



## CONSILIUL ECONOMIC ȘI SOCIAL

Str. Dimitrie D. Gerota nr. 7-9, sector 2, București, cod poștal: 020027

Telefoane: 021.310.23.56, 021.316.31.34

Fax: 021.316.31.31

021.310.23.57, 021.316.31.33

Cod fiscal: 10464660

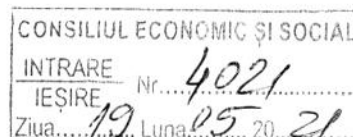
E-mail: ces@ces.ro

www.ces.ro

Membru fondator al Asociației Internaționale a Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare (AICESIS)

Membru al Uniunii Consiliilor Economice și Sociale și Instituțiilor Similare Francofone (UCESIF)

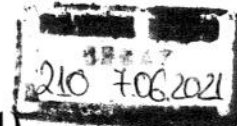
„Consiliul Economic și Social este organ consultativ al Parlamentului și al Guvernului în domeniile de specialitate stabilite prin legea sa organică de înființare, organizare și funcționare.” (Art. 141 din Constituția României revizuită)



### PUNCTE DE VEDERE

referitor la propunerea legislativă privind

înmatricularea și înregistrarea vehiculelor (b170/27.04.2021)



În temeiul art. 2 alin. (1) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și art. 11 lit. a) din Regulamentul de organizare și funcționare, Consiliul Economic și Social a fost sesizat cu privire la avizarea *propunerii legislative privind înmatricularea și înregistrarea vehiculelor (b170/27.04.2021)*.

În temeiul art. 6 alin. (7) din Legea nr. 248/2013 privind organizarea și funcționarea Consiliului Economic și Social, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și art. 22 alin. (4) din Regulamentul de organizare și funcționare, în ședința din data de 19.05.2021, desfășurată online, conform prevederilor Hotărârii Plenului nr.25/04.03.2021, părțile reprezentate în Plenul Consiliului Economic și Social și-au exprimat următoarele **puncte de vedere**:

- a) reprezentanții părții patronale au votat pentru avizarea **FAVORABILĂ** a proiectului de act normativ;
- b) reprezentanții părții sindicale au votat pentru avizarea **NEFAVORABILĂ** a proiectului de act normativ, cu următoarea **motivare**:
  - din punct de vedere al normelor de tehnică legislativă, propunerea legislativă înregistrează o multitudine de lacune, nefiind, totodată, corelata cu legislația în vigoare;
  - trecerea brusca a unor activități din subordinea unui minister către alt minister, fără o perioadă de tranziție adecvată, care să permită preluarea/ integrarea bazelor de date a celor două instituții, uniformizarea procedurilor de lucru, asigurarea personalului uman

adecvat /instruit, care să gestioneze activitatea la nivelul RAR, va crea haos și blocaj total în activitatea de înmatriculare a vehiculelor, deficiențe ce vor fi resimțite de cetățeni;

- actele normative la nivel european ce reglementează activitatea în domeniu (inclusiv regulamente europene), nu pot fi modificate printr-o lege națională. Ca normă legislativă, un ordin al ministrului de resort este inferior unui regulament UE și sub nici o formă nu poate modifica prevederile unor regulamente europene;
- personalul uman specializat la nivelul RAR care sa deservească această activitate lipsește cu desăvârșire, iar preluarea personalului uman calificat în prezent de la DRPCIV nu va fi posibilă, deoarece acesta beneficiază de avantaje sporite (vârstă de pensionare mai redusă, sporuri pentru munca în condiții speciale, uniformă și norma de hrană, și, nu în ultimul rând, apartenența la un corp militar cu grade/ funcții);
- din punct de vedere logistic, crearea unor birouri unice în cadrul RAR, unde să fie gestionată activitatea de înmatriculare a vehiculelor necesită mult timp, derularea unor proceduri de achiziție pentru crearea posturilor de lucru cu publicul, inclusiv pentru confecționarea plăcuțelor de înmatriculare (nu există și nu poate fi creat într-un interval de 6 luni cadrul legal și organizatoric pentru confecționarea/ înregistrarea/ alocarea și distribuirea în teritoriu a plăcilor cu numărul atribuit odată cu înmatricularea vehiculelor de către RAR);
- referitor la EUCARIS, majoritatea statelor semnatare ale tratatului (ratificat de parlamentele statelor semnatare) au desemnat structurile de poliție naționale să gestioneze activitatea de înmatriculare, deoarece dispun de agenți de constatare și sunt abilitate să efectueze cercetarea în cazul comiterii unor infracțiuni sau sa intervină operativ în funcție de caz, în timp ce RAR nu are atribuția de a fi organ de constatare/ cercetare/ intervenție în cazul producerii unor fapte de natură penală;
- RAR nu dispune de protocoale de schimb de date cu instituțiile de aplicare a legii din statele UE, aspect care va genera blocarea comunicării de date;
- protocolul încheiat între Inspectoratul General al Poliției Române și RAR se referă strict la interogarea de către RAR a bazelor de date ale poliției prin intermediul unei interfețe web cu privire la furturile auto, fără a fi disponibile alertele Schengen;
- nu exista legături informatice între RAR și organele fiscale la nivel central și local, iar legătură informatica între RAR și DRPCIV există numai la nivel central pentru preluarea datelor tehnice ale vehiculelor;
- nu pot fi preluate programe informatice printr-un protocol sau proces-verbal de predare-primire, ca atare, este necesară crearea unei noi baze de date la nivelul RAR care să integreze registrul de înmatriculări cu actualul registru RAR;

- baza de date de la nivelul DRPCIV a fost concepută într-un singur registru pentru permise și înmatriculări și nu poate fi separată pe cele doua componente. Legislația europeană interzice duplicarea bazelor de date, iar RAR nu are acces nici la evidența populației, nici la permise de conducere, iar simpla conectare la cele doua baze nu este suficientă, întrucât nu permite transferul de date altfel decât punctual.
- c) reprezentanții asociațiilor și fundațiilor neguvernamentale ale societății civile au votat pentru avizarea **FAVORABILĂ** a proiectului de act normativ.

**Președinte,**  
**Bogdan SIMION**