



SECRETARIATUL GENERAL AL GUVERNULUI
DEPARTAMENTUL PENTRU RELAȚIA CU PARLAMENTUL

Biroul permanent al Senatului

27. MAR. 2024

Nr. 3017/2024

L 754, 731, 28.03.2024.

L 156.

Către: **DOMNUL MARIO OVIDIU OPREA,
SECRETARUL GENERAL AL SENATULUI**

Ref. la: punctele de vedere ale Guvernului aprobate în ședința Guvernului din data de 21 martie 2024

STIMATE DOMNULE SECRETAR GENERAL,

Vă transmitem, alăturat, în original, **punctele de vedere ale Guvernului** referitoare la:

- L 754/2023 1. *Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea „Legii nr. 504 din 11 iulie 2002 Legea audiovizualului” (Bp. 654/2023);*
- L 731/2024 2. *Propunerea legislativă privind completarea art. 109 din Ordonanța de urgență nr. 195, privind circulația pe drumurile publice (Bp. 738/2023);*
- L 156/2024 3. *Propunerea legislativă pentru completarea art. 91 alin. (3) din Legea nr. 286/2009 privind Codul Penal (Bp. 54/2024).*

Cu deosebită considerație,

NINI SĂPUNARU

SECRETAR DE STAT



PRIM MINISTRU

Domnule președinte,

În conformitate cu prevederile art. 111 alin. (1) din Constituție și în temeiul art. 25 lit. (b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul Administrativ, Guvernul României formulează următorul

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă privind completarea art.109 din Ordonanța de urgență nr. 195 privind circulația pe drumurile publice, inițiată de domnul deputat PSD Vasilică Toma (Bp. 738/2023).*

I. Principalele reglementări

Inițiativa legislativă are ca obiect de reglementare completarea art.109 din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, cu un nou alineat, alin. (2¹), prin care se instituie obligația agentului constatator de a aplica în favoarea contravenientului marja de eroare a aparatului folosit, așa cum este prevăzută în buletinul de calibrare ori de verificare metrologică, în cazul constatării contravențiilor prin folosirea unor mijloace tehnice certificate sau verificate metrologic.

II. Observații

1. Având în vedere prevederile vizate în articolul care face obiectul inițiativei legislative, menționăm că sunt incidente aspectele statuate de *Completul competent să judece recursul în interesul legii* din cadrul *Înaltei Curți de Casație și Justiție*, prin *Decizia nr.3¹ din 19 februarie 2018*, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 423 din 17 mai 2018, prin care s-a deliberat cu privire la problema de drept care a generat practica neunitară².

Astfel, în cuprinsul Deciziei mai sus menționate, la pct.28 s-a precizat că: *“Din interpretarea sistematică a dispozițiilor legale precitate rezultă că erorile maxime tolerate pentru măsurarea vitezei reprezintă cerințe metrologice care sunt avute în vedere doar cu ocazia verificării metrologice a aparatelor „cinemometru“, în vederea atestării legalității acestora, iar nu cu ocazia utilizării acestor aparate pentru măsurarea vitezei participanților în trafic”*.

De asemenea, potrivit pct. 33 din *Decizia nr.3/2018*: *“(…) având în vedere și dispozițiile art. 49 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare (Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002), care reglementează regimul legal de viteză, precum și dispozițiile art.108 din același act normativ, care reglementează contravențiile la regimul de viteză, viteza în funcție de care se aplică sancțiunea contravențională este cea constatată, potrivit legii, cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic, prezumându-se că acestea exprimă viteza reală cu care a circulat autovehiculul surprins în trafic”* iar potrivit pct.34 *“De vreme ce săvârșirea faptei a fost constatată printr-un mijloc tehnic omologat și verificat metrologic, potrivit art. 6 pct. 20 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, marja de eroare nu poate fi aplicată, scopul edictării normei supuse interpretării*

¹ DECIZIA nr. 3 din 19 februarie 2018

referitoare la sesizarea formulată de Colegiul de conducere al Curții de Apel Bacău cu privire la interpretarea dispozițiilor art. 3.1.1 lit. c) din Norma de metrologie legală NML 021-05 "Aparate pentru măsurarea vitezei de circulație a autovehiculelor (cinemometre)", aprobată prin Ordinul directorului general al Biroului Român de Metrologie Legală nr. 301/2005, cu modificările și completările ulterioare, în sensul dacă acestea se aplică la momentul constatării contravenției, în urma măsurării vitezei de către operatorul radar/instanța de judecată, în cursul soluționării plângerii contravenționale, ori se aplică doar la momentul verificării și omologării aparatului radar de către serviciul de metrologie legală.

² potrivit căruia norma în discuție se interpretează în sensul că marja de eroare a cinemometrului poate fi aplicată și la momentul constatării contravenției ori la momentul soluționării plângerii contravenționale.

fiind respectarea cerințelor metrologice și tehnice de punere în funcțiune și utilizare a cinemometrelor”.

Totodată, în conformitate cu prevederile pct.37 al aceleiași decizii, *“Un argument suplimentar în sensul acestei interpretări rezultă și din intenția legiuitorului de a sancționa, conform art. 108 alin. (1) lit. a) pct.4 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, depășirea vitezei maxime admise pe sectorul de drum respectiv pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, constatată, potrivit legii, cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic, numai dacă aceasta se situează în intervalul 10-20 km/h peste viteza maximă admisă. Prin urmare, legiuitorul are în vedere o marjă în limita căreia depășirea vitezei maxime admise nu constituie contravenție, dar numai în limita a 10 km/h peste viteza maximă admisă pe sectorul de drum respectiv.”*

În plus, potrivit pct. 38 din *Decizia nr.3/2018*: *“A accepta interpretarea potrivit căreia pentru fiecare valoare măsurată de cinemometru ar trebui aplicată eroarea maximă tolerată, în sens negativ, în aplicarea principiului conform căruia dubiul profită persoanei acuzate (in dubio pro reo), ar însemna a nesocoti scopul³ prevăzut încă din primul articol al Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002.”*

Mai mult decât atât, dispozițiile art. 517 alin. (4) din *Codul de procedură civilă*, adoptat prin *Legea nr.134/2010*, cu modificările și completările ulterioare, stabilește faptul că dezlegarea dată problemelor de drept judecătoresc este obligatorie de la data publicării deciziei în Monitorul Oficial, Partea I.

2. Menționăm faptul că viteza excesivă este aproape universal recunoscută ca factor care contribuie cu preponderență atât la numărul, cât și la gravitatea accidentelor rutiere.

Creșterea siguranței rutiere constituie un obiectiv prioritar al Comisiei Europene și de interes ridicat pentru România, care se amplasează pe un loc superior în ierarhia statelor membre ale Uniunii Europene cu un număr ridicat de decese, ca urmare a producerii accidentelor rutiere.

De asemenea, 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

³ respectiv asigurarea desfășurării fluente și 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, protecția drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor respective, a proprietății publice și private, cât și a mediului.

sigur”, decesele și vătămrile 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 Organizației Națiunilor Unite pentru siguranța rutieră.

În calitate de stat membru și fiind preocupat de a asigura o mobilitate sigură pentru toți participanții la trafic, România se alătură efortului european și preia obiectivul de reducere cu 50% a numărului de decese și cu 50% a numărului de răni grave cauzate de accidentele rutiere în perioada 2022 – 2030, raportat la anul 2019⁴, an în care s-au înregistrat 8.642 de accidente soldate cu decesul a 1.864 de persoane și rănirea gravă a altor 8.125.

În următorii ani, numărul accidentelor și cel al persoanelor decedate sau rănite grav a evoluat astfel:

- anul 2020, în care s-au produs 6.271 de accidente (-27,4%) soldate cu decesul a 1.646 de persoane (-11,7%) și rănirea gravă a altor 5.482 (-32,5%);
- anul 2021, în care s-au produs 4.916 accidente (-43,1%) soldate cu decesul a 1.779 de persoane (-4,6%) și rănirea gravă a altor 3.791 (-53,3%);
- anul 2022, în care s-au produs 4.715 accidente (-45,4%) soldate cu decesul a 1.633 de persoane (-12,4%) și rănirea gravă a altor 3.695 (-54,5%);
- și anul 2023, în care s-au produs 4.525 de accidente (-47,6%) soldate cu decesul a 1.545 de persoane (-17,1%) și rănirea gravă a altor 3.535 (-56,5%).

În ceea ce privește principalele cauze generatoare ale accidentelor rutiere grave, în perioada analizată (2020 – 2023), nerespectarea regimului legal de viteză a reprezentat a doua cea mai frecventă cauză de producere a accidentelor rutiere, cu excepția anului 2020, când viteza a fost identificată ca principal factor în producerea evenimentelor rutiere grave.

Totodată, viteza excesivă reprezintă și o cauză secundară în majoritatea accidentelor rutiere produse ca urmare a nerespectării altor reguli de circulație, având un rol semnificativ în determinarea gravității vătămrilor victimelor accidentelor.

⁴ conform clarificărilor transmise de Comisia Europeană;

3. Menționăm că *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002* sancționează nerespectarea vitezei maxime admise pe sectorul de drum, respectiv pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, atunci când este depășită cu cel puțin 10 km/h⁵.

Prin urmare, depășirea limitelor legale de viteză cu cel mult 9 km/h, constatată cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic, nu atrage răspunderea contravențională a conducătorilor de vehicule.

Astfel, se poate observa că legiuitorul a avut deja în vedere instituirea unei marje legale (*toleranță legală*) cu privire la constatarea și sancționarea nerespectării regimului legal de viteză, marjă superioară erorilor maxime tolerate pentru măsurarea vitezei avute în vedere la omologarea cinemometrelor, cea mai mare eroare fiind de: ± 4 km/h pentru viteze până la 100 km/h, respectiv ± 4 % din valoarea măsurată pentru viteze egale sau mai mari de 100 km/h, atunci când măsurarea vitezei autovehiculelor aflate în trafic se realizează în regim de deplasare⁶.

De asemenea, în ceea ce privește *marja legală* în discuție, reiterăm aspectele reținute de ÎCCJ, la pct. 37 din *Decizia nr. 3/2018*.

În ceea ce privește comparația cu alte state europene, apreciem că ne aflăm în prezența unei confuzii între erorile maxime tolerate pentru măsurarea vitezei, ca cerințe tehnice pentru omologarea cinemometrelor, și marja de eroare instituită de legiuitor la constatarea contravențiilor privind nerespectarea regimului legal de viteză.

Astfel, *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002* include în marja legală de 9 km/h și marja de eroare a aparatelor de măsurare a vitezei, spre deosebire de legislația statelor enumerate în *Expunerea de motive* care sancționează orice depășire a limitelor maxime de viteză⁷, fără a institui și o marjă legală.

Prezentăm, alăturat o comparație a legislației statului român cu cea a altor state europene cu privire la viteza de deplasare care poate atrage răspunderea contravențională a conducătorilor de vehicule.

⁵ Constituie contravenție și se sancționează cu amenda prevăzută în clasa a I-a de sancțiuni și cu aplicarea unui număr de două puncte de penalizare depășirea cu 10-20 km/h a vitezei maxime admise pe sectorul de drum respectiv pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, constatată, potrivit legii, cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic, conform art. 99 alin. (2) raportat la art. 108 alin. (1) lit. a) pct. 4 din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice*;

⁶ Conform art. 3.1.1. lit. c) *Erori maxime tolerate pentru măsurare a vitezei din Norma de metrologie legală NML 021-05 „Aparate pentru măsurarea vitezei de circulație a autovehiculelor (cinemometre)”*, aprobată prin *Ordinul directorului general al Biroului Român de Metrologie Legală nr. 301/2005, cu modificările și completările ulterioare (Norma de metrologie legală NML 021-05)*;

⁷ https://en.wikipedia.org/wiki/Speed_limits_by_country#References;

Nr. crt.	Stat european	Limite maxime de viteză			
		50 km/h	90km/h	100 km/h	130km/h
		<i>Angajarea răspunderii juridice intervine atunci când viteza de deplasare este de cel puțin:</i>			
1.	Germania	54 km/h	94 km/h	104 km/h	135 km/h
2.	Italia	56 km/h	96 km/h	106 km/h	137 km/h
3.	Spania	58 km/h	98 km/h	108 km/h	140 km/h
4.	România	60 km/h	100 km/h	110 km/h	140 km/h

Având în vedere că limitele maxime de viteză permise sunt superioare celor reglementate în statele europene enumerate în cuprinsul instrumentului de prezentare a inițiativei legislative și ținând cont de faptul că România se află pe ultimul loc în clasamentul siguranței privind circulația pe drumurile publice în statele europene⁸, soluția propusă este de natură a nesocoti scopul prevăzut încă din primul articol al *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, respectiv „asigurarea desfășurării fluente și 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, protecția drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor respective, a proprietății publice și private, cât și a mediului”.

4. Referitor la normele de tehnică legislativă prevăzute de *Legea nr.24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, menționăm că nu este necesară partea introductivă a pct. I al Art. I, fiind vorba despre un singur articol, iar aspectele relevate trebuie preluate în partea introductivă a Art. I, urmând ca textul propus pentru completarea art.109 să fie redat în continuare.

În ceea ce privește prevederile cuprinse în alin. (2¹) al inițiativei legislative, precizăm că sintagmele „mijloc tehnic certificat” și „mijloc tehnic omologat și verificat metrologic” sunt definite la punctele 19 și 20 ale art.6 din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, astfel că era necesară respectarea art. 37 alin (1)⁹ din *Legea nr.24/2000*.

Totodată, având în vedere considerentele de mai sus, era oportună utilizarea termenului „dispozitiv” în locul celui de „aparat”.

⁸ În anul 2022, România a înregistrat o valoare de 86 de decese la 1 milion de locuitori, spre deosebire de penultimul loc ocupat de Bulgaria, care a raportat 78 de decese la 1 milion de locuitori.

⁹ „ În limbajul normativ aceleași noțiuni se exprimă numai prin aceiași termeni”

De asemenea, era necesar să se lămurească ce se are în vedere prin expresia „*va aplica în favoarea contravenientului*”, astfel încât să rezulte cu claritate care este conduita pe care agenții constatatori ar trebui să o aibă în situațiile respective.

În ceea ce privește „*marja de eroare*” a dispozitivului utilizat la măsurarea vitezei, care ar trebui luată în considerare de către agenții constatatori conform inițiativei legislative, subliniem că textul are în vedere valoarea acesteia „*așa cum este stabilită în buletinul de calibrare ori de verificare metrologică*”.

5. Menționăm că, potrivit art. 17 alin. (1) din Anexa nr. 4¹⁰ la *Hotărârea Guvernului nr.1660/2005 privind aprobarea unor instrucțiuni de metrologie legală, cu modificările și completările ulterioare*, documentele specifice, care se eliberează ca urmare a verificărilor metrologice ale mijloacelor de măsurare, sunt „*buletinele de verificare metrologică*” și, după caz, „*certIFICATE DE ETALONARE SAU CERTIFICATE DE CALIBRARE*”. Prin urmare, având în vedere art.37 alin. (1) din *Legea nr.24/2000*, era necesară utilizarea unei terminologii unitare cu privire la documentele respective.

Totodată, precizăm că din alinetele (2)¹¹ și (3)¹² ale art.17 din Anexa nr. 4 la *Hotărârea Guvernului nr.1660/2005*, nu rezultă clar că stabilirea în concret a marjei de eroare a dispozitivelor s-ar regăsi în cuprinsul documentelor menționate la alin. (1).

Astfel, pentru claritatea și previzibilitatea inițiativei legislative propuse, se impunea reformularea textului.

Având în vedere cele mai sus prezentate, pot deveni incidente considerentele reținute de *Curtea Constituțională a României în Decizia nr.193/2022 asupra obiecției de neconstituționalitate a Legii pentru*

¹⁰ I.M.L. 3-05 TRASABILITATEA REZULTATELOR MĂSURĂRILOR EFECTUATE CU MIJLOACE DE MĂSURARE SUPUSE CONTROLULUI METROLOGIC LEGAL

¹¹ 2) Buletinul de verificare metrologică trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:

- a) datele de identificare ale laboratorului care a efectuat verificarea metrologică;
- b) numărul și data documentului;
- c) datele de identificare ale mijlocului de măsurare verificat;
- d) referința la reglementarea/ reglementările aplicate;
- e) datele de identificare ale etalonului/echipamentului de verificare utilizat;
- f) rezultatul verificării metrologice, sub forma ADMIS / RESPINS;
- g) valabilitatea verificării metrologice;
- h) datele de identificare și semnătura verificatorului metrolog;
- i) datele de identificare și semnătura persoanei care a recepționat mijlocul de măsurare verificat

¹² (3) Conținutul minim de informații al certificatelor de etalonare sau calibrare este prevăzut în reglementările de metrologie specifice care impun obligația eliberării acestor documente împreună cu buletinele de verificare metrologica.

modificarea art. 6 alin. (9) din Legea educației fizice și sportului nr. 69/2000.

Examinând legea criticată în raport cu exigențele de calitate a legii impuse de art. 1 alin. (5) din *Constituția României, republicată*, astfel cum au fost dezvoltate în jurisprudența Curții Constituționale, această instanță a reținut în decizia respectivă că: „*principiul legalității presupune existența unor norme de drept intern suficiente de accesibile, precise și previzibile în aplicarea lor, conducând la caracterul de lex certa al normei.*”¹³ *Legiuitorului îi revine obligația ca în actul de legiferare, indiferent de domeniul în care își exercită această competență constituțională, să dea dovadă de o atenție sporită în respectarea acestor cerințe, concretizate în claritatea, precizia și predictibilitatea legii.*”¹⁴

Totodată, Curtea a stabilit că „*cerința de claritate a legii vizează caracterul neechivoc al obiectului reglementării, cea de precizie se referă la exactitatea soluției legislative alese și a limbajului folosit, în timp ce predictibilitatea/previzibilitatea legii privește scopul și consecințele pe care le antrenează.*”¹⁵

Astfel, Curtea a constatat că: „*termenii utilizați sunt lipsiți de precizie, legiuitorul utilizând o terminologie diferită pentru aparent același obiect de reglementare...Rigurozitatea limbajului juridic impune utilizarea unei terminologii unitare în același act normativ, pentru evitarea interpretărilor divergente.*”

Dincolo de terminologia utilizată, Curtea a apreciat că reglementarea criticată „*crează dificultăți de adaptare a conduitei destinatarilor săi, atât persoanele fizice și juridice beneficiare...*”.

6. Menționăm că nu este necesar Art. II din cuprinsul inițiativei legislative, având în vedere că nu ne regăsim în ipoteza reglementată de art. 70 alin. (1)¹⁶ din *Legea nr.24/2000*, nefiind vorba despre o modificare/completare substanțială a *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, care ar impune republicarea acesteia¹⁷.

¹³ A se vedea Decizia nr. 189/2006 sau Decizia nr. 26/2012

¹⁴ A se vedea Decizia nr. 845/2020

¹⁵ A se vedea Decizia nr. 183/2014

¹⁶ Actul normativ modificat sau completat în mod substanțial se republică având la bază dispoziția cuprinsă în actul de modificare, respectiv de completare.

¹⁷ Ca urmare a eliminării Art. II, actualul Art.I va deveni Articol unic.

III. Punctul de vedere al Guvernului

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

Cu stimă,


Ion-Mărioș CIOLACU

PRIM-MINISTRU

Domnului senator Nicolae-Ionel CIUCĂ
Președintele Senatului