

## NOTĂ DE FUNDAMENTARE

### *Secțiunea 1* *Titlul proiectului de act normativ*

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

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

1. Descrierea situației actuale	<p>Scopul legislației rutiere este, în primul rând, acela de a proteja viața, integritatea și sănătatea persoanelor care participă la traficul rutier sau se află în apropierea acestuia. Acestea sunt valori fundamentale și trebuie să aibă prioritate în fața mobilității ori a altor obiective ale sistemului de transport rutier, neputând suporta amânare în ceea ce privește reglementarea instrumentelor juridice necesare protejării acestora.</p> <p>În legislația rutieră au fost reglementate mecanisme de sancționare a abaterilor prin raportare la gradul de pericol social al acestora. Aplicarea legislației rutiere vizează prevenirea contravențiilor rutiere.</p> <p>Cu toate acestea, comportamentul actual în trafic al unor participanți la trafic <i>impune reevaluarea unora dintre aceste mecanisme ori reglementarea altora noi, astfel încât atunci când sunt săvârșite abateri grave, precum excesul de viteză, agresivitatea în conducerea vehiculelor pe drumurile publice, încălcarea regulilor privind circulația pe autostradă, nerespectarea regulilor la trecerea la nivel cu calea ferată, depășirea neregulamentară, neacordarea priorității de trecere, autorii acestora să fie determinați să își schimbe acest comportament.</i></p> <p>➤ Cele mai grave consecințe ale evenimentelor rutiere sunt produse pe fondul unei viteze peste limita legală. În cele mai multe cazuri viteza îi „seduce” pe tinerii neexperimentați, care își supraevaluează aptitudinile de conducere, bazându-se în mod greșit pe puterea sporită și calitățile tehnice ale autovehiculelor moderne, considerând în mod greșit că sistemele moderne de siguranță le vor asigura protecția necesară.</p> <p>Pe de altă parte, foarte mulți conducători de autovehicule nu realizează amploarea gravității consecințelor la care se expun în cazul unui impact la viteză ridicată, acestea amplificându-se în mod proporțional cu viteza. O viteză chiar și cu câțiva km/h mai puțini poate face diferența dintre evitarea sau nu a unui accident ori dintre viață și moarte.</p> <p>Statistica primelor 9 luni ale anilor 2019, 2020 și 2021 relevă o creștere de la an la an a încălcărilor limitei legale de viteză <b>cu peste 50km/h</b>. Astfel, în primele 9 luni ale anului 2019 au fost constatate <b>49.570</b> de încălcări ale limitei legale de viteză cu peste 50km/h, în primele 9 luni ale anului 2020, <b>61029</b>, iar în aceeași perioadă a anului 2021, <b>67719</b>.</p> <p>În ceea ce privește numărul accidentelor grave care au avut drept cauză principală a producerii nerespectarea limitei legale de viteză, în primele 9 luni ale anilor 2019, 2020 și 2021, statistica relevă o scădere a acestora, dată fiind și scăderea fluxului de circulație a persoanelor în contextul epidemiologic începând cu luna martie a anului 2020 până în prezent, <i>însă se evidențiază o creștere a consecințelor grave ale acestora. Astfel, numărul persoanelor decedate în primele 9 luni ale anului 2021 a fost de 253, cu 6 mai mare față de aceeași perioadă a anului 2020 și cu 12 mai mare față de aceeași perioadă</i></p>
---------------------------------	--

**a anului 2019.**

Lipsa unei gradualități în aplicarea sancțiunii actuale de suspendare a exercitării dreptului de a conduce în cazul depășirii cu peste 50 km/h a limitei legale de viteză, încurajează conducerea autovehiculelor cu o viteză mult peste 50 km/h față de limita legală.

Astfel, prin proiect se propune reglementarea unui nou prag de viteză, respectiv pragul de peste 70 km/h față de limita legală, pentru depășirea căruia se va aplica o perioadă majorată de suspendare a exercitării dreptului de a conduce, respectiv 120 de zile.

➤ În ceea ce privește *nerespectarea regulilor privind trecerea la nivel cu calea ferată, depășirea nereglementară și neacordarea priorității de trecere este necesară, de asemenea, o reevaluare a sistemului de sancționare prin raportare atât la pericolul abstract al acestora, cât și la cel concret, în cazul producerii accidentului de circulație.*

Statistica primelor 9 luni ale anilor 2019, 2020 și 2021 relevă o creștere a *nerespectării regulilor privind trecerea la nivel cu calea ferată*. Astfel, în primele 9 luni ale anului 2019 au fost constatate 884 de astfel de contravenții, în primele 9 luni ale anului 2020, 568, iar în perioada similară a anului 2021, 1155.

De asemenea, și statistica accidentelor de circulație produse ca urmare a nerespectării regulilor la trecerea la nivel cu calea ferată prezintă o creștere. În aceeași perioadă comparativă au fost înregistrate următoarele evenimente:

- în anul 2021 - 39 accidente rutiere, soldate cu decesul a 15 persoane, rănirea gravă a 6 persoane și cu rănirea ușoară a altor 44 de persoane;
- în anul 2020 - 31 accidente rutiere, soldate cu decesul a 10 persoane, rănirea gravă a 17 persoane și cu rănirea ușoară a altor 15 persoane;
- în anul 2019 - 31 accidente rutiere, soldate cu decesul a 16 persoane, rănirea gravă a 13 persoane și cu rănirea ușoară a altor 34 de persoane.

În privința nerespectării regulilor privind acordarea priorității de trecere nu au fost înregistrate creșteri cu privire la numărul constatărilor acestor abateri, însă ponderea accidentelor rutiere produse pe fondul nerespectării acestor reguli de circulație este semnificativă. Atât în anii 2019 și 2020, cât și în primele 9 luni ale anului 2021, nerespectarea regulilor privind acordarea priorității de trecere reprezintă a 4-a cauză generatoare de producere a accidentelor rutiere, reprezentând **18%** din numărul total de accidente rutiere soldate cu decesul sau vătămarea corporală a unor persoane.

Referitor la nerespectarea regulilor privind efectuarea manevrei de depășire, numărul sancțiunilor contravenționale aplicate și cel al accidentelor rutiere se menține la un nivel ridicat și anume, în primele 9 luni ale anilor 2019, 2020 și 2021, datele statistice au relevat următoarele:

- în anul 2021 au fost aplicate 21.197 de sancțiuni contravenționale, fiind înregistrate 711 accidente rutiere, soldate cu decesul a 68 de persoane, rănirea gravă a 136 persoane și cu rănirea ușoară a altor 958 de persoane;
- în anul 2020 au fost aplicate 19.405 de sancțiuni contravenționale, fiind înregistrate 607 accidente rutiere, soldate cu decesul a 61 de persoane, rănirea gravă a 202 de persoane și cu rănirea ușoară a altor 689 de persoane;
- în anul 2019 au fost aplicate 22.612 de sancțiuni contravenționale, fiind înregistrate 753 accidente rutiere, soldate cu decesul a 78 de persoane, rănirea gravă a 281 persoane și cu rănirea ușoară a altor 931 de persoane.

Astfel, pentru desăvârșirea caracterului represiv și preventiv al sancțiunii contravenționale astfel încât contravenientul să înțeleagă că, pe viitor, nu trebuie să mai nesocotească valorile sociale ocrotite de legislația din domeniul circulației pe drumurile publice, se trec într-o clasă superioară de contravenții faptele privind nerespectarea regulilor relativ la depășire, respectiv acordarea

priorității de trecere. În cazul nerespectării regulilor privind trecerea la nivel cu calea ferată, perioada de suspendare a exercitării dreptului de a conduce se majorează de la 90 de zile la 120 de zile.

➤ În contextul producerii unor evenimente rutiere colective pe autostrăzile din România, unele dintre acestea soldate cu rănirea mai multor persoane, urmate de adoptarea imediată a unei conduite neadecvate în circulația pe autostrăzi de către conducătorii de autovehicule, și având în vedere consecințele care s-ar putea produce în cazul unor accidente de circulație, este necesară reglementarea într-o clasă superioară de sancțiuni a faptei de a circula nejustificat cu un autovehicul pe banda de urgență a autostrăzii, respectiv introducerea sancțiunii complementare a suspendării exercitării dreptului de a conduce pentru o perioadă de 120 de zile pentru executarea pe autostradă a manevrei de întoarcere sau de mers înapoi, de a circula sau de a traversa de pe un sens de circulație pe celălalt prin zonele interzise, respectiv prin zona mediană sau racordurile dintre cele două părți carosabile, precum și de a circula în sens contrar direcției de mers pe calea unidirecțională.

➤ În prezent, legislația din domeniul circulației pe drumurile publice nu definește expres comportamentul neadecvat în trafic al unui conducător de vehicul, care poate influența siguranța circulației, poate pune în pericol viața sau integritatea corporală a persoanelor sau poate aduce prejudicii proprietății publice ori private.

Comportamentul pe care trebuie să-l manifeste în trafic participanții derivă din regulile de circulație, precum și din obligațiile și interdicțiile stabilite în sarcina acestora.

Pe fondul adoptării unui comportament neadecvat în conducerea vehiculelor pe drumurile publice au fost înregistrate numeroase evenimente rutiere cu consecințe deosebit de grave.

Pentru combaterea acestui fenomen tot mai des întâlnit pe drumurile publice, este necesară definirea *comportamentului agresiv*, precum și introducerea sancțiunilor corelative adoptării acestui comportament.

➤ Potrivit dreptului comun, proprietarul unui bun trebuie să asigure paza juridică a acestuia, atât din punct de vedere material, cât și în ceea ce privește folosirea efectivă a acestuia. Din această perspectivă, proprietarul unui vehicul îi revine responsabilitatea de a cunoaște persoana care îi conduce vehiculul.

În prezent, proprietarul sau deținătorul mandatat al unui vehicul este obligat să comunice poliției rutiere, la cererea acesteia și în termenul solicitat, identitatea persoanei căreia i-a încredințat vehiculul pentru a fi condus pe drumurile publice, nerespectarea acestei obligații constituind contravenție.

Având în vedere faptul că în cuprinsul art.39 nu se stabilesc în mod concret datele persoanei care a condus vehiculul pe care proprietarul sau deținătorul mandatat al unui vehicul trebuie să le comunice poliției rutiere, respectiv un termen de comunicare a acestora, pentru previzibilitate și claritatea normei este necesară revizuirea textului art.39 în sensul remedierii acestor deficiențe.

Totodată, s-a constatat faptul că, în practică, scopul normei prevăzute la art.39 nu este atins, respectiv identificarea în mod cert a persoanei care a condus vehiculul la un anumit moment, în principal, fie pentru că proprietarul/deținătorul mandatat al vehiculului nu comunică datele conducătorului, fie pentru că sunt comunicate date eronate, motiv pentru care este necesară adoptarea unei măsuri suplimentare care să responsabilizeze proprietarul/deținătorul mandatat al vehiculului și să asigure eficiența normei, constând în introducerea unei excepții de la posibilitatea achitării a jumătate din minimul amenzii în cazul săvârșirii acestei contravenții.

➤ Potrivit legislației din domeniul circulației pe drumurile publice,

regulile privind circulația pe drumurile publice a bicicletelor și trotinetelor electrice sunt stabilite în cuprinsul OUG nr.195/2002, respectiv în Regulamentul de aplicare a OUG nr.195/2002, aprobat prin HG nr.1391/2006. Regimul sancționator al nerespectării normelor privind circulația bicicletelor sau a trotinetelor electrice este stabilit în cuprinsul OUG nr. 195/2002 la art.100 alin.(1) pct.14 (cadrul general) și la art. 101 alin. (1) pct. 8, în cuprinsul căruia sunt prevăzute fapte mai grave care constituie contravenții.

În prezent, soluția legislativă prevăzută la art. 101. alin.(1) pct.8 este deficitară, întrucât stabilirea unor contravenții prin utilizarea unor trimiteri exprese la anumite dispoziții cuprinse în Regulament nu oferă predictibilitate și precizie normei în contextul dinamicii legislației.

Totodată, normele de aplicare cuprinse în Regulament la care art. 101 alin.(1) pct.8 din OUG nr. 195/2002 face trimitere, au fost modificate prin HG nr.1075/2002<sup>1</sup>. Astfel, norma de trimitere prevăzută la art. 101 alin.(1) pct.8 nu mai reflectă voința legiuitorului de la momentul instituirii acesteia, existând riscul ca și alte modificări viitoare ale Regulamentului să vizeze dispozițiile la care se face trimitere.

De asemenea, pentru claritatea și precizia textului OUG nr. 195/2002, este necesară modificarea soluției legislative prevăzute la art. 101 alin.(1) pct.8, astfel încât aceasta să se încadreze în armonia interioară a actului normativ, având în vedere faptul că această modalitate de reglementare este singulară.

În acest context, prin proiect se urmărește reformularea art.101 alin. (1) pct. 8 din OUG nr. 195/2002, soluția propusă evitând folosirea unor trimiteri la dispozițiile Regulamentului.

➤ Sistemul cumulului punctelor de penalizare are ca scop sancționarea abaterilor repetate, respectiv o diferențiere între conducătorii „recidiviști” și conducătorii care respectă, în general, legislația rutieră. Punctele de penalizare acoperă contravențiile care pot duce la producerea unui accident și se aplică titularilor de permise de conducere. Sistemul aplicării cumulului trebuie să fie strict, fapt pentru care în reglementare trebuie înlăturată orice posibilitate care conduce la ineficiența acestuia. În acest sens, se impune suspendarea curgerii termenului de anulare a punctelor de penalizare, pe perioada în care se judecă plângerile împotriva proceselor-verbale prin care au fost aplicate punctele de penalizare care îl întrucesc.

➤ Ca urmare a modificărilor aduse, prin Legea nr. 130/2019, în vigoare din data de 18.07.2019, instituției reducerii perioadei de suspendare a exercitării dreptului de a conduce vehicule pe drumurile publice, au fost înregistrare numeroase sesizări, inclusiv de la Avocatul Poporului, în sensul că aceste prevederi sunt de natură a crea premisele unei discriminări între persoane, prin aceea că, în vederea acordării beneficiului reducerii perioadei de suspendare a exercitării dreptului de a conduce, se încurajează adoptarea unei conduite care atrage după sine aplicarea unor contravenții încadrate în clase superioare de sancțiuni. În concret, se asigură bonificarea conducătorilor de vehicule care săvârșesc contravenții cu un pericol social ridicat, în detrimentul celor care respectă regulile de circulație, adoptând o conduită corectă atât față de lege, cât și față de ceilalți participanți la trafic, ori a celor care săvârșesc fapte cu pericol social mai redus. Pentru eliminarea acestor inechități, precum și pentru atingerea scopului acestui beneficiu, se impune reevaluarea condițiilor acordării acestuia.

➤ Totodată, se impune reevaluarea sistemului de sancționare în cazul săvârșirii în mod repetat a contravențiilor de către un titular de permis de

<sup>1</sup> 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. 1.391/2006

	<p>conducere, astfel încât să fie descurajată „<i>recidiva</i>”.</p> <p>➤ Pentru evitarea deplasărilor nejustificate, se instituie posibilitatea titularilor de permise de conducere de a susține testul de verificare a cunoașterii regulilor de circulație la orice serviciu al poliției rutiere, spre deosebire de actuala reglementare care permite susținerea acestui test doar la serviciul poliției rutiere care are în evidență titularul permisului de conducere sau la serviciul poliției rutiere pe raza căruia a fost constatată contravenția ori au fost constatate prin același proces-verbal contravențiile.</p> <p>➤ În cazul în care titularul permisului de conducere nu a putut fi supus testării în vederea stabilirii concentrației de alcool pur în aerul expirat sau testării preliminare a prezenței în organism a unor substanțe psihoactive și este condus la o unitate medicală pentru recoltarea mostrelor biologice în vederea stabilirii alcoolemiei, legislația actuală nu prevede nicio măsură preventivă ce poate fi dispusă de către polițiștii rutier până la obținerea rezultatului recoltării, indiferent dacă subiectul testării se află într-o vădită stare de ebrietate, acesta având dreptul de a conduce în continuare vehicule pe drumurile publice. Astfel se propune ca măsură preventivă retragerea permisului de conducere al titularului acestuia pentru o perioadă de timp, până la eliminarea alcoolului din organism.</p>
<p>2. Schimbări preconizate</p>	<p>Proiectul cuprinde dispoziții prin care:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- se definește comportamentul agresiv în conducerea vehiculelor pe drumurile publice, precum și sancțiunea corelativă adoptării acestui comportament cu amenda prevăzută în clasa a II-a de sancțiuni (<b>580 lei-725 lei</b>) și cu aplicarea sancțiunii contravenționale complementare a suspendării dreptului de a conduce pentru o perioadă de 30 de zile, iar în cazul în care s-a produs un accident de circulație din care a rezultat avarierea unui vehicul sau alte pagube materiale se stabilește amendă prevăzută în clasa a III-a de sancțiuni (<b>870 lei - 1.160 lei</b>) și cu aplicarea sancțiunii contravenționale complementare a suspendării dreptului de a conduce pentru o perioadă de 60 de zile;</li> <li>- se trece într-o clasă superioară de contravenții fapta de a circula nejustificat cu un autovehicul pe banda de urgență a autostrăzii (de la <b>580 lei-725 lei</b> la <b>1.305 lei -2.900 lei</b>); totodată, sancțiunea contravențională complementară privind punctele de penalizare (3 puncte de penalizare) se înlocuiește cu suspendarea exercitării dreptului de a conduce pentru 90 de zile;</li> <li>- se introduce sancțiunea complementară a suspendării exercitării dreptului de a conduce pentru o perioadă de 120 de zile pentru executarea pe autostradă a manevrei de întoarcere sau de mers înapoi, de a circula sau de a traversa de pe un sens de circulație pe celălalt prin zonele interzise, respectiv prin zona mediană sau racordurile dintre cele două părți carosabile, de a circula în sens contrar direcției de mers pe calea unidirecțională;</li> <li>- se introduce o nouă majorare cu 30 de zile a perioadei de suspendare aplicate pentru săvârșirea contravențiilor prevăzute la art. 101 alin. (3) lit. d) și art. 102 alin. (4), dacă prin aceasta s-a produs un accident de circulație din care au rezultat avarierea unui vehicul sau alte pagube materiale;</li> <li>- se majorează sancțiunea contravențională complementară de suspendare a exercitării dreptului de a conduce de la 90 de zile la 120 de zile pentru nerespectarea regulilor la trecerea la nivel cu calea ferată;</li> <li>- se trece într-o clasă superioară de contravenții fapta privind nerespectarea regulilor referitoare la efectuarea manevrei de depășire (de la <b>580 lei-725 lei</b> la <b>870 lei - 1.160 lei</b>); totodată, se majorează sancțiunea contravențională complementară de suspendare a exercitării dreptului de a conduce de la 30 de zile la 60 de zile;</li> <li>- se trece într-o clasă superioară de contravenții, abaterea de la regulile privind depășirea, dacă prin aceasta s-a produs un accident de circulație din care au</li> </ul>

rezultat avarierea unui vehicul sau alte pagube materiale (de la **870 lei -1.160 lei** la **1.305 lei -2.900 lei**); totodată, se majorează sancțiunea contravențională complementară de suspendare a exercitării dreptului de a conduce de la 60 de zile la 90 de zile;

- se trece într-o clasă superioară de contravenții nerespectarea regulilor privind acordarea de prioritate (de la **580 lei-725 lei** la **870 lei -1.160 lei**); totodată, se majorează sancțiunea contravențională complementară de suspendare a exercitării dreptului de a conduce de la 30 de zile la 60 de zile;
- se trece într-o clasă superioară de contravenții fapta de a nerespecta regulile privind acordarea de prioritate, dacă prin aceasta s-a produs un accident de circulație din care au rezultat avarierea unui vehicul sau alte pagube materiale (de la **870 lei - 1.160 lei** la **1.305 lei -2.900 lei**); totodată, se majorează sancțiunea contravențională complementară de suspendare a exercitării dreptului de a conduce de la 60 de zile la 90 de zile;
- se reglementează soluția de suspendare, de drept, a termenului de prescripție de 6 luni pentru cumulul de 15 puncte de penalizare până la rămânerea definitivă a hotărârii judecătorești;
- se reglementează un nou prag de viteză, respectiv depășirea cu peste 70 km/h a limitei legale de viteză, pentru care se va aplica o perioadă majorată de suspendare a exercitării dreptului de a conduce, respectiv 120 de zile.
- în cazul în care prin încălcarea regulilor de circulație privind circulația pe sens opus, conducerea sub influența băuturilor alcoolice ori conducerea pe autostradă s-a produs un accident de circulație din care a rezultat avarierea unui vehicul sau alte pagube materiale perioada de suspendare a exercitării dreptului de a conduce să se majoreze cu 30 de zile.
- se reglementează interdicția de a conduce un vehicul pe drumurile publice din România, urmare a condamnării penale pentru săvârșirea unor infracțiuni la regimul rutier pe teritoriul României, pentru titularul de permis de conducere emis de o autoritate străină;
- se stabilesc în concret datele de identificare ale persoanei căreia i-a fost încredințat vehiculul pe care proprietarul/deținătorul mandatat trebuie să le comunice la solicitarea poliției rutiere, precum și un termen în care acestea urmează a fi transmise;
- se introduce o excepție de la posibilitatea achitării a jumătate din minimul amenzii în cazul săvârșirii contravențiilor prevăzute la art. 102 alin. (1) pct. 14 și art. 105 pct. 10, constând în nerespectarea de către proprietarul sau deținătorul mandatat al unui vehicul a obligației de a comunica, în termenul indicat în cuprinsul solicitării poliției rutiere, datele de identificare ale persoanei căreia i-a încredințat vehiculul pentru a-l conduce pe drumurile publice;
- se modifică textul prevăzut la art. 101 alin. (1) pct. 8 privind obligațiile și interdicțiile conducătorilor de biciclete și trotinete electrice care constituie contravenții, în sensul eliminării dispozițiilor de trimitere expresă către anumite norme din cuprinsul OUG nr. 195/2002 și Regulamentului de aplicare a acesteia;
- se reglementează reluarea de drept a perioadelor de suspendare a exercitării dreptului de a conduce în mod succesiv, una în continuarea celeilalte;
- se reglementează obligația de a susține testul de verificare a cunoașterii regulilor de circulație atunci când titularul permisului de conducere a fost implicat într-un accident de circulație din care a rezultat decesul sau vătămarea corporală a unei persoane, dacă a fost încălcată o regulă de circulație prevăzută cu suspendarea dreptului de a conduce, iar instanța de judecată sau procurorul a dispus clasarea în condițiile art. 16 alin. (1) lit. b), e) și g) din Codul de procedură penală, renunțarea la urmărirea penală, renunțarea la aplicarea

	<p>pedepsei sau amânarea aplicării pedepsei, dacă nu a fost dispusă obligația prevăzută la art. 85 alin. (2) lit. g) din Codul penal ori încetarea procesului penal în condițiile art. 16 alin. (1) lit.e) și g) din Codul de procedură penală;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- se elimină suprapunerea perioadelor de suspendare a exercitării dreptului de a conduce;</li> <li>- se modifică condițiile în care poate fi susținut testul de verificare a cunoașterii regulilor de circulație;</li> <li>- se clarifică aplicarea prevederilor art. 118 alin. (4) privind momentul reluării de drept a exercitării suspendării dreptului de a conduce;</li> <li>- se reglementează posibilitatea titularilor de permise de conducere de a susține testul de verificare a cunoașterii regulilor de circulație la orice serviciu al poliției rutiere;</li> <li>- se reglementează situația în care, la momentul constatării faptei pentru care prezenta ordonanță de urgență prevede reținerea certificatului de înmatriculare sau de înregistrare, conducătorul de vehicul un are asupra sa documentul de înmatriculare ori de înregistrare, precum și sancțiunea corelativă nerespectării normei de conduită;</li> <li>- se reglementează cazul în care titularul permisului de conducere nu a putut fi supus testării în vederea stabilirii concentrației de alcool pur în aerul expirat sau testării preliminare a prezenței în organism a unor substanțe psihoactive;</li> <li>- se stabilește viteza maximă admisă în afara localităților pentru vehiculele din categoria A2;</li> <li>- se modifică contravenția privind montarea unor anvelope cu alte dimensiuni sau caracteristici pe autovehicule, tractoare agricole sau forestiere;</li> <li>- se corelează norma de sancționare cu cea de conduită în ceea ce privește dotarea obligatorie a autovehiculelor, tractoarelor agricole sau forestiere ori a tramvaielor;</li> <li>- se abrogă contravenția privind preschimbarea permisului de conducere obținut în alt stat, în termenul prevăzut de lege;</li> <li>- se introduce o nouă contravenție pentru nerespectarea obligației de a menține permanent curate parbrizul, luneta și geamurile laterale ale autovehiculului, tractorului agricol sau forestier, dacă prin aceasta se restrânge sau se estompează vizibilitatea în timpul mersului;</li> <li>- se reglementează circulația pe sens opus în rândul contravențiilor pentru care este obligatorie testarea pentru verificarea cunoașterii regulilor de circulație;</li> <li>- se introduce o nouă contravenție nerespectarea obligației de a acționa frâna de ajutor, de a opri funcționarea motorului și de a cupla într-o treaptă de viteză inferioară sau în cea de parcare dacă autovehiculul are transmisie automată, atunci când conducătorul vehiculului imobilizat pe drum public se îndepărtează de acesta.</li> </ul>
3. Alte informații	
<p><b>Secțiunea a 3-a</b> <b>Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ</b></p>	
1. Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
1 <sup>1</sup> . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Impactul asupra	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

mediului de afaceri	
2 <sup>1</sup> . Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2 <sup>2</sup> . Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Impactul social	Creșterea gradului de siguranță rutieră.
4. Impactul asupra mediului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte informații	

**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
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
<b>1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus din care:</b> <b>a) buget de stat, din acesta:</b> (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit  <b>b) bugete locale:</b> (i) impozit pe profit  <b>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</b> (i) contribuții de asigurări	-	-	-	-	-	-
<b>2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus din care:</b> <b>a) buget de stat, din acesta:</b> (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii  <b>b) bugete locale:</b> (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii  <b>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</b> (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-

<b>3. Impact financiar, plus/ minus din care:</b> <i>a) buget de stat</i> <i>b) bugete locale</i>	-	-	-	-	-	-
<b>4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
<b>5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
<b>6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare</b>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
<b>7. Alte informații</b>						
<b><i>Secțiunea a 5-a</i></b> <b><i>Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare</i></b>						
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.	a) Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare  b) Proiect 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. 1.391/2006, cu modificările și completările ulterioare					
1 <sup>1</sup> . Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					
6. Alte informații						
<b><i>Secțiunea a 6-a</i></b> <b><i>Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ</i></b>						
1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					

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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
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	Proiectul a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr. _____.
6. Alte informații	
<b>Secțiunea a 7-a</b> <b>Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ</b>	
1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Ministerul Afacerilor Interne a informat societatea civilă cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ, în data de 18.11.2021, prin publicarea anunțului referitor la elaborarea proiectului pe site-ul propriu, prin afișarea la sediul propriu, precum și prin transmiterea acestuia către mass-media și către persoanele care au depus o cerere pentru primirea proiectelor de acte normative inițiate de Ministerul Afacerilor Interne.  Pentru primirea de propuneri, sugestii și opinii (recomandări) cu privire la proiectul de act normativ supus dezbaterii publice, a fost stabilit un termen de 10 zile calendaristice.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualele impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Alte informații	

<b><i>Secțiunea a 8-a</i></b> <b><i>Măsuri de implementare</i></b>	
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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Alte informații	

În considerarea celor prezentate, a fost elaborat *proiectul Ordonanței Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice*, pe care îl supunem Guvernului spre adoptare.

**MINISTRUL AFACERILOR INTERNE**

**Lucian Nicolae BODE**

**AVIZAT**

**VICEPRIM-MINISTRU,  
MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI  
INFRASTRUCTURII**

**Sorin Mihai GRINDEANU**

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

**Ancuța Gianina OPRE**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI**

**Marian-Cătălin PREDOIU**