

## EXPUNERE DE MOTIVE

<b>Secțiunea 1</b>	
<b>TITLUL PROIECTULUI DE ACT NORMATIV</b>	<b>Lege pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare</b>
<b>Secțiunea a 2-a MOTIVUL EMITERII ACTULUI NORMATIV</b>	
2.1. Descrierea situației actuale	<p>Dispozițiile legale în vigoare privind circulația pe drumurile publice – Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată – stabilesc faptul că proprietarii de vehicule sau deținătorii mandatați ai acestora sunt obligați să le înmatriculeze sau să le înregistreze, după caz, înainte de a le pune în circulație, conform prevederilor legale.</p> <p>Deținătorul mandatat, în sensul OUG nr. 195/2002, republicată, este persoana fizică sau juridică care folosește un vehicul în baza unui contract de leasing sau contract de închiriere.</p> <p>Totodată, actul normativ sus-menționat cuprinde dispoziții referitoare la circulația autovehiculelor în traficul internațional. Astfel, potrivit art. 82 din OUG nr. 195/2002, republicată, autovehiculele și remorcile înmatriculate în România pot trece frontiera de stat pe drumurile publice, dacă îndeplinesc condițiile cerute pentru a fi admise în circulația internațională, iar conducătorii lor posedă permis de conducere valabil în condițiile stabilite prin tratatele la care România este parte sau care este eliberat de autoritățile competente ale statelor membre ale Uniunii Europene ori Spațiului Economic European sau a cărui valabilitate este recunoscută în aceste state pe bază de reciprocitate.</p> <p>De asemenea, autovehiculele și remorcile înmatriculate în alte state pot trece frontiera de stat și pot circula pe drumurile publice din România, dacă îndeplinesc condițiile tehnice prevăzute în Convenția asupra circulației rutiere, încheiată la Viena la 8 noiembrie 1968 și ratificată de România prin Decretul nr. 318/1980, dar numai pe perioada cât sunt asigurate pentru cazurile de răspundere civilă ca urmare a prejudiciilor produse prin accidente de autovehicule.</p> <p>Dispozițiile art. 82 alin. (4) din O.U.G. nr. 195/2002, republicată, prevăd o perioadă maximă în care autovehiculele și remorcile înmatriculate în alte state, deținute de persoane care au sediul sau domiciliul în România, pot fi conduse pe drumurile publice, și anume <b>90 de zile de la introducerea acestora în țară</b>, dacă sunt asigurate pentru cazurile de răspundere civilă ca urmare a pagubelor produse prin accidente de circulație.</p> <p>Având în vedere faptul că, începând cu data de 01 ianuarie 2007, România a eliminat restricțiile referitoare la libera circulație a bunurilor și persoanelor, textul normativ privind perioada de 90 de zile <b>de la introducerea în țară</b> a autovehiculelor și remorcilor înmatriculate în alte</p>

	<p>state, deținute de persoane care au sediul sau domiciliul în România nu mai poate fi aplicat în spațiul Uniunii Europene.</p> <p>După aderarea României la Uniunea Europeană, numărul autovehiculelor înmatriculate în alte state care circulă pe teritoriul țării noastre a crescut simțitor, fenomenul devenind mai pregnant în ultimii doi ani, când, cetățenii români au identificat posibilitatea înmatriculării facile cu costuri mici a autovehiculelor pe numele unor persoane fizice sau juridice, în special din Republica Bulgaria.</p> <p>Utilizatorii unor asemenea autovehicule înmatriculate în alte state sunt tentați să încalce frecvent normele rutiere și chiar să comită accidente de circulație și să părăsească apoi locul faptei mizând pe dificultățile întâmpinate de autorități pentru identificarea și sancționarea sau tragerea lor la răspundere.</p> <p>Astfel, în anul 2009, din cele 10.207 accidente de circulație grave înregistrate în România, 1.076 (10,54 %) au fost produse cu implicarea autovehiculelor înmatriculate în alte state, iar în anul 2010, din cele 9.225 accidente de circulație grave înregistrate, 1.053 (11,41 %) au fost produse cu implicarea autovehiculelor înmatriculate în alte state.</p> <p>Raportat la accidentele de circulație soldate cu victime, în anul 2009 s-au înregistrat 2.514 accidente de circulație în care au fost implicate autovehicule înmatriculate în alte state, iar în anul 2010 s-au înregistrat 2.587 asemenea accidente.</p> <p>Costurile mici ale procedurilor de înmatriculare menționate se datorează, în multe cazuri, și faptului că autovehiculele au un grad ridicat de uzură/poluare. Utilizarea autovehiculelor poluante are impact negativ asupra mediului, manifestat prin: degajarea în atmosferă a unor mari cantități de gaze toxice și cu efect de seră - emisiile de monoxid de carbon, oxizi de azot (care contribuie la formarea ploilor acide), dioxid de carbon (principala cauză a intensificării gazelor cu efect de seră), plumb, benzen, ozon troposferic, acestea afectând sănătatea umană; deversarea în sol și apă a produselor petroliere, a altor deșeuri lichide; poluarea fonică supranormativă, în special în mediul urban, ceea ce provoacă pe lângă disconfort, agravarea bolilor psihice; ocuparea unor suprafețe semnificative de terenuri din intravilan pentru parcări și parcaje, de regulă din contul spațiilor verzi și așa insuficiente, a trotuarelor, a altor spații; generarea unor cantități considerabile de deșeuri solide (deșeuri de feroase și neferoase, de plastic, de cauciuc, de sticlă) și lichide (uleiuri, emulsii, carburanți), atât în timpul cât și după terminarea ciclului lor de viață, fiind necesar ca gestionarea deșeurilor rezultate să se realizeze în conformitate cu normele europene.</p>
<p>2.1<sup>1</sup>. În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia, se</p>	<p>Nu este cazul</p>

<p>vor specifica doar actele comunitare în cauză, însoțite de elementele de identificare ale acestora</p>	
<p>2.2. Schimbări preconizate</p>	<p>Reglementarea propusă urmărește <b>crearea premiselor necesare actualizării permanente a evidenței vehiculelor înmatriculate</b>, facilitând identificarea utilizatorilor acestora și, pe cale de consecință, reducând substanțial posibilitatea de fraudare a prevederilor legale menite să <b>asigure disciplina și siguranța traficului rutier</b>.</p> <p>În concret, se propune:</p> <ol style="list-style-type: none"><li><b>1. instituirea obligației</b> persoanelor cu domiciliul, reședința sau, după caz, rezidența normală în România, care conduc pe drumurile publice un vehicul înmatriculat în alt stat, <b>de a prezenta, la cererea polițistului rutier, pe lângă documentul de identitate sau, după caz, permisul de conducere, documentul de înmatriculare ori de înregistrare a vehiculului condus, documentele referitoare la bunurile transportate, <u>un document doveditor al titlului cu care este deținut vehiculul</u></b>; acest document va fi însoțit de traducerea în limba română, în original, efectuată de către un traducător autorizat a cărui semnătură a fost legalizată.</li><li><b>2. ca datele referitoare la autovehicul și documentul doveditor al titlului</b> cu care este deținut acesta să fie înscrise în <b>evidența autovehiculelor sau remorcilor înmatriculate în alte state, care se ține de către poliția rutieră</b>.</li><li><b>3. ca autovehiculele și remorcile înmatriculate în alte state, deținute cu orice titlu de persoane care au sediul, domiciliul, reședința ori rezidența normală în România, să poată circula pe drumurile publice decât pentru o perioadă de <u>maximum 90 de zile de la data dobândirii titlului și nu mai mult de 90 de zile într-un an calendaristic</u></b>.</li><li>ca <b>regula</b> menționată la pct. 3 <b>să nu se aplice</b> autovehiculelor și remorcilor:<ol style="list-style-type: none"><li><b>înmatriculate pe numele persoanelor</b> care le conduc în România;</li><li><b>cu care se efectuează, în condițiile legii, transport rutier public de mărfuri sau persoane</b> ori, după caz, <b>transport în regim de închiriere sau serviciu de închiriere</b>;</li><li><b>conduse de persoane fizice aflate în raporturi juridice de muncă cu persoanele pe numele cărora sunt înmatriculate acestea</b>;</li><li><b>utilizate în baza unui contract de leasing</b>.</li></ol><p>Menționăm faptul că <b>excepția de la lit. c)</b> a fost introdusă pentru <b>evitarea unor situații de îngrădire ori limitare a dreptului la muncă al persoanelor ori libertatea alegerii locului muncii</b>.</p></li><li><b>introducerea de sancțiuni</b> în caz de nerespectare a obligațiilor prezentate la pct. 1 și 3 (<b>amendă</b> prevăzută în clasele a III-a și a IV-a de sancțiuni, <b>reținerea certificatului de înmatriculare și a plăcuțelor cu număr de înmatriculare</b>);</li><li><b>ca certificatul de înmatriculare și plăcuțele cu număr de înmatriculare reținute</b> pentru nerespectarea dispozițiilor prevăzute la pct. 1 al prezentei, să fie <b>păstrate la sediul serviciului rutier din care</b></li></ol>

	<p><b>face parte agentul constatator pentru o perioadă de 5 zile</b>, iar în situația în care <b>în acest termen</b> conducătorul vehiculului <b>prezintă documentele</b> care îi conferă dreptul de a conduce vehiculul în condițiile prevăzute la pct. 3, <b>certificatul de înmatriculare și plăcuțele cu număr de înmatriculare se restituie; în caz contrar, acestea se remit autorității emitente.</b></p> <p>Ținând seama de faptul că <i>situația autovehiculelor și remorcilor înmatriculate în alte state, conduse de persoane fizice care fac dovada rezidenței normale pe teritoriul statului în care acestea sunt înmatriculate</i> constituie o practică des utilizată de cetățenii români care, profitând de condițiile facile de obținere a unei rezidențe (ca cetățeni ai unui stat UE), justifică în acest fel deținerea unui vehicul înmatriculat în alte state membre, pe numele unui cetățean al unui stat membru UE și legitimitatea utilizării acestuia pe drumurile publice din România, aceasta <b>nu a fost reținută printre excepțiile menționate la pct. 3.</b> Semnalăm în acest sens că, potrivit <i>Comunicării interpretative a Comisiei privind procedurile pentru înmatricularea autovehiculelor originare din alte state membre (2007/C 68/04)</i>, <b>„fiecare persoană trebuie să își înmatriculeze vehiculul în statul membru în care își are reședința în mod normal”</b>, context în care cetățeanul român cu rezidența în Bulgaria trebuie să se supună acestei reguli, înmatriculând vehiculul în Bulgaria, pe numele său (situație în care intervine excepția de la lit. a) a pct. 3). Conform jurisprudenței Curții de Justiție a Uniunii Europene, înmatricularea apare ca fiind corolarul natural al exercitării competențelor fiscale ale statului. Înmatricularea facilitează controalele atât pentru statul în care este înmatriculat autovehiculul cât și pentru celelalte state pentru care înmatricularea într-un stat membru dovedește plata taxelor pentru autovehicule în respectivul stat.</p>		
2.3. Alte informații			
<p><b>Secțiunea a 3-a</b> <b>IMPACTUL SOCIOECONOMIC AL PROIECTULUI DE ACT NORMATIV</b></p>			
3.1. Impactul macroeconomic	Nu este cazul		
3.1 <sup>1</sup> . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Nu este cazul		
3.2. Impactul asupra mediului de afaceri			
3.3. Impactul social			
3.4. Impactul asupra mediului	Nu este cazul		
3.5. Alte informații			
<p><b>Secțiunea a 4-a</b> <b>IMPACTUL FINANCIAR ASUPRA BUGETULUI GENERAL CONSOLIDAT, ATÂT PE TERMEN SCURT, PENTRU ANUL CURENT, CÂT ȘI PE TERMEN LUNG (PE 5 ANI)</b></p>			
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani	Media pe 5 ani

1	2	3	4	5	6	7
4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus din care: a) buget de stat, b) bugete locale, (i) impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat	Nu este cazul					
4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare,	Nu este cazul					
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	Nu este cazul					
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii bugetare	Nu este cazul					
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Nu este cazul					
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificării veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Nu este cazul					
4.7. Alte informații						
<b>Secțiunea a 5-a</b>						
<b>Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare</b>						
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; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.						
5.2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare						
5.3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Nu este cazul					

5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Nu este cazul
5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Nu este cazul
5.6. Alte informații	Nu este cazul
<b>Secțiunea a 6-a</b> <b>Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ</b>	
6.1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Nu este cazul
6.2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de proiectul actului normativ	Nu este cazul
6.3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr.521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	
6.4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Nu este cazul
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. _____
6.6. Alte informații	Nu este cazul
<b>Secțiunea a 7-a</b> <b>ACTIVITĂȚI DE INFORMARE PUBLICĂ PRIVIND ELABORAREA ȘI IMPLEMENTAREA PROIECTULUI DE ACT NORMATIV</b>	
7.1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ a fost supus dezbaterii publice, în conformitate cu prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică.
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	Nu este cazul
7.3. Alte informații	Nu este cazul
<b>Secțiunea a 8-a</b> <b>Măsurile de implementare</b>	
8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	
8.2. Alte informații	Nu este cazul

În considerarea celor prezentate, a fost elaborat **proiectul Legii pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare**

În forma prezentată, proiectul a fost însușit de toate instituțiile abilitate.

**MINISTRUL ADMINISTRAȚIEI ȘI INTERNELOR**

**CONSTANTIN-TRAIAN IGAȘ**

**AVIZĂM FAVORABIL:**

**MINISTRUL MEDIULUI ȘI PĂDURILOR**

**LÁSZLÓ BORBÉLY**

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**ANCA DANIELA BOAGIU**

**ȘEFUL DEPARTAMENTULUI PENTRU AFACERI EUROPENE**

**BOGDAN MĂNOIU**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI**

**CĂTĂLIN MARIAN PREDOIU**