

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1	
Titlul proiectului de act normativ	LEGE privind unele măsuri pentru facilitarea schimbului transfrontalier de informații referitoare la încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și pentru facilitarea executării sancțiunilor aplicate acestor încălcări
Secțiunea a 2-a Motivul emiterii proiectului de act normativ	
1. Descrierea situației actuale	La data de 5 noiembrie 2011, a fost publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, Directiva 2011/82/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 octombrie 2011 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră. Statele membre ale Uniunii Europene trebuie să asigure intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru transpunerea directivei în legislația națională, până la data de 7 noiembrie 2013. Directiva 2011/82/UE urmărește să asigure un nivel ridicat de protecție pentru toți utilizatorii drumurilor din Uniune, facilitând schimbul transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și, prin acesta, executarea sancțiunilor, atunci când încălcările respective sunt săvârșite cu un vehicul înmatriculat în alt stat membru decât statul membru în care s-a săvârșit încălcarea. 1. Directiva se referă la următoarele încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră: a) excesul de viteză; b) nefolosirea centurii de siguranță; c) nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului; d) conducerea sub influența alcoolului; e) conducerea sub influența stupefiantelor; f) nefolosirea căștii de protecție; g) utilizarea unei benzi interzise; h) utilizarea ilegală a unui telefon mobil sau a altor dispozitive de comunicare în timpul conducerii. În principiu, aceste fapte sunt stabilite și sancționate în legislația națională română (Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe

drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare), după cum urmează:

- **exces de viteză** - Potrivit art. 48 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 „Conducătorul de vehicul trebuie să respecte regimul legal de viteză și să o adapteze în funcție de condițiile de drum, astfel încât să poată efectua orice manevră în condiții de siguranță.” Încălcarea este sancționată potrivit Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, cupă cum urmează:

- **art. 102 alin. (3) lit.e)**: „(3) Constituie contravenție și se sancționează cu amenda prevăzută în clasa a IV-a de sancțiuni și cu aplicarea sancțiunii complementare a suspendării exercitării dreptului de a conduce pentru o perioadă de 90 de zile săvârșirea de către conducătorul de autovehicul sau tramvai a următoarelor fapte:

e) depășirea cu mai mult de 50 km/h a vitezei maxime admise pe sectorul de drum respectiv și pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, constatată, potrivit legii, cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic.”

- **art. 108 alin. (1) lit.a) pct.4:**

„(1) Săvârșirea de către conducătorul de autovehicul sau tramvai a uneia sau mai multor contravenții atrage, pe lângă sancțiunea amenzii, și aplicarea unui număr de puncte de penalizare, după cum urmează:

4. depășirea cu 10-20 km/h a vitezei maxime admise pe sectorul de drum respectiv pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, constatată, potrivit legii, cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic;”

- **art. 108 alin. (1) lit.b) pct.2:**

„2. depășirea cu 21-30 km/h a vitezei maxime admise pe sectorul de drum respectiv pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, constatată, potrivit legii, cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic;”

- **art. 108 alin. (1) lit.c) pct.3:**

„3. depășirea cu 31-40 km/h a vitezei maxime admise pe sectorul de drum respectiv pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, constatată, potrivit legii, cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic;”

- **art. 108 alin. (1) lit.d) pct.3:**

„3. depășirea cu 41-50 km/h a vitezei maxime admise pe sectorul de drum respectiv pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, constatată, potrivit legii, cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic;”

- **nefolosirea centurii de siguranță** - Potrivit art. 36 alin.(1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002:

„Conducătorii de autovehicule și persoanele care ocupă locuri prevăzute prin construcție cu centuri sau dispozitive de siguranță omologate trebuie să le poarte în timpul circulației pe drumurile publice, cu excepția cazurilor prevăzute în regulament.” Încălcarea este sancționată

	potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002, cupă cum urmează: - art. 99 alin. (1) pct. 8: „(1) Constituie contravenții și se sancționează cu amenda prevăzută în clasa I de sancțiuni următoarele fapte săvârșite de către persoane fizice: 8. nerespectarea obligației pasagerilor aflați într-un autovehicul de a purta, în timpul deplasării pe drumurile publice, centura sau dispozitivele de siguranță omologate;” - art. 108 alin. (1) lit.a) pct.3: „(1) Săvârșirea de către conducătorul de autovehicul sau tramvai a uneia sau mai multor contravenții atrage, pe lângă sancțiunea amenzii, și aplicarea unui număr de puncte de penalizare, după cum urmează: 3. nerespectarea obligației de a purta, în timpul circulației pe drumurile publice, centura de siguranță ori căștile de protecție omologate, după caz;” - nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului - Art. 57 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 stabilește că „La intersecțiile cu circulație dirijată, conducătorul de vehicul este obligat să respecte semnificația indicatoarelor, culoarea semaforului sau indicațiile ori semnalele polițistului rutier.” Încălcarea este sancționată potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002, după cum urmează: - art.100 alin. (3) lit.d): „(3) Constituie contravenție și se sancționează cu amenda prevăzută în clasa a II-a de sancțiuni și cu aplicarea sancțiunii contravenționale complementare a suspendării exercitării dreptului de a conduce pentru o perioadă de 30 de zile săvârșirea de către conducătorul de autovehicul sau tramvai a următoarelor fapte: d) nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului;” -art.101 alin. (3) lit.a): „(3) Constituie contravenție și se sancționează cu amenda prevăzută în clasa a III-a de sancțiuni și cu aplicarea sancțiunii contravenționale complementare a suspendării dreptului de a conduce pentru o perioadă de 60 de zile săvârșirea de către conducătorul de autovehicul sau tramvai a următoarelor fapte: a) nerespectarea regulilor privind prioritatea de trecere, depășirea sau trecerea la culoarea roșie a semaforului, dacă prin aceasta s-a produs un accident de circulație din care au rezultat avariarea unui vehicul sau alte pagube materiale;” - art. 102 alin. (1) pct. 21: „(1) Constituie contravenții și se sancționează cu amenda prevăzută în clasa a IV-a de sancțiuni următoarele fapte săvârșite de persoane fizice: 21. nerespectarea semnificației luminii roșii a dispozitivelor instalate pentru semnalizarea benzilor cu circulație reversibilă;”
--	---

- **conducerea sub influența alcoolului** – Potrivit art. 102 alin. (3) lit.a):
 „(3) Constituie contravenție și se sancționează cu amenda prevăzută în clasa a IV-a de sancțiuni și cu aplicarea sancțiunii complementare a suspendării exercitării dreptului de a conduce pentru o perioadă de 90 de zile săvârșirea de către conducătorul de autovehicul sau tramvai a următoarelor fapte :
 a) conducerea sub influența băuturilor alcoolice, dacă fapta nu constituie, potrivit legii, infracțiune;”
Art. 87 alin. (1) dispune următoarele:
 „(1) Conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul sau tramvai de către o persoană care are o îmbibație alcoolică de peste 0,80 g/l alcool pur în sânge se pedepsește cu închisoare de la unu la 5 ani.”
- **conducerea sub influența stupefiantelor** - Încălcarea este sancționată (ca infracțiune) potrivit art. 87 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, după cum urmează: „Cu pedeapsa prevăzută la alin. (1) [închisoare de la unu la 5 ani] se sancționează și persoana care conduce un autovehicul sau un tramvai și care se afla sub influența unor substanțe ori produse stupefiante sau medicamente cu efecte similare acestora.”
- În Noul Cod penal (ce va intra în vigoare la 1 februarie 2014) conducerea unui vehicul sub influența alcoolului/stupefiantelor este sancționată la art. 336:
 „(1) Conducerea pe drumurile publice a unui vehicul pentru care legea prevede obligativitatea deținerii permisului de conducere de către o persoană care, la momentul prelevării mostrelor biologice, are o îmbibație alcoolică de peste 0,80 g/l alcool pur în sânge se pedepsește cu închisoare de la unu la 5 ani sau cu amendă.
 (2) Cu aceeași pedeapsă se sancționează și persoana, aflată sub influența unor substanțe psihoactive, care conduce un vehicul pentru care legea prevede obligativitatea deținerii permisului de conducere.
 (3) Dacă persoana aflată în una dintre situațiile prevăzute în alin. (1) și alin. (2) efectuează transport public de persoane, transport de substanțe sau produse periculoase ori se află în procesul de instruire practică a unor persoane pentru obținerea permisului de conducere sau în timpul desfășurării probelor practice ale examenului pentru obținerea permisului de conducere, pedeapsa este închisoarea de la 2 la 7 ani.”
- **nefolosirea căștii de protecție** - Potrivit art. 36 alin.(2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, „Pe timpul deplasării pe drumurile publice, conducătorii motocicletelor, mopedelor și persoanele transportate pe acestea au obligația să poarte cască de protecție omologată.” Încălcarea este sancționată potrivit art. 99 alin. (1) pct. 9 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, cupă cum urmează:
 „(1) Constituie contravenții și se sancționează cu amenda prevăzută în clasa I de sancțiuni următoarele fapte săvârșite de către persoane fizice:
 9. nerespectarea obligației de către persoana transportată pe motocicletă

sau pe moped de a purta, în timpul deplasării pe drumurile publice, casca de protecție omologată;”.

- **utilizarea unei benzi interzise** - Potrivit art. 74 alin. (3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, „Se interzice circulația, oprirea sau staționarea autovehiculelor pe banda de urgență, cu excepția cazurilor justificate, precum și a autovehiculelor cu regim de circulație prioritar.” Încălcarea este sancționată potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002, cupă cum urmează:

-**art. 102 alin. (1) pct. 17:** „(1) Constituie contravenții și se sancționează cu amenda prevăzută în clasa a IV-a de sancțiuni următoarele fapte săvârșite de persoane fizice:

17. nerespectarea dispozițiilor art. 74 privind circulația pe autostrăzi;

- **art. 108 alin. (1) lit.a) pct.5:**

„(1) Săvârșirea de către conducătorul de autovehicul sau tramvai a uneia sau mai multor contravenții atrage, pe lângă sancțiunea amenzii, și aplicarea unui număr de puncte de penalizare, după cum urmează:

5. circulația pe un sector de drum pe care accesul este interzis;”

- **utilizarea ilegală a unui telefon mobil sau a altor dispozitive de comunicare în timpul conducerii** - Potrivit art. 36 alin.(3) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, „Conducătorilor de vehicule le este interzisă folosirea telefoanelor mobile atunci când aceștia se află în timpul mersului, cu excepția celor prevăzute cu dispozitive tip «mâini libere».” Încălcarea este sancționată potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002, cupă cum urmează:

„(1) Săvârșirea de către conducătorul de autovehicul sau tramvai a uneia sau mai multor contravenții atrage, pe lângă sancțiunea amenzii, și aplicarea unui număr de puncte de penalizare, după cum urmează:

2. folosirea telefoanelor mobile în timpul conducerii, cu excepția celor prevăzute cu dispozitive de tip „mâini libere”;” [art.108 alin. (1) lit.a) pct.2].

2. Prin acest act european se stabilește procedura aplicabilă pentru schimbul de informații între statele membre, prin intermediul punctelor naționale de contact, care sunt autorizate să efectueze căutări automatizate referitoare la date privind vehiculele și date privind proprietarii sau deținătorii vehiculelor. Căutările automatizate se realizează, sub formă de cerere scrisă, de către punctul național de contact al statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, iar datele obținute sunt folosite în scopul de a stabili cine este personal răspunzător de încălcarea normei/normelor de circulație care afectează siguranța rutieră prevăzute de directivă.

3. Prin considerentul cuprins la pct. (10) din Directiva 2011/82/UE se specifică faptul că aplicațiile informatice existente ar trebui să constituie baza schimbului de date și, în același timp, să faciliteze statelor membre raportarea către Comisie. Aceste aplicații ar trebui să permită un schimb de date privind înmatricularea vehiculului (DÎV) specifice rapid, sigur și confidențial între

statele membre. Ar trebui să se profite de aplicația informatică a Sistemului european de informare privind vehiculele și permisele de conducere (EUCARIS), care este obligatorie pentru statele membre în temeiul Deciziilor PRÛm în ceea ce privește DÎV.

EUCARIS reprezintă Sistemul european de informații privind vehiculele și permisele de conducere care oferă oportunități pentru state de a schimba informații referitoare la vehiculele înmatriculate și la permisele de conducere, precum și alte date legate de transportul rutier, într-un cadru juridic complex.

EUCARIS a fost dezvoltat de către și pentru autoritățile guvernamentale, fiind constituit în 1994 ca un cadru de cooperare între autoritățile naționale de înmatriculare, în lupta împotriva criminalității internaționale legate de înmatricularea vehiculelor și obținerea frauduloasă a permiselor de conducere, prin intermediul schimbului de informații în domeniu între statele membre. Această cooperare a fost formalizată prin intermediul Tratatului referitor la Sistemul european de informații privind vehiculele și permisele de conducere (EUCARIS), semnat la Luxemburg la 29 iunie 2000.

EUCARIS a fost extins când sistemul a fost deschis și altor forme de schimb de informații între state. Cadrul juridic al *Tratatului dintre Regatul Belgiei, Republica Federală Germania, Regatul Spaniei, Republica Franceză, Marele Ducat de Luxemburg, Regatul Țărilor de Jos și Republica Austria privind aprofundarea cooperării transfrontaliere, în special în vederea combaterii terorismului, criminalității transfrontaliere și migrației ilegale, semnat la PrÛm la 27 mai 2005*, la care România a aderat prin Legea nr.146/2008, precum și cel oferit de Deciziile Consiliului din 23 iunie 2008 nr.2008/615/JAI și nr.2008/616/JAI *privind intensificarea cooperării transfrontaliere, în special în domeniul combaterii terorismului și a criminalității transfrontaliere* au oferit EUCARIS posibilitatea de a-și extinde modalitățile de acțiune.

În 2012, EUCARIS a fost desemnat de către statele membre ca platformă oficială pentru a facilita schimbul transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație, astfel cum acestea sunt cuprinse în Directiva 2011/82/UE (*Directiva CBE*¹).

Platforma informatică EUCARIS are deja în curs de implementare noi funcționalități/module care exced domeniului de cooperare stabilit prin Tratatul EUCARIS² și prin Instrumentele PRÛM, respectiv schimbul de date intracomunitar specificat în alte reglementări europene cum ar fi: *Directiva CBE*, Regulamentele (CE) nr.1071/2009³, nr.1072/2009⁴ și nr.1073/2009⁵

¹ Denumire preluată din titlul în limba engleză a Directivei 2011/82/UE, acronimul reprezentând prescurtarea expresiei „cross-border exchange”. Titlul Directivei CBE în limba engleză este următorul: „Directive 2011/82/EU of the European Parliament and of the Council of 25 October 2011 facilitating the cross-border exchange of information on road safety related traffic offences”

² La care România a aderat prin Legea nr.241/2011 pentru aderarea României la Tratatul referitor la Sistemul european de informații privind vehiculele și permisele de conducere (EUCARIS), semnat la Luxemburg la 29 iunie 2000

³ al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului

(schimb de informații între autoritățile naționale cu competențe în domeniul licențierii transportului rutier comercial), Directiva 2010/40/UE⁶ (accesul serviciilor de urgență „112” la bazele de date naționale ale vehiculelor înmatriculate, în cazul producerii unui accident de circulație).

EUCARIS nu utilizează o bază de date centrală europeană. În schimb, fiecare stat este responsabil pentru propria bază de date și înregistrarea procedurilor. Ca atare, alte instituții guvernamentale ar trebui să solicite informații legate de un vehicul din alte state, prin intermediul autorităților lor naționale de înmatriculare.

4. Direcția regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor (DRPCIV) din Ministerul Afacerilor Interne a fost desemnată⁷ punct național de contact pentru *Directiva CBE*, calitate în care acordă, în condițiile legii, accesul automat la datele privind vehiculele, proprietarii sau deținătorii vehiculelor pentru autoritățile competente din statele Uniunii Europene, precum și accesul autorităților române competente la datele similare ale statelor Uniunii Europene. De asemenea, potrivit art. art. 11⁵ alin.(1) lit.m) din Ordonanța Guvernului nr.83/2001, astfel cum acesta a fost modificat prin Ordonanța Guvernului nr.10/2013, Direcția regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor administrează componenta națională a platformei informatice EUCARIS.

5. De asemenea, potrivit considerentului cuprins la pct. (20) din *Directiva CBE*, țările terțe pot avea posibilitatea de a participa la schimbul de date privind înmatricularea vehiculului, cu condiția de a încheia un acord cu Uniunea Europeană în acest sens. În acest context, potrivit *Directivei CBE* va fi luată în considerare și implicarea statelor participante în schimbul de date care se va realiza cu autoritățile române. Acest considerent se coroborează cu art. 1 al *Directivei CBE* în ceea ce privește cele două obiective/scopuri ale actului european în relația cu statele terțe.

6. De asemenea, *Directiva CBE* stabilește și posibilitatea de informare cu privire la intenția de declanșare de către statul membru în care s-a săvârșit încălcarea, a unor proceduri ulterioare încălcării normei/normelor respective, a:

- proprietarului/deținătorului vehiculului cu care s-a săvârșit încălcarea normei de circulație sau
- persoanei identificată în alt mod, suspectată că a săvârșit încălcarea.

Informarea se face în conformitate cu dreptul intern al statului în care s-a

⁴ al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri

⁵ al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr.561/2006

⁶ a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport

⁷ Potrivit OG nr.10/2013 pentru modificarea art. 11⁵ din Ordonanța Guvernului nr.83/2001 privind înființarea, organizarea și funcționarea serviciilor publice comunitare pentru eliberarea și evidența pașapoartelor simple și serviciilor publice comunitare regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor, aprobată prin Legea nr.152/2013

săvârșit încălcarea și trebuie să se refere și la consecințele juridice ale încălcării normelor respective pe teritoriul aceluia stat.

7. În consecință mecanismul principal pe care îl are în vedere acest act european vizează următoarele etape:

- detectarea săvârșirii unei încălcări;
- efectuarea investigațiilor pentru identificarea persoanei implicate în săvârșirea încălcării, activitate ce presupune accesul la sistemul de evidență al statului în care este înmatriculat vehiculul cu care a fost săvârșită încălcarea pentru obținerea datelor privind proprietarul sau deținătorul vehiculului prin căutare automatizată;
- elaborarea scrisorii de informare;
- transmiterea scrisorii de informare proprietarului/deținătorului vehiculului sau, după caz, persoanei identificate în alt mod, suspectate că a săvârșit încălcarea.

8. În aplicarea *Directivei CBE*, statele membre trebuie să se asigure că:

- dispozițiile privind protecția datelor prevăzute de Decizia-cadru 2008/977/JAI⁸ se aplică datelor cu caracter personal pe care le prelucreează;

- datele cu caracter personal prelucrate sunt, într-un interval de timp adecvat, rectificate în cazul în care sunt incorecte, șterse sau blocate în cazul în care nu mai sunt necesare, în conformitate cu articolele 4 și 5 din Decizia-cadru 2008/977/JAI, și că se stabilește un termen limită de stocare a datelor în conformitate cu articolul 9 din decizia-cadru respectivă.

- toate datele cu caracter personal prelucrate sunt utilizate numai pentru atingerea obiectivului menționat la articolul 1 și că persoanele vizate au aceleași drepturi la informare, la acces, la rectificare, la ștergere, la blocare, la despăgubire și la căi judiciare ca cele adoptate în temeiul normelor de drept intern pentru punerea în aplicare a dispozițiilor relevante din Decizia-cadru 2008/977/JAI.

- toate dispozițiile relevante în materie de protecție a datelor prevăzute în Deciziile Prüm se aplică, de asemenea, datelor cu caracter personal prelucrate în temeiul *Directivei CBE*.

- toate persoanele vizate au dreptul să obțină informații cu privire la datele cu caracter personal înregistrate în statul membru de înregistrare care au fost transmise statului membru în care s-a săvârșit încălcarea, inclusiv data solicitării și autoritatea competentă din statul membru în care s-a săvârșit încălcarea.

Prin considerentul cuprins la pct. (19) din *Directiva CBE*, s-a evidențiat faptul că:

- datele referitoare la identificarea unui contravenient au caracter personal, iar statele membre ar trebui să ia măsurile necesare pentru a garanta respectarea dispozițiilor relevante din Decizia-cadru 2008/977/JAI,

⁸ a Consiliului din 27 noiembrie 2008 privind protecția datelor cu caracter personal prelucrate în cadrul cooperării polițienești și judiciare în materie penală

- fără a aduce atingere respectării cerințelor procedurale pentru căile de atac judiciare ale statului membru în cauză, persoana vizată ar trebui informată în mod corespunzător, în momentul notificării cu privire la comiterea unei încălcări, cu privire la drepturile sale privind accesul la datele sale cu caracter personal, rectificarea și ștergerea acestora, precum și cu privire la perioada legală maximă de stocare a datelor și ar trebui să aibă dreptul de a obține corectarea oricăror date cu caracter personal incorecte sau ștergerea imediată a oricăror date înregistrate în mod ilegal.

Prin Legea nr.238/2009⁹ au fost transpuse dispozițiile referitoare la protecția datelor cuprinse în Decizia-cadru 2008/977/JAI și a fost creat cadrul juridic necesar aplicării art. 24-32 din Decizia 2008/615/JAI¹⁰.

9. *Directiva CBE* stabilește în sarcina statelor membre obligația de a:

- furniza Comisiei Europene informații referitoare la normele în vigoare privind domeniul reglementat de *Directiva CBE*;

- furniza utilizatorilor drumurilor informațiile necesare privind normele aplicabile pe teritoriul lor și măsurile de punere în aplicare a *Directivei CBE* în colaborare cu, printre alte organizații, organismele responsabile de siguranța rutieră, organizațiile neguvernamentale care își desfășoară activitatea în domeniul siguranței rutiere și cluburile automobiliste;

- transmite Comisiei Europene rapoarte preliminare și periodice (potrivit unui calendar stabilit) cu privire la aplicarea *Directivei CBE*, care să cuprindă:

- numărul de cereri de căutare automatizată efectuate de statul membru în care s-a săvârșit încălcarea și adresate punctului național de contact al statului membru de înmatriculare în urma încălcărilor săvârșite pe teritoriul celui dintâi,

- natura încălcărilor pentru care au fost depuse cereri și numărul cererilor respinse,

- o descriere a situației de la nivel național în legătură cu măsurile ulterioare luate cu privire la încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, pe baza proporției încălcărilor care au făcut obiectul unor scrisori de informare.

10. În prezent, potrivit:

- Ordonanței Guvernului nr.2/2001¹¹ - sumele provenite din amenzile privind circulația pe drumurile publice se fac venit integral la bugetele locale [art. 8 alin.(3)];

- **amenzile cuvenite bugetelor locale se achită la Casa de Economii și**

⁹ privind reglementarea prelucrării datelor cu caracter personal de către structurile/unitățile Ministerului Afacerilor Interne în activitățile de prevenire, cercetare și combatere a infracțiunilor, precum și de menținere și asigurare a ordinii publice, republicată,

¹⁰ a Consiliului din 23 iunie 2008 privind intensificarea cooperării transfrontaliere, în special în domeniul combaterii terorismului și a criminalității transfrontaliere, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 210 din 6 august 2008

¹¹ privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată prin Legea nr.180/2002, cu modificările și completările ulterioare,

Consemnațiuni - C.E.C. - S.A. sau la casieriile autorităților administrației publice locale ori ale altor instituții publice abilitate să administreze veniturile bugetelor locale, indiferent de localitatea pe a cărei rază acestea funcționează, de cetățenia, domiciliul sau de reședința contravenientului ori de locul săvârșirii contravenției, precum și la ghișeul unic din punctele de trecere a frontierei de stat a României [art. 28 alin.(2)].

- Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 - **amenzile privind circulația pe drumurile publice** se achită în condițiile legii și se fac venit integral la bugetele locale [art. 109 alin.(8)].

Aceste norme sunt dificil de aplicat în cazul unor contravenții săvârșite de persoane fizice nerezidente în România în condițiile preconizate de *Directiva CBE/proiectul de act normativ*, pentru următoarele considerente:

- în prezent la nivel național există aproximativ 3.200 de conturi în cazul bugetelor locale;

- agentul constatat nu are o evidență actuală și concretă a acestora pentru a fi în măsură să înscrie în documentele constatatoare contul pentru achitarea amenzii în fiecare caz individual (generat de o încălcare) luând în considerare locul săvârșirii faptei de către contravenient;

- nu poate fi asigurat un mijloc eficient de facilitare a încasării amenzilor.

11. De asemenea, Ordonanța Guvernului nr.2/2001 și Ordonanța Guvernului nr.55/2002¹², constituie cadrul legal general privind regimul juridic al contravențiilor. Aceste prevederi sunt completate cu dispozițiile speciale din actele normative ce stabilesc și sancționează contravenții, precum și cu dispozițiile Codului de procedură civilă.

De la data adoptării și până în prezent, cadrul legal general privind regimul juridic al contravențiilor a suferit numeroase modificări și completări care au vizat corelarea prevederilor legale cu normele constituționale sau îmbunătățirea activității de constatare a contravențiilor, de aplicare a sancțiunilor contravenționale, precum și de executare a acestora.

În pofida acestor evenimente legislative din domeniu, în prezent se constată că actele normative vizate *nu constituie reale instrumente de luptă* împotriva fenomenului contravențional, fapt datorat, în special, dificultăților întâmpinate în procedura de comunicare a procesului-verbal de constatare a contravențiilor sau de executare a sancțiunilor contravenționale aplicate persoanelor fizice nerezidente în România.

De asemenea, dispozițiile Ordonanței Guvernului nr.2/2001 fac trimitere doar la înscrierea în cuprinsul procesului-verbal de contravenție a datelor de identificare pentru resortisanții statelor terțe nefiind avută în vedere și categoria cetățenilor statelor membre ale Uniunii Europene și a cetățenilor români cu domiciliul sau, după caz, reședința sau rezidența în aceste state.

Totodată, Ordonanța Guvernului nr.2/2001 cuprinde dispoziții care nu pot fi

¹² privind regimul juridic al sancțiunilor prestării unei activități în folosul comunității, aprobată prin Legea nr.641/2002, cu modificările și completările ulterioare

aplicate în cazul constatării și sancționării unor contravenții ce au fost săvârșite, în România, de cetățeni ai altor state membre, de cetățeni ai unui stat participant sau de cetățeni români ori străini cu domiciliul ori, după caz, reședința sau rezidența în aceste state, cu vehicule înmatriculate într-un alt stat membru sau într-un stat participant context în care au fost instituite reguli speciale de aplicare. În context, precizăm că *Directiva CBE* și implicit de acest proiect de act normativ presupune inexistența unui contact direct între persoana care a săvârșit încălcarea și agentul constator. În acest context, exemplificăm că în cuprinsul procesului-verbal de constatare a contravenției nu pot fi incluse în mod obligatoriu mențiuni cum ar fi:

- *datele personale din actul de identitate* (care presupun inclusiv date privind părinții, precum și accesul fizic la acest document/sau la un sistem de evidență, deși mecanismul propus prin proiectul de act normativ vizează obținerea doar a anumitor informații obținute prin accesarea datelor privind înmatricularea vehiculului din sistemele de evidență ale statului de înmatriculare),
- *codul numeric personal* (nu toate statele au CNP, formula adecvată fiind *numărul de identificare al persoanei*, dacă acesta poate fi obținut din sistemul de evidență al statului de înmatriculare, potrivit *actului european*, întrucât potrivit anexei la *Directiva CBE*, furnizarea acestui element este facultativă),
- *ocupația și locul de muncă ale contravenientului* (aceste informații nu pot fi obținute întrucât nu fac obiect al acestui schimb de informații, potrivit Anexei I la *Directiva CBE*-Elementele datelor furnizate menționate la articolul 4, Partea II. Date privind deținătorii sau proprietarii vehiculelor),
- *indicarea societății de asigurări* (aceste informații nu pot fi obținute întrucât nu fac obiect al acestui schimb de informații).

De asemenea, precizăm faptul că dispozițiile art. 6 alin.(2), art.9 și art. 39¹ din Ordonanța Guvernului nr.2/2001 nu pot fi aplicate întrucât sancțiunea contravențională principală privind *prestarea unei activități în folosul comunității* nu poate fi aplicată unei persoane care nu se află în jurisdicția statului român și nu poate fi stabilit un mecanism prin care autoritățile române să solicite autorităților statelor în jurisdicția cărora să află aceste persoane executarea acestei sancțiuni întrucât ar impune aplicarea principiului recunoașterii reciproce a unor astfel de sancțiuni în contextul în care domeniul administrativ nu este reglementat la nivel unitar în statele membre. De asemenea, ar fi dificil de urmărit aplicarea acestor sancțiuni, iar pentru autoritățile române nu ar exista un interes real ca munca să fie prestată în beneficiul unui alt stat.

12. Prescrierea executării sancțiunilor contravenționale ca urmare a necomunicării procesului-verbal de constatare a contravenției în termen de o lună de la aplicarea sancțiunii [art. 14 alin.(1) din Ordonanța Guvernului nr.2/2001] este o măsură foarte dură, în contextul în care de multe ori, în practică, s-a constatat că procesul-verbal nu a fost comunicat în termen datorită

atitudinii de necooperare a persoanei sancționate. O astfel de dispoziție este dificil de aplicat în cazul contravențiilor săvârșite de persoane fizice nerezidente în România în cadrul regimului juridic stabilit de Directiva CBE/proiectul de act normativ. Având în vedere durata comunicării procesului-verbal în străinătate, se impune stabilirea unui termen de prescripție mai mare decât în situația în care domiciliul/sediul contravenientului este în România.

13. Este necesară totodată și clarificarea prevederilor referitoare la modul de realizare a comunicării procesului-verbal de constatare a contravenției, neexistând în legislația actuală reglementări privind situația în care un astfel de document se întocmește pentru o faptă săvârșită de un cetățean străin. Dispozițiile cuprinse la art. 27 din Ordonanța Guvernului nr.2/2001 ce vizează comunicarea prin afișare, ca modalitate subsidiară comunicării prin poștă, cu aviz de primire,¹³ nu pot fi aplicate decât pe teritoriul României întrucât presupun anumite activități, inclusiv întocmirea unor documente, ce nu pot fi opozabile/realizate în cazul furnizorilor de servicii poștale din străinătate, în situația contravențiilor săvârșite pe teritoriul României de către persoane nerezidente. În același timp, este necesară corelarea normelor naționale privind comunicarea actelor cu soluțiile propuse prin noul Cod de procedură civilă care instituie un astfel de mecanism, adaptat necesităților actuale.

Astfel, spre exemplu, numai în anul 2012 la nivel național, în materie de circulație pe drumurile publice, au fost constatate și aplicate 109.084 sancțiuni contravenționale cetățenilor străini sau români cu reședința în străinătate, valoarea aproximativă a acestora fiind de 17.017.104 lei (3.850.023 euro). Pe lângă faptul că neîncasarea unor astfel de sume are drept consecință diminuarea resurselor bugetare, un efect direct și important îl are și asupra disciplinei rutiere și siguranței cetățeanului care utilizează drumul public, prin diminuarea caracterului preventiv al normei contravenționale.

Având în vedere faptul că în prezent contravaloarea sancțiunilor aplicate la regimul circulației pe drumurile publice se face venit integral la bugetul local, indiferent de cetățenia, domiciliul sau de reședința contravenientului ori de locul săvârșirii contravenției, nu este posibilă stabilirea nivelului de achitare a acestor amenzi.

În același context nu poate fi apreciată evoluția constatărilor pentru fapte săvârșite:

- pe teritoriul României de cetățenii statelor membre ale Uniunii Europene, cetățenii străini sau cetățeni români cu domiciliul sau reședința în străinătate, efectuate cu mijloace tehnice automate, aceste sisteme fiind practic inexistente în prezent sau
- de către cetățeni români pe teritoriul statelor membre UE.

14. Potrivit anumitor considerente ale *Directivei CBE*:

a) sancțiunile de natură financiară pentru anumite încălcări ale normelor de circulație adeseori nu sunt executate atunci când încălcările respective au fost

¹³ Potrivit Deciziei nr.10 din 10 iunie 2013 a Înaltei Curte a Casație și Justiție privind recursul în interesul legii referitor la interpretarea și aplicarea dispozițiilor art. 27 teza I raportat la art. 14 alin. (1), art. 25 alin. (2) și art. 31 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr.2/2001 (publicată în Monitorul Oficial al României nr.450/2013)

săvârșite cu un vehicul înmatriculat în alt stat membru decât cel în care s-a săvârșit încălcarea (pct.2);

b) executarea sancțiunilor reprezintă în continuare un factor-cheie în ceea ce privește crearea condițiilor necesare unei reduceri semnificative a numărului deceselor și vătămarilor corporale (pct.3);

c) Comisia ar trebui să verifice necesitatea de a propune în viitor măsuri suplimentare privind facilitarea aplicării transfrontaliere a sancțiunilor pentru încălcările normelor de circulație, în special a celor legate de accidente rutiere grave (pct.3);

d) procedurile ulterioare fac obiectul instrumentelor juridice aplicabile, inclusiv al instrumentelor referitoare la asistența reciprocă și la recunoașterea reciprocă, de exemplu Decizia-cadru 2005/214/JAI a Consiliului din 24 februarie 2005 privind aplicarea principiului recunoașterii reciproce a sancțiunilor financiare (pct.13).

De asemenea, potrivit art. 11 din *Directiva CBE*, până la 7 noiembrie 2016, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind aplicarea prezentei directive de către statele membre. În raportul său, Comisia acordă atenție în special aspectelor următoare și, dacă este cazul, prezintă propuneri privind aspectele respective:

— o evaluare a necesității de a consolida executarea sancțiunilor în cazul încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și de a propune criterii comune legate de procedurile ulterioare în cazul neplății unei sancțiuni financiare, în cadrul tuturor politicilor relevante ale UE, inclusiv al politicii comune în domeniul transporturilor.

Precizăm faptul că dispozițiile Deciziei-cadru 2005/214/JAI au fost transpuse în legislația națională prin Legea nr.302/2004¹⁴ (art.233-247).

15. Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, Irlanda și Regatul Danemarcei nu au participat la adoptarea acestui act european, nu au obligații în temeiul acestuia și nu fac obiectul aplicării sale [potrivit considerentelor prevăzute la pct.(22) și (23) din Preambulul *Directivei CBE*]. Cu toate acestea, cele trei state, potrivit *Protocolului privind poziția Regatului Unit și Irlandei cu privire la spațiul de libertate, securitate și justiție* și al *Protocolului privind poziția Danemarcei*, anexate la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene¹⁵, au posibilitatea de a accepta și de a face obiect al aplicării actului european vizat. În context, este necesar a se reglementa faptul că legea nu se aplică în relația cu cele trei state decât în măsura în care aceste state vor face obiect al aplicării *Directivei CBE*.

16. Art.4 alin. (3) din *Directiva CBE* a fost transpus prin Ordonanța Guvernului nr.10/2013, aprobată prin Legea nr.152/2013. Potrivit art. 11⁵ alin.(1) lit.1) din Ordonanța Guvernului nr.83/2001, astfel cum acesta a fost modificat prin Ordonanța Guvernului nr.10/2013:

¹⁴ privind cooperarea judiciară internațională în materie penală, republicată

¹⁵ astfel cum aceste tratate au fost modificate prin Tratatul de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunității Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007, ratificat de România prin Legea nr.13/2008

„(1) Direcția regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor are următoarele atribuții principale:

1) îndeplinește funcția de punct național de contact pentru Directiva 2011/82/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 octombrie 2011 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, calitate în care acordă, în condițiile legii, accesul automat la datele privind vehiculele, proprietarii sau deținătorii vehiculelor pentru autoritățile competente din statele Uniunii Europene, precum și accesul autorităților române competente la datele similare ale statelor Uniunii Europene. În calitate de punct național de contact pentru Directiva 2011/82/UE, Direcția regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor acordă accesul automat la datele privind vehiculele și la datele privind proprietarii sau deținătorii vehiculelor pentru autoritățile competente dintr-un stat terț, precum și accesul autorităților române competente la datele similare ale statului terț, în condițiile acordului încheiat de statul terț cu Uniunea Europeană. Desemnarea autorităților române competente se stabilește prin hotărâre a Guvernului;”

În context, potrivit Ordonanței Guvernului nr.83/2001 prin hotărâre a Guvernului vor fi desemnate autoritățile române competente care vor avea acces la datele privind vehiculele, proprietarii sau deținătorii vehiculelor din statele Uniunii Europene sau din statele terțe (participante). În prezent, având în vedere atribuțiile stabilite potrivit legii în domeniul constatării și sancționării contravențiilor la regimul circulației pe drumurile publice [art. 109 alin. (1) din Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002], se preconizează că autoritățile române competente vor viza:

- Poliția Rutieră din cadrul Poliției Române - (polițiști rutieri), precum și
- Poliția de Frontieră Română (polițiști de frontieră) pentru contravențiile săvârșite în punctul de trecere a frontierei de stat a României.

17. Odată transpusă în toate statele membre UE, cu excepția Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, Irlandei și Regatului Danemarcei, *Directiva CBE* va permite:

- crearea unei rețele pentru schimbul de date electronice în întreaga Uniune Europeană pentru a identifica proprietarul sau deținătorul unui vehicul implicat în săvârșirea unor încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră;

- ca autoritățile statului în care o încălcare a fost comisă să poată transmite o scrisoare de informare proprietarului/deținătorului vehiculului cu care încălcarea a fost săvârșită, precum și altei persoane identificate în alt mod, suspectate că a săvârșit încălcarea.

Acest sistem se justifică atunci când încălcarea a fost detectată prin mijloace tehnice certificate sau mijloace tehnice omologate și verificate metrologic (spre exemplu dispozitive tip radar) și nu este posibilă stabilirea identității persoanei responsabile (spre exemplu pentru excesul de viteză sau nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului). De asemenea, folosirea sistemului poate fi utilă atunci când verificarea datelor de înmatriculare se dovedește

		necesară în cazul vehiculului oprit.
2.	Schimbări preconizate	I. Având în vedere obligația României de transpunere în legislația națională a <i>Directivei CBE</i>, noua reglementare are drept scop facilitarea schimbului transfrontalier de informații între autoritățile competente din România și ale celorlalte state membre/state participante, privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, atunci când încălcarea a fost săvârșită cu un vehicul înmatriculat într-un stat membru/participant, altul decât cel în care a fost săvârșită fapta, precum și facilitarea executării de către autoritățile române a sancțiunilor aplicate pentru încălcări săvârșite pe teritoriul României cu vehicule înmatriculate în alte state membre și în statele participante. 1. Mecanismul pe care îl are în vedere acest act normativ care va asigura transpunerea <i>Directivei CBE</i> vizează următoarele etape: A) în cazul încălcărilor constatate de autoritățile române competente: -detectarea săvârșirii unei încălcări cu un vehicul înmatriculat în alt stat membru/participant; -efectuarea investigațiilor pentru identificarea persoanei implicate în săvârșirea încălcării, activitate ce presupune accesul autorităților române competente la sistemul de evidență al statului membru/participant în care este înmatriculat vehiculul cu care a fost săvârșită încălcarea pe teritoriul României, pentru obținerea datelor privind pe proprietarul sau deținătorul vehiculului; -elaborarea scrisorii de informare către proprietarul sau deținătorul vehiculului; -comunicarea scrisorii de informare proprietarului/deținătorului vehiculului sau, după caz, persoanei identificate în alt mod, suspectate că a săvârșit încălcarea; -întocmirea procesului-verbal de constatare a contravenției și comunicarea acestuia persoanei responsabile de săvârșirea contravenției. În vederea identificării conducătorului de vehicul înmatriculat în alt stat, care a încălcat una din normele prevăzute de actul normativ, autoritatea română competentă va fi autorizată să efectueze investigații prin căutarea automatizată în sistemul de evidență EUCARIS și prin utilizarea scrisorii de informare (al cărei model urmează a fi stabilit prin ordin al ministrului afacerilor interne). Scrisoarea de informare stabilită ca model în anexa II la <i>Directiva CBE</i>, reprezintă un document care se regăsește și în legislația română actuală sub forma solicitării adresate de poliție, proprietarului sau utilizatorului vehiculului de a comunica datele conducătorului acestuia în situația în care fapta a fost constatată cu mijloace tehnice și nu s-a procedat la oprirea vehiculului. Prin intermediul scrisorii de informare se urmărește atât asigurarea garanțiilor legale privind aducerea la cunoștință a unei fapte care atrage răspunderea contravențională sau penală, după caz, cât și identificarea conducătorului auto ca persoană responsabilă pentru săvârșirea faptei, asigurându-se caracterul personal al răspunderii contravenționale consacrat în acest moment de sistemul român de drept. În aceeași măsură, scrisoarea de informare ar trebui să constituie și un prim instrument de executare al sancțiunii

aplicabile, în cazul în care persoana informată este și conducătorul vehiculului și recunoaște fapta săvârșită, dorind să beneficieze de posibilitatea legală de a achita jumătate din minimul special prevăzut de lege pentru amenda asociată încălcării respective.

Acest mecanism este într-o oarecare măsură implementat și în prezent în legislația rutieră, conducătorul auto având posibilitatea de a achita pe loc amenda, caz în care agentul constatatator îi eliberează acestuia o chitanță¹⁶, fără a mai fi necesară întocmirea procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției, dacă pentru fapta respectivă, legea nu prevede și aplicarea unei sancțiuni contravenționale complementare.

În același context, în scopul asigurării unei comunicări mai facile a actului de constatare este necesară consacrarea unei modalități flexibile de realizare a operațiunii respective prin utilizarea facilităților tehnice existente (fax, poștă electronică sau alte mijloace ce asigură transmiterea acestuia și confirmarea de primire) dacă persoana informată furnizează datele corespunzătoare în acest scop și își exprimă acordul pentru o astfel de modalitate de comunicare.

Corelativ, este imperativă instituirea unor termene certe în care autoritatea română competentă trebuie să realizeze activitățile de accesare a datelor din sistemele de evidență ale statului de înmatriculare [30 de zile de la data încălcării - art. 7 alin. (1) din proiectul de act normativ] și transmitere a scrisorii de informare [30 de zile de la data obținerii datelor de identificare - art. 13 alin. (3) din proiectul de act normativ]. Termenele au în vedere faptul că activitatea presupune desfășurarea mai multor măsuri administrative, respectiv:

- prelucrarea informațiilor (imagini video care surprind fapta),
- selectarea imaginilor din înregistrări (după număr de înmatriculare străin),
- stocarea datelor separat,
- căutare automatizată prin utilizarea sistemului EUCARIS în vederea identificării proprietarului/deținătorului vehiculului (prin consultare sau cerere transmisă),
- elaborarea scrisorii de informare în limba statului membru utilizată în documentul de înmatriculare a vehiculului cu care s-a săvârșit încălcarea, dacă acest document este disponibil, sau, după caz, în una dintre limbile oficiale ale statului membru în care este înmatriculat vehiculul respectiv,
- transmiterea scrisorii de informare destinatarului,

context în care se urmărește ca acestea să nu devină o povară administrativă pentru instituție dar, în același timp, să garanteze celeritatea procesului de aplicare a legii astfel încât actului sancționator să-i fie asigurat scopul preventiv urmărit de norma europeană.

B) în cazul încălcărilor săvârșite în alte state cu vehicule înmatriculate în România, ce au fost constatate de autoritățile competente din statele respective:

- săvârșirea unei încălcări pe teritoriul unui alt stat membru/participant, cu un

¹⁶ reprezentând contravaloarea amenzii, în care se menționează data, numele și prenumele contravenientului, fapta săvârșită, actul normativ care stabilește și sancționează contravenția, numele, prenumele și semnătura agentului constatatator – art. 109 alin.(7) din OUG nr.195/2002

	vehicul înmatriculat în România și constatarea acesteia de către autoritățile competente din statul membru/participant; -efectuarea investigațiilor pentru identificarea persoanei implicate în săvârșirea încălcării, activitate ce presupune accesul autorităților competente din statul membru la sistemul de evidență român (cel administrat de DRPCIV din MAI) în care este înmatriculat vehiculul cu care a fost săvârșită încălcarea pe teritoriul statului respectiv pentru obținerea datelor privind pe proprietarul sau deținătorul vehiculului. În vederea realizării acestor activități, prin proiectul de act normativ se propune (art. 5) ca punctele naționale de contact ale statelor membre, altele decât România, să fie autorizate să: a) acceseze automatizat Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate, constituit la nivelul DRPCIV, și b) efectueze căutări automatizate privind datele privind înmatricularea vehiculelor (date privind vehiculele și date privind proprietarii sau deținătorii vehiculelor) existente în Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate. De asemenea, se propune ca punctele naționale de contact ale statelor participante să fie autorizate să acceseze automatizat Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate și să efectueze căutări automatizate pentru datele privind înmatricularea vehiculelor (date privind vehiculele și date privind proprietarii sau deținătorii vehiculelor), existente în acest registru, doar în condițiile acordului încheiat de statul terț cu Uniunea Europeană în vederea participării la schimbul de date privind înmatricularea vehiculelor potrivit <i>Directivei CBE</i>. 2. Actul normativ propus stabilește de asemenea: a) încălcările în cazul cărora se va aplica această lege. Sunt avute în vedere încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, astfel cum acestea sunt prevăzute în <i>Directiva CBE</i>; b) autoritatea publică română care va efectua schimbul transfrontalier de informații-punct național de contact, respectiv Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din Ministerul Afacerilor Interne; c) modalitatea de efectuare a schimbului de informații prin utilizarea căutării automatizate a datelor de înmatriculare a vehiculelor și proprietarilor sau deținătorilor acestora-utilizarea platformei informatice EUCARIS [art. 3 alin.(3)], precum și cazurile în care această activitate se desfășoară. Soluția ia în considerare propunerea existentă în considerentul cuprins la pct. (10) din <i>Directiva CBE</i>, potrivit căruia ar trebui să se profite de aplicația informatică a Sistemului european de informare privind vehiculele și permisele de conducere (EUCARIS), care este obligatorie pentru statele membre în temeiul Deciziilor Prüm în ceea ce privește DÎV;
--	---

d) informarea de către autoritățile române competente a proprietarului, deținătorului vehiculului sau a persoanei identificate în alt mod, cu privire la încălcarea, pe teritoriul României, a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, dacă această încălcare este săvârșită cu un vehicul înmatriculat într-un stat membru, altul decât România. În acest context, este instituit mecanismul referitor la scrisoarea de informare (art. 13).

Prin proiectul de act normativ se propune ca scrisoarea de informare să cuprindă cel puțin următoarele informații relevante (majoritatea rezultate din *Directiva CBE*):

- încălcarea săvârșită, astfel cum aceasta este stabilită de legislația română, precum și natura contravențională sau penală a acesteia, după caz;
- locul, data și ora la care a fost săvârșită încălcarea și descrierea detaliată a acesteia;
- o mențiune expresă cu privire la actul normativ ce stabilește și sancționează încălcarea, care să cuprindă categoria juridică, numărul, data publicării și titlul acestuia, precum și trimiteri la dispozițiile legale care au fost încălcate și sancțiunea aferentă;
- o mențiune expresă cu privire la posibilitatea contestării sancțiunii contravenționale ce urmează a fi aplicată de agenții constatatori din cadrul autorităților române competente, potrivit legii;
- date privind dispozitivul utilizat pentru detectarea încălcării;
- consecințele juridice ale încălcării conform legislației române;
- existența dreptului de acces la datele cu caracter personal;
- existența dreptului de intervenție asupra datelor cu caracter personal;
- termenul de stocare a datelor cu caracter personal;
- mențiunile cuprinse la art. 13 alin. (1) lit. e) din Legea nr.677/2001, cu modificările și completările ulterioare¹⁷;
- posibilitatea de achitare a amenzii contravenționale prevăzute de lege pentru încălcare în cazul recunoașterii faptei, inclusiv beneficiul referitor la plata a jumătate din minimul amenzii, datele de identificare a contului în care urmează a fi virată contravaloarea acesteia, precum și posibilitatea de informare în consecință a autorităților române prin transmiterea dovezii de plată;
- o mențiune expresă cu privire la posibilitatea de comunicare ulterioară a procesului-verbal de constatare a contravenției prin telefax, poștă electronică sau prin alte mijloace ce asigură transmiterea acestuia și confirmarea de primire, dacă destinatarul indică autorității române competente datele corespunzătoare în acest scop;
- termenul de răspuns către autoritatea română competentă la scrisoarea de informare;
- posibilitatea de a solicita autorităților române competente, o singură dată, informații suplimentare referitoare la încălcare în termen de maximum 15 de zile de la primirea scrisorii de informare, precum și mențiunea că aceasta nu

¹⁷ „e) informații asupra posibilității de a consulta registrul de evidență a prelucrărilor de date cu caracter personal, prevăzut la art. 24, de a înainta plângere către autoritatea de supraveghere, precum și de a se adresa instanței pentru atacarea deciziilor operatorului, în conformitate cu dispozițiile prezentei legi.”

	prelungeste termenul de raspuns catre autoritatea romana competenta. Prin proiectul de act normativ se propune ca: - scrisoarea de informare sa se intocmeasca in limba statului membru utilizata in documentul de inmatriculare a vehiculului cu care s-a savarsit incalcarea, daca acest document este disponibil, sau, dupa caz, in una dintre limbile oficiale ale statului membru in care este inmatriculat vehiculul respectiv; - scrisoarea de informare sa fie comunicata prin posta, cu scrisoare recomandata, cu continut declarat si confirmare de primire, in plic inchis la adresa proprietarului, detinatorului vehiculului sau a persoanei identificate in alt mod, suspectate ca a savarsit incalcarea. Cu privire la mecanismul de transmitere a scrisorii de informare, respectiv prin posta, cu scrisoare recomandata, cu continut declarat si confirmare, in plic inchis, precizam ca aceasta solutie a avut in vedere precizarile cuprinse in considerentul (13) din <i>Directiva CBE</i>, potrivit caruia statele membre ar trebui sa aplice procedurile adecvate pentru a se asigura ca doar persoana in cauza este informata, si nu o terta parte. In acest scop, statele membre ar trebui sa recurga la intelegeri detaliate similare celor adoptate pentru urmarirea unor astfel de incalcari, inclusiv la modalitati precum, daca este cazul, transmiterea in regim recomandat. Formularea a fost inclusa in textul proiectului de act normativ la art.13 alin. (5). Prin proiectul de act normativ este stabilit intelesul expresiei „persoana identificata in alt mod, suspectata ca a savarsit incalcarea” [13 alin.(6)], fiind avuta in vedere: - persoana indicata ca a condus vehiculul la momentul savarsirii faptei pe teritoriul Romaniei, de catre proprietarul sau detinatorul vehiculului prin raspunsul la scrisoarea de informare comunicat autoritatilor romane competente (acest inteles rezulta din analiza anexei 2- modelul de scrisoare de informare- la <i>Directiva CBE</i> ce cuprinde o mentiune referitoare la indicarea, de catre detinatorul certificatului de inmatriculare a vehiculului, a conducatorului vehiculului in momentul savarsirii incalcarii normelor de circulatie care afecteaza siguranta rutiera¹⁸); - persoana despre care autoritatile romane competente detin informatii ca a condus vehiculul la momentul savarsirii faptei pe teritoriul Romaniei (solutia se refera la situatia in care autoritatile romane competente detin informatii ca vehiculul inmatriculat in alt stat a fost condus de o persoana identificata la momentul savarsirii incalcarii. Spre exemplu este avuta in vedere situatia in care vehiculul inmatriculat in alt stat este oprit la un interval scurt de timp de momentul constatarii, prin mijloace tehnice, a incalcarii, ca urmare a savarsirii unei alte contravenții pentru care conducatorul vehiculului este sanctionat pe loc, iar din verificari si analiza circumstanțelor rezulta ca aceeași persoana a condus vehiculele in cazul ambelor fapte);
--	--

¹⁸ [Opțiunea 2]

e) definirea anumitor termeni și expresii. Astfel se definesc termenii și expresiile următoare:

- *stat membru*;
- *autorități române competente*;
- *căutare automatizată*;
- *punct național de contact*;
- *stat participant*;
- *statul în care s-a săvârșit încălcarea*;
- *statul de înmatriculare*;
- *exces de viteză*;
- *nefolosirea centurii de siguranță*;
- *nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului* - nerespectarea obligației de a opri vehiculul la culoarea roșie a semaforului sau la orice alt semnal de oprire echivalent, astfel cum această faptă este stabilită și sancționată potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau potrivit legislației statului în care s-a săvârșit încălcarea, altul decât România. Prin semnal de oprire echivalent culorii roșii a semaforului, în sensul Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002, se înțelege lumina roșie a dispozitivelor instalate pentru semnalizarea benzilor cu circulație reversibilă.

Includerea mențiunii explicative cu privire la „*semnalul de oprire echivalent culorii roșii a semaforului*”, potrivit Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 este necesară pentru a se asigura accesibilitatea/previzibilitatea normei și a măsurilor stabilite, prin proiectul de act normativ, pentru:

- *autoritățile române competente care constată și sancționează contravenții (identificarea în mod concret a contravenției care va face obiect al legii pentru autoritățile române competente), precum și pentru*
- *conducătorii auto din statele membre/participante care călătoresc în România, sub aspectul conduitei pe care aceștia trebuie să o aibă și consecințele încălcării acesteia cu efectul posibilității/imposibilității accesării datelor de înmatriculare ale vehiculelor proprii.*
- *conducerea sub influența alcoolului.* Luând în considerare că fapta poate constitui și infracțiune, în cadrul definiției este avut în vedere ca norma de trimitere să vizeze și Legea nr.286/2009 privind Codul penal (care va intra în vigoare la 1 februarie 2014);
- *conducerea sub influența stupefiantelor.* Luând în considerare că fapta poate constitui și infracțiune, în cadrul definiției este avut în vedere ca norma de trimitere să vizeze și Legea nr.286/2009;
- *nefolosirea căștii de protecție*;
- *utilizarea unei benzi interzise*;
- *utilizarea ilegală a unui telefon mobil sau a altui dispozitiv de comunicare în timpul conducerii* - nerespectarea interdicției de a utiliza telefonul mobil sau alt echipament de comunicare în timpul conducerii fără utilizarea dispozitivului de tip „mâini libere”, astfel cum această faptă este stabilită și sancționată potrivit

Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare sau nerespectarea interdicției de a utiliza telefonul mobil sau alt echipament de comunicare în timpul conducerii, astfel cum această faptă este stabilită și sancționată potrivit legislației statului în care s-a săvârșit încălcarea, altul decât România.

Prin echipament de comunicare, în sensul Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002, se înțelege orice echipament tehnic având și funcția de telefon mobil;

- *deținătorul vehiculului.*

f) reguli privind prelucrarea și protecția datelor cu caracter personal prelucrate. Prelucrarea acestor date de către autoritățile române competente se va realiza cu respectarea dispozițiilor Legii nr.238/2009, act normativ care a transpus dispozițiile referitoare la protecția datelor cuprinse în Decizia-cadru 2008/977/JAI și a creat cadrul juridic necesar aplicării art. 24-32 din Decizia 2008/615/JAI.

Proiectul de act normativ prevede că:

- *termenul de păstrare pentru datele prelucrate este de 5 ani iar acesta începe să curgă de la data de 1 ianuarie a anului următor celui în care datele au fost colectate [art. 10 alin.(5)]. La stabilirea termenului de păstrare, precum și a momentului de la care acesta începe să curgă au fost avute în vedere dispozițiile cuprinse la:*

- *Cap.V Executarea sancțiunilor contravenționale din Ordonanța Guvernului nr.2/2001 și, în special a celor prevăzute la art.39 alin.(3) din acest act normativ care stabilesc faptul că executarea se face în condițiile prevăzute de dispozițiile legale privind executarea silită a creanțelor fiscale,*

- *Cap.II Prescripția dreptului de a stabili obligații fiscale din Ordonanța Guvernului 92/2003 privind Codul de procedură fiscală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, care la art.91 stabilesc faptul că dreptul organului fiscal de a stabili obligații fiscale se prescrie în termen de 5 ani, cu excepția cazului în care legea dispune altfel și, în continuare, faptul că termenul de prescripție (...) începe să curgă de la data de 1 ianuarie a anului următor celui în care s-a născut creanța fiscală (...), dacă legea nu dispune altfel.*

În aceste condiții, prin corelarea acestor dispoziții legale și având în vedere faptul că încălcărilor constatate le sunt aplicate amenzi contravenționale care vor constitui titluri executorii și implicit creanțe fiscale, se asigură respectarea principiului prevăzut la art.4 lit.e) din Legea nr.677/2001, termenul de păstrare fiind proporțional cu scopul în care datele au fost colectate și prelucrate, respectiv executarea sancțiunilor.

- *în situația cererilor formulate de către persoana vizată la DRPCIV pentru a obține anumite informații cu privire la datele accesate de punctele naționale de contact ale statelor în care s-a săvârșit încălcarea, altele decât România, sunt aplicabile în mod corespunzător dispozițiile art.26 din Legea nr.238/2009,*

	republicată, referitoare la furnizarea unui răspuns în termen de maxim 60 de zile, prin derogare de la termenul stabilit de Legea nr.677/2001¹⁹ (15 zile), - în cazul cererilor privind exercitarea drepturilor prevăzute de art.13-15 din Legea nr.677/2001, adresate autorităților române competente și care vizează prelucrările de date cu caracter personal efectuate cu privire la încălcări săvârșite pe teritoriul României cu un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru sau într-un stat participant, termenul pentru transmiterea răspunsului către persoana vizată este de până la 60 de zile de la data primirii cererii. Termenul de până la 60 de zile de transmitere a răspunsului către persoana vizată de către autoritățile competente române în cazul cererilor privind exercitarea drepturilor prevăzute de art. 13-15 din Legea 677/2001 care vizează prelucrările de date cu caracter personal efectuate în condițiile proiectului de act normativ a fost prevăzut pentru asigurarea eficacității exercitării drepturilor persoanei vizate în contextul prelucrărilor efectuate de către reprezentanții autorităților competente străine în sistemele de evidență gestionate de autoritățile competente române și pentru asigurarea în mod uniform a legislației. De asemenea, s-a urmărit integrarea organică a proiectului de act normativ în sistemul legislației, scop în care, respectiv corelarea cu prevederile actelor normative de același nivel, cu care se află în conexiune, respectiv Legea nr.238/2009. În acest sens, sunt de evidențiat prevederile Legii nr.238/2009 care la art. 26 stabilesc faptul că <i>„În situația în care cererea persoanei vizate în contextul prelucrării datelor cu caracter personal se referă la o prelucrare efectuată de către o autoritate competentă ori entitate de drept privat din afara teritoriului României în sistemele de evidență gestionate de structurile/unitățile M.A.I., prin derogare de la prevederile art. 13 alin. (3), ale art. 14 alin. (3) și ale art. 15 alin. (4) din Legea nr. 677/2001”</i>, termenul pentru răspuns către solicitant este de cel mult <u>60 de zile</u>. Totodată menționăm și prevederile Legii nr.141/2010²⁰, care la art. 62 alin. (2) prevede faptul că <i>„Cererile persoanelor vizate în contextul prelucrării datelor cu caracter personal în SINS sau în SIS se adresează numai Biroului SIRENE național, care răspunde solicitantului cât mai curând posibil, dar nu mai târziu de <u>60 de zile</u> de la data primirii cererii, în cazul exercitării dreptului de acces la datele personale.”</i> Astfel, proiectul de act normativ vizează stabilirea unei proceduri eficiente care să asigure o informare deplină a persoanei vizate și, totodată, obținerea consimțământului autorității competente străine în eventualitatea în care o astfel de prelucrare a fost efectuată.
--	---

¹⁹ pentru protecția persoanelor cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, cu modificările și completările ulterioare

²⁰ privind înființarea, organizarea și funcționarea Sistemului Informatic Național de Semnalări și participarea României la Sistemul de Informații Schengen

g) Conform acestui proiect de act normativ, punctele naționale de contact ale statelor membre sunt autorizate să acceseze automatizat *Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate (RNEPCVI)* și să efectueze căutări automatizate privind datele de înmatriculare a vehiculelor și datele privind proprietarii sau deținătorii acestora. Autorizarea menționată constă în conferirea accesului automatizat la *RNEPCVI* în vederea efectuării investigațiilor privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, astfel cum acestea sunt definite în legislația națională a statului membru în care s-a săvârșit încălcarea.

Obținerea de către punctele naționale de contact ale statelor membre, a datelor prevăzute mai sus, prin interogare automatizată, se realizează în mod gratuit.

h) Prin proiectul de act normativ se propune ca autoritățile române competente să fie abilitate:

- să participe la schimbul transfrontalier de informații referitoare la încălcări, prin utilizarea căutării automatizate a datelor privind înmatricularea vehiculelor în sistemele de evidență aparținând altor state membre sau statelor participante,
- să efectueze investigații pentru identificarea conducătorului vehiculului cu care a fost săvârșită încălcarea pe teritoriul României;
- să transmită scrisoarea de informare proprietarului/deținătorului vehiculului sau persoanei identificate în alt mod, suspectate că a săvârșit încălcarea.

Autoritățile române competente urmează a fi desemnate prin hotărâre a Guvernului luând în considerare condiția îndeplinirii atribuțiilor stabilite potrivit legii pentru constatarea și sancționarea încălcărilor normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, săvârșite pe teritoriul României, astfel cum acestea sunt prevăzute de legislația română. Soluția de desemnare a autorităților române competente prin hotărâre a Guvernului este corelată cu decizia cuprinsă în Ordonanța Guvernului nr.83/2001, astfel cum a fost modificată prin Ordonanța Guvernului nr.10/2013;

i) Prin proiectul de act normativ se stabilește obligația pentru Ministerul Afacerilor Interne de a transmite Comisiei Europene următoarele informații [art. 22 alin.(1) și (2)]:

- dispozițiile acestei legi și ale ordinelor ministrului afacerilor interne emise în temeiul acestei legi;
- normele legale privind circulația pe drumurile publice referitoare la domeniul reglementat de lege aplicabile pe teritoriul României;
- alte date necesare și utile Comisiei Europene pentru elaborarea sintezei cu privire la normele în vigoare în statele membre și în România referitoare la domeniul reglementat de Directiva 2011/82/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 octombrie 2011, prevăzută la art.8 alin. (1) din directivă.

Informațiile necesare vor fi furnizate de DRPCIV și autoritățile române competente.

j) Prin proiectul de act normativ [art. 22 alin.(3) și (4)] se abilitază autoritățile române competente să desfășoare activități de furnizare a:

- informațiilor referitoare la dispozițiile acestei legi și ale ordinelor ministrului afacerilor interne emise în temeiul acestei legi, precum și a

- normelor legale privind circulația pe drumurile publice participanților la trafic. În acest context, autoritățile române competente vor colabora cu persoane juridice, organizații, organisme responsabile de siguranța rutieră, organizații neguvernamentale care își desfășoară activitatea în domeniul siguranței rutiere și cluburile automobiliste interesate și cooperează cu alte instituții și autorități ale administrației publice de la nivel central și local.

k) Prin proiectul de act normativ se propune (art.23) ca în vederea urmăririi și controlului aplicării prevederilor cuprinse în lege, Ministerul Afacerilor Interne să întocmească un raport preliminar, un raport complet, precum și rapoarte periodice.

Aceste rapoarte conțin următoarele date:

- numărul de cereri de căutare automatizată efectuate de autoritățile române competente în sistemele de evidență ale statelor de înmatriculare, în condițiile proiectului de act normativ, în urma încălcărilor săvârșite pe teritoriul României cu vehicule înmatriculate într-un alt stat membru sau într-un stat participant;

- natura contravențională sau penală, după caz, a încălcărilor pentru care au fost depuse cereri de căutare automatizată de către autoritățile române competente, astfel cum acestea sunt stabilite de legislația națională;

- numărul cererilor de căutare automatizată depuse de către autoritățile române competente care au fost respinse de către autoritățile competente din statele membre sau din statele participante;

- o descriere a situației de la nivel național în legătură cu măsurile ulterioare luate de către autoritățile române competente cu privire la încălcări, pe baza proporției încălcărilor care au făcut obiectul unor scrisori de informare.

Rapoartele se vor întocmi de Ministerul Afacerilor Interne pe baza informațiilor colectate și furnizate de către:

a) DRPCIV și autoritățile române competente;

b) Ministerul Justiției în cazul încălcărilor care potrivit legii constituie infracțiuni.

Prin proiectul de act normativ se propune ca România, prin intermediul Ministerului Afacerilor Interne să transmită succesiv Comisiei Europene aceste rapoarte potrivit următorului calendar prevăzut în *Directiva CBE*:

- raportul preliminar până la data de 7 noiembrie 2014;

- raportul complet până la 6 mai 2016;

- ulterior, rapoarte periodice la fiecare doi ani.

Aceste rapoarte nu vor conține date cu caracter personal sau informații clasificate.

II. De asemenea, prin proiectul de act normativ a fost propusă introducerea unor dispoziții referitoare la regimul juridic al încălcărilor care constituie contravenții ce au fost săvârșite pe teritoriul României (Capitolul IV), astfel:

1. constatarea și sancționarea încălcării care constituie contravenție.

Este avută în vedere introducerea unei norme referitoare la:

- aplicarea dispozițiilor Ordonanței Guvernului nr.2/2001, precum și a
- excepții de la aplicare (situații în care Ordonanța Guvernului nr.2/2001 nu se aplică), respectiv cazul prestării unei activități în folosul comunității (care nu poate fi urmărită atât timp cât persoana se află în jurisdicția unui alt stat), conținutul procesului-verbal de constatare a contravenției, obligații impuse contravenienților (de a prezenta actul de identitate sau alte documente), aspecte referitoare la persoane vătămate, la înmânarea/comunicarea procesului-verbal și a înștiințării de plată și la modul de achitare a amenzilor ori confiscare a bunurilor.

2. stabilirea unui cont unic la nivel național (*contul corespunzător de venituri ale bugetului de stat deschis la Activitatea de trezorerie și contabilitate publică a municipiului București, codificat cu codul de identificare fiscală al Direcției Generale Regionale a Finanțelor Publice București*) în care să se încaseze amenzile aplicate cetățenilor statelor membre, altele decât România, cetățenilor unui stat participant sau cetățenilor români ori străinilor cu domiciliul ori, după caz, reședința sau rezidența în aceste state pentru încălcările săvârșite pe teritoriul României cu un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru, altul decât România, sau într-un stat participant, care potrivit legii, constituie contravenții. În același context, un astfel de demers legislativ este de natură a asigura diminuarea riscului de neîncasare corelativ cu reducerea costurilor ocazionate de executarea silită și urmărirea situației sancțiunilor respective prin utilizarea unor platforme electronice.

Proiectul de act normativ stabilește că la achitarea prin virament a acestor amenzi pot fi utilizate orice mijloace de plată cum ar fi prin intermediul serviciilor poștale, prin intermediul instituțiilor financiar bancare sau instrumentelor de plată electronică, precum și prin intermediul Sistemului național electronic de plată online a taxelor și impozitelor utilizând cardul bancar

3. procesul-verbal de constatare a contravenției: se stabilesc informațiile pe care le va conține procesul verbal. Este avută în vedere adaptarea conținutului acestui act constatare la necesitățile actuale și la datele și informațiile ce pot fi obținute cu privire la contravenient în condițiile reglementate de proiectul de act normativ. Astfel, procesul-verbal va conține următoarele informații:

- a) data și locul unde este încheiat;
- b) numele, prenumele, calitatea și instituția din care face parte agentul constatare;
- c) date referitoare la identitatea persoanei care a condus vehiculul la momentul săvârșirii încălcării, respectiv numele și prenumele, data și, după caz, locul nașterii acesteia, adresa de reședință sau rezidență sau, după caz, numărul permisului de conducere, data și locul eliberării acestuia ori numărul

de identificare al persoanei, furnizat de aceasta ori obținut de agentul constator potrivit legii;

d) descrierea faptei contravenționale cu indicarea datei, orei și locului în care a fost săvârșită, precum și arătarea tuturor împrejurărilor ce pot servi la aprecierea gravității faptei;

e) date privind dispozitivul utilizat pentru detectarea încălcării;

f) indicarea actului normativ prin care se stabilește și se sancționează contravenția;

g) posibilitatea achitării în termen de 48 de ore a jumătate din minimul amenzii prevăzute de actul normativ;

h) obligația de informare în consecință a autorităților române cu privire la achitarea amenzii, prin transmiterea dovezii de plată;

i) o mențiune expresă cu privire la posibilitatea contestării, potrivit legii, a sancțiunii contravenționale aplicate de agenții constatori din cadrul autorităților române competente, respectiv termenul de exercitare a căii de atac și organul la care se depune plângerea.

De asemenea, este stabilită modalitatea de încheiere a acestui act administrativ, respectiv în lipsa contravenientului, menționându-se aceasta în procesul-verbal, fără a fi necesară confirmarea faptelor de către martori.

4. comunicarea procesului-verbal de constatare a contravenției și a înștiințării de plată. Se stabilesc reguli referitoare la comunicarea acestor acte, respectiv modalitatea (prin poștă, cu confirmare de primire, în plic închis la domiciliul, reședința sau rezidența din străinătate a contravenientului cetățean al unui stat membru, altul decât România, cetățean al statului participant sau cetățean român sau străini ori prin alte mijloace: prin telefax, poștă electronică sau prin alte mijloace ce asigură transmiterea acestuia și confirmarea de primire, dacă destinatarul, prin răspunsul la scrisoarea de informare, indică autoritățile române competente datele corespunzătoare în acest scop), termenul (în termen de cel mult 2 luni de la data aplicării sancțiunii), prezumția de comunicare, reguli referitoare la momentul în care se consideră comunicate procesul-verbal și înștiințarea de plată și la prescripția executării sancțiunilor contravenționale necomunicate (2 luni).

5. executarea sancțiunilor financiare aplicate pentru săvârșirea încălcărilor cu un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru.

Cu privire la majorarea la 2 luni a termenului de prescripție a executării sancțiunilor contravenționale dacă procesul-verbal nu este comunicat contravenientului se impun o serie de precizări:

Termenul actual (o lună) constituie o sancțiune extrem de dură, în condițiile în care nerespectarea acestuia se datorează în cele mai multe cazuri conduitei contravenientului. Comunicarea actului în afara teritoriului României presupune o perioadă mai mare de timp, fapt pentru care majorarea termenului de comunicare este necesară în vederea asigurării unei perioade de timp suficiente pentru a nu atrage anularea efectelor actului și, pe cale de consecință, a nu face

inutile costurile suportate de instituțiile publice pentru astfel de operațiuni.

Cu privire la stabilirea posibilității ca amenzile care se fac venit la bugetul de stat să fie achitate și prin intermediul Sistemului național electronic de plată online a taxelor și impozitelor utilizând cardul bancar, precizăm faptul că realizarea Sistemului național electronic de plată online a taxelor și impozitelor utilizând cardul bancar a fost aprobată prin *Hotărârea Guvernului nr.1235/2010 privind aprobarea realizării Sistemului național electronic de plata online a taxelor si impozitelor utilizând cardul bancar.*

Soluția vizează facilitarea achitării amenzilor, urmărind eficientizarea sistemului de încasări și reducerea timpului alocat plăților și vine atât în sprijinul cetățenilor cât și în sprijinul administrației.

Cu privire la executarea sancțiunilor financiare s-au identificat și propus următoarele soluții:

- executarea sancțiunilor de natură financiară aplicate cetățenilor români sau persoanelor cu domiciliul, reședința sau, după caz, rezidența normală pe teritoriul României, care au bunuri ori o sursă de venit în acest stat, de către autoritățile competente din alte state membre ca urmare a săvârșirii, pe teritoriile acestora, a încălcărilor prevăzute la art. 3 alin.(1) cu vehicule înmatriculate în România, să se facă de autoritățile judiciare române de executare în condițiile dispozițiilor prevăzute în Titlul VII, Capitolul II, Secțiunea a 4-a din Legea nr.302/2004 privind cooperarea judiciară internațională în materie penală, republicată;
- în situația aplicării de către autoritățile române a unor sancțiuni de natură financiară ca urmare a unor încălcări săvârșite pe teritoriul României cu vehicule înmatriculate în alte state membre care, potrivit legii, constituie infracțiuni, solicitarea executării acestora se realizează în condițiile dispozițiilor prevăzute în Titlul VII, Capitolul II, Secțiunea a 4-a din Legea nr.302/2004, republicată.

Aceste soluții se raportează la dispozițiile naționale care au transpus Decizia-cadru 2005/214/JAI.

III. Transpunerea prevederilor *Directivei CBE* în dreptul național trebuie privită și prin prisma instituirii premiselor necesare eficientizării/facilitării actului de încasare/executare a amenzii, astfel încât să fie asigurată atât sustenabilitatea sistemului, cât și rolul preventiv-educativ al sancțiunii. Astfel, în ceea ce privește soluțiile propuse în context, acestea vizează:

a) clarificarea modului de comunicare a procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției, inclusiv în afara granițelor statului român;

b) clarificarea și diversificarea modului de încasare a amenzii, atât prin stabilirea instituțiilor care pot încasa astfel de venituri cât și prin stabilirea unor metode alternative de încasare (prin intermediul serviciilor poștale, instituțiilor financiar bancare sau instrumentelor de plată electronică, precum și prin intermediul Sistemului național electronic de plată online a taxelor și

		impozitelor utilizând cardul bancar). IV. Având în vedere inexistența unor obligații în ceea ce privește aplicarea <i>Directivei CBE</i> față de Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord, Irlanda și Regatul Danemarcei, prin proiectul de act normativ se propune ca dispozițiile sale să nu se aplice în relația cu aceste state, decât în măsura în care aceste state vor face obiect al aplicării Directivei 2011/82/UE, în condițiile <i>Protocolului privind poziția Regatului Unit și Irlandei cu privire la spațiul de libertate, securitate și justiție</i> și ale <i>Protocolului privind poziția Danemarcei</i>, anexate la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, astfel cum au fost modificate prin Tratatul de la Lisabona de modificare a Tratatului privind Uniunea Europeană și a Tratatului de instituire a Comunității Europene, semnat la Lisabona la 13 decembrie 2007, ratificat de România prin Legea nr.13/2008. Această soluție va asigura accesibilitatea/previzibilitatea normei și a măsurilor stabilite, prin proiectul de act normativ, pentru conducătorii auto români care călătoresc în statele respective și pentru cetățenii acestor state pe perioada călătoriei în România, sub aspectul posibilității/imposibilității accesării datelor de înmatriculare ale vehiculelor proprii. V. Prin proiectul de act normativ se prevede, ca dispoziție generală, că legea se aplică în relația cu un stat terț în baza și în condițiile acordului încheiat de statul terț cu Uniunea Europeană în vederea participării la schimbul de date privind înmatricularea vehiculelor potrivit Directivei 2011/82/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 octombrie 2011 de la momentul intrării în vigoare a acestui acord. Astfel, este creat mecanismul de aplicare și în relația cu statele terțe (participante) dar în condițiile acordului și de la momentul intrării în vigoare a acestuia (inclusiv pentru România).
3.	Alte informații	I. Fără să fie afectată la nivel național transpunerea Directivei 2011/82/UE, trebuie remarcat faptul că printr-o cerere introductivă depusă de Comisia Europeană în cauza C-43/12, în contradictoriu cu Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene, s-a solicitat Curții de Justiție a Uniunii Europene anularea acestui act european. Această cerere vizează introducerea unei acțiuni în anularea Directivei 2011/82/UE. Comisia contestă temeiul juridic ales. Ea arată că articolul 87 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) nu reprezintă temeiul juridic corespunzător deoarece directiva înțelege să instituie un mecanism de schimb de informații între statele membre care acoperă încălcările normelor de circulație, indiferent că sunt de natură administrativă sau penală. Or, articolul 87 nu vizează decât cooperarea polițienească între serviciile competente în domeniul prevenirii sau al depistării și al cercetării infracțiunilor. În opinia Comisiei, temeiul juridic adecvat îl reprezintă articolul 91 alineatul (1) TFUE. Astfel, directiva are ca obiectiv îmbunătățirea siguranței rutiere care constituie unul dintre domeniile politicii comune în domeniul transporturilor, expres prevăzut de această dispoziție [litera (c)].

Schimbarea temeiului juridic a determinat Comisia să facă următoarea declarație, cuprinsă în Directiva 2011/82/UE ce a fost adoptată de Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene la 25 octombrie 2011: „Comisia ia act de faptul că Parlamentul European și Consiliul au convenit asupra înlocuirii temeiului juridic propus de Comisie, și anume articolul 91 alineatul (1) litera (c) din TFUE, cu articolul 87 alineatul (2) din TFUE. Deși Comisia este de acord cu opinia ambilor legislatori privind importanța urmăririi obiectivelor din propunerea de directivă pentru îmbunătățirea siguranței rutiere, aceasta consideră totuși, din punct de vedere juridic și instituțional, că articolul 87, alineatul (2) din TFUE nu constituie temeiul juridic adecvat și prin urmare își rezervă dreptul de a folosi toate mijloacele juridice pe care le are la dispoziție.” Comisia a sesizat CJUE pentru a invalida temeiul juridic al Directivei 2011/82/UE. Cu toate acestea, chiar dacă această acțiune este admisă de CJUE, hotărârea acesteia va menține efectele directivei, astfel cum solicită Comisia în cererea sa. Într-adevăr, Comisia este de acord cu obiectivul prezentei directive și fondul acestuia nu este contestat. Comisia a acționat în acest caz ca și gardian legal al tratatelor (articolul 17 din Tratatul privind Uniunea Europeană: „Comisia [...] trebuie să asigure aplicarea tratatelor, precum și a măsurilor adoptate de instituții în temeiul acestora”).

În cazul în care CJUE va admite cererea și va anula Directiva 2011/82 pe motivul lipsei temeiului juridic corespunzător, directiva va continua să producă efecte până la expirarea perioadei de transpunere în legislația națională, respectiv 7 noiembrie 2013. Prin urmare, având în vedere aceste considerente, precum și imposibilitatea stabilirii momentului în care CJUE se va pronunța în această cauză, elaborarea proiectului de act normativ pentru transpunerea actului european vizat poate fi menținută.

II. În vederea transpunerii *Directivei CBE* a fost realizată o evaluare pentru identificarea modalității optime în care prevederile actului european vor fi introduse în sistemul de drept național. Pornind de la cele două mecanisme pe care *Directiva CBE* le reglementează, respectiv:

- schimbul transfrontalier de informații între statele membre, privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, atunci când încălcarea a fost săvârșită cu un vehicul înmatriculat într-un stat membru, altul decât cel în care a fost săvârșită fapta și
- modalitatea de informare a proprietarului, deținătorului vehiculului sau a persoanei identificate în alt mod, cu privire la încălcarea, pe teritoriul unui stat membru, a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, dacă această încălcare este săvârșită cu un vehicul înmatriculat într-un alt stat membru,

s-a constatat faptul că soluția optimă este reprezentată de elaborarea unui act normativ distinct prin care să se stabilească anumite măsuri pentru facilitarea schimbului transfrontalier de informații referitoare la încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.

O eventuală soluție care ar fi vizat modificarea/completarea Ordonanței de

		urgență a Guvernului nr.195/2002 pentru a se transpune <i>Directiva CBE</i> nu ar fi fost eficientă și ar fi prezentat inconveniente, pentru următoarele considerente: - Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 reprezintă actul normativ-cadru care vizează circulația pe drumurile publice a vehiculelor, pietonilor și a celorlalte categorii de participanți la trafic, drepturile și răspunderea persoanelor fizice și juridice, precum și atribuțiile unor autorități ale administrației publice, instituții și organizații. Cele două mecanisme din <i>Directiva CBE</i> prezintă un puternic element de cooperare polițienească care implică autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene (în special cele care dețin sistemele de evidență privind înmatricularea vehiculelor și cele cu atribuții în constatarea și sancționarea încălcărilor), precum și element de extraneitate generat de raportul juridic dintre o autoritate a unui stat membru și un cetățean al altui stat membru prin intermediul scrisorii de informare; - participarea la schimbul transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, presupune o activitate particulară care nu se încadrează în domeniul general de reglementare al Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002, precum și implicarea unei autorități, ca punct național de contact în sensul dispozițiilor art. 2 lit. c) din <i>Directiva CBE</i> (DRPCÎV la nivelul căreia este constituit <i>Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate</i>) care nu are atribuții cu privire la regimul circulației pe drumurile publice, ci doar rolul de autoritate care deține sistemul de evidență a datelor privind înmatricularea vehiculelor.
Secțiunea a 3-a Impactul socio-economic al proiectului de act normativ		
1.	Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
1 ¹	Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2.	Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3.	Impactul social	Îmbunătățirea siguranței rutiere reprezintă un obiectiv central al politicii Uniunii în domeniul transporturilor. Uniunea urmărește o politică de îmbunătățire a siguranței rutiere, având ca obiectiv reducerea deceselor, a vătămarilor corporale și a daunelor materiale. Un element important al acestei politici îl constituie aplicarea consecventă a sancțiunilor pentru încălcările normelor de circulație săvârșite în Uniune care pun în pericol în mod semnificativ siguranța rutieră. Prin instituirea unui sistem transfrontalier de schimb de

		informații, aplicarea <i>Directivei CBE</i> va contribui la îmbunătățirea siguranței rutiere pe teritoriul României, la reducerea discrepanțelor privind gradul de siguranța rutieră față de celelalte statele membre, la aplicarea unui tratament nediscriminatoriu în ceea ce privește persoanele nerezidente care comit încălcări ale normelor rutiere și nu în ultimul rând, la responsabilizarea conducătorilor auto și conștientizarea riscurilor asociate încălcării normelor rutiere. Cel mai important impact social, pozitiv, pe care <i>Directiva CBE</i> îl va genera este reprezentat de reducerea numărului de victime ale accidentelor rutiere, diminuarea numărului de persoane decedate în accidentele rutiere, scăderea numărului de accidente cu consecințe grave, având în vedere obiectivul de reducere cu 50% a gradului de victimizare ca urmare a producerii accidentelor rutiere, asumat de către România în contextul Programului European de Acțiune pentru Siguranța Rutieră 2011–2020, precum și în celelalte programe europene în domeniul siguranței rutiere. Un schimb transfrontalier de date privind înmatricularea vehiculelor dezvoltat prin transpunerea <i>Directivei CBE</i> va facilita identificarea persoanelor suspectate de săvârșirea unei încălcări a normelor de circulație care afectează siguranța rutieră (cetățeni români care săvârșesc încălcările în statele membre sau cetățenii statelor membre care săvârșesc încălcări pe teritoriul României), ar putea spori efectul disuasiv și ar putea determina un comportament mai prudent al persoanelor care conduc vehicule înmatriculate în alt stat membru decât cel în care s-a săvârșit încălcarea, prevenind astfel decesele cauzate de accidente rutiere. Proiectul de act normativ va asigura aplicarea unui tratament egal conducătorilor auto, în ceea ce privește contravenienții rezidenți și nerezidenți, atât timp cât aceștia se află sub suveranitatea unui stat membru, asigurarea punerii în aplicare fiind facilitată indiferent de statul membru în care este înmatriculat vehiculul.	
4.	Impactul asupra mediului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.	
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	Următorii 4 ani	Media pe

		curent					5 ani ²¹
		2013	2014	2015	2016	2017	
1.		2.	3.	4.	5.	6.	7.
1.	Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus din care:	-	-	-	-	-	-
	<i>a) buget de stat, din acesta:</i>	-	+ cca 1.701,7 mii lei	+ cca 2.121,6 mii lei	+ cca 1.701,7 mii lei	+ cca 1.547 mii lei	+ cca 1.768 mii lei
	(i) impozit pe profit	-	-	-	-	-	-
	(ii) impozit pe venit	-	-	-	-	-	-
	<i>b) bugete locale:</i>	-	-				
	(i) impozit pe profit	-	-	-	-	-	-
	<i>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</i>	-	-	-	-	-	-
	(i) contribuții de asigurări	-	-	-	-	-	-
2.	Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus din care:						
	<i>a) buget de stat, din acesta:</i>						
	(i) cheltuieli de personal	-	+36 mii lei	+72 mii lei	+162 mii lei	+162 mii lei	+108 mii lei
	(ii) bunuri și servicii	-	+397,8 mii lei	+221 mii lei	+176,8 mii lei	+176,8 mii lei	+243,1 mii lei
	(iii) alte transferuri	-	-	-	-	-	-
	<i>b) bugete locale:</i>	-	-	-	-	-	-
	(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
	(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
	<i>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</i>	-	-	-	-	-	-
	(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
	(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
3.	Impact financiar, plus/minus din care:						
	<i>a) buget de stat</i>	-	+ 1.267,9 mii lei	+ 1.828,6 mii lei	+ 1.362,9 mii lei	+ 1.208,2 mii lei	+ 1.416,9 mii lei
	<i>b) bugete locale</i>	-	-	-	-	-	-
4.	Propuneri pentru acoperirea creșterii	-	-	-	-	-	-

²¹ este avută în vedere și media pe 4 ani în situația în care evaluarea se referă la 4 ani

	cheltuielilor bugetare						
5.	Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	-	-	-	-	-	-
6.	Calculare detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Valoarea impactului financiar pentru anul 2014, sub aspectul modificărilor veniturilor bugetare, se referă la încasarea potențială a amenzilor de circulație la bugetul de stat, în situația în care actul normativ ar fi publicat și s-ar aplica pentru această perioadă de referință. Este luat în considerare faptul că promovarea acestui proiect de act normativ se realizează în luna septembrie 2013, iar procedurile legislative presupun ca realizarea acestora să se îndeplinească în cea de-a doua sesiune ordinară a Parlamentului. Pentru anul 2013, nu sunt prevăzute în bugetele Poliției Române și Poliției de Frontieră Române sume pentru asigurarea cheltuielilor de bunuri și servicii, precum și pentru cheltuieli de personal necesare pentru aplicarea acestei legi, urmând a fi utilizate resursele existente și aprobate prin buget. Implementarea prevederilor legislative propuse presupune efectuarea unor cheltuieli inițiale privind achiziționarea de tehnică de calcul și alocarea de personal dedicat acestei activități, modul de calcul fiind evaluat de la numărul sancțiunilor aplicate în anul 2012 la nivelul poliției rutiere, luându-se în calcul cursul valutar de 4,42 lei/ 1 euro, astfel: - 110.000 sancțiuni x 150 lei valoarea minimă (dedusă din cuantumul aplicat la nivelul anului 2012 în România luând în calcul posibilitatea ca acestea să fie achitate și în termenul de 48 ore, la jumătate din valoarea aplicată); - cheltuielile de expediție a corespondenței poștale sunt evaluate la suma de 15 lei/plic, pentru o singură expediție (în medie per proces-verbal întocmit direct numărul expedițiilor este de cca.1/5 din totalul acestora dar prin aplicarea prevederilor <i>Directivei CBE</i> trebuie calculate două expediții ceea ce poate atrage depășirea sumei calculate) în valoare aproximativă de 1.326.000 lei/an. - pentru primul an de implementare este necesară achiziția de sisteme de calcul și imprimante aferente (45 unități la nivel național x 2000 euro/sistem) rezultând o cheltuială de aproximativ 884.000 lei; - servicii și program de redactare și traducere automată în valoare de aproximativ 442.000 lei; - cheltuieli administrative aproximativ 442.000 lei anual (plicuri, consumabile și birotică); - cheltuieli de personal în valoare de aproximativ 162 mii					

		lei/an (45 de lucrători x 3000 lei/lună cu cheltuieli aferente x 12 luni) pentru valoarea maximă atinsă în al treilea an de funcționare a sistemului. Trebuie precizat faptul că personalul va fi angajat în cadrul Poliției Române (la nivelul structurilor teritoriale ale poliției rutiere și central la nivelul Direcției Rutiere din cadrul I.G.P.R. care va avea și funcția de punct național de contact și structură de centralizare și raportare a datelor către Comisia Europeană). Personalul angajat este cu statut civil, forma de încadrare fiind personal contractual fără statut special. Încadrarea urmează a fi făcută progresiv, în funcție de dezvoltarea sistemelor automate de constatare, pentru anul 2014 fiind prevăzut un necesar maxim de 10 funcții din care 4 la nivel central. <i>Calculul a fost efectuat prin raportare la modalitatea actuală de constatare a contravențiilor, implementarea sistemelor automate de supraveghere a traficului și constatare a abaterilor de la normele rutiere nefiind evaluabilă din punct de vedere al efectelor privind numărul și procedura de executare a amenzilor.</i> În aceeași măsură, contravențiile la care se face referire includ și faptele prevăzute de <i>Directiva CBE</i>, dar nu se limitează doar la acestea. <i>Impactul economic calculat este aproximativ avându-se în vedere lipsa de informații privind cuantumul sancțiunilor aplicate cetățenilor străini sau români cu reședința în străinătate, încasate la bugetele locale, acestea nefiind legate informațional la un sistem unic de evidență, identificarea încasărilor fiind dificilă și prin nediferențierea sumelor încasate în contul aferent acestui tip de venit la nivelul structurii administrației publice locale. Nu se produc diminuări ale bugetelor autorităților publice locale, constatarea acestui gen de fapte în maniera propusă nefiind efectivă până la acest moment, aceasta urmând să coexiste cu constatarea directă a abaterilor la regimul circulației, al cărei regim nu a fost modificat.</i>
7.	Alte informații	Angajarea personalului necesar pentru aplicarea prevederilor acestei legi se va realiza în condițiile prevăzute de lege. Finanțarea activităților se va realiza în limitele bugetului aprobat.
Secțiunea a 5-a Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare		
1.	Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:	a) Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

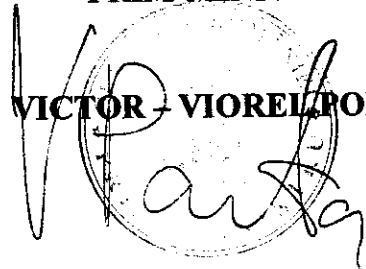
	a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții	b) În vederea implementării dispozițiilor cuprinse în proiectul de act normativ urmează a fi elaborate următoarele documente: - ordin al ministrului afacerilor internelor privind stabilirea procedurii de căutare și de furnizare a datelor privind înmatricularea vehiculelor, precum și a elementelor acestor date; - ordin al ministrului afacerilor internelor privind stabilirea formei și conținutului scrisorii de informare privind încălcarea normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.
2.	Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația europeană în cazul proiectelor ce transpun prevederi europene	Proiectul de act normativ transpune în legislația națională art. 1-3, art. 4 alin. (1) teza întâi și alin. (2) teza întâi și a treia, art. 5-8 din Directiva 2011/82/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 octombrie 2011 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L nr. 288 din 5 noiembrie 2011.
3.	Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative europene	Nu este cazul
4.	Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Nu este cazul
5.	Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Nu este cazul
6.	Alte informații	Nu este cazul.
Secțiunea a 6-a 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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2.	Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor	Nu este cazul.

	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	Proiectul de act normativ a fost supus consultării structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale (respectiv <i>Asociația Comunelor din România, Asociația Orașelor din România, Asociația Municipiilor din România, Uniunea Națională a Consiliilor Județene din România</i>) în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative. Asociația Orașelor din România consideră ca fiind oportună adoptarea proiectului de act normativ. Asociația Municipiilor din România a comunicat faptul că nu formulează propuneri sau observații asupra proiectului de act normativ. Uniunea Națională a Consiliilor Județene din România nu a formulat propuneri/observații pe textul de lege care transpune <i>Directiva CBE</i>, ci modificări ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 care nu fac obiectul prezentului demers legislativ, context în care nu au putut fi preluate. Asociația Comunelor din România nu a comunicat, în termenul legal, un punct de vedere.
4.	Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente.	Nu este cazul.
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 de act normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ nr.1152/2013.
6.	Alte informații	Acest proiect de act normativ constituie rezultatul unei colaborări între structurile Ministerului Afacerilor Interne, respectiv Inspectoratul General al Poliției Române (în

		special Direcția Rutieră), Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor, Inspectoratul General al Poliției de Frontieră, Oficiul Responsabilului cu Protecția Datelor Personale. În considerarea prevederilor art. 27 din Legea nr.35/1997²², proiectul de act normativ a fost supus consultării instituției Avocatul Poporului care a furnizat anumite propuneri ce au fost preluate.
Secțiunea a 7-a 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	Transparența proiectului de act normativ a fost asigurată potrivit dispozițiilor Legii nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, cu completările ulterioare.
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
3.	Alte informații	Nu este cazul
Secțiunea a 8-a Măsuri de implementare		
1.	Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autorităților administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Nu se înființează noi organisme sau instituții. Urmează a fi extinse atribuțiile autorităților române competente.
2.	Alte informații	Nu este cazul.

²² privind organizarea și funcționarea instituției Avocatul Poporului, republicată, cu modificările și completările ulterioare

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege alăturat, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare, cu procedura de urgență prevăzută de art. 76 alin. (3) din Constituția României, republicată.

PRIM-MINISTRU

VICTOR VIOREL PONTA