

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1 - Titlul proiectului de act normativ

Lege privind aprobarea Ordonanță a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice

Secțiunea a 2-a - Motivul emiterii proiectului de act normativ

1. Descrierea situației actuale

I. În legislația rutieră actuală, conducătorilor de vehicule le este interzisă folosirea telefoanelor mobile atunci când se află în timpul mersului, cu excepția celor prevăzute cu dispozitive tip „mâini libere”. Nerespectarea acestei norme de conduită este sancționată cu amendă prevăzută în clasa I de sancțiuni, respectiv 2-3 puncte amendă și 2 puncte de penalizare¹. Sancțiunea vizează numai conducătorii de autovehicule, conducătorii celorlalte categorii de vehicule nefiind sancționați.

La momentul intrării în vigoare a normei², dispozitivele mobile aveau ca funcții, de regulă, vorbitul liber vocal sau transmiterea de mesaje text, nedispunând de funcții performante.

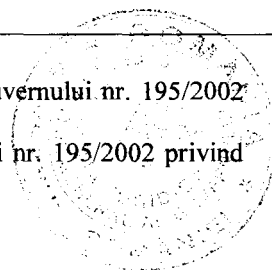
În prezent, funcționalitatea telefonului mobil și a altor dispozitive electronice mobile s-a extins foarte mult, astfel că, pe lângă funcția de vorbit liber vocal, acestea includ o serie de alte funcții, precum cea de aparat foto/filmare performantă, convorbire video, mp3, mp4 playere, scanner de documente, utilizare internet/rețele sociale, consolă mobilă de joc etc.

S-a constatat faptul că folosirea telefonului mobil inteligent și a altor dispozitive electronice de comunicare sau divertisment, în timpul mersului, reprezintă unul dintre principalii factori de distragere a atenției pentru conducătorii de autovehicule, constituind o reală problemă pentru siguranța rutieră, prin amploarea și frecvența acestui fenomen.

Utilizarea telefonului mobil în timpul activităților de condus implică trei acțiuni riscante. Astfel, conducătorul autovehiculului care folosește telefonul mobil trebuie să privească la telefon, ceea ce îl determină să își mute privirea de la drum, își îndepărtează ambele mâini de pe volan și nu mai este atent la situația din trafic, ci la cea legată de telefon, respectiv conversația verbală, notificări, aplicații informatice, filmări etc.

¹ art. 36 alin. (3), art. 99 alin. (2) și art. 108 alin. (1) lit. a) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002² privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare

² 01.12.2006, prin Legea nr. 49/2006 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice



Unele studii³ au arătat că există o legătură între folosirea telefonului mobil la volanul unui autovehicul și riscul crescut de accident. În timpul conducerii unui autovehicul, conducătorul acestuia trebuie să acorde o atenție constantă drumului și traficului și să nu facă gesturi care diminuează controlul vehiculului sau împiedică manevrele de conducere. În orice moment șoferul trebuie să poată efectua cu ușurință și instantaneu orice manevră de evitare a unui accident. Ținerea unui telefon mobil împiedică șoferii să efectueze aceste mișcări corect și în siguranță. Din acest motiv, legislația din multe țări interzice și pedepsește utilizarea unui telefon mobil, în timp ce se tolerează folosirea unui kit de telefon mobil fără comenzi manuale. Chiar și în acest caz, se prevede răspunderea conducătorului auto în caz de accident. Riscul unui accident crește chiar și atunci când se utilizează un telefon „hands-free” deoarece o mare parte din atenția conducătorului auto este preluată de conversația telefonică. De exemplu, șoferii se uită mai puțin frecvent în oglinda retrovizoare sau în lateral și nu acordă mai multă atenție indicatoarelor rutiere sau pietonilor, în special în oraș.

Cu titlu de exemplu, privind folosirea telefonului mobil în timpul conducerii unui autovehicul pe drumurile publice, prezentăm următoarele evenimente soldate cu consecințe grave:

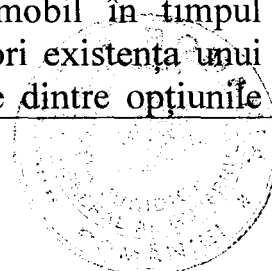
1) La data de 12.10.2018 pe DN59, între localitățile Voiteni și Jebel din județul Timiș, conducătorul unui autoturism, în timp ce transmitea live pe Facebook, a lovit din spate un tractor agricol ce se deplasa în același sens, a fost proiectat pe sensul opus intrând în coliziune cu un alt autoturism ce se deplasa regulamentar. În urma accidentului a rezultat decesul șoferului din primul autoturism și a unui minor de 9 ani din autoturismul cu care a intrat în coliziune. De asemenea, alte 4 persoane grav rănite (printre care și un copil de 3 ani) au fost transportate la spital.

2) La data de 30.09.2018, pe strada Calea București din municipiul Craiova, județul Dolj, conducătorul unui autoturism, în timp ce transmitea live pe Facebook, a intrat într-un stâlp de iluminat. În urma accidentului, conducătorul autoturismului și-a pierdut viața.

3) La data de 19.07.2018, în județul Vrancea, un autoturism în care se aflau 4 tineri care transmiteau live pe Facebook, a intrat într-un cap de pod de pe marginea drumului. Accidentul s-a soldat cu decesul a două persoane și rănirea gravă a altor două.

O interdicție privind utilizarea telefonului mobil în timpul conducerii autovehiculului, sancțiuni mai aspre ori existența unui „mod de conducere” pentru telefoane sunt unele dintre opțiunile

³ Rezoluția consolidată a Uniunii Europene cu privire la traficul rutier.



explorate de către guverne din întreaga lume.

Astfel, în **Spania** se intenționează modificarea legislației rutiere actuale, astfel încât anumite acțiuni cu telefonul mobil (apeluri video, mesaje scrise, înregistrarea video etc.), altele decât simpla convorbire telefonică, să fie sancționate cu retragerea a 4 până la 6 puncte din soldul permisului de conducere.

Cadrul legal actual din statul referit prevede că telefonul mobil ori alte dispozitive electronice se pot utiliza doar cu ajutorul unui dispozitiv tip mâini libere, montat ori amplasat în autovehicul/cască moto, fiind interzise cele care sunt sub forma unor căști (cu fir sau fără fir).

Sub aspectul sancțiunii, legislația spaniolă prevede o amendă în valoare de 200 euro și măsura complementară a retragerii unui număr de 3 puncte din soldul permisului de conducere (conducătorul auto începător are un sold de 12 puncte, iar după o perioadă de un an vechime, acest sold este sporit la 15 puncte); în momentul în care soldul este 0, se dispune măsura administrativă a suspendării dreptului de a conduce până la urmarea unui curs de sensibilizare rutieră finalizat cu susținerea unui examen, numai astfel fiind posibilă redobândirea dreptului în cauză, indiferent dacă s-a împlinit sau nu perioada de suspendare.

O altă propunere constă în obligarea fabricanților de telefoane mobile de a instala programe ce permit activarea modului „conducere“ (similar modului avion) la terminalele GSM ori GPS, astfel ca pe timpul deplasării să nu fie primite mesaje sau apeluri video.

În **Franța**, începând cu anul 2019, în situația în care conducătorul de autovehicul manevrează telefonul mobil și încalcă în același timp o regulă de circulație, fapta va fi sancționată, pe lângă amendă, și cu suspendarea dreptului de a conduce.

În prezent, folosirea telefonului în mână de către conducătorul unui vehicul în timpul deplasării este interzisă. Este de asemenea interzisă folosirea la urechi a oricărui dispozitiv susceptibil de a emite sunete, exceptând aparatele auditive. Aceste dispoziții nu se aplică conducătorilor în regim prioritar.

Ca sancțiune este aplicarea a trei puncte penalizare și amendă în valoare de 135 euro.

Este sancționată totodată și fapta de a plasa în câmpul vizual al conducătorului auto aflat în circulație, un aparat în funcțiune dotat cu un ecran care nu folosește la condus sau navigație. Această faptă este sancționată cu aceeași amendă de 135 euro și cu confiscarea dispozitivului.

În **Italia** se dezbate o propunere legislativă prin care această conduită urmează să fie sancționată și cu suspendarea dreptului de a conduce pentru o perioadă între 2 și 6 luni.

În legislația actuală, este interzis conducătorului auto să folosească în timpul mersului aparate radiotelefonice sau să folosească căști audio, cu excepția conducătorilor de vehicule cu regim prioritar.

Este consimțită folosirea aparatelor pe speaker sau acelora dotate cu casca audio, numai dacă conducătorul auto are capacități auditive adecvate la ambele urechi și nu necesită pentru funcționare folosirea mâinilor.

Persoana care nu respectă aceste dispoziții este supusă unei sancțiuni administrative care îl obligă la plata unei sume cuprinsă între 161 și 647 Euro. În cazul în care conducătorul auto săvârșește o abatere ulterioară, în decurs de 2 ani, se aplică sancțiunea administrativă suplimentară de suspendare a permisului de conducere de la una la trei luni.

În **Canada**, se interzice ca orice conducător auto al unui vehicul rutier și orice ciclist să utilizeze un telefon mobil sau orice alt dispozitiv portabil, destinat să transmită sau să primească informații sau să fie utilizat în scopuri de divertisment sau să facă uz de un ecran de afișare.

Este permisă utilizarea numai în următoarele cazuri:

(1) conducătorul vehiculului rutier utilizează un dispozitiv hands-free;

(2) conducătorul vehiculului rutier sau ciclistul consultă informațiile afișate pe un ecran, inclusiv cel al unui dispozitiv portabil, sau activează o comandă pe ecran atunci când aceasta din urmă îndeplinește următoarele condiții:

a) afișează numai informații relevante pentru funcționarea vehiculului sau legate de funcționarea echipamentului său obișnuit;

b) este integrat vehiculului sau instalat pe un suport, detașabil sau nu, atașat la vehicul;

c) este poziționat astfel încât să nu împiedice vizibilitatea șoferului vehiculului rutier sau a ciclistului, să-i afecteze manevrele, să împiedice funcționarea vreunui echipament sau să-i reducă eficiența astfel încât să nu constituie un risc de rănire în caz de accident;

d) este poziționat și proiectat astfel încât conducătorul vehiculului rutier sau ciclistul să îl poată opera și să îl consulte cu ușurință.

Conducătorul unui vehicul rutier care încalcă norma de conduită este pasibil de o amendă de la 300 la 600 dolari și 5 puncte de penalizare.

În caz de recidivă, amenda minimă este dublată, iar dacă în ultimii doi ani de la data constatării ultimei contravenții a mai săvârșit o contravenție privind nerespectarea prevederilor legale referitoare la utilizarea telefonului mobil, agentul suspendă pe loc, pe o perioadă de 3 zile, dreptul de a conduce.

De asemenea, dacă în ultimii doi ani de la data constatării

ultimei contravenții a săvârșit două sau mai multe contravenții privind nerespectarea prevederilor legale referitoare la utilizarea telefonului mobil, agentul suspendă pe loc, pe o perioadă de 30 zile, dreptul de a conduce.

Menționăm că, în perioada 01.01.2016 –01.11.2018, la nivel național, au fost constatate și sancționate un număr de 176.339 de încălcări ale normelor referitoare la interzicerea folosirii telefonului mobil în timpul mersului, de către conducătorii de autovehicule.

În scopul modernizării legislației rutiere actuale, având în vedere că norma de conduită în vigoare nu mai corespunde realității, se impune reconsiderarea acesteia atât din punct de vedere al conduitei ce se cere a fi respectată, cât și a răspunderii juridice în cazul nerespectării acesteia.

Totodată, având în vedere faptul că, prin Comunicarea finală nr. 0389 din data de 20.07.2010, intitulată „PENTRU UN SPAȚIU EUROPEAN DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ: ORIENTĂRI PENTRU POLITICA DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ 2011-2020”, Comisia Europeană a stabilit ca obiectiv general - reducerea cu 50%, până în anul 2020, a numărului de persoane decedate în accidente rutiere pe șoselele Europei, obiectiv aprobat atât de Consiliul UE (prin Concluziile nr. 16951/10), cât și de Parlamentul European (prin Raportul P7-TA-0408/2011), se impune luarea unor măsuri legale, de natură a descuraja manevrarea telefonului mobil, precum și a oricărui dispozitiv mobil prevăzut cu funcția de înregistrare ori redare text, foto sau video, în timpul mersului, de către conducătorii de vehicule, astfel încât numărul accidentelor de circulație, ce au avut ca și cauză de producere distragerea atenției de la volan, să fie vizibil redus.

II. Prin *Legea nr.130/2019 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice*, cadrul de aplicare a instituției reducerii perioadei de suspendare a exercitării dreptului de a conduce autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie pe drumurile publice, prevăzut la art. 104, a fost extins.

Astfel, instituția se va aplica inclusiv în cazul perioadei de suspendare calculată prin însumarea perioadelor prevăzute pentru două sau mai multe contravenții constatate prin același proces-verbal, precum și în cazul perioadei de 90 de zile aplicată ca măsură administrativă în cazul în care o faptă a fost urmărită ca infracțiune la regimul circulației pe drumurile publice sau în cazul unui accident de circulație din care a rezultat decesul sau vătămarea corporală a unei persoane, iar instanța de judecată sau procurorul a dispus clasarea, renunțarea la urmărirea penală, renunțarea la aplicarea pedepsei sau amânarea aplicării pedepsei.

Totodată, au fost diminuate condițiile de acordare a reducerii

perioadei de suspendare și a fost stabilit în concret numărul de zile la care se reduc perioadele de suspendare, în funcție de contravențiile pentru care se poate solicita reducerea.

Art.106 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 stabilește normele privind termenul și cazurile în care se susține verificarea cunoașterii regulilor de circulație, inclusiv pentru a beneficia de reducerea perioadei de suspendare, prin raportare la dispozițiile art.104 în forma anterioară modificărilor menționate mai sus. Prin Legea nr.130/2019 nu s-a avut în vedere și corelarea dintre cele două articole, astfel că, pentru punerea în aplicare a noului cadru normativ referitor la instituția reducerii perioadei de suspendare, este necesară modificarea art.106, în sensul corelării termenelor și cazurilor în care se poate susține verificarea.

Astfel, prin posibilitatea reducerii, după caz, la 30 de zile, respectiv 45 de zile, și nu cu 30 ori 45 de zile, a perioadei de suspendare a exercitării dreptului de a conduce aplicate inițial, contravenientul va executa efectiv primele 30/45 de zile din perioadă. Având în vedere că, în prealabil, trebuie să fie admis la testul de verificare pentru cunoașterea regulilor de circulație, pentru a executa efectiv numai cele 30/45 de zile, până la împlinirea acestora trebuie să susțină și să promoveze testul, ca și condiție premisă.

Un alt aspect rezultat din noua reglementare este legat de eliminarea dintre condițiile de acordare a reducerii perioadei de suspendare a celor privind conduita solicitantului (art. 221 alin. (1) lit. d) din Regulamentul de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1.391/2006, cu modificările și completările ulterioare), anterioară cererii de reducere, față de normele la regimul circulației pe drumurile publice.

Sub acest aspect, nu mai subzistă inaplicabilitatea mecanismului de reducere a perioadei de suspendare față de titularii permiselor de conducere eliberate de autorități străine, rezultată din interpretarea sistematică a textului de lege.

Până la intrarea în vigoare a acestor modificări, analiza cererii de reducere a perioadei de suspendare se putea face numai prin raportare la dreptul de a conduce exercitat în baza unui permis de conducere românesc, avându-se în vedere conduita titularului acestuia din ultimii doi ani anteriori cererii. Această conduită rezulta din evidența sancțiunilor aplicate titularilor permiselor de conducere românești și viza atât respectarea normelor de circulație pe drumurile publice din România, cât și respectarea normelor de circulație pe teritoriul altor state, date fiind prevederile art. 115 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, potrivit căreia suspendarea dreptului de a conduce se dispune și în cazul în care împotriva titularului permisului de conducere s-a

	<p>hotărât o astfel de măsură de către o autoritate străină competentă pentru o faptă săvârșită pe teritoriul altui stat, în condițiile Convenției europene cu privire la efectele interzicerii exercitării dreptului de a conduce un vehicul cu motor, adoptată la Bruxelles în anul 1976, ratificată de România prin Legea nr. 126/1997.</p> <p>În cazul cetățenilor străini, o astfel de evidență ar fi fost imposibilă, neavând cunoștință de toate contravențiile săvârșite de către aceștia pe teritoriul statului emitent ori pe cel al altor state.</p> <p>Totodată, prin acordarea unei reduceri la un interval de trei ani, respectiv prin testarea pentru verificarea cunoașterii regulilor de circulație, se asigură o conduită pozitivă față de normele de circulație pe drumurile publice, iar statul român putea garanta pentru titularii de permise de conducere românești, așa cum și-a asumat prin ratificarea Convenției asupra circulației rutiere, încheiată la Viena, în anul 1968.</p> <p>În contextul eliminării condițiilor ce țineau de garantarea unei conduite pozitive față de normele de circulație pe drumurile publice a titularilor de permise de conducere românești, aplicarea reducerii perioadei de suspendare a exercitării dreptului de a conduce se extinde și în cazul titularilor de permise de conducere străine.</p> <p>Pentru claritate, este necesar a se menționa în concret, la art.106, subiectul verificării cunoașterii regulilor de circulație și implicit, subiectul cererii de reducere, respectiv titularul permisului de conducere român sau străin.</p>
<p>2. Schimbări preconizate</p>	<p>Prin prezentul proiect de act normativ se propune:</p> <ul style="list-style-type: none"> - interzicerea, în timpul conducerii pe drumurile publice a unui vehicul aflat în mișcare, a ținerii în mână sau folosirii cu mâinile în orice mod nu numai a telefonului mobil, ci și a oricărui dispozitiv mobil prevăzut cu funcția de înregistrare ori redare text, foto sau video; - stabilirea sancțiunilor contravenționale complementare, în funcție de obligativitatea deținerii unui permis de conducere. Se reglementează sancțiunea cu amenda prevăzută în clasa a III-a de sancțiuni (aceeași ca la conducătorii de autovehicule) și pentru conducătorii de vehicule pentru care nu este prevăzută obligativitatea deținerii permisului de conducere, pentru săvârșirea contravenției „ținerea în mână sau folosirea cu mâinile în orice mod, în timpul conducerii pe drumurile publice a unui vehicul aflat în mișcare, a telefonului mobil, precum și a oricărui dispozitiv mobil prevăzut cu funcția de înregistrare ori redare text, foto sau video”. Totodată, se reglementează noua sancțiune de 6-8 puncte amendă (clasa a III-a) și 4 puncte de penalizare, pentru săvârșirea de către conducătorul de autovehicul, tractor agricol sau forestier ori tramvai a contravenției indicate; - stabilirea unui mecanism mai aspru de sancționare, raportat la

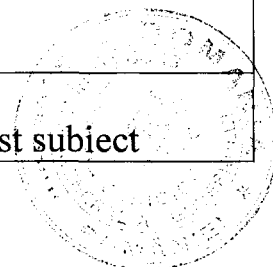
	<p>pericolul social al faptei, în situația în care utilizarea telefonului mobil, precum și a oricărui dispozitiv mobil prevăzut cu funcția de înregistrare ori redare text, foto sau video, în alte condiții decât cele permise, se realizează concomitent cu încălcarea unei reguli pentru circulația vehiculelor, în acest caz aplicându-se sancțiunea contravențională complementară a suspendării dreptului de a conduce pentru o perioadă de 30 de zile pentru conducătorii de autovehicule.</p> <ul style="list-style-type: none"> - crearea posibilității de a susține verificarea cunoașterii regulilor de circulație (în cazul suspendării exercitării dreptului de a conduce) și la serviciul poliției rutiere pe a cărei rază de competență teritorială a fost constatată contravenția ori au fost constatate prin același proces verbal contravențiile; - reglementarea posibilității efectuării verificării regulilor de circulație într-una dintre limbile în care se poate susține, în România, examinarea la proba teoretică pentru obținerea permisului de conducere [propunerea are în vedere corelarea cu prevederile art. 24 alin. (3) și (4) și art. 83 alin. (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002]. - reglementarea în concret, la art. 106, a subiectului verificării cunoașterii regulilor de circulație și implicit, subiectul cererii de reducere, respectiv titularul permisului de conducere român sau străin; - corelarea normelor referitoare la condițiile și termenele în care se efectuează testarea pentru verificarea cunoașterii regulilor de circulație, prin modificarea art.106 cu noile termene și situații. <p>Proiectul prevede faptul că modificările și completările privind regimul contravențional propuse intră în vigoare în termen de 60 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, perioadă în care poliția rutieră din cadrul Poliției Române desfășoară activități de informare a participanților la trafic.</p> <p>De asemenea, proiectul prevede ca dispozițiile privind posibilitatea efectuării verificării regulilor de circulație într-una dintre limbile în care se poate susține, în România, examinarea la proba teoretică pentru obținerea permisului de conducere să se aplice după 60 de zile de la data intrării în vigoare a ordonanței, timp necesar pentru realizarea activităților organizatorice la nivelul structurilor poliției rutiere de pe întreg teritoriul țării.</p>
3. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
Secțiunea a 3-a - Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ	
1. Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
2 ¹ . Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
2 ² . Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
3. Impactul social	Creșterea gradului de siguranță rutieră, prin reducerea accidentelor de circulație ce au ca și cauză de producere distragerea atenției de la volan.
4. Impactul asupra mediului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

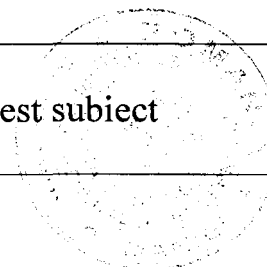
Secțiunea a 4-a
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

- mii lei -						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		2019	2020	2021	2022	
1	2	3	4	5	6	7
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	-	-	-	-	-	-
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:	-	-	-	-	-	-
a) buget de stat, din acesta:	-	-	-	-	-	-
(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
(ii) alte transferuri	-	-	-	-	-	-
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	-	-	-	-	-	-
3. Impact financiar, plus/minus, din care:	-	-	-	-	-	-
a) buget de stat	-	-	-	-	-	-
b) bugete locale	-	-	-	-	-	-
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					
6. Calcule detaliate privind	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					



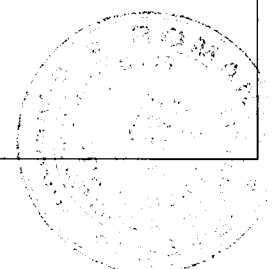
fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	
7. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
Secțiunea a 5-a - Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare	
1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului 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) Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice; b) Hotărâre a Guvernului pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 1391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice.
1 ¹ Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
3. Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect



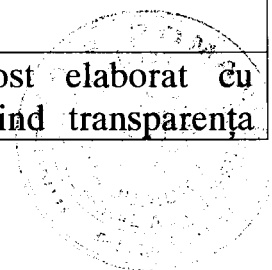
normative comunitare	
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
6. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

Secțiunea a 6-a - Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

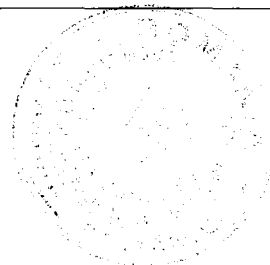
1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect



<p>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</p>	
<p>4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect</p>
<p>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</p>	<p>Consiliul Legislativ a avizat favorabil proiectul de Ordonanță a Guvernului prin avizul nr. 689/2019.</p>
<p>6. Alte informații</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect</p>
<p align="center">Secțiunea a 7-a - Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ</p>	
<p>1. Informarea societății civile cu</p>	<p>Proiectul de act normativ prezentat a fost elaborat cu respectarea prevederilor Legii nr.52/2003 privind transparența</p>



<p>privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ</p>	<p>decizională în administrația publică, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>Proiectul preia obiectul de reglementare al proiectului legii pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, care a fost afișat pe pagina de internet a MAI.</p> <p>Cu ocazia parcurgerii transparenței decizionale, au fost formulate 38 de propuneri concrete; modalitatea de valorificare a propunerilor în cauză se regăsește în documentul „Tabel propuneri transparență decizională”, postat pe site-ul MAI.</p>
<p>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</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect</p>
<p>3. Alte informații</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect</p>
<p>Secțiunea a 8-a - Măsuri de implementare</p>	
<p>1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect</p>
<p>2. Alte informații</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect</p>



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

PRIM – MINISTRU

VIORICA DĂNCILA