

## **EXPUNERE DE MOTIVE**

### **Secțiunea 1**

#### **Titlul prezentului act normativ**

Lege privind aprobarea Ordonanței pentru aprobarea unor reglementări privind creșterea siguranței rutiere și destinația sumelor încasate de către personalul împuternicit cu atribuții de inspecție și control în urma aplicării sancțiunilor contravenționale specifice activității de transport rutier

### **Secțiunea a 2-a**

#### **Motivele emiterii prezentului act normativ**

|  |   |
|--|---|
| <p>1.<br/>Descrierea<br/>situației<br/>actuale</p> | <p>Drumurile publice din România reprezintă componente principale ale sistemului național de transport și constituie obiectul exclusiv al proprietății publice. Prin Hotărârea Guvernului nr. 947/1990 privind modernizarea rețelei de drumuri, existente și construcția de autostrăzi în România s-a aprobat Programul național de modernizare a drumurilor existente și construcția de autostrăzi în România, beneficiar fiind Ministerul Transporturilor și Infrastructurii – Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A.</p> <p>Cadrul general al politicii Guvernului constă în asigurarea și susținerea unei infrastructuri adecvate dezvoltării obiectivelor social – economice prin modernizarea, dezvoltarea și administrarea eficientă a sectorului rutier, cu acces pe extinderea numărului de autostrăzi, modernizarea drumurilor existente, a podurilor și a tuturor facilităților aferente.</p> <p>Starea infrastructurii rutiere influențează esențial costurile specifice sistemului de transport rutier.</p> <p>Realizarea/finalizarea programelor de reabilitare/construcție a drumurilor de interes național în termenele stabilite prin contractele de execuție de lucrări este condiționată de lipsa finanțării.</p> <p>Pe lângă procedurile greoaie de retrocedare a terenurilor, lipsa finanțării face sa existe întârzieri majore în derularea execuției lucrărilor și, în final, imposibilitatea respectării datelor-limită de tragere specificate în acordurile de împrumut, fapt care generează penalități pentru întârzierea majoră a execuției lucrărilor față de termenele prevăzute în acordurile de împrumut.</p> <p>Totodată, numărul mare de victime produse în cazul accidentelor în care sunt implicate vehiculele comerciale necesită întărirea măsurilor de îmbunătățire a siguranței rutiere referitoare la aceste vehicule, printre măsurile aplicabile fiind cele referitoare la îmbunătățirea stării tehnice a acestor vehicule și îmbunătățirea stării infrastructurii rutiere.</p> |
|--|---|

|                         |   |
|-------------------------|---|
|                         | <p>Creșterea siguranței rutiere prin îmbunătățirea stării tehnice a parcului rutier de vehicule comerciale se poate realiza și prin îmbunătățirea cadrului existent de sancționare a operatorilor de transport care utilizează vehicule ce prezintă defecțiuni majore și periculoase, prin responsabilizarea superioară a acestora.</p> <p>În prezent, acest control tehnic în trafic se desfășoară de către Regia Autonomă Registrul Auto Român – RAR și Poliția Rutieră (în conformitate cu prevederile Directivei 2000/30/CE privind controlul tehnic rutier al vehiculelor utilitare care circulă în Comunitate). În conformitate cu legislația existentă, RAR nu poate aplica sancțiuni privitoare la starea tehnică a vehiculelor rutiere. Astfel, se aplică sancțiunile prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice de către Poliția Rutieră și care se adresează numai conducătorilor auto. Ca atare, există dezavantajul că pentru vehiculele comerciale nu se aplică amenzi și pentru operatorul de transport rutier, iar amenzile aplicate conducătorului auto nu au un caracter proporțional cu efectul unor eventuale accidente produse de vehiculele comerciale din motive tehnice (de ex. în cazul autovehiculelor pentru transport persoane, vehiculelor pentru transportul mărfurilor periculoase, vehiculelor comerciale grele etc).</p> <p>O încercare de îmbunătățire a acestei situații a fost realizată prin adoptarea Ordonanța Guvernului nr. 27/2010 pentru modificarea și completarea Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005, care a introdus posibilitatea efectuării controlului tehnic în trafic de către Autoritatea Rutieră Română - ARR în cadrul controlului în trafic efectuat de ARR. Această modificare nu rezolvă însă problema menționată anterior privitoare la sancționarea operatorilor de transport în cadrul controalelor tehnice în trafic efectuate de RAR și Poliția Rutieră.</p> <p>În consecință, soluția propusă este de a face posibilă aplicarea de către RAR a sancțiunilor prevăzute în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005 referitoare la starea tehnică a vehiculelor comerciale în cazul controalelor tehnice în trafic efectuate de RAR și Poliția Rutieră.</p> |
| 2.Schimbări preconizate | <p>Introducerea prevederii privind achitarea de către contravenient a unor sume cu titlu de tarif de despăgubire, pe lângă amenzile contravenționale aplicate persoanelor fizice și juridice de către personalul cu atribuții de inspecție și control împuternicit de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, pentru nerespectarea prevederilor referitoare la circulația pe drumurile publice cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise prevăzute în anexele nr. 2 și 3 la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, care se vor</p>   |

reveni Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – S.A. ca venituri proprii.

Conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, transportul mărfurilor care nu sunt indivizibile, cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise prevăzute în anexele nr. 2 și 3 ale aceste Ordonanțe este interzis. Pentru acest tip de transport nu se eliberează autorizație specială de transport, în cazul constatării circulației cu depășiri procedându-se la imobilizarea vehiculului și descărcarea parțială sau rearanjarea mărfurilor transportate, astfel încât desfășurarea în continuare a transportului să se facă cu respectarea limitelor maxime admise.

Menționez faptul că tarifele aplicate pentru calculul despăgubirii privind transporturile de mărfuri divizibile sunt aceleași cu cele aplicate transporturilor de mărfuri indivizibile (transporturi speciale), pentru care se eliberează autorizații speciale de transport, și care au fost fundamentate luându-se în considerare reducerea duratei de serviciu a infrastructurii rutiere ca urmare a afectării premature a capacității portante proiectate a drumului. Având în vedere că pe traseul origine – punct control, circulația vehiculelor cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise au produs degradarea infrastructurii rutiere, este necesar ca sumele cheltuite suplimentar de administratorul drumului pentru refacerea infrastructurii la parametrii proiectați să fie recuperate de la contravenienți.

Totodată, sumele care revin Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – S.A. vor fi utilizate în exclusivitate pentru finanțarea lucrărilor de construcție, modernizare, întreținere și reparație a drumurilor naționale, precum și pentru garantarea și rambursarea creditelor interne contractate în acest scop.

Această măsură asigură astfel accelerarea execuției lucrărilor de întreținere, reparare, modernizare, construcție de drumuri și autostrăzi din România, care face obiectul unor investiții prioritare cu finanțare externă și finanțare de la bugetul de stat.

Prin adoptarea prezentului act normativ se asigură:

- aplicarea de către RAR a sancțiunilor prevăzute în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005 referitoare la starea tehnică a vehiculelor comerciale în cazul controalelor tehnice în trafic efectuate de RAR și Poliția Rutieră;
- creșterea fondurilor disponibile ale Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale pentru îmbunătățirea stării infrastructurii rutiere.

În vederea asigurării respectării normelor de siguranță rutieră de către persoanele fizice și de către operatorii de transport/întreprinderi care

efectuează transporturi publice de mărfuri sau persoane este necesară:

- introducerea definiției pentru "anvelope de iarnă" în cuprinsul art. 6 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată;
- modificarea punctului 28 al articolului 102, alineatul (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, în sensul sancționării conducerii autovehiculului pe drumurile publice acoperite cu zăpadă, gheață sau polei, fără ca acesta să fie dotat cu anvelope de iarnă, iar în cazul autovehiculului de transport marfă cu o masă maximă autorizată mai mare de 3,5 tone și al autovehiculului de transport persoane cu 9 locuri pe scaun sau mai multe, inclusiv locul conducătorului auto, fără ca acestea să fie dotate cu anvelope de iarnă pe roțile axei/axelor de tracțiune și/sau fără a avea montate pe aceste roți lanțuri sau alte echipamente antiderapante omologate;
- completarea, respectiv modificarea art. 112 alin. (1) și (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002, prin adăugarea unei noi situații în care se reține certificatul de înmatriculare sau de înregistrare ori dovada înlocuitoare a acestuia;
- completarea articolului 58 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005 privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare în sensul introducerii unor noi contravenții pentru nerespectarea obligației de a dota autovehiculele cu anvelope de iarnă, lanțuri sau alte echipamente antiderapante, pe drumurile publice acoperite cu zăpadă, gheață sau polei, respectiv pentru circulația autovehiculelor cu lanțuri montate pe roți, pe porțiunile de drum care nu sunt acoperite cu zăpadă, gheață sau polei;
- introducerea unui nou articol prin care să se confere posibilitatea administratorului drumului de a recupera costurile intervenției de degajare a sectorului de drum afectat de la operatorul de transport/întreprinderea în sarcina căruia/căreia s-a reținut culpa blocării drumului ca efect al nerespectării obligației de mai sus;
- modificarea articolului 45 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în sensul asigurării recuperării de către administratorul drumului a costurilor intervenției de reparare sau înlocuire a elementelor de siguranță a circulației de la asiguratorul cu care proprietarul sau utilizatorul vehiculului, răspunzător de producerea accidentului rutier, a încheiat contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule, în limitele de despăgubire stabilite prin contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule, precum și de la conducătorul auto vinovat de producerea accidentului în urma căruia au fost deteriorate sau distruse elementele care fac parte integrantă

|                    |   |
|--------------------|---|
|                    | <p>din drum (balustrade de protecție, semne de circulație, indicatori de drum ș.a.m.d.) și, după caz, de la operatorul de transport sau întreprindere, pentru partea din prejudiciu pentru care asigurătorul nu a acordat despăgubiri sau pentru întregul prejudiciu, în cazul în care proprietarul sau utilizatorul vehiculului, răspunzător de producerea accidentului rutier, nu avea încheiat un contract de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule, valabil la data accidentului, precum și în situația în care accidentul s-a produs ca urmare a nerespectării obligației de a dota autovehiculele cu anvelope de iarnă, lanțuri sau alte echipamente antiderapante omologate.</p>   |
| 3. Alte informații | <p>Consecința neadoptării prezentului act normativ constă în imposibilitatea respectării obligațiilor asumate prin contractele de lucrări încheiate, care poate conduce la cheltuieli suplimentare pentru statul român, ce se vor achita de la bugetul de stat, cheltuieli apărute ca urmare a revendicărilor constructorilor pentru neasigurarea frontului de lucru în termenul prevăzut în contractele de lucrări, la întârzierea execuției construcției de drumuri de interes național declarate de utilitate publică și care fac obiectul unor investiții prioritare, precum și neatragerea de fonduri europene.</p> <p>Totodată, amânarea luării de măsuri urgente poate accentua bilanțul negativ al evenimentelor rutiere în care sunt implicate vehiculele comerciale, precum și creșterea costurilor bugetare privind asigurarea dezăpezirii, respectiv repararea/înlocuirea elementelor care fac parte integrantă din drum.</p> |

### Secțiunea a 3-a

#### Impactul socio-economic al prezentului act normativ

|  |   |
|--|---|
| 1. Impactul macroeconomic  | Nu este cazul   |
| 1 <sup>1</sup> . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat | Nu este cazul   |
| 2. Impactul asupra mediului de afaceri   | Nu este cazul   |
| 3. Impactul social   | Nu este cazul   |
| 4. Impactul asupra mediului  | Prin prezentul act normativ se stabilește și îmbunătățirea modului de sancționare a unor fapte care pot duce la creșterea poluării generate de autovehiculele rutiere, ceea ce va avea efecte pozitive asupra mediului. |
| 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<br>curent | Următorii 4 ani |   |   |   | Media<br>pe 5<br>ani |
| 1   | 2              | 3               | 4 | 5 | 6 | 7                    |
| 1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus, din care:         |                |                 |   |   |   |                      |
| a) buget de stat, din acesta:                                   | 1.913.500      |                 |   |   |   |                      |
| 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   | 120.400        |                 |   |   |   |                      |
| 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, din care:                            | 1.793.100      |                 |   |   |   |                      |
| a) buget de stat  |                |                 |   |   |   |                      |
| b) bugete locale  |                |                 |   |   |   |                      |
| 4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare |                |                 |   |   |   |                      |
| 5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare   |                |                 |   |   |   |                      |
| 6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor        |                |                 |   |   |   |                      |

|   |   |  |  |  |  |  |
|---|---|--|--|--|--|--|
| veniturilor si/sau cheltuielilor bugetare |   |  |  |  |  |  |
| 7. Alte informații                        | <p>În prezent în România este înmatriculat un parc de 5,38 milioane de vehicule rutiere, din care aproximativ 1,1 milioane nu necesită echiparea cu anvelope speciale (remorci, tractoare, troleibuze, mopede etc.). Prevederile prezentei ordonanțe urmează să fie aplicate pentru circa 4,28 milioane vehicule, din care aproximativ 70.000 reprezintă parcul aflat în dotarea instituțiilor publice, Aceasta ar însemna că, în condițiile în care s-ar face echiparea completă a întregului parc auto public, efortul bugetar poate fi evaluat la aproximativ 28 milioane euro.</p> <p>Diferența de 4,21 milioane autovehicule care aparțin diverselor persoane fizice și juridice ar reprezenta un efort de 1,85 miliarde euro, din care ar reveni bugetului de stat numai din TVA-ul încasat suma de 445 milioane euro, ceea ce înseamnă venituri suplimentare la bugetul de stat și nu cheltuieli.</p> <p>Precizăm că la acest calcul nu s-au avut în vedere economiile rezultate din reducerea accidentelor rutiere și a consecințelor acestora.</p> |  |  |  |  |  |

#### **Secțiunea a 5-a**

#### **Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare**

|   |  |
|---|--|
| <p>1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:</p> <p>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;</p> <p>b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.</p> | <p>Adoptarea prezentului act normativ va impune modificarea ulterioară a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1892/2006 pentru aprobarea Normelor privind organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora;</li> <li>- Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.133/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1;</li> <li>- Ordinului ministrului transporturilor și ministrului internelor și reformei administrative nr. 510/230 din 21/22 iunie 2007 pentru aprobarea Reglementărilor privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor rutiere - RNTR 11 .</li> </ul> |
|---|--|

|   |               |
|---|---------------|
| 2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare | Nu este cazul |
| 3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare   | Nu este cazul |
| 4. Hotărâri ale Curții Europene 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 prezentului act normativ**

|  |  |
|--|--|
| 1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate   | Proiectul de act normativ a fost supus dezbaterilor Comisiei de Dialog Social și a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.           |
| 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   | Actul normativ nu se referă la acest subiect   |
| 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 | Au fost consultate structurile asociative ale autorităților administrației publice locale, acestea neavând propuneri/observații cu privire la prezentul act normativ |
| 4. Consultările desfășurate în cadrul comisiilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind   | Nu este cazul  |



|   |   |
|---|---|
| constituirea consiliilor interministeriale permanente   |   |
| 5. Informații privind avizarea de către<br>a) Consiliul Legislativ<br>b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării<br>c) Consiliul Economic și Social<br>d) Consiliul Concurenței<br>e) Curtea de Conturi | Proiectul de act normativ a fost avizat favorabil de către Consiliul Legislativ, prin avizul nr. 71/2011. |
| 6. Alte informații  | Nu au fost identificate   |

### Secțiunea a 7-a

#### Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea prezentului act normativ

|  |  |
|--|--|
| 1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ   | Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute la art. 7, alin (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009. |
| 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 | Actul normativ nu produce niciun impact asupra mediului  |
| 3. Alte informații   | Nu au fost identificate  |

### Secțiunea a 8-a

#### Măsurile de implementare

|   |                         |
|---|-------------------------|
| 1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente |                         |
| 2. Alte informații  | Nu au fost identificate |

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege anexat, în vederea aprobării Ordonanței Guvernului pentru aprobarea unor reglementări privind creșterea siguranței rutiere și destinația sumelor încasate de către personalul împuternicit cu atribuții de inspecție și control în urma aplicării sancțiunilor contravenționale specifice activității de transport rutier, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

  
PRIM-MINISTRU

  
EMIL BOC