

EXPUNERE DE MOTIVE

SECȚIUNEA 1	
Titlul proiectului de act normativ	Lege pentru modificarea și completarea Legii nr.5/2014 privind unele măsuri pentru facilitarea schimbului transfrontalier de informații referitoare la încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și pentru facilitarea executării sancțiunilor aplicate acestor încălcări
SECȚIUNEA A 2-A Motivul emiterii actului normativ	
1.	<p>Descrierea situației actuale</p> <p>La data de 15 ianuarie 2014, a fost publicată în Monitorul Oficial al României <i>Legea nr.5/2014 privind unele măsuri pentru facilitarea schimbului transfrontalier de informații referitoare la încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și pentru facilitarea executării sancțiunilor aplicate acestor încălcări</i>, act normativ prin care a fost transpusă în legislația națională Directiva 2011/82/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 octombrie 2011 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.</p> <p>Prin Hotărârea din data de 06.05.2014 pronunțată în cauza nr. C-43/12 [<i>ațiune introdusă de Comisia Europeană pe motivul fundamentării actului pe un temei juridic inadecvat (art.87 TFUE)</i>], Curtea de Justiție a Uniunii Europene a anulat Directiva 2011/82/UE, menținând efectele acesteia timp de un an, cu posibilitatea adoptării unui nou asemenea act (în temeiul art.91 TFUE) în acest interval.</p> <p>La data de 13.03.2015 a fost publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene <i>Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră</i>, statelor membre fiindu-le stabilit un termen foarte scurt de transpunere în legislațiile naționale (06.05.2015), din considerentele expuse mai sus și având în vedere faptul că noul act european nu aduce modificări de esență mecanism instituțional de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră dintre statele membre, instituit prin Directiva 2011/82.</p> <p>Astfel, statele membre ale Uniunii Europene trebuiau să asigure intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru transpunerea directivei în legislația națională, până la data de 6 mai 2015.</p> <p>Directiva (UE) 2015/413 prezintă relevanță pentru Spațiul Economic European.</p> <p>Temeiul de adoptare a noii reglementări europene în materie este art. 91 alin. (1) litera (c) [<i>măsuri care permit îmbunătățirea siguranței transporturilor</i>] din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Titlul VI - <i>transporturile</i>, în comparație cu art. 87 alin. (2), Capitolul 5, din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, referitor la <i>cooperarea polițienească</i>, care a stat la baza adoptării Directivei 2011/82.</p> <p>Directiva (UE) 2015/413 urmărește același obiectiv ca și Directiva 2011/82/UE, respectiv acela de a asigura un nivel ridicat de protecție pentru toți utilizatorii drumurilor din UE, prin facilitarea schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și prin executarea sancțiunilor, atunci când încălcările respective sunt săvârșite cu un vehicul înmatriculat în alt stat membru decât statul membru în care s-a săvârșit încălcarea.</p> <p>Directiva actuală se referă în continuare la aceleași încălcări ale normelor de</p>

		<p>circulație care afectează siguranța rutieră, respectiv, <i>excesul de viteză, nefolosirea centurii de siguranță, nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului, conducerea sub influența alcoolului, conducerea sub influența drogurilor, nefolosirea căștii de protecție, utilizarea unei benzi interzise și utilizarea ilegală a unui telefon mobil sau a altor dispozitive de comunicare în timpul conducerii.</i></p> <p>Concret, Directiva (UE) 2015/413 este rezultatul reformării reglementării anterioare prin prisma modificării temeiului juridic de adoptare, fapt ce a impus pe cale de consecință inclusiv modificarea textului în ceea ce privește statele membre cărora li se aplică actul european, precum și a normelor privind protecția datelor cu caracter personal.</p> <p>Temeiul de adoptare al Directivei 2011/82/UE, respectiv art. 87 din TFUE (parte a capitolului privind cooperarea polițienească) nu impunea aplicarea <i>Directivei CBE</i>¹ în raport cu Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, Irlanda și Regatul Danemarcei. Prin noua Directivă, domeniul de aplicare s-a extins și asupra acestor state, normele privind politica în transporturi la nivelul UE [art.91 din TFUE reprezentând noul temei de adoptare a Directivei (UE) 2015/413] fiindu-le opozabile.</p> <p>Conform mecanismului stabilit prin directivă, în vederea realizării investigațiilor privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, statele membre permit accesul punctelor naționale de contact² ale altor state membre la bazele naționale de date privind vehiculele și proprietarii sau deținătorii vehiculelor.</p>
2.	Schimbări preconizate	<p>Având în vedere obligația României de a transpune în legislația națională noua Directivă <i>în domeniul facilitării schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră [Directiva (UE) 2015/413]</i>, reglementarea propusă are drept scop modificarea normei deja existente prin punerea în acord cu actualul text european, fără a aduce atingere mecanismului deja implementat.</p> <p>Astfel, proiectul propus vizează:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) introducerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, Irlandei și Regatului Danemarcei în domeniul de aplicare a Legii nr.5/2014. Concomitent se prevede posibilitatea aplicării prevederilor și față de Confederația Elvețiană, în măsura în care acest stat va face obiectul Directivei (UE) 2015/413 în viitor; b) modificarea termenului de stupefiante cu cel de droguri, respectiv substanțe psihoactive în scopul corelării textului legii cu cel existent în Codul penal; c) introducerea unei excepții de la declanșarea procedurii de informare și stabilirea unor situații concrete în care nu se impune o astfel de acțiune având în vedere situațiile ce pot fi întâlnite în practică; d) armonizarea regulilor privind protecția datelor cu caracter personal cu noul temei juridic de adoptare a Directivei (UE) 2015/413. Este avută în vedere înlocuirea normelor de trimitere la <i>Legea nr.238/2009 privind reglementarea prelucrării datelor cu caracter personal de către structurile/unitățile Ministerului Afacerilor Interne în activitățile de prevenire, cercetare și combatere a infracțiunilor, precum și de menținere și asigurare a ordinii publice</i> și menționarea în mod exclusiv a <i>Legii nr.677/2001 pentru protecția persoanelor cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal și libera</i>

¹ Denumire preluată din titlul în limba engleză a Directivei 2011/82/UE, acronimul reprezentând prescurtarea expresiei „*cross-border exchange*”. Titlul Directivei CBE în limba engleză este următorul: „*Directive 2011/82/EU of the European Parliament and of the Council of 25 October 2011 facilitating the cross-border exchange of information on road safety related traffic offences*”

² Fiecare stat membru este obligat să desemneze un Punct național de contact privind vehiculele, certificatele de înmatriculare și permisele de conducere. În cazul României, aceste activități sunt realizate în mod centralizat la nivelul Direcției Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul MAI.

circulație a acestor date;

- e) modificarea calendarului de transmitere a rapoartelor către Comisia Europeană având în vedere necesitatea de corelare cu noua Directivă;
- f) înlocuirea trimiterilor la textul Directivei 2011/82/UE cu trimiteri la Directiva (UE) 2015/413 în cadrul mențiunilor de transpunere.

Propunerile de modificare a unor definiții sau termeni sunt necesare pe de o parte pentru punerea în acord cu recente modificări aduse *OUG nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice și Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1391/2006*, în privința regimului juridic aplicabil dispozitivelor de fixare în scaun pentru copii, cât și pentru punerea în acord cu noul Cod penal (act care nu era în vigoare la momentul publicării Legii nr.5/2014). Astfel, în ceea ce privește încălcarea prevăzută la art. 3 alin.(1) lit. e) din Legea nr.5/2014, Codul penal în vigoare stabilește că fapta de a conduce un vehicul sub influența substanțelor psihoactive constituie infracțiune și este sancționată conform art. 336 alin.(2) sau (3) după caz:

„(2) Cu aceeași pedeapsă (închisoare de la unu la 5 ani) se sancționează și persoana, aflată sub influența unor substanțe psihoactive, care conduce un vehicul pentru care legea prevede obligativitatea deținerii permisului de conducere.

(3) Dacă persoana aflată în una dintre situațiile prevăzute în alin. (1) și alin. (2) efectuează transport public de persoane, transport de substanțe sau produse periculoase ori se află în procesul de instruire practică a unor persoane pentru obținerea permisului de conducere sau în timpul desfășurării probelor practice ale examenului pentru obținerea permisului de conducere, pedeapsa este închisoarea de la 2 la 7 ani.”

Necorelarea celor două noțiuni este susceptibilă de a crea confuzie și a determina impredictibilitatea actului în condițiile în care fapta este de natură a atrage răspunderea penală a subiectului.

În ceea ce privește introducerea posibilității de a nu declanșa procedura de informare (excepție de la regula potrivit căreia în toate situațiile se realiza declanșarea procedurii de informare, după obținerea datelor necesare) în situația în care se constată săvârșirea unei încălcări dintre cele prevăzute de Directivă, trebuie precizat faptul că mecanismul propus este reglementat ca atare în textul Directivei (UE) 2015/413 și reprezintă o modalitate de evitare a suportării unor costuri nejustificate prin continuarea procedurilor de informare în situația în care subiectul nu răspunde autorității solicitante. Acest mecanism se impune a fi creat, de asemenea, și în legislația națională având în vedere faptul că, în practică pot exista astfel de situații și Directiva nu a stabilit ca încălcare distinctă necomunicarea de către proprietarul/deținător/utilizatorul autovehiculului a unui răspuns la solicitarea unei autorități străine. Concomitent însă se impune stabilirea concretă a situațiilor în care autoritatea competentă poate să nu realizeze aceste operațiuni, astfel încât decizia luată de aceasta să nu fie arbitrară și norma să-și atingă scopul, respectiv acela de a evita cheltuieli inutile în situația în care se poate cunoaște/este prezumat rezultatul demersului de informare.

Având în vedere considerentele Curții de Justiție a Uniunii Europene cuprinse în Hotărârea pronunțată în cauza C-43/12, prin care a fost anulată Directiva 2011/82/UE, este necesară reconsiderarea dispozițiilor legale care reglementează prelucrarea datelor cu caracter personal. Astfel, se propune ca Legea nr.5/2014 să conțină trimiteri exprese doar la dispozițiile Legii nr.677/2001 care a transpus *Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date.*

		<p>Totodată, luând în considerare situația prelucrărilor efectuate de autoritățile competente din statele membre direct în sistemele de evidență gestionate de către structura competentă română (Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din Ministerul Afacerilor Interne), raportat la termenul de 15 zile pentru soluționarea cererilor formulate de către persoanele vizate în exercitarea drepturilor prevăzute de Legea nr.677/200, se impune inserarea unei dispoziții exprese potrivit căreia, prin derogare de la prevederile legii amintite mai sus, termenul de răspuns la o astfel de solicitare să fie de maxim 60 de zile, întrucât termenul actual este insuficient pentru obținerea acordului autorităților care au generat prelucrările.</p> <p>În ceea ce privește propunerea de modificare a normelor privind calendarul de transmitere a raportului către Comisia Europeană, se impune adaptarea normei la noul calendar impus de Directiva (UE) 2015/413.</p> <p>Se propune ca proiectul să intre în vigoare în termen de 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I întrucât este necesară modificarea Ordinului ministrului afacerilor interne nr. 53/2014 <i>pentru stabilirea formei și conținutului scrisorii de informare privind încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră</i> și a Ordinului ministrului afacerilor interne nr. 65/2014 <i>pentru stabilirea Procedurii de căutare și de furnizare a datelor privind înmatricularea vehiculelor, precum și a elementelor acestor date (acte normative interne emise în baza Legii nr. 5/2014 care asigură transpunerea anexelor la Directiva privind facilitarea schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră).</i></p>					
3.	Alte informații	Nu este cazul					
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	Prin proiectul de act nu se modifică obiectivul urmărit de actul inițial, condițiile de aplicare a normelor de sancționare sau procedurile de aplicare.					
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 ani³
		2015	2016	2017	2018	2019	
1.		2.	3.	4.	5.	6.	7.
1.	Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus din care:	-	-	-	-	-	-

³

este avută în vedere și media pe **4 ani** în situația în care evaluarea se referă la 4 ani

	<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					-	
7.	Alte informații	Nu este cazul					
SECȚIUNEA A 5-A Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare							
1.	Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții	a) În vederea implementării dispozițiilor cuprinse în prezenta lege urmează a fi modificate următoarele ordine: - Ordinul ministrului afacerilor interne nr. 53/2014 pentru stabilirea formei și conținutului scrisorii de informare privind încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră					

		- Ordinul ministrului afacerilor interne nr. 65/2014 pentru stabilirea Procedurii de căutare și de furnizare a datelor privind înmatricularea vehiculelor, precum și a elementelor acestor date b) Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
1 ¹ .	Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Nu este cazul
2.	Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația europeană în cazul proiectelor ce transpun prevederi europene	Prezenta lege transpune anumite prevederi din Directiva (UE) 2015/413, în special a celor care reprezintă rezultatul reformării actului european anterior (Directiva 2011/82/UE) prin prisma statelor membre cărora li se aplică textul actului european, precum și a normelor privind protecția datelor cu caracter personal. Ca urmare a modificărilor/completărilor aduse prin acest proiect de act normativ, Legea nr.5/2014 va asigura transpunerea în legislația națională a prevederilor art. 1-3, art. 4 alin. (1) teza întâi, alin. (2), alin.(3) teza întâi și a treia, alin.(4) și alin.(5) și a art. 5-8 din Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 68 din 13 martie 2015.
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 de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2.	Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	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	Nu este cazul.

	condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	
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	Acest proiect de act normativ constituie rezultatul unei colaborări între structurile Ministerului Afacerilor Interne, respectiv Inspectoratul General al Poliției Române (în special Direcția Rutieră), Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor, Inspectoratul General al Poliției de Frontieră, Oficiul Responsabilului cu Protecția Datelor Personale. În considerarea prevederilor art. 27 din Legea nr.35/1997 ⁴ , proiectul de act normativ va fi supus consultării instituției Avocatul Poporului.

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	Transparența proiectului de act normativ a fost asigurată potrivit dispozițiilor Legii nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, cu completările ulterioare, fiind publicat pe site-ul MAI 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 autorităților administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Nu se înființează noi organisme sau instituții.
2.	Alte informații	Nu este cazul.

⁴ privind organizarea și funcționarea instituției Avocatul Poporului, republicată, cu modificările și completările ulterioare

În considerarea celor prezentate, a fost elaborat prezentul *proiect de Lege pentru modificarea și completarea Legii nr.5/2014 privind unele măsuri pentru facilitarea schimbului transfrontalier de informații referitoare la încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și pentru facilitarea executării sancțiunilor aplicate acestor încălcări*, pe care îl supunem Guvernului spre aprobare.

În forma prezentată, proiectul de act normativ a fost însușit de toate autoritățile/instituțiile publice interesate.

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

GABRIEL OPREA

AVIZĂM FAVORABIL:

MINISTRUL TRANSPORTURILOR

**PREȘEDINTELE AUTORITĂȚII NAȚIONALE
DE SUPRAVEGHERE A PRELUCRĂRII
DATELOR CU CARACTER PERSONAL**

IULIAN GHIOCEL MATACHE

ANCUȚA GIANINA OPRE

MINISTRUL FINANȚELOR PUBLICE

MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE

EUGEN ORLANDO TEODOROVICI

BOGDAN AURESCU

MINISTRUL JUSTIȚIEI

ROBERT - MARIUS CAZANCIUC