

## NOTĂ DE FUNDAMENTARE

### Secțiunea 1 - Titlul proiectului de act normativ

#### Ordonanță a Guvernului 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

În prezent, pentru a circula pe drumurile publice, orice vehicul trebuie să corespundă normelor tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și utilizarea conform destinației<sup>1</sup>.

Destinația vehiculelor care circulă pe drumul public rezultă din definiția termenului de vehicul<sup>2</sup>, respectiv utilizarea curentă a acestuia pentru transportul de persoane și/sau bunuri ori pentru efectuarea de servicii sau lucrări.

Totodată, pentru a circula pe drumurile publice, vehiculele, cu excepția celor trase sau împinse cu mâna și a bicicletelor, trebuie să fie înmatriculate ori înregistrate, după caz, și să poarte plăcuțe cu numărul de înmatriculare sau de înregistrare, cu forme, dimensiuni și conținut prevăzute de standardele în vigoare<sup>3</sup>. Se constată că, pe drumul public, pot circula și vehicule exceptate de la obligația înmatriculării/înregistrării, însă acestea sunt enumerate limitativ în cadrul legal în vigoare, trotineta electrică neregăsindu-se printre acestea.

Deplasarea pe trotinetă electrică a început să cunoască o tot mai mare dezvoltare și diversitate, tendința actuală fiind aceea de fi folosită în mod curent ca mijloc individual de mobilitate.

Cadrul legal privind circulația pe drumurile publice nu reglementează expres o categorie de vehicule, în care, potrivit caracteristicilor tehnice, să poată fi încadrate trotinetele electrice.

Analizând definiția actuală a mopedului, noile mijloace de deplasare electrice s-ar putea circumscrie caracteristicilor tehnice<sup>4</sup> prevăzute pentru această categorie de vehicul, cu excepția celor care nu sunt prevăzute cu un loc șezând, întrucât acestea nu pot fi supuse omologării și prin urmare, nici înregistrării ori înmatriculării anterior punerii în circulație<sup>5</sup>. De asemenea, din această perspectivă a caracteristicilor tehnice, este necesară și definirea bicicletelor electrice.

Raportat la posibilitatea utilizării trotinetei electrice în mod curent

<sup>1</sup> Art. 7 din OUG nr. 195/2002;

<sup>2</sup> Art. 6 pct. 35 din OUG nr. 195/2002;

<sup>3</sup> Art. 12 alin. (1) din OUG nr. 195/2002;

<sup>4</sup> În conformitate cu prevederile art. 6 pct. 21 din OUG nr. 195/2002, mopedul este definit ca fiind „autovehiculul, cu două sau trei roți, a cărui viteză maximă prin construcție este mai mare de 25 km/h, dar nu depășește 45 km/h și care este echipat cu un motor cu ardere internă, cu aprindere prin scânteie, cu o capacitate cilindrică ce nu depășește 50 cmc sau cu un alt motor cu ardere internă ori, după caz, electric, a cărui putere nominală continuă maximă nu depășește 4 kW, iar masa proprie a vehiculului nu depășește 350 kg, neincluzând masa bateriilor în cazul vehiculului electric. (...)”

<sup>5</sup> Conform prevederilor art. 2 alin. (2) lit. (j) din *Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri*, vehiculele de tipul trotinetele electrice neprevăzute cu un loc șezând nu se supun omologării și nu se va elibera niciun document pentru acest tip de vehicul.

pentru transportul de persoane pe un drum public, urmare a consultărilor cu Registrul Auto Român, autoritate competentă să se pronunțe cu privire la gradul de siguranță pe care trebuie să îl asigure un vehicul atunci când este utilizat pentru transportul persoanelor pe drumul public, a rezultat necesitatea reglementării statutului trotinetelor electrice prin instituirea unei diferențieri în funcție de viteza maximă constructivă, astfel:

- vehicule cu viteza maximă constructivă de cel mult 6 km/h, nesupuse omologării, potrivit art. 2 alin. (2) lit. a) din Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri, situație în care conducătorii acestora s-ar supune regulilor de circulație aplicabile pietonilor;

- vehicule cu viteză maximă constructivă cuprinsă între 6 – 25 km/h;
- vehicule care dezvoltă o viteză mai mare de 25 km/h, ipoteză în care accesul pe drumurile publice al acestora *ar trebui interzis deoarece acestea comportă un pericol semnificativ asupra siguranței circulației rutiere.*

Totodată, având în vedere diversitatea noilor mijloace electrice<sup>6</sup>, precum și faptul că unele dintre acestea au caracteristici tehnice (*fără loc șezând și fără dispozitiv de direcție montat pe acestea*), care nu pot asigura o siguranță conducătorilor acestor mijloace atunci când se deplasează în condiții de trafic intens, raportate și la infrastructura actuală și diversitatea participanților la trafic, este necesară definirea trotinetelor electrice, astfel încât să se asigure condiții minime de siguranță, precum și o previzibilitate a actului normativ cu privire la vehiculele care pot circula pe drumurile publice.

Totodată, în scopul sporirii siguranței și cursivității circulației rutiere prin separarea fluxurilor de trafic, este necesară conducerea trotinetei electrice pe pista pentru biciclete. În situația în care aceasta lipsește, pentru reducerea riscului ridicat de dezechilibrare, la care este supus conducătorul trotinetei electrice atunci când se deplasează pe sectoarele de drum deschise circulației tuturor categoriilor de autovehicule, inclusiv autovehiculelor de tonaj greu, se impune ca circulația trotinetei electrice să se efectueze numai pe sectoarele de drum unde viteza maximă admisă pentru circulația vehiculelor este de 50 km/h.

Această măsură este stabilită și pentru a înlătura posibilitățile de conflict între autovehicul și trotinetă electrică.

Mai mult decât atât, spre deosebire de biciclete, trotinetele electrice nu sunt prevăzute cu un loc șezând, iar repartizarea proporțională a greutateii corpului pe baza acestora se efectuează cu dificultate. Astfel, la cea mai mică dezechilibrare, cu greu se mai poate evita răsturnarea sau căderea pe partea carosabilă.

Raportat la caracteristicile constructive ale trotinetelor electrice, care nu pot asigura în circulația pe drumurile publice elemente de siguranță similare bicicletelor, pentru sporirea siguranței deplasării acestora pe drumurile publice, pentru conducătorii trotinetelor electrice se reglementează suplimentar condiția de a purta cască de

<sup>6</sup> Cu titlu de exemplu: cu o roată - monociclu electric, cu două sau trei roți – trotinete electrice, e-scooters, Segway, hoverboards, go-peds, u-wheels, respectiv cu patru roți - skateboard electric.

protecție.

În aceeași ordine de idei, necesitatea de a purta cască de protecție în circulația pe drumurile publice de către conducătorii de biciclete și trotinete electrice, a căror vârstă este sub 16 ani rezidă din faptul că aptitudinea acestor persoane, de a-și da seama de semnificația faptelor lor și a urmărilor ce se pot produce, nu este suficient consolidată.

Pe de altă parte, se impune interzicerea conducerii pe drumurile publice a altor vehicule decât cele prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în special a vehiculelor cu autoechilibrare, bazate pe conceptul de echilibru instabil inerent care necesită un sistem de control auxiliar pentru menținerea echilibrului (spre exemplu, monociclu electric, Segway, hoverboards, u-wheels).

Cercetarea legislației rutiere a altor state europene cu privire la circulația trotinetelor electrice pe drumurile publice a relevat următoarele:

- este interzisă în state precum: Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord;
- este permisă în state precum: Germania, Austria, Belgia, Danemarca, Italia, Franța și Olanda;
- nu este reglementată încă în Bulgaria, Grecia, Polonia, Spania, Ungaria și Croația.

În **Germania**, cei care conduc trotinete electrice trebuie să aibă vârsta de cel puțin 14 ani, *nu au voie să meargă cu o viteză mai mare de 20 km/h* și nu le este permis accesul pe trotuar sau în zonele pietonale.

În **Austria**, trotinetele electrice sunt încadrate la categoria biciclete și biciclete electrice și pot circula pe piste de biciclete, cu excepția cazului când nu este amenajată o asemenea pistă, viteza maximă admisă fiind de **25 km/h**.

În **Belgia**, regulile aplicabile sunt diferențiate în funcție de viteza cu care se deplasează utilizatorul. Viteza maximă permisă este de **18 km/h**.

În **Danemarca**, circulația se desfășoară exclusiv pe piste de biciclete cu viteza maximă de **20 km/h**. Este interzisă circulația trotinetelor pe timpul nopții.

În **Italia**, viteza de deplasare a trotinetelor electrice este permisă până la **20 km/h**.

În **Olanda**, trotinetele electrice se pot deplasa pe pistele de biciclete și intră în categoria mopederelor speciale, cu viteză constructivă maximă de **45 km/h**, însă, pentru a fi utilizate pe drumurile publice, altele decât pistele de biciclete, fiecare model trebuie suspus unui proces de avizare, la cererea producătorului, importatorului, comerciantului, derulat de către Ministerului Infrastructurii cu prrijinul tehnic al RDV (echivalentul Registrului Auto Român).

În **Franța**, circulația trotinetelor electrice este permisă numai pe pistele pentru biciclete, iar în lipsa acestora, numai pe drumurile publice unde viteza maximă admisă pentru circulația vehiculelor este de 50 km/h. Este interzisă circulația trotinetelor electrice în afara localităților, cu excepția pistelor pentru biciclete.

Nu în ultimul rând, la nivel național, în perioada 2016 – 2019, au

fost înregistrate **192** de accidente rutiere cu implicarea conducătorilor de trotinete electrice. În urma acestor evenimente, **un** conducător de trotinetă electrică a decedat, **37** au fost răniți grav, iar **156** răniți ușor.

Totodată, prin Legea nr. 152/2019, prevederile alin. (1) al art. 103 au fost modificate și completate, context în care, nu au fost modificate corespunzător și prevederile alin. (1<sup>1</sup>) al aceluiași articol. Astfel, nu nu a fost prevăzută competența în ceea ce privește dispunerea suspendării exercitării dreptului de a conduce în cazurile noi introduse la alin. (1) al art. 103.

În acest sens, se impune completarea alin. (1<sup>1</sup>) al art. 103 din Ordonanța de urgență nr. 195/2002, în sensul reglementării competenței de a dispune suspendarea exercitării dreptului de a conduce în cazurile prevăzute la lit. d) și e) ale alin. (1) al aceluiași articol. În lipsa reglementării datei de la care se dispune suspendarea exercitării dreptului de a conduce, conducătorul de autovehicul al cărui drept de a conduce a fost suspendat pe perioada desfășurării procesului penal nu are o previzibilitate cu privire la data restituirii acestuia. Pentru asigurarea unei previzibilități, este necesară stabilirea datei de la care se dispune suspendarea, precum și a obligației poliției rutiere de a-i comunica actul administrativ prin care s-a dispus cu privire la dreptul de a conduce.

Prin intrarea în vigoare, la data de 29.07.2019, a Legii nr. 152/2019, prin care a fost aprobată Ordonanței Guvernului nr. 21/2014 pentru modificarea și completarea Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, după art. 103 alin. (1) lit. c) a fost introdusă o nouă literă, respectiv d), litera care a preluat în parte din textul literei c).

Astfel, prin noile prevederi ale art. 103 alin. (1) lit. c) și d) au fost reglementate expres situațiile în care conducătorii auto vor fi sancționați din punct de vedere administrativ.

Prin modificarea legislativă adusă de Legea nr. 152/2019 asupra art. 103 alin. (1) lit.c) și completarea alin. (1) al aceluiași articol cu lit. d) și e), a fost omisă modificarea art. 104 alin. (3), pentru corelare, întrucât acesta face trimitere la art. 103 lit. c) în forma nemodificată, astfel că a fost înlăturată posibilitatea reducerii perioadei de suspendare dispusă în situația accidentului de circulație din care a rezultat decesul sau vătămarea corporală a unei persoane dacă a fost încălcată o regulă de circulație pentru care ordonanță de urgență prevede suspendarea exercitării dreptului de a conduce (caz relementat în prezent la art. 103 alin. (1) lit. d).

Pentru corelarea art. 104 alin. (3) cu modificarea adusă ulterior art. 103 alin. (1) lit.c) și completarea alin. (1) al aceluiași articol, este necesară completarea art. 104 alin. (3) și art. 104<sup>1</sup> alin. (4) din Ordonanța de urgență nr. 195/2002 prin reglementarea atât a cazului prevăzut la art. 103 alin. (1) lit. c), cât și a celui de la lit. d) ca situații în care se aplică reducerea, respectiv suprapunerea perioadelor de suspendare.

De asemenea, se impune completarea art. 104 alin. (3) lit. a) din Ordonanța de urgență nr. 195/2002, întrucât punerea în practică a prevederilor în cauză, în forma actuală, a relevat o inechitate a legii, prin aplicarea unui tratament distinct pentru săvârșirea aceleiași fapte

(sanționată cu aceeași amendă și aceeași sancțiune contravențională complementară), dat fiind criteriul de restrângere a acordării beneficiului reducerii perioadei de suspendare a exercitării dreptului de a conduce la pragul limitat de viteză de 70 km/h. În concret, potrivit prevederilor art. 104 alin. (3) lit. a) din actul normativ mai sus menționat, pentru fapta de depășire cu mai mult de 50 km/h a vitezei maxime admise pe sectorul de drum respectiv și pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, constatată, potrivit legii, cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic, *perioada de suspendare a permisului de conducere se reduce la 30 de zile la cererea titularului, dacă depășirea vitezei maxime admise pe sectorul de drum respectiv și pentru categoria din care face parte autovehiculul condus este cu 70 km/h.* În acest context, reducerea perioadei de suspendare ar trebui să se aplice prin raportare la depășirea vitezei maxime admise cu mai mult de 50 km/h, dar nu mai mult de 70 km/h.

De asemenea, este necesară amendarea dispozițiilor art. 104 alin. (3) lit. b) din Ordonanța de urgență nr. 195/2002, pentru asigurarea clarității și previzibilității normei.

Totodată, se impune modificarea art. 104 alin. (4) din Ordonanța de urgență nr. 195/2002, în sensul modificării în cuprinsul acestuia a cifrei alineatului art. 118, la care se face referire, pentru corelarea cu noua numerotare a alineatelor art. 118, realizată prin Legea nr. 152/2019, act ulterior Legii nr. 130/2019.

Având în vedere că dispozițiile art. 104 alin. (5) din Ordonanța de urgență nr. 195/2002 sunt inaplicabile în forma actuală, pentru asigurarea coerenței reglementării normative este necesară reformularea textului prin eliminarea articolelor art. 103 alin. (1) lit. c), art. 103 alin. (2) și art. 118 alin. (5), care reglementează măsuri administrative și nu sancțiuni contravenționale complementare, aspect care conduce la absența unui cumul al perioadelor de suspendare.

În același context al intrării în vigoare al Legii nr. 152/2019, prin art. 118 alin. (3) s-a instituit posibilitatea contravenientului de a depune la unitatea de poliție din care face parte agentul constator dovada înregistrării plângerii contravenționale, *prin reprezentant legal.* Instituția reprezentării legale reprezintă o varietate a reprezentării judiciare care se distinge prin aceea că privește *numai persoanele fizice lipsite de capacitate de exercițiu, precum și persoanele juridice.* Astfel, prevederile art. 118 alin. (3) sunt inaplicabile în ceea ce privește posibilitatea contravenientului de a mandata un reprezentant legal în vederea depunerii dovezii înregistrării plângerii contravenționale, la unitatea de poliție din care face parte agentul constator. Ca atare, subzistă necesitatea înlocuirii sintagmei „reprezentant legal” cu „reprezentant convențional”, instituție a reprezentării judiciare cu caracter facultativ ce privește partea care dispune de capacitate de exercițiu, dar înțelege să-și exercite drepturile prin intermediul unui reprezentant(avocat).

Pentru aceleași argumente, anterior prezentate, se impune și amendarea alin.(5) al art. 118 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002.

	<p>Prin Legea nr. 152/2019, pentru săvârșirea contravenției privind deținerea, montarea sau folosirea în circulația pe drumurile publice a mijloacelor speciale de avertizare sonoră sau luminoasă pe vehiculele care nu au acest drept, s-a instituit sancțiunea contravențională complementară a suspendării exercitării dreptului de a conduce pe o perioadă de 90 de zile, <i>fără a se stabili dacă se eliberează dovadă înlocuitoare a permisului de conducere</i> (cu drept sau fără drept de a conduce). Pentru a elimina acest vid legislativ, de natură a crea o discriminare față de titularul permisului de conducere reținut în această situație, raportat la celelalte situații de reținere a permisului de conducere, este necesară reglementarea posibilității eliberării unei dovezi înlocuitoare cu drept de a conduce pe o perioadă de 15 zile.</p> <p>Pentru corelarea soluțiilor prevăzute la art. 111 alin. (6) cu noile soluții prevăzute la art. 103 alin. (1) lit. c), d) și e), urmare a modificărilor aduse prin Legea nr. 152/2019, se impune modificarea corespunzătoare a alin. (6) al art. 111 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002.</p> <p>Totodată, pentru a asigura mai multă previzibilitate conducătorilor de autovehicule care cumulează 15 puncte de penalizare în ceea ce privește data de la care operează suspendarea exercitării dreptului acestora de a conduce, este necesară stabilirea unui termen concret în care poliția rutieră să comunice cumulul, precum și a datei de la care operează suspendarea. De asemenea, este necesară reglementarea obligației poliției rutiere de a înștiința titularul permisului de conducere cu privire la obligația de a preda permisul de conducere pentru cumulul de puncte de penalizare.</p>
2. Schimbări preconizate	<p>Proiectul cuprinde dispoziții prin care:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- se extinde definiția bicicletei, în sensul reglementării bicicletei echipate cu motor electric<sup>7</sup>;</li> <li>- se definește trotineta electrică, în sensul reglementării acelei categorii de vehicul care să corespundă gradului de siguranță pe care trebuie să îl asigure un vehicul atunci când este utilizat pentru transportul persoanelor pe drumul public, fără a se circumscrie caracteristicilor tehnice prevăzute pentru alte categorii de vehicule;</li> <li>- bicicletele și trotinetele electrice vor fi conduse pe pista pentru biciclete și, în lipsa acestei piste, circulația trotinetelor electrice este permisă numai pe sectoarele de drum unde viteza maximă admisă pentru circulația vehiculelor este de 50 km/h;</li> <li>- se reglementează în mod clar categoriile de vehicule care pot circula pe drumurile publice, interdicția expresă cu privire la circulația altor vehicule și sancțiunea corelativă nerespectării acesteia;</li> <li>- se stabilesc norme de conduită pentru conducătorul de trotinetă electrică și sancțiunea corelativă pentru nerespectarea acestora;</li> <li>- se asimilează pietonilor și conducătorii de vehicule a căror viteză maximă prin construcție nu depășește 6 km/h și sunt echipate cu un motor electric;</li> <li>- se stabilește sancțiunea contravențională pentru nerespectarea normelor privind circulația trotinetelor electrice;</li> </ul>

<sup>7</sup> La definirea bicicletei electrice s-au avut în vedere prevederile art. 2 alin. (2) lit. h) din *Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri*

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- se stabilește competența privind dispunerea suspendării exercitării dreptului de a conduce în cazurile prevăzute la lit. d) și e) ale alin. (1) al art. 103;</li> <li>- se instituie eliberarea dovezii înlocuitoare cu drept de a conduce pe o perioadă de 15 zile atunci când permisul de conducere este reținut ca urmare a suspendării exercitării dreptului de a conduce pentru săvârșirea contravenției referitoare la deținerea, montarea sau folosirea în circulația pe drumurile publice a mijloacelor speciale de avertizare sonoră sau luminoasă pe vehiculele care nu au acest drept;</li> <li>- se corelează soluțiile prevăzute la art. 111 alin. (6) cu noile soluții prevăzute la art. 103 alin. (1) lit. c), d) și e);</li> <li>- se stabilesc termenele în care poliția rutieră comunică dispoziția privind suspendarea exercitării dreptului de a conduce, cumulul de 15 puncte de penalizare și înștiințarea cu privire la obligația de a preda permisul de conducere;</li> <li>- se reglementează data de la care operează suspendarea exercitării dreptului de a conduce în cazul cumulului punctelor de penalizare, precum și data de la care se dispune suspendarea exercitării dreptului de a conduce în cazurile prevăzute la lit. c), d) și e) ale art. 103;</li> <li>- se înlocuiește sintagma „reprezentant legal” cu sintagma „reprezentant convențional”, în cuprinsul alin. (3) și alin. (5) al art. 118, pentru a asigura eficiență juridică normei;</li> <li>- se asigură corelarea art. 104 alin. (3) și (4) cu modificările și completările aduse art. 103 alin. (1), prin Legea nr. 152/2019;</li> <li>- se asigură eficiență juridică dispozițiilor art. 104 alin. (5) din Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002.</li> </ul>
3. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>Secțiunea a 3-a - Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ</b>	
1. Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
1 <sup>1</sup> . 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 <sup>1</sup> . Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2 <sup>2</sup> . Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Impactul social	Creșterea gradului de siguranță rutieră.
4. Impactul asupra mediului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>Secțiunea a 4-a</b>	

**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	2020	2021	2022	2023	2024	7
	2	3	4	5	6	
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) alte transferuri	-	-	-	-	-	-
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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					
7. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					
<b>Secțiunea a 5-a - Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare</b>						
1. Măsuri 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;	a) Regulamentul de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1.391/2006, cu modificările și completările ulterioare					
b) acte normative ce urmează a fi						



elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	
1 <sup>1</sup> Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
6. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<b>Secțiunea a 6-a - Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ</b>	
1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Proiectul de act 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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

interministeriale permanente	
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 a fost avizat de Consiliul Legislativ prin avizul nr. _____.
6. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
<b>Secțiunea a 7-a - Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ</b>	
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.
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 se referă la acest subiect.
3. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
<b>Secțiunea a 8-a - Măsuri de implementare</b>	
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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
2. Alte informații	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

În forma prezentată, proiectul de **Ordonanță a Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice**, a fost înșușit de către toate instituțiile interesate.

**MINISTRUL AFACERILOR INTERNE**

**Ion Marcel VELA**

**AVIZĂM FAVORABIL**

**MINISTRUL LUCRĂRILOR PUBLICE,  
DEZVOLTĂRII ȘI ADMINISTRAȚIEI**

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR,  
INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR**

**Ion ȘTEFAN**

**Lucian Nicolae BODE**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI**

**Marian Cătălin PREDOIU**