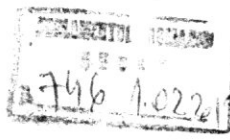




PRIM MINISTRU



60

23 01 2019



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 și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice*, inițiată de domnul deputat USR Lucian-Daniel Stanciu-Viziteu și un grup de parlamentari USR, PSD, ALDE, PNL, PMP, independenți (**Bp. 530/2018**).

I. Principalele reglementări

Propunerea legislativă are ca obiect de reglementare modificarea și completarea *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice*, republicată, cu modificările și completările ulterioare, propunându-se, în principal, instalarea dispozitivului Alcool-Stop, dispozitiv certificat care se montează la sistemul de demarare a motorului autovehiculului, tractorului agricol sau forestier ori tramvai și permite pornirea motorului doar în cazul în care nu

se semnalează prezența alcoolului în aerul alveolar expirat de către conducător, ce urmează a fi utilizat pentru restricționarea dreptului de a conduce, pe timp limitat, cu anumite excepții și/sau limitări, ca o sancțiune alternativă la sancțiunea suspendării dreptului de a conduce vehiculul, la opțiunea agentului constatatator.

II. Observații

1. Din *Expunerea de motive* nu reiese cu exactitate modul de funcționare a dispozitivelor Alcool-Stop, context în care nu avem posibilitatea de a face aprecieri referitoare la oportunitatea și finalitatea practică a mecanismului ce se dorește a fi instituit sau la gradul de sprijin pe care dispozitivele în cauză îl vor acorda în procesul de prevenire și combatere a conducerii autovehiculelor, tractoarelor agricole sau forestiere ori tramvaielor pe drumurile publice de către conducătorii aflați sub influența băuturilor alcoolice.

Definiția dispozitivului Alcool-Stop relevă că autovehiculele, tractoarele agricole sau forestiere ori tramvaiele nu vor putea fi puse în mișcare în situația în care se semnalează prezența alcoolului în aerul alveolar expirat de către conducătorul auto. Astfel, este neclar dacă un autovehicul dotat cu sistemul Alcool-Stop poate fi condus de o persoană aflată sub influența băuturilor alcoolice ulterior pornirii autovehiculului de către o persoană care nu a consumat băuturi alcoolice.

Considerăm că norma nu își va atinge scopul în ipoteza în care dispozitivul Alcool-Stop poate fi utilizat de către o altă persoană în locul conducătorului auto. De altfel, nici nu este interzisă utilizarea acestuia de către o altă persoană decât cea a conducătorului auto.

2. Din punct de vedere tehnic, trebuie precizat că în legislația Uniunii Europene de omologare a vehiculelor rutiere nu există o astfel de cerință de echipare. În consecință, o astfel de cerință de echipare nu poate fi avută în vedere la omologarea și/sau eliberarea CIV, activități efectuate de către Registrul Auto Român (RAR).

Cu privire la inspecția tehnică a acestor dispozitive, trebuie precizat că astfel de cerințe nu apar în reglementările europene și naționale privind inspecția tehnică periodică a vehiculelor. Pe de altă parte, aceste

dispozitive trebuie verificate și calibrate conform normelor producătorilor la perioade de timp care sunt, în general, mai scurte decât cele prevăzute pentru inspecția tehnică periodică a vehiculelor. Chiar și perioada de utilizare a dispozitivului (6 luni) este la limita minimă a periodicității inspecției tehnice periodice. În consecință, verificările respective trebuie făcute conform normelor producătorilor și nu în cadrul inspecției tehnice periodice și trebuie efectuate de instalatori agreeți de producătorii sau importatorii de dispozitive. În conformitate cu prevederile *Ordonanței Guvernului nr.82/2000 privind autorizarea operatorilor economici care desfășoară activități de reparații, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor scoase din uz, cu modificările și completările ulterioare*, ar trebui avută în vedere și autorizarea de către RAR, care include și cerințele pentru personalul implicat în instalarea, verificarea și calibrarea acestor dispozitive.

3. De asemenea, precizăm faptul că nu reiese dacă dispozitivele în cauză vor fi achiziționate de către conducătorii auto sau vor fi furnizate, pe perioada restricționării dreptului de a conduce, de către o instituție a statului, în contextul în care vehiculele nu sunt prevăzute din construcție cu un astfel de dispozitiv. Acest aspect prezintă relevanță deosebită în ceea ce privește stabilirea impactului financiar al soluțiilor de reglementare propuse.

4. La **pct. 2** al inițiativei legislative, teza finală *"restricționarea dreptului de a conduce, pe timp limitat, cu anumite excepții și/sau limitări"* este lipsită de claritate și previzibilitate, nerezultând din cuprinsul propunerii legislative care anume sunt acele *"excepții și/sau limitări"*. Or, conform jurisprudenței Curții Constituționale, o dispoziție legală trebuie să fie precisă, neechivocă și să instituie norme clare, previzibile și accesibile a căror aplicare să nu permită arbitrariul sau abuzul, iar norma juridică trebuie să reglementeze în mod unitar și uniform și să stabilească cerințe minimale aplicabile tuturor destinatarilor săi¹.

5. Referitor la **pct. 3** al inițiativei legislative, prin introducerea sintagmei *"conform dispozițiilor art. 96 alin. (2) lit. b)"*, perioada în care

¹ Decizia nr. 297/2018 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 155 alin. (1) din Codul penal.

titularul unui permis de conducere nu are dreptul de a conduce se limitează la perioada în care dreptul este suspendat ca urmare a săvârșirii unei contravenții.

În aceste condiții, în situația în care dreptul de exercitare nu este prelungit de către procuror, pe perioada cercetării penale/urmăririi penale ori de către instanța de judecată, în faza de judecată², perioada nu mai poate fi considerată suspendare.

6. Pentru considerente ce țin de claritatea, previzibilitatea și accesibilitatea dispozițiilor legale, considerăm că ar fi fost necesară definirea conceptului de "*restricționare a dreptului de a conduce*", în momentul de față textul inițiativei legislative fiind apt să creeze incertitudine, destinatarii normei nedispunând de informații suficiente astfel încât să fie capabili să prevadă, într-o măsură rezonabilă, consecințele care pot apărea în urma aplicării acestei măsuri.

7. În ceea ce privește **pct. 5** al inițiativei legislative, prin care se introduce o sancțiune contravențională complementară alternativă pentru fapta de conducere sub influența băuturilor alcoolice, considerăm că, prin utilizarea sintagmei "*în funcție de circumstanțe*", norma este lipsită de previzibilitate atât pentru organul de aplicare, cât și pentru contravenient.

De asemenea, din punctul de vedere al tehnicii legislative, infracțiunile nu pot fi reglementate la Capitolul VII – *Răspunderea contravențională*, întrucât infracțiunile contra siguranței circulației pe drumurile publice sunt prevăzute, în prezent, în *Codul penal*.

Cu privire la infracțiunea introdusă la art. 102 alin. (6), apreciem că aceasta intră în contradicție cu infracțiunea prevăzută la art. 336 din *Codul penal*, iar în situația în care se constituie într-o circumstanță agravantă a infracțiunii de conducere sub influența alcoolului, aceasta ar trebui să fie prevăzută în *Legea nr. 286/2009 privind Codul penal, cu modificările și completările ulterioare*.

8. În legătură cu **pct. 6** al inițiativei legislative, în conținutul normei propuse se face trimitere la fapta prevăzută la art. 102 alin. (4), deși la acest alineat este prevăzută o sancțiune contravențională complementară alternativă și nu o faptă în sine.

² Art. 111 alin. (6) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*.

9. Referitor la **pct. 9** al inițiativei legislative, observăm că, deși art. 102 alin. (5) și (6) prevăd infracțiuni, la art. 111 alin. (1) se face referire la contravențiile prevăzute la aceste alineate.

10. Cu privire la necesitatea asigurării clarificărilor aferente în raport cu intenția de reglementare și cadrul legislativ/constituțional existent, mai amintim că, prin lacunele, lipsa de claritate și previzibilitate a normelor preconizate – care pot genera confuzii în interpretarea/aplicarea acestora – se pot crea inclusiv premisele unor vicii de neconstituționalitate prin raportare la principiul constituțional al legalității³ (art. 1 alin. (5) din *Constituție*).

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele menționate, **Guvernul nu susține adoptarea acestei inițiative legislative în forma prezentată.**

Cu stimă,


Viorica DĂNCILĂ
PRIM-MINISTRU

Domnului senator **Călin-Constantin-Anton POPESCU-TĂRICEANU**
Președintele Senatului

³ În acest sens menționăm, de exemplu, *Decizia nr. 26/2012, Decizia nr. 319/2013, Decizia nr. 1/2014, Decizia nr. 732/2014, Decizia nr. 363/2015, Decizia nr. 637/2015, Decizia nr. 22/2016, Decizia nr. 61/2017.*