



GUVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU

1466
1506 2007



Domnule președinte,

În conformitate cu prevederile art.111 alin.(1) din Constituție, Guvernul României formulează următorul

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă pentru modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 63/2006 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice*, inițiată de 13 parlamentari din Grupurile parlamentare ale PNL, PC, PSD și PRM (Bp. 227/2007).

I. Principalele reglementări

Inițiativa legislativă parlamentară are ca obiect de reglementare amendarea *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată*, propunând, în principal, următoarele:

- completarea art. 11 cu un nou alineat, alin. (12), care va avea următorul cuprins:

„(12) *Persoana juridică sau fizică care intră în proprietatea unui vehicul înmatriculat, prin cumpărare, este obligată ca în termen de 30 de zile de la data dobândirii să transcrie dreptul de proprietate la autoritățile competente.*”;

- completarea art. 32 cu un nou alineat, alin. (2¹), care prevede că sunt autorizate să utilizeze semnalele speciale de avertizare cu lumină roșie și albastră, precum și mijloacele speciale de avertizare sonoră, numai autovehiculele prevăzute la alin. (2) (autovehiculele care aparțin poliției, pompierilor, jandarmeriei, poliției de frontieră, etc.);

- abrogarea art. 40 care prevede că „*Regulile de circulație pe drumurile publice aplicabile autovehiculelor destinate transporturilor de mărfuri, celor cu mase sau dimensiuni de gabarit depășite ori care transportă mărfuri sau produse periculoase se stabilesc prin regulament, în conformitate cu reglementările în vigoare.*”;

- modificarea art. 49 alin. (1) în sensul ca limita maximă de viteză în localități să fie de 60 km/h în loc de 50 km/h, cum este în prezent;
- modificarea art. 50 alin. (1) lit. a) în sensul ca limita maximă de viteză pentru drumurile expres sau pentru cele naționale europene să fie de 130 km/h (în prezent este de 100 km/h), iar pentru celelalte categorii de drumuri limita maximă de viteză să crească de la 90 km/h la 100 km/h.

II. Observații și propuneri

1. Precizăm faptul că, potrivit art. 60 din *Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată*, „dispozițiile de modificare și de completare se încorporează, de la data intrării în vigoare, în actul de bază, identificându-se cu acesta. Intervențiile ulterioare de modificare sau de completare a acestora trebuie raportate tot la actul de bază”.

Drept urmare, este necesar ca intervenția legislativă să vizeze modificarea și completarea *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată*, cu modificările și completările ulterioare.

Pe de altă parte, Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 63/2006 a fost aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 6/2007, iar inițiatorii acestei propuneri legislative nu au ținut seama de aceste modificări și completări.

2. Nu suntem de acord cu soluția prezentată la **pct. 2** (art. 22 alin. (4)) și **pct. 3** (art. 22 alin. (6)) din propunerea legislativă, întrucât textul elimină, în mod nejustificat, obligația medicului de familie ca, atunci când constată că o persoană din evidența sa, care posedă permis de conducere, prezintă anumite afecțiuni medicale, să solicite examenul de specialitate necesar, iar în cazul în care s-a stabilit că persoana este declarată inaptă medical sau psihologic pentru a conduce un autovehicul sau tramvai, să comunice această stare de fapt imediat poliției rutiere.

Soluția consacrată de prevederile în vigoare ale art. 22 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, a avut la bază studiile de caz asupra unor evenimente rutiere grave, care s-au produs pe fondul afecțiunilor medicale de care sufereau conducătorii de autovehicule implicați.

Nu de puține ori s-a constatat faptul că aceste accidente de circulație puteau fi evitate dacă medicii de familie, care aveau în evidență pe respectivii conducători de autovehicule, ar fi solicitat efectuarea „examenului de specialitate necesar”, comunicând (în cazul în care se stabilea că persoana examinată este declarată inaptă din punct de vedere medical pentru a conduce

un autovehicul sau tramvai) această stare de fapt poliției rutiere, pentru luarea măsurilor legale.

Măsura de referință apare cu atât mai justificată la acest moment în condițiile în care în ultima perioadă s-a înregistrat o creștere a numărului evenimentelor rutiere produse ca urmare a afecțiunilor medicale de care sufereau conducătorii de autovehicule și care au avut ca urmări atât decesul/vătămarea corporală gravă a unor conducători de autovehicule, cât și prejudicierea gravă (din punct de vedere fizic sau material) a altor participanți la trafic, care circulau regulamentar pe drumurile publice.

În contextul în care la pct. 15 al art. 6 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, legiuitorul definește „*unitatea de asistență medicală autorizată*”, inițiatorii trebuiau să folosească aceeași terminologie. Această observație este valabilă și pentru pct. 17 al propunerii legislative.

2. Referitor la **pct. 4** (art. 29 alin. (2)) și **pct. 5** (art. 32) din propunerea legislativă precizăm că modificările propuse sunt de natură formală și nu îmbunătățesc pe fond soluțiile în vigoare.

Semnalăm, de asemenea, faptul că, potrivit alin. (3) al art. 32 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, doar autovehiculele prevăzute la alin. (2) lit. a) și b) ale acestui articol trebuie să fie echipate și cu mijloace speciale sonore de avertizare.

3. Nu suntem de acord cu materializarea modificărilor propuse la **pct. 7-9** (art. 49 alin. (1), art. 50 alin. (1) lit. a) și art. 50 alin. (2)) (*în sensul majorării limitei maxime de viteză în localități de la 50km/h la 60 km/h, a limitei maxime de viteză pentru drumurile naționale/județene, de la 90 km/h la 100 km/h, precum și în sensul abrogării prevederilor alin. (2) al art. 50 care stabilesc viteza maximă admisă în afara localităților pentru autovehiculele care tractează remorci sau semiremorci*), întrucât la stabilirea limitelor maxime de viteză pe drumurile publice s-au avut în vedere realitățile românești actuale, precum și necesitatea armonizării acestor limitări cu cele existente în statele membre ale Uniunii Europene.

3. Nu suntem de acord nici cu soluția propusă la **pct. 10** (art. 61 alin. (1)), întrucât prin enunțul formulat nu se aduce textului actual nici o modificare de fond. De altfel, art. 61 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, reglementează doar regimul de circulație prioritară al unor autovehicule, autorizarea pentru utilizarea semnalelor speciale de avertizare luminoase și sonore fiind prevăzută distinct la art. 32 din acest act normativ.

4. Referitor la **pct. 13** (art. 80), precizăm că nu susținem adoptarea soluției propuse, întrucât materializarea dezideratului exprimat de inițiatori este de natură a exclude posibilitatea ca proprietarul sau deținătorul unui vehicul avariat în alte împrejurări decât în accident de circulație să nu se prezinte la poliție dacă posedă o asigurare facultativă.

5. În ceea ce privește soluțiile propuse la **pct. 14** și **pct. 15** (art. 85 alin. (3)), considerăm că nu se justifică ca punerea în circulație a unei remorci cu număr fals de înmatriculare/înregistrare și punerea în circulație a unei remorci neînmatriculate/neînregistrate să fie incriminate distinct și să fie pedepsite în mod diferențiat, întrucât ambele fapte prezintă un nivel de pericol social similar.

6. Nu suntem de acord cu materializarea soluției propuse la **pct. 18** (art. 99 alin. (1) pct. 8), astfel încât nerespectarea obligației conducătorului de autovehicul de a purta, în timpul deplasării pe drumurile publice, centura de siguranță sau dispozitivele de siguranță omologate să nu mai constituie contravenție, deoarece legiuitorul a motivat adoptarea soluției în vigoare prin faptul că obligația conducătorului de autovehicule de a purta centura de siguranță sau dispozitivele de siguranță omologate reprezintă o măsură efectivă de protecție a conducătorilor împotriva victimizării acestora prin accidente de circulație.

7. Întrucât nerespectarea obligației de către conducătorul de motocicletă sau moped de a purta, în timpul deplasării pe drumurile publice, casca de protecție omologată este de natură a pune în pericol viața acestuia, apreciem că nu este oportună materializarea soluției propuse de inițiator în sensul abrogării prevederilor pct. 9 al alin. (1) al art. 99 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 (**pct. 19**).

8. Nu suntem de acord cu soluția propusă la **pct. 21**, în sensul abrogării prevederilor alin. (1) al art. 101 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, (text legal care enumeră contravențiile care sunt sancționate cu amenda prevăzută în clasa a III-a de sancțiuni), întrucât aceste fapte au implicații negative asupra siguranței traficului rutier.

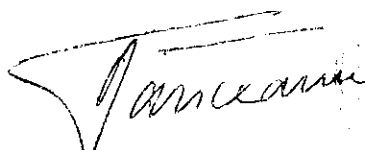
9. Nu suntem de acord cu materializarea propunerii formulate la **pct. 22**, deoarece alin. (2) al art. 101 reglementează amenda contravențională aplicabilă în cazul faptelor pentru care se aplică un anumit număr de puncte de penalizare.

10. Considerăm că propunerile cuprinse la **pct. 24** (art. 124) sunt de esența unui regulament intern sau pot face, eventual, obiectul unor acorduri stabilite cu poliția rutieră.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere aspectele menționate, **Guvernul nu susține adoptarea acestei inițiative legislative.**

Cu stimă,



Călin POPESCU - TĂRICEANU

Domnului senator **Nicolae VĂCĂROIU**

Președintele Senatului