

EXPUNERE DE MOTIVE

1. Titlul proiectului de act normativ	
LEGE pentru completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice	
2. Motivul emiterii actului normativ	
1. Descrierea situației actuale	<p>În prezent, la nivelul legislației naționale, potrivit prevederilor art. 13 alin. (4) din <i>Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare</i>, se pot elibera autorizații și numere pentru probă persoanelor juridice care fabrică, assemblează, carosează ori testează autovehicule, remorci sau tractoare agricole ori forestiere.</p> <p>Potrivit dispozițiilor art. 19 alin. (1) lit. a) din <i>Ordinul ministrului afacerilor interne nr. 1.501/2006 privind procedura înmatriculării, înregistrării, radierii și eliberarea autorizației de circulație provizorie sau pentru probe a vehiculelor</i>, serviciul public comunitar regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor competent autorizează pentru probe vehiculele care fac obiectul unor activități de testare, în vederea omologării, precum și cele incomplete care efectuează deplasări de la producători la operatorii economici care le carosează, la solicitarea persoanelor juridice care au ca obiect de activitate fabricarea, asamblarea, carosarea, modificarea ori testarea vehiculelor, sistemelor, componentelor, unităților tehnice separate, pieselor sau echipamentelor, destinate vehiculelor respective.</p> <p>Cadrul legislativ actual cuprinde precizări generale cu privire la autorizarea pentru probe a vehiculelor pentru activități de testare a vehiculelor sau a sistemelor destinate vehiculelor respective, în vederea omologării, la solicitarea persoanelor juridice care au un anumit obiect de activitate.</p> <p>În plan internațional, industria autovehiculelor continuă să aducă inovații tehnologice, iar cerințele de reglementare trebuie să fie reanalizate, pentru a obține certitudinea că toate statele membre ale Uniunii Europene, inclusiv România, mențin eforturile cu privire la progresele la nivel european în direcția creșterii gradului de siguranță rutieră.</p> <p>În acest context al dinamismului digital, scopul legislației rutiere trebuie să fie acela de a asigura un cadru legal eficient în fața evoluției mobilității rutiere, fiind necesară valorificarea potențialului acestor tehnologii pentru crearea unui mediu rutier eficient și sigur, păstrând totuși un echilibru între mobilitate și siguranță rutieră.</p> <p>Elementele de siguranță activă și progresele tehnologice asociate acestora duc la automatizarea treptată a vehiculelor, aspect ce contribuie, în mod incontestabil, la sporirea gradului de siguranță rutieră.</p> <p>Potrivit Raportului Comisiei Europene către Parlamentul European și Consiliu COM (2016) 787 Salvarea de vieți: Sporirea siguranței vehiculelor în UE, aproximativ 95% dintre accidentele rutiere implică eroarea umană într-o anumită măsură, în timp ce, conform estimărilor, 75% dintre acestea sunt cauzate exclusiv de eroarea umană.</p> <p>Ca atare, pentru a fi eficace, politica generală de siguranță rutieră trebuie să țină cont de toți factorii, cum ar fi comportamentul conducătorilor de autovehicule și infrastructura rutieră, acordându-se atenție și tehnologiilor care exploatează interacțiunile dintre</p>

conducătorul auto, vehiculul condus și mediul în care se realizează activitatea de conducere.

În prezent, la nivelul legislației internaționale, potrivit prevederilor art. 8 din Convenția de la Viena privind circulația rutieră, adoptată la 8 noiembrie 1968 și ratificată de România prin Decretul nr. 318/1980, orice vehicul sau ansamblu de vehicule în mișcare trebuie să aibă un conducător.

Ținându-se cont de progresul într-un ritm accelerat al dezvoltării tehnologice, precum și recunoscând beneficiile implementării acestor tehnologii în cadrul domeniului de mobilitate rutieră, la data de 12 octombrie 2021 a fost formulat un amendament de modificare și completare a convenției mai sus amintite, prin care condiția ca orice vehicul sau ansamblu de vehicule să aibă un conducător se consideră a fi îndeplinită în cazul utilizării unui sistem de conducere automatizată ce se conformează legislației naționale.

Pentru crearea premiselor implementării progresive a unor noi tehnologii astfel încât producătorii de vehicule să realizeze vehicule mai sigure, este imperioasă completarea cadrului legal actual privind testarea vehiculelor.

La nivel european, a fost elaborat Ghidul european privind procedura de exceptare pentru omologarea UE a vehiculelor automatizate, elaborat la nivelul Comitetului Tehnic – Vehicule Motorizate, la Bruxelles, 12 februarie 2019, prin care se stabilesc linii directoare care să vină în sprijinul autorităților naționale în ceea ce privește adaptarea legislațiilor naționale pentru vehiculele cu sistem de conducere automatizată.

Totodată, în legislațiile altor state au fost deja adoptate prevederi legale privind activitatea de testare a vehiculelor cu sistem de conducere automatizată, pe teritoriul unora dintre acestea fiind permisă circulația vehiculelor cu sistem de conducere automatizată nivel 3 și 4.

Ca atare, în urma corespondențelor realizate cu atașaii de afaceri interne din Franța, Germania, Spania și Grecia, referitoare la stadiul de implementare a automatizării vehiculelor, a reieșit că dezvoltarea domeniului în cauză se află în stadii diferite.

La nivelul sistemului francez se prevede eliberarea unei autorizații destinate să asigure securitatea desfășurării testărilor. Eliberarea autorizației este supusă condiției ca sistemul să poată fi dezactivat sau neutralizat de conducătorul auto și să nu se desfășoare activități experimentale pe benzile rezervate mijloacelor de transport în comun. Titularul autorizației este responsabil pecuniar în ceea ce privește plata amenzilor, cât și penal.

Circulația în scopuri experimentale a vehiculelor cu delegare parțială sau totală a conducerii nu poate fi autorizată pe benzile rezervate mijloacelor de transport colectiv decât pentru vehiculele utilizate pentru efectuarea unui serviciu de transport public de persoane, ori pentru alte vehicule, sub rezerva obținerii avizului conform al autorității de poliție de circulație competentă și a autorității organizatoare a transporturilor.

La nivelul sistemului elen testarea vehiculelor automatizate vizează doar segmentul mijloacelor de transport în comun, monitorizate de un responsabil din cadrul centrului de control, posesor al unui permis de conducere corespunzător vehiculelor monitorizate.

Sistemul german prevede circulația autovehiculelor cu funcție de conducere automatizată de nivel 3 doar pe autostrăzi, cu o viteză maximă de până la 60 km/h. Răspunderea juridică revine proprietarului, în urma consultării cutiei negre, ce stochează toate datele de trafic. Conform reglementărilor, vehiculele trebuie să dispună și de funcția de pilot asistent în caz de congestie sau ambuteiaje ale traficului, unde se circulă cu o viteză de până la 60 km/h.

Sistemul spaniol prevede efectuarea probelor în baza unei autorizații cu valabilitate pe teritoriul național, dar prin care se stabilesc sectoare de drum ce se vor utiliza pentru probe sau testări. Responsabilitatea pentru încălcarea normelor de circulație rutieră aparține titularului autorizației.

2. Schimbări preconizate	<p>Prin proiectul de act normativ se reglementează condițiile în vederea testării pe drumurile publice din România, pe trasee prestabilite, a autovehiculelor prevăzute cu sistem de conducere automatizată.</p> <p>Astfel, prin proiect se propun următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - crearea premiselor legale în vederea autorizării pentru probe a autovehiculelor prevăzute cu sistem de conducere automatizată, în scopul testării autovehiculelor în cauză, pe anumite trasee stabilite în prealabil de către poliția rutieră; - definirea sistemului de conducere automatizată ca funcție a unui autovehicul prin care se realizează în timp real mișcările laterale și longitudinale ale acestuia, monitorizarea drumului, răspunsul la evenimentele din traficul rutier, precum și planificarea și semnalizarea manevrelor; - obligația persoanei juridice titulare a autorizației eliberate pentru testarea autovehiculelor prevăzute cu sistem de conducere automatizată, de a desemna o persoană pentru supravegherea conducerii autovehiculului; - reglementarea răspunderii pentru încălcarea regulilor de circulație a persoanei juridice titulară a autorizației eliberate în cazul testării autovehiculelor prevăzute cu sistem de conducere automatizată, cu excepția situației în care controlul autovehiculului este preluat de persoana desemnată pentru supravegherea conducerii autovehiculului. 					
3. Alte informații						
3. Impactul socio-economic 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.					
2 ¹ . Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
2 ² . Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
3. Impactul social	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
4. Impactul asupra mediului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					
5. Alte informații						
4. 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	2022 2	2023 3	2024 4	2025 5	2026 6	7

1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:	-	-	-	-	-	-
a) buget de stat, din acesta:	-	-	-	-	-	-
(i) impozit pe profit	-	-	-			
(ii) impozit pe venit	-	-	-	-	-	-
b) bugete locale:	-	-	-	-	-	-
(i) impozit pe profit	-	-	-	-	-	-
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:	-	-	-	-	-	-
(i) contribuții de asigurări	-	-	-	-	-	-
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:	-	-	-	-	-	-
a) buget de stat, din acesta:	-	-	-	-	-	-
(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
(iii) transferuri între unități ale administrației publice	-	-	-	-	-	-
b) bugete locale	-	-	-	-	-	-
(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
c) bugetul asigurărilor sociale de stat	-	-	-	-	-	-
(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
3. Impact financiar, plus/minus, din care: (venituri-cheltuieli)	-	-	-	-	-	-
a) buget de stat	-	-	-	-	-	-
b) bugete locale	-	-	-	-	-	-
c) bugetul asigurărilor sociale de stat	-	-	-	-	-	-
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
7. Alte informații						

5. Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

<p>1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:</p> <p>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;</p> <p>b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.</p>	<p>a) Ordinul ministrului afacerilor interne pentru modificarea și completarea Ordinului ministrului afacerilor interne nr.1501/2006 privind procedura înmatriculării, înregistrării, radierii și eliberarea autorizației de circulație provizorie sau pentru probe a vehiculelor, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>b) Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii pentru stabilirea cerințelor tehnice de funcționare a sistemelor de conducere automatizată.</p>
<p>1¹. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>5. Alte acte normative și/ sau documente internaționale din care decurg angajamente</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>6. Alte informații</p>	

6. Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

<p>1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate.</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>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.</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>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.</p>	<p>Proiectul se supune consultării structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale, în conformitate cu prevederile HG nr. 521/2005.</p>
<p>4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.</p>

Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente.	
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	Avizul Consiliului Legislativ nr. _____ Avizul Consiliului Economic și Social nr. _____
6. Alte informații	Proiectul a fost elaborat în contextul inițierii unui grup de lucru de către Ministerul Cercetării, Inovării și Digitalizării, la întâlnirile cărora au participat reprezentanți ai Registrului Auto Român, Ministerului Afacerilor Interne, prin Inspectoratul General al Poliției Române și Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor, ai Autorității de Supraveghere Financiară, Ministerului Justiției, precum și reprezentanți ai unor producători de vehicule din România.
7. 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 de act normativ a fost elaborat cu respectarea prevederilor Legii nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Alte informații	
8. Măsuri de implementare	
1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Proiectul nu prevede înființarea de noi instituții. Aplicarea prevederilor acestuia urmează a se realiza de către instituții existente.
2. Alte informații	

În considerarea celor prezentate, a fost elaborat *proiectul de Lege pentru completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice*, pe care-l supunem Guvernului spre aprobare.

MINISTRUL AFACERILOR INTERNE

LUCIAN NICOLAE BODE

**MINISTRUL CERCETĂRII, INOVĂRII
ȘI DIGITALIZĂRII**

MARCEL IOAN BOLOȘ

AVIZAT:

**VICEPRIM-MINISTRU
MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI
INFRASTRUCTURII**

SORIN MIHAI GRINDEANU

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR
PUBLICHE ȘI ADMINISTRAȚIEI**

CSEKE ATTILA-ZOLTÁN

**PREȘEDINTELE AUTORITĂȚII
DE SUPRAVEGHERE FINANCIARĂ**

NICU MARCU

MINISTRUL JUSTIȚIEI

MARIAN-CĂTĂLIN PREDOIU