

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

SECȚIUNEA 1	
Titlul proiectului de act normativ	Hotărâre a Guvernului 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.	<p>Descrierea situației actuale</p> <p>1. Directiva (91/671/CEE) a Consiliului din 16 decembrie 1991 privind utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de fixare a copiilor în scaune în vehicule a urmărit instituirea obligativității utilizării centurii de siguranță de către toți pasagerii, inclusiv de către copii, pe toate căile rutiere și pentru toate locurile în mijloacele de transport de pasageri (cu excepția mijloacelor de transport public), precum și a dispozitivelor de fixare pentru copii, pe locurile echipate cu centuri de siguranță.</p> <p>Acest demers de adoptare a Directivei 91/671/CEE a avut în vedere anumite studii care au demonstrat, de altfel, că locurile din spate prezintă la fel de multe riscuri ca cele din față pentru pasagerii fără centură, că pasagerii din spate, atunci când nu poartă centură, amplifică riscul rănirii pentru pasagerii din față și că utilizarea obligatorie a centurii pe locurile din spatele mijlocului de transport ar putea să contribuie, prin urmare, la diminuarea numărului de decese și vătămări corporale.</p> <p>Aceste măsuri au urmărit obiectivul <i>politicii comunitare în domeniul transporturilor</i> de a contribui într-un mod eficient la reducerea numărului de accidente și victime și au avut la bază Rezoluția Parlamentului European din 13 martie 1984 prin care se recomanda ca măsură prioritară utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță pe toate căile rutiere, indiferent dacă sunt rurale sau urbane, precum și Rezoluția sa din 18 februarie 1986 prin care s-a subliniat necesitatea obligativității de a se purta centura de siguranță de către toți pasagerii, inclusiv copiii, cu excepția vehiculelor ce efectuează servicii publice.</p> <p>Prin <i>Decizia 97/836/CE a Consiliului</i>, Comunitatea a aderat la Acordul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite privind adoptarea unor recomandări tehnice unitare pentru vehiculele pe roți, echipamentele și piesele care pot fi montate și/sau utilizate pe vehiculele pe roți, precum și a condițiilor pentru recunoașterea reciprocă a aprobărilor acordate pe baza acestor recomandări.</p> <p>Prin aderarea sa la respectivul acord, Comunitatea a aderat la o listă definită de dispoziții de reglementare stabilite în temeiul acestui acord, inclusiv cea referitoare la aprobarea dispozitivelor de fixare în scaun pentru ocupanții copii ai autovehiculelor (dispozitive de fixare în scaun a copiilor).</p> <p>În analiza modificărilor aduse Directivei 91/671/CEE prin <i>Directiva 2003/20/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 8 aprilie 2003</i> a fost invocat faptul că <i>cercetările au demonstrat că utilizarea dispozitivelor de fixare în scaun a copiilor poate aduce o contribuție substanțială la reducerea gravității vătămarilor corporale în eventualitatea unui accident de automobil și că riscul de a suferi vătămări corporale mai grave este mai mare în cazul copiilor care nu au fost fixați în scaune prin astfel de dispozitive decât în cazul copiilor care au fost fixați în scaune prin astfel de dispozitive.</i></p> <p>Potrivit art. 7 din Directiva 91/671/CEE, „Comisia prezintă, până la 1 august 1994, un raport asupra aplicării prezentei directive, cu scopul evaluării în principal a oportunității adoptării unor măsuri mai radicale vizând o mai mare securitate și a necesității unei armonizări mai rapide. Raportul va fi însoțit, dacă este cazul, de propuneri”.</p> <p>În data de 23.07.1996, Comisia Comunităților Europene (actuala Comisie Europeană)</p>

a publicat *Raportul cu privire la aplicarea Directivei 91/671/CEE din 16 decembrie 1991 de apropiere a legislațiilor statelor membre privind utilizarea obligatorie a centurii de siguranță în vehiculele cu o capacitate mai mică de 3,5 tone*. Din analiza Comisiei rezultă că acest act european a oferit, la nivelul Uniunii, o îmbunătățire a siguranței la bordul vehiculelor impunând:

- principiul utilizării obligatorii, în orice moment, a centurii de siguranță pe toate locurile echipate cu astfel de dispozitiv (în fața și în spatele vehiculului);
- principiul utilizării obligatorii a dispozitivelor de fixare pentru copii sub vârsta de 12 ani;
- principiul utilizării prioritare a scaunelor echipate cu centuri de siguranță sau a dispozitivelor de fixare pentru copii.

Concluziile prezentate de Comisie în cuprinsul acestui *Raport* evidențiază faptul că portul centurii de siguranță și utilizarea dispozitivelor de fixare pentru copii constituie elemente de protecție esențiale pentru ocupanții vehiculelor indiferent de naționalitatea acestora sau de teritoriul pe care circulă. De asemenea, Comisia a precizat faptul că este important să existe o reglementare comunitară care să contribuie la un comportament omogen.

În consecință, s-a considerat că adoptarea Directivei 91/671/CEE a constituit ***un pas semnificativ de îmbunătățire a siguranței rutiere***.

Potrivit Directivei 91/671/CEE, „*definițiile sistemelor de siguranță, inclusiv centurile de siguranță și dispozitivele de fixare a copiilor în scaune, [...] și ale componentelor acestora sunt cele care apar în anexa I la Directiva (77/541/CEE) a Consiliului din 28 iunie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la centurile de siguranță și la sistemele de reținere ale autovehiculelor*”.

Potrivit Anexei I (*Domeniul de aplicare, definiții, omologarea CE de tip pentru componente, cerințe de instalare*) la Directiva (77/541/CEE), acest act european se „*aplică centurilor de siguranță și sistemelor de reținere care sunt proiectate pentru instalarea în vehicule [...] care sunt destinate utilizărilor separate, cum ar fi accesoriile de fixare individuale, de către persoanele de statura unui adult ce ocupă locurile orientate spre înainte sau spre înapoi, precum și sistemelor de reținere pentru copii destinate instalării în vehicule [...]*.” Această anexă conține definiții ale sistemelor de siguranță, printre care evidențiem următoarele:

„*centură de siguranță (centură de scaun, centură)*” înseamnă un ansamblu de curele cu o cataramă de siguranță, cu dispozitive de reglare și accesorii, ansamblu care poate fi ancorat pe un autovehicul și care este destinat diminuării riscului de vătămare corporală a utilizatorului său, în caz de coliziune sau de decelerare bruscă a autovehiculului, prin limitarea mobilității corpului utilizatorului. Acest ansamblu este numit, în general, „*ansamblul centurii de siguranță*”, termen care include, de asemenea, orice dispozitiv de absorbție de energie sau de retractare a centurii de siguranță (pct.1.1);

„*sistem de reținere*” înseamnă un sistem care combină un scaun, fixat pe structura vehiculului prin mijloace adecvate, și o centură de siguranță la care cel puțin un punct de ancorare este fixat pe structura scaunului (pct.1.11);

„*dispozitiv de reținere pentru copii*” înseamnă un aranjament de componente care poate cuprinde o combinație de curele sau componente flexibile cu o cataramă de siguranță, dispozitive de reglare, elemente de fixare și, în unele cazuri, un scaun suplimentar și/sau un scut pentru impact, ce poate fi ancorat la un autovehicul. De asemenea, acesta este proiectat astfel încât să diminueze riscul de rănire al celui care îl poartă, în eventualitatea unei coliziuni sau a unei decelerări bruște a vehiculului, prin limitarea mobilității corpului utilizatorului (pct.1.26).

Art. 5 din Directiva 91/671/CEE stabilește mecanismul de scutire de la obligațiile de utilizare a sistemelor de siguranță (centuri de siguranță și *dispozitive de fixare în scaun pentru copii*) în cazul persoanelor care dețin un certificat medical de scutire pe motiv medical grav, eliberat de autoritățile competente. Orice certificat medical eliberat de autoritățile competente ale unui stat membru este valabil în oricare alt stat membru; certificatul medical trebuie să menționeze durata valabilității sale și să fie prezentat la orice control al unui agent autorizat, conform dispozițiilor în vigoare în această privință în fiecare stat membru.

Întrucât ulterior un nou regulament CEE-ONU privind dispoziții uniforme referitoare la omologarea sistemelor de siguranță pentru copii îmbunătățite utilizate la bordul autovehiculelor a fost stabilit și adoptat sub auspiciile Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite, iar acesta a instituit anumite cerințe standardizate mai stricte în raport cu cele anterioare, s-a impus modificarea Directivei 91/671/CEE pentru a include utilizarea sistemelor de siguranță pentru copii omologate în conformitate cu noile cerințele tehnice. De asemenea, la această modificare a fost avut în vedere demersul de includere a sistemelor de siguranță pentru copii omologate în conformitate cu cerințele tehnice a noului regulament CEE-ONU.

2. Prin *Directiva de punere în aplicare 2014/37/UE a Comisiei din 27 februarie 2014 de modificare a Directivei 91/671/CEE a Consiliului privind utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de siguranță pentru copii în vehicule* a fost avută în vedere modificarea Directivei 91/671/CEE.

Directiva de punere în aplicare 2014/37/UE a urmărit stabilirea unor reguli privind transportul copiilor cu o înălțime de sub 150 cm în autovehicule echipate sau nu cu sisteme de siguranță, precum și necesitatea utilizării unor dispozitive de fixare în scaune pentru copii omologate potrivit anumitor standarde.

Prin intermediul acestei Directive se urmărește reglementarea unitară la nivel european a obligațiilor privind transportul copiilor și a tipurilor de dispozitive de fixare în scaune pentru copii, raportat la categorii de vârstă și masă, astfel încât protejarea acestora să fie mai eficientă în cazul unei coliziuni.

De asemenea, Directiva 91/671/CEE instituie pentru statele membre posibilitatea de a permite, pe teritoriul lor, ca, în cazul copiilor cu înălțimea de sub 150 cm și cel puțin 135 cm să poată fi fixați în scaune printr-o centură de siguranță pentru adulți [art. 2 alin.(1) pct. (ii) din Directiva 91/671/CEE, cu modificările și completările ulterioare].

Apariția Directivei de punere în aplicare 2014/37/UE a fost generată de stabilirea și adoptarea unui nou *Regulament CEE-ONU privind dispoziții uniforme referitoare la omologarea sistemelor de siguranță pentru copii îmbunătățite utilizate la bordul autovehiculelor*, respectiv *Regulamentul nr.129* care a intrat în vigoare la 9 iulie 2013. Acest *Regulament* a reflectat progresul tehnic sub mai multe aspecte ale sistemelor de siguranță pentru copii, cum ar fi testele pentru impactele laterale, poziția orientată spre înapoi a copiilor cu vârsta de până la 15 luni, compatibilitatea cu vehicule diferite, manechinele folosite în teste și bancurile de încercare, precum și capacitatea de adaptare la mărimile diverse ale copiilor.

Regulamentul nr.129 se aplică dispozitivelor de reținere pentru copii ISOFIX universale integrale («i-Size») și dispozitivelor de reținere pentru copii ISOFIX specifice unui vehicul și integrale, destinate copiilor care călătoresc în autovehicule.

Potrivit *Regulamentului nr.129* prin „sistem de reținere pentru copii” (traducere din limba engleză a sintagmei *Child Restraint System* sau din limba franceză a sintagmei *Dispositif de retenue pour enfants*) se înțelege un dispozitiv capabil să fixeze un copil în poziția șezut sau culcat. Acest dispozitiv este conceput pentru a reduce riscurile de rănire suportate de către copil în caz de coliziune sau de decelerare bruscă a vehiculului, limitând mișcările corpului său.

Cerințele standardizate cuprinse în *Regulamentul nr.129* constituie cerințe alternative mai stricte în raport cu cele stabilite în *Regulamentul nr.44 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) referitoare la dispoziții uniforme privind omologarea sistemelor de siguranță pentru copiii pasageri în autovehicule („sisteme de siguranță pentru copii”)*.

Regulamentul nr.44 se aplică sistemelor de siguranță pentru copii adecvate pentru montarea în autovehicule cu trei sau mai multe roți și care nu sunt destinate utilizării pentru scaunele rabatabile (pliante) sau pentru scaunele orientate lateral.

Regulamentul nr.44 definește anumite concepte și noțiuni relevante în domeniul sistemelor de siguranță, ce pot constitui tipuri/exemple de sisteme de sisteme de siguranță pentru copii, cum ar fi:

„*sistem de siguranță pentru copii*” („sistem de siguranță”) [traducere din limba engleză a sintagmei *Child restraint system (restraint)* sau din limba franceză a sintagmei *dispositifs de retenue pour enfants*] reprezintă un ansamblu de componente care poate conține o combinație de curele sau componente flexibile, cu cataramă de siguranță, dispozitive de reglare, dispozitive de prindere și, în anumite cazuri, un dispozitiv suplimentar, de exemplu, un portbebe, un scaun pentru sugari, un scaun suplimentar și/sau un scut de protecție în caz de coliziune care poate fi montat în autovehicul. Acest dispozitiv este conceput astfel încât să diminueze riscul de rănire a utilizatorului în caz de coliziune sau de decelerație bruscă a vehiculului, prin limitarea mobilității corpului pasagerului.

Sistemele de siguranță pentru copii se pot grupa în două clase:

- o clasă integrată în cazul în care menținerea copilului în sistemul de siguranță se realizează independent de orice mijloace direct conectate la vehicul;
- o clasă neintegrată în cazul în care menținerea copilului în sistemul de siguranță depinde de orice mijloace direct conectate la vehicul;

„*sistem parțial de siguranță*” reprezintă un dispozitiv, de exemplu, o **pernă de înălțare**, care, atunci când este folosit împreună cu o centură de siguranță pentru adulți care trece în jurul corpului copilului sau fixează dispozitivul în care este așezat copilul, alcătuiește un sistem complet de siguranță pentru copii;

„*pernă de înălțare*” reprezintă o pernă rigidă, care poate fi folosită împreună cu o centură de siguranță pentru adulți;

„*chingă de ghidare*” reprezintă o chingă care fixează cureaua diagonală a centurii de siguranță pentru adulți într-o poziție adecvată pentru copil. În cazul acesteia, poziția efectivă în care cureaua diagonală își schimbă direcția poate fi reglată cu ajutorul unui dispozitiv care se deplasează de-a lungul centurii pentru a localiza umărul utilizatorului, fiind apoi blocată în această poziție. Această chingă de ghidare nu trebuie să suporte o parte semnificativă a încărcăturii dinamice.

„*Scaun de siguranță pentru copii*” reprezintă un sistem de siguranță pentru copii care include un scaun în care este ținut copilul.

„*Centură*” reprezintă un sistem de siguranță pentru copii care cuprinde o combinație de centuri, cu cataramă de siguranță, dispozitive de reglare și dispozitive de prindere.

„*Scaun*” este o structură care reprezintă o parte componentă a sistemului de siguranță pentru copii și este destinată amplasării copilului în poziția șezând.

„*Portbebe*” este un sistem de siguranță pentru copii destinat amplasării și menținerii copilului în poziția culcat pe spate sau pe burtă, coloana vertebrală a copilului fiind perpendiculară pe planul median longitudinal al vehiculului. Acesta este conceput astfel încât, în caz de coliziune, să distribuie forțele de fixare pe suprafața capului și corpului copilului, cu excepția membrilor.

„Sistem de siguranță pentru portbebe” reprezintă un dispozitiv folosit la fixarea portbebeului la structura vehiculului.

„Scaun pentru sugari” reprezintă un sistem de siguranță destinat așezării copilului în poziția semiculcat, orientat cu spatele spre direcția de mers. Acesta este conceput astfel încât, în caz de coliziune frontală, să distribuie forțele de fixare pe suprafața capului și a corpului copilului, cu excepția membrilor.

„Suport pentru scaun” reprezintă componenta sistemului de siguranță pentru copii cu ajutorul căreia se ridică scaunul.

„Suport pentru copil” reprezintă componenta sistemului de siguranță pentru copii cu ajutorul căreia copilul poate fi ridicat în dispozitiv.

„Scut de protecție în caz de coliziune” reprezintă un dispozitiv fixat în fața copilului și conceput să distribuie forțele de fixare pe suprafața mai mare a înălțimii corpului copilului, în caz de coliziune frontală.

„Curea” este o componentă flexibilă concepută să transmită forțele.

„Curea transversală” este o curea care, fie sub forma unei centuri complete, fie sub forma unei componente a unei astfel de centuri, trece peste partea frontală și fixează regiunea pelviană a copilului.

„Curea diagonală” este partea centurii care fixează torsul superior al copilului.

„Chingă de cuprindere a coapselor” este o curea (sau curele bifurcate, în cazul în care este alcătuită din cel puțin două chingi) prinsă de sistemul de siguranță pentru copii și de centura transversală care este poziționată astfel încât să treacă printre coapsele copilului. Aceasta este concepută astfel încât, în condiții normale de utilizare, să împiedice alunecarea copilului pe sub centura transversală, iar, în caz de impact, să împiedice deplasarea centurii transversale de pe bazin.

„Chingă de fixare a copilului” este o chingă care este o parte componentă a centurii și care fixează numai corpul copilului.

„Chingă de prindere a sistemului de siguranță pentru copii” este o chingă care fixează sistemul de siguranță pentru copii la structura vehiculului și care poate fi parte integrată în sistemul de siguranță a scaunelor vehiculului.

„Centură tip ham” este un ansamblu care cuprinde o curea transversală, curele diagonale și, în cazul în care este montată, o chingă de cuprindere a coapselor.

„Centură în formă de Y” este o centură în care ansamblul de curele este alcătuit dintr-o curea care se trece printre picioarele copilului și din câte o curea pentru fiecare umăr.

„Cataramă” este un dispozitiv de deblocare rapidă care permite menținerea copilului în sistemul de siguranță sau prinderea sistemului de siguranță la structura mașinii. Aceasta se poate deschide rapid și poate avea un dispozitiv de reglare.

3. În prezent, în *Regulamentul de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice*, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1391/2006 este stabilită obligația de a utiliza mijloacele de retenție în funcție de vârsta, respectiv înălțimea copilului transportat, precum și de locul ocupat de acesta în autovehicul.

Potrivit art. 97 alin. (1) și (2) din *Regulamentul de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice*, copiii cu vârsta sub 12 ani sau cu înălțimea sub 150 cm trebuie să poarte centuri de siguranță adaptate greutateii și dimensiunilor lor, iar cei cu vârsta sub 3 ani se transportă numai în dispozitive de reținere omologate.

Conducătorilor de autovehicule le este interzis să transporte copii cu vârstă de până

la 12 ani pe scaunul din față, chiar dacă sunt ținuti în brațe de persoane majore, în timpul deplasării pe drumurile publice.

Potrivit **art. 148 pct. 5** din *Regulament*, se interzice conducătorului de autovehicul sau de tramvai să transporte copii în vârstă de până la 12 ani pe scaunul din față al autovehiculului, chiar dacă sunt ținuti în brațe de persoane majore.

Nu este reglementată situația în care copii având o anumită înălțime/vârstă/masă pot fi transportați în vehicule echipate sau nu cu sisteme de siguranță, precum și condițiile în care pot fi instalate și utilizate dispozitivele de fixare în scaun.

De asemenea, potrivit **art. 97 alin.(4) lit.d) și alin.(5) și (6)** din *Regulament*, se exceptează de la obligația de a purta centura de siguranță persoanele care au certificat medical în care să fie menționată afecțiunea care contraindică purtarea centurii de siguranță, acestea fiind obligate să aibă asupra lor certificatul medical, în conținutul căruia trebuie să fie menționată durata de valabilitate a acestuia. Afecțiunile medicale pentru care se acordă scutire de la portul centurii de siguranță, precum și modelul certificatului medical se stabilesc prin ordin al ministrului sănătății publice, care se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Potrivit **art.36** din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, *conducătorii de autovehicule și tractoare agricole sau forestiere și persoanele care ocupă locuri prevăzute prin construcție cu centuri sau dispozitive de siguranță omologate trebuie să le poarte în timpul circulației pe drumurile publice, cu excepția cazurilor prevăzute în regulament.*

Prin *Ordonanța Guvernului nr.21/2014* a fost modificată și completată Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, urmărindu-se stabilirea conduitei conducătorului de autovehicul care transportă persoane minore, după cum urmează:

- stabilirea obligației pentru conducătorii de autovehicule având locuri prevăzute prin construcție cu centuri de siguranță de a se asigura că, pe timpul conducerii vehiculului, minorii poartă centurile de siguranță sau sunt transportați numai în dispozitive de fixare în scaune pentru copii omologate, în condițiile prevăzute de regulament [introducerea alin.(1²) la art. 36], precum și a sancțiunii aferente [introducerea pct. 9 la art. 108 alin.(1) lit.b)].

- stabilirea interdicției pentru conducătorii de autovehicule care nu sunt echipate cu sisteme de siguranță, de a transporta copii în vârstă de până la trei ani și a obligației de a transporta copiii cu vârsta peste 3 ani, având o înălțime de până la 150 cm, în autovehicule care nu sunt echipate cu sisteme de siguranță doar dacă ocupă, pe timpul transportului, orice alt loc decât cel de pe scaunul din față [introducerea alin.(1³) la art. 36], precum și a sancțiunii aferente [introducerea pct. 10 la art. 108 alin.(1) lit.b)].

Stabilirea procedurii de sancționare pentru nerespectarea obligațiilor menționate anterior, în cazul minorilor transportați, a fost necesară întrucât actuala normă nu permite sancționarea conducătorului de vehicul pentru săvârșirea faptei de către o persoană minoră, în realitate acestuia revenindu-i obligația de a se asigura că minorul este transportat în condiții de siguranță. Norma propusă a instituit un mecanism concret de responsabilizare a conducătorului auto care transportă minori, aceștia neavând reprezentarea necesară a pericolului la care se expun în situația implicării vehiculului într-un eveniment rutier.

Aceste dispoziții urmează a intra în vigoare **în termen de 30 de zile** de la publicarea OG nr.21/2014 în Monitorul Oficial al României, Partea I, **în special cele referitoare la stabilirea interdicției pentru conducătorii de autovehicule care nu sunt echipate cu sisteme de siguranță, de a transporta copii în vârstă de până la trei ani și a obligației**

		<p><i>de a transporta copiii cu vârsta peste 3 ani, având o înălțime de până la 150 cm, în autovehicule care nu sunt echipate cu sisteme de siguranță doar dacă ocupă, pe timpul transportului, orice alt loc decât cel de pe scaunul din față, precum și a sancțiunilor aferente care nu sunt condiționate de stabilirea anumitor dispoziții prin Regulamentul de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice.</i></p> <p>În consecință, OUG nr.195/2002, astfel cum a fost modificată și completată prin OG nr.21/2014 prevede că prin <i>Regulament</i> se stabilesc anumite condiții privind:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) modul în care minorii poartă centurile de siguranță în autovehiculele având locuri prevăzute prin construcție cu centuri de siguranță; b) transportul minorilor în <i>dispozitive de fixare în scaune pentru copii</i> omologate în autovehiculele având locuri prevăzute prin construcție cu centuri de siguranță; c) transportul copiilor în vârstă de până la 3 ani în autovehiculele destinate transportului public de persoane și în taxiuri. <p>Prin „<i>copil</i>” în înțelesul legislației cadru în domeniu, respectiv <i>Legea nr.272/2004 privind protecția și promovarea drepturilor copilului</i>, republicată, se înțelege persoana care nu a împlinit vârsta de 18 ani și nici nu a dobândit capacitatea deplină de exercițiu, potrivit legii.</p> <p>De asemenea, prin <i>Ordonanța Guvernului nr.21/2014</i> a fost modificată și completată <i>Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002</i> privind circulația pe drumurile publice urmărindu-se revizuirea în mod corespunzător a situațiilor în care permisele de conducere sunt valabile pentru categorii naționale, respectiv categoria „Tr” (tractor). În acest sens, au fost reglementate în mod unitar normele privind echivalența dintre categoriile permisului de conducere. Astfel, prevederile art. 38 alin. (2)-(4) din <i>Regulamentul de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006, cu modificările și completările ulterioare</i>, au fost introduse la alineatele (2) și (2¹) ale articolului 24¹ din OUG nr.195/2002.</p>
2.	Schimbări preconizate	<p>Modificarea și completarea <i>Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice</i> vizează următoarele reguli privind utilizarea dispozitivelor de fixare în scaun pentru copii:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. copiii cu o înălțime de până la 135 cm pot fi transportați în autovehicule echipate cu sisteme de siguranță doar dacă sunt fixați sau prinși cu ajutorul unui <i>dispozitiv de fixare în scaun pentru copii</i> instalat în vehicul, adecvat pentru caracteristicile fizice ale acestora. 2. copiii cu o înălțime de peste 135 cm pot fi transportați în autovehicule echipate cu sisteme de siguranță pentru conducător și pasageri doar dacă poartă centuri de siguranță pentru adulți, reglate astfel încât să nu treacă peste zona gâtului sau feței, sau dacă sunt fixați sau prinși în <i>dispozitive de fixare în scaun pentru copii</i> adecvate pentru caracteristicile fizice ale acestora. <p>Se stabilește și condiția de transport a acestor copii cazul exceptării de la regulă (cazul transportului în autovehicule destinate transportului public de persoane, precum și în taxi dacă în acesta din urmă copilul ocupă orice alt loc decât cel de pe scaunul din față), caz în care transportul se realizează sub supravegherea unei persoane, alta decât conducătorul de autovehicul.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. transportul acestor copii în autovehicule echipate cu sisteme de siguranță se realizează doar cu <i>dispozitive de fixare în scaun pentru copii</i> omologate potrivit anumitor standarde ce sunt adecvate pentru caracteristicile fizice ale copiilor. Sunt avute în vedere standardele prevăzute de reglementările cuprinse în Directiva (91/671/CEE) a Consiliului din 16 decembrie 1991 privind utilizarea obligatorie a

centurilor de siguranță și a sistemelor de fixare a copiilor în scaune în vehicule, astfel cum a fost modificată prin *Directiva de punere în aplicare 2014/37/UE a Comisiei din 27 februarie 2014 de modificare a Directivei 91/671/CEE*, respectiv:

- Regulamentul 44/03 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite sau Directiva (77/541/CEE) a Consiliului din 28 iunie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la centurile de siguranță și la sistemele de reținere ale autovehiculelor;
- Regulamentul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite nr.129 privind dispoziții uniforme referitoare la omologarea dispozitivelor de fixare pentru copii utilizate la bordul autovehiculelor.

4. instalarea *dispozitivului de fixare în scaun pentru copii* și modul de utilizare a acestuia în locul din față al autovehiculului. Astfel, se prevede ca *dispozitivul de fixare în scaun pentru copii* să se instaleze în conformitate cu instrucțiunile de montare furnizate de către producătorul dispozitivului (manual, prospect sau publicația electronică cu instrucțiuni care indică în ce mod și în care tipuri de vehicule poate fi folosit sistemul, în condiții de siguranță) numai pe locurile din spatele autovehiculului. Prin excepție, tipurile de *dispozitiv de fixare în scaun pentru copii* care, potrivit instrucțiunilor producătorului, pot fi montate inclusiv pe locul din față al autovehiculului prin orientarea cu fața spre direcția opusă direcției normale de deplasare a vehiculului, se instalează pe acest loc doar în situațiile în care conducătorul acestuia dezactivează airbag-ul frontal corespunzător locului, autovehiculul este prevăzut cu un mecanism care detectează în mod automat prezența dispozitivului instalat și blochează declanșarea airbag-ului frontal corespunzător locului sau autovehiculul nu este echipat cu airbag frontal corespunzător locului. Cazurile care permit instalarea unor asemenea dispozitive pe locul din față al autovehiculului sunt următoarele:

- a) autovehiculul nu este prevăzut cu locuri în spate;
- b) autovehiculul este echipat cu sisteme de siguranță doar pe locurile din față;
- c) locurile din spate sunt temporar inutilizabile ori ocupate de copii transportați în condițiile prezentei hotărâri.

Aceste reguli urmează a se aplica și în cazul tipurilor de *dispozitiv de fixare în scaun pentru copii* care, potrivit instrucțiunilor producătorului, pot fi montate inclusiv pe locul din față al autovehiculului prin orientarea cu fața spre direcția normală de deplasare a vehiculului.

5. stabilirea mecanismului de exceptare a copiilor de la purtarea *dispozitivului de fixare în scaun pentru copii* ori a centurii de siguranță, pe baza certificatului medical de scutire pe motiv medical grav în care să fie menționată afecțiunea care contraindică purtarea acestor sisteme de siguranță. Acesta este prevăzut și permis de art. 5 din Directiva (91/671/CEE). În context, se instituie regula ca transportul copilului exceptat de la obligația de a purta aceste sisteme de siguranță să se realizează pe locurile din spate ale autovehiculului. În cazul copilului în vârstă de până la 3 ani, transportul se va realiza sub supravegherea unei persoane, alta decât conducătorul de autovehicul. Astfel, se preia regula similară aferentă conduitei impuse, ca excepție (în cazul autovehiculelor nu sunt echipate cu sisteme de siguranță pentru conducător și pasageri), conducătorului unui autovehicul destinat transportului public de persoane/taxi ce transportă copiii în vârstă de până la 3 ani.

6. copiii în vârstă de până la 3 ani nu pot fi transportați în autovehicule care nu sunt echipate cu sisteme de siguranță, cu excepția autovehiculelor destinate transportului public de persoane, precum și a taxiului dacă în acestea din urmă ocupă orice alt loc decât cel de pe scaunul din față (în aceste situații transportul se realizează sub

		<p>supravegherea unei persoane, alta decât conducătorul de autovehicul).</p> <p>7. copiii cu vârsta de peste trei ani, având o înălțime de până la 150 cm, pot fi transportați în autovehicule care nu sunt echipate cu sisteme de siguranță doar dacă ocupă, pe timpul transportului, orice alt loc decât cel de pe scaunul din față. Și în acest caz, transportul se va realiza sub supravegherea unei persoane, alta decât conducătorul de autovehicul.”</p> <p>8. de asemenea, se stabilește clasificarea și utilizarea dispozitivelor de fixare în scaun pentru copii pe cinci grupe de masă și pe două clase iar întrucât aceasta are un caracter tehnic evidențierea se propune a fi inclusă în cuprinsul unei anexe la <i>Regulament</i>.</p> <p>9. se propune abrogarea alin.(2) - (4) ale art. 38 din <i>Regulament</i>, pentru evitarea paralelismelor, având în vedere faptul că dispozițiile referitoare la instituirea dreptului de a conduce vehicule pe drumurile publice au fost preluate în cuprinsul OUG nr.195/2002.</p> <p>10. se propune abrogarea pct. 5 al art.148 referitor la interdicția impusă conducătorului de autovehicul sau de tramvai de a <i>transporta copii în vârstă de până la 12 ani pe scaunul din față al autovehiculului, chiar dacă sunt ținuți în brațe de persoane majore</i>. Astfel, este eliminată această interdicție având în vedere că se instituie noi reguli de conduită pentru transportul copiilor prin noua modificare propusă prin acest proiect. În acest context, propunerea reprezintă un demers de corelare normativă și urmărește evitarea instituirii unor conduite distincte pentru transportul copiilor. De asemenea, intervenția normativă are ca obiect asigurarea unor reglementări clare și previzibile.</p>
3.	Alte informații	<p>1. O analiză preliminară comparativă cu privire la dispoziții existente în legislațiile naționale ale Regatului Belgiei și Republicii Franceze a evidențiat următoarele aspecte succinte:</p> <p>1. În <i>Regatul Belgiei</i>, potrivit dispozițiilor referitoare la circulația rutieră (decret regal din 1 decembrie 1975-art. 35 „centuri de siguranță și dispozitive de reținere pentru copii”):</p> <ul style="list-style-type: none"> - copii cu vârsta de până la 18 ani cu înălțimea sub 135 cm trebuie să fie transportați într-un dispozitiv de reținere pentru copii adaptat; - pe locurile care nu sunt echipate cu centuri de siguranță, copii cu vârsta sub 3 ani nu se transportă; - pe locurile din față ale vehiculului care nu sunt echipate cu centuri de siguranță nu sunt transportați copii cu vârsta sub 18 ani și înălțimea sub 135 cm; - copii cu vârsta sub 18 ani nu pot fi transportați printr-un dispozitiv de reținere instalat pe locul din față al unui vehicul dotat cu airbag frontal, decât dacă acesta a fost dezactivat sau se dezactivează în mod automat într-o manieră corespunzătoare (sistem de detecție automată a prezenței dispozitivului); - copii cu vârsta sub 3 ani trebuie să fie transportați într-un dispozitiv de reținere pentru copii adaptat; - copii cu vârsta cuprinsă între 3 și 18 ani trebuie să fi transportați într-un dispozitiv de reținere pentru copii adaptat sau să poarte centura de siguranță. <p>2. În <i>Republica Franceză</i>, potrivit dispozițiilor din Codul rutier francez (articol R412-2):</p> <ul style="list-style-type: none"> - pe timpul circulației, orice conducător de autovehicul ale cărui locuri sunt echipate cu centuri de siguranță trebuie să se asigure că toți pasagerii cu vârsta sub 18 ani sunt transportați sunt fixați printr-un sistem omologat de reținere pentru copil sau printr-o centură de siguranță, - pe locurile din vehicule care nu sunt echipate cu centuri de siguranță este interzis transportul copilului cu vârsta sub 3 ani,

- conducătorul auto trebuie să se asigure că fiecare copil cu vârsta sub 10 ani este fixat cu ajutorul unui sistem de reținere omologat pentru copil adaptat la morfologia și greutatea acestuia,
- utilizarea unui sistem omologat de retenție pentru copii nu este obligatorie pentru orice copil al cărui morfologie este adaptată pentru purtarea centurii de siguranță, pentru orice copil ce deține un certificat medical de scutire care menționează durata sa de valabilitate și are simbolul prevăzut la articolul 5 din Directiva (91/671/CEE) a Consiliului din 16 decembrie 1991, precum și pentru orice copil transportat într-un taxi sau într-un vehicul de tranzit,
- transportul unui copil cu vârsta sub 10 ani pe scaunul din față al unui autovehicul este interzis, cu excepția următoarelor cazuri:
 - în cazul în care copilul este transportat orientat spre spate într-un sistem omologat de retenție special conceput pentru a fi instalat în fața vehiculului dacă airbag-ul frontal este dezactivat;
 - în cazul în care vehiculul nu are bancheta din spate sau bancheta din spate nu este echipată cu centuri de siguranță;
 - în cazul în care scaunele din spate ale vehiculului sunt temporar inutilizabile sau ocupate de copii sub 10 ani, cu condiția ca fiecare copil transportat să fie fixat printr-un sistem omologat de retenție pentru copil adaptat la morfologia și greutatea acestuia,

II. O analiză succintă a *dispozitivelor de fixare a copiilor în scaune* a relevat, cu titlu de exemplu (prezentarea nu are caracter exhaustiv, fiind posibilă identificarea și a altor modele pe piață), existența următoarelor modele:

- 1) „Pernă de înălțare” („*Booster cushion*”) - reprezintă o pernă rigidă, care poate fi folosită împreună cu o centură de siguranță pentru adulți.



Fig.1 Pernă de înălțare ex.1



Fig.2 Pernă de înălțare ex.2



Fig.3 Pernă de înălțare ex.3 (varianta cu spătar și varianta fără spătar)

2) „Scaun de siguranță pentru copii” („*Child-safety chair*”) reprezintă un sistem de siguranță pentru copii care include un scaun în care este ținut copilul.



Fig.4 Scaun de siguranță pentru copii ex.1



Fig.5 Scaun de siguranță pentru copii ex.2



Fig.6 Scaun de siguranță pentru copii ex.3

- 3) „Coșuleț pentru sugari” („*Carry cot*”) este un sistem de siguranță pentru copii destinat amplasării și menținerii copilului în poziția culcat pe spate sau pe burtă, coloana vertebrală a copilului fiind perpendiculară pe planul median longitudinal al vehiculului.



Fig.7 Coșuleț

pentru sugari ex.1



Fig.8 Coșuleț pentru

sugari ex.2

- 4) „Scaun pentru sugari” („*Infant carrier*”) reprezintă un sistem de siguranță destinat așezării copilului în poziția semiculcat, orientat cu spatele la direcția de mers.



Fig.9 Scaun pentru sugari ex.1



Fig.10 Scaun pentru sugari ex.2



Fig.11 Scaun pentru sugari ex.3

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.
3.	Impactul social	Îmbunătățirea siguranței rutiere reprezintă un obiectiv central al

		<p>politicii Uniunii Europene în domeniul transporturilor. Uniunea urmărește o politică de îmbunătățire a siguranței rutiere, având ca obiectiv reducerea deceselor, a vătămărilor corporale și a daunelor materiale.</p> <p>Stabilirea unor reguli clare privind utilizarea dispozitivelor de fixare în scaun pentru copii, în cazul persoanelor minore transportate, este necesară întrucât astfel se instituie un mecanism concret de responsabilizare a conducătorului auto, cu scopul de a întări siguranța persoanelor transportate.</p>					
4.	Impactul asupra mediului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
5.	Alte informații	Nu este cazul.					
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
		2014	2015	2016	2017	2018	
1.		2.	3.	4.	5.	6.	7.
1.	Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus din care:	-	-	-	-	-	-
	<i>a) buget de stat, din acesta:</i>	-	-	-	-	-	-
	(i) impozit pe profit	-	-	-	-	-	-
	(ii) impozit pe venit	-	-	-	-	-	-
	<i>b) bugete locale:</i>	-	-	-	-	-	-
	(i) impozit pe profit	-	-	-	-	-	-
	<i>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</i>	-	-	-	-	-	-
	(i) contribuții de asigurări	-	-	-	-	-	-
2.	Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus din care:						
	<i>a) buget de stat, din acesta:</i>						
	(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
	(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
	(iii) alte transferuri	-	-	-	-	-	-
	<i>b) bugete locale:</i>	-	-	-	-	-	-
	(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
	(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
	<i>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</i>	-	-	-	-	-	-
	(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.	Calculare detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
7.	Alte informații	Nu este cazul.					

SECȚIUNEA A 5-A Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1.	Măsuri 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	Nu este cazul.
2.	Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația europeană în cazul proiectelor ce transpun prevederi europene	Prezentul act normativ transpune <i>Directiva de punere în aplicare 2014/37/UE a Comisiei din 27 februarie 2014 de modificare a Directivei 91/671/CEE a Consiliului privind utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de siguranță pentru copii în vehicule</i> . Acest act european are termen de transpunere 20 septembrie 2014 . De asemenea, se transpun prevederile art. 1 alin.(3) și (4), art. 2 alin.(1) lit.a) pct. (i), (ii) și (iii), lit.b) și c) și art. 5 tezele întâi, a doua și a treia din Directiva (91/671/CEE) a Consiliului din 16 decembrie 1991 privind utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de fixare a copiilor în scaune în vehicule, publicată în Jurnalul Oficial, seria L, nr. 373 din 31 decembrie 1991, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2003/20/CE și prin Directiva de punere în aplicare 2014/37/UE.
3.	Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative europene	Nu este cazul
4.	Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Nu este cazul
5.	Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Nu este cazul
6.	Alte informații	Nu este cazul.
SECȚIUNEA A 6-A Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ		
1.	Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute	Nu este cazul.

	de cercetare și alte organisme implicate	
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	Nu este cazul.
3.	Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act 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	Nu este cazul.
4.	Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente.	Nu este cazul.
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	Este necesar avizul Consiliului Legislativ
6.	Alte informații	Nu este cazul.
SECȚIUNEA A 7-A		
Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ		
1.	Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Proiectul a fost supus dezbaterii publice potrivit procedurii instituite de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, fiind postat pe site-ul Ministerului Afacerilor Interne la data de _____..
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	Nu este cazul
3.	Alte informații	Nu este cazul
SECȚIUNEA A 8-A Măsurile de implementare		
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	Nu este necesară înființarea unor organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente.
2.	Alte informații	Nu este cazul.

Având în vedere cele prezentate, a fost elaborat *proiectul de hotărâre a Guvernului 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*, pe care îl supunem Guvernului spre adoptare.

**VICEPRIM-MINISTRUL PENTRU SECURITATE NAȚIONALĂ,
MINISTRUL AFACERILOR INTERNE**

GABRIEL OPREA

AVIZĂM FAVORABIL:

MINISTRUL TRANSPORTURILOR

MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE

IOAN RUS

TITUS CORLĂȚEAN

MINISTRUL SĂNĂTĂȚII

MINISTRUL JUSTIȚIEI

NICOLAE BĂNICIOIU

ROBERT - MARIUS CAZANCIUC