

## EXPUNERE DE MOTIVE

### *Secțiunea 1 Titlul prezentului act normativ*

#### LEGE pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice

### *Secțiunea a 2-a Motivul emiterii actului normativ*

#### **1. Descrierea situației actuale**

1. Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice nu asigură un mecanism eficient de actualizare a informațiilor în evidența vehiculelor înmatriculate în România, în cazul în care intervine transferul dreptului de proprietate a vehiculului.

Astfel, reglementările în vigoare instituie doar în sarcina *noului proprietar* obligația de a întreprinde demersurile necesare pentru înscrierea transferului de proprietate în evidențele autorităților abilitate (să înmatriculeze autovehicule), fapt care permite acestuia să rămână în pasivitate. Motivele țin de indiferență sau, mai grav, de încercarea de a evita o răspundere juridică (în situația săvârșirii unor abateri de la normele privind circulația pe drumurile publice) sau chiar plata unor taxe.

În contextul arătat, este afectat atât *interesul fostului proprietar*, care se poate regăsi în postura de a răspunde juridic, pentru fapte care nu-i aparțin, sau de a suporta anumite costuri pe care nu le mai datorează (de la momentul înstrăinării vehiculului), dar și *interesul statului*, în ceea ce privește actualizarea Registrului național al vehiculelor înmatriculate în România.

Mecanismul de sancționare a nerespectării obligației noului proprietar nu este eficient, sancțiunea fiind aplicată numai în cazul depistării acestuia în trafic. În același timp, fostul proprietar și autoritatea în domeniu nu au niciun mecanism real de control asupra situației înmatriculării. De aceea, introducerea instituției *suspendării înmatriculării/înregistrării*, ca măsură de retragere provizorie a dreptului de utilizare a unui vehicul pe drumul public, care să intervină de drept în anumite condiții prevăzute de OUG nr.195/2002, ar contribui la crearea unui instrument complet de control și la normalizarea unei situații care afectează interesele private ale persoanelor dar și interesul public.

2. În privința *staționării neregulamentare*, OUG nr.195/2002 instituie un mecanism de sancționare *contravențională* [art.108 alin.1 lit.b) pct.7], respectiv unul de înlăturare a unei stări de pericol, prin aplicarea măsurii tehnico-administrative a *ridicării vehiculului* [art. 64 și art.97 alin.1 lit.d)].

Aparent suficient, *mecanismul are anumite deficiențe, întrucât:*

a. nu există pârghii clare pentru a se impune ca un instrument prin care se realizează un *interes public*.

Rolul măsurii tehnico-administrative nu este unul punitiv, acest scop fiind asigurat prin alte mijloace, din sfera răspunderii contravenționale. *Ridicarea vehiculelor este utilă și deservește interesul public în măsura în care prin aplicarea sa se urmărește fluidizarea circulației pe drumurile publice și responsabilizarea conducătorilor de autovehicule pentru respectarea legii.*

De aceea, operațiunile executate trebuie să urmărească îndepărtarea vehiculului care, printr-o staționare voluntară abuzivă, constituie obstacol pentru ceilalți participanți la trafic. Pentru aceasta, este nevoie de un set de reguli adecvate, care să descurajeze apariția unor practici abuzive și deturnarea scopului măsurii într-unul comercial.

b. ridicarea vehiculului se dispune numai în situația în care staționarea neregulamentară se face pe *partea carosabilă*.

Menținerea acestei situații nu poate fi acceptată în condițiile în care staționarea neregulamentară creează nemulțumiri și pentru alți participanți la trafic care utilizează locuri/ spații (în care, de asemenea, se interzice staționarea voluntară), precum: piste obligatorii pentru pietoni și/sau bicicliști ori benzile rezervate unor anumite categorii de vehicule, semnalizate ca atare; trotuarul, dacă nu se asigură spațiu de cel puțin 1 m pentru circulația pietonilor; piste pentru biciclete. Ca urmare, ridicarea vehiculelor trebuie să fie posibilă pentru toate situațiile în care are loc o staționare neregulamentară.

c. ridicarea vehiculelor trebuie să poată fi dispusă nu doar pentru nerespectarea normelor de circulație, ci și *în situații care impun realizarea unui interes public*: intervenția serviciilor de urgență, efectuarea unor lucrări urgente pe un sector de drum sau adoptarea unor măsuri de ordine și siguranță publică (determinate de apariția unui anumit eveniment major).

Astfel de situații, complet diferite de cele avute în vedere până la acest moment de legiuitor, fac necesară instituirea unor reguli privind exceptarea de la plata tarifelor practicate pentru ridicarea vehiculelor, având în vedere că staționarea nu se produce cu încălcarea normelor de circulație, iar, de cele mai multe ori situațiile (de interes public) prezentate intervin fără să existe un mecanism eficient de informare, în timp util, a conducătorilor de autovehicule.

d. nu în toate situațiile este posibilă ridicarea vehiculelor, și ne referim la vehicule de gabarit mare, ceea ce creează o posibilitate de eludare a prevederilor legale de către conducătorii acestora; or, disciplinarea în trafic și a acestor categorii, impune un alt instrument, respectiv *blocarea vehiculului*.

e. nu contribuie într-o manieră semnificativă la asigurarea unui trafic decent, fluent, civilizat și responsabil.

Pentru aceasta este nevoie de o serie de măsuri referitoare la delimitarea și semnalizarea corespunzătoare a sectoarelor de drum public unde este interzisă staționarea vehiculelor, inventarierea și creșterea progresivă a locurilor care pot permite amenajarea unor spații special destinate staționării sau parcării vehiculelor, asigurarea publicității acestora prin panouri de informare, șamd.

3. Deși există posibilitatea constatării contravențiilor *cu ajutorul unor mijloace tehnice certificate sau mijloace tehnice omologate și verificate metrologic*, mecanismul actual este birocratic, ușor eludabil de către contravenient și produce costuri nejustificate pentru autoritățile de aplicare a legii. Având în vedere că *oprirea neregulamentară și staționarea neregulamentară* sunt tot mai frecvent întâlnite pe drumurile publice (ca modalități de „rezolvare” a unor probleme „urgente” în apropierea locului de oprire/ staționare), consecințele fiind suportate de ceilalți participanți la trafic, că existența acestor practici perpetuează o stare de indisciplină și de nenormalitate, este necesar să fie identificat un mecanism eficient de asigurare a răspunderii juridice.

4. Competențele de constatare a contravențiilor și de aplicare a sancțiunilor contravenționale sunt prevăzute de OUG nr.195/2002 și de Regulamentul de aplicare a acesteia, aprobat prin H.G. nr.1391/2006, care fac referi la *polițiștii rutieri* (ofițerii și agenții de poliție specializați și anume desemnați prin dispoziție a inspectorului general al Inspectoratului General al Poliției Române) și la *polițiștii de frontieră* (pentru contravențiile constatate în punctele de trecere a frontierei de stat a României).

De asemenea, Legea poliției locale, nr.155/2010, conferă polițiștilor locali *„competențe în domeniul circulației pe drumurile publice”* și prevede [art.7 lit.h)] atribuția de a *„constata contravenții și aplica sancțiuni pentru încălcarea normelor legale privind oprirea, staționarea, parcare autovehiculelor și accesul interzis, având dreptul de a dispune măsuri de ridicare a autovehiculelor staționate neregulamentară;”*. Astfel, măsura menționată, dispusă de polițiștul local, reclamă aceleași condiții de executare ca cele prevăzute de OUG nr.195/2002.

Totodată, Legea nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap prevede faptul că *parcarea altor mijloace de transport pe locurile de parcare adaptate, rezervate și semnalizate prin semn internațional pentru persoane cu handicap* constituie contravenție și se sancționează cu amendă și *ridicarea mijlocului de transport*. Constatarea contravenției și aplicarea amenzii contravenționale se fac de către *agenții de circulație* sau de către *personalul de control cu atribuții în acest sens*. Ridicarea vehiculului dispusă în aceste condiții reclamă, de asemenea, condiții de executare ca cele prevăzute de OUG nr.195/2002.

## **2. Schimbări preconizate**

1. Se introduce *suspendarea înmatriculării/înregistrării*, ca măsură de retragere provizorie a dreptului de utilizare a unui vehicul pe drumul public, care să intervină de drept în condițiile prevăzute de OUG nr.195/2002; condițiile se referă la *neîndeplinirea obligațiilor noului proprietar al autovehiculului de a solicita autorității de înmatriculare sau de înregistrare, în termen de maximum 30 de zile de la data transmiterii dreptului de proprietate asupra*

vehiculului, *transcrierea transmițerii dreptului* respectiv și, după caz, *emiterea unui nou certificat de înmatriculare sau de înregistrare*.

Ca măsură de *sanționare*, identificarea de către polițiștii rutieri a unui autovehicul a cărui înmatriculare a fost suspendată, determină *reținerea certificatului de înmatriculare și retragerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare*.

2. Se propune reconsiderarea întregului mecanism în care operează *ridicarea vehiculelor* și, pentru eficiență, se introduce și *blocarea vehiculelor*. Astfel:

a. se stabilesc (în corpul OUG nr.195/2002) situațiile în care poate fi dispusă ridicarea vehiculelor staționate neregulamentar, prin raportare la pericolul pe care îl prezintă aceste vehicule pentru siguranța circulației pe drumurile publice;

Măsura este dublată de introducerea *obligației administratorului drumului public de a de a delimita și semnaliza corespunzător sectoarele de drum public unde este interzisă staționarea vehiculelor pe o anumită distanță stabilită în metri, prin marcaje de începere și sfârșit al interdicției, numai pe prima bandă a sensului de mers*.

b. se creează posibilitatea *ridicării vehiculelor pentru situații care privesc realizarea unui interes public*: intervenția serviciilor de urgență, efectuarea unor lucrări urgente pe un sector de drum sau adoptarea unor măsuri de ordine și siguranță publică. În această situație, ridicarea vehiculului se dispune la solicitarea serviciului de urgență, administratorului drumului public sau organului care a dispus măsurile de ordine și siguranță publică, după caz. În acest caz, poliția rutieră are obligația de a înștiința proprietarul sau deținătorul vehiculului despre locul unde a fost depozitat vehiculul.

c. se instituie situațiile în care ridicarea vehiculului *nu poate fi dispusă sau trebuie să înceteze executarea măsurii*:

- în vehicul este vizibilă prezența unor persoane,
- vehiculul aparține instituțiilor enumerate de lege, având în vedere regimul prioritar de circulație conferit de deplasarea „în acțiuni de intervenție sau în misiuni care au caracter de urgență”

d. se instituie *blocarea vehiculului*, atunci când măsura anterioară nu este posibilă. Reglementarea se referă la vehiculele a căror masă maximă autorizată depășește 3,5 tone, care, evident, nu pot fi ridicate și transportate în condiții similare unui autoturism. Măsura este supusă, de asemenea, unor condiții, una dintre acestea referindu-se la situația în care *staționarea vehiculului, în locul în care ar fi blocat, ar constitui un pericol imediat pentru siguranța sau fluenta circulației pe drumul public*.

Blocarea vehiculului va consta în *aplicarea unor dispozitive speciale pe roata din față a vehiculului, pe partea pe care acesta are amplasate comenzile de conducere, respectiv a unui avertisment scris, pe geamul lateral, corespondent comenzilor de conducere, cu privire la amplasarea dispozitivului și modalitatea de contactare a celui care a dispus măsura*.

e. *dispoziția de ridicare/ blocare a vehiculului va avea natura unui act administrativ, putând fi contestat potrivit Legii contenciosului administrativ, nr.554/2004, cu parcurgerea obligatorie a procedurii prealabile*.

Informațiile care trebuie redade în cuprinsul dispoziției se referă la: prezența vehiculului în locul din care a fost ridicat (și, implicit, faptul că ocupa abuziv o anumită porțiune de carosabil); necesitatea aplicării măsurii tehnico-administrative (scopul fiind de a reda carosabilul celorlalți participanți la trafic, aflați în mișcare); starea vehiculului înainte de ridicarea acestuia (în acest sens, înregistrarea foto sau video devine o măsură necesară și utilă).

f. sunt stabilite condiții clare de executare a operațiunilor care privesc cele două măsuri tehnico-administrative, și este exprimată clar ideea că acestea reprezintă un *serviciu public*. Administratorul drumului public poate autoriza un operator economic specializat să execute, în numele său, operațiunile pentru ridicarea vehiculelor sau blocarea vehiculelor.

Totodată, administratorului îi vor reveni o serie de obligații clare (pe lângă cea prezentată deja la pct.a.): amenajarea și creșterea progresivă a numărului spațiilor special destinate staționării sau parcării vehiculelor; informarea conducătorilor de autovehicule, cu privire la aceste spații și la spațiile destinate depozitării vehiculelor ridicate; organizarea și menținerea unui standard ridicat al activităților desfășurate pentru executarea celor două măsuri tehnico-administrative, respectiv de a ține evidența vehiculelor ridicate sau blocate; asigurarea unui serviciu continuu, pe durata a 24 de ore/zi, 7 zile pe săptămână, care să permită oricând recuperarea vehiculului.

g. se prevăd o serie de reguli privind transportul și depozitarea vehiculelor ridicate, precum și responsabilitățile administratorului drumului public pe perioada cât vehiculul e în custodia sa.

h. se prevede clar care sunt cheltuielile ce vor fi suportate de deținătorul vehiculului, în funcție de operațiunile executate, și modul de stabilire a tarifelor, astfel încât acestea să fie transparente, adecvate și să nu lase loc abuzurilor.

3. Pentru constatarea contravențiilor, se propune crearea unei prezumții legale că *proprietarul sau utilizatorul vehiculului* (înscris în evidențele autorităților) este conducătorul autovehiculului la momentul săvârșirii faptei; aceasta ar trebui să opereze numai în privința *opririi neregulamentare și staționării neregulamentare*, când se constată fapta cu *mijloace tehnice certificate sau mijloace tehnice omologate și verificate metrologic* (disponibile și pe autospecialele poliției rutiere) și lipsește persoana care a condus vehiculul la momentul săvârșirii faptei.

Proiectul conține și o serie de garanții, pentru proprietarul sau utilizatorul vehiculului, în situația în care acesta nu este autorul faptei; pe baza declarației sale sau a persoanei indicate ca fiind autorul contravenției, procesul-verbal încheiat se revocă și se încheie un nou proces-verbal, cu datele contravenientului.

La funcționarea mecanismului propus ar trebui să contribuie și măsura *suspendării înmatriculării/înregistrării*.

4. Regulile privind executarea *ridicării vehiculelor* se vor aplica și pentru măsurile dispuse potrivit Legii nr.155/2010, respectiv Legii nr.448/2006.

5. Se propune abrogarea prevederii care permitea staționarea autovehiculului pe trotuar, atunci când *lățimea minimă a trotuarului lăsat la dispoziția pietonilor era de cel puțin un metru*. În multe situații, această prevedere a permis săvârșirea unor abuzuri și, în general, desconsiderarea dreptului pietonilor la condiții civilizate de deplasare pe drumul public.

Pentru un control mai riguros, se propune ca administratorul drumului public să poată permite, cu avizul poliției rutiere, oprirea sau staționarea, parțial ori total, a vehiculelor pe anumite zone ale trotuarelor, *marcate și semnalizate în mod corespunzător*.

6. Intrarea în vigoare a legii, la o dată ulterioară, este justificată de necesitatea revizuirii viabilității prevederilor Regulamentului aprobat prin H.G nr.1391/2006 și formulării unor propuneri corelate cu noile dispoziții legale.

### 3. Alte informații

#### *Secțiunea a 3-a* *Impactul socio-economic al prezentului act normativ*

#### 1. Impact macro-economic

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

#### 1<sup>1</sup>. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat:

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

#### 2. Impact asupra mediului de afaceri

O.U.G. nr.195/2002 stabilește clar că măsurile dispuse vizează *realizarea unui interes public*. Pornind de la acest principiu, administratorul drumului public poate autoriza un operator economic să execute, în numele său, operațiunile de ridicare/ blocare a vehiculelor.

#### 2<sup>1</sup>. Impactul asupra sarcinilor administrative

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

#### 2<sup>2</sup>. Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

#### 3. Impact social

Regulile instituite urmăresc inclusiv protejarea proprietarilor/ deținătorilor de vehicule de eventuale practici excesive sau care nu au temei legal. Regulile impuse ar trebui să contribuie într-o manieră semnificativă la asigurarea unor condiții decente de circulație pe drumurile publice, să responsabilizeze autoritățile asupra obligațiilor ce le revin și să

disciplineze comportamentul conducătorilor de autovehicule.

#### 4. Impact asupra mediului

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

#### 5. Alte informații

Nu sunt.

*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)*

Prezentul act normativ nu are impact asupra bugetului general consolidat.

- în mii lei (RON) -

Indicatori	Anul curent	Următorii patru ani				Media pe cinci ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
<b>1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:</b> 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						
<b>2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:</b> 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						
<b>3. Impact financiar, plus/minus, din care:</b> a) buget de stat b) bugete locale						
<b>4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare</b>						
<b>5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare</b>						
<b>6. Calcule detaliate privind fundamentarea</b>						

<b>modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare</b>						
<b>7. Alte informații</b>	<p>Măsurile propuse nu presupun angajarea de către stat, a unor fonduri bugetare.</p> <p>Potrivit OUG nr.195/2002, autoritățile administrației publice locale vor recupera cheltuielile angajate pentru realizarea ridicării, transportului și depozitării vehiculelor de la deținător.</p>					
<p><i>Secțiunea a 5-a</i></p> <p><i>Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare</i></p>						
<p><b>1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor actului normativ (acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ):</b></p> <p>a) acte normative care se modifică sau se abrogă ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ; - se modifică și se completează O.U.G. nr.195/2002;</p> <p>b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții. - HG pentru modificarea, completarea sau abrogarea unor dispoziții ale H.G. nr.1391/2006;</p>						
<p><b>1<sup>1</sup>. Compatibilitatea actului normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice</b> Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.</p>						
<p><b>2. Conformitatea actului normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare:</b> Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.</p>						
<p><b>3. Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare</b> Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.</p>						
<p><b>4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene</b> Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.</p>						
<p><b>5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente, făcându-se referire la un anume acord, o anume rezoluție sau recomandare internațională ori la alt document al unei organizații internaționale:</b> Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.</p>						
<p><b>6. Alte informații</b> Nu sunt.</p>						



<i>Secțiunea a 6-a</i> <i>Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ</i>
<p><b>1. Informații privind procesul de consultare cu organizațiile neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate</b></p> <p>Prezentul act normativ se supune analizei în cadrul Comisiei de dialog social constituită la nivelul MAI.</p>
<p><b>2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul prezentului act normativ</b></p> <p>Partenerii sociali sunt cei stabiliți potrivit prevederilor legale care guvernează procedura de dialog social.</p>
<p><b>3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care actul normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr.521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative</b></p> <p>Prezentul act normativ face obiectul sesizării structurilor asociative.</p>
<p><b>4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente</b></p> <p>Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p><b>5. Informații privind avizarea de către:</b></p> <p>a) Consiliul Legislativ - Avizul CL nr. _____</p> <p>b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării</p> <p>c) Consiliul Economic și Social - Avizul CES nr. _____</p> <p>d) Consiliul Concurenței - Avizul CC nr. _____</p> <p>e) Curtea de Conturi</p>
<b>6. Alte informații</b>
<i>Secțiunea a 7-a</i> <i>Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea prezentului act normativ</i>
<b>1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării actului normativ</b>

Proiectul se promovează cu respectarea prevederilor Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică.

**2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării actului normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice**

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

**3. Alte informații**

Nu sunt.

*Secțiunea a 8-a  
Măsuri de implementare*

**1. Măsurile de punere în aplicare a actului normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente**

Fiecare autoritate a administrației publice locale va implementa măsurile administrative sau de altă natură pe care le consideră necesare și adecvate pentru aplicarea prevederilor O.U.G. nr.195/2002.

**2. Alte informații**

Nu sunt.

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

**MINISTRUL AFACERILOR INTERNE**

**PETRE TOBĂ**

**AVIZĂM FAVORABIL**

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

**VASILE DÎNCU**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI**

**RALUCA ALEXANDRA PRUNĂ**