

EXPUNERE DE MOTIVE

SECȚIUNEA 1

Titlul proiectului de act normativ

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

SECȚIUNEA A 2-A

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	1. Circulația pe drumurile publice a vehiculelor, a pietonilor și a celorlalte categorii de participanți la trafic, drepturile, obligațiile și răspunderile care revin persoanelor fizice și juridice, precum și atribuțiile unor autorități ale administrației publice, instituții și organizații sunt reglementate de dispozițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Actul normativ definește înmatricularea unui vehicul ca operațiune administrativă prin care se atestă că un vehicul poate circula pe drumurile publice, dovadă a atestării înmatriculării fiind certificatul de înmatriculare și numărul de înmatriculare atribuit. La nivel european condițiile necesare pe care trebuie să le îndeplinească certificatele de înmatriculare emise de statele membre, sunt stabilite de Directiva 1999/37/CE a Consiliului din 29 aprilie 1999 privind documentele de înmatriculare pentru vehicule, cu modificările și completările ulterioare. Ordinul ministrului administrației și internelor nr.1501/2006 privind procedura înmatriculării, înregistrării, radierii și eliberarea autorizației de circulație provizorie sau pentru probe a vehiculelor, precum și Ordinul ministrului administrației și internelor nr.1454/2006 privind forma, dimensiunile și conținutul certificatului de înmatriculare și ale celui de înregistrare, emise potrivit abilitării acordate în temeiul Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002, au urmărit transpunerea Directivei 1999/37/CE. Normele de drept ale Uniunii Europene în domeniul certificatului de înmatriculare, prevăzute în Directiva 1999/37/CE, au fost modificate prin Directiva 2014/46/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 de modificare a Directivei 1999/37/CE a Consiliului privind documentele de înmatriculare pentru vehicule, publicată în
--	---



Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr.127 din 29 aprilie 2014, statele membre având obligația să le transpună în legislația națională.

Acest act european avea termen de transpunere 20 mai 2017 dar statele membre au obligația de a aplica măsurile stabilite prin actele cu putere de lege și actele administrative care transpun Directiva 2014/46/UE de la data de 20 mai 2018 (dispoziție imperativă).

Acest termen stabilit de Directiva 2014/46/UE permite statelor membre să ia toate măsurile de natură administrativă pentru a putea avea capacitatea să aplice dispozițiile de drept național la data de 20 mai 2018.

Odată cu intrarea în vigoare a modificărilor aduse Directivei 1999/37/CE prin adoptarea Directivei 2014/46/UE, au fost stabilite dispoziții privind regimul menținerii vehiculelor într-o stare sigură și acceptabilă din punct de vedere al mediului pe parcursul utilizării acestora prin intermediul inspecțiilor tehnice periodice și controalelor tehnice în trafic, precum și dispoziții privind o procedură de înmatriculare a vehiculelor care să permită suspendarea autorizării de a folosi în traficul rutier un vehicul care constituie un risc imediat pentru siguranța rutieră.

Astfel, în special în cazurile în care utilizarea unui vehicul pe drumurile publice ar crea un risc din cauza stării tehnice a vehiculului, ar trebui să fie posibilă suspendarea autorizării de utilizare a vehiculului respectiv pentru o anumită perioadă de timp. Pentru simplificarea procedurilor administrative aferente suspendării autorizării, ridicarea acesteia ar trebui să intervină fără a mai implica un nou proces de înmatriculare.

Deoarece aceste prevederi nu au corespondent în legislația națională, în vederea transpunerii lor, se impune introducerea definiției măsurii suspendării înmatriculării în cuprinsul Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002, precum și stabilirea regimului juridic al acestei măsuri administrative, respectiv situațiile în care se inițiază și încetează suspendarea înmatriculării și sancțiunile aplicate în cazul nerespectării interdicției de a circula cu un vehicul a cărui înmatriculare a fost suspendată.

De asemenea, pentru a reduce sarcinile administrative și a facilita schimbul de informații între statele membre, Directiva 2014/46/UE stabilește că informațiile legate de vehicule ar trebui înregistrate în format electronic. Această directivă nu ar trebui să împiedice un stat membru să considere baza de date electronică gestionată de autoritățile sale competente drept principală sursă de informații referitoare la un vehicul înmatriculat pe teritoriul său iar statele membre ar trebui să poată utiliza o rețea electronică care să includă date din bazele de date electronice naționale pentru a facilita schimbul de informații.



Astfel, potrivit art. 1 pct. 3 din Directiva 2014/46/UE (ce vizează completarea art. 3 din Directiva 1999/37/CE), statele membre înregistrează în format electronic datele referitoare la toate vehiculele înmatriculate pe teritoriul lor. Aceste date includ:

- toate elementele obligatorii specificate în anexa I punctul II.5 la Directiva 1999/37/CE, precum și elementele de la punctele II.6 (J) și II.6 (V.7) și (V.9) din anexa respectivă, atunci când aceste date sunt disponibile;
- alte date neobligatorii enumerate în anexa I sau date din certificatul de conformitate astfel cum este prevăzut în Directiva 2007/46/CE¹, atunci când acest lucru este posibil;
- rezultatul inspecțiilor tehnice periodice obligatorii în conformitate cu Directiva 2014/45/UE² și perioada de valabilitate a certificatului de inspecție tehnică.

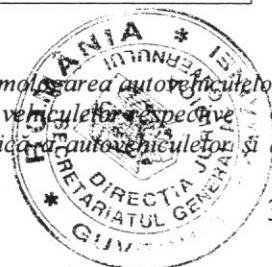
De asemenea, potrivit art.9 din Directiva 1999/37/CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2014/46/UE:

- statele membre își acordă asistență reciprocă la punerea în aplicare a prezentei directive;
- statele membre pot face schimb de informații atât la nivel bilateral cât și la nivel multilateral, în special în scopul de a verifica, înaintea înmatriculării unui vehicul, statutul legal al acestuia, dacă este cazul, în statul membru în care a fost înmatriculat anterior. Această verificare poate, în special, presupune utilizarea unei rețele electronice care să includă date din bazele de date electronice naționale pentru a facilita schimbul de informații.

2. Potrivit art.9 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, pentru a fi menținute în circulație, vehiculele înmatriculate sau înregistrate, cu excepția mașinilor autopropulsate cu o viteză maximă constructivă care nu depășește 25 km/h, a autovehiculelor cu șenile, a tramvaielor și a vehiculelor cu tracțiune animală, se supun inspecției tehnice periodice, conform legislației în vigoare. Conform art.10 alin. (1) din același act normativ, este interzisă circulația pe drumurile publice a vehiculelor care nu corespund din punct de vedere tehnic, a celor al căror termen de valabilitate a inspecției tehnice periodice a expirat, precum și a celor neasigurate pentru răspundere civilă pentru caz de pagube produse terților prin accidente de circulație. Potrivit art.102 alin.(1) pct. 1 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, constituie contravenție și se sancționează cu amenda

¹ a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective

² a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE



prevăzută în clasa a IV-a de sancțiuni conducerea pe drumurile publice de către persoane fizice a unui vehicul care nu corespunde din punct de vedere tehnic sau al cărui termen de valabilitate a inspecției tehnice periodice a expirat.

3. Prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr.189/2005 pentru stabilirea unor măsuri privind vehiculele rutiere înmatriculate, aprobată cu modificări prin Legea nr.432/2006, a fost instituită obligația creării unei baze de date integrate care să asigure identificarea operativă a vehiculelor care nu au efectuată inspecția tehnică periodică.

Astfel, potrivit art. 1 din acest act normativ:

- Direcția regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor din Ministerul Afacerilor Interne constituie și administrează baza de date națională integrată privind vehiculele rutiere înmatriculate, care se actualizează pe baza datelor furnizate în sistem informatizat de către Registrul Auto Român (RAR), referitoare la vehiculele care au efectuat ITP;

- societățile autorizate să efectueze inspecțiile tehnice periodice ale vehiculelor sunt obligate să comunice săptămânal RAR datele vizate privind efectuarea ITP;

- RAR are obligația de a transmite Direcției regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor datele vizate în termen de 20 de zile de la efectuarea ITP. Transmiterea datelor se face cu titlu gratuit.

Acest act normativ stabilește inclusiv un mecanism de suspendare de drept a certificatelor de înmatriculare ale vehiculelor rutiere la împlinirea unui termen de 15 zile de la data expirării ITP, precum și un mecanism de informare a deținătorilor cu privire la suspendare. Astfel, suspendarea se comunică deținătorului vehiculului de îndată, în scris, de către Direcția regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor sau, după caz, de către serviciul public comunitar regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor - (art. 3).

Potrivit art.4 din acest act normativ suspendarea certificatului de înmatriculare încetează la data la care deținătorul vehiculului prezintă la Direcția regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor sau la serviciile publice comunitare regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor dovada efectuării ITP. De asemenea, suspendarea certificatului de înmatriculare se revocă de drept în cazul în care deținătorul vehiculului face dovada ca la data instituirii suspendării îndeplinea toate condițiile prevăzute de lege cu privire la ITP.

De asemenea, acest act normativ instituie ca și contravenție conducerea pe drumurile publice a vehiculelor ale căror certificate de înmatriculare au fost suspendate în condițiile acestei ordonanțe de urgență a Guvernului (sancțiune cu amendă de la 3.000 lei la 5.000 lei).



Constatarea acestei contravenții și aplicarea sancțiunii aferente se efectuează de polițiști anume desemnați.

De asemenea, potrivit art.102 alin.(1) pct.1 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, conducerea pe drumurile publice a unui vehicul al cărui termen de valabilitate a inspecției tehnice periodice a expirat constituie contravenție și se sancționează cu amenda prevăzută în clasa a IV-a de sancțiuni (de la 9 la 20 puncte-amendă, respectiv de la 1.305 la 2.900 lei).

În prezent, acest mecanism prevăzut în Ordonanța de urgență a Guvernului nr.189/2005 prezintă anumite dificultăți de implementare din perspectiva paralelismului de sancțiuni pentru situații faptice similare, a necesității informării deținătorilor vehiculelor cu privire la suspendare care presupune costuri suplimentare, respectiv a mecanismului administrativ de încetare a suspendării certificatului de înmatriculare (prezentare la sediul Direcției regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor sau la serviciile publice comunitare regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor pentru a face dovada ITP) care implică sarcini nejustificate pentru cetățean și bariere administrative pentru autorități.

Analiza acestor reglementări a relevat, pe de o parte, existența unor măsuri distincte aplicate pentru aceeași situație de fapt, iar, pe de altă parte, faptul că această problemă are la bază necesitatea efectuării inspecției tehnice periodice, respectiv a sancțiunii aferente în cazul conducerii unui vehicul cu ITP expirat este incidentă domeniului circulației pe drumurile publice, respectiv înmatriculării vehiculelor și se impune ca mecanismul de suspendare a înmatriculării, respectiv a sancțiunilor aplicate să fie reglementate în mod unitar în cuprinsul Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002.

4. Ordonanța Guvernului nr.81/2000 privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică stabilește cadrul general de organizare și funcționare a sistemului de inspecție tehnică periodică a vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în România.

Potrivit art.1 din acest act normativ, vehiculele înmatriculate sau înregistrate în România pot circula și pot fi utilizate pe drumurile publice din România numai dacă starea lor tehnică este conformă cu Reglementările privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin



inspecția tehnică periodică (ITP), aprobate prin ordin al ministrului transporturilor.

Potrivit art.2 alin.(1) din acest act normativ, vehiculele înmatriculate sau înregistrate în România pot fi menținute în circulație numai dacă se face dovada încadrării acestora în cerințele tehnice specifice stabilite prin reglementările prevăzute la art.1, prin efectuarea inspecțiilor tehnice periodice.

Potrivit art.4 alin. (1) din acest act normativ, inspecțiile tehnice periodice se efectuează de către Regia Autonomă «Registrul Auto Român» (R.A.R.), organism tehnic specializat al Ministerului Transporturilor, prin reprezentanțele sale județene sau prin operatori economici autorizați și monitorizați de R.A.R.

Art.4 alin.(9) din Ordonanța Guvernului nr.81/2000 stabilește că persoanele autorizate să efectueze inspecții tehnice periodice trebuie să asigure posibilitatea conectării informatice la sistemul național de supraveghere informatică a inspecțiilor tehnice periodice, gestionat de R.A.R., și prin personalul implicat în activitatea de inspecții tehnice periodice trebuie să respecte cerințele de utilizare a programelor informatice furnizate de R.A.R.

Potrivit art.6¹ alin. (1) din acest act normativ, R.A.R. ține evidența informatizată a situației inspecțiilor tehnice periodice realizate pentru vehicule.

Prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr.2133/2005 au fost aprobate Reglementările privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1.

Potrivit art.16¹ din Reglementări, respingerea la ITP a unui vehicul pentru defecte majore sau defecte periculoase determină încetarea valabilității ITP (în cazul în care ITP este încă valabilă) pentru vehiculul respectiv și, coroborat cu legislația în vigoare privind circulația pe drumurile publice, i se interzice acestuia circulația pe drumurile publice până la obținerea unei noi ITP. În acest sens, inspectorul tehnic trebuie să procedeze la anularea ITP consemnată în anexa la certificatul de înmatriculare, iar RAR va anula ITP pentru acel vehicul în baza de date cu înregistrări.

5. 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.

Structurat într-un număr de 9 capitole, Tratatul EUCARIS conține, printre altele, dispoziții referitoare la definirea unor termeni utilizați în cuprinsul acestuia, instituirea Sistemului EUCARIS, gestionarea și utilizarea acestuia, norme referitoare la protecția datelor comunicate în cadrul Sistemului EUCARIS, măsurile tehnice și organizatorice ce trebuie instituite pentru asigurarea securității acestuia, desemnarea autorității naționale însărcinată să supravegheze respectarea normelor de protecție a datelor la care se face referire în Tratat, instituirea Comitetului EUCARIS, dispoziții finale referitoare la intrarea în vigoare a tratatului, notificarea autorităților naționale centrale de înmatriculare responsabile cu gestionarea băncilor de date centrale în ceea ce privește vehiculele și permisele de conducere etc.

România a aderat la acest tratat prin Legea nr.241/2011. Potrivit legii de aderare, în aplicarea art. 23 din Tratatul EUCARIS, România desemnează Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Afacerilor Interne ca autoritate competentă centrală de înmatriculare responsabilă cu gestionarea băncilor de date centrale în ceea ce privește vehiculele și permisele de conducere necesare Sistemului european de informații privind vehiculele și permisele de conducere [art.2 alin.(2)].

Potrivit art.6 din acest tratat, pentru realizarea scopului Sistemului european de informații privind vehiculele și permisele de conducere, autoritățile centrale vor lua, în conformitate cu dispozițiile naționale ale părților, toate măsurile necesare clarificării situației înainte de a întreprinde alte măsuri administrative, în cazul în care există îndoieli asupra situației reale sau juridice a vehiculelor și a permiselor de conducere.

6. În prezent, potrivit dispozițiilor art.11 alin.(2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, înmatricularea vehiculelor este continuă, de la admiterea în circulație până la scoaterea definitivă din circulație a unui vehicul din categoria celor supuse acestei condiții, potrivit prevederilor acestei ordonanțe de urgență. De asemenea, înmatricularea reprezintă



operațiunea administrativă prin care se atestă că un vehicul poate circula pe drumurile publice (art.6 pct.16¹ din OUG nr.195/2002).

De asemenea, Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 instituie un mecanism de actualizare a informațiilor din evidența vehiculelor înmatriculate în România, în cazul în care intervine transferul dreptului de proprietate a vehiculului.

Potrivit art.11 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, proprietarii de vehicule sau deținătorii mandatați ai acestora sunt obligați să le înmatriculeze sau să le înregistreze, după caz, înainte de a le pune în circulație, conform prevederilor legale iar în cazul transmiterii dreptului de proprietate asupra unui vehicul, datele noului proprietar se înscriu în evidențele autorităților competente simultan cu menționarea încetării calității de titular al înmatriculării a fostului proprietar. Pentru realizarea acestei operațiuni și emiterea unui nou certificat de înmatriculare, noul proprietar este obligat să solicite autorității competente transcrierea transmiterii dreptului de proprietate, în termen de 30 de zile de la data dobândirii dreptului de proprietate asupra vehiculului.

Astfel, reglementările în vigoare instituie în sarcina noului proprietar obligația de a întreprinde demersurile necesare pentru transcrierea transmiterii dreptului de proprietate în evidențele autorităților abilitate (să înmatriculeze autovehicule). Cu toate acestea, sunt și situații în care noii proprietari de vehicule rămân în pasivitate; motivele țin de indiferență sau, mai grav, de încercarea de a evita răspunderea juridică (în situația săvârșirii unor abateri de la normele privind circulația pe drumurile publice) sau chiar plata unor taxe.

Pentru a evita astfel de situații, instrumentele de control ale statului în ceea ce privește transferul dreptului de proprietate asupra vehiculelor au fost îmbunătățite, prin intervenții normative, dar și printr-un schimb de informații mai eficient.

Astfel, legislația fiscală prevede că pentru a înstrăina un vehicul, vânzătorul trebuie să prezinte certificat de atestare fiscală prin care să se ateste achitarea tuturor obligațiilor de plată datorate bugetului local [art.159 alin.(5) din Legea nr.207/2015 privind Codul de procedură fiscală]. Pe de altă parte, Normele metodologice de aplicare a Legii nr.227/2015 privind Codul fiscal, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr.1/2016 prevăd (la pct.101 din titlul IX „Impozite și taxe locale”) următoarele:

- obligația organului fiscal local de a institui și conduce „Registrul de evidență a mijloacelor de transport supuse înmatriculării/ înregistrării”;
- obligația celui care înstrăinează/dobândește vehiculul de a înregistra actul de înstrăinare-dobândire în Registrul menționat;



- o copie a actului de înstrăinare-dobândire se trimite organului competent privind înmatricularea/ înregistrarea/ radierea vehiculelor (Direcția regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor sau, după caz, serviciile publice comunitare regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor prevăzute de 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);

- realizarea schimbului de informații dintre organele fiscale locale și organele competente privind înmatricularea/radierea mijloacelor de transport, inclusiv prin încheierea unor protocoale („pentru a optimiza și eficientiza schimbul de informații”).

În aplicarea pct.101 din titlul IX al Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, a fost emis Ordinul ministrului dezvoltării regionale și administrației publice, al ministrului finanțelor publice și al ministrului afacerilor interne nr.1069/1578/114/2016. Acesta a introdus formularul tipizat „Contractul de înstrăinare-dobândire a unui mijloc de transport”, care, prin rubricile sale, permite verificarea îndeplinirii obligațiilor fiscale, „prin completarea de către organul fiscal local a cartușului B se atestă îndeplinirea prevederilor art.159 alin. (5) din Legea nr.207/2015 privind Codul de procedură fiscală, cu modificările și completările ulterioare, nemaifiind necesară eliberarea unui certificat de atestare fiscală.”

În contextul în care actele de înstrăinare a vehiculelor sunt nule de drept dacă sunt încheiate cu încălcarea prevederii privind atestarea achitării tuturor obligațiilor de plată datorate bugetului local [art.159 alin.(6) din Legea nr.207/2015 privind Codul de procedură fiscală], rezultă că transferul de proprietate devine efectiv numai după „validarea” de către organul fiscal. În plus, schimbul de informații amintit asigură informarea autorităților competente, care astfel au la dispoziție o informație certă că a intervenit transmiterea dreptului de proprietate a unui vehicul înscris în evidențe.

Mecanismele descrise asigură o protecție fostului proprietar, în sensul că situația sa în ceea ce privește actualizarea evidențelor privind vehiculele înmatriculate nu mai depinde doar de voința noului proprietar. Cu toate acestea, pentru a asigura finalitatea procedurilor este necesară introducerea unui instrument eficient care (împreună cu schimbul de informații realizat între autorități) să-l determine pe noul proprietar să-și îndeplinească obligația de transcriere a transmiterii dreptului de proprietate.



Astfel, introducerea instituției juridice a suspendării înmatriculării, ca măsură de retragere provizorie a dreptului de utilizare a unui vehicul pe drumul public, care să intervină de drept în anumite condiții stricte prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, ar trebui să contribuie la crearea unui instrument complet de control și la normalizarea unei situații care afectează interesele private ale persoanelor, dar și interesul public.

7. Potrivit art.11⁵ din Ordonanța Guvernului nr.83/2001, Direcția regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor constituie, utilizează și actualizează Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate [lit.d)].

Potrivit art.11² alin.(1) lit.a) din același act normativ, serviciile publice comunitare regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor utilizează, actualizează și valorifică Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate.

8. Directiva 95/46/CE a fost transpusă la nivel național prin Legea nr.677/2001 pentru protecția persoanelor cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, cu modificările și completările ulterioare.

În data de 4 mai 2016 a fost publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE (Regulamentul general privind protecția datelor) ale cărui prevederi vor fi aplicabile în mod direct în toate statele membre ale Uniunii Europene începând cu data de 25 mai 2018.

Regulamentul (UE) 2016/679 stabilește în cuprinsul art.6 alin.(3) paragraful al II-lea, un set de dispoziții specifice privind adaptarea aplicării normelor acestui act european. Potrivit acestor dispoziții din Regulamentul (UE) 2016/679, temeiul juridic al unei prelucrări poate fi regăsit în dreptul intern care se aplică operatorului (adică în legislația națională), situație în care norma trebuie redactată de o manieră clară și cu suficientă precizie astfel încât să se poată determina unde încep și în ce moment se finalizează obligațiile persoanelor cărora aceasta (norma) li se adresează.

Din acest motiv, raportat la faptul că Direcția regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor îndeplinește atribuții atât în domeniul înmatriculării vehiculelor, cât și în domeniul permiselor de conducere, este necesară crearea cadrului legal care să cuprindă dispoziții referitoare la înregistrarea în format electronic a datelor vehiculelor înmatriculate în România și a datelor de identificare a



proprietarului/deținătorului mandatat, precum și a datelor de identificare a titularului permisului de conducere românesc.

9. Directiva 2014/46/UE instituie obligația de anulare definitivă a înmatriculării unui vehicul notificat ca fiind considerat vehicul scos din uz în conformitate cu Directiva 2000/53/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 18 septembrie 2000 privind vehiculele scoase din uz. Astfel, în cazul în care autoritatea competentă a unui stat membru este notificată că un vehicul a fost considerat vehicul scos din uz în conformitate cu Directiva 2000/53/CE, certificatul de înmatriculare se anulează definitiv și această informație se înscrie în registrul său electronic.

Aceste prevederi trebuie transpuse în legislația națională, urmând a fi incluse în cazurile prevăzute de art.17 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, potrivit căreia autoritatea care a efectuat înmatricularea poate radia din evidență vehiculele.

În forma actuală a art.17, radierea poate fi efectuată doar la solicitarea proprietarului, sau, din oficiu, doar în cazul vehiculelor declarate, potrivit legii, prin dispoziție a autorității administrației publice locale, fără stăpân sau abandonate.

Evidențiem faptul că Directiva 2000/53/CE a fost transpusă la nivel național prin Legea nr.212/2015 privind modalitatea de gestionare a vehiculelor și a vehiculelor scoase din uz. Această lege stabilește măsuri care urmăresc prevenirea formării de deșeuri provenite de la vehiculele scoase din uz, reutilizarea, reciclarea și alte forme de valorificare a vehiculelor scoase din uz și a componentelor acestora pentru a reduce eliminarea de deșeuri, precum și îmbunătățirea din punct de vedere ecologic a activității operatorilor economici implicați în ciclul de viață al vehiculelor, în special a operatorilor economici direct implicați în tratarea vehiculelor scoase din uz.

Potrivit acestei legi, prin expresia operatori economici se înțeleg producătorii, distribuitorii, colectorii, companiile de asigurări auto, precum și operatorii care au ca obiect de activitate dezmembrarea, tăierea, mărunțirea, valorificarea, reciclarea și alți operatori care au ca obiect de activitate tratarea vehiculelor scoase din uz, inclusiv a componentelor și a materialelor acestora.

10. Prin dispozițiile legale în vigoare referitoare la preschimbarea permisului de conducere, nu se stabilește situația juridică a permisului de conducere românesc preschimbat cu un document similar în alte state. În consecință, pentru clarificarea acestui aspect, se impune completarea cadrului legal actual.

11. Prin Legea nr.132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie se reglementează asigurarea obligatorie de



		răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și de tramvaie, denumită RCA. 12. În prezent, potrivit Directivei 2008/89/ CE a Comisiei din 24 septembrie 2008 de modificare, în scopul adaptării sale la progresul tehnic, a Directivei 76/756/CEE a Consiliului referitoare la instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora, începând cu 7 februarie 2011, în cazul vehiculelor M1 și N1, respectiv cu 7 august 2012, în cazul vehiculelor din alte categorii, în situația în care cerințele prevăzute în Directiva 76/756/CEE nu sunt îndeplinite, statele membre refuză omologarea de tip CE sau omologarea de tip național pentru noile tipuri de vehicule, pe baza motivelor referitoare la instalarea dispozitivelor de iluminat și de semnalizare luminoasă. Obligația de echipare a vehiculelor cu lumini de întâlnire destinate circulației pe timp de zi a avut în vedere îmbunătățirea siguranței rutiere prin sporirea vizibilității autovehiculelor. Regulamentul nr.87 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea lămpilor pentru circulație diurnă pentru autovehicule conține dispoziții referitoare la lumini pentru circulație diurnă.
2.	Schimbări preconizate	1. Se instituie noțiunea de suspendare a înmatriculării ca operațiune administrativă care constă în interzicerea temporară a dreptului de a pune în circulație și a utiliza un vehicul pe drumul public, precum și regimul juridic al acestei operațiuni/măsurii, respectiv situațiile în care aceasta se produce de drept, respectiv când încetează, precum și sancțiunile aplicate în cazul nerespectării interdicției de a circula cu un vehicul a cărui înmatriculare a fost suspendată. Situațiile în care se propune producerea suspendării de drept a înmatriculării vizează următoarele: - noul proprietar (cumpărător) nu solicită transcrierea transmiterii dreptului de proprietate în termen de 90 de zile de la data dobândirii dreptului de proprietate asupra vehiculului; - expirarea / anularea inspecției tehnice periodice a vehiculului. Astfel, prin proiect se definește suspendarea înmatriculării ca operațiune administrativă care constă în interzicerea temporară a dreptului de a pune în circulație și a utiliza un vehicul pe drumul public. 2. Se instituie interdicția de a circula cu un vehicul a cărui înmatriculare a fost suspendată. Astfel este propusă modificarea art.10 alin.(1) din OUG nr.195/2002 ce stabilește cazurile în care este interzisă circulația pe drumurile publice cu vehicule. 3. Se propune instituirea unui mecanism potrivit căruia în cazul transmiterii dreptului de proprietate asupra unui vehicul, datele noului proprietar să se înscrie în evidențele autorităților competente de



înmatriculare simultan cu menționarea încetării calității de titular al înmatriculării a fostului proprietar. Pentru realizarea acestei operațiuni, noul proprietar va fi obligat să solicite autorității competente transcrierea transmiterii dreptului de proprietate, în termen de 90 de zile de la data dobândirii dreptului de proprietate asupra vehiculului.

În cadrul acestui mecanism, organul fiscal care operează scoaterea autovehiculului din evidența fiscală a fostului proprietar va avea obligația de a notifica înstrăinarea acestuia în cadrul schimbului de informații prevăzut de reglementările în materie fiscală în termen de 5 zile lucrătoare autorității competente de înmatriculare. Totodată, se propune ca autoritatea competentă de înmatriculare să facă mențiunea privind înstrăinarea vehiculului în Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate constituit de Direcția regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor, în termen de 30 de zile de la primirea notificării.

În situația în care noul proprietar nu solicită transcrierea transmiterii dreptului de proprietate în termenul de 90 de zile, înmatricularea vehiculului se suspendă de drept până la data transcrierii transmiterii dreptului de proprietate.

4. Prin proiect se propune, de asemenea, ca suspendarea de drept a înmatriculării vehiculului să intervină și la data expirării sau, după caz, a anulării inspecției tehnice periodice. Suspendarea înmatriculării va înceta la data la care vehiculul trece o nouă inspecție tehnică periodică.

5. Suspendarea înmatriculării va fi înregistrată în Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate în cazul în care noul proprietar nu solicită transcrierea transmiterii dreptului de proprietate în termenul de 90 de zile, precum și în situația expirării/anulării inspecției tehnice periodice.

6. Se propune reglementarea radierii din oficiu a vehiculelor, în urma notificării primite de la autoritățile competente din țară sau din celelalte state membre, precum și de la persoanele juridice autorizate, care atestă faptul că vehiculul a fost definitiv scos din uz.

În cazul radierii vehiculului în aceste condiții, autoritatea competentă îl va informa pe titularul certificatului de înmatriculare cu privire la efectuarea acestei operațiuni în termen de 30 de zile de la radiere.

7. Prin proiect se propune modificarea art.44 alin.(2) din OUG nr.195/2002, astfel încât obligația conducătorilor de autovehicule și tractoare agricole sau forestiere referitoare la mijloacele de avertizare să vizeze și folosirea luminilor pentru circulația diurnă.

8. Se instituie anumite măsuri administrative ce vizează:

- înscrierea de către autoritățile competente de înmatriculare a datelor de identificare a vehiculului și a datelor de identificare a



- proprietarului/deținătorului mandatat în Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate;
- stabilirea datelor de identificare a proprietarului/deținătorului mandatat care se înscriu în Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate;
- înscrierea în Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate a datelor de identificare a titularului permisului de conducere românesc de către serviciile publice comunitare regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor;
- instituirea pierderii valabilității permiselor de conducere românești care au fost preschimbate cu documentele similare în alte state;
- stabilirea mecanismului de înregistrare a suspendării a înmatriculării pe baza datelor referitoare la inspecția tehnică periodică a vehiculului existente în Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate, respectiv comunicate Direcției regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor de către Registrul Auto Român în condiții stabilite prin protocol;
- stabilirea dreptului de acces al poliției rutiere la Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate în scopul verificării efectuării inspecției tehnice periodice a vehiculului, respectiv a valabilității acesteia;
- autorizarea Direcției regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor să facă schimb de date cu autoritățile competente de înmatriculare din statele membre ale Uniunii Europene, prin obținerea, respectiv furnizarea datelor necesare, în scopul verificării, înaintea înmatriculării unui vehicul, a statutului legal al acestuia în statul în care a fost înmatriculat anterior, în cazul în care există îndoieli asupra situației reale sau juridice a vehiculului. Verificarea împreună cu autoritățile competente de înmatriculare din statele membre ale Uniunii Europene se poate realiza inclusiv prin utilizarea unei platforme informatice în scopul facilitării schimbului de informații.

9. Se propun anumite modificări punctuale ce vizează corelări terminologice, după cum urmează:

- se înlocuiește în cuprinsul art.10 alin.(1) expresia „neasigurate pentru răspundere civilă pentru caz de pagube produse terților prin accidente de circulație” cu expresia „neasigurate obligatoriu de răspundere civilă auto pentru pagube produse terților prin accidente de circulație” pentru corelarea cu terminologia din domeniul de aplicare al Legii nr.132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii



produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie în privința evidențierii caracterului obligatoriu al acestei asigurări;

- se înlocuiește sintagma „defecțiuni tehnice” cu termenul „deficiențe”, pentru corelare cu legislația specială din domeniul tehnic, potrivit căreia prin deficiență se înțelege defecțiunea tehnică.

În context, în cuprinsul art.99 alin. (1) pct.18, a fost eliminată sintagma „defecțiuni tehnice”, întrucât, prin demersul de transpunere a Directivei 2014/45/UE, de către Ministerul Transporturilor, în legislația specifică, defecțiunile tehnice au fost clasificate în trei categorii de deficiențe, respectiv minore, majore și periculoase.

Astfel, individualizăm clasa în care se încadrează deficiența, potrivit noii clasificări din legislația specifică pe domeniul tehnic.

De asemenea, a fost modificată lit. b) din cuprinsul alin.(1) al art.117 în sensul clarificării faptei pentru care se poate dispune imobilizarea unui vehicul. Astfel a fost înlocuită formularea „vehicul a cărui stare tehnică pune în pericol grav siguranța circulației” cu formularea „vehicul [...] care prezintă deficiențe periculoase la sistemul de frânare sau la mecanismul de direcție” pentru corelarea cu legislația specifică din domeniul tehnic din perspectivă terminologică.

În privința celorlalte două situații [prevăzute la art.117 alin.(1) lit.b)] care pot conduce la imobilizarea vehiculului (vehicul care deteriorează drumul public, respectiv vehicul care afectează mediul) care sunt reglementate în prezent nu s-a realizat o intervenție normativă, textele fiind păstrate în forma actuală. Cu privire la aceste din urmă două situații precizăm faptul că în practică aplicarea normei ce le vizează nu ridică probleme.

Precizăm că circulația cu deficiențe minore nu poate fi sancționată întrucât, potrivit definiției date în legislația specială, nu au efect semnificativ asupra siguranței vehiculului, prin urmare nu prezintă pericol social de natură a fi considerată contravenție.

- se instituie sintagma „deficiențe majore” pentru corelarea cu legislația specifică din domeniul tehnic.

- se utilizează sintagma „deficiențe periculoase” pentru corelarea cu legislația specifică din domeniul tehnic.

- se înlocuiește sintagma „Registrul Auto Român” cu formularea „instituțiile abilitate de lege”, întrucât potrivit legislației speciale actuale și Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier are competențe de a verifica tehnic anumite categorii de vehicule.

Articolul a fost completat cu un nou alineat, pentru a elimina situațiile din practică, în care polițistul rutier restituie certificatul de înmatriculare în baza constatării directe a remedierii defecțiunii, fără a fi certificată printr-un document, eliberat de autoritatea abilitată care a constatat anterior existența acesteia.



		Apreciem că Registrul Auto Român este în măsură să stabilească dacă defecțiunea a fost remediată corespunzător. Având în vedere că defecțiunea se constată printr-o notă tehnică, considerăm că și remedierea acesteia trebuie confirmată printr-un document oficial, eliberat de autoritatea abilitată. 10. Prin proiect se instituie un mecanism tranzitoriu de informare a participanților la trafic, a proprietarilor și a deținătorilor mandatați ai vehiculelor cu privire la: - obligațiile proprietarului, deținătorului mandat și conducătorului de autovehicul referitoare la inspecția tehnică periodică a vehiculelor și valabilitatea acesteia, - obligația proprietarului de autovehicul de a solicita autorității competente transcrierea transiterii dreptului de proprietate, și la - condițiile de suspendare a înmatriculării vehiculului și consecințele conducerii unui vehicul a cărui înmatriculare este suspendată, respectiv a unui vehicul înregistrat care nu are efectuată inspecția tehnică periodică valabilă. Această informare se va realiza de către poliția rutieră din cadrul Poliției Române, Direcția regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor și serviciile publice comunitare regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor. Sunt evidențiate, cu titlu exemplificativ, mai multe instrumente și/sau acțiuni specifice, cum ar fi, comunicate de presă și informare prin mass-media, postarea informațiilor pe pagina de internet a Poliției Române, a Direcției regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor și a serviciilor publice comunitare regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor, organizarea unor acțiuni specifice în trafic sau în mod direct, în trafic, prin polițiștii rutieri, sau la ghișeele serviciilor publice comunitare regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor din cadrul instituțiilor prefectului. Acest mecanism va avea ca obiectiv conștientizarea/informarea persoanelor interesate cu privire la obligațiile legale, precum și asigurarea aplicării eficiente a normelor vizate, creând posibilitatea pentru conducătorii/prorietarii de autovehicule de a se conforma obligațiilor legale într-un termen rezonabil.
3.	Alte informații	1. Modificările aduse Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 introduc un nou concept de suspendare a înmatriculării ce vizează strict o operațiune administrativă care constă în interzicerea temporară a dreptului de a pune în circulație și a utiliza un vehicul pe drumul public și nu vizează anularea înmatriculării. În context, vehiculul va figura în continuare înmatriculat pe numele proprietarului/deținătorului în Registrul național de evidență a



permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate (care va cuprinde totuși o mențiune de suspendare a înmatriculării).

Operațiunea administrativă de suspendare a înmatriculării vehiculului nu exonerează proprietarul acestuia de la plata obligațiilor fiscale datorate bugetului local. Suspendarea înmatriculării nu conduce la suspendarea plății impozitului asupra mijlocului de transport sau la nedatorarea impozitului pe mijlocul de transport.

2. Directiva 2014/46/UE a fost adoptată în pachet cu alte două directive relevante în domeniul siguranței rutiere (pachet privind inspecția tehnică auto), respectiv Directiva 2014/45/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și de abrogare a Directivei 2009/40/CE și Directiva 2014/47/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune și de abrogare a Directivei 2000/30/CE.

Obiectivul pachetului privind inspecția tehnică auto este de a sprijini și de a aplica inspecția tehnică a autovehiculelor și a remorcilor acestora, pentru a spori siguranța rutieră și protecția mediului. Acesta vizează să contribuie la îndeplinirea obiectivului de a reduce la jumătate numărul deceselor rutiere până în 2020, prevăzut în Orientările Comisiei Europene pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020. De asemenea, va contribui la reducerea emisiilor din transportul rutier care sunt legate de nivelul precar de întreținere a vehiculelor. În acest context, propunerea are ca scop să îmbunătățească aplicarea regimului de inspecție tehnică auto și control tehnic în trafic, în special în cazul în care starea tehnică a unui vehicul creează un risc iminent pentru siguranța rutieră.

Directiva 2014/45/UE are ca obiectiv îmbunătățirea siguranței rutiere prin stabilirea de cerințe minime privind inspecțiile tehnice ale vehiculelor și ale remorcilor pe teritoriul UE. Potrivit acestui act european [art. 7 alin.(2)], deficiențele (defecțiuni tehnice și alte neconformități constatate în timpul unei inspecții tehnice) identificate la inspecțiile periodice ale vehiculelor se clasifică într-una dintre următoarele categorii:

- deficiențe minore care nu au un efect semnificativ asupra siguranței vehiculului sau impact asupra mediului și alte neconformități minore;
- deficiențe majore susceptibile să compromită siguranța vehiculului, să aibă impact asupra mediului sau să-i pună în pericol pe ceilalți participanți la trafic și alte neconformități mai importante;
- deficiențe periculoase, care constituie un risc direct și imediat la adresa siguranței rutiere sau care au impact asupra mediului, care



justifică faptul că un stat membru sau autoritățile sale competente pot interzice utilizarea vehiculului pe drumurile publice.

Acest act european avea termen de transpunere 20 mai 2017 dar statele membre au obligația de a aplica măsurile stabilite prin actele cu putere de lege și actele administrative care transpun Directiva 2014/45/UE de la data de 20 mai 2018 (dispoziție imperativă).

Reglementarea regimului juridic al acestor deficiențe, precum și clasificarea deficiențelor face obiect al unui proiect de Lege pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.81/2000 privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică, ce a fost aprobat de Guvern și se află în prezent în dezbatere în Parlament. Se propune ca actul normativ de modificare și completare a Ordonanței Guvernului nr.81/2000 să intre în vigoare la data de 20 mai 2018.

Pentru armonizare terminologică este necesară utilizarea sintagmelor similare.

3. Se propune ca proiectul de act normativ să intre în vigoare la 10 zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, cu excepția prevederilor art.I pct. 9 și 15, care vor intra în vigoare la 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, având în vedere că acestea din urmă conțin dispoziții cu incidență în domeniul contravențional.

De asemenea, se propune ca dispozițiile acestei ordonanțe să se aplice de la data de 20 mai 2018, cu excepția art.I pct. 5 (înscrierea în registrul DRPCIV a datelor de identificare a vehiculului și a datelor de identificare a proprietarului/deținătorului mandatat), 7 (înscrierea în registrul DRPCIV a datelor de identificare a titularului permisului de conducere românesc), 8 (dispoziții referitoare la prelucrarea datelor cu caracter personal), 9 (dispoziții privind folosirea luminilor pentru circulația diurnă), 15 (dispoziții privind folosirea luminilor pentru circulația diurnă) și art.II (dispoziții privind mecanismul de informare) – III (dispoziții privind emiterea unui ordin al ministrului afacerilor interne) care se aplică de la data intrării în vigoare a ordonanței potrivit dispozițiilor de intrare în vigoare stabilite în mod expres.

Acest termen de aplicare este corelat cu cel stabilit de Directiva 2014/46/UE ca dispoziție imperativă și permite autorităților competente române (în special în cazul Direcției regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor și a serviciilor publice comunitare regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor) de a lua toate măsurile de natură administrativă și logistică pentru a putea avea capacitatea să aplice dispozițiile de drept național la data de 20 mai 2018.

		Acest demers are în vedere inclusiv faptul că prin schimbările propuse se instituie și mecanismul de suspendare a înmatriculării. Pentru a preîntâmpina eventuale deficiențe cauzate de lipsa de informare a persoanelor interesate sau de implementarea defectuoasă a măsurilor tehnice și informatice ce trebuie luate în vederea implementării acestui nou mecanism, este necesar ca aplicarea prevederilor referitoare la suspendarea înmatriculării să se realizeze la o dată ulterioară publicării actului normativ în Monitorul Oficial al României, termenul impus prin Directiva 2014/46/UE fiind unul rezonabil.
--	--	--

SECȚIUNEA A 3-A
Impactul socioeconomic 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.
2 ¹ .	Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2 ² .	Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3.	Impactul social	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
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 curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani ³
		2017	2018	2019	2020	2021	
1		2	3	4	5	6	7
1.	Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus din care:	-	-	-	-	-	-

³ este avută în vedere și media pe 4 ani în situația în care evaluarea se referă la 4 ani



	a) buget de stat, din acesta:	-	-	-	-	-	-
	(i) impozit pe profit	-	-	-	-	-	-
	(ii) impozit pe venit	-	-	-	-	-	-
	b) bugete locale:	-	-	-	-	-	-
	(i) impozit pe profit	-	-	-	-	-	-
	c) bugetul asigurărilor sociale de stat:	-	-	-	-	-	-
	(i) contribuții de asigurări	-	-	-	-	-	-
2.	Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:	-	-	-	-	-	-
	a) buget de stat, din acesta:						
	(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
	(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
	b) bugete locale:	-	-	-	-	-	-
	(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
	(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
	c) bugetul asigurărilor sociale de stat:	-	-	-	-	-	-
	(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
	(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
3.	Impact financiar, plus/minus, din care:	-	-	-	-	-	-
	a) buget de stat	-	-	-	-	-	-
	b) bugete locale	-	-	-	-	-	-
4.	Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
5.	Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	-	-	-	-	-	-
6.	Calcul detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Nu este cazul.					
7.	Alte informații	Nu este cazul					
SECȚIUNEA A 5-A							
Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare							
1.	Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:						



	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.	a) Ordonanța de urgență a Guvernului nr.189/2005 pentru stabilirea unor măsuri privind vehiculele rutiere înmatriculate, aprobată cu modificări prin Legea nr.432/2006 în privința dispozițiilor referitoare la schimbul de informații privind inspecția tehnică periodică, la suspendarea certificatului de înmatriculare, respectiv încetarea și revocarea acestei măsuri în cazul expirării ITP. b) Ordin al ministrului afacerilor interne pentru stabilirea datelor de identificare a vehiculului care se înscriu în Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate și codurile armonizate aferente acestora.
1	Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Nu este cazul
2.	Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația europeană în cazul proiectelor ce transpun prevederi europene	Proiectul de act normativ transpune în legislația națională prevederile art.1 pct.2 lit.e), pct. 3, pct. 4 alin.(3) și pct. 7 din Directiva 2014/46/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 de modificare a Directivei 1999/37/CE a Consiliului privind documentele de înmatriculare pentru vehicule, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 127 din 29 aprilie 2014.
3.	Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative europene	Nu este cazul.
4.	Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	În cauza Cauza C-201/14 (Bara și alții), Curtea de Justiție a Uniunii Europene a considerat că cerința



prelucrării corecte a datelor personale obligă o autoritate a administrației publice să informeze persoanele vizate despre transmiterea acestor date unei alte autorități a administrației publice în vederea prelucrării lor de către aceasta din urmă în calitate de destinatar al datelor menționate. Directiva impune expres ca orice eventuală limitare a obligației de informare să fie adoptată prin măsuri legislative. Orice restricție a dreptului la informare al persoanelor vizate prevăzut la articolele 10 și 11 din Directiva 95/46 trebuie, conform articolului 13 din directiva menționată, să fie cuprinsă într-o măsură legislativă, să urmărească unul dintre obiectivele de interes general pe care această dispoziție le enumeră și să fie proporțională. În această cauză instanța a apreciat că legislația română nu ar conține nicio măsură care să prevadă o astfel de derogare, iar dispoziția care prevede transmiterea datelor de la ANAF la CNAS nu poate fi considerată dispoziție care indică în mod clar că persoanele vizate nu vor fi informate în acest sens (Cauza C-201/14 - Bara). De asemenea, Comisia a remarcat, în această privință, că Protocolul din 26 octombrie 2007 încheiat între ANAF și CNAS, care reglementează transmiterea informațiilor între cele două instituții, dar care nu conține totuși prevederi referitoare la informarea persoanelor vizate, nu



		poate fi considerat o măsură legislativă în sensul articolului 13 din Directiva 95/46. Acesta ar fi un simplu acord bilateral, nepublicat în Monitorul Oficial, care nu ar produce efecte juridice obligatorii și nu ar fi opozabil terților. În consecință, cerința prelucrării corecte a datelor personale prevăzută la articolul 6 din Directiva 95/46 obligă o autoritate a administrației publice să informeze persoanele vizate despre transmiterea acestor date unei alte autorități a administrației publice în vederea prelucrării de către aceasta din urmă în calitate de destinatar al datelor menționate (paragraful 34 din Hotărârea Bara).
5.	Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Nu este cazul.
6.	Alte informații	În privința soluției normative referitoare la înscrierea, în format electronic, a datelor cu caracter personal în Registrul național de evidență a permiselor de conducere și a vehiculelor înmatriculate gestionat de Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor (cu ocazia realizării operațiunilor de înmatriculare) și prelucrarea acestor date, a fost realizată o analiză asupra impactului noii reglementări asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului, context în care s-a relevat că soluțiile nu ridică probleme întrucât: - dispoziția normativă prezintă claritate și previzibilitate pentru



	persoanele ale căror date sunt înscrise în Registru, astfel încât acestea să-și adapteze conduita în funcție de reglementarea în domeniu și să cunoască ce date sunt înscrise electronic în această evidență; - informarea persoanelor vizate este realizată prin acest act normativ care stabilește în mod clar ce date sunt înscrise în acest Registru, astfel încât persoanele care solicită înmatricularea unui vehicul să le pună la dispoziție inclusiv prin furnizarea documentelor necesare; - de asemenea, prin această reglementare persoanele vizate iau la cunoștință că datele înscrise în Registru pot fi comunicate autorităților de înmatriculare a vehiculelor din statele membre ale Uniunii Europene. În identificarea acestor soluții au fost avute în vedere considerentele existente în Cauza C-201/14 – Bara și în Cauza Rotaru împotriva României (pronunțată de Curtea Europeană a Drepturilor Omului) din perspectiva stabilirii în mod clar și previzibil prin act normativ la nivel de lege a datelor cu caracter personal pe care autoritățile administrative le colectează în sisteme de evidență și pe care le prelucrează.
--	---

SECȚIUNEA A 6-A

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale,	Nu este cazul
---	---------------



	institute de cercetare și alte organisme implicate	
2.	Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Nu este cazul.
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	În data de 14.07.2017 au fost consultate structurile asociative ale autorităților administrației publice locale (respectiv Asociația Comunelor din România, Asociația Orașelor din România, Asociația Municipiilor din România, Uniunea Națională a Consiliilor Județene din România) potrivit prevederilor Hotărârii Guvernului nr.521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative, cu modificările ulterioare. Asociația Orașelor din România și Asociația Municipiilor din România din România nu au comunicat un punct de vedere. Uniunea Națională a Consiliilor Județene a comunicat faptul că nu au fost formulate puncte de vedere în privința acestui proiect de act normativ. Asociația Comunelor din România a formulat anumite propuneri și observații care au fost preluate parțial în cuprinsul proiectului de act normativ.
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	Proiectul prezentului act normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ prin avizul nr.667/2017.



	e) Curtea de Conturi f) Consiliul Superior al Magistraturii	
6.	Alte informații	Nu este cazul.
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	Proiectul de act normativ prezentat a fost elaborat cu respectarea prevederilor Legii nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, cu modificările și completările ulterioare, fiind afișat pe pagina de internet a MAI la data de 14.07.2017. În data de 28.07.2017 proiectul a fost supus dezbaterii publice prin organizarea unei întâlniri, la solicitarea unei organizații interesate.
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 Măsurile 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	Proiectul nu prevede înființarea de noi instituții.
2.	Alte informații	Nu este cazul.



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

PRIM-MINISTRU

MIHAI TUDOSE

