

## GVERNUL ROMÂNIEI



### ORDONANȚĂ

#### **privind 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**

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 1 pct. I. 10 din Legea nr. 274/2010 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,

**Guvernul României** adoptă prezenta ordonanță:

**Art. I** – Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I nr. 670 din 3 august 2006, cu modificările și completările ulterioare, se completează după cum urmează:

1. La articolul 6, după punctul 6 se introduce un nou punct, pct. 6<sup>1</sup>, cu următorul cuprins:

„6<sup>1</sup>. anvelope de iarnă - anvelope omologate conform Directivei 92/23/CE a Consiliului din 31 martie 1992 privind pneurile autovehiculelor și ale remorcilor acestora, precum și montarea lor, Regulamentului Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) nr. 30 sau Regulamentului Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite CEE-ONU nr. 54, după caz.”

2. Punctul 28 al alineatului (1) al articolului 102 se modifică și va avea următorul cuprins:

3. „28. conducerea 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 totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone și al autovehiculului de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv cel al conducătorului auto, fără ca acestea să fie echipate cu anvelope de iarnă pe roțile axei/axelor de tracțiune și/sau fără a avea montate pe aceste roți lanuri sau alte echipamente antiderapante omologate”.

4. La articolul 112, după litera h) a alineatului (1) se introduce o nouă literă, lit. h<sup>1</sup>), cu următorul cuprins:

”h<sup>1</sup>) autovehiculul nu este dotat, la circulația pe drumurile publice acoperite cu zăpadă, gheață sau polei, cu anvelope de iarnă, iar autovehiculul de transport marfă cu o masă totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone și autovehiculul de transport persoane cu mai mult de 9 locuri pe scaune, inclusiv cel al conducătorului auto, nu sunt echipate cu anvelope de iarnă pe roțile axei/axelor de tracțiune și/sau nu au montate pe aceste roți lanuri sau alte echipamente antiderapante omologate”;

5. La articolul 112, alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:

(2) În situațiile prevăzute la alin. (1) lit. b), c), e), g), h<sup>1</sup>), k), o), p), r) și s), la reținerea certificatului de înmatriculare sau de înregistrare, polițistul rutier eliberează conducătorului de vehicul o dovadă înlocuitoare fără drept de circulație, iar în cazurile prevăzute la alin. (1) lit. a), d), f), h), i), j), l), m), n), t), u), v) și x), o dovadă înlocuitoare cu drept de circulație pentru 15 zile.

**Art. II** – Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2005 privind transporturile rutiere, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I nr. 655 din 22 iulie 2005, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 102/2006, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. Alineatul (1) al articolului 56 se modifică și va avea următorul cuprins:

“(1) Inspekția, controlul și supravegherea modului de respectare a prevederilor prezentei ordonanțe de urgență, precum și a prevederilor normelor și reglementărilor prevăzute de aceasta se efectuează în trafic și la sediul întreprinderilor și/sau operatorilor de transport rutier de către inspectorii de trafic și/sau personalul autorității competente împuternicit în acest scop ”

2. Alineatul (6) al articolului 56<sup>1</sup> se modifică și va avea următorul cuprins:

“(6) La controlul efectuat în trafic asupra unui vehicul rutier, inspectorii de trafic și/sau personalul autorității competente împuternicit în acest scop vor verifica și starea tehnică a vehiculelor rutiere utilizate la operațiunile de transport rutier, în conformitate cu reglementările specifice în vigoare.”

3. Articolul 57 se modifică și va avea următorul cuprins:

“Art. 57 - (1) La efectuarea controlului la sediul întreprinderilor și/sau operatorilor de transport rutier, inspectorii de trafic și/sau personalul autorității competente împuternicit în acest scop au dreptul să pătrundă, în timpul programului de lucru, atât în spațiile de lucru, cât și în vehiculele deținute de aceștia”.

(2) La efectuarea controlului la sediul întreprinderilor și/sau operatorilor de transport rutier, aceștia au obligația prezentării tuturor documentelor solicitate de personalul autorității competente împuternicit în acest scop”.

4. După litera am) a articolului 58 se introduc două noi litere, lit. an) și ao), cu următorul cuprins:

„an) efectuarea transportului de mărfuri sau de persoane pe drumurile publice acoperite cu zăpadă, gheață sau polei fără ca autovehiculele 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.

ao) circulația autovehiculelor cu lanțuri montate pe roți, pe porțiunile de drum care nu sunt acoperite cu zăpadă, gheață sau polei”.

5. La articolul 59 alineatul (1), litera b) se modifică și va avea următorul cuprins:

„b) de la 2.500 lei la 4.000 lei, faptele prevăzute la art. 58 lit. ak), al), an) și ao).”

6. Articolul 62<sup>1</sup> se modifică și va avea următorul cuprins:

„ Art. 62<sup>1</sup> - (1) În cazul utilizării la transport a unui vehicul rutier care prezintă defecțiuni tehnice majore și/sau periculoase, se suspendă dreptul de utilizare a vehiculului prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare, a certificatului de înmatriculare și prin anularea inspekției tehnice periodice, aplicându-se și sancțiunea contravențională corespunzătoare de către personalul competent potrivit legii.

(2) Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare, a certificatului de înmatriculare și prin anularea inspecției tehnice periodice încetează, iar plăcuțele cu numărul de înmatriculare și certificatul de înmatriculare prevăzute la alin. (1) se restituie, la cerere, după prezentarea dovezii privind efectuarea unei inspecții tehnice în vederea redobândirii certificatului de înmatriculare în conformitate cu legislația în vigoare.”

7. După articolul 62<sup>1</sup> se introduce un nou articol, art. 62<sup>2</sup>, cu următorul cuprins:

„Art. 62<sup>2</sup> - (1) În cazul în care săvârșirea faptei prevăzută la art. 58 lit. „an)” are drept consecință blocarea unui sector de drum, odată cu aplicarea sancțiunii contravenționale, personalul prevăzut la art. 60 lit. a) va face mențiune în procesul-verbal de constatare a contravenției și despre obligația operatorului de transport/întreprinderii de a achita costurile aferente intervenției de degajare a sectorului de drum afectat.

(2) În cazul prevăzut la alin. (1), administratorul drumului întocmește devizul cuprinzând costurile aferente intervenției de degajare a sectorului de drum afectat și notifică operatorului de transport/întreprinderii, în termen de 7 zile de la data săvârșirii contravenției, obligația de a le achita în termen de 15 zile de la data primirii notificării.

(3) Operatorul de transport sau întreprinderea, după caz, poate contesta notificarea conform prevederilor legale în vigoare”.

**ART. III** – Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 237 din 29 iunie 1998, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. Alineatele (5) și (6) ale articolului 45 se modifică și vor avea următorul cuprins:

”(5) Pentru situațiile prevăzute la alin. (4), administratorul drumului întocmește un deviz cu contravaloarea daunelor produse și depune, în termen de 5 zile de la data producerii accidentului rutier, în condițiile Legii nr.136/1995 privind asigurările și reasigurările în România, o cerere de despăgubire la asigurătorul 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.

(6) În situația în care limitele de despăgubire stabilite prin contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule nu acoperă în totalitate prejudiciul produs, administratorul drumului notifică conducătorului auto vinovat de producerea accidentului și, după caz, operatorului de transport sau întreprinderii, obligația de a achita, în termen de 15 zile de la data primirii notificării, partea din prejudiciu pentru care asigurătorul nu a acordat despăgubiri.”

2. După alineatul (6) al articolului 45 se introduc două noi alineate, alin. (7) și (8), cu următorul cuprins:

”(7) În situația 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, administratorul drumului întocmește devizul cu contravaloarea daunelor și notifică conducătorului auto vinovat de producerea accidentului și, după caz, operatorului de transport sau întreprinderii, în termen de 7 zile de la data săvârșirii contravenției, obligația de a achita, în termen de 15 zile de la data primirii notificării, costurile aferente reparării sau înlocuirii elementelor de drum degradate/distruse.

(8) Conducătorul auto și, după caz, operatorul de transport sau întreprinderea pot contesta notificarea prevăzută la alin. (6) și (7), conform prevederilor legale în vigoare.”

**ART. IV** - (1) 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 art. 41 din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare contravenientul are obligația de a achita, în contul Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A., cu titlu de tarif de despăgubire, sumele stabilite potrivit anexei la prezenta ordonanță.

(2) Agentul constatator va face mențiune în procesul-verbal de constatare a contravenției și despre contravaloarea despăgubirii și modul de achitare a acesteia.

(3) Sumele încasate potrivit alin. (1) vor reveni ca venituri proprii Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – S.A. și vor fi utilizate în exclusivitate pentru finanțarea lucrărilor de construcție, modernizare, întreținere și reparație a drumurilor naționale, precum și pentru garantarea și rambursarea creditelor externe și interne contractate în acest scop.

**ART.V** – Prezenta ordonanță intră în vigoare la 15 zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, cu excepția prevederilor art.I și ale art. II pct.4 și 5, care vor intra în vigoare la data de 1 noiembrie 2011.

**PRIM-MINISTRU  
EMIL BOC**

## NOTĂ DE FUNDAMENTARE

### 1. Titlul proiectului de act normativ

**Ordonanță a Guvernului privind 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**

### 2. Motivele emiterii proiectului de act normativ

<p>1. Descrierea situației 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 să 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</p>
--	--

	<p>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 amenzi 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 Ordonanței a Guvernului nr. 27/2010 pentru modificarea și completarea Ordonanței 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 amenzi aplicate persoanelor fizice și juridice de către personalul cu atribuții de inspecție control împuternicit de <a href="#">Ministerul Transporturilor și Infrastructurii</a>, pentru nerespectarea prevederilor art. 41 din Ordonanța a Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, care se vor reveni Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – S.A. ca venituri proprii.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Prin adoptarea prezentului proiect de act normativ se asigură:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- creșterea fondurilor disponibile ale Companiei Naționale de</li> </ul>

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 asigurătorul 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 căruii au fost deteriorate sau distruse elementele care fac parte integrantă 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.
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 dezapezirii, respectiv repararea/înlocuirea elementelor care fac parte integrantă din drum.</p>

### 3. Impactul socio-economic al proiectului de 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 proiectul de 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

### 4. 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
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						
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 apar în 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. Precizăm că la acest calcul nu s-au avut în vedere economiile rezultate din reducerea accidentelor rutiere și a consecințelor acestora.</p>					

## 5. Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:	Adoptarea proiectului de act normativ va impune modificarea ulterioară a: - Ordinului ministrului transporturilor, construcțiilor și
---	---

<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>turismului nr. 1892/2006 pentru aprobarea Normelor privind organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora;</p> <p>- 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;</p> <p>- 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 .</p>
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

## 6. Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

<p>1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate</p> <p>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</p>	<p>Proiectul de act normativ a fost supus dezbaterilor Comisiei de Dialog Social și a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.</p> <p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect</p>
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	<p>Au fost consultate structurile asociative ale autorităților administrației publice locale, acestea neavând propuneri/observații cu privire la prezentul proiect de act normativ</p>

acte normative	
4.Consultările desfășurate în cadrul comisiilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Nu este cazul
5.Informații privind avizarea de către a)Consiliul Legislativ b)Consiliul Suprem de Apărare a Țării c)Consiliul Economic și Social d)Consiliul Concurenței e)Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ va fi supus avizării de către Consiliul Economic și Social și de către Consiliul Legislativ.
6. Alte informații	Nu au fost identificate

#### 7. 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	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	Proiectul de act normativ nu produce niciun impact asupra mediului
3. Alte informații	Nu au fost identificate

#### 8.Măsuri 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

Pentru considerentele de mai sus, am elaborat alăturatul proiect de Ordonanță a Guvernului privind 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, care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și de Consiliul Legislativ și pe care îl supunem spre aprobare.

**MINISTRUL**

**TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**ANCA DANIELA BOAGIU**

**MINISTRUL**

**ADMINISTRAȚIEI ȘI INTERNELOR**

**CONSTANTIN TRAIAN IGAȘ**

**Avizăm favorabil:**

**COMISIA DE SUPRAVEGERE A ASIGURĂRILOR**

**PREȘEDINTE**

**ANGELA TONCESCU**

**MINISTRUL FINANȚELOR PUBLICE**

**GHEORGHE IALOMIȚIANU**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI**

**CĂTĂLIN MARIAN PREDOIU**

**SECRETAR DE STAT  
EUSEBIU PISTRU**

**SECRETAR GENERAL  
GHEORGHE DOBRE**

**DIRECȚIA GENERALĂ JURIDICĂ ȘI RESURSE UMANE  
DIRECTOR GENERAL  
GABRIELA MOCANU**

**DIRECȚIA GENERALĂ ECONOMICĂ ȘI BUGET  
DIRECTOR GENERAL  
LILIANA MUȘAT**

**DIRECȚIA GENERALĂ INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ ȘI CONCESIUNI  
DIRECTOR GENERAL  
DANA GALBEN**

**DIRECȚIA TRANSPORT RUTIER  
DIRECTOR  
SORIN SÂRBU**

Anexa nr. 1 Cantumul tarifului de despagubire aplicabil in cazul incalcarii prevederilor OG nr. 43/1997, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare.

Nr. Crt.	Intervale de aplicare a tarifului de despagubire	Unitate de calcul	Tarif de despagubire unitar, cu TVA [EURO]																																																			
1.	Depășirea masei totale maxime admise, indiferent de tipul suspensiilor, numărul de axe sau de roți	Masă totală reală de [tone]	<table border="1"> <tr> <td>16,01 +</td> <td>20,00</td> <td>0,25</td> </tr> <tr> <td>20,01 +</td> <td>25,00</td> <td>0,31</td> </tr> <tr> <td>25,01 +</td> <td>30,00</td> <td>0,38</td> </tr> <tr> <td>30,01 +</td> <td>35,00</td> <td>0,44</td> </tr> <tr> <td>35,01 +</td> <td>40,00</td> <td>0,50</td> </tr> <tr> <td>40,01 +</td> <td>45,00</td> <td>0,56</td> </tr> <tr> <td>45,01 +</td> <td>50,00</td> <td>0,62</td> </tr> <tr> <td>50,01 +</td> <td>55,00</td> <td>1,37</td> </tr> <tr> <td>55,01 +</td> <td>60,00</td> <td>1,49</td> </tr> <tr> <td>60,01 +</td> <td>65,00</td> <td>1,62</td> </tr> <tr> <td>65,01 +</td> <td>70,00</td> <td>1,74</td> </tr> <tr> <td>70,01 +</td> <td>75,00</td> <td>1,86</td> </tr> <tr> <td>75,01 +</td> <td>80,00</td> <td>1,99</td> </tr> <tr> <td>80,01 +</td> <td>85,00</td> <td>2,11</td> </tr> <tr> <td>85,01 +</td> <td>90,00</td> <td>2,24</td> </tr> <tr> <td>90,01 +</td> <td>95,00</td> <td>2,36</td> </tr> <tr> <td>95,01 +</td> <td>100,00</td> <td>2,48</td> </tr> </table> <p>peste 100,00</p> <p>2,48 euro + 0,13 euro pentru fiecare 0,01 + 5,00 tone peste 100,00 tone</p>	16,01 +	20,00	0,25	20,01 +	25,00	0,31	25,01 +	30,00	0,38	30,01 +	35,00	0,44	35,01 +	40,00	0,50	40,01 +	45,00	0,56	45,01 +	50,00	0,62	50,01 +	55,00	1,37	55,01 +	60,00	1,49	60,01 +	65,00	1,62	65,01 +	70,00	1,74	70,01 +	75,00	1,86	75,01 +	80,00	1,99	80,01 +	85,00	2,11	85,01 +	90,00	2,24	90,01 +	95,00	2,36	95,01 +	100,00	2,48
16,01 +	20,00	0,25																																																				
20,01 +	25,00	0,31																																																				
25,01 +	30,00	0,38																																																				
30,01 +	35,00	0,44																																																				
35,01 +	40,00	0,50																																																				
40,01 +	45,00	0,56																																																				
45,01 +	50,00	0,62																																																				
50,01 +	55,00	1,37																																																				
55,01 +	60,00	1,49																																																				
60,01 +	65,00	1,62																																																				
65,01 +	70,00	1,74																																																				
70,01 +	75,00	1,86																																																				
75,01 +	80,00	1,99																																																				
80,01 +	85,00	2,11																																																				
85,01 +	90,00	2,24																																																				
90,01 +	95,00	2,36																																																				
95,01 +	100,00	2,48																																																				
2.	Depășirea masei maxime admise pe axe, indiferent de numărul de axe sau de roți	Axa simplă, cu [tone]	<table border="1"> <tr> <td>0,01 +</td> <td>0,50</td> <td>0,08</td> </tr> <tr> <td>0,51 +</td> <td>1,00</td> <td>0,22</td> </tr> <tr> <td>1,01 +</td> <td>1,50</td> <td>0,33</td> </tr> <tr> <td>1,51 +</td> <td>2,00</td> <td>0,97</td> </tr> <tr> <td>2,01 +</td> <td>2,50</td> <td>1,48</td> </tr> <tr> <td>2,51 +</td> <td>3,00</td> <td>2,16</td> </tr> </table> <p>tarif x distanță</p> <p>Suspensii pneumatice sau echivalente</p> <p>Alte suspensii decât cele pneumatice sau echivalente</p>	0,01 +	0,50	0,08	0,51 +	1,00	0,22	1,01 +	1,50	0,33	1,51 +	2,00	0,97	2,01 +	2,50	1,48	2,51 +	3,00	2,16																																	
0,01 +	0,50	0,08																																																				
0,51 +	1,00	0,22																																																				
1,01 +	1,50	0,33																																																				
1,51 +	2,00	0,97																																																				
2,01 +	2,50	1,48																																																				
2,51 +	3,00	2,16																																																				







pentru tarifararea maselor pe axe ale vehiculului, luandu-se in considerare valoarea cea mai mare rezultata;

e) tarifararea pentru depasirea masei totale se calculeaza prin aplicarea tarifului unitar corespunzator masei reale a vehiculului;

f) in situatia in care cel puțin două vehicule sunt cuplate lateral pentru efectuarea unui transport, clasificarea axelor, din punctul de vedere al distanței dintre axe, se efectuează pentru fiecare vehicul, indiferent de numarul de axe sau de roți ale fiecărui vehicul;

g) tarifararea pentru depasirea masei maxime admise pe axe se calculează prin aplicarea tarifului unitar corespunzator valorii cu care este depasita masa maxima admisa pe axe, in functie de categoria drumului pe care se circula;

h) pentru axe multiple constituite din cel puțin doua axe consecutive ale aceluasi vehicul, tarifararea pentru depasirea masei maxime admise pe axe se calculează pentru fiecare categorie de axe (simpla, dubla, tripla), in functie de distanța dintre axe;

i) tarifararea pentru depasirea masei maxime admise pe axa dubla și tripla se efectuează pentru ansamblul de axe, fara a se compara și a se lua in considerare axele componente ale configuratiei de axe;

j) in cazul vehiculelor prevazute in anexa nr. 3 la Ordonanta Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicata, cu modificarile și completările ulterioare, combinatiile de axe (simpla, dubla, tripla) se stabilesc, de la partea din fata a vehiculului spre spatele acestuia;

k) in cazul depasirii masei maxime admise pe mai multe axe sau configuratii de axe distincte ale aceluasi vehicul, tarifararea se cumuleaza,

l) nu se aplica tarife de despagubire daca depasirea masei maxime admise pe axe și a masei totale admise sau a masei totale inscrise in AST, rezultata in urma cantaririi, este de pana la:

i) 4% inclusiv, pentru masa pe axa simpla;

ii) 4% inclusiv, pentru masa pe axa dubla;

iii) 4% inclusiv, pentru masa pe axa tripla;

iv) 5% inclusiv, pentru masa totala;

m) tarifararea pentru depasirea masei totale sau pe axe nu se aplica pentru vehiculele de transport de persoane (autoturisme, microbuze, autocare, autobuze).

n) tarifararea pentru depasirea dimensiunilor maxime admise se calculeaza prin aplicarea tarifului unitar corespunzator valorii cu care este depasita dimensiunea maxima admisa;

o) in situatia in care sunt depasite cel puțin doua dintre dimensiunile maxime admise, se cumuleaza tarifararea pentru dimensiunile care sunt depasite;