

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Ordonanță de urgență

pentru modificarea și completarea unor acte normative în scopul creșterii siguranței rutiere

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	<p>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 care participă la trafic sau care se află în zona drumului public.</p> <p>Acestea sunt valori fundamentale și trebuie să aibă prioritate în fața mobilității ori a altor obiective ale sistemului de transport rutier, iar reglementarea instrumentelor juridice necesare protejării acestora nu poate suporta amânare.</p>
2.2. Descrierea situației actuale	<p>Scopul legislației rutiere este de a proteja viața, integritatea și sănătatea persoanelor care participă la traficul rutier. În cuprinsul Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, sunt reglementate mecanismele de sancționare a abaterilor prin raportare la gradul de pericol social a faptelor săvârșite.</p> <p>Pentru a putea atinge obiectivul asumat de U.E. de a se apropia de zero decese până în anul 2050 – „Vision Zero”, prin Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2022-2030¹, document de politici publice, s-a stabilit ca țintă intermediară reducerea numărului de decese și vătămări grave cauzate de accidente rutiere cu 50% până în anul 2030.</p> <p>Comisia Europeană a stabilit că este nevoie de o nouă abordare a ceea ce înseamnă „sistemul sigur” în domeniul siguranței rutiere, pentru deceniul 2021-2030. Potrivit abordării „sistemului sigur”, decesele și vătămările grave cauzate de accidentele rutiere nu reprezintă un preț inevitabil al mobilității. Accidente se vor produce mereu, dar decesele și vătămările grave pot fi prevenite în mare măsură. Scopul „sistemului sigur” pe termen lung este eliminarea deceselor și a rănilor grave pe drumurile publice, fiind adoptat de un număr din ce în ce mai mare de țări, și stând, totodată, la baza <i>Deceniului de acțiune al ONU pentru siguranța rutieră</i>.</p> <p>Totodată, în vederea implementării angajamentelor asumate prin Programul de Guvernare pentru perioada 2023 – 2024, se impune realizarea unor demersuri de</p>

¹ Aprobata prin HG nr. 683/2022

facilitare a utilizării informațiilor oferite de sistemele de monitorizare a traficului dezvoltate de unitățile administrativ-teritoriale, pentru a servi atât ca suport pentru luarea unor decizii de dirijare a traficului rutier, cât și pentru impunerea respectării legii.

Un prim pas a fost realizat prin adoptarea *Legii nr. 383/2022 privind unele măsuri de eficientizare a monitorizării traficului rutier*, însă, este necesară continuarea demersurilor astfel încât legislația națională să impună în mod clar și eficient respectarea regulilor de circulație cu implicații în siguranța rutieră, *printr-o varietate de mijloace*.

Este cunoscut faptul că scopul legislației rutiere este reprezentat nu doar de ocrotirea relațiilor sociale privind desfășurarea fluentă și în siguranță a circulației pe drumurile publice, ci, în primul rând, de protejarea *vieții, integrității și sănătății persoanelor care participă la traficul rutier sau se află în apropierea acestuia. Acestea sunt valori fundamentale și trebuie să aibă prioritate în fața mobilității ori a altor obiective ale sistemului de transport rutier, neputând suporta amânare în ceea ce privește reglementarea instrumentelor juridice necesare protejării acestora*.

Statistica înregistrată în **perioada 2022 - primele 8 luni ale anului 2023**, raportată la *capacitatea actuală de constatare a polițiștilor rutieri*, evidențiază frecvența săvârșirii unor fapte contravenționale la regimul circulației pe drumurile publice de către conducătorii de autovehicule, după cum urmează:

- a) limita maximă admisă de viteză pentru categoria de vehicul pe un anumit sector de drum: **1.118.869** sancțiuni;
- b) interdicția sau restricția de a conduce un vehicul pe o bandă a sensului de deplasare: **5.763** sancțiuni;
- c) semnificația culorii roșii a semaforului: **24.153** sancțiuni;
- d) interdicția de a conduce pe drumurile publice un vehicul a cărui înmatriculare este suspendată: **17.974** sancțiuni;
- e) trecerea la nivel cu calea ferată: **2.555** sancțiuni;
- f) interdicția de a adopta un comportament agresiv în conducerea vehiculelor pe drumurile publice: **4.206** sancțiuni;
- g) depășirea coloanelor de vehicule oprite la culoarea roșie a semaforului sau la trecerile la nivel la calea ferată: **1.195** sancțiuni;
- h) conducerea sub influența băuturilor alcoolice: **11.736** sancțiuni.

În același timp, în **primele 8 luni ale anului 2023** au fost sesizate un număr de **7.870 infracțiuni privind conducerea unui vehicul sub influența alcoolului sau a altor substanțe**, precum și un număr de **410 infracțiuni privind refuzul sau sustragerea de la prelevarea de mostre biologice**.

Comportamentul actual al unor participanți în trafic determinat de consumul de droguri sau altor substanțe psihoactive ori de alcool, impun reevaluarea mecanismelor existente ori reglementarea altora noi, astfel să fie redusă incidența evenimentelor rutiere în astfel de cazuri.

Siguranța rutieră este o responsabilitate comună, care necesită acțiuni concrete și coordonate, care nu suferă amânare, iar îmbunătățirea parametrilor specifici domeniului se poate obține doar cu implicarea fiecăruia, atât din postura de utilizator al drumului, cât și, mai ales, din cea de autoritate de reglementare și aplicare a legislației.

Comportamentul actual în trafic al unor participanți la trafic **impune atât reevaluarea de urgență a unora dintre aceste instrumente juridice, cât și reglementarea altora noi**, astfel încât legislația să poată impune în mod clar și eficient respectarea regulilor de circulație printr-o varietate de mijloace care să conducă la reducerea numărului accidentelor de circulație și a consecințelor acestora, **inclusiv prin utilizarea capacităților administrației publice locale pentru constatarea unor abateri grave la regimul rutier și prin implicarea societății civile în procesul de semnalare a unor abateri grave la regimul rutier.**

La nivel internațional, o serie de state au adoptat metode de impunere bazate pe o abordare *oriunde, oricând* pentru a preveni încălcarea regulilor de circulație, mesajul fiind clar: nerespectarea acestora reprezintă un comportament ilegal, inacceptabil și în dezacord cu interesele comunității. Totodată, s-a avut în vedere și monitorizarea comportamentului la volan conform unor criterii predefinite.

La nivel european, state precum Marea Britanie, Polonia, Spania au implementat deja mecanisme prin care cetățenii care iau act de săvârșirea unor fapte de încălcare a regulilor de circulație, pot transmite poliției înregistrarea camerei de bord prin care a fost surprins respectivul eveniment rutier pentru a dispune măsuri de sancționare.

În România, statistica relevă faptul că, în primele 9 luni ale anului **2023**, s-au înregistrat **3208 de accidente grave, soldate cu 1076 de persoane decedate și 2513 de persoane rănite grav**. În aceeași perioadă a anului precedent, s-au înregistrat 3350 accidente grave, soldate cu 1172 morți și 2631 răniți grav.

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 acest context, principalele aspecte cu privire la care a fost identificată necesitatea unor intervenții normative se referă la:**

➤ **eficientizarea cadrului legal în cazul apariției unor simptome ce pot afecta capacitățile psihologice necesare pentru a conduce autovehicule**

La alin. (1) al art. 22 se impune înlocuirea terminologiei actuale și punerea ei în acord cu cea stabilită prin actele normative specifice acestei materii, în vigoare.

De asemenea, având în vedere faptul că art. 22 conține dispoziții atât cu privire la examinarea medicală, al cărui scop este legal definit, precum și dispoziții cu privire la evaluarea psihologică, se impune, în mod similar, stabilirea scopului evaluării

psihologice prin modificarea alineatului (1).

În vederea eficientizării aplicării dispozițiilor art. 22 alin. (8) din ordonanță, se instituie un mecanism similar celui prevăzut pentru situația în care medicul constată faptul că un conducător de autovehicul, de tractor agricol sau forestier ori tramvai prezintă unele afecțiuni medicale incompatibile din punct de vedere al aptitudinilor fizice și mentale necesare pentru conducerea unui autovehicul, atunci când o persoană titulară a unui permis de conducere prezintă simptome de natură a afecta capacitățile psihologice necesare pentru a conduce autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie, astfel încât poliția rutieră să poată dispune retragerea permisului de conducere.

Emiterea de către medic a biletului de trimitere în vederea evaluării psihologice în situația identificării unor simptome ce pot afecta capacitățile psihologice, permite psihologilor practicieni să identifice predispoziția conducătorilor de autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie privind încălcarea normelor rutiere și integrarea celor cu predispoziție mare în programe de intervenție, realizate în scopul diminuării comportamentului inadecvat.

Totodată, stabilirea aspectelor în discuție relevă tendințele de asumare a riscului, atitudinile față de respectarea normelor rutiere, creează posibilitatea identificării timpurii a manifestărilor agresive, relația dintre factorii de responsabilitate și comportament, fiind deosebit de importantă cunoașterea acestor aspecte pentru *educarea, consilierea, reabilitarea participanților la trafic, cu efecte asupra creșterii siguranței rutiere.*

Profesia de psiholog este una esențialmente liberală, bazată pe principiul independenței profesionale, potrivit prevederilor art. 4 alin. (1) din *Legea nr. 213/2004*, cu modificările ulterioare, legea conferind posibilitatea exercitării profesiei de psiholog cu drept de liberă practică prin intermediul formelor independente de exercitare a profesiei prevăzute la art. 13 alin. (1), respectiv cabinete individuale, cabinete asociate, societăți civile profesionale.

➤ **corelarea cu art. 336¹ din Legea nr.286/2009 privind Codul Penal - nou introdus prin Legea nr. 200/2023²**

Având în vedere aspectele constatate de instanța de contencios constituțional, care readuce în actualitate reglementarea specială anterioară, prin Legea nr. 200/2023 s-a introdus, după articolul 336 din Codul penal, un nou articol, respectiv art. 336¹, cu un conținut asemănător art. 90 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 – articol care a fost abrogat prin Legea nr. 187/2012 pentru punerea în aplicare a Legii nr. 286/2009 privind Codul penal.

Raportat la natura acestei incriminări, se impune modificarea în mod corespunzător a prevederilor art. 24 alin. (6) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002.

² pentru modificarea și completarea Legii nr. 286/2009 privind Codul penal, precum și a altor acte normative.

În prezent, conducătorii vehiculelor, cu excepția celor trase sau împinse cu mâna, instructorii auto atestați 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 testării aerului expirat și/sau recoltării probelor biologice în vederea stabilirii alcoolemiei ori a consumului de substanțe psihoactive, doar la solicitarea polițistului rutier.

Prin proiect se urmărește introducerea unor **criterii obiective, rezonabile și concrete, suplimentare celor existente**, cu privire la stabilirea consumului de alcool sau substanțe cu efecte psihoactive, și anume se propune instituirea obligației polițistului rutier de solicita efectuarea testării participanților la trafic anterior enumerați în cazul în care, cu ocazia controlului unui vehicul sunt identificate recipiente de alcool ce prezintă urme de consum sau substanțe care pot avea efecte psihoactive, precum și în cazul în care conducătorul de vehicul este figurează în evidențele poliției cu mențiuni operative relativ la traficul de droguri ori consumul de substanțe psihoactive sau băuturi alcoolice.

De asemenea, se impune abrogarea prezumției legale prin care se stabilește că rezultatul probelor biologice recoltate conducătorului, a instructorului auto sau a examinatorului care a consumat alcool sau substanțe psihoactive după producerea unui accident rutier reflecta starea acestuia la momentul producerii evenimentului, întrucât această situație întrunește elementele constitutive ale infracțiunii prevăzute de art. 336¹ din Legea nr.286/2009 privind Codul penal - „Consumul de alcool sau de alte substanțe psihoactive ulterior producerii unui accident de circulație”, faptă penală nou introdusă prin Legea nr. 200/2023.

➤ **instituirea mecanismului de relocare a vehiculelor staționate regulamentar pentru realizarea unor interese de ordin general, fără a afecta drepturile conducătorilor auto**

În prezent, legislația rutieră prevede reguli exclusiv pentru ridicarea vehiculelor staționate *neregulamentar*. Astfel, în situația în care se impune îndepărtarea unui vehicul în cazul necesității intervenției serviciilor de urgență, efectuarea unor lucrări sau prestarea unor servicii publice de interes național sau local, respectiv instituirea unor măsuri de ordine și siguranță publică nu este prevăzută o procedură care să asigure o previzibilitate atât pentru proprietarii vehiculelor a căror îndepărtare de pe drumurile publice se impune, cât și a organelor de aplicare.

Din această perspectivă, **se introduce posibilitatea relocării vehiculelor staționate regulamentar pe drumurile publice, în situațiile în care este necesară protejarea interesului public general**, măsura tehnico-administrativă a relocării vehiculelor propusă prin prezentul proiect este distinctă, din punct de vedere al aplicării, de măsura tehnico-administrativă a ridicării vehiculelor, prin aceea că nu are un scop punitiv și nu se percepe plata unui tarif. Totodată, vizează interesul public general, nu numai siguranța participanților la trafic.

În practică, intervin situații care impun înlăturarea unui pericol iminent, necesitând intervenția de urgență a autorităților competente pentru a se proteja viața și integritatea unor persoane ori a proprietății publice sau private. Pentru a se asigura facilitarea intervenției acestora și, totodată, pentru a asigura garanții pentru proprietarii vehiculelor relocate, prin prezentul proiect se instituie reguli privind dispunerea acestei măsuri.

Măsura este utilă și deservește interesului public general în măsura în care, prin aplicarea sa, se urmărește înlăturarea unui pericol iminent sau se impune intervenția pentru efectuarea unor lucrări sau prestarea unor servicii publice de interes național sau local.

➤ **asigurarea caracterului preventiv al sancțiunii și un just echilibru între pericolul social abstract și sancțiune stabilită de legiuitor**

Îmbunătățirea siguranței rutiere reprezintă un obiectiv central al politicii Uniunii Europene în domeniul transporturilor, având ca scop reducerea deceselor, a vătămărilor corporale și a daunelor materiale, iar un element important al acestui deziderat, declarat prin Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, îl constituie aplicarea consecventă a sancțiunilor pentru încălcările normelor de circulație săvârșite în Uniune, care pun în pericol semnificativ siguranța rutieră.

Având ca scop înlăturarea unei stări de pericol și preîntâmpinarea săvârșirii altor fapte interzise de lege, sancțiunile contravenționale complementare reglementate de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 corespund unei necesități primordiale privind interesele siguranței rutiere.

Reglementarea lor, atât sub aspectul instituirii, cât și al duratei, este pe deplin justificată din perspectiva interesului general ocrotit, după cum s-a observat și în jurisprudența Curții Constituționale.

Pe de altă parte, sancțiunea contravențională principală a avertismentului se aplică în cazul în care fapta săvârșită este de gravitate redusă. Or, aplicarea avertismentului alături de una sau mai multe sancțiuni contravenționale complementare reprezintă o contradictorialitate între aceste două categorii de sancțiuni, din considerente ce țin de pericolul social al faptei, prin aceea că avertismentul vizează faptele cu un pericol social redus, iar sancțiunile complementare întregesc rolul preventiv și disuasiv al sancțiunii principale atunci când, raportat la pericolul social ridicat al contravenției, amenda prevăzută de lege nu este îndeștuloare.

Astfel, se propune eliminarea latitudinii agentului sancționator de a individualiza sancțiunea contravențională principală, având obligația de a aplica doar sancțiunea amenzii alături de sancțiunea complementară, urmând ca reindividualizarea sancțiunii să revină instanțelor de judecată competente să hotărască asupra sancțiunilor aplicate de agentul constator, prin reducerea

amenzii până spre minimul prevăzut de lege.

Având în vedere că sancțiunea complementară se aplică doar pe lângă sancțiunea contravențională principală a avertismentului sau amenzii, se impune ca măsura imobilizării, ce poate fi dispusă și în cazul în care conducătorul unui vehicul ori unul dintre pasageri a săvârșit o faptă de natură penală sau este urmărit pentru săvârșirea unei infracțiuni, să fie introdusă în rândul măsurilor tehnico-administrative.

➤ **reevaluarea mecanismului de calculare a valorii punctului amendă**

Norma corespunde intenției inițiale a legiuitorului de a corela nivelul amenzii contravenționale cu nivelul salariului minim brut pe economie.

Începând cu 01.01.2024, dată de la care se propune intrarea în vigoare a dispoziției în discuție, $5\% \times 3.300 \text{ lei (salariul minim)} = 165 \text{ lei/punct amendă}$, în timp ce 10% din același cuantum, dar plafonat = 145 lei.

➤ **eficientizarea procedurii privind reluarea suspendării exercitării dreptului de a conduce în cazul cumulului de puncte de penalizare**

Prin proiect se propun măsuri pentru o mai bună previzibilitate cu privire la reluarea procedurii de dispunere a suspendării exercitării dreptului de conduce în cazul cumulului de puncte, precum și cu privire la dispunerea suspendării pentru un nou cumul de puncte în 12 luni.

Și în prezent, reluarea procedurii de dispunere a suspendării exercitării dreptului de conduce în cazul cumulului de puncte își produce efectele, însă de la data rămânerii definitive a hotărârii judecătorești prin care procesul-verbal de constatare a contravenției a fost anulat în tot sau în parte pentru toate acele contravenții pentru care Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, prevede și suspendarea aplicării de puncte de penalizare.

Astfel, pentru a se asigura o perioadă de timp rezonabilă pentru obținerea soluției instanței de judecată este necesară stabilirea unui termen cu privire la reluarea acestei procedurii.

➤ **responsabilizarea persoanelor juridice cu atribuții în ceea ce privește asigurarea viabilității infrastructurii rutiere**

Începând cu data intrării în vigoare a *Legii nr. 203/2018 privind măsuri de eficientizare a achitării amenzilor contravenționale*, contravenientul persoană juridică poate achita jumătate din minimul amenzii prevăzute de lege pentru fapta săvârșită.

Din practică, a reieșit faptul că, prin intrarea în vigoare a prevederilor legale precizate, a rezultat scăderea eficienței amenzilor aplicate, valoarea acestora fiind nesemnificativă în raport cu gravitatea faptelor săvârșite care afectează interesul general protejat de art. 1 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice.

Mai mult, cuantumul punctului amendă se raportează la veniturile minime ale unei persoane fizice, și nu ale unei persoane juridice, ale cărei venituri sunt semnificativ mai mari.

Prin proiect se propune eliminarea posibilității persoanei juridice de a achita jumătate din minimul amenzii prevăzute de lege, astfel încât să se realizeze efectul disuasiv al sancțiunii.

➤ **asigurarea aplicabilității prevederilor art. 8 din Legea nr. 383/2022**

Potrivit prevederilor art. 8 din Legea nr. 383/2022, pe măsura dezvoltării sistemelor informatice, e-SIGUR se poate interconecta, în condițiile stabilite prin lege, cu alte sisteme de monitorizare și control, în scopul furnizării către acestea a datelor de monitorizare a traficului rutier.

Astfel, în legislația specială se instituie o serie de reguli privind procedura constatării posibilelor fapte înregistrate prin această modalitate.

Utilizarea capabilităților administrației publice locale pentru constatarea unor abateri grave la regimul rutier va consolida gradul de disciplină în trafic. Mai mult, utilizarea resurselor umane angrenate în aplicarea legii va fi îndreptată către acele fapte ce nu pot fi constatate cu sisteme fixe.

➤ **creșterea capacității de constatare a contravențiilor la regimul circulației pe drumurile publice**

În esență, soluția propusă urmărește implicarea societății civile în procesul de semnalare a unor abateri grave la regimul rutier, pentru a consolida gradul de disciplină în trafic.

În concret, se propune *extinderea modalității de constatare a contravențiilor la regimul circulației pe drumurile publice* prin introducerea după articolul 109² a unui nou articol, respectiv articolul 109³, în sensul instituirii unui mecanism prin care ***participanții la trafic pot depune sesizări cu privire la posibile încălcări ale regulilor de circulație surprinse în înregistrări audio-video***, după caz.

Astfel de soluții au fost deja implementate în alte state, spre exemplu, în Marea Britanie, unde cetățenii care iau act de săvârșirea unor fapte de încălcare a regulilor de circulație, pot încărca înregistrarea camerei de bord prin care a fost surprins respectivul eveniment rutier pe un site web; după completarea unui formular electronic, în cuprinsul căruia sunt o serie de secțiuni ce trebuie completate, precum și atenționarea reclamantului asupra faptului că declararea necorespunzătoare a adevărului se sancționează potrivit legii, acestea ajung direct la unitatea de poliție din zona unde a fost surprinsă săvârșirea faptei care precedează la analizarea acestora și la dispunerea măsurilor ce se impun.

Apreciem această soluție ca fiind de natură a contribui la creșterea gradului de siguranță rutieră, și implicit la reducerea numărului de accidente rutiere. Cu toate acestea, pentru ca poliția rutieră să fie în măsură să dispună măsuri de sancționare pentru faptele surprinse cu ajutorul mijloacelor video folosite de participanții la trafic se impune ca înregistrările audio-video transmise către structurile poliției rutiere competente să îndeplinească anumite cerințe impuse de atât de rigorile cadrului general privind regimul juridic al contravențiilor, cât și de cadrul special din domeniul circulației pe drumurile publice.

Mecanismul propus instituie reguli cu privire la *modalitatea de comunicare a sesizării, faptele pentru care se poate formula sesizarea, competența de verificare a sesizării, conținutul acesteia*, precum și cu privire la *responsabilizarea participanților la trafic prin depunerea unei declarații pe proprie răspundere* prin care aceștia își asumă atât veridicitatea aspectelor percepute, cât și a înregistrării audio-video sau video, după caz, puse la dispoziția poliției rutiere competente.

Sesizarea cu privire la posibile încălcări ale regulilor de circulație implică un proces de verificare în conformitate cu normele în materie contravențională în vigoare, astfel că încheierea procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției, nu se poate face exclusiv în baza înregistrărilor video furnizate, ci doar în urma administrării, pe lângă înregistrarea video transmisă, a tuturor mijloacelor de probă disponibile (audierea participanților la trafic care au cunoștință de abaterea ce face obiectul sesizării sau a altor martori oculari, audierea persoanei ce pune la dispoziția poliției rutiere înregistrarea video, persoană ce are calitatea de martor ocular, realizarea unei verificări la fața locului, vizualizarea altor înregistrări video relevante, după caz etc).

De asemenea, în ceea ce privește faptele cu privire la care participanții la trafic pot face sesizări sunt prevăzute în mod expres în considerarea gradului ridicat de pericol social pe care acestea îl reprezintă cu privire la siguranța circulației pe drumurile publice, și limitativ - pentru eliminarea posibilității de alimentare a predispoziției unor persoane de a formula sesizări în mod abuziv, în scop de șicană.

➤ **prevenirea repetabilității faptelor de conducere a unui vehicul sub influența alcoolului sau a substanțelor cu efecte psihoactive**

Se instituie un mecanism de prevenire a repetabilității faptelor de conducere a unui vehicul sub influența alcoolului sau a substanțelor cu efecte psihoactive prin obligarea conducătorului de a realiza o evaluare medicală.

Scopul instituirii acestui mecanism nu este unul punitiv, ci unul de a preîntâmpina agravarea situației medicale a posesorului de permis de conducere, protejând astfel atât interesul general, cât și pe cel personal, interese afectate atunci când consumul de alcool sau de substanțe psihoactive devine cronic.

Mecanismul propus asigură garanțiile necesare cu privire la exercițiul dreptului de a conduce vehicule pe drumurile publice, în situația în care sunt asigurate cerințele medicale prevăzute de lege.

➤ **eficientizarea cadrului legal privind măsura imobilizării vehiculelor**

Măsura imobilizării este reglementată și în prezent, însă pentru eficientizarea aplicării acestei măsuri, au fost reevaluate mecanismele existente, fiind prevăzute termene și persoanele competente să dispună/revoce această măsură.

În prezent, dispozițiile art. 19 din *Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor*, cu modificările și completările ulterioare, stabilesc faptul că procesul-verbal se semnează pe fiecare pagină de agentul constatator și de contravenient. În cazul în care contravenientul nu se află de față, refuză sau nu poate să semneze, agentul constatator va face mențiuni despre aceste împrejurări, care trebuie să fie confirmate de cel puțin un martor. În acest caz, procesul-verbal va cuprinde și datele personale din actul de identitate al martorului și semnătura acestuia.

În contextul utilizării tot mai frecvente, în îndeplinirea atribuțiilor prevăzute de lege, a mijloacelor audio-video de către personalul Ministerului Afacerilor Interne, înregistrările efectuate prin intermediul acestor instrumente pot reprezenta veritabile mijloace de probă care să înlăture astfel necesitatea confirmării unor împrejurări legate de întocmirea procesului verbal de către un martor.

Sistemele audio-video reprezintă instrumente utilizate în mod obișnuit de polițiile statelor membre ale Uniunii Europene, Statelor Unite ale Americii sau ale altor state democratice, iar prin recunoașterea acestor mijloace audio-video în materia regimului juridic al contravențiilor se asigură o simplificare și debirocratizare a procesului de întocmire a procesului-verbal de constatare și sancționare a contravențiilor.

2.3. Schimbări preconizate

Ansamblul normelor de drept cuprinse în arhitectura prezentului demers legislativ este determinat, în principal, de apariția, respectiv augmentarea unor cerințe sociale generate de amplul fenomen al drogurilor și substanțelor psihotrope, aflat în continuă creștere.

În context, prin prezenta ordonanță de urgență se propune:

1. Modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, astfel:

- reglementarea unei **noi situații care atrage măsura suspendării** înmatriculării, și anume lipsa asigurării obligatorii de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de circulație (RCA);

- având în vedere reglementarea **noului caz de suspendare a înmatriculării**, se creează premisele accesului poliției rutiere la Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate și la datele referitoare la încheierea asigurării obligatorii de răspundere civilă auto pentru vehiculele înmatriculate;

- instituirea unei noi posibilități de verificare a situației înmatriculării unui vehicul, alta decât cea prin intermediul aplicației informatice realizată și gestionată de către Direcția Generală Permise de Conducere și Înmatriculări, și anume **prin utilizarea de servicii de comunicații electronice**, așa cum acestea sunt definite la art. 4 alin. (1) pct. 9 din

Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 111/2011 privind comunicațiile electronice.

- crearea temeiului legal pentru încheierea protocolului între Direcția Generală Permise de Conducere și Înmatriculări și Registrul Auto Român, respectiv Biroul Asigurătorilor de Autovehicule din România, în vederea verificărilor efectuării inspecției tehnice periodice și a asigurării obligatorii de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie, respectiv a valabilității acestora;

- **actualizarea Registrului național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate cu datele referitoare la asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie**, pe baza informațiilor transmise de Registrul Auto Român și Biroul Asigurătorilor de Autovehicule din România;

- introducerea a **două noi situații de radiere din evidența a unui vehicul**, din oficiu, de către autoritatea care a efectuat înmatricularea, și anume:

o în cazul în care suspendarea înmatriculării vehiculului prevăzută la art. 11 alin. (4³) din O.u.,G. nr. 195/2002 a operat pentru o perioadă neîntreruptă de 9 luni;

o în cazul în care suspendarea înmatriculării vehiculului prevăzută la art. 11 alin. (4⁵) din O.u.,G. nr. 195/2002 a operat pentru o perioadă neîntreruptă de 3 ani.

- informarea și a proprietarului înscris în ultima notificare a organului fiscal cu privire la efectuarea radierii vehiculului;

- reglementarea **evaluării psihologice** în scopul certificării capacităților psihologice necesare pentru a conduce autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie, precum și situațiile privind apariția unor simptome ce pot afecta capacitățile psihologice necesare pentru a conduce autovehicule;

- oferirea posibilității persoanelor care au fost **condamnate prin hotărâre judecătorească** rămasă definitivă, pentru infracțiunea de *consum de alcool sau de alte substanțe psihoactive ulterior producerii unui accident de circulație*, de a se prezenta la examen pentru obținerea permisului de conducere, cu îndeplinirea condițiilor prevăzute de lege;

- instituirea unor **situații obiective în care polițistul este obligat să efectueze testarea conducătorilor auto**, suplimentare celor în care acesta are dreptul de a solicita, respectiv:

o în vehicul sunt identificate recipiente cu alcool ce prezintă urme de consum sau substanțe care pot avea efecte psihoactive;

o persoana figurează în evidențele poliției că a săvârșit infracțiunile prevăzute la art. 336, art. 336¹, art. 337 sau art. 338 din Codul Penal, infracțiunile prevăzute de Legea nr. 143/2000, infracțiunile prevăzute de Legea nr. 194/2011 sau contravenția prevăzută la art. 102 alin. (3) lit. a) din O.U.G. nr. 195/2002.”

- instituirea **mecanismului de relocare a vehiculelor staționate regulamentar** atunci când această măsură este necesară pentru efectuarea unor lucrări sau prestarea unor servicii publice de interes național sau local, intervenția serviciilor de urgență în vederea prevenirii sau limitării efectelor unor accidente, calamități sau dezastre, instituirea unor măsuri de ordine și siguranță publică, fără a afecta drepturile conducătorilor auto;

- având în vedere consecințele ce se pot produce în cazul săvârșirii contravențiilor prevăzute la art. 99 alin. (2), 100 alin. (2) și (3), 101 alin. (2) și (3), art. 102 alin. (2)-(4) și art. 105, **nu se aplică sancțiunea avertismentului**;

- reglementarea ca măsuri tehnico-administrative a **relocării** vehiculelor staționate regulamentar, precum și a **imobilizării** sau **ridicării** vehiculului și eliminarea ca **sanctiune contravențională complementară a imobilizării vehiculului**;

- definirea noțiunii de **imobilizare** a unui vehicul de către polițistul rutier;

- în vederea evitării practicii de plafonare anuală a valorii punctului amendă, se impune corelarea nivelului amenzii contravenționale cu nivelul salariului de bază minim brut pe țară garantat în plată;

- **instituirea unor fapte contravenționale - conducerea unui vehicul înregistrat neasigurat**, respectiv *neîndeplinirea de către psiholog a obligației prevăzute la art. 22 alin. (8²)*;

- instituirea unei **excepții de la sistemul ablațiunii** reglementat de art. 28 alin. (1) din O.G. nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor în cazul *nerespectării de către proprietarul sau deținătorul mandatat al unui vehicul a obligației de a comunica, în termenul indicat în cuprinsul solicitării poliției rutiere sau poliției locale, după caz, a datelor de identificare ale persoanei căreia i-a încredințat vehiculul pentru a-l conduce pe drumurile publice*, precum și în cazul *contravențiilor sancționate cu amenda prevăzută în clasa a V-a de sancțiuni*;

- instituirea unui **mecanism similar celui aferent sistemului e-Sigur prevăzut de Legea nr. 383/2022, prin utilizarea capacităților administrației publice locale pentru constatarea unor abateri grave la regimul rutier în vederea consolidării gradului de disciplină în trafic**. Astfel, polițiștii rutieri vor avea posibilitatea să-și îndrepte atenția către acele fapte ce nu pot fi constatate cu sisteme fixe, precum conducerea autovehiculelor sub influența alcoolului și drogurilor;

Semnalările și datele de monitorizare a traficului primite de Poliția Română de la administratorii drumurilor publice de interes județean și local, **vizează**:

- încălcare a normelor de circulație pe drumurile publice;
- prezență în trafic a unor vehicule supuse confiscării, căutate potrivit legii, sau care pot fi utilizate ca probă într-o procedură judiciară.

Încălcarea normelor de circulație pe drumurile publice se referă la:

- limita maximă admisă de viteză pentru categoria de vehicul pe un anumit sector de drum;
- interdicția sau restricția de a conduce un vehicul pe o bandă a sensului de deplasare;
- semnificația culorii roșii a semaforului;
- interdicția de a conduce pe drumurile publice un vehicul a cărui înmatriculare este suspendată;
- trecerea la nivel cu calea ferată;
- interdicția de a adopta un comportament agresiv în conducerea vehiculelor pe drumurile publice;
- depășirea coloanelor de vehicule oprite la culoarea roșie a semaforului sau la trecerile la nivel la calea ferată.

- **reglementarea posibilității ca polițistul rutier să poată constata anumite contravenții** și cu ocazia verificării unei sesizări cu privire la o posibilă faptă de nerespectare a unei reguli de circulație de către un conducător de autovehicul, tractor agricol sau forestier ori tramvai, a cărei producere a fost **percepută de către un alt participant la trafic și surprinsă de acesta într-o înregistrare audio-video sau video**, după caz. În acest context, implicarea societății civile în procesul de semnalare a

unor abateri grave la regimul rutier va consolida gradul de disciplină în trafic;

- **permisul de conducere sau dovada înlocuitoare a acestuia se reține** și în cazul săvârșirii infracțiunii prevăzute la art. 336¹ din Codul penal;
- **dovada înlocuitoare** a permisului de conducere se eliberează **fără drept de circulație** în cazul săvârșirii infracțiunii prevăzute de art. 336¹ din Codul penal;
- instituirea posibilității ca **certificatul de înmatriculare sau de înregistrare ori dovada înlocuitoare a acestuia să se reține** de către poliția rutieră inclusiv în situația în care vehiculul **nu este asigurat de răspundere civilă** în caz de pagube produse terților prin accidente de circulație, conform legii;
- în situația în care **înmatricularea vehiculului este suspendată** în condițiile legii, la reținerea certificatului de înmatriculare sau de înregistrare, polițistul rutier eliberează conducătorului de vehicul o **dovadă înlocuitoare fără drept de circulație**. Odată cu reținerea certificatului de înmatriculare sau înregistrare, polițistul rutier **retrage și plăcuțele**.

2. Modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, astfel:

- completarea prevederilor referitoare la **semnarea procesului-verbal** în sensul instituirii posibilității ca, în cazul în care anumite situații de fapt au fost surprinse cu ajutorul mijloacelor audio-video din dotarea agenților contravenționali, să nu mai fie nevoie de semnătura unui martor în cuprinsul procesului-verbal. Evoluția tehnologică a societății impune adaptarea permanentă a mijloacelor utilizate de către instituțiile publice pentru aducerea la îndeplinire a atribuțiilor acestora. Utilizarea mijloacelor audio-video are rolul de a simplifica activitatea agenților constatatori care nu trebuie să mai risipească timp pentru identificarea martorilor, existând împrejurări de loc sau de timp când acest lucru este anevoios, dar și de a oferi o perspectivă obiectivă a situației de fapt înregistrate;
- **simplificarea procedurii comunicării procesului-verbal** atunci când situația de fapt a fost înregistrată prin mijloace audio-video;
- **simplificarea procedurii de afișare a procesului verbal** atunci când aceasta este înregistrată cu mijloace audio-video, în sensul de a nu mai fi necesară semnătura unui martor pentru a face dovada îndeplinirii acesteia.

3. Modificarea Legii nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie, în sensul eliminării posibilității luării măsurii tehnico-administrative constând în reținerea certificatului de înmatriculare/înregistrare a vehiculului până la prezentarea documentului privind încheierea asigurării în cazul săvârșirii contravențiilor prevăzute de art. 37 din această lege.

4. Abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 189/2005 pentru stabilirea unor măsuri privind vehiculele rutiere înmatriculate, în contextul propunerilor formulate pentru completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 cu prevederi referitoare la regimul aplicabil încheierii asigurărilor RCA, respectiv a efectuării ITP.

5. Se propune ca fapta conducătorului, proprietar al unui vehicul a cărui

	<p>înmatriculare este suspendată ca urmare a încălcării obligației de asigurare pentru răspundere civilă în caz de pagube produse terților prin accidente de circulație, să se sancționeze potrivit prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare</p> <p>6. La data de 31 decembrie 2024, radierea din oficiu a vehiculelor pentru care suspendarea înmatriculării prevăzută la art. 11 alin. (4⁵) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, a operat pentru o perioadă neîntreruptă de 3 ani.</p> <p>7. Se propune ca prevederile art. 95 alin. (1¹), art. 103 alin. (4), art. 109¹ și art. 113 alin. (1) lit. a¹) și a²) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, astfel cum au fost modificate și completate prin prezenta ordonanță de urgență, să se aplice raporturilor juridice născute începând cu data intrării în vigoare a acestora, respectiv ca prevederile alin. (2) al art. 98 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, astfel cum a fost modificat prin prezenta ordonanță de urgență, să intre în vigoare la data de 01.01.2024.</p> <p>8. Dispozițiile art. I pct. 1-3, 11, 12, 14, 20, 21, 22, 25 și 31 și ale art. III intră în vigoare la 10 zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, a prezentei ordonanțe de urgență.</p>
<p>2.4. Alte informații</p>	<p>În considerarea art. 115 alin. (4) din Constituția României, republicată, precizăm că adoptarea măsurilor propuse prin proiectul de act normativ este necesar a fi realizată pe calea ordonanței de urgență pentru următoarele considerente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - este necesară instituirea unor măsuri adecvate în contextul social recent, determinat de accentuarea consumului de droguri și a noilor substanțe psihoactive în rândul populației, precum și de conducere a vehiculelor sub influența drogurilor și substanțelor psihoactive; - politica României în domeniul luptei împotriva traficului și consumului ilicit de droguri vizează asigurarea premiselor intensificării măsurilor luate de actorii implicați în prevenirea și combaterea acestui fenomen, iar activitățile permanente derulate de structurile specializate ale Ministerului Afacerilor Interne pentru prevenirea și combaterea fenomenului traficului și consumului de droguri evidențiază importanța acordată acestui fenomen la nivel instituțional; - evaluările efectuate la nivelul Ministerului Afacerilor Interne au reliefat menținerea tendințelor ascendente în privința consumului diferitelor droguri și substanțe psihoactive în rândul populației, în principal în rândul populației tinere, situație ce afectează toate palierele societății începând cu bunăstarea și siguranța publică a cetățeanului/comunității iar complexitatea răspunsului la acest fenomen generează provocări; - pentru a putea atinge obiectivul asumat de Uniunea Europeană de a se apropia de zero decese până în anul 2050 – „Vision Zero”, prin Strategia Națională privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului, s-a stabilit ca

țintă intermediară reducerea numărului de decese și vătămări grave cauzate de accidente rutiere cu 50% până în anul 2030;

- Comisia Europeană a stabilit că este nevoie de o nouă abordare a ceea ce înseamnă „sistemul sigur” în domeniul siguranței rutiere, pentru deceniul 2021-2030, iar potrivit abordării „sistemului sigur”, decesele și vătămrile grave cauzate de accidentele rutiere nu reprezintă un preț inevitabil al mobilității și pot fi prevenite în mare măsură. Scopul „sistemului sigur” pe termen lung este eliminarea deceselor și a rănilor grave pe drumurile publice, fiind adoptat de un număr din ce în ce mai mare de țări, și stând, totodată, la baza Deceniului de acțiune al Organizației Națiunilor Unite pentru siguranța rutieră;

- siguranța rutieră este o responsabilitate comună, care necesită acțiuni concrete și coordonate, iar îmbunătățirea parametrilor specifici domeniului se poate obține doar cu implicarea fiecăruia, atât din postura de utilizator al drumului, cât și, mai ales, din cea de autoritate de reglementare și aplicare a legislației;

- în vederea implementării angajamentelor asumate prin Programul de Guvernare pentru perioada 2023 – 2024, se impune realizarea unor demersuri de facilitare a utilizării informațiilor oferite de sistemele de monitorizare a traficului dezvoltate de unitățile administrativ-teritoriale, pentru a servi atât ca suport pentru luarea unor decizii de dirijare a traficului rutier, cât și pentru impunerea respectării legii;

- comportamentul actual în trafic al unor participanți la trafic impune atât reevaluarea de urgență a unora dintre aceste instrumente juridice, cât și reglementarea altora noi, astfel încât legislația să poată impune în mod clar și eficient respectarea regulilor de circulație printr-o varietate de mijloace care să conducă la reducerea numărului accidentelor de circulație și a consecințelor acestora, inclusiv prin utilizarea capacităților administrației publice locale pentru constatarea unor abateri grave la regimul rutier și prin implicarea societății civile în procesul de semnalare a unor abateri grave la regimul rutier;

- aspectele vizate constituie o stare de fapt obiectivă, cuantificabilă, extraordinară, independentă de voința Guvernului și a cărei reglementare nu poate fi amânată, astfel că se impune adoptarea de măsuri imediate prin ordonanță de urgență;

- lipsa adoptării în regim de urgență a măsurilor prevăzute de prezentul proiect de act normativ poate conduce la afectarea cetățenilor, din perspectiva dreptului la viață și integritate fizică, ca urmare a producerii de accidente de circulație, utilizarea unui alt instrument legislativ putând conduce la imposibilitatea adoptării, în timp util și cu celeritate, a măsurilor necesare pentru asigurarea cadrului normativ, de nivel primar, necesar în scopul prevenirii și combaterii faptelor de natură contravențională și penală generate de consumul de droguri și substanțe psihoactive, precum și de încălcarea gravă a regulilor de circulație;

- în cazul absenței unui cadru legislativ național clar definit, care să instituie măsurile propuse prin prezentul demers, se pot crea premisele creșterii gradului de indisciplină în trafic, cu implicații grave asupra participanților la trafic, astfel încât să se considere că România nu depune toate diligențele necesare pentru protejarea drepturilor fundamentale ale persoanelor, din perspectiva dreptului la viață și la integritatea fizică ori a dreptului la ocrotirea sănătății, precum și pentru asigurarea ordinii și siguranței publice;

- în considerarea celor mai sus precizate, motivarea urgenței și a situației extraordinare

	<p>a cărei reglementare nu poate fi amânată este generată de existența unor dificultăți în abordarea acestui fenomen în mod integrat și eficient, cu riscuri asupra siguranței rutiere;</p> <p>- situația extraordinară a cărei reglementare nu poate fi amânată este generată de lipsa unor instrumente legale și a unor mecanisme adecvate care să permită implicarea instituțiilor publice, a entităților de drept privat și a societății civile în prevenirea și combaterea acestor fenomene;</p> <p>- aspectele vizate constituie o stare de fapt obiectivă, cuantificabilă, extraordinară, independentă de voința Guvernului, care pune în pericol interesul public și a cărei reglementare nu poate fi amânată, astfel că se impune adoptarea de măsuri imediate prin ordonanță de urgență.</p>
Secțiunea a 3-a Impactul socioeconomic	
3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3.2. Impactul social	Proiectul de act normativ va avea un impact social pozitiv în ceea ce privește creșterea gradului de siguranță publică.
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Proiectul de act normativ va avea un impactul pozitiv asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului întrucât se are în vedere adoptarea unui set de măsuri care să contribuie la ocrotirea vieții, integrității și sănătății persoanelor care participă la trafic sau aflate în zona drumului public.
3.4. Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3.4.1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3.5. Impactul asupra mediului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

de afaceri	
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
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

- în mii lei (RON) -

Indicatori	Anul curent 2023	Anul 2024	Anul 2025	Anul 2026	Anul 2027	Media pe cinci 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 venituri						
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 cheltuieli						
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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					

specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară.	
4.8. Alte informații	Nu este cazul
Secțiunea a 5-a	
Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare	
5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ.	a) Proiectul de act normativ: -modifică și completează Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice; -modifică Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor și Legea nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie; -abrogă Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 189/2005 pentru stabilirea unor măsuri privind vehiculele rutiere înmatriculate.
5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE).	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul se supune consultării Colegiului Psihologilor din România.

6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale	Proiectul se supune consultării structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.635/2022 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative.
6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
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 Consiliului Legislativ nr._____ Avizul Consiliului Economic și Social nr. _____
6.6. Alte informații	
Secțiunea a 7-a Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ	
7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ a fost elaborat cu îndeplinirea procedurii de consultare publică stabilită prin 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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
7.3. Alte informații.	
Secțiunea a 8-a Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ	
8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
8.2. Alte informații	

În considerarea celor prezentate, a fost elaborat *proiectul ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea unor acte normative în scopul creșterii siguranței rutiere*, pe care îl supunem Guvernului spre adoptare.

**VICEPRIM-MINISTRU,
MINISTRUL AFACERILOR INTERNE**

MARIAN-CĂTĂLIN PREDOIU

AVIZAT

VICEPRIM-MINISTRU

MARIAN NEACȘU

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII,
LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI
ADMINISTRAȚIEI**

ADRIAN-IOAN VEȘTEA

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR
ȘI INFRASTRUCTURII**

SORIN-MIHAI GRINDEANU

MINISTRUL SĂNĂTĂȚII

ALEXANDRU RAFILA

**PREȘEDINTELE AUTORITĂȚII DE
SUPRAVEGHERE FINANCIARĂ**

NICU MARCU

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

ANCUȚA GIANINA OPRE

MINISTRUL FINANȚELOR

MARCEL-IOAN BOLOȘ

MINISTRUL JUSTIȚIEI

ALINA – ȘTEFANIA GORGHIU