanților la trafic care au cunoștință de abaterea ce face obiectul sesizării sau a altor martori oculari, audierea persoanei ce pune la dispoziția poliției rutiere înregistrarea video, persoană ce are calitatea de martor ocular, realizarea unei verificări la fața locului, vizualizarea altor înregistrări video relevante, după caz etc).

De asemenea, în ceea ce privește faptele cu privire la care participanții la trafic pot face sesizări sunt prevăzute în mod expres în considerarea gradului ridicat de pericol social pe care acestea îl reprezintă cu privire la siguranța circulației pe drumurile publice, și limitativ - pentru eliminarea posibilității de alimentare a predispoziției unor persoane de a formula sesizări în mod abuziv, în scop de șicană.

➤ prevenirea repetabilității faptelor de conducere a unui vehicul sub influența alcoolului sau a substanțelor cu efecte psihoactive

Se instituie un mecanism de prevenire a repetabilității faptelor de conducere a unui vehicul sub influența alcoolului sau a substanțelor cu efecte psihoactive prin obligarea conducătorului de a realiza o evaluare medicală.



Scopul instituirii acestui mecanism nu este unul punitiv, ci unul de a preîntâmpina agravarea situației medicale a posesorului de permis de conducere, protejând astfel atât interesul general, cât și pe cel personal, interese afectate atunci când consumul de alcool sau de substanțe psihoactive devine cronic.

Mecanismul propus asigură garanțiile necesare cu privire la exercițiul dreptului de a conduce vehicule pe drumurile publice, în situația în care sunt asigurate cerințele medicale prevăzute de lege.

➤ eficientizarea cadrului legal privind măsura imobilizării vehiculelor

Având în vedere că sancțiunea complementară se aplică doar pe lângă sancțiunea contravențională principală a avertismentului sau amenzii, se impune ca măsura imobilizării, ce poate fi dispusă și în cazul în care conducătorul unui vehicul ori unul dintre pasageri a săvârșit o faptă de natură penală sau este urmărit pentru săvârșirea unei infracțiuni, să fie introdusă în rândul măsurilor tehnico-administrative.

Măsura imobilizării este reglementată și în prezent, însă pentru eficientizarea aplicării acestei măsuri, au fost reevaluate mecanismele existente, fiind prevăzute termene și persoanele competente să dispună/revoce această măsură.

➤ eficientizarea cadrului legal privind comunicarea procesul-verbal de contravenție

În prezent, dispozițiile art. 19 din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare, stabilesc faptul că procesul-verbal se semnează pe fiecare pagină de agentul constatator și de contravenient. În cazul în care contravenientul nu se află de față, refuză sau nu poate să semneze, agentul constatator va face mențiune despre aceste împrejurări, care trebuie să fie confirmate de cel puțin un martor. În acest caz, procesul-verbal va cuprinde și datele personale din actul de identitate al martorului și semnătura acestuia.

În contextul utilizării tot mai frecvente, în îndeplinirea atribuțiilor prevăzute de lege, a mijloacelor audio-video de către personalul Ministerului Afacerilor Interne, înregistrările efectuate prin intermediul acestor instrumente pot reprezenta veritabile mijloace de probă care să înlăture astfel necesitatea confirmării unor împrejurări legate de întocmirea procesul verbal de către un martor.

Sistemele audio-video reprezintă instrumente utilizate în mod obișnuit de polițiile statelor membre ale Uniunii Europene, Statelor Unite ale Americii sau ale altor state democratice, iar prin

recunoașterea acestor mijloace audio-video în materia regimului juridic al contravențiilor se asigură o simplificare și debirocratizare a procesului de întocmire a procesului-verbal de constatare și sancționare a contravențiilor.

➤ acoperirea vidului legislativ privind refuzul conducătorului de bicicletă, trotinetă electrică sau de vehicul cu tracțiune animală

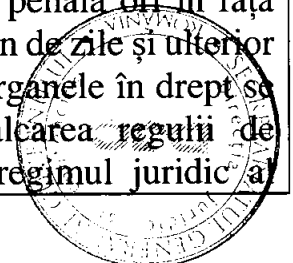
În prezent, conducătorul de bicicletă, trotinetă electrică sau de vehicul cu tracțiune animală este încurajat să refuze testarea privind consumul de alcool ori substanțe psihoactive, întrucât legislația în vigoare stabilește o sancțiune doar în cazul celor care se supun testării și ulterior este confirmat consumul de alcool sau a unor astfel de substanțe, motiv pentru care este justificată și sancționarea în mod corespunzător a acestei categorii de conducătorii în situația în care refuză să se supună verificării consumului de alcool ori de substanțe psihoactive.

➤ reglementarea distanței de siguranță rutieră între autovehicule pe autostrăzi și drumuri expres

Pentru îndeplinirea acțiunii din Planul național prioritar pentru perioada 2022-2024 pentru implementarea Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră 2022-2024, stabilite în sarcina M.A.I. la nr. crt. 2, Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță (cont.) - Factor Uman (cont.) - Modernizarea cadrului legislativ în domeniul siguranței rutiere, cu privire la completarea legislației rutiere privind reglementarea distanței în mers între două vehicule, pe autostrăzi și drumuri expres.

➤ mărirea termenului de prescripție a aplicării sancțiunii contravenționale

Propunerea vizează situațiile în care nu sunt îndeplinite condițiile dispunerii măsurii administrative a suspendării exercitării dreptului de a conduce prevăzute la art.103 alin. (1) lit. c) sau d) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 republicată, cu modificările și completările ulterioare, atunci când fapta conducătorului de autovehicul, tractor agricol sau forestier ori tramvai urmărită ca infracțiune s-a aflat în fața organelor de urmărire penală ori în fața instanței de judecată pe o perioadă mai mare de un an de zile și ulterior s-a stabilit că aceasta constituie contravenție, iar organele în drept să aflu în imposibilitate de a mai sancționa încălcarea regulii de circulație. Astfel, se propune o derogare de la regimul juridic a



contravențiilor privind prescripția aplicării sancțiunilor în sensul stabilirii unui termen de 2 ani de la data săvârșirii faptei, spre deosebire de un an, astfel cum este reglementat în prezent la art. art. 13 alin. (3) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare.

➤ abrogarea prevederilor art. 106 privind termenul în care poate fi susținut testul de verificare a regulilor de circulație

Legislația rutieră în vigoare stabilește că, la cererea titularului permisului de conducere, perioada de suspendare a exercitării dreptului de a conduce aplicată pentru săvârșirea unor contravenții se reduce cu o treime, iar cererea de reducere se depune în primele două treimi ale perioadei de suspendare a exercitării dreptului de a conduce pentru care titularul permisului de conducere solicită reducerea. Pentru a beneficia de reducere, la momentul depunerii cererii, titularul permisului de conducere trebuie să fi promovat testul de verificare a cunoașterii regulilor de circulație, motiv pentru care forma actuală a art. 106 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, reprezintă o limitare nejustificată în care se poate susține testul de verificare a regulilor de circulație. Astfel, prin abrogarea acestor prevederi legale, persoanele interesate vor avea posibilitatea de a susține acest test de verificare într-un interval de timp mult mai mare, respectiv în primele două treimi ale perioadei de suspendare pentru care se solicită reducerea.

➤ Restituirea reprezentantului convențional a permisului de conducere sau a certificatului de înmatriculare sau înregistrare ori a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare sau de înregistrare

Pentru acoperirea situațiilor când titularul permisului de conducere ori proprietarul sau utilizatorul vehiculului se află în imposibilitatea de a se prezenta la sediul poliției rutiere competente în vederea restituirii documentelor reținute de către poliția rutieră, se propune completarea legislației actuale în sensul permiterii și reprezentantului convențional al persoanelor anteprecizate de se prezenta, în numele mandanților, în vederea ridicării permisului de conducere ori a certificatului de înmatriculare sau înregistrare, precum și a plăcuțelor cu numărul de înmatriculare sau de înregistrare, după caz.

2.3. Schimbări preconizate

Ansamblul normelor de drept cuprinse în arhitectura prezentului demers legislativ este determinat, în principal, de apariția, respectiv



augmentarea unor cerințe sociale generate de amplul fenomen al drogurilor și substanțelor psihotrope, aflat în continuă creștere.

În context, prin prezenta ordonanță de urgență se propune:

1. Modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, astfel:

- crearea premiselor accesului poliției rutiere la Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate și la datele referitoare la încheierea asigurării obligatorii de răspundere civilă auto pentru vehiculele înmatriculate;

- instituirea unei noi posibilități de verificare a situației înmatriculării unui vehicul, alta decât cea prin intermediul aplicației informatice realizată și gestionată de către Direcția Generală Permise de Conducere și Înmatriculări, și anume prin utilizarea de servicii de comunicații electronice, așa cum acestea sunt definite la art. 4 alin. (1) pct. 9 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 111/2011 privind comunicațiile electronice.

- crearea temeiului legal pentru încheierea protocolului între Direcția Generală Permise de Conducere și Înmatriculări și Registrul Auto Român, respectiv Biroul Asigurătorilor de Autovehicule din România, în vederea verificărilor efectuării inspecției tehnice periodice și a asigurării obligatorii de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie, respectiv a valabilității acestora;

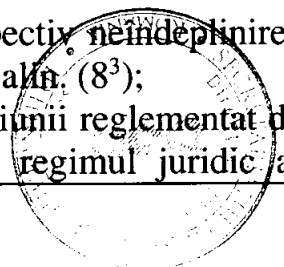
- actualizarea Registrului național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate cu datele referitoare la asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie, pe baza informațiilor transmise de Registrul Auto Român și Biroul Asigurătorilor de Autovehicule din România;

- introducerea a două noi situații de radieră din evidența a unui vehicul, din oficiu, de către autoritatea care a efectuat înmatricularea, și anume:

1. în cazul în care suspendarea înmatriculării vehiculului prevăzută la art. 11 alin. (4³) din O.u.G. nr. 195/2002 a operat pentru o perioadă neîntreruptă de 9 luni;

2. în celelalte cazuri prevăzute de lege în care suspendarea înmatriculării vehiculului a operat pentru o perioadă neîntreruptă de 3 ani, cu excepția vehiculelor de interes istoric (în sensul stabilit de OG nr.81/2000) pentru care există mențiunea corespunzătoare în rubrica observații a certificatului de înmatriculare, caz în care perioada de operare a suspendării înmatriculării este de 10 ani.”

- informarea și a proprietarului înscris în ultima notificare a organului fiscal cu privire la efectuarea radierii vehiculului;
- reglementarea evaluării psihologice în scopul certificării capacităților psihologice necesare pentru a conduce autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie, precum și situațiile privind apariția unor simptome ce pot afecta capacitățile psihologice necesare pentru a conduce autovehicule;
- instituirea unor situații obiective în care polițistul este obligat să efectueze testarea conducătorilor auto, suplimentare celor în care acesta are dreptul de a solicita, respectiv:
 - o în vehicul sunt observate recipiente ce pot conține băuturi alcoolice, care prezintă urme de consum sau substanțe susceptibile de a avea efecte psihoactive;
 - o a săvârșit în mod repetat în ultimii 3 ani contravenția prevăzută la art. 102 alin. (3) lit. a) ori a fost condamnat pentru cel puțin una dintre infracțiunile prevăzute la art. 336, art. 336¹, art. 337 sau art. 338 din Codul Penal, infracțiunile prevăzute de Legea nr. 143/2000 privind prevenirea și combaterea traficului și consumului ilicit de droguri, republicată, cu modificările și completările ulterioare ori infracțiunile prevăzute de Legea nr. 194/2011 privind combaterea operațiunilor cu produse susceptibile de a avea efecte psihoactive, altele decât cele prevăzute de acte normative în vigoare, republicată, cu modificările și completările ulterioare.”
- instituirea mecanismului de relocare a vehiculelor staționate regulamentar atunci când această măsură este necesară pentru efectuarea unor lucrări sau prestarea unor servicii publice de interes național sau local, intervenția serviciilor de urgență în vederea prevenirii sau limitării efectelor unor accidente, calamități sau dezastre, instituirea unor măsuri de ordine și siguranță publică, fără a afecta drepturile conducătorilor auto;
- indicarea în concret a categoriilor de încălcări, în raport de gradul de pericol social pe care acestea îl reprezintă cu privire la valorile sociale ocrotite de legislația rutieră, pentru care nu se poate aplica sancțiunea contravențională a avertismentului.
- reglementarea măsurii relocării vehiculelor staționate regulamentar, precum și a imobilizării vehiculului ca măsuri tehnico-administrative și eliminarea măsurii imobilizării vehiculului din rândul sancțiunilor contravenționale complementare;
- definirea noțiunii de imobilizare a unui vehicul de către polițistul rutier;
- instituirea unei fapte contravenționale, respectiv neîndeplinirea de către psiholog a obligației prevăzute la art. 22 alin. (8³);
- instituirea unei excepții de la sistemul ablațiunii reglementat de art. 28 alin. (1) din O.G. nr. 2/2001 privind regimul juridic al



contravențiilor în cazul nerespectării de către proprietarul sau deținătorul mandatat al unui vehicul a obligației de a comunica, în termenul indicat în cuprinsul solicitării poliției rutiere sau poliției locale, după caz, a datelor de identificare ale persoanei căreia i-a încredințat vehiculul pentru a-l conduce pe drumurile publice, precum și în cazul contravențiilor sancționate cu amenda prevăzută în clasa a V-a de sancțiuni;

- instituirea unui mecanism similar celui aferent sistemului e-Sigur prevăzut de Legea nr. 383/2022, prin utilizarea capacităților administrației publice locale pentru constatarea unor abateri grave la regimul rutier în vederea consolidării gradului de disciplină în trafic. Astfel, polițiștii rutieri vor avea posibilitatea să-și îndrepte atenția către acele fapte ce nu pot fi constatate cu sisteme fixe, precum conducerea autovehiculelor sub influența alcoolului și drogurilor;

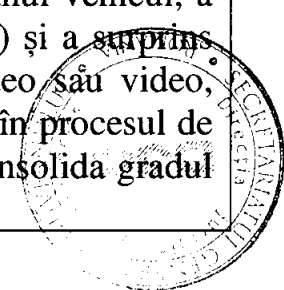
Semnalările și datele de monitorizare a traficului primite de Poliția Română de la administratorii drumurilor publice de interes județean și local, vizează:

- o încălcarea normelor de circulație pe drumurile publice;
- o prezență în trafic a unor vehicule supuse confiscării, căutate potrivit legii, sau care pot fi utilizate ca probă într-o procedură judiciară.

Încălcarea normelor de circulație pe drumurile publice se referă la:

- o limita maximă admisă de viteză pentru categoria de vehicul pe un anumit sector de drum;
- o interdicția sau restricția de a conduce un vehicul pe o bandă a sensului de deplasare;
- o semnificația culorii roșii a semaforului;
- o trecerea la nivel cu calea ferată;
- o interdicția de a adopta un comportament agresiv în conducerea vehiculelor pe drumurile publice;
- o depășirea coloanelor de vehicule oprite la culoarea roșie a semaforului sau la trecerile la nivel la calea ferată.

- reglementarea posibilității ca polițistul rutier să poată constata contravenția de adoptare a unui comportament agresiv în conducerea vehiculelor pe drumurile publice, astfel cum este prevăzută la art. 100 alin. (3) lit. i), și cu ocazia verificării sesizării formulate de un participant la trafic ce a perceput în mod nemijlocit și întâmplător efectuarea, pe drumul public, de către conducătorul unui vehicul, a oricăreia dintre manevrele prevăzute la art.54¹ alin.(2) și a surprins aceste manevre agresive într-o înregistrare audio-video sau video, după caz. În acest context, implicarea societății civile în procesul de semnalare a unor abateri grave la regimul rutier va consolida gradul de disciplină în trafic;



- permisul de conducere sau dovada înlocuitoare a acestuia se reține și în cazul săvârșirii infracțiunii prevăzute la art. 336¹ din Codul penal;

- dovada înlocuitoare a permisului de conducere se eliberează fără drept de circulație în cazul săvârșirii infracțiunii prevăzute de art. 336¹ din Codul penal;

- stabilirea posibilității ca prezența în organism a substanțelor psihoactive să se facă atât în instituțiile medico-legale, cât și în laboratoarele de specialitate din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române acreditate în acest sens sau în unitățile sanitare publice acreditate pentru astfel de determinări și autorizate în conformitate cu normele metodologice elaborate de Ministerul Sănătății.

-ca urmare a reconfigurării unor mecanisme, astfel cum s-a propus la art.38, art.97, art.103 și art.117 este necesară abrogarea expresă a art.22¹, art.88 alin.(6) și (7), art.96 alin.(2) lit.d), alin.(4), (7) și (8), art.106 din OUG nr.195/2002, precum și a OUG nr.189/2005.

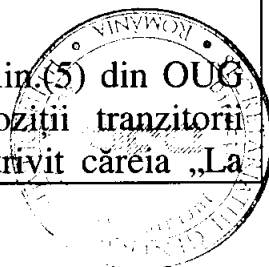
2. Modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, astfel:

- completarea prevederilor referitoare la semnarea procesului-verbal în sensul instituirii posibilității ca, în cazul în care anumite situații de fapt au fost surprinse cu ajutorul mijloacelor audio-video din dotarea agenților contravenționali, să nu mai fie nevoie de semnătura unui martor în cuprinsul procesului-verbal. Evoluția tehnologică a societății impune adaptarea permanentă a mijloacelor utilizate de către instituțiile publice pentru aducerea la îndeplinire a atribuțiilor acestora. Utilizarea mijloacelor audio-video are rolul de a simplifica activitatea agenților constatatori care nu trebuie să mai risipească timp pentru identificarea martorilor, existând împrejurări de loc sau de timp când acest lucru este anevoios, dar și de a oferi o perspectivă obiectivă a situației de fapt înregistrate;

- simplificarea procedurii comunicării procesului-verbal atunci când situația de fapt a fost înregistrată prin mijloace audio-video, nemaifiind necesară îndeplinirea ulterioară a procedurii de comunicare a actului constatator;

- simplificarea procedurii de afișare a procesului verbal atunci când aceasta este înregistrată cu mijloace audio-video, în sensul de a nu mai fi necesară semnătura unui martor pentru a face dovada îndeplinirii acesteia.

3. Corelativ propunerii de modificare a art.17 alin.(5) din OUG nr.195/2002, se propune introducerea unei dispoziții tranzitorii referitoare la radierea din oficiu a vehiculelor, potrivit căreia „La



împlinirea unui termen de trei ani în care a operat suspendarea înmatriculării în condițiile art. 11 alin. (4⁵) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, dar nu mai devreme de un an de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, vehiculul respectiv se radiază din oficiu.”

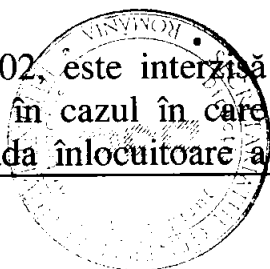
4. Se propune abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 189/2005 pentru stabilirea unor măsuri privind vehiculele rutiere înmatriculate, în contextul propunerilor formulate pentru completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002.

În acest sens, menționăm faptul că, Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 189/2005 pentru stabilirea unor măsuri privind vehiculele rutiere înmatriculate a fost adoptată în contextul în care prevederile OUG nr. 195/2002 stabileau în sarcina proprietarilor de vehicule obligația de a solicita înmatricularea înainte de punerea acestora în circulație și obligația de a solicita radierea cu ocazia trecerii unui vehicul în proprietatea altei persoane, însă, odată cu intrarea în vigoare a Legii nr. 6/2007 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 63/2006 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, instituția înmatriculării a suferit modificări substanțiale, pe de o parte prin prisma faptului că noțiunea de înmatriculare a fost definită expres, iar pe de altă parte prin aceea că operațiunea a dobândit caracter continuu de la admiterea în circulație până la scoaterea definitivă din circulație a unui vehicul.

În prezent, OUG nr. 195/2002 definește noțiunea de înmatriculare și conceptul de suspendare a înmatriculării. În paralel, OUG nr.189/2005 prevede conceptul de suspendare a certificatului de înmatriculare, fără a îl defini. Astfel, pentru punerea în acord cu reglementările actuale în domeniul înmatriculării vehiculelor se propune abrogarea conceptului de suspendare a certificatului de înmatriculare.

Astfel, ținând cont de dispozițiile art. 9 din OUG nr. 189/2005, potrivit cărora prevederile acestei ordonanțe de urgență se completează cu cele ale OUG nr. 195/2002, împrejurările prezentate mai sus fac imposibilă aplicarea prevederilor referitoare la „suspendarea certificatului de înmatriculare” și la radierea unui vehicul cu ocazia radierii proprietarului persoană juridică radiat din evidențele ONRC.

Potrivit art. 15 alin. (5) din OUG nr. 195/2002, este interzisă punerea în circulație a unui vehicul înmatriculat în cazul în care certificatul de înmatriculare este reținut, iar dovada înlocuitoare a



acestui este eliberată fără drept de circulație sau termenul de valabilitate a expirat, iar măsura reținerii certificatului de înmatriculare se aplică potrivit art. 37 alin. (9) din Legea nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie, în cazul neîndeplinirii obligației proprietarilor de vehicule de a se asigura pentru cazurile de răspundere civilă ca urmare a prejudiciilor produse prin accidente de vehicule, în mod independent de prevederile OUG nr. 189/2005.

De asemenea, potrivit art. 37 alin. (9) din Legea nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie, încălcarea de către persoanele fizice sau juridice, proprietari de vehicule de a se asigura pentru cazurile de răspundere civilă ca urmare a prejudiciilor produse prin accidente de vehicule constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 1.000 lei la 2.000 lei, constatarea și sancționarea fiind realizate de personalul poliției, iar potrivit art. 7 alin. (1) din OUG nr. 189/2005, conducerea pe drumurile publice a vehiculelor ale căror certificate de înmatriculare au fost suspendate ca urmare a expirării asigurării RCA, constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 3.000 lei la 5.000 lei.

Totodată, după cum se poate observa din succesiunea normelor ce au intrat în vigoare ulterior adoptării OUG nr. 189/2005, o parte din prevederile acestui din urma act normativ a suferit o abrogare tacită, întrucât prin Ordonanța Guvernului nr. 14/2017 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, s-a instituit măsura suspendării înmatriculării, inclusiv pentru situația în care inspecția tehnică a vehiculului a expirat sau a fost anulată, prevedere vădit incompatibilă cu cea de la art. 3 alin. (1) din OUG nr. 189/2005, potrivit căreia „(...) la împlinirea unui termen de 15 zile de la data expirării ITP sau a asigurării RCA, se suspenda de drept certificatele de înmatriculare ale vehiculelor rutiere aflate în aceasta situație (...)”.

În acest context, se impune abrogarea expresă a acestui act normativ și preluarea soluțiilor normative aplicabile în contextul social actual în cuprinsul OUG nr. 195/2002.

5. Totodată, la art. V din proiect se propun o serie de măsuri necesare punerii în aplicare a soluțiilor propuse prin proiect, inclusiv norme tranzitorii, respectiv:

- prevederile art. 103 alin. (1) lit. c) și d) privind soluția de achitare dispusă în condițiile art. 16 alin. (1) lit. b) din Codul de procedură

penală și alin. (10), art. 109¹ și art. 113 alin. (1³) și (1⁴) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, astfel cum vor fi modificate și completate prin prezentul proiect de ordonanță de urgență, să se aplice faptelor săvârșite începând cu data intrării în vigoare a acestora;

- prevederile art. 103 alin. (1) lit. d) privind perioadele de suspendare și art. 111 alin. (6) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 670 din 3 august 2006, cu modificările și completările ulterioare, astfel cum va fi modificată și completată prin prezentul proiect de ordonanță de urgență, se vor aplica inclusiv faptelor săvârșite anterior intrării în vigoare a acestora.

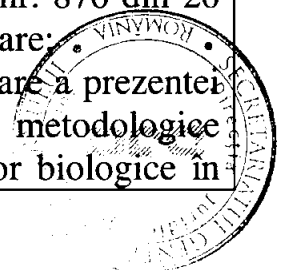
- pentru dispeceratele de monitorizare prevăzute la 109² alin. (8) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 670 din 3 august 2006, cu modificările și completările ulterioare, astfel cum a fost modificată prin prezenta ordonanță de urgență, posturile necesare efectuării prelucrării manuale sunt asigurate prin suplimentarea numărului de posturi repartizat Ministerului Afacerilor Interne, urmând ca prevederea acestora în statele de organizare să se realizeze etapizat, în limita fondurilor bugetare alocate și a indicatorilor în finanțare aprobați pentru Poliția Română, prin modalitățile prevăzute la nivelul Ministerului Afacerilor Interne, la propunerea Inspectoratului General al Poliției Române, cu respectarea dispozițiilor alin. (7) al art. XVII din Legea nr. 296/2023 privind unele măsuri fiscal bugetare pentru asigurarea sustenabilității financiare a României pe termen lung, cu modificările și completările ulterioare;

- suplimentarea numărului de posturi prevăzute la alin. (3) se realizează prin hotărâre a Guvernului în termen de 120 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență.

6. La art. VI din proiect se stabilesc termenele în care anumite acte normative subsecvente vor fi emise ori modificate și/sau completate, după caz, în acord cu dispozițiile stabilite prin proiect, respectiv:

- în termen de 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență a Guvernului, Guvernul va modifica și/sau completa, în mod corespunzător, Regulamentul de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 876 din 26 octombrie 2006, cu modificările și completările ulterioare;

- în termen de 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, pentru actualizarea normelor metodologice privind recoltarea, depozitarea și transportul mostrelor biologice în



vederea probațiunii judiciare prin stabilirea alcoolemiei sau a prezenței în organism a substanțelor psihoactive în cazul persoanelor implicate în evenimente sau împrejurări în legătură cu traficul rutier, ministrul sănătății modifică și/sau completează Ordinul ministrului sănătății nr. 1.512/2013 pentru aprobarea Normele metodologice privind recoltarea, depozitarea și transportul mostrelor biologice în vederea probațiunii judiciare prin stabilirea alcoolemiei sau a prezenței în organism a substanțelor psihoactive în cazul persoanelor implicate în evenimente sau împrejurări în legătură cu traficul rutier;

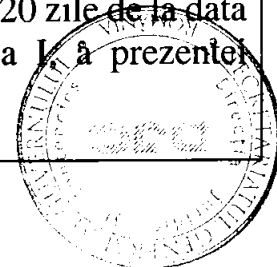
- în termen de 90 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, pentru actualizarea normelor privind evaluarea capacităților psihologice solicitate în activitatea de conducere a autovehiculelor, tractoarelor agricole sau forestiere ori tramvaielor, ministrul transportului și infrastructurii modifică și/sau completează Ordinul ministrului transportului și infrastructurii nr. 513/2019 pentru aprobarea Normelor privind stabilirea condițiilor de efectuare a evaluării psihologice a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere auto, adăugarea de noi categorii și, în cazul obținerii unui nou permis de conducere auto anulat, pentru autovehicule, tractoare agricole sau forestiere și tramvaie, autorizarea și aplicarea sancțiunilor administrative de suspendare sau retragere a certificatului de autorizare, în cazul constatării nerespectării criteriilor și condițiilor privind acordarea acestuia, precum și tarifele pentru eliberarea autorizației în vederea realizării evaluării psihologice specifice obținerii permisului de conducere auto și vizarea anuală a acesteia;

- în termen de 120 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență a Guvernului, ministrul afacerilor interne emite ordinul prevăzut la art. 109² alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, astfel cum a fost modificată și completată prin prezenta ordonanță de urgență.

7. În considerarea soluțiilor propuse prin proiect, inclusiv prin raportate la prevederile art.4 alin.(2) din O.G. nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, este necesară stabilirea unor termene de intrare în vigoare în cazul anumitor dispoziții, respectiv:

- dispozițiile art. I pct. 25-27 și 31 intră în vigoare la 10 zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, a prezentei ordonanțe de urgență.

- dispozițiile art. I pct. 32 și 39 intră în vigoare la 120 zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, a prezentei ordonanțe de urgență.



2.4. Alte informații

În considerarea art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată, precizăm că adoptarea măsurilor propuse prin proiectul de act normativ este necesar a fi realizată pe calea ordonanței de urgență pentru următoarele considerente:

- lipsa unor instrumente eficiente pentru determinarea punctuală și operativă a situației juridice a unui vehicul care circulă pe drumurile publice sau a unei persoane poate conduce la implicații negative asupra siguranței circulației rutiere, astfel încât, o amânare cu privire la adoptarea unor măsuri corespunzătoare sau supunerea acestora unui proces de lungă durată, precum cel de adoptare a unei legi, nu poate avea loc;

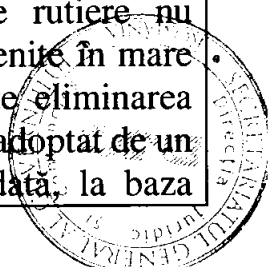
- este necesară instituirea unor măsuri adecvate în contextul social recent, determinat de accentuarea consumului de droguri și a noilor substanțe psihoactive în rândul populației, precum și de conducere a vehiculelor sub influența drogurilor și substanțelor psihoactive;

- politica României în domeniul luptei împotriva traficului și consumului ilicit de droguri vizează asigurarea premiselor intensificării măsurilor luate de actorii implicați în prevenirea și combaterea acestui fenomen, iar activitățile permanente derulate de structurile specializate ale Ministerului Afacerilor Interne pentru prevenirea și combaterea fenomenului traficului și consumului de droguri evidențiază importanța acordată acestui fenomen la nivel instituțional;

- evaluările efectuate la nivelul Ministerului Afacerilor Interne au reliefat menținerea tendințelor ascendente în privința consumului diferitelor droguri și substanțe psihoactive în rândul populației, în principal în rândul populației tinere, situație ce afectează toate palierele societății începând cu bunăstarea și siguranța publică a cetățeanului/comunității iar complexitatea răspunsului la acest fenomen generează provocări;

- pentru a putea atinge obiectivul asumat de Uniunea Europeană de a se apropia de zero decese până în anul 2050 – „Vision Zero”, prin Strategia Națională privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului, s-a stabilit ca țintă intermediară reducerea numărului de decese și vătămări grave cauzate de accidente rutiere cu 50% până în anul 2030;

- Comisia Europeană a stabilit că este nevoie de o nouă abordare a ceea ce înseamnă „sistemul sigur” în domeniul siguranței rutiere, pentru deceniul 2021-2030, iar potrivit abordării „sistemului sigur”, decesele și vătămările grave cauzate de accidentele rutiere nu reprezintă un preț inevitabil al mobilității și pot fi prevenite în mare măsură. Scopul „sistemului sigur” pe termen lung este eliminarea deceselor și a rănilor grave pe drumurile publice, fiind adoptat de un număr din ce în ce mai mare de țări, și stând, totodată, la baza



Deceniului de acțiune al Organizație Națiunilor Unite pentru siguranța rutieră;

- siguranța rutieră este o responsabilitate comună, care necesită acțiuni concrete și coordonate, iar îmbunătățirea parametrilor specifici domeniului se poate obține doar cu implicarea fiecăruia, atât din postura de utilizator al drumului, cât și, mai ales, din cea de autoritate de reglementare și aplicare a legislației;

- în vederea implementării angajamentelor asumate prin Programul de Guvernare pentru perioada 2023 – 2024, se impune realizarea unor demersuri de facilitare a utilizării informațiilor oferite de sistemele de monitorizare a traficului dezvoltate de unitățile administrativ-teritoriale, pentru a servi atât ca suport pentru luarea unor decizii de dirijare a traficului rutier, cât și pentru impunerea respectării legii;

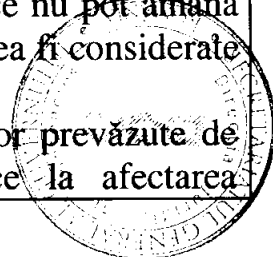
- comportamentul actual în trafic al unor participanți la trafic impune atât reevaluarea de urgență a unora dintre aceste instrumente juridice, cât și reglementarea altora noi, astfel încât legislația să poată impune în mod clar și eficient respectarea regulilor de circulație printr-o varietate de mijloace care să conducă la reducerea numărului accidentelor de circulație și a consecințelor acestora, inclusiv prin utilizarea capabilităților administrației publice locale pentru constatarea unor abateri grave la regimul rutier și prin implicarea societății civile în procesul de semnalare a unor abateri grave la regimul rutier;

- lipsa unui mecanism de relocare a vehiculelor staționate regulamentar pe drumurile publice pentru situațiile care impun intervenția de urgență a structurilor specializate ale statului în vederea protejării interesului public general;

- creșterea fenomenului privind consumul de substanțe psihoactive și băuturi alcoolice și în rândul conducătorilor de bicicletă sau trotinetă electrică ori de vehicule cu tracțiune animală și existența vidului legislativ cu privire la determinarea acestor categorii de participanții la trafic de a nu mai conduce vehicule pe drumurile publice ulterior consumului de substanțe psihoactive sau băuturi alcoolice, comportament ce aduce atingere siguranței rutiere, reclamă intervenția de urgență cu privire la sancționarea refuzului acestora de a se supune verificării consumului de substanțe psihoactive ori băuturi alcoolice;

- caracterul de urgență este justificat de întregul ansamblu de propuneri, acestea aflându-se într-o strânsă legătură ce nu pot amâna adoptarea acelor soluții care, privite individual, ar putea fi considerate aspecte legate de oportunitate;

- lipsa adoptării în regim de urgență a măsurilor prevăzute de prezentul proiect de act normativ poate conduce la afectarea



cetățenilor, din perspectiva dreptului la viață și integritate fizică, ca urmare a producerii de accidente de circulație, reglementarea neputându-se realiza pe calea procedurii obișnuite de legiferare ce presupune dezbateri amănunțite și, implicit, un orizont de timp îndelungat, procedură care poate conduce la imposibilitatea adoptării, în timp util și cu celeritate, a măsurilor necesare pentru asigurarea cadrului normativ, de nivel primar, necesar în scopul prevenirii și combaterii faptelor de natură contravențională și penală generate de consumul de droguri și substanțe psihoactive, precum și de încălcarea gravă a regulilor de circulație;

- având în vedere datele statistice înregistrate în România la nivelul anului 2023 referitoare la numărul accidentelor grave, soldate cu persoane decedate și persoane grav rănite, al infracțiunilor constatate privind conducerea unui vehicul sub influența alcoolului sau a altor substanțe și al celor privind refuzul sau sustragerea de la prelevarea de mostre biologice, prin raportare la valoarea socială fundamentală care trebuie ocrotită de stat - viața, reiese existența unei stări de fapt obiective, cuantificabile și independente de voința Guvernului care pune în pericol viața, integritatea corporală și sănătatea persoanelor participante la trafic sau aflate în zona drumului public;

-luând în considerare că înregistrările audio-video pot completa și susține împrejurările aferente întocmirii și comunicării procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției, asigurând o soluție corectă și echitabilă, iar un astfel de mecanism poate asigura transparența procedurii, în strânsă legătură cu asigurarea unor servicii publice de calitate față de cetățean, ca obiectiv al asigurării ordinii și siguranței publice, în general, precum și al siguranței rutiere, în particular,

-ținând cont de rolul important și determinant pe care imaginile audio-video le au în situația contestațiilor aduse proceselor-verbale de constatare și sancționare a contravențiilor din perspectiva demersurilor aferente comunicării acestora, respectiv în cazul refuzului sau imposibilității semnării acestora de către contravenient ori a refuzului de a-l primi, manifestat de către contravenient, demersuri care impun implicarea unor martori care să confirme aceste împrejurări, aspect care este dificil de pus în practică în ceea ce privește constatarea contravențiilor la regimul circulației rutiere

- din aceste considerente, se impune adoptarea unor măsuri prompte și adecvate, în lipsa cărora ar exista riscul producerii iminente a unor consecințe negative de natură să afecteze viața, integritatea corporală și sănătatea persoanelor participante la trafic sau aflate în zona drumului public;



	<ul style="list-style-type: none"> - în cazul absenței unui cadru legislativ național clar definit, care să instituie măsurile propuse prin prezentul demers, se pot crea premisele creșterii gradului de indisciplină în trafic, cu implicații grave asupra participanților la trafic, astfel încât să se considere că România nu depune toate diligențele necesare pentru protejarea drepturilor fundamentale ale persoanelor, din perspectiva dreptului la viață și la integritatea fizică ori a dreptului la ocrotirea sănătății, precum și pentru asigurarea ordinii și siguranței publice; - în considerarea celor mai sus precizate, motivarea urgenței și a situației extraordinare a cărei reglementare nu poate fi amânată este generată de existența unor dificultăți în abordarea acestui fenomen în mod integrat și eficient, cu riscuri asupra siguranței rutiere; - situația extraordinară a cărei reglementare nu poate fi amânată este generată de lipsa unor instrumente legale și a unor mecanisme adecvate care să permită implicarea instituțiilor publice, a entităților de drept privat și a societății civile în prevenirea și combaterea acestor fenomene; - aspectele vizate constituie o stare de fapt obiectivă, cuantificabilă, extraordinară, independentă de voința Guvernului, care pune în pericol interesul public și a cărei reglementare nu poate fi amânată, astfel că se impune adoptarea de măsuri imediate prin ordonanță de urgență.
--	---

Secțiunea a 3-a
Impactul socioeconomic

3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3.2. Impactul social	Proiectul de act normativ va avea un impact social pozitiv în ceea ce privește creșterea gradului de siguranță publică.
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Proiectul de act normativ va avea un impactul pozitiv asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului întrucât se are în vedere adoptarea unui set de măsuri care să contribuie la ocrotirea vieții, integrității și sănătății persoanelor care participă la trafic sau aflate în zona drumului public.



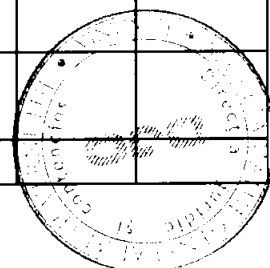
3.4. Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3.4.1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3.9. Alte informații	

Secțiunea a 4-a

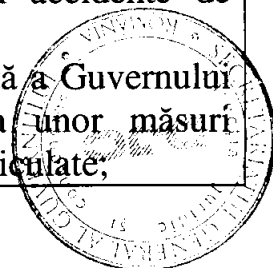
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire



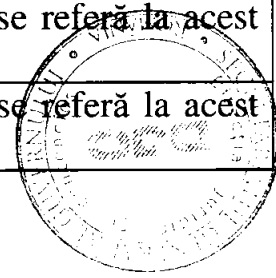
la cheltuieli și venituri						
- în mii lei (RON) -						
Indicatori	Anul curent 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028	Media pe cinci ani
1	2	3	4	5	6	7
4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) impozit pe profit						
(ii) impozit pe venit						
b) bugete locale:						
(i) impozit pe profit						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) contribuții de asigurări						
d) alte tipuri de venituri						
4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
b) bugete locale:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
d) alte tipuri de cheltuieli						
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
4.6. Calcule detaliate privind						



fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
<p>4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente:</p> <p>a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată;</p> <p>b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieți prezentate în strategia fiscal-bugetară.</p>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
4.8. Alte informații	Nu este cazul					
<p>Secțiunea a 5-a Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare</p>						
<p>5.1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:</p> <p>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ.</p>	<p>a) Proiectul de act normativ:</p> <ul style="list-style-type: none"> -modifică și completează <i>Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice</i>; -modifică <i>Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor și Legea nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie</i>; -abrogă <i>Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 189/2005 pentru stabilirea unor măsuri privind vehiculele rutiere înmatriculate</i>, 					



	<p>-modificarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006;</p> <p>-determină modificarea și/sau completarea Ordinului ministrului transportului și infrastructurii nr. 513/2019 pentru aprobarea Normelor privind stabilirea condițiilor de efectuare a evaluării psihologice a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere auto, adăugarea de noi categorii și, în cazul obținerii unui nou permis de conducere auto anulat, pentru autovehicule, tractoare agricole sau forestiere și tramvaie, autorizarea și aplicarea sancțiunilor administrative de suspendare sau retragere a certificatului de autorizare, în cazul constatării nerespectării criteriilor și condițiilor privind acordarea acestuia, precum și tarifele pentru eliberarea autorizației în vederea realizării evaluării psihologice specifice obținerii permisului de conducere auto și vizarea anuală a acesteia;</p> <p>-determină modificarea și/sau completarea Ordinul ministrului sănătății nr. 1.512/2013 pentru aprobarea Normele metodologice privind recoltarea, depozitarea și transportul mostrelor biologice în vederea probațiunii judiciare prin stabilirea alcoolemiei sau a prezenței în organism a substanțelor psihoactive în cazul persoanelor implicate în evenimente sau împrejurări în legătură cu traficul rutier.</p>
5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE).	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.3.1. Măsurile normative necesare transpunerii directivelor UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.3.2. Măsurile normative necesare aplicării actelor legislative UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.



5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.6. Alte informații	
Secțiunea a 6-a Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ	
6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul a fost definitivat în considerarea punctelor de vedere formulate de Colegiul Psihologilor din România, Colegiul Medicilor din România, Biroul Asigurătorilor de Autovehicule din România și de Casa Națională de Asigurări de Sănătate.
6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale	Proiectul se supune consultării structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.635/2022 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative.
6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6.5. 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	Proiectul prezentului act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr.686/2024. Consiliului Economic și Social a emis Avizul nr. 4222/26.06.2024.
6.6. Alte informații	Proiectul de act normativ a fost analizat în cadrul Comisiei de Dialog Social a Ministerului



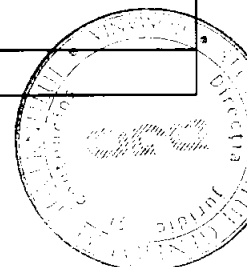
	<p>Afacerilor Interne din data de 03.04.2024, la care au participat reprezentanții confederațiilor patronale și sindicale. În cadrul acestei întâlniri, reprezentanții confederațiilor patronale și sindicale au formulat unele observații asupra cărora reprezentanții Ministerului Afacerilor Interne au comunicat răspunsuri punctuale și au prezentat argumente de nepreluare, după caz.</p> <p>Proiectul a fost avizat de către Departamentul pentru Relația cu Parlamentul din cadrul Secretariatului General al Guvernului în conformitate art. 31 alin. (1) din <i>Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării</i>, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.561/2009, prin avizul nr. 77A/15.04.2024.</p> <p>Consiliul consultativ pentru evaluarea impactului actelor normative a emis un punct de vedere favorabil, fără observații și propuneri, cu privire la instrumentul de prezentare și motivare care însoțește proiectul.</p>
--	--

Secțiunea a 7-a
Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

<p>7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ</p>	<p>Proiectul de act normativ a fost elaborat cu îndeplinirea procedurii de consultare publică stabilită de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată. Proiectul de act normativ a fost publicat pe pagina de internet a Ministerului Afacerilor Interne la data de 29.03.2024.</p> <p>Cu ocazia parcurgerii acestei proceduri, au fost primite propuneri și observații referitoare la conținutul proiectului. Modalitatea de valorificare a acestora este prezentată în</p>
--	--



	<p>cuprinsul tabelului publicat pe pagina de internet a Ministerului Afacerilor Interne, în secțiunea „Transparență decizională”, în rubrica aferentă proiectului.</p> <p>În conformitate cu prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, în data de 17.04.2024, la sediul Ministerului Afacerilor Interne, la solicitarea Asociației GO4FUN și a Automobil Clubul Român a fost organizată dezbateră publică a proiectului de act normativ. Aspectele dezbătute cu acea ocazie au fost consemnate în cuprinsul Minutei dezbaterii publice a proiectului ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea unor acte normative în scopul creșterii siguranței rutiere, document publicat pe pagina de internet a Ministerului Afacerilor Interne, în data de 22.04.2024, în secțiunea „Transparență decizională”, în rubrica aferentă proiectului.</p>
7.2. 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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
7.3. Alte informații.	
<p><i>Secțiunea a 8-a</i></p> <p><i>Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ</i></p>	
8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
8.2. Alte informații	



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea unor acte normative în scopul creșterii siguranței rutiere, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

[REDACTED],
PRIM - MINISTRU
[REDACTED]
ION-MARCEL CIOLACU
[REDACTED]

