

## NOTĂ DE FUNDAMENTARE

### la Ordonanța Guvernului nr. 21/2014

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

<p><b>SECȚIUNEA 1</b> <i>Titlul prezentului act normative</i></p>	
<p><b>Ordonanță pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice</b></p>	
<p><b>SECȚIUNEA A 2-A</b> <i>Motivul emiterii actului normative</i></p>	
<p><b>1. Descrierea situației actuale</b></p>	<p>Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, reglementează circulația pe drumurile publice a vehiculelor, pietonilor și a celorlalte categorii de participanți la trafic, drepturile, obligațiile și răspunderile care revin persoanelor fizice și juridice, precum și atribuțiile unor autorități ale administrației publice, instituții și organizații.</p> <p><b>1.</b> La art. 6 pct.6, 30 și 31 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 este stabilită definiția <b>autovehiculului</b>, a <b>tractorului</b> și a <b>tractorului rutier</b>, după cum urmează:</p> <p>„6. <i>autovehicul - orice vehicul echipat, prin construcție, cu un motor cu propulsie, în scopul deplasării pe drum. Mopedele, troleibuzele și tractoarele rutiere sunt considerate autovehicule. Vehiculele care se deplasează pe șine, denumite tramvaie, tractoarele folosite exclusiv în exploatarea agricole și forestiere, precum și vehiculele destinate pentru efectuarea de servicii sau lucrări, denumite mașini autopropulsate, care se deplasează numai ocazional pe drumul public, nu sunt considerate autovehicule;</i></p> <p>30. <i>tractor - vehiculul cu motor, pe roți sau pe șenile, conceput special pentru a trage sau a împinge anumite utilaje sau remorci folosite în exploatarea agricole ori forestiere sau pentru alte lucrări, care se deplasează numai ocazional pe drumul public;</i></p> <p>31. <i>tractor rutier - tractorul pe roți, cu cel puțin două axe, utilizat pentru executarea de lucrări, precum și pentru tractarea unor remorci folosite pentru transportul de persoane sau bunuri și care se deplasează, de regulă, pe drumul public;”</i></p> <p>Potrivit acestor definiții, <b>tractoarele rutiere sunt considerate autovehicule.</b> Mențiuni referitoare la „tractor”/„tractor rutier” se regăsesc în cuprinsul Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 [art. 6 pct. 6, 27 și 29, art. 14 alin.(1), art. 20</p>

alin.(1), art. 32 alin.(2) lit.c), art. 50 alin.(1) lit.d), art. 74 alin.(1), art.128 alin.(1) lit.e), Anexa 1 lit.p)].

Mențiuni referitoare la „*autovehicul*” / „*autovehicule*” (ce include și tractorul rutier) se regăsesc în cuprinsul Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 în mod **individual** [art. 9 alin.(1) și (6), art.22 alin.(4), art. 25 alin.(2), art. 35 alin.(6), art. 36 alin.(1), art. 40, art.44 alin.(2), art. 80 alin.(1), art. 82 alin.(6), art. 99 alin.(1) punctele 4, 8 și 12, art.100 alin.(1) punctele 5, 6, 7 și 13, art. 101 alin.(1) punctele 1, 4, 10 și 11, art. 102 alin.(1) punctele 19, 20 și 29, art. 103 alin.(1) partea introductivă și alin.(8), art. 108 alin.(1) lit.a) punctele 1 și 9 și lit.c) punctele 4 și 5, art. 112 alin.(1) lit.m), n) și x), art. 122 lit.h) și art. 131] sau în cadrul unor **expresii** cum ar fi „*de autovehicule sau de tramvaie*” / „*de autovehicule și de tramvaie*” [art. 6 punctul 15, art. 21 și art. 22 alin.(3) lit.b)], „*autovehicul și tramvai*” / „*autovehicule și tramvaie*” [art. 8, art. 106 alin.(1) și art. 125 lit.c)], „*autovehicul sau tramvai*” / „*autovehicule sau tramvaie*” / „*autovehicule ori tramvaie*” [art. 22 alin.(1), (2) și (6), art. 23 alin.(1), (2) și (3<sup>1</sup>) teza întâi, art. 25 alin.(1), art. 28, art. 78, art. 99 alin.(2), art. 100 alin.(2) și alin. (3) partea introductivă și lit.b), art. 101 alin.(2) și alin.(3) partea introductivă, art. 102 alin.(2) și alin.(3) partea introductivă, art. 103 alin.(1) lit.c), alin.(1<sup>1</sup>) și (2), art. 106 alin.(2), art. 108 alin.(1) partea introductivă, art. 111 alin.(1) lit.d) și alin.(4), art. 112 alin.(1) lit.l), art. 119 și art. 122 lit.q)] și „*autovehicule și remorci*” [art. 82 alin.(1), (2), (4)].

În prezent, tractoarele pot fi înmatriculate sau înregistrate, la solicitarea proprietarului, în funcție de destinația lor și suportul de drum necesar deplasării.

Practic, cele **înmatriculate** sunt vehiculele care trebuie și pot să se deplaseze pe drumurile publice, indiferent de distanță, cu excepția autostrăzilor. Acestea trebuie să fie omologate, să fie asigurate obligatoriu de răspundere civilă și să se supună unor norme tehnice complexe corespunzător reglementărilor UE puse în aplicare ori transpuse în legislația română.

Cele **înregistrate** sunt vehiculele al căror regim de înregistrare este stabilit de autoritatea competentă (Ministerul Apărării Naționale, Ministerul Afacerilor Interne, Serviciul Român de Informații) ori de consiliile locale, potrivit normelor proprii.

Definirea acestor termeni și expresii a avut în vedere, într-o anumită măsură, elementele cuprinse în definițiile prevăzute în Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (reformată), cu modificările și completările ulterioare care au stabilit înțelesul cu privire la **autovehicul** și **tractor agricol sau forestier** [art. 4 alin.(4)], după cum urmează:

„-„*autovehicul*” înseamnă orice vehicul cu motor, utilizat în mod obișnuit pentru transportul persoanelor sau mărfurilor pe drum sau pentru tractarea, pe drum, a vehiculelor utilizate pentru transportul persoanelor sau mărfurilor. Acest termen include troleibuzele, adică vehiculele conectate la o linie electrică și care nu circulă pe șine. Nu include tractoarele agricole sau forestiere;

- „*tractor agricol sau forestier*” înseamnă orice vehicul cu motor, care circulă pe roți sau pe șenile, având cel puțin două axe, a cărui principală funcție constă în puterea sa de tracțiune, conceput în special pentru a trage, a împinge, a transporta sau a acționa anumite scule, utilaje sau remorci utilizate în exploatarea agricolă sau forestieră și a cărui utilizare pentru transportul pe drum al persoanelor sau al mărfurilor sau pentru tractarea, pe drum, a vehiculelor utilizate pentru transportul persoanelor sau al mărfurilor nu este decât o funcție secundară.”

Art. 4 alin.(4) din actul european vizat definește aceste vehicule ca fiind două categorii separate și, ca urmare, „*tractoarele agricole sau forestiere*” sunt excluse din definiția „*autovehiculelor*” care figurează în Directiva 2006/126/CE.

Ulterior, în urma unor evaluări s-a constatat următoarele:

- faptul că definiția *tractorului* prezintă o valență extinsă față de înțelesul indicat prin Directiva 2006/126/CE, precum și faptul că definiția *tractorului agricol sau forestier* nu este în mod adecvat transpusă,

- nu se precizează că utilizarea unui tractor pentru transportul persoanelor sau al mărfurilor reprezintă doar o funcție secundară.

În context, se impune revizuirea modului de transpunere a acestor termeni pentru a asigura claritate și coerență în vederea atingerii scopului prevăzut de Directiva 2006/126/CE.

2. Directiva 2006/126/CE prevede introducerea unui permis de conducere național bazat pe un model unic la nivelul Uniunii Europene. La art.7 sunt reglementate, printre altele, condițiile pentru eliberarea permisului de conducere unui solicitant. Alin.(1) lit.e) al acestui articol prevede condiția ca solicitantul să aibă „reședința normală” pe teritoriul statului membru care eliberează permisul sau să poată dovedi că urmează studii pe teritoriul statului membru respectiv de cel puțin șase luni.

Art. 23<sup>1</sup> din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, a urmărit transpunerea art. 7 alin.(1) lit.e) și a art. 12 din Directiva 2006/126/CE referitoare la conceptul de „reședință normală”. Directiva 2006/126/CE vizează acest concept în următoarele elemente:

- „**art. 7 alin.(1) lit.e)**: (1) *Permisele de conducere se eliberează numai solicitanților care:*

*(e) au reședința normală pe teritoriul statului membru care eliberează permisul sau pot dovedi că urmează studii pe teritoriul statului membru respectiv de cel puțin șase luni.”*

- „**art. 12 (Reședința normală)**:

*În sensul prezentei directive, „reședință normală” înseamnă locul în care o persoană locuiește în mod obișnuit, adică pe parcursul a cel puțin 185 de zile din fiecare an calendaristic, datorită unor legături personale și profesionale sau, în cazul unei persoane fără legături profesionale, datorită unor legături personale care relevă legături strânse între respectiva persoană și locul în care locuiește aceasta.*

*Cu toate acestea, reședința normală a unei persoane ale cărei legături profesionale sunt într-un loc diferit de cel al legăturilor sale personale și care, din acest motiv, locuiește alternativ în locuri diferite, situate în două sau mai multe state membre, se consideră a fi locul legăturilor sale personale, cu condiția ca persoana respectivă să se întoarcă în acel loc cu regularitate. Această din urmă condiție nu este necesară în cazul în care persoana locuiește într-un stat membru pentru îndeplinirea unei misiuni cu durată determinată. Frecventarea de cursuri la o universitate sau școală nu implică transferul reședinței normale.”*

Din analiza art.12 al Directivei 2006/126/CE, se disting trei situații diferite care pot exista în practică, această distincție fiind necesară pentru determinarea corectă a reședinței normale:

- 1) existența legăturilor personale în același loc cu legăturile profesionale;
- 2) necesitatea existenței unor legături personale strânse, dacă nu există deloc legături profesionale;
- 3) existența unor legături personale într-un loc diferit de cel în care sunt legăturile profesionale.

Din interpretarea primei teze a art. 12 din Directiva 2006/126/CE rezultă că, pentru determinarea reședinței normale, alături de perioada minimă de 185 de zile, este necesară stabilirea locului în care există legăturile personale.

În prima situație din prima teză, în care legăturile personale sunt în același loc cu legăturile profesionale, determinarea reședinței normale se face în locul în care există aceste două legături.

În a doua situație din prima teză, este evidențiat cazul în care nu există legături profesionale, astfel că *reședința normală* se stabilește în locul în care există legături personale strânse.

În aceste situații, rezultă din prima teză a art.12 că nu se poate stabili *reședința normală* în locul în care există numai legături profesionale.

În ceea ce privește cea de-a doua teză a art.12, aceasta are în vedere numai situații în care legăturile personale sunt într-un loc diferit de cel al legăturilor profesionale. *Reședința normală*, în acest caz, este în locul în care există legăturile personale, cu condiția ca persoana respectivă să se întoarcă în acest loc cu regularitate. Dacă persoana respectivă locuiește într-un stat membru pentru îndeplinirea unei misiuni cu durată determinată (în acest stat fiind, deci, legăturile sale profesionale), *reședința normală* nu este în acest stat, ci tot în statul în care este locul legăturilor personale, chiar dacă nu se întoarce în acest loc cu regularitate (având în vedere caracterul misiunii cu durată determinată).

Și pentru această a doua ipoteză rezultă că nu se poate stabili *reședința normală* în locul în care există numai legături profesionale. De asemenea, locul legăturilor educaționale nu poate reprezenta, *per se*, locul *reședinței normale* (decât dacă în același loc sunt și legăturile personale).

Potrivit celei de-a doua ipoteze a art.7 alin.(1) lit.e) din Directiva 2006/126/CE, candidatul trebuie să demonstreze că se află la studii **de cel puțin 6 luni** în statul membru gazdă, fără a se face distincție dacă acesta studiază la una sau mai multe instituții de învățământ din acel stat membru sau aceste studii s-au realizat într-o singură perioadă sau mai multe perioade. Astfel, pot apărea, în practică, situații în care candidatul se află la studii în statul membru gazdă de cel puțin 6 luni, însă în cadrul unor instituții de învățământ diferite și pentru perioade diferite, dar, la momentul la care solicită examinarea să aibă mai puțin de 6 luni în cadrul ultimei instituții.

De asemenea, în conformitate cu art. 11 alin. (5) din Directiva 2006/126/CE, țara unde se află *reședința normală* este cea care are competența de a emite un permis care îl înlocuiește pe cel pierdut, furat sau deteriorat.

Transpunerea recentă în legislația națională a vizat instituirea conceptului de „*reședință normală*”, în următoarea modalitate:

„Art. 23<sup>1</sup> – (1) *Persoanele cu domiciliul sau reședința în România ori care dovedesc că se află la studii în România pentru o perioadă de cel puțin 6 luni pot solicita obținerea permisului de conducere autorităților competente să le examineze.*

(2) *Dovada existenței uneia dintre situațiile prevăzute la alin. (1) se face cu documentele prevăzute de actele normative care reglementează domiciliul, reședința și actele de identitate ale cetățenilor români, libera circulație pe teritoriul României a cetățenilor statelor membre ale Uniunii Europene sau regimul străinilor în România, după caz.*”

Ulterior, în urma unor evaluări s-a constatat faptul că acest concept nu include, în mod clar, toate elementele/criteriile definiției prevăzute la art.12 din Directiva 2006/126/CE și transpunerea nu este adecvată, context în care se impune revizuirea modului de receptare în dreptul național a sintagmei „*reședință normală*” pentru a asigura claritate și coerență în vederea atingerii scopului prevăzut de Directiva 2006/126/CE. Astfel, nu este prevăzută nicio referință clară la relevanța legăturilor personale și profesionale în determinarea *reședinței normale*, astfel cum se prevede în Directiva 2006/126/CE, context ce generează situația în care permisele de conducere pot fi eliberate unor persoane care, în conformitate cu dispozițiile acestui act european, nu sunt rezidenți în România și, pe de altă parte, că persoane care, în conformitate cu acest act european, sunt rezidenți în România, nu sunt considerate ca atare de către autoritățile române.

Aceste observații s-au constatat ca fiind aplicabile și în contextul eliberării unui permis de conducere care îl înlocuiește pe cel pierdut, furat sau deteriorat, potrivit art. 11 alin. (5) din Directiva 2006/126/CE.

Precizăm faptul că definițiile menționate mai sus au constituit obiectul unei solicitări de informații formulate de către Comisia Europeană în cadrul dosarului EU Pilot 5432/13/MOVE, referitoare la transpunerea, în legislația internă, a Directivei 2006/126/CE privind permisele de conducere (reformată).

Analizând dispozițiile legale în vigoare s-a constatat că *termenul de rezidență pare să aibă în vedere mai mult de o reședință*. Cu titlu de exemplu, apreciem că în cazul **reședinței**, astfel cum este definită în OUG nr.97/2005 („*reședința este acolo unde persoana fizică declară că are locuința secundară, alta decât cea de domiciliu*” - **art. 30**) sau în Codul civil (*reședința persoanei fizice este în locul unde își are locuința secundară*” - **art. 88**) ori în cazul rezidenței prevăzută de OUG nr.102/2005 (în situația cetățenilor UE care intră pe teritoriul României și beneficiază de drept de rezidență pentru o perioadă de până la 3 luni ori sunt în căutarea unui loc de muncă și beneficiază de drept de rezidență pentru o perioadă de până la 6 luni) aceste *elemente/criterii* nu își regăsesc aplicabilitatea dacă nu sunt determinate în mod concret de anumite legături profesionale sau personale ale persoanei care solicită eliberarea unui permis de conducere. În urma analizei realizate, Comisia Europeană a apreciat că dispozițiile:

- art. 7 alin.(1) lit.e), art. 11 alin.(5) și art. 12 cu privire la reședința normală nu au fost transpuse în mod clar în legislația națională,

- art. 4 alin. (1) și (4) privind definiția tractoarelor agricole sau forestiere nu sunt în mod corespunzător transpuse în legislația națională.

Prin adoptarea acestor modificări legislative în regim de urgență și comunicarea Măsurilor Naționale de Executare către Comisia Europeană poate fi evitată declanșarea procedurii de infringement împotriva României, ca urmare a transpunerii necorespunzătoare a prevederilor Directivei 2006/126/CE.

**3.** În prezent potrivit art. 24 alin.(1) din OUG nr.195/2002, tramvaiele, troleibuzele, mopedele, mașinile și utilajele autopropulsate utilizate în lucrări de construcții, agricole, forestiere, tractoarele care nu se supun înmatriculării, precum și vehiculele cu tracțiune animală **se înregistrează de către consiliile locale**, care țin și evidența acestora.

Consiliile locale reprezintă autorități deliberative prin care se realizează autonomia locală iar atribuția de înregistrare a vehiculelor constituie o activitate a autorității executive.

**4.** Art. 24<sup>1</sup> alin. (2) stabilește situațiile în care permisele de conducere conferă dreptul de a conduce vehicule pe drumurile publice. Una dintre situații vizează permisele de conducere eliberate pentru categoriile A, B, C sau D care sunt valabile pentru categoriile A1, A2, B1, C1, respectiv D1 [**lit. f**]. Formularea actuală creează o perspectivă potrivit căreia se poate acredita ideea instituirii unor echivalențe care contravine reglementărilor stabilite în cadrul aceluiași articol, la alineatul (1) lit.a) și, respectiv la lit.e) a aceluiași alineat.

**5.** Prin *Directiva Consiliului din 16 decembrie 1991 privind utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de fixare a copiilor în scaune în vehicule (91/671/CEE)* și prin *Directiva de punere în aplicare 2014/37/UE a Comisiei din 27 februarie 2014 de modificare a Directivei 91/671/CEE a Consiliului privind utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de siguranță pentru copii în vehicule* se reglementează transportul copiilor și tipurile de dispozitive de fixare în scaune pentru copii utilizate, raportat la categorii de înălțime, vârstă și masă.

Prin intermediul *Directivei 2014/37/UE* se urmărește reglementarea unitară la nivel european a obligațiilor privind transportul copiilor și tipurile de dispozitive de fixare

în scaune pentru copii utilizate, astfel încât protejarea acestora să fie mai eficientă în cazul unei coliziuni. Potrivit **art. 2** din *Directiva 91/671/CEE*, astfel cum a fost modificată prin *Directiva 2014/37/UE*, pentru vehiculele din categoriile M1, N1, N2 și N3 **statele membre solicită** ca toți ocupanții vehiculelor în uz să folosească sistemele de siguranță (centurile de siguranță și dispozitivele de fixare a copiilor în scaune) prevăzute. *Directiva 2014/37/UE* stabilește reguli privind modul de transport a copiilor în vehicule echipate sau nu cu sisteme de siguranță, precum și cu privire la omologarea dispozitivelor de fixare în scaune pentru copii, respectiv:

- copiii cu o înălțime de sub 150 cm aflați în vehicule din categoriile M1, N1, N2 și N3 echipate cu sisteme de siguranță sunt fixați cu ajutorul unui sistem integral sau neintegral de siguranță pentru copii, sistem care este adecvat pentru caracteristicile fizice ale copilului;

- în vehiculele din categoriile M1, N1, N2 și N care nu sunt echipate cu sisteme de siguranță:

— copiii în vârstă de până la trei ani nu pot fi transportați,

— copiii în vârstă de trei ani și peste această vârstă, având o înălțime de sub 150 cm, ocupă un alt loc decât un loc din față;

- în cazul utilizării unui sistem de siguranță pentru copii, acesta este omologat în conformitate cu standardele din:

i) Regulamentul CEE-ONU 44/03 sau *Directiva 77/541/CEE* sau

ii) Regulamentul CEE-ONU 129;

În prezent, Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 stabilește anumite obligații în sarcina conducătorilor de autovehicule și a ocupanților vehiculelor doar în privința folosirii centurilor de siguranță. Astfel, potrivit **art. 36 alin.(1)** din OUG nr.195/2002:

„Conducătorii de autovehicule și persoanele care ocupă locuri prevăzute prin construcție cu centuri sau dispozitive de siguranță omologate trebuie să le poarte în timpul circulației pe drumurile publice, cu excepția cazurilor prevăzute în regulament.” Încălcarea este sancționată potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002, cupă cum urmează:

**- art. 99 alin. (1) pct. 8:**

„(1) Constituie contravenții și se sancționează cu amenda prevăzută în clasa I de sancțiuni următoarele fapte săvârșite de către persoane fizice:

8. nerespectarea obligației pasagerilor aflați într-un autovehicul de a purta, în timpul deplasării pe drumurile publice, centura sau dispozitivele de siguranță omologate;”

**- art. 108 alin. (1) lit.a) pct.3:**

„(1) Săvârșirea de către conducătorul de autovehicul sau tramvai a uneia sau mai multor contravenții atrage, pe lângă sancțiunea amenzii, și aplicarea unui număr de puncte de penalizare, după cum urmează:

3. nerespectarea obligației de a purta, în timpul circulației pe drumurile publice, centura de siguranță ori căștile de protecție omologate, după caz;”

De asemenea, Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 stabilește la **art.102 alin.(1) pct. 27** o sancțiune (amenda prevăzută în clasa a IV-a de sancțiuni) în cazul *transportului copiilor în vârstă de până la 12 ani sau al animalelor pe locurile din față ale vehiculelor.*

**Nu este reglementată în prezent obligația pentru conducătorii de autovehicule având locuri prevăzute prin construcție cu centuri de siguranță de a se asigura că, pe timpul conducerii vehiculului, persoanele minore poartă centurile de siguranță sau sunt transportate numai în dispozitive de fixare/reținere omologate în condițiile prevăzute de regulament, precum și sancțiunea aferentă.**

Regulamentul de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002

privind circulația pe drumurile publice aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006 este stabilită obligația de a utiliza mijloacele de retenție în funcție de vârsta, respectiv înălțimea copilului transportat, precum și de locul ocupat de acesta în autovehicul.

Regimul sancționator cu privire la regulile de circulație este prevăzut doar în Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002.

6. Prin Legea nr. 187/2012 pentru punerea în aplicare a Legii nr.135/2010 privind Codul penal, precum și prin Legea nr. 255/2013 pentru punerea în aplicare a Codului de procedură penală au fost aduse unele modificări și completări Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice. În legătură cu aceste intervenții legislative, practica rutieră a scos la iveală atât o serie de erori de tehnică legislativă (trimiteri greșite, asocierea unor termeni în mod eronat cu prevederi de natură penală, etc.) cât și unele dificultăți în aplicarea dispozițiilor la regimul circulației pe drumurile publice datorate dispozițiilor în materie penală a căror corelare nu a fost realizată prin legile de punere în aplicare a celor două coduri în materie penală, respectiv codul penal și codul de procedură penală.

Astfel, pentru a se asigura corelarea cu normele de procedură penală s-a constatat necesitatea reglementării unei norme de trimitere cu privire la prevederile art. 190 alin. (8) din Codul de procedură penală care stabilesc unele condiții cu privire la recoltarea probelor biologice, în cazul conducerii unui vehicul de către o persoană aflată sub influența băuturilor alcoolice sau a altor substanțe. Iar ca efect al acestor condiții, care stabilesc printre altele caracterul urgent al recoltării probelor biologice, adică cât mai aproape de momentul constatării conducerii sub influența băuturilor alcoolice (dat fiind că reglementarea actuală nu mai prevede recoltarea a două probe biologice) s-a constatat necesitatea stabilirii instituțiilor medicale în care să se realizeze această activitate în timp util.

Tot astfel, în ceea ce privește aplicare legii penale mai favorabile, s-a constatat că, în conformitate cu art. 114 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, în cazurile în care titularul permisului de conducere a fost condamnat printr-o hotărâre judecătorească definitivă pentru o infracțiune care a avut ca rezultat vătămarea corporală a unei persoane, săvârșită ca urmare a nerespectării regulilor de circulație *se dispune anularea permisului de conducere*. În baza prevederilor legale de mai sus și a hotărârilor judecătorești definitive de condamnare, șefii serviciilor rutiere dispun măsura tehnico-administrativă a anulării permisului de conducere. Obținerea unui nou permis de conducere se face potrivit art. 116 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 numai după împlinirea unui anumit termen. Având în vedere dezincriminarea infracțiunii de vătămare corporală din culpă, până la 90 de zile de îngrijiri medicale, ca urmare a aplicării legii penale mai favorabile, persoanele condamnate anterior intrării în vigoare a noilor prevederi penale au adresat cereri de restituire a permiselor de conducere anulate. Lipsa unor prevederi explicite pentru soluționarea unor astfel de situații generează o practică neunitară la nivelul serviciilor rutiere.

Pe de altă parte, unele prevederi ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 conțin inadvertențe, fapt ce generează dificultăți de interpretare/aplicare a acestora. Astfel, potrivit formei actuale a textului de lege, prin *perioada în care titularul permisului de conducere nu are dreptul de a conduce* se înțelege doar perioada în care este dispusă suspendarea dreptului de a conduce ca sancțiune contravențională complementară, nefiind înțeleasă și perioada suspendării dreptului de a conduce dispusă ca măsură administrativă potrivit art. 103 alin.(3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002. De aici reiese necesitatea corelării normelor legale, având în vedere faptul că suspendarea exercitării dreptului de a conduce poate interveni fie ca urmare a aplicării unei sancțiuni contravenționale, fie ca urmare a unei măsuri

administrative. Formularea propusă permite soluționarea favorabilă de către organele de poliție a cererilor conducătorilor auto privind recunoașterea acestei perioade de timp ca fiind perioadă în care s-a executat măsura de a nu conduce. Această clarificare a înțelesului normei legale va avea aplicabilitate în special în cazurile în care conducătorii unor vehicule nu solicită procurorului prelungirea dreptului de a conduce în perioada în care sunt cercetați/urmăriți penal pentru infracțiuni contra siguranței circulației pe drumurile publice ori procurorul nu le aprobă prelungirea dreptului de a conduce în condițiile art. 111 alin. (6) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 iar la soluționarea cauzei penale nu li se restituie permisul de conducere întrucât poliția rutieră trebuie să dispună o măsură administrativă a suspendării dreptului de a conduce 90 de zile, conform art. 103 alin.(1) lit. c) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002. În aceste cazuri, poliția rutieră nu poate ține cont de perioada în care aceștia nu au condus, întrucât din interpretarea art. 97 alin. (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 nu rezultă faptul că această perioadă, în care nu li s-a prelungit dreptul de a conduce, poate fi scăzută din perioada de suspendare a dreptului de a conduce dispusă conform art. 103 alin.(1) lit.c) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, ca fiind efectuată.

7. Prin *Ordonanța Guvernului nr.27/2011 privind transporturile rutiere*, au fost preluate dispoziții similare din legislația anterioară (*Ordonanța de urgență a Guvernului nr.109/2005 privind transporturile rutiere*), referitoare la **atestarea profesorilor de legislație rutieră și a instructorilor de conducere auto și la autorizarea școlilor de conducători auto și a instructorilor auto**, fiind prevăzută în cadrul secțiunii a II-a *Pregătirea persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere*, la art. 62-63:

- atestarea profesorilor de legislație rutieră și a instructorilor de conducere auto se face în condițiile stabilite de către autoritatea competentă prin norme,
- programa de școlarizare și metodologia de organizare și desfășurare a cursurilor de pregătire teoretică și practică a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere se stabilesc de către autoritatea competentă prin norme.

Potrivit art. 6 alin.(1) și alin.(3) lit.g) și h) din *Ordonanța Guvernului nr.27/2011*, **Ministerul Transporturilor este autoritatea de stat competentă**, desemnată să autorizeze **școlile de conducători auto, precum și instructorii auto, precum și să elaboreze norme obligatorii privind pregătirea, examinarea și atestarea profesională a profesorilor de legislație rutieră și a instructorilor de conducere auto.**

Aceste articole au modificat implicit prevederile cuprinse la art. 23 alin. (5) și (8) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002*, care prevăd următoarele:

„(5) *Pregătirea teoretică și practică a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere se efectuează de către profesori de legislație rutiera și instructori auto atestați de autoritatea competentă, conform normelor metodologice aprobate prin ordin comun al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului, al ministrului educației și cercetării și al ministrului administrației și internelor, care se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.*

(8) *Programa de învățământ pe baza căreia se organizează cursuri de pregătire, precum și metodologia de organizare și desfășurare a cursurilor în vederea obținerii permisului de conducere se stabilesc prin ordin comun al ministrului educației și cercetării, al ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului și al ministrului administrației și internelor, care se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.*”

Dualitatea de dispoziții generează în practică controverse cu privire la temeiul legal al normelor emise de Ministerul Transporturilor pentru reglementarea acestor aspecte, fiind supuse chiar controlului jurisdicțional, în cadrul căruia instanțele de judecată au



stabilit că prin OG nr.27/2011 s-a realizat o abrogare indirectă a art. 23 alin.(5) și (8) din OUG nr.195/2002.

8. În conformitate cu prevederile art. 66 din OUG nr.195/2002, conducătorii auto, care deservește autovehiculele aflate în administrarea și folosirea Administrației Naționale a Penitenciarelor și unitățile subordonate acesteia sunt obligați să dețină atestate profesionale pentru transport de mărfuri periculoase, transport public de persoane, transport în cont propriu de persoane cu microbuze și autobuze, transporturi agabaritice, precum și pentru autovehiculele de transport marfă cu masa maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, care circulă în trafic intern și internațional.

Din analiza efectuată asupra conținutului actului normativ menționat, s-a constatat existența unor excepții aplicabile Ministerului Apărării Naționale, Ministerului Afacerilor Interne, Serviciului Român de Informații și Serviciului de Protecție și Pază, în ceea ce privește atestarea profesională a conducătorilor auto care deservește mijloacele de transport auto proprii acestor instituții.

În prezent, atestatul profesional este obligatoriu pentru conducătorul autovehiculului care efectuează transport de mărfuri periculoase, transport public de persoane, transport în cont propriu de persoane cu microbuze și autobuze, transporturi agabaritice, precum și pentru autovehiculele de transport marfă cu masa maximă autorizată mai mare de 3,5 tone, care circulă în trafic intern și internațional.

În conformitate cu prevederile art. 1 alin. (3) din Hotărârea Guvernului nr.1849/2004 privind organizarea, funcționarea și atribuțiile Administrației Naționale a Penitenciarelor, cu modificările și completările ulterioare: *Administrația Națională a Penitenciarelor și unitățile subordonate fac parte din instituțiile publice de apărare, ordine publică și siguranță națională ale statului și constituie, în sensul prezentei hotărâri, sistemul administrației penitenciare.*

De asemenea, conform art. 6 din Legea nr.51/1991 privind siguranța națională a României, organele de stat cu atribuții în domeniul siguranței naționale sunt: Serviciul Român de Informații, Serviciul de Informații Externe, Serviciul de Protecție și Pază, precum și Ministerul Apărării Naționale, Ministerul Afacerilor Interne și Ministerul Justiției, prin structuri interne specializate.

În condițiile date, apreciem ca necesară extinderea excepțiilor menționate asupra conducătorilor auto din sistemul administrației penitenciare (sistemul administrației penitenciare este alcătuit din Administrația Națională a Penitenciarelor și unitățile subordonate acesteia, conform art. 1 alin. (3) din H.G. nr.1849/2004) pe următoarele considerente:

a) conform dispozițiilor art. 19 lit. g) din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere prevederile privind accesul la transportul rutier în cont propriu nu se aplică întreprinderilor angajate exclusiv în transporturi efectuate cu vehicule utilizate de serviciile forțelor armate, de serviciile protecției civile, de pompieri și structurile responsabile cu menținerea și restabilirea ordinii și siguranței publice;

b) conducătorii auto titulari ai permiselor de conducere corespunzătoare pentru categoriile C1, C1E, C, CE, sau D1, D1E, D, și DE care efectuează operațiuni de transport rutier ce fac obiectul Ordonanței de Guvern nr. 27/2011 au obligația de a deține și un certificat de calificare profesională inițială (C.P.I.) sau a unui certificat de calificare profesională continuă (C.P.C.)

Obligativitatea obținerii atestatelor profesionale de către conducătorii auto aflați la deservirea mijloacelor de transport din sistemul administrației penitenciare, măsură impusă începând cu anul 2002 a adus o serie neajunsuri legate de:

- scoaterea din activitate, pe o perioadă de până la 14 zile, a personalului conducător auto, în vederea efectuării cursurilor premergătoare susținerii examenului pentru obținerea atestatelor, pe fondul diminuării capacității de transport la nivelul unităților;
- reatestarea acestora, după expirarea perioadei de valabilitate a atestatelor

profesionale.

Administrația Națională a Penitenciarelor a efectuat un studiu de piață privind costurile eliberării atestatelor profesionale, rezultând sume cuprinse între 300 și 600 lei/persoană, în funcție de tipul atestatului profesional, situație în care, pentru un număr de 550 conducători auto în prezent, cheltuielile aferente acestei activități se cifrează între 165.000 și 330.000 lei, conform anexei.

În exercitarea atribuțiilor sale, Administrația Națională a Penitenciarelor contribuie la apărarea ordinii publice și a siguranței naționale prin asigurarea pazei, escortării, supravegherii și executarea misiunilor de pază și escortare a persoanelor private de libertate la instanțele de judecată, cât și transferului acestora la organele de urmărire penală sau la alte locuri de deținere a acestora.

În sensul celor de mai sus, apreciem că activitatea de transport a persoanelor private de libertate nu trebuie asimilată din acest punct de vedere cu transportul public de persoane, fiind asimilată activității de transport desfășurate de către autovehiculele aparținând instituțiilor menționate la art. 66 alin. (2) al ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată.

În contextul procesului de armonizare a legislației românești cu cea a Uniunii Europene s-a constatat că unele dintre prevederile O.U.G. nr.195/2002, contravin sau stabilesc condiții suplimentare în raport cu actele comunitare din domeniu, sens în care este necesară promovarea unei modificări în acest sens.

Totodată, trebuie avut în vedere faptul că de la data aderării la Uniunea Europeană, România trebuie să asigure armonizarea legislației cu prevederile Directivei Parlamentului European și a Consiliului 59/2003/CE privind permisul de conducere și calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor pentru anumite autovehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri.

Astfel, se transpune dispoziția comunitară care prevede inaplicabilitatea prevederilor directivei referitoare la calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor de vehicule destinate transportului de mărfuri sau de pasageri în cazul conducătorilor autovehiculelor utilizate de sau aflate sub controlul forțelor armate, apărării civile, serviciului de pompieri și al forțelor care răspund de menținerea ordinii publice.

În contextul actual, în care fondurile alocate instituției sunt insuficiente, sumele aferente plății atestatului profesional ar putea fi redirecționate pentru cheltuieli privind hrănirea efectivelor de persoane private de libertate, asigurarea carburantului necesar deplasării acestora la instanțe de judecată, organe de urmărire penală și unități spitalicești, asigurarea materialelor necesare întreținerii și igienizării spațiilor de detenție.

În aceste condiții, folosind argumentul de analogie (unde există aceleași rațiuni, trebuie aplicată aceeași soluție), considerăm că este imperios necesar extinderea excepțiilor menționate și asupra conducătorilor de autovehicule din sistemul administrației penitenciare. Menționăm faptul că, o situație similară a fost constatată și în cazul proiectului de Lege pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, cu modificările și completările ulterioare.

**9.** În prezent, potrivit **art. 32 alin.(2) lit.b)** din OUG nr.195/2002 sunt autorizate să utilizeze semnale speciale de avertizare luminoase **pentru lumina albastră** inclusiv autovehiculele aparținând **Ministerului Apărării Naționale care însoțesc coloane militare, atunci când se deplasează în acțiuni de intervenție sau în misiuni care au caracter de urgență.** Această autorizare nu vizează și situația autovehiculelor din cadrul Ministerului Apărării Naționale care se deplasează în acțiuni de intervenție sau misiuni operative care au caracter de urgență, fiind limitată doar la situația însoțirii coloanelor oficiale.

		<p>Similar Serviciului Român de Informații și Serviciului de Protecție și Pază, Ministerul Apărării Naționale are în subordine unități speciale care execută misiuni specifice (intervenție, control tehnic antiterorist) în mod independent. De asemenea, în situația unor incidente de securitate sau pe timpul unor fenomene meteo extreme/calamități naturale (inundații, cutremure, alunecări de teren etc.) este necesară deplasarea în regim de urgență a tehnicii și personalului Ministerului Apărării Naționale pentru intervenție.</p>
2.	<p><b>Schimbări preconizate</b></p>	<p>Prin proiect se propune:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- revizuirea definiției „<i>autovehiculului</i>” – sunt avute în vedere criteriile stabilite în Directiva 2006/126/CE, respectiv menționarea concretă a faptului că vehiculul este utilizat pentru „<i>transportul persoanelor sau mărfurilor pe drum sau pentru tractarea, pe drum, a vehiculelor utilizate pentru transportul persoanelor sau mărfurilor</i>”;</li> <li>- definirea „<i>tractorului agricol sau forestier</i>” prin comasarea elementelor vizate de definiția „<i>tractorului</i>” și a „<i>tractorului rutier</i>”, precum și prin preluarea criteriilor stabilite de Directiva 2006/126/CE. În context sunt evidențiate în mod concret cele două funcții ale acestui vehicul, cea principală (de a trage, a împinge, a transporta sau a acționa anumite echipamente, utilaje sau remorci utilizate în exploatarea agricolă sau forestieră) și cea secundară (utilizarea pentru transportul pe drum al persoanelor sau al mărfurilor, sau pentru tractarea, pe drum, a vehiculelor utilizate pentru transportul persoanelor sau al mărfurilor).</li> </ul> <p>De asemenea, se propune abrogarea dispoziției care stabilește definiția <i>tractorului rutier</i>.</p> <p>Se propune și modificarea art. 14 alin.(1) pentru evidențierea <i>tractorului agricol sau forestier</i> care se înregistrează la nivelul primarilor comunelor, ai orașelor, ai municipiilor și ai sectoarelor municipiului București, care, prin compartimentele de specialitate, țin și evidența acestora (se elimină astfel, orice posibilă confuzie privind competențele de înregistrare a vehiculelor și autovehiculelor aflate în dotarea Ministerului Apărării Naționale, Ministerului Afacerilor Interne și Serviciului Român de Informații), precum și a art. 13 alin. (1), (2) și (4) pentru a se asigura soluții adecvate în cazul schimbării regimului juridic aplicabil în cazul acestui tip de vehicul. De asemenea, în acest context, se propune înlocuirea în cuprinsul OUG nr.195/2002 a anumitor expresii și termeni în privința unor dispoziții concrete, susceptibile a fi afectate de schimbarea regimului juridic al autovehiculului și tractorului rutier, respectiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- termenul „<i>tractor</i>” se înlocuiește cu expresia „<i>tractor agricol sau forestier</i>”,</li> <li>- expresiile „<i>de autovehicule sau de tramvaie</i>” și „<i>de autovehicule și de tramvaie</i>” se înlocuiesc cu expresia „<i>de autovehicule, de tractoare agricole sau forestiere ori de tramvaie</i>”,</li> <li>- expresiile „<i>autovehicul și tramvai</i>” / „<i>autovehicule și tramvaie</i>” se înlocuiesc, după caz, cu expresiile „<i>autovehicul, tractor agricol sau forestier și tramvai</i>” sau „<i>autovehicule, tractoare agricole sau forestiere și tramvaie</i>”,</li> <li>- termenul „<i>autovehicule</i>” / „<i>autovehicul</i>” se înlocuiește, după caz, cu expresiile „<i>autovehicule și tractoare agricole sau forestiere</i>” și „<i>autovehicul și tractor agricol sau forestier</i>”,</li> <li>- expresiile „<i>autovehicul sau tramvai</i>” și „<i>autovehicule sau tramvaie</i>” / „<i>autovehicule ori tramvaie</i>” se înlocuiesc, după caz, cu expresiile „<i>autovehicul, tractor agricol sau forestier ori tramvai</i>” și „<i>autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie</i>”,</li> <li>- expresia „<i>autovehicule și remorci</i>” se înlocuiește cu expresia „<i>autovehicule, tractoare agricole sau forestiere și remorci</i>”.</li> </ul> <p>Prin adoptarea acestor definiții, se va face o distincție clară între cele două tipuri de vehicule, eliminându-se situația actuală în care, la articolul 6 pct.30 și 31</p>

din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, definiția tractorului se regăsește în două ipostaze, respectiv de „tractor rutier” și „tractor”, ceea ce poate conduce la ideea că definiția lărgeste cadrul instituit de normele de drept europene mai sus menționate.

- modificarea alin.(5<sup>3</sup>) al art. 24 pentru a se evidenția faptul că eliberarea permiselor de conducere pierdute, furate, deteriorate sau a căror valabilitate administrativă expiră este condiționată de domiciliul, reședința situația persoanelor aflate la studii în România.

- revizuirea în mod corespunzător a situației în care permisele de conducere eliberate pentru categoriile A, B, C sau D sunt valabile pentru categoriile A1, A2, B1, C1, respectiv D1 [art. 24<sup>1</sup> alin.(2) lit. f)] în sensul relevării, cu claritate, a modului în care este stabilită echivalarea între categorii. Astfel este propusă soluția în care se evidențiază în mod concret echivalența în cazul fiecărei categorii de permis de conducere, după cum urmează:

„permisele de conducere eliberate pentru categoria A sunt valabile și pentru categoriile A1 și A2, cele eliberate pentru categoria B sunt valabile și pentru categoria B1, cele eliberate pentru categoria C sunt valabile și pentru categoria C1, iar cele eliberate pentru categoria D sunt valabile și pentru categoria D1”

- redefinirea și detalierea criteriilor care stabilesc regimul juridic al „reședinței normale”. Motivat de necesitatea asigurării clarității și actualizării normelor juridice existente cu privire la conceptul de „reședință normală” în condițiile în care acesta a fost prevăzut în acte normative subsecvente ulterioare pe fondul impus de transpunerea în legislația națională a unor norme de drept ale Uniunii Europene care au modificat și completat Directiva 2006/126/CE, proiectul modifică și completează și dispozițiile articolului 23<sup>1</sup> din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, dându-i forma optimă care să reflecte nemijlocit transpunerea conceptului menționat și mecanismul de verificare instituit. Astfel, se propune stabilirea situațiilor concrete care pot prezuma existența domiciliului/reședinței în România a persoanelor, în vederea solicitării obținerii permisului de conducere, respectiv:

„a) locuiesc în mod obișnuit cel puțin 185 de zile într-un an la o adresă sau la adrese din România datorită unor legături personale și profesionale ori datorită unor legături personale care relevă legături strânse cu adresa sau adresele din România, dacă persoanele nu au legături profesionale;

b) revin periodic la o adresă din România datorită unor legături personale cu adresa respectivă, deși locuiesc alternativ în locuri diferite, situate în două sau mai multe state membre ale Uniunii Europene ori ale Spațiului Economic European ori Confederația Elvețiană, deoarece legăturile lor profesionale sunt într-un loc diferit de cel al legăturilor personale;

c) locuiesc în mod obișnuit la o adresă din România datorită legăturilor personale cu adresa respectivă, deși locuiesc temporar și în alt stat membru al Uniunii Europene ori al Spațiului Economic European ori în Confederația Elvețiană pentru îndeplinirea unei activități sau misiuni cu durată determinată”.

Soluția urmează a fi aplicată doar în cazul procedurilor aferente permisului de conducere, nu și în cazul înmatriculării autovehiculelor și a remorcilor.

În context, se propune și asigurarea unei corelări cu celelalte dispoziții din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 care conțin prevederi referitoare la „reședința normală”. Astfel, se propun anumite modificări pentru a înlocui acest concept.

De asemenea, se urmărește și invocarea documentelor care pot face dovada acestor situații, precum și a studiilor în România.

În consecință, au fost propuse modificări/completări inclusiv și pentru art. 24

	<p>alin.(1), art.24 alin. (5<sup>3</sup>), art. 83 alin.(3) și art. 103 alin.(6).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- este completat art. 24 cu un nou alineat care să instituie o facilitare pentru examinarea candidaților ce solicită categoriile Tr, Tb sau Tv, precum și pentru candidații cu dizabilități fizice. Această modificare are în vedere faptul că numărul școlilor de acest gen (categoriile Tr, Tb sau Tv) este limitat, precum și locația școlilor pentru candidații cu dizabilități fizice care pot asigura autovehicule cu dotare corespunzătoare.</li> <li>- stabilirea obligației pentru conducătorii de autovehicule având locuri prevăzute prin construcție cu centuri de siguranță de a informa pasagerii cu privire la obligația legală de a le purta în timpul circulației pe drumurile publice.</li> <li>- stabilirea obligației pentru conducătorii de autovehicule având locuri prevăzute prin construcție cu centuri de siguranță de a se asigura că, pe timpul conducerii vehiculului, persoanele minore poartă centurile de siguranță sau sunt transportate, în condițiile prevăzute de regulament, numai în dispozitive de fixare în scaune pentru copii omologate [introducerea alin.(1<sup>2</sup>) la art. 36], precum și a sancțiunii aferente [introducerea pct. 9 la art. 108 alin.(1) lit.b)]. Clarificarea procedurii de sancționare pentru nerespectarea obligației de a purta centura de siguranță, în cazul persoanelor minore transportate, este necesară întrucât actuala normă nu permite sancționarea conducătorului de vehicul pentru săvârșirea faptei de către o persoană minoră, în realitate acestuia revenindu-i obligația de a se asigura că minorul este transportat în condiții de siguranță. Norma propusă instituie un mecanism concret de responsabilizare a conducătorului auto care transportă persoane minore, acestea neavând reprezentarea necesară a pericolului la care se expun în situația implicării vehiculului într-un eveniment rutier.</li> <li>- stabilirea interdicției pentru conducătorii de autovehicule care nu sunt echipate cu sisteme de siguranță, de a transporta copii în vârstă de până la trei ani și a obligației de a transporta copiii cu vârsta peste trei ani, având o înălțime de până la 150 cm, în astfel de autovehicule dacă ocupă, pe timpul transportului, orice alt loc decât cel de pe scaunul din față [introducerea alin.(1<sup>3</sup>) la art. 36], precum și a sancțiunii aferente [introducerea pct. 10 la art. 108 alin.(1) lit.b)]. Clarificarea procedurii de sancționare pentru nerespectarea interdicției și a obligației vizate este necesară întrucât actuala normă nu permite sancționarea conducătorului de vehicul pentru săvârșirea faptei, în realitate acestuia revenindu-i obligația de a se asigura că minorul este transportat în condiții de siguranță;</li> <li>- modificarea <b>art.102 alin.(1) pct. 27</b> în sensul stabilirii sancțiunii <b>doar</b> în cazul <i>transportului animalelor pe locurile din față ale vehiculelor</i>. Astfel este eliminată sancțiunea în situația <i>transportului copiilor în vârstă de până la 12 ani pe locurile din față ale vehiculelor</i>, având în vedere că această sancțiune urmează a fi stabilită prin noua modificare propusă prin acest proiect. În acest context, propunerea reprezintă un demers de corelare normativă și urmărește evitarea instituirii unor norme sancționatorii distincte pentru încălcarea aceleiași conduite impuse. De asemenea, intervenția normativă are ca obiect instituirea unor reglementări clare și previzibile.</li> <li>- revizuirea în mod corespunzător a situațiilor în care permisele de conducere sunt valabile pentru categorii naționale, respectiv categoria „Tr” (tractor). În acest sens, este preconizată reglementarea unitară a normelor privind echivalența dintre categoriile permisului de conducere. Astfel, prevederile art. 38 alin. (3) din <i>Regulamentul de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006, cu modificările și completările ulterioare</i>, au fost introduse la alineatele (2) și (2<sup>1</sup>) ale articolului 24;</li> <li>- îndreptarea unor erori identificate în norme de trimitere la articole din cuprinsul ordonanței de urgență sau din cuprinsul codului penal sau de procedură penală;</li> <li>- realizarea unei norme de trimitere la prevederile Codului de procedură penală care</li> </ul>
--	--

stabilesc unele condiții cu privire la recoltarea mostrelor biologice, în cazul conducerii unui vehicul de către o persoană aflată sub influența băuturilor alcoolice sau a altor substanțe;

- stabilirea spațiilor în care se recoltează mostre biologice, respectiv:
  - a) în interiorul unităților de asistență medicală autorizate;
  - b) în ambulanțe având echipaj cu medic ori autospeciale cu această funcție aparținând Serviciului mobil de urgență, reanimare și descarcerare;
  - c) în interiorul unităților medico-legale.

Aceste modificări au avut ca rațiune logică și practică următoarele considerente:

- situațiile practice în care la locul unui eveniment rutier se prezintă echipajul ambulanței pentru a acorda îngrijiri medicale, fără a mai fi necesară deplasarea ulterioară a victimei la spital (inclusiv în situația în care aceasta refuză internarea),
- norma juridică din Codul de procedură penală [art.190 alin.(8)] potrivit căreia recoltarea trebuie făcută **în cel mai scurt timp** inclusiv de către o persoană cu pregătire medicală de specialitate.

Această propunere a vizat *conturarea unor soluții de natură a facilita aplicarea prevederilor art. 190 alin. (8) din Codul de procedură penală.*

Din aceste considerente, apreciem că ambulanțele sunt spații în care se poate efectua recoltarea mostrelor biologice, reprezentând o parte constitutivă a instituțiilor medicale.

În plus, în mod practic o astfel de reglementare are drept rezultat reducerea costurilor asociate operațiunii de recoltare, simplificarea procedurii în sine și asigurarea celerității desfășurării activității, cerută în mod expres de art.190 alin.(8) din Codul de procedură penală. Menționăm faptul că, *în mediul rural*, de exemplu, există situații în care recoltarea se poate face la o stație de ambulanță (aflată în aceeași localitate) fără a mai fi necesară deplasarea 30-40 km pentru efectuarea aceleiași operațiuni la o unitate medicală în primul oraș.

- asimilarea perioadei când titularul permisului de conducere nu are dreptul de a conduce un vehicul sau tramvai (permis reținut/retras) cu perioada de suspendare a exercitării dreptului de a conduce;

- instituirea cazului în care persoana căreia i-a fost anulat permisul de conducere, ca urmare a condamnării pentru o infracțiune care a fost dezincriminată, în condițiile art. 4 din Codul penal, se poate prezenta la autoritatea competentă pe raza căreia își are domiciliul sau reședința, pentru eliberarea unui nou permis de conducere, în condițiile ordinului ministrului afacerilor interne prevăzut la art. 24 alin.(5<sup>3</sup>), fără a mai susține examen și cu prezentarea documentului care atestă o astfel de situație. Această propunere este fundamentată pe considerentul lipsei unui cadru legal adecvat în materie de contencios administrativ, în sensul inexistenței unei prevederi care să confere autorității posibilitatea reexaminării actului administrativ (dispoziția de anulare a permisului de conducere) după intrarea acestuia în circuitul civil și producerea de efecte juridice (anulare permis, distrugerea documentului, comunicarea măsurii către alte autorități etc.).

În acest context, precizăm că mai multe persoane s-au adresat instanțelor de contencios pentru anularea actelor administrative și restituirea permiselor de conducere, interpretarea prevederilor art. 4 din Codul penal fiind foarte diferită cu privire la întinderea efectelor în materia altor acte sau sancțiuni decât cele penale.

De altfel, nici prin Legea nr.187/2012 de punere în aplicare a Legii nr.286/2009 privind Codul Penal nu a fost stabilit, în capitolele III și IV, un regim juridic pentru actele administrative adoptate în baza vechiului Cod Penal pentru infracțiuni dezincriminate de noul Cod penal.

Disponerea anulării permisului de conducere este un act administrativ, supus regimului stabilit de Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004, având în vedere

caracterul administrativ al dispoziției de anulare, emisă de o autoritate publică pentru executarea legii, respectiv a prevederilor art. 114 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Competența privind dispunerea măsurii de anulare este stabilită de art. 203 alin.(1) din Regulamentul de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare, în sarcina șefului serviciului poliției rutiere pe raza căruia a fost constatată fapta sau a șefului poliției rutiere din cadrul Inspectoratului General al Poliției Rutiere, în funcție de instanța care a pronunțat hotărârea judecătorească de condamnare.

Până la data de 01.02.2014, fapta prin care au fost produse leziuni traumatice pentru a căror vindecare au fost necesare între 11 și 90 de zile de îngrijiri medicale constituia infracțiune.

Astfel, începând cu data rămânerii definitive a hotărârii judecătorești, prin care titularul unui permis de conducere a fost condamnat pentru săvârșirea acestei infracțiuni ca urmare a nerespectării regulilor de circulație, **șeful serviciului rutier competent avea dreptul legal de a dispune anularea permisului de conducere aparținând acestuia.**

Prin urmare, în cazurile în care anularea permisului de conducere a fost dispusă cu respectarea prevederilor legale, a intrat în circuitul civil și a produs efecte juridice (pierderea dreptului de a conduce autovehicule pe drumurile publice dobândit prin acest document) **anterior datei de 01.02.2014**, data intrării în vigoare a legii de dezincriminare a faptei prin care au fost produse leziuni traumatice pentru a căror vindecare au fost necesare între 11 și 90 de zile de îngrijiri medicale, persoana al cărei permis de conducere a fost anulat **nu mai poate fi repusă de către organele de poliție în situația anterioară, respectiv aceea de a avea dreptul de a conduce autovehicule pe drumurile publice.**

Această situație se poate regăsi și în cazul altor infracțiuni prevăzute de vechiul cod penal și dezincriminate prin noua lege penală, pentru care instanțele de judecată au aplicat pedeapsa complementară a interzicerii exercitării unei profesii (de conducător de autovehicule), anularea permisului de conducere fiind o consecință directă a unei astfel de condamnări. Intervenția art. 4 Cod Penal are un efect general asupra tuturor faptelor săvârșite sub efectul legii vechi și care nu mai sunt incriminate de noua lege, înlăturând consecințele penale ale acestor hotărâri.

În practică, soluțiile definitive pronunțate de instanțe nu sunt comunicate poliției rutiere în timp real, fapt pentru care măsura anulării nu se dispune decât atunci când poliția rutieră ia la cunoștință de o astfel de hotărâre, în multe situații aceasta fiind făcută efectiv când se prezintă titularul permisului de conducere. Pentru eliminarea obligației de a anula permisul de conducere, în situația în care se ia la cunoștință și de hotărârea prin care se atestă dezincriminarea în condițiile art. 4 din Codul Penal, se impune stabilirea unei norme care să permită restituirea permisului de conducere în situațiile în care o astfel de sancțiune nu a fost încă dispusă.

Pentru a elimina dificultățile întâmpinate în aplicarea dispozițiilor la regimul circulației pe drumurile publice, ca urmare a lipsei unui cadru legal adecvat, se propune **reglementarea expresă a posibilității titularului permisului de conducere anulat anterior constatării de către instanța competentă a intervenției aplicării legii de dezincriminare, potrivit art. 4 din Codul penal, de a se prezenta la autoritatea competentă pe raza căreia își are domiciliul sau reședința, pentru eliberarea unui nou permis de conducere, fără a mai susține examen și cu prezentarea documentului care atestă o astfel de situație.**

Prin adoptarea actului normativ se urmărește, de asemenea:

- obținerea de tratament egal al conducătorilor auto din sistemul administrației

		penitenciare, alături de personalul specializat aflat la deservirea autovehiculelor aflate în proprietatea Ministerului Afacerilor Interne, Ministerului Apărării Naționale și Serviciului Român de Informații, având în vedere că și Administrația Națională a Penitenciarelor și unitățile subordonate fac parte din instituțiile publice de apărare, ordine publică și siguranță națională; - degrevarea bugetului Administrației Naționale a Penitenciarelor de la plata taxelor de școlarizare a conducătorilor auto în vederea obținerii atestatelor profesionale, cu o valoare estimată 330.000 lei. - autorizarea utilizării de semnale speciale de avertizare luminoase <b>pentru lumina albastră</b> pentru autovehiculele aparținând <b>Ministerului Apărării Naționale</b> care se deplasează în acțiuni de intervenție sau misiuni care au caracter de urgență.
3.	Alte informații	<i>Directiva de punere în aplicare 2014/37/UE are termen de transpunere 20 septembrie 2014.</i>

### **SECȚIUNEA A 3-A**

#### **Impactul socioeconomic al prezentului act normative**

1.	<b>Impactul macroeconomic</b>	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
1 <sup>1</sup>	<b>Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat</b>	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
2.	<b>Impactul asupra mediului de afaceri</b>	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
3.	<b>Impactul social</b>	Îmbunătățirea siguranței rutiere reprezintă un obiectiv central al politicii Uniunii Europene în domeniul transporturilor. Uniunea urmărește o politică de îmbunătățire a siguranței rutiere, având ca obiectiv reducerea deceselor, a vătămărilor corporale și a daunelor materiale. Stabilirea unor reguli clare privind utilizarea dispozitivelor de fixare în scaun pentru copii, în cazul persoanelor minore transportate, este necesară întrucât astfel se instituie un mecanism concret de responsabilizare a conducătorului auto, cu scopul de a întări siguranța persoanelor transportate.
4.	<b>Impactul asupra mediului</b>	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
5.	<b>Alte informații</b>	Nu este cazul.

### **SECȚIUNEA A 4-A**

#### **Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)**

**- mii lei -**

Indicatori		Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
			2014	2015	2016	2017	
1.		2.	3.	4.	5.	6.	7.
1.	<b>Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus din care:</b>						
2.	<b>Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus din</b>						



	<b>care:</b>						
	<i>a) buget de stat, din acesta:</i>						
	<b>(i) cheltuieli de personal</b>						
	<b>(ii) bunuri și servicii</b>						
	<b>(iii) alte transferuri</b>						
	<i>b) bugete locale:</i>						
	<b>(i) cheltuieli de personal</b>						
	<b>(ii) bunuri și servicii</b>						
	<i>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</i>						
	<b>(i) cheltuieli de personal</b>						
	<b>(ii) bunuri și servicii</b>						
<b>3.</b>	<b>Impact financiar, plus/minus din care:</b>	<b>-330</b>					<b>-330</b>
	<b>a) buget de stat</b>	<b>-330</b>					<b>-330</b>
	<b>b) bugete locale</b>						
<b>4.</b>	<b>Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare</b>						
<b>5.</b>	<b>Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare</b>						
<b>6.</b>	<b>Calculare detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare</b>						
<b>7.</b>	<b>Alte informații</b>	Nu este cazul.					

#### **SECȚIUNEA A 5-A**

#### ***Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare***

<b>1.</b>	<b>Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:</b> <b>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ</b> <b>b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții</b>	Regulamentul de aplicare a Ordonanței de urgență nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1391/2006, cu modificările și completările ulterioare. Urmează a se abroga art. 38 din Regulament și a se introduce prevederi referitoare condițiile în care se transportă persoanele minore în autovehicul, respectiv în dispozitivele de fixare în scaune pentru copii.  Nu este cazul.
<b>2.</b>	<b>Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația europeană în cazul proiectelor ce transpun prevederi europene</b>	Prezentul act normativ transpune prevederi din Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (reformată), publicată în

		<p>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 403 din 30 decembrie 2006, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- art. 4 alin.(1) teza finală și alin. (4) paragraful 1 și 2,</li> <li>- art. 6 alin.(2) lit. f),</li> <li>- art.7 alin.(1) lit.e) și alin.(3) lit.b)</li> <li>- art.11 alin.(1) teza întâi și alin.(5) teza întâi</li> <li>- art. 12.</li> </ul> <p>De asemenea, sunt transpuse prevederile art. 1 alin.(1) (parțial) din Directiva de punere în aplicare 2014/37/UE a Comisiei din 27 februarie 2014 de modificare a Directivei 91/671/CEE a Consiliului privind utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de siguranță pentru copii în vehicule, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 59 din 28 februarie 2014 și art. 2 alin.(1) lit. a) pct. (iii) și art. 2 alin.(1) alin. (2) lit.a) teza întâi și lit.b) din Directiva Consiliului din 16 decembrie 1991 privind utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de fixare a copiilor în scaune în vehicule (91/671/CEE), publicată în Jurnalul Oficial nr. L 373 din 31 decembrie 1991.</p>
<b>3.</b>	<b>Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative europene</b>	Nu este cazul
<b>4.</b>	<b>Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene</b>	Nu este cazul
<b>5.</b>	<b>Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente</b>	Nu este cazul
<b>6.</b>	<b>Alte informații</b>	Nu este cazul.
<p><b>SECȚIUNEA A 6-A</b>  <i>Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normative</i></p>		
<b>1.</b>	<b>Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate</b>	
<b>2.</b>	<b>Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ</b>	Nu este cazul.
<b>3.</b>	<b>Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare</b>	Au fost respectate prevederile <i>Hotărârii Guvernului nr.521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative</i> , cu modificările ulterioare.

	<b>a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative</b>	Structurile asociative ale autorităților administrației publice locale au formulat anumite propuneri și observații însă acestea nu au putut fi preluate întrucât nu se încadrează în <b>demersul condiționat de reglementare</b> propus de MAI cu privire la proiectul <b>de Ordonanță pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice.</b>
4.	<b>Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente.</b>	Nu este cazul.
5.	<b>Informații privind avizarea de către:</b> a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul prezentului act normative a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ prin avizul nr.932/2014
6.	<b>Alte informații</b>	Nu este cazul.
<b>SECȚIUNEA A 7-A</b> <b>Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea prezentului act normative</b>		
1.	<b>Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ</b>	Proiectul a fost supus dezbaterii publice potrivit procedurii instituite de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, fiind postat pe site-ul Ministerului Afacerilor Interne la data de 22.07.2014.
2.	<b>Informarea societății civile cu privire la eventualele impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice</b>	Nu este cazul
3.	<b>Alte informații</b>	Nu este cazul
<b>SECȚIUNEA A 8-A</b> <b>Măsurile de implementare</b>		
1.	<b>Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente</b>	Nu este necesară înființarea unor organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente.
2.	<b>Alte informații</b>	Nu este cazul.

Față de cele prezentate, a fost promovată prezenta Ordonanță a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice.

Viceprim-ministru,  
ministrul afacerilor interne

**Gabriel Oprea**