

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1

Titlul prezentului act normativ

HOTĂRÂRE

pentru modificarea și completarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale

A. Reguli referitoare la ridicarea vehiculelor

1. Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice prevede la art.64 instituția *ridicării vehiculelor*.

OUG nr.195/2002 conferă competența polițistului rutier de a dispune *ridicarea vehiculelor staționate neregulamentar pe partea carosabilă*, ca măsură tehnico-administrativă (art.97 alin. 1 lit.d). Scopul urmărit de legiuitor a fost de a institui un mecanism administrativ care să servească unui interes public, acela de a asigura fluidizarea traficului, prin îndepărtarea vehiculului care constituie un obstacol pentru circulația pe drumurile publice.

De asemenea, OUG nr.195/2002 a stabilit dreptul administratorului drumului public (care, potrivit Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, poate fi inclusiv autoritatea administrației publice locale) de a realiza *ridicarea și depozitarea vehiculelor în locuri special amenajate* și de a percepe *contravaloarea cheltuielilor pentru ridicarea, transportul și depozitarea vehiculului staționat neregulamentar* de la deținătorul acestuia.

Ridicarea vehiculelor ar fi trebuit să se realizeze potrivit unei *proceduri* stabilite prin Regulamentul de aplicare a O.U.G. nr.195/2002 (aprobat prin H.G. nr.1391/2006), însă, până în prezent aceasta nu a fost emisă. Pe fondul vidului legislativ, prin *hotărâri ale consiliilor locale* au fost stabilite proceduri de aplicare a măsurii de ridicare a vehiculelor staționate neregulamentar.

În cadrul soluțiilor pronunțate de instanțele de judecată în dosarele având ca obiect contestarea legalității competenței de reglementare a acestei proceduri prin acte ale administrației publice locale s-au conturat două curente de opinie diferite, opinia majoritară fiind în sensul că astfel de acte sunt lovite de nulitate. Acest aspect a fost însă clarificat prin Decizia nr. 9/2015 a Înaltei Curți de Casație și Justiție, care a admis recursul în interesul legii formulat de Avocatul Poporului și a stabilit faptul că procedura de aplicare a măsurii de ridicare a vehiculelor staționate/ oprite pe partea carosabilă nu poate fi reglementată prin hotărâri ale consiliilor locale.

2. Deși aparent constituie o reglementare suficientă, norma care stabilește aplicarea măsurii ridicării vehiculelor comportă unele deficiențe. OUG nr.195/2002 sancționează *contravențional* staționarea neregulamentară, care prin raportare la prevederile Regulamentului vizează: anumite locuri/ zone de pe partea carosabilă; pistele 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.

Așadar, sfera staționării neregulamentare nu se limitează doar la partea carosabilă; cu toate acestea, legea a stabilit că măsura tehnico-administrativă, constând în *ridicarea vehiculului* intervine doar pentru staționarea neregulamentară *pe partea carosabilă*. Partea carosabilă este definită ca fiind porțiunea din platforma drumului destinată circulației vehiculelor, din aceasta nefăcând parte zonele amintite la paragraful anterior.

3. În privința competențelor de constatare a contravențiilor și de aplicare a sancțiunilor contravenționale, OUG nr.195/2002 și Regulamentul preved că acestea revin *polițiștilor rutieri* (ofițerii și agenții de poliție specializați și anume desemnați prin dispoziție a inspectorului general al Inspectoratului General al Poliției Române), precum și, în punctele de trecere a frontierei de stat a României, *polițiștilor de frontieră*.

Cu toate acestea, nu doar O.U.G. nr.195/2002 consemnează contravenția constând în *staționarea neregulamentară* a vehiculelor și măsura de *ridicare a vehiculului*, ci și Legea poliției locale, nr.155/2010, care conferă polițiștilor locali „*competențe în domeniul circulației pe drumurile publice*” și atribuția de a „*constata contravenții și aplica sancțiuni pentru încălcarea normelor legale privind oprirea, staționarea, parcarea autovehiculelor și accesul interzis, având dreptul de a dispune măsuri de ridicare a autovehiculelor staționate neregulamentar;*” [art.7 lit.h) din Legea nr.155/2010].

B. Alte reguli

În cadrul consultării publice desfășurate în lunile iunie-iulie 2016, reprezentanții societății civile au formulat o serie de observații cu privire la prevederile Regulamentului de aplicare a O.U.G. nr.195/2002, aprobat prin H.G. nr.1391/2006, care, în opinia acestora, nu mai corespund realităților actuale, sunt excesive sau necesită a fi îmbunătățite. În mare măsură, prevederile vizate sunt cele referitoare la circulația bicicliștilor și cele referitoare la parcarea vehiculelor pe trotuar.

Sub aspectul *parcării pe trotuar*, trebuie menționat că Regulamentul poate suferi intervenții numai în limitele stabilite de art. 72 alin.(7) din OUG nr.195/2002, care la acest moment prevede că: „*Este interzisă ocuparea trotuarelor cu vehicule imobilizate, iar când aceasta este permisă, conform indicatoarelor sau marcajelor, lățimea minimă a trotuarului lăsat la dispoziția pietonilor trebuie să fie de cel puțin un metru.*”.

Evident că normele citate nu corespund unor nevoi reale, de deplasare în condiții civilizate, a pietonilor. Dimpotrivă, prevederile legale ar trebui adaptate astfel încât trotuarul să fie redat, în primul rând, destinatarilor acestuia; în al doilea rând, trebuie să se țină seama și

de faptul că există o categorie vulnerabilă de pietoni, persoanele cu dizabilități, și că prin Ordinul viceprim-ministrului, ministrului dezvoltării regionale și administrației publice nr.189/2013 a fost aprobată reglementarea tehnică „Normativ privind adaptarea clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap, indicativ NP 051-2012 - Revizuire NP 051/2000”, experții în domeniu au stabilit că trotuarele sunt conforme pentru a fi utilizate de către persoanele cu handicap dacă au minim 1.80 m (lățime), pentru un trafic constant în dublu sens. Pentru a răspunde dezideratelor menționate, este însă necesar ca prevederile O.U.G. nr.195/2002 să fie amendate, lucru posibil doar printr-un act de nivelul legii.

Cu toate acestea, *până la intervenția legii*, Regulamentul poate fi îmbunătățit astfel încât normele referitoare la condițiile de amenajare a parcărilor pe trotuar să fie mai clare și să asigure respectarea drepturilor pietonilor.

De asemenea, deși art. 65 din OUG nr.195/2002 prevede faptul că prin regulament se stabilesc *cazurile și condițiile în care oprirea, staționarea sau parcare pe drumul public este permisă*, iar HG nr.1391/2006 face referire la situațiile în care *nu este permisă staționarea pe partea carosabilă* (art.141 alin.6), textul normativ nu lămurește clar, explicit, când se consideră că vehiculul staționează pe partea carosabilă.

C. Corelarea cu intervențiile realizate asupra unor reglementări de nivelul legii și eliminarea unor redundanțe.

De-a lungul timpului, OUG nr.195/2002 a suferit numeroase intervenții; de asemenea, noile reglementări în materie penală – Legea nr.286/2009 privind Codul penal și Legea nr.135/2010 privind Codul de procedură penală – au instituit noi soluții care au incidență și asupra circulației pe drumurile publice. În acest sens, este necesară ajustarea Regulamentului pentru asigurarea corelării cu actul în baza căruia a fost emisă H.G. nr.1391/2009, adaptarea la noile soluții în materie penală și actualizarea unor trimiteri la cele două legi penale.

2. Schimbări preconizate

A. Se propune instituirea unor reguli privind ridicarea vehiculelor, care să rezolve problemele create de vidul procedural al aplicării măsurii tehnico-administrative. La construcția *procedurii*, s-a plecat de la premisa că rolul măsurii 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, prin îndepărtarea vehiculului care constituie obstacol pentru ceilalți participanți la trafic.

În acest context, ținând seama și de limitările prevăzute de lege în privința condițiilor de aplicare a măsurii tehnico-administrative, se propune stabilirea unui set de reguli procedurale care să descurajeze apariția practicilor abuzive și deturnarea scopului măsurii (într-unul comercial).

Astfel, pentru că *legea* vorbește de ridicarea vehiculelor *staționate neregulamentar*, prin reglementarea propusă se stabilește faptul că *măsura se dispune* în una din situațiile prevăzute la art.143 din Regulament (când *se interzice staționarea voluntară a vehiculelor*), respectiv:

„a) în toate cazurile în care este interzisă oprirea voluntară;

b) în zona de acțiune a indicatorului cu semnificația "Staționarea interzisă" și a marcajului cu semnificația de interzicere a staționării;

c) pe drumurile publice cu o lățime mai mică de 6 m;

d) în dreptul căilor de acces care deserveșc proprietățile alăturate drumurilor publice;

e) în pante și în rampe;

f) în locul unde este instalat indicatorul cu semnificația "Staționare alternantă", în altă zi sau perioadă decât cea permisă, ori indicatorul cu semnificația "Zona de staționare cu durata limitată" peste durata stabilită."

Aplicarea măsurii tehnico-administrative, în trecut, a cunoscut și o serie de situații excesive, generate de lipsa unor prevederi clare sau chiar de interpretarea greșită a legii și ignorarea scopului pentru care se realizează ridicarea vehiculului. În acest sens, se propune ca *măsura să nu fie dispusă sau* (dacă a fost dispusă) *să înceteze executarea* dacă în vehicul este vizibilă prezența unor persoane. Deși primul lucru pe care-l realizează agentul de poliție este să verifice prezența unor persoane în vehicul, apar situații când o astfel de constatare nu este în mod obiectiv posibilă, mai ales dacă vehiculul are ușile blocate.

Formularea „în vehicul este vizibilă prezența unor persoane” are în vedere situații întâlnite în practică, când mama și-a învelit bebelușul cu o pătură și l-a lăsat, nesupravegheat, în vehiculul staționat neregulamentar, pentru a realiza diverse cumpărături; există, de asemenea, situații în care copii mici sunt lăsați pe bancheta din spate a unui vehicul având geamuri fumurii. În condițiile arătate, textul propus este pe deplin justificat, iar norma propusă nu urmărește instituirea unei sancțiuni, ci eliminarea unor acțiuni îndreptate împotriva polițistului rutier, de către cei care în mod abuziv ocupă o anumită porțiune de carosabil, pentru a rezolva diferite probleme „urgente” în apropierea locului de oprire/staționare, și care, de fiecare dată, caută responsabilități în altă parte decât în propria persoană.

De asemenea, aplicarea măsurii nu se justifică în situația unui vehicul care realizează *acțiuni de intervenție sau misiuni care au caracter de urgență*; în astfel de situații nu mai poate fi vorba de o staționare *voluntară*, ci de îndeplinirea unui scop, acela care a generat prezența vehiculului în locul respectiv.

Se propune ca în *dispoziția de ridicare* a vehiculului să fie redată o serie de *informații relevante ce pot proba* 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), dar și starea vehiculului înainte de ridicarea acestuia (în acest sens, înregistrarea foto sau video devine o măsură necesară și utilă).

Implicit OUG nr.195/2002 stabilește care sunt operațiunile executate pentru ridicarea vehiculului, atunci când se referă la „*contravaloarea cheltuielilor pentru ridicarea, transportul și depozitarea vehiculului*”. Ca urmare, Regulamentul va prevedea explicit faptul că cele trei etape – ridicarea, transportul și depozitarea, reprezintă *operațiuni ale măsurii tehnico-administrative* și că aplicarea lor este supusă unor *reguli*:

- transportarea la locul de depozitare se poate face numai în condiții care exclud deplasarea pe propriile roți a vehiculului ridicat (tractarea acestuia de către un vehicul transportator nu reprezintă o soluție viabilă, întrucât poate avea drept consecință avariarea vehiculului tractat);
- încetarea operațiunilor, dacă la vehicul se prezintă conducătorul auto, înainte de inițierea transportului către locul de depozitare; regula se circumscrie scopului urmărit de legiuitor, și anume *îndepărtarea obstacolului de pe carosabil*, și devine aplicabilă cu condiția plății contravalorii operațiunii de ridicare; textul propus reprezintă totodată și o garanție că nu vor exista situații abuzive, de solicitare a suportării unor cheltuieli care nu au fost efectuate (cele aferente transportului și depozitării vehiculului);
- depozitarea vehiculelor ridicate se va face numai în spații corespunzătoare, special amenajate de către administratorul drumului public;
- stabilirea responsabilităților administratorului pentru perioada cât vehiculul se află în custodia sa (privind paza și integritatea bunului).

Așa după cum dispune legea, cheltuielile aferente operațiunilor „*se suportă de către deținător*”, care va putea pretinde restituirea vehiculului dacă face dovada achitării tarifului aferent operațiunilor efectuate, în baza documentelor care atestă proprietatea ori deținerea legală a acestuia.

Pe de altă parte, deși există dispoziții legale care stabilesc *fapte contravenționale și competențe de constatare a contravențiilor și aplicare a sancțiunilor* [ne referim la art. 7 lit.h) din Legea poliției locale, nr.155/2010], totuși nu există un cadru procedural de aplicare a măsurii *ridicării vehiculelor* de către *polițistul local*. Pentru aceasta, se propune ca procedura privind ridicarea vehiculului, prevăzută de Regulament, să se aplice în mod corespunzător și de polițistul local atunci când potrivit legii amintite are dreptul să dispună *ridicarea vehiculelor*.

B. O serie de obligații stabilite de Regulament, în seama conducătorilor de biciclete, trebuie să fie aduse în acord cu realitățile tehnice/ tehnologice actuale; de asemenea, unele dintre aceste obligații, deși au fost instituite cu scopul de a asigura siguranța bicicliștilor în trafic, în anumite condiții, constituie o reglementare excesivă în raport cu nevoile reale de protejare a persoanelor.

Astfel, se propune:

a. ca *echiparea bicicletei* cu elemente sau dispozitive care să asigure vizibilitatea acesteia în trafic, în special pe timp de noapte, să nu se limiteze doar la cele „*de culoare portocalie fixate pe spițele roților*”. În acest sens, se ține seama de faptul că anumite biciclete pot fi echipate cu anvelope sau jante care asigură realizarea scopului urmărit, fără a mai fi necesară montarea unor elemente suplimentare pe spițe.

b. *eliminarea unei redundanțe* a situațiilor în care este interzisă oprirea voluntară a vehiculelor, regăsită la lit.k) a art.142 [„pe pistele obligatorii pentru *pietoni si/sau biciclisti* ori pe benzile rezervate unor anumite categorii de vehicule, semnalizate ca atare;”] în raport cu lit.o) de la același articol [„pe pistele pentru biciclete;”];

c. introducerea *obligației de a purta casca de protecție*, în circulația pe drumurile publice; aceasta reprezintă o măsură minimă de protecție a biciclistului, mai ales că infrastructura rutieră din România nu permite, în foarte multe situații, separarea circulației participanților la trafic, iar în ultima vreme se constată că aceasta este subdimensionată raportat la numărul mare de autovehicule care rulează.

d. *eliminarea din cuprinsul art.161 lit.l) a unei condiționări defectuoase*, care reduce impactul obligațiilor doar la situațiile în care biciclistul circulă *pe timp de noapte sau când vizibilitatea este redusă*; obligațiile trebuie să intervină indiferent de momentul zilei sau de condițiile meteo. Pe de altă parte, se aduce o corecție normei de trimitere, prin referirea la obligațiile de la art.15 (în loc de art.16, care sunt specifice conducătorilor de mopeder, iar nu bicicliștilor).

e. stabilirea unei reguli adecvate în privința *portului îmbrăcămînții cu elemente fluorescent-reflectorizante*; având în vedere că se menține în continuare obligația ca bicicleta să fie dotată cu elemente care să-i asigure vizibilitatea în trafic, o astfel de obligație se justifică „în interiorul localităților în care nu funcționează iluminatul public” (în general, este vorba de localitățile rurale) și „în afara localităților”.

De asemenea, excepția de la interdicția privind transportul altor persoane pe bicicletă necesită o reformulare, în sensul că o astfel de posibilitate trebuie să opereze doar atunci când bicicleta este manevrată de un adult; pe de altă parte, apariția unor dispozitive omologate, destinate transportului copiilor pe bicicletă, necesită o adaptare a reglementării.

În privința *parcării pe trotuar*, sunt necesare o serie de îmbunătățiri ale prevederilor Regulamentului, astfel încât:

a. să se rețină clar că staționarea vehiculului este posibilă numai dacă *acel trotuar este amenajat în acest scop, prin marcaje și semnalizare* corespunzătoare (art.142 lit.n);

b. *amenajarea parcării pe trotuar să fie posibilă numai în anumite condiții*, care respectă dreptul pietonului de a utiliza spațiul ce prin definiție îi este destinat, ori care contribuie la siguranța traficului:

- se lasă la dispoziția pietonului, pentru deplasare, un culoar de *cel puțin un metru* (conform prevederii în vigoare de la art.72 alin.7 din OUG nr.195/2002);
- accesul în parcare amenajată pe trotuar se face numai dinspre partea carosabilă;
- nu este realizată la mai puțin de 10 m de intersecții, stații de autobuz sau treceri pentru pietoni.

Proiectul intervine și asupra *condițiilor în care staționarea pe drumul public este permisă* (delegare prevăzută de art. 65 din OUG nr.195/2002) și stabilește expres faptul că

staționarea pe partea carosabilă se realizează atunci când oricare dintre roțile vehiculului sau remorcii se regăsește pe partea carosabilă.

C. 1. Deși textul art.196 alin.(2) din Regulament indică norma din OUG nr.195/2002 a cărei executare o asigură, totuși trimiterea nu este foarte precisă; pe de altă parte, „conducerea vehiculului cu defecțiuni grave la sistemul de frânare sau la mecanismul de direcție” nu justifică luarea unei măsuri de limitare a dreptului de a conduce, prin eliberarea unei dovezi înlocuitoare (a permisului), fără drept de circulație; în astfel de cazuri, măsurile se dispun cu privire la vehicul.

2. Textul art. 209 din Regulament necesită a fi corelat cu dispozițiile art.103 alin.(3) din OUG nr.195/2002, care fac referire la *data constatării ultimei contravenții* și la *hotărârea* de suspendare a exercitării dreptului de a conduce vehicule.

3. La art.211 din Regulament este necesară o actualizare a normei de trimitere, în raport de noile dispoziții ale Legii nr.286/2009 privind Codul penal.

4. Limitarea prin Regulament a perioadei de suspendare la cel mult 90 de zile – atunci când se face cumulul perioadelor aferente mai multor sancțiuni contravenționale care atrag și suspendarea exercitării dreptului de a conduce – nu este justificată, în contextul în care OUG nr.195/2002 nu introduce o astfel de plafonare. Pe de altă parte, nu există nicio rațiune pentru o astfel de limitare, în contextul în care conducătorul de autovehicul săvârșește abateri grave de la regulile de circulație (de exemplu, *depășirea sau trecerea la culoarea roșie a semaforului, dacă prin aceasta s-a produs un accident de circulație din care a rezultat avarierea unui vehicul sau alte pagube materiale* – pentru care legea prevede o suspendare de 60 de zile, și *conducerea sub influența băuturilor alcoolice* – pentru care legea prevede o suspendare de 90 de zile); menținerea limitării ar echivala cu exonerarea contravenientului de la executarea uneia dintre sancțiunile aplicate.

5. Dispozițiile art.113 din OUG nr.195/2002 stabilesc faptul că permisul de conducere se restituie *în condiții stabilite prin regulament*; textul trebuie însă interpretat și prin prisma dispozițiilor art.103 alin.(1) lit.c) din același act normativ (cu referire existența unei situații de suspendare a exercitării dreptului de a conduce). În acest sens, prevederile art.219 alin.(2) din Regulament impun, pe lângă actualizarea normelor de trimitere, și o adaptare la noile soluții impuse de reglementările în materia penală. În plus, deși procurorul poate dispune clasarea întrucât „fapta nu este prevăzută de legea penală”, nu ar trebui să considerăm că există un motiv rezonabil de restituire a permisului de conducere (înainte de expirarea perioadei de suspendare a exercitării dreptului de a conduce) atunci când documentul a fost reținut pentru conducerea autovehiculului sub influența băuturilor alcoolice.

6. Intervențiile realizate asupra art.106 din OUG nr.195/2002, impun adaptarea în mod corespunzător a prevederilor art.219 alin.(3) din Regulament.

7. Textele de art.190 alin.(3), art.198 alin.(3) și (4), art.201 și art.202 alin.(1) din Regulament, care se referă la proceduri realizate de structurile de poliție rutieră, au fost revizuite astfel încât să fie eliminate redundanțele de reglementare; de asemenea, intervenția realizată urmărește ca și pentru documentele care privesc un autovehicul înmatriculat în alt stat să se respecte termenul prevăzut de lege pentru introducerea plângerii împotriva procesului-verbal de constatare a contravenției, anterior trimiterii acestora către autoritatea străină emitentă.

3. Alte informații

Proiectul de hotărâre a avut ca punct de plecare asigurarea cadrului necesar aplicării prevederilor art.64 din OUG nr.195/2002, prin instituirea unor *proceduri* de ridicare a vehiculelor; reglementările propuse aduc acele clarificări procedurale necesare și permit dispunerea măsurii tehnico-administrative fără sincope.

Totuși, dispozițiile în vigoare ale OUG nr.195/2002 referitoare la ridicarea vehiculelor nu sunt suficiente, fapt constatat cu ocazia aplicării acestora în perioada anterioară, până la pronunțarea Deciziei (RIL) nr.9/2015 a Î.C.C.J. Instituirea unor reguli clare, în *lege*, care să se constituie în garanții de natură a preîntâmpina apariția practicilor criticate de comunitate (abuzuri), a determinat MAI să propună (concomitent cu *acest proiect*) promovarea unui *proiect de lege*, ce urmărește atingerea unor *obiective* precum:

- instituirea unor *garanții* care să preîntâmpine apariția de practici abuzive;
- instituirea unor *măsuri alternative*, atunci când ridicarea vehiculelor nu este posibilă, din cauza gabaritului acestora;
- *extinderea sferei de aplicare* a măsurii ridicării vehiculelor, având în vedere că staționarea nereglementară se produce și în alte locuri decât pe carosabil (de exemplu, pe trotuar sau pe pistele de biciclete) și creează aceleași nemulțumiri pentru ceilalți participanți la trafic (pietonii, biciliștii);
- *extinderea amintită* se referă și la faptul că nu doar staționarea nereglementară (adică încălcarea unei norme de circulație) poate constitui motiv pentru ridicarea vehiculelor, ci și *alte 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 un anumit eveniment major; *desigur, pentru astfel de situații, nu poate fi vorba de perceperea unui tarif.*
- alte obiective circumscrise nevoii de a asigura un trafic decent, fluent, civilizat și responsabil.

În contextul arătat, *proiectul de față (de amendare a HG nr.1391/2006) nu este condiționat de, respectiv nu necesită a fi corelat cu, proiectul de lege.* Intrarea sa în vigoare se va produce odată cu închierea procedurilor de promovare și cu adoptarea deciziei la nivelul Guvernului. Prin urmare, chiar dacă soluții din proiectul de hotărâre se regăsesc și în proiectul de lege, trebuie să se țină seama de faptul că acesta din urmă va produce efecte numai dacă Parlamentul României, abilitat să adopte *legi*, va considera că răspunde nevoilor cetățenilor sau diferitelor entități implicate în gestionarea circulației pe drumurile publice. Numai în

situația în care legea va fi adoptată, se va pune problema eliminării din HG nr.1391/2006 a soluțiilor care sunt reglementate la nivel de lege.

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

1. Impact macro-economic

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

1¹. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat:

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

2. Impact asupra mediului de afaceri

Deși, în fapt, au fost înregistrate situații în care operațiunile aferente măsurii tehnico-administrative se executau de operatori economici privați, în baza unor contracte încheiate (de regulă) cu autoritățile administrației publice locale, reglementarea procedurală propusă nu aduce atingere acestora; O.U.G. nr.195/2002 stabilește că „*ridicarea și depozitarea vehiculelor în locuri special amenajate se realizează de către administrațiile publice locale sau de către administratorul drumului public*”.

2¹. Impactul asupra sarcinilor administrative

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

2². 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.

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	
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. 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						
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
7. Alte informații	<p>Măsurile propuse nu presupun angajarea de către stat, a unor fonduri bugetare.</p> <p>Potrivit legii, autoritățile administrației publice locale recuperează cheltuielile angajate pentru realizarea ridicării, transportului și depozitării vehiculelor de la deținător.</p>					

Secțiunea a 5-a
Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare

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):

a) acte normative care se modifică sau se abrogă ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ;

- se modifică și se completează Regulamentul de aplicare a O.U.G. nr.195/2002, aprobat prin H.G. nr.1391/2006;

b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.
Nu este cazul

1¹. Compatibilitatea actului normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

2. Conformitatea actului normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare:

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

3. Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

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:

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

6. Alte informații

Nu sunt.

Secțiunea a 6-a
Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizațiile neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate

Prezentul de act normativ a făcut obiectul analizei în ședința Comisiei de dialog social constituită la nivelul MAI, organizată la sediul instituției în data de 04.07.2016. Cu această ocazie, au fost formulate verbal și depuse în scris observații de către reprezentantul

Confederației Sindicale Naționale Meridian și al Confederației Naționale a Patronatului Român (fapt consemnat și în minuta ședinței). Modul de valorificare a observațiilor se reflectă în materialul întocmit în acest sens, disponibil pe pagina de internet a MAI, alături de versiunea îmbunătățită a proiectului.

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

Partenerii sociali sunt cei stabiliți potrivit prevederilor legale care guvernează procedura de dialog social.

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

Structurile asociative – Uniunea Națională a Consiliilor Județene din România, Asociația Municipiilor din România, Asociația Orașelor din România și Asociația Comunelor din România – au fost consultate prin adresa nr. 60230/MDRAP/06.07.2016.

Până la data actualizării prezentei (15.09.2016) au fost primite observații doar din partea Asociației Municipiilor din România (nr.1091/18.07.2016). Modul de valorificare a observațiilor se reflectă în materialul întocmit în acest sens, disponibil pe pagina de internet a MAI, alături de versiunea îmbunătățită a proiectului.

4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

5. Informații privind avizarea de către:

- a) Consiliul Legislativ - Avizul CL nr. _____
- b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării
- c) Consiliul Economic și Social - Avizul CES nr. _____
- d) Consiliul Concurenței
- e) Curtea de Conturi

6. Alte informații

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

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării actului normativ

Proiectul a fost supus *consultării publice*, conform prevederilor Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică. Proiectul a fost *anunțat* în data de 24.06.2016, termenul pentru primirea recomandărilor fiind 15.07.2016; MAI a analizat chiar și recomandările primite după încheierea perioadei menționate în anunț, până la data actualizării prezentei (15.09.2016).

Proiectul a fost discutat inclusiv în cadrul unei *dezbatere publice*, anunțată pe site-ul MAI (dar și de Ministerul pentru Consultare Publică și Dialog Civic), organizată în data de 12.07.2016. La dezbateri au participat reprezentanți ai MAI, ai societății civile (OPTAR, Activewatch, Adevărații Veloprieteni, Comunitatea Bicicliștilor București, România fără Gropi, "Help to heart" și persoane fizice), ai APIA-Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile și ai mass-media (tv și radio). Dezbateri a fost înregistrată de MAI și este disponibilă la adresele

<https://www.youtube.com/watch?v=GLYWEKt-RSg> și
<https://www.youtube.com/watch?v=cAtLpOSz6KU>

Modul de valorificare a recomandărilor primite în cadrul consultării publice, respectiv susținute în dezbateri publică, se reflectă în materialul întocmit în acest sens, disponibil pe pagina de internet a MAI, împreună cu *versiunea îmbunătățită a proiectului*. Alături de acestea este publicată și *minuta* dezbaterii publice.

2. Informarea societății civile cu privire la eventualele 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 hotărâre pentru modificarea și completarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr195/2002 privind circulația pe drumurile publice*, pe care îl supunem Guvernului spre adoptare.

MINISTRUL AFACERILOR INTERNE

IOAN DRAGOȘ TUDORACHE

AVIZĂM FAVORABIL

VICEPRIM-MINISTRU,
MINISTRUL DEZVOLTĂRII REGIONALE ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE

VASILE DÎNCU

MINISTRUL JUSTIȚIEI

RALUCA ALEXANDRA PRUNĂ