

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1 *Titlul proiectului de act normativ*

Lege pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor

Secțiunea a 2-a *Motivele emiterii actului normativ*

1.Descrierea situației actuale:

Masele totale maxime admise, masele maxime admise pe axe, dimensiunile maxime admise și caracteristicile conexe pentru vehiculele rutiere admise în circulație pe fiecare categorie de drum public sunt prevăzute și reglementate prin Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 republicată, cu modificările și completările ulterioare transpune în legislația națională prevederile art. 2 paragraful 11, art. 3 alin. 1, art. 4 alin. 3 și art. 7 din Directiva 1996/53/CE a Consiliului.

În anul 2015 a fost adoptată Directiva (UE) 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2015, de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutateii maxime autorizate în traficul internațional. Directiva are ca termen de transpunere în legislația statelor membre ale UE data de 7 mai 2017.

Pentru a se evita demararea procedurii de infringement împotriva României pentru neîndeplinirea obligațiilor de stat membru al Uniunii Europene și pentru transpunerea Directivei (UE) 2015/719 în legislația națională, s-a elaborat prezentul proiect de act normativ.

1¹. În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau crează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia:

Proiectul de act normativ transpune prevederile din Directiva (UE) 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2015, de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutateii maxime autorizate în traficul internațional.

Anumite articole din Directiva (UE) 2015/719 nu necesită transpunere, întrucât fie stabilesc obligații în sarcina Comisiei Europene, fie vizează aspecte care vor fi

reglementate în perioada următoare prin modificarea legislației privind omologarea vehiculelor, fie sunt acoperite de prevederi deja existente în legislația națională în vigoare

2.Schimbări preconizate:

Evoluțiile tehnologice oferă posibilitatea de atașare a unor dispozitive aerodinamice retractabile sau pliabile în spatele vehiculelor, în scopul reducerii consumului de combustibil. Atașarea unor astfel de dispozitive ar duce la depășirea lungimilor maxime permise în temeiul Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 republicată, cu modificările și completările ulterioare. Prin urmare, având în vedere modificările aduse de intrarea în vigoare a Directivei (UE) 2015/719 este necesar să se prevadă o derogare de la lungimile maxime admise. Prezentul proiect de act normativ, urmărește să permită instalarea unor astfel de dispozitive.

Îmbunătățirea aerodinamicii cabinelor autovehiculelor ar duce la beneficii apreciabile în ceea ce privește performanțele energetice ale vehiculelor mai ales dacă acestea sunt luate în combinație cu dispozitivele aerodinamice retractabile sau pliabile atașate în spatele vehiculelor. Având în vedere limitele actuale de lungime stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare, o astfel de îmbunătățire nu este posibilă fără o reducere a capacității de încărcare a vehiculelor și fără a pune în pericol echilibrul economic al sectorului transportului rutier. Astfel este necesar să se prevadă o derogare de la limitele maxime de lungime și această derogare nu trebuie utilizată pentru a crește capacitatea de încărcare a vehiculului.

Permiterea unui nou profil al cabinelor vehiculelor ar contribui și la îmbunătățirea siguranței rutiere prin reducerea unghiurilor moarte care restrâng zona de vizibilitate a conducătorilor auto, inclusiv în zona de sub parbriz, și ar trebui să contribuie la evitarea a numeroase accidente mortale în rândul participanților la trafic vulnerabili, precum pietonii sau bicicliștii. Un nou profil al cabinei ar putea permite, de asemenea, echiparea cu structuri de absorbție a energiei în caz de coliziune. În plus, câștigul potențial în volum al cabinei ar trebui să îmbunătățească siguranța și confortul conducătorului auto.

Sistemele de propulsie alternative, care includ sisteme de propulsie hibride, sunt cele care, pentru a asigura propulsia mecanică, preiau energie din combustibili consumabili și/sau dintr-o baterie sau alt dispozitiv electric sau mecanic de stocare a energiei. Utilizarea de sisteme de propulsie alternative la vehiculele grele sau la autobuze poate conduce la o creștere a greutateii, dar în același timp conduce la o reducere a poluării. Această creștere a greutateii nu ar trebui să fie contabilizată ca parte din sarcina utilă a vehiculului, deoarece aceasta ar penaliza, din punct de vedere economic, sectorul transportului rutier și respectiva creștere a greutateii nu ar trebui să conducă la o creștere a capacității de încărcare a vehiculului.

Prezentul act normativ prevede derogări de la masele și dimensiunile maxime admise în circulație ale vehiculelor și ansamblurilor de vehicule, prevăzute în Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

În acest sens, se propune modificarea și completarea anexelor nr. 2 și 3 la Ordonanța Guvernului nr. 43/1997, republicată, cu modificările și completările

ulterioare, în vederea posibilității de circulație cu mase și dimensiuni majorate, fără a fi necesară autorizație specială de transport pentru depășirea acestor limite.

Totodată, se vor menționa și condițiile pe care trebuie să le îndeplinească vehiculele pentru a beneficia de limitele majorate de mase și dimensiuni.

De asemenea, proiectul de act normativ transpune prevederile din Directiva (UE) 2015/719 care vizează controlul respectării maselor maxime admise în circulație pe drumurile publice din România a vehiculelor și ansamblurilor de vehicule, astfel:

- până la 27 mai 2021, autoritățile competente iau măsuri specifice în scopul identificării vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule aflate în circulație pe un drum public, asupra cărora există suspiciuni de depășire a maselor maxime admise în circulație pe drumurile publice din România, prevăzute de legislația în vigoare și care trebuie verificate de către personalul cu atribuții de control, potrivit competențelor, prevăzut la art. 61² lit. a), c) și e) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare, în vederea asigurării conformității cu dispozițiile privind masele maxime admise în circulație;

- măsurile specifice sus-menționate se iau cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructura rutieră și/sau cu ajutorul unor echipamente de cântărire montate la bordul vehiculelor;

- în cazul în care, pentru stabilirea încălcărilor dispozițiilor privind masele maxime admise în circulație pe drumurile publice din România, sunt utilizate sisteme automate amplasate pe infrastructura rutieră, aceste sisteme automate se supun controlului metrologic legal. În cazul în care sistemele automate sunt utilizate doar în scopuri de identificare a vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule, acestea nu necesită certificare;

- modalitatea concretă privind verificarea asigurării conformității cu dispozițiile privind masele maxime admise în circulație, respectiv cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructura rutieră și/sau cu ajutorul unor echipamente de cântărire montate la bordul vehiculelor, se stabilește prin hotărâre a Guvernului;

- efectuarea anuală a unui număr adecvat de controale privind masele maxime admise în circulație ale vehiculelor sau ansamblului de vehicule în circulație, proporțional cu numărul total de vehicule verificate anual pe teritoriul României;

- schimbul de informații cu autoritățile de control din statele membre ale UE și raportarea periodică, din doi în doi ani, către Comisia Europeană a datelor privind: numărul de controale efectuate în ultimii doi ani calendaristici și numărul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule identificate ca fiind supraîncărcate;

- din doi în doi ani și cel târziu până la data de 30 septembrie a anului următor expirării perioadei de doi ani în cauză, Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier din cadrul Ministerului Transporturilor trimite Comisiei Europene informațiile necesare privind:

a) numărul de controale efectuate în ultimii doi ani calendaristici și

b) numărul vehiculelor sau ansamblurilor de vehicule identificate ca fiind supraîncărcate.

3. Alte informații:

Nu au fost identificate.

Secțiunea a 3-a
Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic:

Nu există impact în acest domeniu.

1¹. Impactul asupra mediului concurențial și domeniul ajutoarelor de stat:

Nu există impact în acest domeniu.

2. Impactul asupra mediului de afaceri:

Nu există impact în acest domeniu.

2¹. Impactul asupra sarcinilor administrative:

Nu există impact în acest domeniu.

2². Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii:

Nu există impact în acest domeniu.

3. Impactul social:

Nu există impact în acest domeniu.

4. Impactul asupra mediului:

Scăderea emisiilor poluante provenite de la autovehicule prin folosirea combustibililor alternativi.

5. Alte informații:

Nu au fost identificate.

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	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:	-	-	-	-	-	-
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. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
Alte informații:						
Nu au fost identificate.						
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:						
Nu au fost identificate.						
b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții:						

Modalitatea concretă privind verificarea asigurării conformității cu dispozițiile privind masele maxime admise în circulație, respectiv cu ajutorul unor sisteme automate amplasate pe infrastructura rutieră și/sau cu ajutorul unor echipamente de cântărire montate la bordul vehiculelor, se stabilește prin hotărâre a Guvernului.

1¹. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice:

Nu este cazul.

2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare:

Proiectul de act normativ transpune prevederile din Directiva 2015/719 a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2015, de modificare a Directivei 96/53/CE a Consiliului de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional.

3. Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare:

Nu au fost identificate.

4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene:

Nu au fost identificate.

5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente:

Nu au fost identificate.

6. Alte informații:

Nu au fost identificate.

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 a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor.

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:

Nu este cazul.

4. Consultările desfășurate în cadrul comisiilor interministeriale, în

<p>conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/ 2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente: Nu este cazul.</p>
<p>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</p> <p>Proiectul de act normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ prin avizul nr.680/2017.</p>
<p>6. Alte informații: Nu au fost identificate.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Secțiunea a 7-a</i> <i>Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ</i></p>
<p>1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ:</p> <p>Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.</p>
<p>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:</p> <p>Proiectul de act normativ nu produce efecte negative asupra mediului. Proiectul de act normativ creează premisele circulației vehiculelor cu combustibili alternativi care conduc la scăderea emisiilor poluante.</p>
<p>3. Alte informații: Nu au fost identificate.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Secțiunea a 8-a</i> <i>Măsuri de implementare</i></p>
<p>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:</p> <p>Nu este cazul.</p>
<p>2. Alte informații: Nu au fost identificate.</p>

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM – MINISTRU

MIHAI TUDOSE