

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

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

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale

Dezvoltarea unor practici instituite la nivelul statelor membre ale Uniunii Europene în materia soluționării eficiente a accidentelor rutiere „ușoare”, impune amendarea prevederilor existente în legislația națională referitoare la circulația pe drumurile publice, respectiv a celor care stabilesc cadrul legal în domeniul asigurărilor/reasigurărilor în România (ce fac obiectul unui alt proiect, de modificare și completare a Legii nr.136/1995). Această necesitate legislativă este atribuită și numărului tot mai mare de vehicule puse în circulație pe drumurile publice din România și, ca o consecință a acestei creșteri, și înmulțirii numărului de accidente.

Sistemul actual de constatare a accidentelor, presupune parcurgerea unor proceduri administrative care nu țin seama de intensitatea evenimentului rutier (accident grav, soldat cu victime umane și pagube materiale importate, sau accident ușor, din care rezultă doar pagube materiale), cu consecințe asupra bunei desfășurări a activității serviciului public (supraaglomerarea punctelor de lucru, scăderea calității serviciilor, alocarea unor resurse umane și materiale importante ale poliției rutiere), dar și în ceea ce privește gradul de satisfacție al cetățeanului (raportat la relația cu serviciul public și la alocarea unui timp nejustificat pentru rezolvarea situațiilor create).

Pe de altă parte, punerea în aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 a relevat unele deficiențe, constând în principal în:

- existența unor situații de dublă reglementare (în special, în ceea ce privește sancționarea unor fapte considerate antisociale);
- construcția defectuoasă a unor reglementări sau inaplicabilitatea altora (de exemplu, respectarea interdicției privind accesul și deplasarea în municipii a vehiculelor cu tracțiune animală, în contextul în care proprietarii acestora locuiesc în interiorul localității);
- lipsa reglementărilor care ar face posibilă exercitarea unor

drepturi de către cetățenii statelor membre ale Uniunii Europene (și ale Spațiului Economic European), titulari ai unor permise de conducere eliberate de autoritățile statelor de proveniență;

- existența unor necorelări între textele instituite la nivelul actului normativ (de exemplu, norma de la art.102 alin.(3) stabilește sancționarea conducătorului auto pentru săvârșirea anumitor fapte contravenționale, prevăzute la *art.35 alin.(2)*, în condițiile în care aceasta din urmă instituie un drept al polițistului, izvorât din exercitarea atribuțiilor de serviciu);

- reglementarea excesivă a unor situații sau în paralel cu normele existente în actele normative speciale;

De asemenea, se impune reconsiderarea naturii unor măsuri cu caracter restrictiv, precum și a situațiilor care reclamă „reexaminarea” titularilor permiselor de conducere sancționați.

Totodată, în lumina Deciziei Curții Constituționale nr.347/2007, prin care s-a admis excepția de neconstituționalitate a prevederilor art.118 alin.(1), (2) și (5) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, republicată, reținându-se că *„existența oricărui impediment administrativ, care nu are o justificare obiectivă sau rațională și care ar putea să nege liberul acces la justiție al persoanei, încalcă în mod flagrant prevederile art.21 alin.(1) – (3) din Constituție. Astfel, obligația depunerii plângerii la organul din care face parte agentul constatator, ca o condiție de acces la justiție, nu poate fi justificată în mod obiectiv și rezonabil nici prin faptul că, primind plângerea, organele administrative ar avea cunoștință de ea și nu ar porni la executarea amenzii aplicate. Mai mult decât atât, o asemenea soluție legislativă ar putea da naștere la abuzuri săvârșite de către agenții organelor administrative, ceea ce, în final, chiar dacă ar duce la tragerea la răspundere penală sau disciplinară a acestora, ar îngreuna sau chiar nega dreptul contestatorului la accesul liber la justiție.”*, apare ca necesară reconsiderarea prevederilor ordonanței de urgență, care vizează locul de depunere a plângerii împotriva procesului-verbal de constatare a contravenției și, implicit, procedurile ce decurg din exercitarea acestui drept.

Pe de altă parte, întrucât *de la data aderării la Uniunea Europeană România trebuie să asigure armonizarea deplină cu acquis-ul comunitar a legislației naționale din domeniul transporturilor*, inclusiv în ceea ce privește permisul de conducere, iar potrivit art. 53 din Actul privind condițiile de aderare a Republicii Bulgaria și a României și adaptările tratatelor pe care se întemeiază Uniunea Europeană care face parte integrantă din Tratatul de aderare a Republicii Bulgaria și a României la Uniunea Europeană, ratificat prin Legea 157/2005, *România are obligația de a pune în aplicare măsurile necesare pentru a se conforma, de la data aderării,*

	<i>dispozițiilor directivei și deciziilor, având în vedere notificarea Comisiei Europene de punere în întârziere, ca fază premergătoare a declanșării procedurii de "infringement", prevăzută de art.226 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, pentru necomunicarea măsurilor de transpunere integrală de către România a Directivei Consiliului 91/439/CEE privind permisul de conducere, prin care stabilea că la data de 20 iunie 2007 Guvernul român trebuia să prezinte observații cu privire la netranspunerea integrală a prevederilor Directivei Consiliului 91/439/CEE privind permisul de conducere, se impune ca proiectul de act normativ, care transpune prevederile art.1 alin.(2), art.7, art.8 alin.(1) și art.9 din Directiva Consiliului 91/439/CEE (pentru asigurarea cadrului legal necesar exercitării de către cetățenii statelor membre ale Uniunii Europene a dreptului de a obține în România permis de conducere, respectiv recunoașterii și preschimbării permiselor de conducere naționale deținute de aceștia), să fie adoptat sub forma unei ordonanțe de urgență.</i>
2. Schimbări preconizate	1. Modificările propuse vizează, în primă instanță, îmbunătățirea cadrului de gestionare a evenimentelor rutiere în România, prin aplicarea conceptului de „constatare amiabilă de accident”. O asemenea abordare va face ca societățile din domeniul asigurărilor să fie implicate în activitățile de constatare și soluționare a accidentelor ușoare, degrevând într-o anumită măsură serviciul public realizat de Poliția Rutieră. În acest sens, se propune o separare a modului de soluționare a evenimentelor rutiere, prin raportare la urmările produse, respectiv o mai bună reglementare a obligațiilor conducătorilor de vehicule în caz de accident: - conducătorul unui vehicul implicat într-un accident de circulație în urma căruia a rezultat moartea sau vătămarea integrității corporale ori a sănătății unei persoane va avea în continuare (art.77, nemodificat) <i>obligația de a anunța imediat poliția</i>, de a nu modifica sau șterge urmele accidentului și de a nu părăsi locul faptei; - în cazul conducătorilor de vehicule implicați într-un accident de circulație în urma căruia a rezultat numai avariarea vehiculelor și/sau alte pagube materiale, <i>obligația de a anunța imediat poliția nu va subzista</i> în situația în care aceștia sunt de acord cu încheierea unei constatări amiabile de accident sau atunci când există o asigurare facultativă de avarii auto - CASCO (art.79), caz în care documentele de constatare se încheie de către societățile din domeniul asigurărilor; - de asemenea, existența unei asigurări facultative în baza căreia poate fi despăgubit vehiculul avariat în alte împrejurări decât într-un accident, elimină obligația prezentării la unitatea de poliție, activitățile de întocmire a documentelor de constatare revenind

societăților din domeniul asigurărilor (art.80);

Ca o consecință a modificării celor două reglementări (art.79 și 80), repararea vehiculelor avariate se va putea face în baza documentului de constatare eliberat de unitatea de poliție sau, după caz, de societățile din domeniul asigurărilor (art. 80¹ și art.93).

2. Se introduce obligativitatea încheierii asigurării obligatorii de răspundere civilă auto (RCA) pentru remorci și mopede (art.76). În contextul în care aceste categorii de vehicule au fost deja comunicate Consiliului Birourilor de la Bruxelles ca fiind asigurabile pentru răspundere civilă, neoperarea modificărilor necesare la nivelul legii ar impune ca România să înființeze unul sau mai multe organisme de compensare, care să asigure plata despăgubirilor către terții prejudiciați pentru daunele provocate de aceste vehicule.

3. Se introduc norme care să permită exercitarea unor drepturi (în legătură cu circulația pe drumurile publice) de către cetățenii statelor membre ale Uniunii Europene. În formularea actuală, Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, republicată, utilizează termenii de „domiciliu” și „reședință”, care sunt proprii doar cetățenilor români și, cu excepția cetățenilor Uniunii Europene (al căror statut face obiectul Ordonanței de urgență a Guvernului nr.102/2005), străinilor. Potrivit actului normativ anterior menționat, cetățenii UE beneficiază de un drept de rezidență, iar art.7-9 din Directiva Consiliului din 29 iulie 1991 privind permisele de conducere (91/439/CEE) raportează exercitarea drepturilor (în materia de referință) la „rezidența normală”.

În sensul arătat, la articolele care fac referire la obținerea, recunoașterea și preschimbarea permiselor de conducere naționale (art.24 alin.(1) și (4), art.27 alin.(1), art.28, art.83) se introduce, alături de *domiciliu* și *reședință*, noțiunea de „rezidență normală”, definită (la art.24 alin.(1¹)) conform prevederilor Directivei 91/439/CEE.

Pe cale de consecință, se modifică și prevederile art.120, care fac referire la procesele verbale de constatare a contravenției emise pe numele cetățenilor români/străini care au domiciliul/reședința în afara teritoriului României.

4. S-a avut în vedere și clarificarea unor aspecte legate de utilizarea mijloacelor tehnice certificate, prin includerea în această categorie a acelor prin care se probează încălcări ale unor reguli de circulație (de exemplu, camerele de supraveghere), în condițiile în care acestea nu se omologhează, ci doar se certifică (art.6 pct.19 și 20 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, republicată);

5. Se elimină o inadvertență legată de dreptul polițistului rutier de a aplica sancțiuni contravenționale complementare. Astfel, *deși*

alineatul (1) al articolului 96 stabilește faptul că sancțiunile contravenționale complementare se aplică prin același proces verbal prin care se aplică și sancțiunea principală, menținerea alineatului (4) al aceluiași articol, în formularea actuală, ar face inaplicabilă prevederea de la alin.(1), în cazul exercitării competenței de a dispune suspendarea dreptului de a conduce pentru 30/60/90 de zile (competență care ar reveni, în acest fel, șefului poliției rutiere pe raza căreia a fost săvârșită fapta sau din cadrul Inspectoratului General al Poliției Rutiere). În sensul arătat, s-a realizat modificarea art.96 alin.(4), astfel încât șeful poliției rutiere să dispună suspendarea dreptului de a conduce pentru 30/60/90 de zile doar în cazul cumulului de 15 puncte de penalizare, în celelalte situații, măsura restrictivă intervenind ca urmare a încheierii procesului verbal de constatare a contravenției.

6. S-a realizat o corelare între caracterul măsurii „*ridicarea vehiculelor staționate neregulamentar*” și încadrarea sa juridică, în sensul că aceasta nu putea fi considerată, prin natura sa, o sancțiune contravențională complementară, ci doar o măsură tehnico-administrativă (vezi intervenția asupra art.96 alin.(2) lit.f) și art.97 alin.(1) lit.d)).

7. La art.103 a fost acoperită o lipsă a legii, astfel că s-a propus instituirea unui tratament sancționator just (față de cei care săvârșesc fapte de gravitate mai redusă), prin aplicarea sancțiunii suspendării dreptului de a conduce pentru 90 de zile – în cazul în care *fapta a fost urmărită ca infracțiune la regimul circulației pe drumurile publice, precum și în cazul accidentului de circulație din care a rezultat decesul sau vătămarea corporală a unei persoane și instanța de judecată sau procurorul a dispus neînceperea urmăririi penale, scoaterea de sub urmărire penală sau încetarea urmăririi penale*, dacă pentru regula de circulație încălcată, Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 prevede suspendarea exercitării dreptului de a conduce.

8. De asemenea, la art.104 se elimină obligația celui care solicită reducerea perioadei de suspendare de a-și *motiva* demersul, în condițiile în care norma stabilește că pentru a opera acest beneficiu este necesară îndeplinirea condițiilor stabilite prin Regulamentul de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002.

9. Au fost reconsiderate condițiile de *verificare la cunoașterea regulilor de circulație*, prin limitarea aplicării măsurii doar în cazul suspendării dreptului de a conduce pentru anumite fapte cu pericol social grav. Totodată, a fost stabilită întinderea aplicării măsurii suspendării, în sensul că nepromovarea testului sau neprezentarea conducătorului de autovehicul la testare conduce la prelungirea suspendării pentru *o singură perioadă de 30 de zile*, urmând ca la expirarea acesteia titularul să redobândească de drept dreptul de a

conduce.

10. Întrucât teza a II-a a alin.(8) al art.109 reia textul art.28 alin.(2) din Ordonanța Guvernului nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor (cu ale cărei dispoziții se completează prevederile ordonanței de urgență), referitor la modalitățile de achitare a amenzilor contravenționale care se fac venit la bugetele locale, *se propune înlocuirea normelor actuale cu o referire generală la „condițiile legii”*. În acest fel, se elimină și interpretarea dată textului legal, privind neaplicarea alin.(3) al art.28 din O.G. nr.2/2001, referitor la achitarea amenzilor contravenționale prin intermediul instrumentelor de plată electronică.

11. La art.50 se realizează *corelarea prevederilor alin.(1)*, prin care se instituie viteze maxime admise în afara localităților, pe categorii și subcategorii de vehicule (între acestea regăsindu-se și vehiculele trăsătoare), *cu cele ale alin.(2)*, care stabilesc faptul că vehiculele care tractează remorci trebuie să circule pe drumurile publice cu 10 km/h mai puțin decât viteza maximă admisă pentru categoria din care face parte autovehiculul trăgător.

12. Întrucât suspendarea dreptului de a conduce produce efecte numai pe teritoriul național, s-a impus asigurarea cadrului legal pentru restituirea permisului de conducere eliberat de o autoritate străină, atunci când titularul acestuia părăsește România înainte de expirarea perioadei de suspendare, respectiv armonizarea prevederilor ordonanței de urgență (art.113) cu cele ale art.42 din Convenția asupra circulației rutiere, încheiată la Viena în 1968, ratificată de România prin Decretul nr.318/1980.

13. Întrucât ordonanța de urgență conține dispoziții care stabilesc proceduri în materia aplicării sancțiunilor contravenționale au fost operate modificări ale art.118 – *în considerarea motivației de admitere a neconstituționalității prevederilor art.118 alin.(1), (2) și (5) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, republicată, prezentată în Decizia Curții Constituționale nr.347/2007* –, stabilindu-se faptul că plângerea împotriva procesului verbal de constatare a contravenției se poate depune la *judecătoria* în a cărei rază de competență a fost constatată fapta. Ca o consecință a schimbării locului de depunere a plângerii și *ținând seama de faptul că exercitarea dreptului de contestare a sancțiunii contravenționale suspendă executarea acesteia*, a fost necesară instituirea unor norme care să stabilească limitele exercițiului dreptului de a conduce pe drumurile publice.

14. Având în vedere faptul că forma actuală a permisului de conducere nu conține mențiuni privitoare la domiciliul titularului, au fost eliminate normele referitoare la preschimbarea documentului în cazul schimbării domiciliului (art.24 alin.5); de asemenea a fost abrogată sancțiunea corespunzătoare (art.101 alin.(1) pct.2)

	15. Au fost eliminate unele suprapuneri în ceea ce privește faptele care constituie contravenții, fie prin reformularea textului (art.99 pct.8), fie prin abrogarea acestuia (art.102 alin.(1) pct.2, 13, 30). 16. S-a urmărit abrogarea normelor (art.95 alin.3) prin care se stabileau condițiile de aplicare a avertismentului, ca sancțiune contravențională complementară, având în vedere că acestea fac obiectul dreptului comun (Ordonanța Guvernului nr.2/2001).
3. Alte informații	Nu este cazul
<i>Secțiunea a 3-a</i> Impactul socio-economic al proiectului de act normativ	
1. Impactul macroeconomic	Nu este cazul
2. Impactul asupra mediului de afaceri	- se realizează o aliniere la standardele practicate în statele europene, în ceea ce privește calitatea serviciilor oferite cetățeanului (formularul constatării amiabile este identic în toată Europa, putând fi primit de asigurător indiferent de locul producerii accidentului sau de limba în care este completat); - sunt eliminate unele proceduri administrative care vizau soluționarea evenimentului rutier și, implicit, se reduce numărul de documente solicitate (declarație asupra accidentului completată de șofer, proces-verbal de constatare completat de agentul constator).
3. Impactul social	- posesorii de vehicule asigurate vor putea să parcurgă, cu celeritate, procedurile necesare pentru soluționarea evenimentelor rutiere soldate numai cu pagube materiale și acoperirea daunelor asigurate; - se realizează o îmbunătățire a calității serviciilor oferite cetățenilor, ca urmare a reducerii timpului alocat pentru soluționarea accidentelor, respectiv acoperirea daunelor și eliminării unei etape (intermedierea poliției rutiere), care nu se justifică raportat la intensitatea evenimentului rutier; - implicit, îmbunătățirea procesului de soluționare a accidentelor ușoare va determina și o diminuare a eforturilor/costurilor cetățenilor și poliției rutiere (de exemplu, redistribuirea personalului afectat acestor activități); - se instituie norme care fac posibilă exercitarea unor drepturi în materia circulației pe drumurile publice pentru cetățenii statelor membre ale Uniunii Europene.
4. Impactul asupra mediului	Nu este cazul
5. Alte informații	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
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
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) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat (i) contribuții de asigurări	- nu se poate realiza o estimare, în condițiile în care aplicarea constatării amiabile de accident reprezintă o opțiune a celor implicați într-un accident rutier ușor;					
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	- nu se poate estima o valoare a cheltuielilor bugetare, în condițiile în care aplicarea constatării amiabile de accident reprezintă o opțiune a celor implicați într-un accident rutier ușor; - va exista însă o reducere a cheltuielilor bugetare, dacă ținem seama doar de faptul că sumele financiare alocate întocmirii unui proces-verbal de constatare a contravenției, transmiterii documentelor către asigurători și cetățeni (coli, plicuri, timbre, etc) și altor asemenea activități se ridică la aproximativ 20 de lei (în anul 2006, poliția rutieră a înregistrat 342.194					

	accidente soldate doar cu pagube materiale).					
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	- nu se poate realiza o estimare, în condițiile în care aplicarea constatării amiabile de accident reprezintă o opțiune a celor implicați într-un accident rutier ușor.					
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Nu este cazul					
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Nu este cazul					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor si/sau cheltuielilor bugetare	Nu este cazul					
7. Alte informații	Nu este cazul					

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Proiecte de acte normativ suplimentare	- este necesară o corelare a prevederilor ordonanței de urgență cu cele ale Legii nr.136/1995 privind asigurările și reasigurările în România, în ceea ce privește normele referitoare la constatarea amiabilă de accident; - modificările operate impun reanalizarea și amendarea prevederilor Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1391/2006; - amendarea prevederilor Ordinului ministrului administrației și internelor nr.1497/2006 privind procedura de examinare pentru obținerea permisului de conducere, în sensul cuprinderii normelor care vizează exercitarea unor drepturi în materia circulației pe drumurile publice pentru cetățenii statelor membre ale Uniunii Europene.
2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie	- proiectul este în acord cu dispozițiile Convenției asupra circulației rutiere, respectiv asupra semnalizării rutiere, încheiate la Viena în 1968, la care România este parte, ratificate prin Decretul nr.318/1980.

	- proiectul realizează transpunerea prevederilor art.7 și 9 din Directiva Consiliului din 29 iulie 1991 privind permisele de conducere (91/439/CEE).
3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	Nu este cazul
4. Evaluarea conformității	Nu este cazul
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Nu este cazul
6. Alte informații	Nu este cazul
<i>Secțiunea a 6-a</i> Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ	
1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	
2. 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	
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	

4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	
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	Proiectul prezentului act normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 837/26 iunie 2007.
6. Alte informații	Nu este cazul
<i>Secțiunea a 7-a</i> Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ	
1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Proiectul a fost publicat pe pagina de internet a Ministerului Internelor și Reformei Administrative, la adresa
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	http://www.mai.gov.ro/ (la secțiunea „transparență decizională”), respectiv afișat la sediul instituției, în spațiul special destinat informării publicului.
3. Alte informații	Nu este cazul
<i>Secțiunea a 8 – a</i> Măsurile de implementare	
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	Nu este cazul
2. Alte informații	Nu este cazul

Față de cele prezentate, a fost elaborat prezentul proiect de Lege privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Tăriceanu', is written over the printed text 'PRIM-MINISTRU'.

CĂLIN POPESCU-TĂRICEANU