

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

proiect de Ordonanță de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea unor acte normative privind circulația pe drumurile publice și stabilirea unor măsuri de finanțare a activităților din domeniul siguranței rutiere

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ reprezintă o inițiativă a Ministerului Afacerilor Interne în scopul consolidării cadrului legislativ prin adoptarea unui set de măsuri care să contribuie la creșterea siguranței publice, ocrotirea vieții, integrității și sănătății persoanelor participante la trafic sau care se află în zona drumului public. Propunerile cuprinse în proiectul de act normativ sunt în concordanță cu Cadrul de politică al Uniunii Europene privind siguranța rutieră 2021-2030 - Următorii pași în direcția „Viziunii zero” și cu Strategia Națională privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030.
2.2. Descrierea situației actuale	1. Viteza medie de circulație a autovehiculelor pe drumurile publice Regimul legal de viteză reprezintă un instrument esențial de prevenție și control al riscurilor în traficul rutier, iar demonstrarea capacității autorităților de a controla respectarea regulilor privind viteza de deplasare influențează în mod decisiv gradul de conformare al conducătorilor de vehicule și are ca efect direct reducerea numărului accidentelor de circulație care se produc pe fondul nerespectării acestor reguli. Depășirea repetată a vitezei legale pe distanțe lungi este corelată statistic cu un risc crescut de accidente rutiere soldate cu vătămări grave sau cu decese (accidente rutiere grave). Astfel, în perioada 2020-2024, prin raportare la anul 2019, numărul accidentelor și cel al persoanelor decedate sau rănite grav a evoluat astfel: • 2020, în care s-au produs 6.271 de accidente (-27,4%) soldate cu decesul a 1.646 de persoane (-11,7%) și rănirea gravă a altor 5.482 (-32,5%); • 2021, în care s-au produs 4.916 accidente (-43,1%) soldate cu decesul a 1.779 de persoane (-4,6%) și rănirea gravă a altor 3.791 (-53,3%); • 2022, în care s-au produs 4.715 accidente (-44,5%) soldate cu decesul a 1.633 de persoane (-12,4%) și rănirea gravă a altor 3.695 (-54,5%); • 2023, în care s-au produs 4.526 de accidente (-47,6%) soldate cu decesul a 1.545 de persoane (-17,1%) și rănirea gravă a altor 3.536 (- 56,5%);

- **2024**, în care s-au produs 4.232 de accidente (-51%) soldate cu decesul a 1.477 de persoane (-20,8%) și rănirea gravă a altor 3.245 (-60%).

Analizând comparativ aceste date, raportat la perioada de referință, rezultă o scădere a accidentelor grave și a consecințelor acestora, însă numărul persoanelor decedate, *raportat la valoarea socială fundamentală care trebuie ocrotită de stat - viața*, este unul semnificativ.

În primele 8 luni ale anului 2025, nerespectarea regimului legal de viteză a reprezentat prima cauză generatoare a accidentelor de circulație grave (385), reprezentând 15,58% din total accidentelor rutiere grave (2471), soldate cu un număr de 158 persoane decedate și 318 persoane rănite grav.

De altfel, viteza de deplasare a vehiculului la momentul producerii accidentului de circulație reprezintă principalul factor care determină gradul de vătămare a participanților la trafic implicați.

Cadrul normativ în domeniul circulației pe drumurile publice prevede, la acest moment, posibilitatea de a constata nerespectarea regimului legal de viteză ca urmare a stabilirii vitezei de deplasare a vehiculelor exclusiv atunci când acestea se află în raza de acțiune a mijloacelor tehnice omologate și verificate metrologic destinate măsurării vitezei. Această abordare, combinată cu capacitatea de amplasare aleatorie și fără presemnalizare a mijloacelor tehnice, contribuie la adoptarea de către conducătorii de vehicule a unui comportament de respectare în general a limitelor de viteză. De asemenea, prin amplasarea mijloacelor tehnice în anumite puncte considerate periculoase și semnalizarea sau mediatizarea acestui fapt se poate asigura reducerea numărului de accidente care au drept cauză nerespectarea regimului legal de viteză în zonele respective.

Pe de altă parte, normele în vigoare la acest moment nu permit constatarea nerespectării regimului legal de viteză prin calcularea vitezei medii de deplasare a vehiculelor pe un sector de drum public, fiind astfel imposibil de implementat soluții tehnice de monitorizare a respectării regulilor privind viteza de deplasare pe porțiuni de drum mai extinse (de până la 20/30 de km).

Planul de acțiuni pentru implementarea Strategiei Naționale privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030 stabilește, în cadrul *Priorității nr. 2 – Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță*, obiectivul referitor la *Modernizarea cadrului legislativ în domeniul siguranței rutiere*, că o acțiune necesară în vederea atingerii scopului și obiectivelor strategiei o reprezintă *completarea legislației rutiere prin reglementarea vitezei medii de circulație a autovehiculelor pe autostrăzi, drumuri expres și naționale*.

Monitorizarea vitezei medii, un instrument valoros în gestionarea situațiilor determinate de nerespectarea regulilor privind viteza de deplasare a vehiculelor, permite identificarea comportamentului periculos sistemic, nu doar a abaterilor izolate, contribuind la prevenirea accidentelor și la protejarea vieții.

Sistemele moderne de supraveghere rutieră permit determinarea vitezei medii prin corelarea automată a momentului de intrare și ieșire a vehiculului dintr-un sector de drum. Această metodă este mai fiabilă și mai greu de eludat în comparație cu măsurarea punctuală a vitezei, contribuind la descurajarea conduitelor periculoase pe distanțe lungi.

Controlul respectării regimului legal de viteză pe drumurile publice se realizează prin determinarea vitezei medii de deplasare pe un sector de drum în mai multe state membre ale Uniunii Europene, precum și în alte state europene.

Astfel, în Regatul Țărilor de Jos, verificarea vitezei medii de deplasare se realizează prin intermediul sistemului de monitorizare (Trajectcontrole) aflat în administrarea Ministerului Public. Viteza medie de deplasare a vehiculelor este determinată prin măsurarea timpului de deplasare între mai multe camere de control amplasate pe o porțiune de drum de câțiva km. Dacă la finalul zonei de control viteza medie calculată este peste cea stabilită pentru sectorul de drum respectiv, proprietarul vehiculului este sancționat, cu excepția cazului în care acesta indică o altă persoană drept conducător auto în acea perioadă de timp.

În Republica Austria, pentru calcularea vitezei medii de deplasare (calcul pe secțiuni de drum) se folosesc sisteme electronice de control al vitezei pe secțiuni de drum, denumite pe scurt Abschnittskontrolle (Section Control), cu tehnologie laser. Aparatele sunt dispuse staționar în trafic și generează date automatizat pentru calculul distanței și timpului, însoțite de imagini ale vehiculului.

Încă din anul 2003, un astfel de sistem a fost instalat pe autostrada de pe malul Dunării (A 22) din Viena. După nici doi ani de la instalare, presa austriacă relatează că sistemul din această zonă se autofinanțaseră deja din amenzile plătite pentru contravențiile pe care le detectează. În anul 2012, operatorul sistemului, Autobahnen-und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), prezenta public date privind faptul că, de la instalarea sistemului în secțiunea Kaisermühlen Tunnel, numărul de accidente și răniri a scăzut cu 50%, respectiv cu 60%, și că nu au mai avut loc accidente mortale în zona monitorizată.

În Regatul Spaniei, viteza medie este monitorizată cu ajutorul radarelor de tronson încă din anul 2010. Sistemul de camere înregistrează continuu, identificând numărul de înmatriculare al fiecărui vehicul la intrarea și ieșirea din segmentul monitorizat. Un sistem informatic înregistrează numerele de înmatriculare, verifică timpii de trecere și calculează viteza medie a autovehiculului.

Radarele de tronson acoperă toate benzile drumului și pot înregistra toate vehiculele chiar dacă acestea schimbă benzile de la intrarea până la ieșirea din sectorul monitorizat. În cazul în care se constată că viteza medie a fost mai mare decât limita admisă, sistemul trimite ambele imagini (intrare și ieșire) către centrul automatizat de procesare a amenzilor (CTDA), pentru ca amenda să poată fi

procesată și trimisă prin poștă proprietarului autovehiculului care are posibilitatea de a da informații cu privire la identitatea persoanei care a săvârșit contravenția, în situația în care aceasta este alta decât proprietarul. Camerele folosite sunt dotate cu sisteme infraroșu, astfel că nu sunt afectate de condițiile de vizibilitate sau de lumină scăzută, funcționând și pe timp de noapte.

În Republica Italiană, pentru a asigura o eficiență sporită a Poliției Rutiere în verificarea vitezei medii pe numeroase secțiuni de autostradă, companiile concesionare au activat și lansat sisteme de detectare a vitezei, denumite SICVe, SICVe-PM și Tutor 3.0 (mai cunoscut sub numele de sistemul Tutor).

În prezent, peste 200 de sectoare de drum public sunt monitorizate cu sisteme de detectare a vitezei medii, acoperind peste 2000 de km de bandă de circulație.

Sistemul Tutor a fost instalat începând cu anul 2004 pe rute cu rate ale mortalității peste medie. După primele 12 luni de funcționare, rata mortalității a scăzut cu peste 50% pe rutele pe care fusese instalat respectivul sistem, iar, în prezent, rata mortalității pe întreaga rețea monitorizată cu acest sistem a înregistrat o reducere de peste 80%, potrivit datelor furnizate public de Autostrade per l'Italia, compania care a instalat și gestionează sistemul Tutor.

Sistemul Tutor detectează excesul de viteză, prin înregistrarea timpului în care a fost parcursă ruta dintre două portaluri poziționate la o anumită distanță unul față de celălalt și calcularea vitezei medii de deplasare. Senzorul portalului de intrare detectează categoria vehiculului (autoturism, motocicletă, camion, autobuz etc.) și activează camerele care fac fotografia, înregistrând momentul tranzitului. Senzorul portalului de ieșire efectuează aceleași operațiuni, captând din nou imaginea vehiculului și înregistrând momentul tranzitului. Un sistem central compară datele înregistrate de cele două portaluri, calculând timpii de călătorie ai fiecărui vehicul.

Sistemul Tutor operează și noaptea, pe ploaie și pe ceață cu vizibilitate redusă, iar când limita este redusă pe ploaie, limita sistemului Tutor este, de asemenea, redusă prin decizia Poliției Rutiere. Sistemul este, de asemenea, capabil să detecteze prezența remorcilor conectate la vehicul și, în consecință, să asocieze limita de viteză corespunzătoare. Sistemul Tutor funcționează independent de traiectoria vehiculului la trecerea pe sub porți, fiind capabil să detecteze corect vehiculele care tranzitează în diagonală sau care circulă între benzile de circulație.

Datele vehiculelor ale căror timpii de călătorie nu depășesc timpii permisi pe ruta monitorizată sunt șterse imediat.

În cazul vehiculelor care încalcă regulile, sistemul interoghează automat arhivele autorității de stat pentru vehicule cu motor și arhivele companiilor de închiriere auto pentru a identifica proprietarul și respectiv șoferul vehiculului. Încălcările sunt apoi verificate de Poliția Rutieră, iar sistemul completează și imprimă raportul, transmitând electronic datele pentru procedura de notificare către contravenient.

În ceea ce privește Republica Bulgaria, autoritățile au pus în funcțiune, începând cu data de 07.09.2025, un sistem de camere care calculează viteza medie a vehiculelor pe autostrăzi.

Potrivit informațiilor publice, fiecare vehicul este înregistrat la începutul și la sfârșitul fiecărei secțiuni de drum, iar viteza medie este calculată automat. Dacă vehiculul depășește limita admisă, datele sunt transmise Ministerului de Interne, iar conducătorul auto primește amendă electronică. Sistemul a început cu 22 de puncte de măsurare, urmând ca numărul acestora să crească treptat până la acoperirea a aproximativ 1.200 km de autostrăzi și drumuri de primă categorie până la sfârșitul anului.

În Republica Serbia, viteza medie de deplasare se calculează pe autostrăzi și se constată cu ajutorul camerelor fixe care înregistrează ora exactă a trecerii unui autovehicul și numărul de înmatriculare și a unui soft care calculează apoi viteza medie de deplasare între camerele fixe.

În contextul celor menționate mai sus, este necesară completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu dispoziții care să permită constatarea încălcării regimului legal de viteză prin determinarea vitezei medii de deplasare a vehiculelor pe un sector de drum public.

2. Codurile armonizate ale Uniunii Europene și codurile naționale înscrise în permisele de conducere

Normele care reglementează codurile armonizate ale Uniunii Europene pentru utilizare limitată a unor vehicule fac obiectul Ordinului ministrului afacerilor interne nr. 268/2010 privind procedura de obținere a permisului de conducere și al Ordinului ministrului afacerilor interne nr. 157/2012 privind forma și conținutul permisului de conducere, acte normative care au transpus în legislația națională prevederile Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20.12.2006 privind permisele de conducere (reformată).

În conformitate cu prevederile art. 3 alin. (1) din Ordinul ministrului afacerilor interne nr. 157/2012, cu modificările și completările ulterioare, *„Informațiile suplimentare și restricțiile se înscriu la rubrica „Restricții” din permisul de conducere, potrivit codurilor armonizate ale Uniunii Europene prevăzute în anexa nr. 2 și codului național prevăzut în anexa nr. 3.”*, iar, potrivit alin. (2) al aceluiași articol *„Codurile armonizate ale Uniunii Europene și codul național se înscriu și se elimină din permisul de conducere de către personalul autorităților competente să elibereze permise de conducere.”*

Codul național a fost reglementat la nivel infralegal prin Ordinul ministrului afacerilor interne nr. 178/2024 pentru modificarea și completarea unor acte normative în domeniul permiselor de conducere, fiind *„100. Valabil pentru conducerea vehiculului pe teritoriul României în prezența instructorului auto*

atestat sau a examinatorului din cadrul autorității competente în timpul desfășurării cursului practic, respectiv a probelor practice pentru obținerea certificatului de calificare profesională inițială.”

Cu toate acestea, Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, act normativ de nivel superior în domeniul circulației pe drumurile publice, nu cuprinde norme care să reglementeze codurile armonizate ale Uniunii Europene și codurile stabilite la nivel național pentru utilizare limitată a unor vehicule, respectiv obligații sau interdicții pentru conducătorii de autovehicule sau măsuri sancționatorii corelative.

Având în vedere că, în prezent, existența dreptului este condiționată numai de obținerea unei categorii din care să facă parte vehiculul condus, fără ca legislația primară să facă referire și la codurile armonizate ale Uniunii Europene sau la codurile stabilite la nivel național, fapta de conducere pe drumurile publice a unui autovehicul cu încălcarea semnificației codurilor (restricțiilor) înscrise în permisul de conducere nu este sancționată.

Astfel, din rațiuni care țin de siguranța în trafic, dar și pentru protejarea conducătorului unui astfel de vehicul, este necesară sancționarea contravențională a conducerii unui vehicul pe drumurile publice cu nerespectarea restricțiilor rezultate din înscrierea codurilor în permisul de conducere.

3. Valabilitatea administrativă a permiselor de conducere

Valabilitatea administrativă a permiselor de conducere, pe categorii de vehicule, este stabilită în cuprinsul Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, la art. 25 alin. (5) fiind reglementate, în mod general, două perioade, 5 ani, respectiv 10 ani de la data eliberării.

Perioadele menționate anterior au la baza prevederile art. 7 alin. (2) din Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere, prin intermediul cărora sunt stabilite următoarele:

„(2) (a) De la 19 ianuarie 2013, permisele eliberate de statele membre pentru categoriile AM, A1, A2, A, B, B1 și BE au o valabilitate administrativă de 10 ani.

Un stat membru poate decide că permisele pe care le eliberează pentru aceste categorii au o valabilitate administrativă de până la 15 ani.

(b) De la 19 ianuarie 2013, permisele eliberate de statele membre pentru categoriile C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 și D1E au o valabilitate administrativă de 5 ani.”

Pe lângă aceste prevederi, alineatul (3) paragraful 5 al aceluiași articol, prevede următoarea ipoteză: *„Statele membre pot limita perioada de valabilitate administrativă prevăzută la alineatul (2) a permiselor de conducere individuale pentru orice categorie, în cazul în care acest lucru este considerat necesar, în vederea creșterii frecvenței controalelor medicale sau pentru aplicarea altor măsuri specifice, cum ar fi restricțiile pentru persoanele care încalcă normele rutiere.”*

În prezent, în legislația românească nu este introdusă o prevedere care să conducă la acordarea unei perioade de valabilitate a permiselor de conducere individuale raportată la efectuarea unor controale medicale impuse chiar de către medicul care a stabilit această necesitate cu ocazia controlului inițial. Drept urmare, în situația în care nu este realizată o urmărire riguroasă a stării de sănătate a conducătorului auto sau a prezentării acestuia la termenele stabilite în vederea efectuării controalelor stabilite, titularul permisului de conducere îl poate folosi până la expirarea valabilității administrative a acestuia de 5 ani, respectiv 10 ani.

Pentru evitarea riscurilor generate de situația descrisă mai sus, este necesară completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare cu dispoziții care să asigure respectarea deciziilor luate ca urmare a examinărilor medicale efectuate cu privire la aptitudinile fizice și mentale ale conducătorilor auto.

4. Măsuri pentru creșterea siguranței pietonilor și optimizarea fluenței traficului rutier

Ținând cont de necesitatea identificării de noi măsuri care să conducă la protejarea valorilor vizate de legislația rutieră, o posibilă soluție este reprezentată de instituirea butoanelor cu comandă manuală pentru pietoni pe drumurile publice cu cel puțin două benzi pe sens și amenajarea trecerilor pietonale supraînălțate pe sectoarele de drum cu o singură bandă.

Pe drumurile cu mai multe benzi, viteza de circulație este ridicată, iar vizibilitatea poate fi redusă, ceea ce impune utilizarea semafoarelor cu buton pentru a permite traversarea în condiții controlate și sigure. În schimb, pe drumurile publice cu o singură bandă pe sens, unde traficul este mai redus, trecerile supraînălțate determină conducătorii auto să reducă viteza și sporesc vizibilitatea pietonilor, fără a fi necesară semaforizarea.

Prin aplicarea acestor măsuri se urmărește prevenirea accidentelor, protejarea participanților vulnerabili la trafic și adaptarea infrastructurii rutiere la condițiile reale de circulație.

5. Testarea conducătorilor auto în vederea stabilirii consumului de substanțe psihoactive ori a concentrației de alcool în aerul expirat

Potrivit reglementării actuale, cazurile de testare obligatorie în vederea stabilirii consumului de substanțe psihoactive ori a concentrației de alcool în aerul expirat sunt stabilite în mod expres și limitativ în cuprinsul art. 38 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Acestea reprezintă, în esență, criterii obiective, rezonabile și concrete, cu privire la stabilirea consumului de alcool sau substanțe cu efecte psihoactive, instituite pentru previzibilitatea situațiilor în care conducătorul unui vehicul cu excepția celui tras sau împins cu mâna, instructorul auto atestat să efectueze instruirea practică a persoanelor pentru obținerea permisului de conducere, precum și examinatorul

autorității competente în timpul desfășurării probelor practice ale examenului pentru obținerea permisului de conducere sunt obligați să se supună verificării consumului de băuturi alcoolice sau substanțe psihoactive.

Cu toate că legislația rutieră primară în vigoare stabilește obligația conducătorilor de vehicule implicate în accidente de circulație de a se supune testării în vederea stabilirii concentrației de alcool în aerul expirat, potrivit formei în vigoare a art. 38 alin. (2), polițistul rutier aflat la fața locului unde s-a produs accidentul de circulație nu este obligat să solicite persoanelor implicate în accidentul de circulație efectuarea testării în vederea stabilirii consumului de substanțe psihoactive ori a concentrației de alcool în aerul expirat.

Este cunoscut faptul că alcoolul este metabolizat de organism în timp, concentrația de alcool în aerul expirat modificându-se semnificativ de la momentul producerii accidentului până la momentul testării.

În acest sens, se impune completarea cazurilor de testare obligatorie de către polițistul rutier cu o nouă situație, respectiv *atunci când constată la fața locului că persoanele prevăzute la art. 38 alin. (1) din actul normativ sus indicat au fost implicate în accidente de circulație.*

Această soluție este de natură să confere o acuratețe sporită în ceea ce privește determinarea concentrației de alcool în aerul expirat, contribuind totodată la stabilirea corectă a împrejurărilor faptice în care s-a produs evenimentul rutier.

6. Comunicarea datelor de identificare ale persoanei căreia i-a fost încredințat vehiculul pentru a-l conduce pe drumurile publice

În prezent, în conformitate cu prevederile art. 39 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, proprietarul sau deținătorul mandatat al unui vehicul este obligat să comunice, *în termenul indicat în cuprinsul solicitării poliției rutiere sau a poliției locale*, datele de identificare ale persoanei căreia i-a încredințat vehiculul pentru a-l conduce pe drumurile publice.

Soluția existentă în prezent lasă la aprecierea poliției rutiere sau a poliției locale stabilirea termenului în care proprietarul sau deținătorul mandatat al unui vehicul este obligat să comunice datele de identificare ale persoanei căreia ia încredințat vehiculul pentru a-l conduce pe drumurile publice.

Această soluție normativă poate genera, pe de o parte, practică neunitară, iar, pe de altă parte, dificultăți în ceea ce privește parcurgerea procedurii, întrucât autoritățile menționate pot stabili unele termene prea scurte iar persoanele cărora le-au fost solicitate datele de identificare să se afle în imposibilitate de a lua cunoștință de solicitare.

Pentru un plus de previzibilitate în reglementare, dar și pentru asigurarea unei practici unitare, este oportună stabilirea unui termen legal rezonabil în interiorul căruia persoanele prevăzute la art. 39 alin. (1) să comunice datele solicitate de autorități. O astfel de măsură este de natură a preveni angajarea răspunderii

contravenționale pentru necomunicarea datelor în termene scurte stabilite de autorități.

7. Utilizarea benzilor destinate transportului public de persoane

În conformitate cu prevederile legale în vigoare, circulația pe benzile destinate transportului public de persoane este rezervată exclusiv vehiculelor de transport public de persoane, cu excepții expres și limitativ prevăzute, astfel cum rezultă din cuprinsul art. 104 din Regulamentul de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006, cu modificările și completările ulterioare.

Cu toate acestea, nu există o interdicție expresă de utilizare a acestor benzi de către celelalte categorii de vehicule și nu este stabilit un regim sancționator distinct, astfel încât să fie asigurată disponibilitatea respectivelor benzi în scopul realizării în condiții optime a transportului public.

Pentru soluționarea acestei situații se poate avea în vedere stabilirea interdicției vehiculelor care nu sunt destinate transportului public de persoane de a circula pe benzile respective, a contravenției corelative nerespectării interdicției, precum și a competenței de constatare inclusiv în sarcina poliției locale.

8. Răspunderea pentru nerespectarea regulilor privind oprirea, staționarea și parcarea vehiculelor

În cadrul regimului juridic al contravențiilor rutiere, sancționarea faptelor de oprire neregulamentară și staționare neregulamentară este esențială pentru menținerea fluenței traficului și a siguranței circulației, mai ales în mediul urban.

Aceste abateri, chiar dacă nu implică în mod direct riscuri majore pentru valorile sociale protejate de legislația rutieră, generează frecvent blocaje, neînțelegeri între participanții la trafic și disfuncționalități în utilizarea infrastructurii rutiere.

În prezent, amenda contravențională și sancțiunea complementară (puncte de penalizare), atât pentru oprirea cât și pentru staționarea neregulamentară, se aplică conducătorului de vehicul care a săvârșit respectiva faptă.

Identificarea persoanelor care săvârșesc astfel de fapte poate avea loc fie în mod direct, atunci când conducătorul de vehicul este prezent la locul și în momentul constatării faptei, fie indirect, în urma parcurgerii procedurii prevăzute la art. 39 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, atunci când, ca urmare a solicitării formulate de către poliția rutieră sau poliția locală, proprietarul sau deținătorul mandatat comunică datele de identificare ale persoanei căreia i-a încredințat vehiculul pentru a-l conduce pe drumurile publice.

Abordarea existentă în prezent, centrată exclusiv pe stabilirea răspunderii contravenționale față de persoana care a condus efectiv vehiculul, reduce semnificativ eficiența măsurilor luate în raport cu aceste contravenții minore, dar frecvente.

Având în vedere pericolul social scăzut generat prin săvârșirea unei astfel de fapte, în contrast cu necesitatea parcurgerii unei proceduri administrative suplimentare, consumatoare de timp și resurse, atât pentru autoritățile competente, cât și pentru cetățean, este necesară reevaluarea modalității de abordare a acestor contravenții în situațiile în care conducătorul vehiculului nu este prezent la locul și în momentul constatării faptei.

Mai mult, problemele sistemice pe care frecvența și numărul acestor contravenții le generează, mai ales în mediul urban, necesită o abordare axată pe eficientizarea procesului de constatare și sancționare a acestor fapte.

Astfel, completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare cu dispoziții care să determine responsabilizarea proprietarilor sau deținătorilor mandatați, persoane fizice sau juridice în situațiile descrise mai sus reprezintă o măsură proporțională cu gravitatea faptei, care, chiar dacă prezintă un pericol social redus, are un impact sistemic semnificativ prin frecvența cu care este săvârșită, afectând circulația rutieră, siguranța pietonilor și utilizarea spațiului public.

Tot astfel, pentru eficientizarea modalității de comunicare a solicitărilor formulate de către poliția rutieră sau poliția locală, o soluție viabilă este reprezentată de afișarea acestora pe parbrizul autovehiculului sau, în cazul altor vehicule, pe elementele de caroserie.

În practică, aceste fapte sunt constatate în mod predominant de poliția locală, în temeiul atribuțiilor conferite prin Legea poliției locale nr. 155/2010, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Cu toate acestea, pentru aplicarea punctelor de penalizare este necesară transmiterea ulterioară a procesului-verbal către poliția rutieră, în vederea introducerii sancțiunii complementare în evidențele informatice, ceea ce generează întârzieri, suprasarcini administrative și riscuri de necorelare instituțională.

Potrivit art. 96 alin. (2) lit. a) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, aplicarea punctelor de penalizare reprezintă o sancțiune complementară al cărei scop este expres stipulat în cuprinsul alin. (1) al aceluiași articol, respectiv înlăturarea unei stări de pericol și preîntâmpinarea săvârșirii altor fapte interzise de lege.

Rațiunea avută în vedere la instituirea sancțiunilor complementare constă în întregirea rolului preventiv și disuasiv al sancțiunii principale atunci când, raportat la pericolul social ridicat al contravenției, amenda prevăzută de lege nu este îndestulătoare.

Din perspectiva legislațiilor existente la nivelul statelor membre ale Uniunii Europene, rezultă că sistemul punctelor de penalizare se aplică, în principal, abaterilor rutiere grave sau foarte grave.

Trecând peste aspectele administrative problematice menționate anterior, în considerarea pericolului redus pe care aceste fapte, luate fiecare în parte, îl reprezintă la adresa valorilor sociale protejate de legislația rutieră și în contextul

implementării unor măsuri pentru abordarea problemelor sistemice generate de numărul și frecvența acestor fapte, cum sunt cele prezentate mai sus, menținerea sancțiunilor complementare în raport cu aceste fapte nu se mai justifică, aplicarea sancțiunilor principale asigurând atingerea scopului legii contravenționale.

Potrivit Legii nr. 448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, republicată, cu modificările și completările ulterioare, parcare altor mijloace de transport pe locurile de parcare adaptate, rezervate și semnalizate prin semn internațional pentru persoane cu handicap constituie contravenție.

Având în vedere că problemele cu privire la identificarea persoanelor care au săvârșit faptele contravenționale atunci când conducătorul vehiculului nu este prezent la locul și în momentul constatării acestora, descrise mai sus, sunt întâlnite și în situația acestor contravenții, completarea cadrului normativ în domeniu cu dispoziții similare celor avute în vedere pentru oprirea și staționarea neregulamentară, reprezintă o soluție viabilă.

9. Circulația pe autostrăzi și pe drumurile expres

Legislația în vigoare interzice circulația pe autostrăzi și pe drumurile expres a mai multor participanți la trafic în considerarea vulnerabilității acestora, indicând în mod expres pietonii, conducătorii de vehicule trase sau împinse cu mâna, biciclete, trotinete electrice, mopede, precum și unele vehicule cu gabarite sau mase depășite, fără autorizație specială de transport eliberată de administratorul drumului public, tractoarele agricole sau forestiere și mașinile autopropulsate pentru lucrări agricole, precum și vehiculele care, prin construcție sau din alte cauze, nu pot depăși viteza de 50 km/h.

Vehiculele din categoria B1 și A1 sunt omologate conform reglementărilor europene și pot atinge viteze comparabile cu cele ale motocicletelor ușoare.

Vârsta minimă prevăzută de lege pentru obținerea permisului de conducere pentru categoria de vehicule B1 și A1 este de 16 ani împliniți, aspect ce presupune o experiență rutieră redusă, cu reflexe și deprinderi scăzute, fapt de natură să genereze un risc rutier crescut în contextul unui trafic rutier intens la viteze mari.

Aceste categorii de vehicule sunt frecvent utilizate de persoane tinere, având în vedere vârsta de la care pot fi conduse pe drumurile publice, dar și de persoane în vârstă, ca alternativă la autovehiculele clasice.

Având în vedere cele menționate mai sus, precum și vulnerabilitatea categoriilor de vehicule B1 și A1 rezultată din masa redusă și din dimensiunile mici ale caroseriei, în contextul în care pe drumurile expres și pe autostrăzi circulă cu viteze mari inclusiv vehicule grele (camioane, autocare), este necesară completarea legislației în sensul instituirii interdicției de a conduce aceste categorii de vehicule pe drumurile menționate.

10. Obligații în cazul avarierii vehiculelor

În conformitate cu prevederile în vigoare ale art. 79 alin. (1) lit. b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, printre obligațiile ce revin conducătorilor de vehicule implicați într-un accident de circulație în urma căruia au rezultat numai avarierea vehiculelor și/sau alte pagube materiale, este prevăzută cea constând în prezentarea la unitatea de poliție competentă pe raza căreia s-a produs accidentul în termen de cel mult 24 de ore, pentru a fi întocmite documentele de constatare.

Totodată, legea prevede două excepții de la obligația sus menționată, și anume:

a) conducătorii vehiculelor care încheie o constatare amiabilă de accident, în condițiile legii;

b) conducătorul de vehicul care deține o asigurare facultativă de avarii auto, iar accidentul de circulație a avut ca rezultat numai avarierea propriului vehicul.

Astfel, cu excepția celor două situații menționate mai sus, conducătorii de vehicule implicați într-un accident de circulație în urma căruia au rezultat numai avarierea vehiculelor și/sau alte pagube materiale sunt obligați să declare producerea accidentului exclusiv prin prezentarea fizică la unitatea de poliție competentă. Îndeplinirea acestei obligații face necesar ca persoanele vizate să depună unele eforturi, determinate în special de necesitatea efectuării deplasărilor la unitatea de poliție, eventual de solicitarea unor învoiri de la locul de muncă, precum și de întâmpinarea aglomerațiilor.

De asemenea, potrivit art.80 alin.(1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, proprietarul, deținătorul mandatat sau conducătorul auto al cărui autovehicul, tractor agricol sau forestier, remorcă ori tramvai a fost avariat în alte împrejurări decât într-un accident de circulație este obligat să se prezinte în 24 de ore de la constatare la unitatea de poliție pe raza căreia s-a produs evenimentul, pentru întocmirea documentelor de constatare.

Și în acest caz este prevăzută o excepție, referitoare la situația în care există o asigurare facultativă în baza căreia persoanele în cauză pot fi despăgubite pentru avarierea vehiculelor respective.

Pe de altă parte, neîndeplinirea obligației de prezentare la unitatea de poliție în termenul de 24 de ore este considerată contravenție și se supune regimului sancționator stabilit prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

În situațiile în care la locul producerii unui accident de circulație soldat cu pagube materiale se află polițiști rutieri, care pot să întocmească documentele de constatare necesare, conducătorii auto implicați nu ar trebui să mai fie obligați să se prezinte în 24 de ore la unitatea de poliție competentă pe raza căreia s-a produs accidentul. Introducerea unei asemenea excepții nu afectează scopul urmărit prin instituirea obligației de raportare a accidentelor de circulație, înregistrarea evenimentului în evidențele autorităților fiind asigurată prin întocmirea documentelor de constatare de către polițiștii rutieri aflați la locul producerii acestuia.

O altă situație care poate fi avută în vedere pentru a reduce efortul administrativ, atât din partea cetățenilor cât și din partea autorității publice, este reprezentată de instituirea posibilității de a declara accidentul sau evenimentul în urma căruia au fost avariate unele vehicule prin intermediul mijloacelor electronice de comunicare.

În acest caz, prezentarea la unitatea de poliție pe raza căreia s-a produs accidentul sau evenimentul ar putea fi realizată numai la solicitarea poliției rutiere, atunci când se constată că sunt necesare verificări suplimentare înainte de a fi eliberată autorizația de reparație.

11. Creșterea previzibilității normelor referitoare la circulația autovehiculelor în traficul internațional

La nivel internațional au fost încheiate tratate internaționale menite să faciliteze traficul rutier internațional și să crească gradul de siguranță rutieră prin stabilirea normelor de circulație standard între părțile contractante, respectiv *Convenția asupra circulației rutiere, deschisă spre semnare la Geneva la 19 septembrie 1949* și *Convenția asupra circulației rutiere, încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968*, tratate la care România este stat membru din data de 26 ianuarie 1961 (prin Decretul nr. 442/1960 privind aderarea Republicii Populare Române la *Convenția asupra circulației rutiere și la Protocolul relativ la semnalizarea rutieră, încheiate la Geneva, la 19 septembrie 1949*), respectiv din data de 9 decembrie 1980 (prin Decretul nr. 318/1980 pentru ratificarea unor înțelegeri internaționale în domeniul circulației rutiere).

Potrivit art. 11 din Constituția României, republicată, este prevăzut că „(1) Statul român se obligă să îndeplinească întocmai și cu bună-credință obligațiile ce-i revin din tratatele la care este parte. (2) Tratatelor ratificate de Parlament, potrivit legii, fac parte din dreptul intern.”

Cadrul legal național ce reglementează materia circulației pe drumurile publice, respectiv *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, precum și *Regulamentul de aplicare a acestei ordonanțe de urgență*, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006, cu modificările și completările ulterioare, a fost elaborat atât în considerarea prevederilor *Convenției asupra circulației rutiere, deschisă spre semnare la Geneva la 19 septembrie 1949*, cât și a prevederilor *Convenției asupra circulației rutiere, încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968*.

Astfel, în ceea ce privește dreptul de a conduce autovehicule pe drumurile publice din România de către titularii permiselor de conducere naționale eliberate de către autoritățile străine, precizăm faptul că în cuprinsul ordonanței este reglementat un capitol dedicat acestui obiect (Capitolul V, Secțiunea 6) care stabilește prin dispozițiile art. 83 alin. (1) următoarele:

„(1) *Au dreptul să conducă autovehicule pe drumurile publice din România, dacă îndeplinesc condițiile prevăzute la art. 20 și art. 23 alin. (1), titularii permiselor de conducere naționale valabile, eliberate de autoritățile:*

	a) statelor membre ale Convenției asupra circulației rutiere, prevăzută la art¹. 82 alin. (2); b) statelor membre ale Uniunii Europene; c) statelor cu care România a încheiat un tratat privind recunoașterea reciprocă a permiselor de conducere auto. Totodată, potrivit alin. (2) al articolului evocat, se prevede faptul că „(2) Pentru a conduce un autovehicul pe teritoriul României, persoanele care sunt titulare ale unui permis de conducere național eliberat de autoritățile <u>unui stat care nu este membru al Convenției asupra circulației rutiere</u>² și nici membru al Uniunii Europene ori cu care România nu a încheiat un tratat privind recunoașterea reciprocă a permiselor de conducere auto <u>trebuie să posede și permis de conducere internațional.</u>” De asemenea, potrivit alin. (2¹), respectiv art. 83¹, au dreptul de a conduce autovehicule pe teritoriul României, în condiții de reciprocitate, titularii permiselor de conducere naționale valabile eliberate de autoritățile statelor dintre cele cu care România are parteneriate strategice sau dintre cele care sunt membre ale Organizației Tratatului Atlanticului de Nord sau ale Organizației pentru Cooperare și Dezvoltare Economică, respectiv membrii misiunilor diplomatice, oficiilor consulare și reprezentanțelor organizațiilor internaționale acreditate în România, pe perioada acreditării. În ceea ce privește recunoașterea <i>permisului de conducere național eliberat de către autoritățile străine</i> în condițiile alineatului (2) precitat, respectiv ca acest document să fie însoțit de permisul de conducere internațional (<i>acesta din urmă reprezentând, în esență, o traducere legalizată a permisului național de conducere în 7 limbi de circulație internațională</i>), această obligație incumbă statului român în cazurile în care permisul de conducere național a fost eliberat de autoritățile unui stat membru al <i>Convenției asupra circulației rutiere, de la Geneva din data de 19 septembrie 1949</i>, în considerarea principiului forței obligatorii a tratatului internațional. Textul normativ indicat astfel cum acesta este reglementat în prezent generează dificultăți de interpretare în ceea ce privește cazurile în care statul român recunoaște <i>permisul de conducere național eliberat de către autoritățile străine</i>, altele decât cele prevăzute la art. 83 alin. (1) și (2¹) și art. 83¹. Articolul 24 din <i>Convenția asupra circulației rutiere, deschisă spre semnare la Geneva la 19 septembrie 1949</i> stabilește că „1. Fiecare Stat contractant va autoriza orice conducător care pătrunde pe teritoriul său și care îndeplinește condițiile
--	--

¹ (2) Autovehiculele, tractoarele agricole sau forestiere și remorcile înmatriculate în alte state pot trece frontiera de stat și pot circula pe drumurile publice din România, dacă îndeplinesc condițiile tehnice prevăzute în **Convenția asupra circulației rutiere, încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968** și ratificată de România prin Decretul nr. 318/1980, dar numai pe perioada cât sunt asigurate pentru cazurile de răspundere civilă ca urmare a prejudiciilor produse prin accidente de autovehicule.

² respectiv, *Convenția asupra circulației rutiere, încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968*, astfel cum rezultă din art. 83 alin.(1) lit. a) raportat la art. 82 alin. (2)

prevăzute în anexa 8, să conducă pe drumurile sale, fără un nou examen, automobile de categoria sau categoriile prevăzute în anexele 9 și 10, pentru care, după ce a dovedit aptitudinile sale, i-a fost eliberat un permis de conducere valabil de către autoritatea competentă a unui alt Stat contractant sau a uneia din subdiviziunile sale, sau de către o asociație împuternicită de această autoritate.”, iar la pct. 2 faptul că „2. *Totuși, un Stat contractant va putea cere unui conducător, care pătrunde pe teritoriul său, ca acesta să aibă un permis internațional de conducere, conform modelului prevăzut în anexa 10, îndeosebi dacă este vorba de un conducător care vine dintr-o țară în care nu se cere un permis național de conducere sau în care permisul național eliberat nu este conform modelului prevăzut în anexa 9.*”

Prevederile convenționale menționate se aplică exclusiv între statele contractante ale *Convenției asupra circulației rutiere, deschisă spre semnare la Geneva la 19 septembrie 1949*, care nu au ratificat *Convenția asupra circulației rutiere, încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968*.

Legiuitorul național, în relațiile dintre România și statele membre ale *Convenției încheiate la Geneva la 19 septembrie 1949*, dar care nu sunt membre și la *Convenția încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968* a stabilit în legislația rutieră și cerința suplimentară a deținerii unui permis de conducere internațional, prevăzută la art. 83 alin.(2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Prin aderarea la acestor instrumente juridice internaționale, statele membre garantează, prin eliberarea unui permis de conducere, cu privire la cunoașterea regulilor de circulație pe un drum public de către titularul documentului.

Prin urmare, în lipsa unor garanții juridice cu privire la condițiile în care a fost emis permisul de conducere de către autoritățile unui stat care nu este parte la niciuna dintre convențiile menționate mai sus, chiar și în perspectiva în care documentul este însoțit de o traducere legalizată, denumită convențional permis de conducere internațional, *statul român nu este obligat să recunoască acest permis de conducere național, și implicit nici dreptul de a conduce autovehicule pe drumurile publice din România.*

Mai mult decât atât, circumscrise dezideratului urmărit de părțile contractante, respectiv *siguranța circulației rutiere internaționale*, sunt prevăzute inclusiv limitări ale obligației statelor membre în ceea ce privește recunoașterea permisului de conducere național eliberat de către autoritățile străine ale unui alt stat membru la convenție³.

12. Suspendarea exercitării dreptului de a conduce

Potrivit art. 103 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în situațiile în care faptele săvârșite de conducătorii de autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie au făcut obiectul unor proceduri penale, finalizate cu soluții de clasare, achitare, renunțare

³ Art. 41 alin. (4) și alin. (6), art. 42 pct. 3 din *Convenția asupra circulației rutiere, încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968*

la urmărirea penală, renunțare la aplicarea pedepsei sau amânarea aplicării pedepsei, șeful poliției rutiere pe raza căreia a fost săvârșită fapta dispune suspendarea exercitării dreptului de a conduce, începând cu ziua imediat următoare celei expirării prelungirii valabilității dovezii înlocuitoare.

În practică, au existat situații în care titularii permiselor de conducere au solicitat dispunerea suspendării în perioada imediat următoare soluționării procedurii penale, chiar dacă se aflau încă în perioada de valabilitate a dovezii înlocuitoare a permisului de conducere, astfel cum fusese prelungită de procuror sau de instanța de judecată.

Completarea art.103 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu dispoziții în acest sens ar veni în întâmpinarea acestor solicitări și ar fi în acord cu dezideratul aplicării cu celeritate a legii.

În situațiile în care se dispune suspendarea exercitării dreptului de a conduce în urma cumulării a 15 puncte de penalizare, titularul permisului de conducere este obligat să se prezinte personal la o anumită unitate de poliție, în termen de 5 zile de la primirea înștiințării scrise, pentru a preda permisul de conducere.

Având în vedere că scopul predării permisului de conducere, respectiv determinarea persoanelor în cauză să înțeleagă și să își asume consecințele cumulului de puncte de penalizare în raport cu dreptul lor de a conduce, poate fi atins în toate situațiile în care există o manifestare de voință fără echivoc din partea titularului permisului de conducere, predarea permisului prin reprezentant convențional sau prin servicii de curierat reprezintă soluții viabile pentru flexibilizarea cadrului normativ.

Soluția este potrivită și pentru situația, menționată mai sus, în care titularul permisului de conducere depune dovada înlocuitoare a permisului de conducere aflată în perioada de valabilitate și solicită dispunerea suspendării exercitării dreptului de a conduce în perioada imediat următoare soluționării procedurii penale.

În conformitate cu prevederile art. 104 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, perioada de suspendare a exercitării dreptului de a conduce aplicată pentru săvârșirea unei contravenții se reduce de către șeful poliției rutiere a județului sau a municipiului București pe raza căreia a fost săvârșită fapta ori de către șeful poliției rutiere din Inspectoratul General al Poliției Române, după caz.

În contextul în care în multe situații faptele contravenționale la regimul circulației nu sunt săvârșite în localitățile în care contravenienții locuiesc, efortul pe care îl implică interacțiunea persoanelor în cauză cu unitatea de poliție competentă potrivit dispozițiilor menționate mai sus poate deveni, mai ales atunci când distanța este una considerabilă, un factor de descurajare în accesarea dreptului de a solicita reducerea perioadei de suspendare.

O soluție care să conducă la facilitarea interacțiunii dintre autoritățile publice și cetățeni poate fi reprezentată de stabilirea posibilității titularului permisului de conducere de a se îndrepta cu cererea de reducere a perioadei de suspendare și către șeful poliției rutiere pe a cărui rază teritorială își are domiciliul, are reședința sau, după caz, locuiește, în situația persoanelor aflate la studii în România.

Conform art. 106¹ alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, *„Testul de verificare a cunoașterii regulilor de circulație se susține, în mod obligatoriu, și în cazurile în care s-a dispus suspendarea exercitării dreptului de a conduce autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie pentru o perioadă de 180 de zile, potrivit art. 103 alin. (1) lit. c) și d), până la expirarea perioadei acesteia.”*

Soluția existentă în prezent la art. 106¹ alin. (2) este necorelată cu art. 103 alin. (1) lit. d), astfel cum acesta din urmă a fost reformulat prin art. I pct. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2024 pentru modificarea și completarea unor acte normative în scopul creșterii siguranței rutiere.

Forma în vigoare a art. 103 stipulează, în cuprinsul alin. (1) lit. d), faptul că suspendarea exercitării dreptului de a conduce autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie operează, *în cazul accidentelor de circulație din care a rezultat decesul sau rănirea unei persoane și care au făcut obiectul unor proceduri penale, finalizate cu soluțiile prevăzute de lege*, pentru perioade de 60, 90, 120 sau 150 zile, în funcție de regula de circulație încălcată.

Având în vedere că forma în vigoare a art. 106¹ alin. (2) este de natură să genereze interpretări diferite în ceea ce privește obligativitatea susținerii testului de verificare a cunoașterii regulilor de circulație în ipoteza reglementată de art. 103 alin. (1) lit. d) din ordonanța de urgență, o soluție constă în modificarea în mod corespunzător a textului art. 106¹ în sensul eliminării sintagmei *„pentru o perioadă de 180 de zile”*.

De asemenea, pentru asigurarea unei mai bune previzibilități în aplicare cu privire la întinderea competențelor în timp a procurorului sau instanței de judecată, după caz, cu privire la dispunerea prelungirii dreptului de a conduce cu câte cel mult 90 de zile, se propune inversarea topicii textului art. 111 alin. (6) din ordonanța de urgență.

În prezent, restituirea permisului de conducere se realizează în conformitate cu art. 113 alin. (2) de către poliția rutieră, în condițiile stabilite în regulament, respectiv de către serviciul poliției rutiere care îl are în evidență. Având în vedere necesitatea simplificării procedurilor administrative, precum și a facilitării îndeplinirii obligațiilor legale de către cetățeni se creează posibilitatea restituirii permisului de conducere de către orice serviciu al poliției rutiere, atunci când titularul permisului a optat în acest sens la momentul reținerii, condițiile de realizare a acesteia fiind stabilite prin regulament.

13. Constatarea și sancționarea faptelor contravenționale pe baza datelor de monitorizare a traficului rutier

Potrivit modificărilor și completărilor de dată relativ recentă aduse cadrului normativ, contravențiile la regimul circulației pe drumurile publice pot fi constatate inclusiv pe baza datelor furnizate de participanții la trafic sau pe baza semnalărilor generate de sistemele automate de monitorizare a traficului rutier.

Întocmirea procesului-verbal în aceste situații presupune identificarea în prealabil a contravenientului, potrivit procedurii stabilite la art.39 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare. În practică, acest lucru se realizează prin transmiterea unei solicitări către proprietarul sau deținătorul mandatat al unui vehicul, care este obligat să comunice datele de identificare ale persoanei căreia ia încredințat vehiculul pentru a-l conduce pe drumurile publice

Proprietarul sau deținătorul mandatat al unui vehicul poate să comunice propriile date de identificare, dacă el a condus vehiculul la momentul săvârșirii contravenției, datele de identificare ale altei persoane care conducea vehiculul la momentul respectiv sau poate să nu răspundă. În acest ultim caz, proprietarul sau deținătorul mandatat este sancționat contravențional cu amenda prevăzută în clasa a IV-a de sancțiuni, pentru persoanele fizice, sau în clasa a V-a de sancțiuni, pentru persoanele juridice, și nu are posibilitatea de plată a jumătate din minimul amenzii prevăzute de actul normativ.

După primirea răspunsului și verificarea datelor transmise de proprietar sau deținătorul mandatat al vehiculului, agenții constatatori din cadrul instituțiilor competente întocmesc procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției cu privire la persoana indicată în răspuns.

Mecanismul descris mai sus presupune realizarea a două seturi separate de corespondență, una prin care se solicită și se primesc informații privind persona care a condus vehiculul la momentul săvârșirii contravenției și alta pentru comunicarea propriu-zisă a procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției.

Pe de altă parte, se impune a preciza că, atât solicitarea efectuată în temeiul art.39 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cât și procesul-verbal de constatare și sancționare a contravenției, pot fi întocmite ca înscrisuri în formă electronică, semnate cu semnătură electronică, și pot fi transmise prin intermediul sistemelor de comunicație electronică.

Astfel, atunci când procedurile menționate mai sus se derulează exclusiv prin intermediul sistemelor informatice, faptul că sunt realizate două seturi separate de corespondență nu afectează de o manieră semnificativă fluenta activității și nivelul de resurse necesare.

Prin contrast, atunci când procedurile se desfășoară în format fizic, pe hârtie, iar comunicarea se face prin servicii poștale sau de curierat, se constată practic o dublare a nivelului de resurse necesare pentru procesarea unei abateri, în ceea ce privește timpul, personalul și costurile financiare directe, având în vedere că este necesară și implementarea în sistemele informatice a informațiilor cuprinse în răspunsul proprietarilor sau deținătorilor mandatați.

În practică, s-a constatat că în multe situații proprietarii sau deținătorii mandatați ai unui vehicul au comunicat propriile date de identificare, dublarea corespondenței apărând, din această perspectivă, redundantă.

La nivelul statelor europene există două abordări principale, diferite din perspectiva modalității de angajare a răspunderii pentru contravențiile constatate pe baza datelor de monitorizare a traficului rutier obținute cu ajutorul sistemelor tehnice.

În Franța, constatarea și sancționarea contravențiilor rutiere se realizează printr-un sistem automatizat, gestionat de Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), instituție publică administrativă, plasată sub supravegherea Ministerului de Interne, care contribuie la politica publică de combatere a insecurității rutiere pe teritoriul național. Odată cu instalarea radarelor, ANTAI a dezvoltat și automatizarea procesării încălcărilor regulilor de circulație.

Potrivit abordării franceze, atunci când un vehicul este surprins de un dispozitiv automat (radar, cameră de supraveghere, terminal electronic) încălcând o normă rutieră, organul abilitat emite un proces-verbal electronic. Acesta este transmis titularului certificatului de înmatriculare, indiferent dacă este persoană fizică sau juridică, sub forma unui aviz de contravenție. Notificarea conține toate datele relevante: natura faptei, locul și ora, cuantumul amenzii, termenele de plată și procedura de contestare. Responsabilitatea este pecuniară și obiectivă – titularul este obligat să achite amenda, cu excepția cazului în care demonstrează că nu era conducătorul sau desemnează persoana care a condus vehiculul.

După primirea avizului, contravenientul poate accesa online, pe platforma ANTAI, dosarul său contravențional pentru a verifica informațiile, fotografiile radar și detaliile amenzii. Acesta are trei opțiuni: să plătească amenda în termenul legal, beneficiind de o reducere a cuantumului acesteia, să conteste sancțiunea în fața autorităților competente sau, în cazul persoanelor juridice, să desemneze conducătorul vehiculului.

Neplata în termenul indicat duce automat la majorarea amenzii. Întregul proces se desfășoară electronic, fără audierea părților, iar sistemul este conceput pentru a asigura celeritate, transparență și trasabilitate, permițând persoanei sancționate să își exercite drepturile prin intermediul platformei ANTAI.

Răspunderea financiară obiectivă este un concept specific sistemului de drept francez, întrucât, deși este angajată în contextul unor proceduri de natură

contravențională, amenda are caracter strict pecuniar și implică o răspundere obiectivă, independentă de culpă.

Spre deosebire, în Germania răspunderea pentru contravențiile rutiere este strict personală, adică este sancționat șoferul dacă este identificat. Ca regulă generală, proprietarul vehiculului nu poate fi tras la răspundere pentru o contravenție constatată pe baza datelor obținute cu sisteme automate de monitorizare a traficului dacă nu se dovedește că el conducea autovehiculul. Totuși, în practică, dacă șoferul nu poate fi identificat, proprietarul vehiculului poate fi obligat *să ia unele măsuri administrative*.

Procedura tipică (de exemplu, pentru depășirea vitezei surprinsă de o cameră radar) presupune ca autoritățile să trimită o scrisoare persoanei care este înregistrată ca proprietar al autovehiculului, solicitându-i să comunice cine conducea. Proprietarul este obligat să răspundă, nu neapărat să se auto-incrimineze, dar să indice persoana care conducea, dacă nu conducea el.

Dacă proprietarul refuză să declare cine conducea, amenda propriu-zisă nu poate fi aplicată, însă autoritățile pot impune o măsură administrativă numită Fahrtenbuchauflage – o obligație de a ține un registru/jurnal de bord (Fahrtenbuch), în care proprietarul trebuie să noteze de fiecare dată cine conduce vehiculul. Această măsură este impusă pentru o perioadă minimă de 6 luni și este considerată destul de împovăratore, în condițiile în care nu numai obligația de a păstra jurnalul, dar și nerespectarea cerinței de a înscrie corect datele în acesta sunt sancționate cu amendă.”

În ceea ce privește jurisprudența Curții Europene a Drepturilor Omului (CEDO), în contextul analizării reglementărilor privind răspunderea pentru contravențiile rutiere, s-a ridicat problema tăcerii în raport cu obligația proprietarilor de vehicule de a furniza informații pentru identificarea conducătorului auto, atunci când autoritățile competente solicită aceste date în legătură cu săvârșirea unei fapte ce contravine normelor de circulație rutieră.

În această privință, în primul rând, prin hotărârea din cauza O’Halloran și Francis versus Regatul Unit (2007), CEDO a stabilit că obligația de a dezvălui identitatea conducătorului auto nu încalcă dreptul la tăcere sau dreptul de a nu se autoincrimina, întrucât aceste drepturi nu sunt absolute în situațiile în care legea prevede expres o astfel de obligație, iar sancțiunea pentru nerespectarea acesteia nu afectează substanța drepturilor menționate.

Curtea a reținut că persoanele care aleg să dețină și să conducă autovehicule pot fi considerate că au acceptat anumite responsabilități și obligații, în special obligația, în cazul unor bănueli privind săvârșirea unor încălcări ale codului rutier, de a informa autoritățile despre identitatea persoanei care conducea autovehiculul în momentul săvârșirii încălcării.

Mai mult, în cauza Krumholz versus Austria, CEDO a reținut că tragerea de concluzii din tăcerea acuzatului poate fi permisă numai dacă probele sunt de așa

natură încât singura concluzie de bun simț care poate fi trasă este că acuzatul nu are niciun răspuns la acuzația împotriva sa, dar și că tragerea de concluzii într-o situație care nu necesită în mod clar o explicație din partea reclamantului și fără aplicarea unor garanții procedurale suficiente (cum ar fi organizarea unei audieri din oficiu pentru a-l interoga pe reclamant) a încălcat dreptul reclamantului la tăcere și prezumția de nevinovăție.

Observăm, astfel, că, potrivit jurisprudenței CEDO, în cazul unui vehicul implicat într-o contravenție rutieră, obligația de a furniza informații cu privire la persoana care a condus vehiculul nu echivalează cu o autoincriminare, întrucât refuzul de a comunica aceste date nu poate fi considerat, în sine, o recunoaștere a comiterii faptei, și nu poate fi utilizat pentru a proba comiterea respectivei fapte.

În acest sens, este esențial ca, în cazul contravențiilor constatate cu ajutorul datelor de monitorizare a traficului rutier, angajarea răspunderii pentru contravenția astfel constatată să nu se bazeze pe tăcerea persoanei vizate sau pe prezumția automată că a fost la volan, ci pe o comunicare fără echivoc din partea acesteia prin care recunoaște că au condus vehiculul, fără ca aceasta să însemne că recunoaște și că a comis o contravenție.

În contextul celor prezentate mai sus, o soluție care poate conduce la reducerea resurselor necesare pentru procesarea acestor tipuri de abateri este reprezentată de stabilirea prezumției că fapta contravențională a fost săvârșită de proprietarul sau deținătorul mandatat al vehiculului în cauză, *dacă sunt întrunite anumite condiții* care să permită în mod rezonabil a se presupune acest lucru, cum ar fi faptul că persona în cauză are permis de conducere, dreptul acesteia de a conduce nu este afectat de vreo suspendare sau de vreo interdicție, iar vehiculul nu figurează ca furat în baza de date a Poliției Române.

Având în vedere că potrivit art.15 alin.(1¹) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, proprietarul poate solicita înscrierea în certificatul de înmatriculare sau de înregistrare a unei alte persoane în calitate de utilizator al vehiculului, aceeași presupunere se poate face și față de respectiva persoană.

Chiar și în cazul în care aceste precondiții sunt îndeplinite, prezumția trebuie să fie una relativă și ușor de răsturnat de către persoana vizată.

Procesul-verbal astfel întocmit ar trebui să fie transmis împreună cu solicitarea de informații prevăzută la art.39 și ar trebui să producă efecte juridice numai sub condiția îndeplinirii de către aceasta a obligației prevăzute la articolul respectiv, prin comunicarea propriilor date de identificare.

Per a contrario, dacă utilizatorul, proprietarul sau deținătorul mandatat comunică datele altei persoane sau nu răspunde, procesul-verbal nu trebuie să producă efecte juridice, fiind considerat revocat de drept.

Această abordare evită a se trage o concluzie privind săvârșirea unei contravenții din tăcerea persoanei în cauză, răspunderea fiind angajată numai după ce aceasta confirmă, printr-o acțiune fără echivoc, faptul că a săvârșit contravenția.

Din aceste considerente, amenda contravențională trebuie să fie datorată numai după comunicarea propriilor date de identificare către instituția solicitantă.

Mai mult, trebuie menționat că **faptul achitării amenzii contravenționale nu poate fi considerat, în sine, o activitate cu o semnificație echivalentă comunicării propriilor date de identificare drept răspuns** la solicitarea primită în temeiul art.39 menționat mai sus, având în vedere că, în practică, plata poate fi efectuată și de către alte persoane, membrii de familie sau prieteni, chiar prin utilizarea unor instrumente de plată aparținând persoanei în cauză.

Astfel, este necesar a se înțelege că **plata amenzii contravenționale stabilite prin procesul-verbal transmis concomitent cu solicitarea de informații nu exonerează persoana în cauză de obligația de a răspunde respectivei solicitări.** Acest lucru înseamnă că persoanele care plătesc amenda contravențională prevăzută în procesul-verbal fără a răspunde solicitării de informații efectuează, în realitate, o plată nedatorată, pe care o vor putea recupera, însă **vor fi sancționate pentru necomunicarea răspunsului, cu o amendă prevăzută în clasa a IV-a de sancțiuni, fără a avea posibilitatea de plată a jumătate din minimul amenzii** prevăzute de actul normativ.

14. Gestionarea spațiilor destinate parcării vehiculelor

În contextul urbanizării accelerate și al creșterii exponențiale a numărului de autovehicule, gestionarea eficientă a spațiilor de parcare a devenit o prioritate pentru administrațiile publice locale. Taxarea locurilor de parcare reprezintă un instrument de echilibrare a cererii și de susținere financiară a infrastructurii urbane, însă eficiența acestui mecanism este afectată de gradul redus de conformare voluntară din partea utilizatorilor.

În lipsa unui cadru coercitiv clar, autoritățile locale se confruntă cu dificultăți în aplicarea regimului de taxare, ceea ce conduce la pierderi bugetare, utilizarea abuzivă a domeniului public și afectarea echității în accesul la resursele urbane.

În conformitate cu prevederile legale în vigoare, imobilizarea, ca măsură tehnico-administrativă, se dispune de către poliția rutieră, și se aduce la îndeplinire de către administrația publică locală sau administratorul drumului public, numai în cazurile expres prevăzute în cuprinsul art. 117 alin. (1) și (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Având în vedere situațiile ivite în practică referitoare la staționarea voluntară a vehiculelor pe locurile special amenajate (parcări), prevăzute cu taxă, se impune reglementarea posibilității autorității publice locale și administratorului drumului public de a dispune imobilizarea vehiculelor pentru care nu este achitată taxa aferentă locului de parcare utilizat, până la achitarea integrală a taxei și a cheltuielilor ocazionate de imobilizare, fiind prevăzută în acest sens posibilitatea utilizării dispozitivelor tehnice sau mijloace de blocare proprii.

O atare măsură contribuie la responsabilizarea conducătorilor de vehicule cu privire la utilizarea locurilor de parcare.

15. Corelarea prevederilor Legii poliției locale nr. 155/2010, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu prevederile în vigoare ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, astfel cum aceasta a fost modificată prin transpunerea dispozițiilor Directivei nr. 126/2006 privind permisele de conducere (reformată)

La momentul instituirii atribuțiilor și competențelor poliției locale în domeniul circulației pe drumurile publice s-a avut în vedere controlul de către această instituție a respectării regulilor de circulație de către conducătorii mopederor, categorie de vehicule pentru care nu era prevăzută obligativitatea deținerii unui permis de conducere.

Ulterior transpunerii prevederilor Directivei nr. 126/2006 privind permisele de conducere (reformată), s-a instituit în cuprinsul legislației rutiere obligativitatea deținerii permisului de conducere pentru mopede, fiind considerate autovehicule. În contextul acestui demers legislativ nu s-a avut în vedere și modificarea corelativă a Legii nr. 155/2010, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

În acest sens, se impune modificarea corelativă a art. 7 lit. j) din Legea nr. 155/2010, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în sensul eliminării *mopedului* din categoria vehiculelor pentru care poliția locală constată contravenții și aplică sancțiuni pentru încălcarea tuturor normelor rutiere, având în continuare competență pentru constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor potrivit art. 7 lit. h) și i).

Totodată, este necesară stabilirea competenței poliției locale în cazul altor contravenții, în mod corelativ cu responsabilitățile stabilite de lege în sarcina polițiștilor locali.

16. Asigurarea previzibilității asupra obligației de a purta echipament de protecție-avertizare fluorescent-reflectorizant pe timpul exercitării atribuțiilor de supraveghere, îndrumare și control al traficului rutier și de către polițiștii rutieri, respectiv polițiștii locali

În prezent, uniforma de serviciu a polițiștilor rutieri și a polițiștilor locali conține elemente reflectorizante, însă pentru asigurarea unei mai bune protecții a acestora, se instituie obligația de a purta un echipament de protecție-avertizare fluorescent-reflectorizant pe timpul exercitării atribuțiilor de supraveghere, îndrumare și control al traficului rutier și de către polițiștii rutieri, respectiv polițiștii locali, prin completarea enumerării din cuprinsul textului art. 35 alin. (5).

17. Digitalizare și comunicare prin mijloace electronice

Transformarea digitală, componentă esențială a procesului de modernizare a României, presupune adoptarea tehnologiilor digitale în activitatea instituțiilor statului, astfel încât să crească gradul de transparentizare a activității acestora, să fie

reduse barierele birocratice și să fie simplificat accesul cetățenilor și mediului privat la serviciile publice.

Contribuția Ministerului Afacerilor Interne la procesul de transformare digitală la nivel național este concretizată, în principal, prin implementarea proiectelor care au condus la emiterea cărții electronice de identitate (CEI) și prin implementarea portalului de servicii publice hub.mai.gov.ro, denumit și Platforma HUB de servicii la nivelul Ministerului Afacerilor Interne.

CEI conține certificate electronice emise gratuit, de către Ministerul Afacerilor Interne, pentru autentificare în sistemele informatice ale autorităților române, precum și în cele ale entităților private care oferă acces pe baza CEI, precum și semnătură electronică avansată, valabilă în România și utilizabilă de la momentul eliberării CEI. Documentele semnate cu certificatul pentru semnătură electronică avansată au aceeași valoare juridică precum documentele semnate olograf.

Ulterior producerii actului de identitate, la cererea titularului, în CEI poate fi înscris un certificat pentru semnătură electronică calificată recunoscut în toate statele Uniunii Europene, contra-cost, de către un furnizor de servicii de încredere.

Platforma HUB de servicii facilitează furnizarea de servicii publice electronice și se află în centrul eforturilor de digitalizare ale Ministerului Afacerilor Interne.

Serviciile publice electronice puse la dispoziție de către structurile Ministerului Afacerilor Interne sunt furnizate către cetățenii, dar și către mediul public sau privat, prin intermediul unei platforme de tip cloud.

În prezent sunt disponibile 17 servicii publice electronice, dintre care menționăm:

- eliberarea online a certificatului de cazier judiciar (februarie 2023);
- programarea online în vederea eliberării pașaportului (martie 2023);
- eliberarea online a istoricului de sancțiuni la regimul circulației rutiere (mai 2023);
- eliberarea apostilei pentru actele oficiale administrative (octombrie 2023);
- programarea online în vederea obținerii cărții electronice de identitate (mai 2024);
- serviciul privind semnalarea comportamentului agresiv în trafic (noiembrie 2024).

În perioada 01.02.2023 – 28.08.2025, portalul hub.mai.gov.ro a fost accesat de peste 34 de milioane de ori, iar prin intermediul acestuia au fost generate peste 1.000.000 de certificate de cazier judiciar și peste 155.000 de istorice ale sancțiunilor rutiere.

Numărul total de conturi de utilizator în HUB-ul de servicii este de peste 900.000, cele mai multe fiind validate prin platforma ghiseul.ro și prin prezentarea la sediul unei unități de poliție. Începând cu luna august 2025, este disponibilă funcționalitatea de validare a contului de utilizator în HUB-ul de servicii cu ajutorul cărții electronice de identitate.

Aplicarea dispozițiilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, presupune realizarea de numeroase interacțiuni (solicitări și transmiteri de informații și documente) între

proprietarii/utilizatorii de vehicule sau titularii permiselor de conducere și instituțiile publice din subordinea Ministerului Afacerilor Interne competente în domeniul circulației pe drumurile publice.

Comunicarea oficială se realizează, în prezent, preponderent prin prezentarea fizică a persoanelor interesate la sediile instituțiilor publice, ocazie cu care sunt depuse sau primite documente în format fizic (hârtie), prin deplasarea polițiștilor la adresele de domiciliu, reședință sau sediu ale persoanelor de interes și înmânarea sau afișarea de documente în format fizic (hârtie) sau prin transmiterea documentelor în format fizic (hârtie) prin intermediul serviciilor poștale sau de curierat.

Privită din perspectiva cetățenilor, obișnuiți cu avantajele tehnologiei informatice prezente în viața de zi cu zi, modurile în care se realizează comunicarea oficială sunt considerate ineficiente, consumatoare de resurse (în principal de timp, dar și de resurse financiare) și, în general, generatoare de frustrări legate de activitatea autorităților publice, care este percepută că nu se desfășoară la un nivel mulțumitor.

În contextul digitalizării majorității procedurilor interne de lucru de la nivelul instituțiilor publice din subordinea Ministerului Afacerilor Interne competente în domeniul circulației pe drumurile publice, utilizarea echipamentelor informatice conectate la bazele de date relevante pentru activitatea desfășurată de către fiecare polițist reprezentând o practică obișnuită la acest moment, modalitate de realizare a comunicării oficiale prin primirea și transmiterea de documente în format fizic (hârtie), descrisă mai sus, face necesară menținerea unui sistem de lucru hibrid, în care informațiile sunt prelucrate atât fizic cât și electronic.

Această stare de fapt impune sarcini administrative suplimentare, face necesară alocarea de resurse dedicate (de exemplu fonduri pentru plata serviciilor poștale sau de curierat sau personal care să gestioneze corespondența și să implementeze în bazele de date informațiile cuprinse în documentele primite în format fizic) și determină un timp mai mare de procesare a solicitărilor și de furnizare a serviciilor către cetățeni.

Spre exemplificare, implementarea recentă a mecanismelor de constatare a abaterilor de la normele de circulație pe drumurile publice cu ajutorul sistemelor automate de monitorizare a traficului rutier, una dintre măsurile principale necesare pentru creșterea gradului de siguranță rutieră, a relevat dificultăți majore în funcționarea optimă a fluxurilor de lucru în contextul modalităților de comunicare menționate mai sus.

Astfel, procesarea manuală a scrisorilor de informare și a proceselor-verbale de constatare și sancționare a contravențiilor, determinată exclusiv de necesitatea transmiterii acestora prin intermediul serviciilor poștale, întrerupe fluxul automatizat și generează creșterea timpilor de procesare a unei abateri detectate de sistemele automate cu peste 500%, în comparație cu o procedură care se desfășoară exclusiv în format electronic. La aceasta se adaugă și cheltuielile propriu-zise cu serviciile poștale, care, la un volum mare de proceduri, de ordinul zecilor de mii în

fiecare lună, tinde să devină un impediment esențial în sine, în contextul unor alocări bugetare reduse pe această destinație.

În cazul în care comunicarea procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției trebuie realizată prin afișarea la domiciliul contravenientului, în afara costurilor materiale inerente, trebuie luată în calcul și problema utilizării adecvate a resurselor, în contextul în care se apreciază că afișarea a două asemenea procese-verbale de către polițiști echivalează, din punct de vedere al resurselor utilizate, cu intervenția unui echipaj de poliție la un apel 112 sau într-un caz de violență domestică, unde aportul profesional și impactul în societate este unul net superior.

În continuarea eforturilor depuse în ultimii ani pentru implementarea unor mijloace electronice de comunicare sigure și relativ ușor accesibile, este necesară prefigurarea la nivel legislativ și apoi implementarea în practică a unor măsuri care să accelereze adoptarea acestora la scară largă în contextul comunicării oficiale dintre proprietarii/utilizatorii de vehicule sau titularii permiselor de conducere și instituțiile publice din subordinea Ministerului Afacerilor Interne competente în domeniul circulației pe drumurile publice.

18. Circulația pe drumurile publice a vehiculelor aparținând Ministerului Apărării Naționale și a coloanelor militare

În conformitate cu prevederile în vigoare ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, îndrumarea, supravegherea și controlul circulației pe drumurile publice a vehiculelor aparținând Ministerului Apărării Naționale sunt realizate de îndrumători de circulație.

În perioada 2006-2017, la nivelul Ministerului Apărării Naționale, misiunile de îndrumare, supraveghere și control al circulației pe drumurile publice a vehiculelor aparținând acestui minister au fost executate de către personal din structurile de poliție militară și de personal din alte structuri, desemnat în calitate de îndrumător de circulație. Îndrumătorii de circulație desemnați din cadrul personalului altor structuri îndeplineau această sarcină doar temporar, pentru suplimentarea personalului specializat din structurile de poliție militară.

În anul 2017, odată cu intrarea în vigoare a Legii nr. 167/2017 pentru modificarea și completarea Legii nr. 346/2006 privind organizarea și funcționarea Ministerului Apărării Naționale, s-a stabilit faptul că structurile de poliție militară asigură sprijinul manevrei și mobilității, controlul și îndrumarea circulației autovehiculelor și a coloanelor militare. În prezent, această misiune a structurilor de poliție militară este prevăzută la art. 36 alin. (1) din Legea nr. 346/2006, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

În data de 17.10.2023, în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 938, a fost publicată Legea nr. 273/2023 privind organizarea și funcționarea poliției militare, care stabilește pentru polițiștii militari o serie de obligații în domeniul sprijinului

manevrei și mobilității, al controlului și îndrumării circulației autovehiculelor și coloanelor militare.

Astfel, în cuprinsul art. 7 se prevede faptul că *în domeniul sprijinului manevrei și mobilității, al controlului și îndrumării circulației autovehiculelor și coloanelor militare, pe timp de pace, poliția militară asigură însoțirea, paza și protecția coloanelor militare, românești sau străine, pe teritoriul național, cu sprijinul poliției rutiere în ceea ce privește respectarea normelor legale privind circulația pe drumurile publice, având acces permanent la baza de date cu autovehiculele militare din Armata României și cu autovehiculele și mașinile de luptă ale partenerilor, aflate pe teritoriul național, iar, potrivit alineatului (2) al aceluiași articol poliția militară, cu sprijinul poliției rutiere, îndrumă circulația autovehiculelor militare din Armata României, urmărind respectarea de către conducătorii auto a legislației rutiere.*

În contextul normativ indicat, este necesară actualizarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, prin menționarea în cuprinsul dispozițiilor relevante a poliției militare și, în mod corelativ, a polițiștilor militari, precum și prin introducerea noțiunii de „coloană militară”.

19. Finanțarea activităților din domeniul educației și siguranței rutiere

Siguranța este esențială pentru orice sistem de transport și este asumată ca o prioritate majoră în cadrul politicilor publice asumate de statele membre ale Uniunii Europene.

Cadrul de politică al Uniunii Europene privind siguranța rutieră 2021-2030 - Următorii pași în direcția „Viziunii zero” prevede că obiectivul pe termen lung rămâne acela de a se apropia cât mai mult de un nivel zero al deceselor și al vătămarilor grave cauzate de accidente rutiere până în 2050.

Drept obiectiv intermediar, Uniunea Europeană urmărește reducerea cu 50% a numărului de decese și de vătămări grave cauzate de accidente rutiere până în anul 2030, comparativ cu anul de referință 2019.

Pentru atingerea acestor obiective, Comisia Europeană a stabilit o nouă abordare privind siguranța rutieră pentru deceniul 2021-2030, respectiv cea reprezentată de *sistemul sigur*.

Potrivit abordării sistemului sigur, decesele și vătămarile grave cauzate de accidente rutiere nu reprezintă un preț inevitabil al mobilității. Se pleacă de la acceptarea faptului că accidente se vor produce mereu, dar că decesele și vătămarile grave pot fi prevenite în mare măsură. Abordarea sistemului sigur vizează un sistem rutier mai puțin punitiv, implică conștientizarea faptului că oamenii fac greșeli și propune măsuri complexe pe mai multe niveluri pentru a preveni decesul persoanelor, luând în considerare caracteristicile vulnerabilității umane. Aplicate la nivel unitar, măsurile ar trebui să asigure un nivel de protecție suficient chiar și în cazul în care un element eșuează, pentru că un alt element va compensa pentru a preveni rezultatul cel mai grav.

Sistemul sigur este adoptat de un număr din ce în ce mai mare de țări și reprezintă baza Deceniului de acțiune al Organizației Națiunilor Unite pentru siguranța rutieră.

Accidentele rutiere soldate cu vătămări grave sau cu decese sunt evenimente traumatice pentru persoanele implicate direct, dar și pentru familiile și cercurile de prieteni sau profesionale ale persoanelor implicate. Caracterul neașteptat, imprevizibil al acestora, completat de conștientizarea unui sentiment de neputință în fața unui pericol la care ești obligat să te expui în mod frecvent prin participarea la trafic, chiar și în calitate de pasager sau pieton, sunt elemente care amplifică efectele psihologice și sociale ale acestor accidente.

Aceste accidente sunt percepute drept o amenințare directă la adresa capacității celor afectați de a-și continua viața în mod normal, de o manieră similară celei pe care o aveau anterior producerii accidentului, întrucât la nivel personal, atât sub aspect emoțional sau al relațiilor sociale, cât și sub aspectul capacității de muncă și al obținerii și libertății de utilizare a resurselor economice, accidentele rutiere din care au rezultat vătămări grave sau decese produc modificări negative, de multe ori persistente sau care se dovedesc, în timp, a fi imposibil de surmontat.

Pentru evaluarea impactului la nivelul de ansamblu al societății, în domeniul cercetării fenomenului rutier a fost stabilit un mecanism de calcul al costului social mediu al unui accident rutier soldat cu persoane decedate și al costului social mediu al unui accident grav. Costul social mediu al unui accident de circulație este determinat pe o structură formată din șase componente, respectiv costuri medicale, costuri cu pierderea producției, costuri umane, costuri cu distrugerea de proprietate, costuri administrative și alte costuri.

Astfel, utilizând tehnici recomandate de bunele practici internaționale și date culese de la instituții cu atribuții în domeniul rutier au fost calculate, la nivelul anului 2016, costurile medii cât și costurile totale pentru persoana decedată și persoana rănită grav prin accident rutier, precum și pentru accidentul rutier soldat cu persoane decedate, și respectiv a accidentului soldat cu persoane rănite grav.

Aceste costuri, prezentate în cuprinsul Strategiei Naționale privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030, arată după cum urmează:

Costuri medii	LEI	EURO
Costul social mediu al unui rănit grav	684.827,41	152.495,64
Costul social mediu al unei persoane decedate	4.302.673,62	958.108,49
Costul social mediu al unui accident grav	760.158,42	169.270,16
Costul social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate	4.883.603,01	1.087.468,38

Potrivit datelor publicate de Autoritatea Rutieră Română după prelucrarea informațiilor din perioada 2018 - 2023, preluate de la de autoritățile publice cu

responsabilități în domeniu, pe baza mecanismului de calcul stabilit potrivit metodologiei utilizate în studiile europene de profil, aceste costuri au fost actualizate după cum urmează:

Costuri medii	LEI	EURO
Costul social mediu al unui rănit grav	1.609.479	325.377
Costul social mediu al unei persoane decedate	10.118.147	2.045.516
Costul social mediu al unui accident grav	1.786.522	361.169
Costul social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate	11.484.048	2.321.651

În calitate de stat membru al Uniunii Europene, România s-a angajat să susțină obiectivele europene, adoptând ținta de diminuare cu 50% a numărului de decese și vătămări grave cauzate de accidente rutiere, raportat la anul de referință 2019, în care s-au înregistrat 8.642 accidente soldate cu 1.864 decese și 8.125 răniți grav, dar și adoptarea și implementarea de măsuri potrivit abordării *sistemului sigur*.

Pentru atingerea obiectivului Viziunii Zero până în anul 2050 și a țintei intermediare pentru anul 2030, a fost elaborată și se implementează Strategia națională privind siguranța rutieră 2022-2030, document de politici publice aliniat cadrului normativ și orientărilor strategice europene.

Siguranța rutieră reprezintă o prioritate strategică atât pentru Comisia Europeană, cât și pentru autoritățile naționale, România plasându-se încă pe poziții vulnerabile în cadrul Uniunii Europene, având una dintre cele mai ridicate rate ale mortalității rutiere la un milion de locuitori.

Modelele de organizare a rețelelor rutiere și a sistemelor de deplasare pe care acestea le conțin potențază sau dimpotrivă diminuează riscul producerii unor accidente, precum și gravitatea consecințelor acestora. Statisticile evidențiază transportul rutier ca fiind cel mai periculos mod de transport, atât din perspectivă umană, cât și financiară.

Astfel, siguranța rutieră se constituie într-un domeniu de interes global, național și european, a cărui abordare necesită un efort coordonat și responsabilitate împărțită între toți actorii implicați.

În anul 2022, la adoptarea Strategiei naționale privind siguranța rutieră pentru perioada 2022-2030, România se situa pe ultimele locuri în Uniunea Europeană și în ultima treime a listei țărilor din lume, în ceea ce privește mortalitatea datorată accidentelor rutiere, atât ca număr, cât și raportat la un milion de locuitori sau la 10.000 de autovehicule înmatriculate. În acel context, costurile sociale au fost estimate la aproximativ 2% din produsul intern brut (PIB), reprezentând aproximativ 5,5 miliarde de euro, raportat la datele publicate de Institutul Național de Statistică privind produsul intern brut al României în anul 2022.

Prioritățile Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră pentru perioada 2022 – 2030, de reducere a numărului persoanelor decedate, respectiv al celor rănite grav

în accidente rutiere sunt în strânsă legătură cu obiectivele Programului de Guvernare, vizând creșterea investițiilor finanțate din bugetul de stat și prioritizarea investițiilor în domeniul transporturilor, astfel încât să reflecte nevoile de conectivitate și de mobilitate, de reducere a congestiei și de asigurare a unei rețele rutiere de transport modernă, eficientă și sigură.

Obiectivele și prioritățile Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră pentru perioada 2022 - 2030 sunt în coordonare și completează obiectivele și acțiunile prevăzute în Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) și în alte strategii de nivel național (Strategia Națională pentru implementarea Sistemelor Inteligente de Transport, Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030, Planuri de mobilitate urbană, Strategii din domeniul protecției mediului privind eliminarea treptată din registrul național a vehiculelor vechi/deficitare etc.)

Planul de acțiuni pentru implementarea Strategiei naționale privind siguranța rutieră pentru perioada 2022-2030 concentrează eforturile cu prioritate către îmbunătățirea comunicării privind siguranța rutieră, printr-o mai bună coordonare și o prezență crescută a experților din domeniu în spațiul public, eficientizarea modului de constatare a încălcării normelor legale specifice sectorului rutier, prin implementarea sistemelor tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor, identificarea soluțiilor de finanțare pentru activitățile de siguranță rutieră, precum și asigurarea unei mobilități sigure pentru toți participanții la trafic, prin implementarea sistemelor automate de management al traficului.

În ciuda progreselor recente, România continuă să înregistreze performanțe inferioare mediei europene în domeniul siguranței rutiere. Acest fapt impune implementarea unor măsuri complexe și bine fundamentate, menite să reducă semnificativ riscul rutier pe infrastructura publică națională.

Pentru atingerea acestor obiective, s-au prevăzut acțiuni tematice, precum operaționalizarea sistemelor automate de constatare și implementarea acestora la nivelul rețelei de autostrăzi și drumuri naționale.

Analiza dinamicii traficului rutier, cu accent pe identificarea riscurilor și vulnerabilităților, reprezintă fundamentul procesului decizional și condiția indispensabilă pentru proiectele naționale.

Concluziile desprinse din analiza datelor proprii indică necesitatea diversificării și modernizării instrumentelor instituționale pentru aplicarea eficientă a legislației în vigoare, în interesul protejării vieții și integrității cetățenilor, prin combaterea cauzelor principale ale accidentelor grave de circulație rutieră.

Sub aspectul dezvoltării capacității de detecție a abaterilor de la regulile de circulație, la nivelul serviciilor competente ale Poliției Române a fost operaționalizat un sistem tehnic automat dedicat colectării de date din trafic cu ajutorul camerelor mobile TruCAM II și prelucrării acestor date într-o platformă digitală care permite corelarea tuturor datelor necesare și emiterea sancțiunilor contravenționale de către agenții constataatori.

	Camerele mobile TruCAM II sunt amplasate pe drumuri publice pe un trepied și sunt setate pe modul automat. Camerele înregistrează imagini și date despre participanții la trafic care depășesc limita de viteză a sectorului respectiv de drum. Informațiile colectate, cum ar fi numărul de înmatriculare, locația detecției, viteza maximă a sectorului respectiv de drum, viteza autovehiculului, un video sau fotografii concludente cu autovehiculul detectat, sunt preluate în platforma digitală găzduită în Hub-ul de servicii la nivelul MAI, care analizează automat toate datele și asistă personalul competent în desfășurarea activităților necesare atunci când se impune luarea unor măsuri, inclusiv prin preluarea în mod automat a unor informații din bazele de date. Tot în cadrul Hub-ului de servicii la nivelul MAI a fost dezvoltată și aplicația e-SAR, destinată primirii, din partea oricărui participant la trafic, a sesizărilor privind manevre agresive în trafic la care au fost martori și pe care le-au înregistrat cu un mijloc tehnic. Implementate relativ recent (<i>e-SAR este operațională din octombrie 2024, iar platforma care prelucrează datele de trafic obținute cu ajutorul camerelor mobile TruCAM II este operațională din ianuarie 2025</i>), sistemele automate au dovedit viabilitatea conceptului, prin creșterea eficienței activităților de detecție și sancționare a abaterilor de la regulile de circulație. Rezultatele obținute în utilizarea acestor sisteme justifică pe deplin continuarea demersurilor de implementare aflate în curs, cum este cel privind dezvoltarea și operaționalizarea Sistemului integrat de monitorizare a traficului rutier pe drumurile publice din România - e-SIGUR sau cel privind interconectarea mijloacelor tehnice pentru monitorizarea traficului rutier instalate de administratorii drumurilor de interes local și județean cu platformele software ale Poliției Române. În pofida unor progrese recente, România înregistrează rezultate sub media statelor membre ale Uniunii Europene în domeniul siguranței rutiere. Potrivit datelor existente în evidențele privind accidente de circulație, principala cauză a producerii accidentelor rutiere care se soldează cu vătămări grave sau cu decese este indisciplinarea participanților la trafic, manifestată, în principal, prin nerespectarea regulilor privind viteza maximă admisă pe un sector de drum, nerespectarea regulilor de conduită în trafic pentru pietoni și bicicliști, precum și prin nerespectarea regulilor privind prioritatea de trecere. Creșterea responsabilității participanților la trafic poate fi determinată prin acționarea pe următoarele două paliere principale: 1. crearea și menținerea unui sentiment generalizat că respectarea regulilor de circulație este monitorizată atent de autoritățile statului și că nerespectarea acestora este sancționată just și prompt; 2. educarea participanților la trafic, atât la nivel teoretic cât și practic, de o manieră sistematică și de la o vârstă cât mai mică.
--	--

Implementarea și dezvoltarea sistemelor tehnice automate care să asigure mijloace eficiente pentru detecția abaterilor de la regulile de circulație și aplicarea promptă a sancțiunilor reprezintă unul dintre obiectivele Strategiei naționale privind siguranța rutieră pentru perioada 2022-2030, context în care sunt abordate aspecte precum alocarea distinctă a finanțării pentru funcționarea sistemelor, crearea unor standarde de date și stabilirea unui nivel de acceptanță pentru furnizorii datelor de detecție.

Tot astfel, potrivit Strategiei naționale privind siguranța rutieră pentru perioada 2022-2030, educația pentru siguranță rutieră se prevede a fi integrată în sistemul formal de educație, prin completarea ofertei curriculare aferente disciplinelor din aria curriculară om și societate, precum și prin activități extracurriculare. Complementar, se menționează necesitatea creării unui mecanism sustenabil și transparent de finanțare a activităților de siguranță rutieră din sumele încasate cu ajutorul sistemelor tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor rutiere.

Pentru obținerea unor rezultate cu impact durabil în timp, cum sunt cele care vizează adoptarea unui comportament responsabil pe drumurile publice din partea tuturor categoriilor de participanți la trafic, este necesar să fie menținute active, permanent și la un nivel adecvat de intensitate, măsurile care își dovedesc eficiența. Astfel, apare necesar ca aceste măsuri să beneficieze de o sursă de finanțare dedicată, stabilă și previzibilă.

Cadrul juridic și instituțional oferă un model funcțional, care si-a dovedit eficiența în această privință, respectiv Mecanismul național de susținere a prevenirii criminalității, instituit prin modificarea *Legii nr.318/2015 pentru înființarea, organizarea și funcționarea Agenției Naționale de Administrare a Bunurilor Indisponibilizate și pentru modificarea și completarea unor acte normative* și operaționalizat începând cu luna ianuarie 2023.

Mecanismul se constituie prin suplimentarea anuală a bugetelor ordonatorilor principali de credite ai autorităților publice cu atribuții în domeniul prevenirii criminalității, indicate în cuprinsul legii, cu alocări provenite din sumele de bani confiscate în proceduri penale, din sumele de bani rezultate din valorificarea bunurilor confiscate în proceduri penale, precum și din sumele de bani obținute din executarea hotărârilor de confiscare prin echivalent în proceduri penale.

Sumele astfel alocate se utilizează de către autoritățile publice pentru finanțarea de proiecte sau programe de prevenire a criminalității, pe baza unor criterii generale prevăzute de lege și, atunci când este cazul, a unor criterii specifice stabilite la nivelul acestora. Autoritățile publice transmit rapoarte anuale privind modul de utilizare a sumelor de bani alocate, până la data de 31 ianuarie a anului următor.

În prezent, potrivit art.8 alin.(3) și (4) din OG nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, sumele de bani provenite din amenzile aplicate persoanelor fizice sau juridice, cu domiciliul/sediul în România, pentru nerespectarea regulilor de

circulație se fac venit integral la bugetele locale ale unității/subdiviziunii administrativ-teritoriale în care contravenientul își are domiciliul sau sediul, după caz.

Observăm, astfel, că autoritățile administrației publice centrale care dezvoltă și operează sisteme automate de detecție a abaterilor de la normele de circulație nu beneficiază de sume de bani provenite din amenzile colectate, chiar dacă implementarea și mai ales menținerea operațională a acestor sisteme implică în mod inerent costuri.

Pe de altă parte, nici autoritățile administrației publice locale care instalează sisteme de detecție nu beneficiază de sumele provenite din amenzile constatate prin intermediul acestor sisteme, atunci când persoana care comite contravenția nu are domiciliul pe teritoriul acestora. O parte semnificativă dintre persoanele care comit abateri rutiere sunt în tranzit sau turiști, dar și persoane care domiciliază în localitățile limitrofe sau care locuiesc efectiv în localitate pe bază de reședință sau chiar fără a solicita stabilirea reședinței.

De asemenea, încasarea sumelor provenite din amenzile de circulație direct în bugetele locale ale unităților/subdiviziunilor administrativ-teritoriale nu permite finanțarea, chiar și parțială, a unei abordări la nivel național care să aibă drept scop integrarea în sistemul formal de educație a educației pentru siguranță rutieră.

Monitorizarea respectării regulilor de circulație de o manieră care să pună în valoare avantajele sistemelor automate de detecție a abaterilor presupune dezvoltarea și operarea, la nivelul poliției rutiere, a unui sistem complex care trebuie să cuprindă:

- centre de monitorizare a traficului rutier, la nivelul cărora să fie procesate datele obținute cu ajutorul sistemelor tehnice;
- sisteme tehnice proprii de detecție – radare fixe (trepied) și mobile (instalate pe autovehicule aflate în deplasare);
- mecanisme de comunicare cu proprietari de vehicule și cu persoanele identificate că au săvârșit contravenții la regimul rutier.

Din punctul de vedere al Ministerului Afacerilor Interne, operarea sistemului descris mai sus generează cheltuieli cu sediile centrelor de monitorizare a traficului, cu echipamentele hardware și aplicațiile informatice necesare procesării datelor de monitorizare a traficului rutier, cu sistemele de comunicație electronică la distanță, cu personalul care aplică sancțiunile ori care asigură suportul tehnic, dar și cheltuieli privind achiziția și verificarea metrologică a echipamentelor radar. Tot astfel sunt inerente cheltuielile privind imprimarea, pregătirea și expedierea corespondenței prin servicii poștale, cheltuielile privind comunicarea proceselor verbale prin afișare la domiciliul contravenientului sau cheltuielile necesare implementării și asigurării mentenanței unor soluții tehnice de comunicare la distanță prin mijloace electronice.

Spre referință, cheltuielile privind echipamentele de detecție a abaterilor (camerele video și radarele) sunt estimate a reprezenta un procent mai mic de 10%

din totalul cheltuielilor pe care le presupune dezvoltarea și operarea unui sistem complex precum cel descris mai sus.

Pe de altă parte, începând cu anul 2019⁴ au fost întreprinse demersuri pentru implementarea unui mecanism național care să asigure achitarea amenzilor într-un cont unic și distribuirea sumelor încasate către beneficiari prevăzuți de lege. În prezent, nu sunt implementate toate componentele mecanismului, însă au fost realizate progrese semnificative pentru clarificarea tuturor aspectelor de ordin juridic și tehnic, astfel încât acesta să poată fi operaționalizat în sistem pilot, în raport cu amenzile contravenționale la regimul circulației pe drumurile publice aplicate conducătorilor de autovehicule de către agenții constatatori ai Ministerului Afacerilor Interne.

Pornind de la mecanismul național prin care se urmărește achitarea amenzilor într-un cont unic, prefigurat deja la nivelul legislației, și luând ca model de bună practică Mecanismul național de susținere a prevenirii criminalității, o soluție aptă să asigure o sursă de finanțare dedicată, stabilă și previzibilă pentru măsurile care și-au dovedit eficiența în domeniul siguranței rutiere poate fi luată în considerare pe următoarele coordonate:

1. Sumele de bani provenite din plata voluntară a amenzilor contravenționale la regimul circulației pe drumurile publice să fie încasate într-un cont unic, de unde să fie distribuite, în cote procentuale, către autoritățile administrației publice centrale care implementează măsuri în domeniul siguranței rutiere, dar și către unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale pe raza cărora au fost săvârșite contravențiile.

Unitățile/subdiviziunile administrativ-teritoriale în care contravenientul își are domiciliul sau sediul și-ar menține dreptul de a încasa sumele provenite din executarea silită a creanțelor rezultate din neplata amenzilor aplicate respectivelor persoanelor fizice sau juridice, pentru nerespectarea regulilor de circulație.

Tot astfel, la bugetul de stat vor fi încasate în continuare sumele provenite din executarea silită a creanțelor rezultate din neplata amenzilor aplicate persoanelor fizice sau juridice, fără domiciliul/sediul în România, pentru nerespectarea regulilor de circulație.

2. Sumele distribuite autorităților administrației publice centrale din contul unic să fie utilizate exclusiv pentru finanțarea măsurilor din domeniul siguranței rutiere.

Având în vedere importanța educației rutiere încă de la o vârstă fragedă, Ministerul Educației și Cercetării ar putea să utilizeze sumele distribuite pentru finanțarea/cofinanțarea programului național de educație pentru siguranță rutieră, ca parte integrantă a sistemului formal de educație, precum și pentru finanțarea prin granturi a unor proiecte de siguranță rutieră.

Pe de altă parte, Ministerul Afacerilor Interne ar putea utiliza aceste sume pentru implementarea, dezvoltarea și operarea sistemelor de detecție a abaterilor de la

⁴ prin intrarea în vigoare a dispozițiilor relevante cuprinse în Legea nr.203/2018 privind măsuri de eficientizare a achitării amenzilor contravenționale

	normele de circulație, pentru dispecerate de monitorizare și centre de management al traficului, pentru echipamente specifice de mobilitate și constatare a contravențiilor și infracțiunilor la regimul rutier, pentru dezvoltarea și asigurarea mentenanței platformelor informatice dedicate serviciilor electronice și pentru campanii de educație rutieră. 3. Utilizarea sumelor de bani să facă obiectul unor rapoarte publice întocmite periodic de către autoritățile administrației publice centrale către care acestea au fost distribuite.
2.3. Schimbări preconizate	1. Viteza medie de circulație a autovehiculelor pe drumurile publice Pentru stabilirea în cuprinsul Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, a dispozițiilor care să permită constatarea încălcării regimului legal de viteză prin determinarea vitezei medii de deplasare a vehiculelor pe un sector de drum public se propun următoarele: - modificarea art.6 pct.20 astfel încât definiția mijlocului tehnic omologat să se refere și la măsurarea vitezei medii; - completarea art.109 cu un nou alineat, alin.(2¹), care să prevadă în mod explicit faptul că nerespectarea regimului legal de viteză se poate constata și prin calcularea vitezei medii de deplasare a unui vehicul pe un anumit sector de drum, determinată ca raport dintre distanța parcursă de vehicul pe sectorul de drum și timpul efectiv de parcurgere a respectivei distanțe înregistrat de mijloacele tehnice omologate și verificate metrologic. 2. Codurile armonizate ale Uniunii Europene și codurile naționale înscrise în permisele de conducere În vederea completării Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu mențiuni referitoare la codurile armonizate ale Uniunii Europene și codurile naționale înscrise în permisele de conducere, în cuprinsul proiectului se propune: - introducerea a două noi alineate la art.24, respectiv alin.(2¹) și (2²), care să menționeze explicit faptul că în permisul de conducere se înscriu codurile armonizate la nivelul Uniunii Europene, precum și codurile stabilite la nivel național, dar și faptul că acestea constituie restricții privind conducerea unui vehicul pe drumurile publice; - completarea art.102 alin.(3) cu o nouă literă, lit.i), care să stabilească drept contravenție, sancționată cu amenda prevăzută în clasa a IV-a de sancțiuni și cu aplicarea sancțiunii complementare a suspendării exercitării dreptului de a conduce pentru o perioadă de 90 de zile, conducerea unui vehicul pe drumurile publice cu nerespectarea restricțiilor rezultate din codurile înscrise în permisele de conducere; - completarea art.117 alin.(1) cu o nouă literă, lit.h), care să stabilească un nou caz în care se poate dispune imobilizarea unui vehicul, respectiv atunci când acesta este condus pe drumurile publice cu încălcarea restricțiilor privind adaptarea potrivit codului înscris în permisul de conducere, iar conducerea vehiculului nu

poate fi asigurată pe loc de o altă persoană în al cărei permis de conducere nu sunt înscrise astfel de restricții;

- completarea art.117 alin.(4) cu o nouă literă, lit.e), pentru a stabili situația în care poate fi revocată măsura imobilizării luate în condițiile prezentate mai sus, respectiv atunci când se asigură conducerea acestuia de către o persoană în al cărei permis de conducere nu sunt înscrise restricții privind adaptarea vehiculului.

3. Valabilitatea administrativă a permiselor de conducere

Asigurarea respectării deciziilor luate ca urmare a examinărilor medicale efectuate cu privire la aptitudinile fizice și mentale ale conducătorilor auto se propune a fi realizată prin introducerea la art.24 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, a unui nou alineat, alin.(5⁵), care să prevadă, prin excepție de la regulile generale privind valabilitatea administrativă a permiselor de conducere, că în cazul în care, prin examinarea medicală este stabilită necesitatea efectuării unor verificări periodice într-un termen mai mic decât cel obișnuit, valabilitatea administrativă a permisului de conducere să fie cea înscrisă în documentul emis în acest scop de către unitatea de asistență medicală autorizată.

4. Măsuri pentru creșterea siguranței pietonilor și optimizarea fluenței traficului rutier

Se introduce obligația administratorului drumului public de a amplasa în zona marcajului trecerii pentru pietoni, semafoare cu comanda manuală a cererii de verde, care se poate face direct de către pietoni, în interiorul municipiilor și orașelor, pe sectoarele de drum cu circulație în ambele sensuri, prevăzute cu cel puțin două benzi pe sens, respectiv obligația de a amenaja treceri de pietoni supraînălțate în cazul sectoarelor de drum prevăzute numai cu o bandă pe sens.

Totodată, pentru realizarea unui cadru adecvat pentru implementare, se impune stabilirea unui termen de 2 ani pentru îndeplinirea obligațiilor administratorului drumului public, calculat de la data intrării în vigoare a proiectului.

5. Testarea conducătorilor auto în vederea stabilirii consumului de substanțe psihoactive ori a concentrației de alcool în aerul expirat

În vederea sporirii acurateței în ceea ce privește determinarea concentrației de alcool în aerul expirat și pentru a contribui la stabilirea corectă a împrejurărilor faptice în care se produc accidente de circulație, se propune completarea art.38 alin.(2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Astfel, se propune introducerea unei noi litere, lit.c), care să prevadă obligația polițistului rutier de a solicita conducătorilor vehiculelor, cu excepția celor trase sau împinse cu mâna, instructorilor auto atestați să efectueze instruirea practică pentru obținerea permisului de conducere, precum și examinatorilor autorității competente în timpul desfășurării probelor practice ale examenului pentru obținerea

permisului de conducere efectuarea testării în vederea stabilirii consumului de substanțe psihoactive ori a concentrației de alcool în aerul expirat, atunci când constată la fața locului că acestea au fost implicate în accidente de circulație.

6. Comunicarea datelor de identificare ale persoanei căreia i-a fost încredințat vehiculul pentru a-l conduce pe drumurile publice

Pentru un plus de previzibilitate în reglementare, dar și pentru asigurarea unei practici unitare, se propune modificarea art. 39 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, astfel încât să fie stabilit în mod expres un termen de 15 zile în interiorul căruia proprietarul sau deținătorul mandatat să comunice datele solicitate de autorități.

Corelativ, se propune modificarea în mod corespunzător, din punct de vedere terminologic, a normelor care stabilesc regimul sancționator în cazul nerespectării obligației în discuție, respectiv art.102 alin.(1) pct.14 și art.105 pct.10 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

7. Utilizarea benzilor destinate transportului public de persoane

Pentru asigurarea disponibilității benzilor destinate transportului public de persoane în scopul realizării în condiții optime a transportului public, se propune completarea art.43 alin.(1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu dispoziții din cuprinsul cărora să rezulte în mod explicit interdicția celorlalte categorii de vehicule de a circula pe benzile destinate transportului public de persoane.

Pentru întregirea cadrului normativ în legătură cu circulația altor vehicule pe benzile destinate transportului public de persoane, se propune și completarea articolului 101, alineatul (1) din același act normativ, prin introducerea unui nou punct, pct. 23, care să stabilească drept contravenție, sancționată cu amenda prevăzută în clasa a III-a de sancțiuni, nerespectarea regulilor privind circulația pe banda destinată transportului public de persoane.

În același sens, se propune și modificarea Legii poliției locale nr. 155/2010, republicată, cu modificările și completările ulterioare, respectiv a articolului 7 litera i), astfel încât să fie prevăzută în mod expres competența acestei instituții de a constata contravenții și aplica sancțiuni pentru încălcarea normelor legale privind circulația pe banda destinată transportului public de persoane.

8. Răspunderea pentru nerespectarea regulilor privind oprirea, staționarea și parcarea vehiculelor

În scopul asigurării responsabilizării proprietarilor sau deținătorilor mandatați, persoane fizice sau juridice, în cazurile în care conducătorii vehiculelor aparținând acestora nu sunt prezenți la locul și în momentul constatării unor fapte contravenționale legate de oprirea, staționarea sau parcarea acestora, se propun următoarele:

- completarea articolului 39 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu un nou alineat, alin.(2¹), care să stabilească faptul că, în cazul oprii și staționării neregulamentare, proprietarul sau deținătorul mandatat este exonerat de obligația de a comunica datele de identificare ale persoanei căreia i-a încredințat vehiculul pentru a-l conduce pe drumurile publice dacă, în termenul prevăzut răspuns, comunică dovada că s-a plătit o sumă echivalentă cu jumătate din minimul amenzii contravenționale prevăzute de ordonanța de urgență pentru clasa de sancțiuni corespunzătoare contravenției menționate în cuprinsul solicitării poliției rutiere sau a poliției locale;
- completarea articolului 39 din același act normativ cu un două noi alineate, alin.(6) și (7), care să prevadă modalitatea de comunciere a solicitării poliției rutiere sau a poliției locale prin afișarea pe parbrizul autovehiculului sau, în cazul altor vehicule, pe elementele de caroserie;
- completarea articolului 100 din Legea nr.448/2006 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, cu modificările și completările ulterioare, cu un alineat, alin.(4¹), care să prevadă modalitatea de aplicare, în mod corespunzător, a dispozițiilor stabilite pentru oprirea și staționarea neregulamentară și în situația vehiculelor parcate fără drept pe locurile de parcare adaptate, rezervate și semnalizate prin semn internațional pentru persoane cu handicap.

În vederea eliminării sancțiunii contravenționale completare a punctelor de penalizare pentru oprirea sau staționarea neregulamentară, se propune abrogarea punctului 8 de la articolul 108, alineatul (1), litera a), precum și a punctului 7 de la articolul 108, alineatul (1), litera b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Corelativ, se propune completarea articolului 99 alineatul (1) cu un nou punct, pct.20, care să stabilească oprirea neregulamentară drept contravenție, sancționată cu amenda prevăzută în clasa I de sancțiuni.

Tot astfel se propune și completarea articolului 100 alineatul (1), cu un nou punct, pct. 15, care să stabilească staționarea neregulamentară drept contravenție, sancționată cu amenda prevăzută în clasa a II-a de sancțiuni.

9. Circulația pe autostrăzi și pe drumurile expres

În scopul instituirii unor măsuri de protecție în cazul conducătorilor de autovehicule considerate, raportat la caracteristicile tehnice prin construcție, mai vulnerabile în raport de alte categorii de vehicule pe drumurile de mare viteză, se propune modificarea articolului 74 alineatul (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, astfel încât să fie stabilită interdicția de a conduce vehicule aparținând categoriilor B1 și A1 pe autostrăzi sau pe drumurile expres.

Se propune, totodată, modificarea textului contravenției prevăzute la art. 102 alin. (1) pct. 17 din același act normativ, sancționată cu amenda prevăzută în clasa a IV-a de sancțiuni, astfel încât să se refere la toate interdicțiile stabilite de articolul

74, iar nu exclusiv la dispozițiile privind circulația pe autostrăzi din cuprinsul acestuia.

10. Obligații în cazul avarierii vehiculelor

Pentru introducerea unor excepții de la obligația conducătorilor de vehicule implicați într-un accident de circulație în urma căruia au rezultat numai avarierea vehiculelor și/sau alte pagube materiale de a se prezenta în termen de cel mult 24 de ore la unitatea de poliție competentă, se propune completarea articolului 79 alineatul (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, prin introducerea a două noi litere, lit. c) și d).

Astfel, se propune ca la lit.c) să se stabilească exceptarea de la obligația menționată a conducătorilor vehiculelor cu privire la care polițiștii rutieri au încheiat documente de constatare a accidentului de circulație la locul producerii acestuia, iar la lit.d) se propune să fie exceptați și conducătorii vehiculelor care au declarat accidentul de circulație prin platforma HUB de servicii de la nivelul Ministerului Afacerilor Interne.

În mod corelativ, se propune și completarea aceluiași articol, prin introducerea a două noi alineate, alin.(3) și (4), care să stabilească regulile aplicabile în cazul declarării accidentului de circulație prin intermediul platformei HUB de servicii de la nivelul Ministerului Afacerilor Interne, inclusiv posibilitatea poliției rutiere de a solicita prezentarea autovehiculului la sediul acesteia atunci când sunt necesare verificări suplimentare.

Pentru situațiile în care autovehiculul nu este prezentat pentru verificări suplimentare la sediul poliției rutiere, la solicitarea acesteia, se propune completarea articolului 100 alineatul (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu un nou punct, pct.16, care să stabilească acest fapt drept contravenție, sancționată cu amenda prevăzută în clasa a II-a de sancțiuni.

În vederea implementării unei soluții similare și în cazul avarierii vehiculelor în alte împrejurări decât într-un accident de circulație, se propune completarea articolului 80 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu un nou alineat, alin.(3), care să prevadă posibilitatea declarării acestor evenimente, fără a mai fi necesară prezentarea la unitatea de poliție, prin platforma HUB de servicii de la nivelul Ministerului Afacerilor Interne.

11. Creșterea previzibilității normelor referitoare la circulația autovehiculelor în traficul internațional

Pentru a se asigura previzibilitate cu privire la recunoașterea pe teritoriul României a permiselor de conducere naționale care sunt însoțite de permisele internaționale de conducere, se propune modificarea art.83 alin.(2) din Ordonanța

de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, astfel încât sintagma „*permis de conducere național eliberat de autoritățile unui stat care nu este membru al Convenției asupra circulației rutiere și nici membru al Uniunii Europene ori cu care România nu a încheiat un tratat privind recunoașterea reciprocă a permiselor de conducere auto*” să fie înlocuită cu sintagma „*permis de conducere național eliberat de autoritățile unui stat care este membru al Convenției asupra circulației rutiere de la Geneva din 19 septembrie 1949 la care România a aderat prin Decretul nr. 442/1960*”.

12. Suspendarea exercitării dreptului de a conduce

Se propune completarea art.103 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu un nou alineat, alin.(1²), care vizează reglementarea posibilității renunțării la dreptul de a conduce prelungit de către organele judiciare în cazul faptelor săvârșite de conducătorii de autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie ce au făcut obiectul unor proceduri penale, finalizate cu soluții de clasare, achitare, renunțare la urmărirea penală, renunțare la aplicarea pedepsei sau amânarea aplicării pedepsei, prin instituirea posibilității reluării suspendării începând cu ziua imediat următoare celei depunerii de către titularul permisului de conducere, a dovezii înlocuitoare aflate în perioada de valabilitate prelungită, la poliția rutieră competentă.

Totodată, pentru facilitarea depunerii dovezii înlocuitoare se reglementează modalitatea de depunere personală sau prin reprezentant convențional, precum și prin servicii de curierat, cu aviz de primire, stipulând termene concrete de îndeplinire a obligației.

Se instituie posibilitatea depunerii de către contravenient a permisului de conducere în cazurile referitoare la împlinirea cumulului de puncte de penalizare atât personal cât și prin reprezentant convențional, la orice serviciu sau birou al poliției rutiere, asigurându-se astfel un cadru normativ flexibil.

Se propune reglementarea posibilității titularului permisului de conducere de a se îndrepta cu cererea de reducere a perioadei de suspendare și către șeful poliției rutiere *pe a cărui rază teritorială își are domiciliul, reședința sau, după caz, locuiește*, soluția astfel propusă oferind persoanelor interesate variante accesibile atunci când se adresează autorităților competente pentru reducerea perioadei de suspendare a exercitării dreptului de a conduce.

În vederea eliminării neconcordanței cu textul art. 103 alin. (1) lit. d), se propune modificarea în mod corespunzător a textului art. 106¹ în sensul eliminării sintagmei „*pentru o perioadă de 180 de zile*”.

Se propune schimbarea topicii textului art. 111 alin. (6), pentru un spor de precizie în reglementare.

Se creează posibilitatea restituirii permisului de conducere de către orice serviciu al poliției rutiere, atunci când titularul permisului a optat în acest sens la momentul reținerii, condițiile de realizare a acesteia fiind stabilite prin regulament.

13. Constatarea și sancționarea faptelor contravenționale pe baza datelor de monitorizare a traficului rutier

În scopul instituirii unui cadru normativ care să determine simplificarea mecanismelor de comunicare dintre instituțiile competente și cetățeni și, implicit, să contribuie la reducerea resurselor necesare pentru procesarea semnalărilor primite în format electronic referitoare la încălcarea unor norme de circulație, se propune modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, după cum urmează:

- modificarea articolului 15, alineatul (1¹), astfel încât în certificatul de înmatriculare sau de înregistrare să poată fi înscrisă o altă persoană, în calitate de utilizator al vehiculului, în virtutea unui drept legal și la solicitarea deținătorului mandatat, iar nu exclusiv a proprietarului.

- introducerea unui nou articol, art.109⁴, în cuprinsul căruia să fie detaliate în mod explicit condițiile în care poate să funcționeze prezumția că anumite fapte contravenționale au fost săvârșite de titularii permiselor de conducere înscrși în certificatele de înmatriculare sau de înregistrare în calitate de utilizatori ai vehiculelor, sau, în lipsa unor asemenea mențiuni, de către titularii permiselor de conducere care figurează în Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate în calitate de proprietari sau deținători mandatați.

14. Gestionarea spațiilor destinate parcării vehiculelor

Se propune completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare cu un nou articol, art.117¹ care să stabilească faptul că imobilizarea unui vehicul se poate dispune și de către administratorul drumului public sau, după caz, de către administrația publică locală în cazul neachitării taxei aferente locului de parcare.

De asemenea, se propune ca, pentru punerea în practică a măsurii, să poată fi utilizate dispozitivele tehnice de blocare puse la dispoziție de administratorul drumului public sau de administrația publică locală .

15. Corelarea prevederilor Legii poliției locale nr. 155/2010, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu prevederile în vigoare ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, astfel cum aceasta a fost modificată prin transpunerea dispozițiilor Directivei nr. 126/2006 privind permisele de conducere (reformată)

Se elimină posibilitatea poliției locale de a constata și aplica sancțiuni pentru încălcarea tuturor normelor rutiere de către conducătorii de mopede și se stabilește competența acestora în cazul altor contravenții, în mod corelativ cu responsabilitățile stabilite de lege în sarcina polițiștilor locali.

16. Asigurarea previzibilității asupra obligației de a purta echipament de protecție-avertizare fluorescent-reflectorizant pe timpul exercitării atribuțiilor de supraveghere, îndrumare și control al traficului rutier și de către polițiștii rutieri, respectiv polițiștii locali

Se instituie obligația de a purta un echipament de protecție-avertizare fluorescent-reflectorizant pe timpul exercitării atribuțiilor de supraveghere, îndrumare și control al traficului rutier și de către polițiștii rutieri, respectiv polițiștii locali, prin completarea enumerării din cuprinsul textului art. 35 alin. (5).

17. Digitalizare și comunicare prin mijloace electronice

Prin proiect se propune introducerea unui nou capitol în cuprinsul Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, respectiv „Capitolul IX¹ – Mijloacele electronice de comunicare”, care prevede mai multe măsuri menite să pună în valoare capacitatea actuală, dar și cea preconizată, a platformei HUB de servicii la nivelul Ministerului Afacerilor Interne.

Se are în vedere, spre exemplu, instituirea unui cadru normativ clar care să permită poliției rutiere să comunice oficial, prin platforma HUB de servicii de la nivelul Ministerului Afacerilor Interne, către persoanele care dețin cont în această platformă:

- dispozițiile privind suspendarea exercitării dreptului de a conduce autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie, în situația prevăzută la art. 103 alin. (1¹) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- perioada de suspendare majorată, în situația prevăzută la art. 103 alin. (2) din același act normativ;

- înștiințarea titularului permisului de conducere cu privire la cumulul celor 15 puncte de penalizare și la perioada de suspendare a exercitării dreptului de a conduce, în situația prevăzută la art. 103 alin. (3) din ordonanța de urgență menționată.

Pe de altă parte, pentru titularii permiselor de conducere, care dețin un cont în platforma HUB de servicii de la nivelul Ministerului Afacerilor Interne, se prevede posibilitatea de a îndeplini obligația de predare a permisului de conducere în condițiile prevăzute la art. 103 alin. (6) sau la art. 118 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, prin înregistrarea în respectiva platformă a unei declarații în sensul că au luat cunoștință de începerea, respectiv reluarea, perioadei de suspendare.

Mai mult, în ceea ce privește comunicarea scrisorilor de informare și a proceselor-verbale de constatare și sancționare a contravențiilor, se are în vedere ca, pentru persoanele care au un cont în platforma HUB de servicii de la nivelul Ministerului Afacerilor Interne, să se considere, de drept, că au optat pentru comunicarea acestor documente prin mijloace electronice, în sensul art.39 alin.(3)

și art.109 alin.(3²) și alin.(3⁴) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

În același context, în cazul contravențiilor care se constată pe baza datelor de monitorizare a traficului rutier, se propune ca imaginile relevante să fie puse la dispoziția persoanelor vizate, fie ca parte a comunicării oficiale cu aceasta, realizată prin contul pe care îl dețin în Platforma HUB de servicii de la nivelul Ministerului Afacerilor Interne, fie ca un serviciu electronic distinct, accesibil pe baza datelor comunicate prin poștă, atunci când persoanele vizate nu dețin un asemenea cont.

În mod corelativ, în cazul contravențiilor care nu dețin un cont în Platforma HUB de servicii de la nivelul Ministerului Afacerilor Interne, pentru comunicarea procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției prin poștă, cu aviz de primire, sau prin afișare la domiciliu sau la sediu se propune să fie percepute anumite taxe, care să reflecte cheltuielile de resurse pe care autoritățile le avansează pentru realizarea acestor activități și să contribuie la determinarea cetățenilor să opteze pentru modalitățile de comunicare electronică puse la dispoziție gratuit.

În același context, pentru a veni în întâmpinarea persoanelor aflate în decalaj digital (determinat de lipsa accesului la echipamente sau de lipsa cunoștințelor în utilizare acestora), în vederea facilitării accesului la serviciile electronice și la căile de comunicare electronică, se propune modificarea art.130¹ din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, astfel încât să se prevadă că Ministerul Afacerilor Interne pune la dispoziția publicului mecanisme și instrumente adecvate pentru accesarea platformelor informatice, inclusiv asistență pentru persoanele care solicită acest lucru.

18. Circulația pe drumurile publice a vehiculelor aparținând Ministerului Apărării Naționale și a coloanelor militare

În vederea corelării legislației din domeniul circulației pe drumurile publice cu dispozițiile Legii nr. 273/2023 privind organizarea și funcționarea poliției militare, care stabilește o serie de obligații pentru poliția militară în domeniul sprijinului manevrei și mobilității, al controlului și îndrumării circulației autovehiculelor și coloanelor militare, sunt propuse următoarele modificări și completări ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare:

- menționarea poliției militare în cuprinsul art.4, astfel încât să rezulte în mod clar că și aceasta poate controla, potrivit competențelor proprii, circulația vehiculelor aparținând instituțiilor din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională;

- completarea art.6 cu un nou punct, pct.11¹, care să cuprindă definirea sintagmei „coloană militară”;

	- menționarea polițiștilor militari în cuprinsul art.29 alin.(2), art.35 alin.(5) și art.100 alin.(1) pct.1, alături de alte categorii de personal care au atribuții de dirijare a circulației; - menționarea coloanelor militare la art.101 alin.(3) lit.c), astfel încât să fie aplicabil și în cazul acestora regimul sancționator prevăzut pentru nerespectarea regulilor de circulație la trecerea unei coloane oficiale. 19. Finanțarea activităților din domeniul siguranței rutiere În vederea implementării unei soluții apte să asigure o sursă de finanțare dedicată, stabilă și previzibilă pentru măsurile care și-au dovedit eficiența în domeniul siguranței rutiere, se propun următoarele: - introducerea în cuprinsul articolului 8 din Ordonanța Guvernului nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare, a unui nou alineat, alin. (4¹), care să stabilească o excepție de la regulile generale privind încasarea sumelor provenite din amenzile contravenționale, respectiv ca sumele provenite din plata voluntară a amenzilor privind circulația pe drumurile publice aplicate de către agenții constatatori ai Ministerului Afacerilor Interne să fie încasate într-un cont unic deschis la Trezoreria Statului și să fie distribuite pe destinațiile stabilite conform legii. - corelarea, cu dispozițiile prezentate la punctul de mai sus, a prevederilor Legii nr.203/2018 privind măsuri de eficientizare a achitării amenzilor contravenționale, cu modificările și completările ulterioare, prin modificarea în mod corespunzător a alineatului (1) al articolului 4 și prin abrogarea alineatului (2) al aceluiași articol. - stabilirea normelor privind încasarea, distribuirea (inclusiv mecanismul bugetar) și utilizarea sumelor provenite din plata voluntară a amenzilor privind circulația pe drumurile publice aplicate de către agenții constatatori ai Ministerului Afacerilor Interne.
2.4. Alte informații	
Secțiunea a 3-a Impactul socioeconomic	
3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	

3.2. Impactul social	Proiectul de act normativ va avea un impactul pozitiv asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului, din perspectiva dreptului la viață și a integrității fizice, urmărindu-se respectarea regulilor de circulație printr-o varietate de mijloace care să conducă la reducerea numărului accidentelor de circulație și a consecințelor acestora
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	
3.4. Impactul macroeconomic	
3.4.1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici	
3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	
3.9. 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), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și
venituri

- mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.
4.1. 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 d) alte tipuri de venit:						
4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus din care: a) buget de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii b) bugete locale: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii d) alte tipuri de venit:						
4.3. Impact financiar, plus/ minus din care: a) buget de stat b) bugete locale						
4.4 Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						

4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente:. a) fișa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.	
7. Alte informații	
Secțiunea a 5-a <i>Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare</i>	
5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ	Pentru asigurarea punerii în aplicare a dispozițiilor prevăzute de proiectul de act normativ este necesară modificarea următoarelor acte normative subsecvente: - 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; - Ordinul ministrului afacerilor interne nr. 141/2014 privind evidența permiselor de conducere reținute și a sancțiunilor aplicate conducătorilor de autovehicule sau tramvaie, cu modificările și completările ulterioare.

5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice	
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE	
5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE	
5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE	
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	
5.6. Alte informații	
Secțiunea a 6-a Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ	
6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	
6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale	
6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	
6.5. 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 CL nr. _____ Avizul CES nr. _____
6. Alte informații	

Secțiunea a 7-a <i>Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ</i>	
7.1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ a fost elaborat cu îndeplinirea procedurii de consultare publică stabilită de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată. Proiectul de act normativ a fost publicat pe pagina de internet a Ministerului Afacerilor Interne la data de _____.
7.2. 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	
7.3. Alte informații	
Secțiunea a 8-a <i>Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ</i>	
8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ	
8.2. Alte informații	

În considerarea celor prezentate, a fost elaborat *proiectul de ordonanță de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea unor acte normative privind circulația pe drumurile publice și stabilirea unor măsuri de finanțare a activităților din domeniul siguranței rutiere*, pe care îl supunem Guvernului spre adoptare.

**VICEPRIM-MINISTRU,
MINISTRUL AFACERILOR INTERNE**

MARIAN-CĂTĂLIN PREDOIU

AVIZAT

**VICEPRIM-MINISTRU,
MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE**

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI
INFRASTRUCTURII**

LIVIU-IONUȚ MOȘTEANU

CIPRIAN-CONSTANTIN ȘERBAN

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

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII,
LUCRĂRILORE PUBLICE ȘI
ADMINISTRAȚIEI**

ANCUȚA GIANINA OPRE

CSEKE ATILA-ZOLTÁN

**MINISTRUL EDUCAȚIEI ȘI
CERCETĂRII**

MINISTRUL FINANȚELOR

DANIEL-OVIDIU DAVID

ALEXANDRU NAZARE

MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE

MINISTRUL JUSTIȚIEI

OANA-SILVIA ȚOIU

RADU MARINESCU