

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1

Titlul prezentului act normativ

HOTĂRÂRE

pentru completarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale

1. Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice prevede la art.64 instituția *ridicării vehiculelor*.

OUG nr.195/2002 conferă competența polițistului rutier de a dispune *ridicarea vehiculelor staționate neregulamentar pe partea carosabilă*, ca măsură tehnico-administrativă (art.97 alin. 1 lit.d). Scopul urmărit de legiuitor a fost de a institui un mecanism administrativ care să servească unui interes public, acela de a asigura fluidizarea traficului, prin îndepărtarea vehiculului care constituie un obstacol pentru circulația pe drumurile publice.

De asemenea, OUG nr.195/2002 a stabilit dreptul administratorului drumului public (care, potrivit Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, poate fi inclusiv autoritatea administrației publice locale) de a realiza *ridicarea și depozitarea vehiculelor în locuri special amenajate* și de a percepe *contravaloarea cheltuielilor pentru ridicarea, transportul și depozitarea vehiculului staționat neregulamentar* de la deținătorul acestuia.

Ridicarea vehiculelor ar fi trebuit să se realizeze potrivit unei *proceduri* stabilite prin Regulamentul de aplicare a O.U.G. nr.195/2002 (aprobat prin H.G. nr.1391/2006), însă, până în prezent aceasta nu a fost emisă. Pe fondul vidului legislativ, prin hotărâri ale consiliilor locale au fost stabilite proceduri de aplicare a măsurii de ridicare a vehiculelor staționate neregulamentar.

În cadrul soluțiilor pronunțate de instanțele de judecată în dosarele având ca obiect contestarea legalității competenței de reglementare a acestei proceduri prin acte ale administrației publice locale s-au conturat două curente de opinie diferite, opinia majoritară fiind în sensul că astfel de acte sunt lovite de nulitate. Acest aspect a fost însă clarificat prin Decizia nr. 9/2015 a Înaltei Curți de Casație și Justiție, care a admis recursul în interesul legii formulat de Avocatul Poporului și a stabilit faptul că procedura de aplicare a măsurii de ridicare a vehiculelor staționate/oprite pe partea carosabilă nu poate fi reglementată prin hotărâri ale consiliilor locale.

2. Deși aparent constituie o reglementare suficientă, norma care stabilește aplicarea măsurii ridicării vehiculelor comportă unele deficiențe. OUG nr.195/2002 sancționează *contravențional* staționarea neregulamentară, care prin raportare la prevederile Regulamentului vizează: anumite locuri/zonă de pe partea carosabilă; pistele obligatorii pentru pietoni și/sau bicicliști ori benzile rezervate unor anumite categorii de vehicule, semnalizate ca atare; trotuarul, dacă nu se asigură spațiu de cel puțin 1 m pentru circulația pietonilor; pistele pentru biciclete.

Așadar, sfera staționării neregulamentare nu se limitează doar la partea carosabilă; cu toate acestea, legea a stabilit că sancționarea „administrativă”, prin *ridicarea vehiculului* intervine doar pentru staționarea neregulamentară *pe partea carosabilă*. Partea carosabilă este definită ca fiind porțiunea din platforma drumului destinată circulației vehiculelor, din aceasta nefăcând parte zonele amintite la paragraful anterior.

3. În privința competențelor de constatare a contravențiilor și de aplicare a sancțiunilor contravenționale, OUG nr.195/2002 și Regulamentul preved că acestea revin *polițiștilor rutieri* (ofițerii și agenții de poliție specializați și anume desemnați prin dispoziție a inspectorului general al Inspectoratului General al Poliției Române), precum și, în punctele de trecere a frontierei de stat a României, *polițiștilor de frontieră*.

Cu toate acestea, nu doar O.U.G. nr.195/2002 consemnează contravenția constând în *staționarea neregulamentară* a vehiculelor și *măsura de ridicare a vehiculului*, ci și Legea poliției locale, care conferă polițiștilor locali „*competențe în domeniul circulației pe drumurile publice*” și atribuția de a „*constata contravenții și aplica sancțiuni pentru încălcarea normelor legale privind oprirea, staționarea, parcare a autovehiculelor și accesul interzis, având dreptul de a dispune măsuri de ridicare a autovehiculelor staționate neregulamentar;*” [art.7 lit.h) din Legea nr.155/2010].

2. Schimbări preconizate

Se propune instituirea unor reguli privind ridicarea vehiculelor, care să rezolve problemele create de vidul procedural al aplicării măsurii tehnico-administrative. La construcția *procedurii*, s-a plecat de la premisa că rolul măsurii nu este unul punitiv (acest scop fiind asigurat prin alte mijloace, din sfera răspunderii contravenționale). Ridicarea vehiculelor este utilă și deservește interesul public în măsura în care prin aplicarea sa se urmărește fluidizarea circulației pe drumurile publice, prin îndepărtarea vehiculului care constituie obstacol pentru ceilalți participanți la trafic.

În acest context, ținând seama și de limitările prevăzute de lege în privința condițiilor de aplicare a măsurii tehnico-administrative, se propune stabilirea un set de reguli procedurale care să descurajeze apariția unor practici abuzive și deturnarea scopului măsurii într-unul comercial.

Astfel, pentru că *legea* vorbește de ridicarea vehiculelor *staționate neregulamentar*, prin reglementarea propusă se stabilește faptul că *măsura se dispune* în una din situațiile

prevăzute la art.143 din Regulament (când se interzice staționarea voluntară a vehiculelor), respectiv:

- a) în toate cazurile în care este interzisă oprirea voluntară;
- b) în zona de acțiune a indicatorului cu semnificația "Staționarea interzisă" și a marcajului cu semnificația de interzicere a staționării;
- c) pe drumurile publice cu o lățime mai mică de 6 m;
- d) în dreptul căilor de acces care deserveșc proprietățile alăturate drumurilor publice;
- e) în pante și în rampe;
- f) în locul unde este instalat indicatorul cu semnificația "Staționare alternantă", în altă zi sau perioadă decât cea permisă, ori indicatorul cu semnificația "Zona de staționare cu durată limitată" peste durată stabilită."

Aplicarea măsurii tehnico-administrative, în trecut, a cunoscut și o serie de situații excesive, generate de lipsa unor prevederi clare sau chiar de interpretarea greșită a legii și ignorarea scopului pentru care se realizează ridicarea vehiculului. În acest sens, se propune ca măsura să nu fie dispusă sau să înceteze executarea sa dacă în vehicul este vizibilă prezența unor persoane. De asemenea, aplicarea măsurii nu se justifică în situația unui vehicul aparținând instituțiilor enumerate de lege, având în vedere că regimul prioritar de circulație conferit de deplasarea „în acțiuni de intervenție sau în misiuni care au caracter de urgență” nu încetează atunci când vehiculul este oprit sau staționează; mai mult, în astfel de intervenții, nu mai poate fi vorba de o staționare voluntară, ci de îndeplinirea unui scop (acela care a generat prezența vehiculului în locul respectiv).

Se propune ca în dispoziția de ridicare a vehiculului, care va avea natura unui act administrativ, să fie redată o serie de informații relevante ce pot proba prezența vehiculului în locul din care a fost ridicat (și, implicit, faptul că ocupa abuziv o anumită porțiune de carosabil), necesitatea aplicării măsurii tehnico-administrative (scopul fiind de a reda carosabilul celorlalți participanți la trafic, aflați în mișcare), dar și starea vehiculului înainte de ridicarea acestuia (în acest sens, înregistrarea foto sau video devine o măsură necesară și utilă).

Implicit OUG nr.195/2002 stabilește care sunt operațiunile executate pentru ridicarea vehiculului, atunci când se referă la „contravaloarea cheltuielilor pentru ridicarea, transportul și depozitarea vehiculului”. Ca urmare, Regulamentul va prevedea explicit faptul că cele trei etape – ridicarea, transportul și depozitarea, reprezintă operațiuni ale măsurii tehnico-administrative și că aplicarea lor este supusă unor reguli:

- transportarea la locul de depozitare se poate face numai cu vehicule specializate, care asigură preluarea în totalitate a vehiculului transportat pe caroseria vehiculului transportor;
- încetarea operațiunilor, dacă la vehicul se prezintă conducătorul auto, înainte de inițierea transportului către locul de depozitare; regula se circumscrie scopului urmărit de legiuitor, și anume îndepărtarea obstacolului de pe carosabil, și devine aplicabilă cu condiția plății contravalorii operațiunii de ridicare; aceasta constituie totodată și o garanție că nu vor exista situații abuzive, de solicitare a suportării unor cheltuieli care nu au fost efectuate (cele aferente transportului și depozitării vehiculului);

- depozitarea vehiculelor ridicate se va face numai în spații corespunzătoare, special amenajate de către administratorul drumului public;
- stabilirea responsabilităților administratorului pentru perioada cât vehiculul se află în custodia sa (privind paza și integritatea bunului).

Așa cum dispune lege, cheltuielile aferente operațiunilor „se suportă de către deținător”, care va putea pretinde restituirea vehiculului dacă face dovada achitării tarifului aferent operațiunii/ operațiunilor efectuate, în baza documentelor care atestă proprietatea ori deținerea legală a acestuia.

Pe de altă parte, deși există dispoziție legală care stabilește *fapte contravenționale și competențe de constatare a contravențiilor și aplicare a sancțiunilor*, și ne referim la art. 7 lit.h) din Legea poliției locale, nr.155/2010, nu există un cadru procedural de aplicare a măsurii ridicării vehiculelor de către *polițistul local*. Pentru aceasta, se propune ca procedura privind ridicarea vehiculului, prevăzută de Regulament, să se aplice în mod corespunzător și de polițistul local atunci când potrivit legii amintite are dreptul să dispună *ridicarea vehiculelor*.

3. Alte informații

Proiectul asigură exclusiv aplicarea cadrului de nivel superior în vigoare, astfel că regulile instituite se circumscriu limitelor OUG nr.195/2002. Deși reglementarea aduce clarificările procedurale necesare și permite dispunerea măsurii tehnico-administrative fără sincope, este totuși necesară *îmbunătățirea* cadrului normativ primar, astfel încât să fie rezolvate și alte problematice identificate în trecut; aceasta presupune însă o intervenție prin lege, de natură să asigure atingerea unor *obiective* precum:

- stabilirea, în mod explicit, a faptului că realizarea operațiunilor amintite constituie un *serviciu public*, care trebuie realizat în condiții civilizate, ce respectă anumite cerințe de calitate;
- instituirea unor elemente de procedură, dar mai ales *garanții, suplimentare*, care să preîntâmpine apariția practicilor (abuzive) criticate de comunitate;
- instituirea unor *măsuri alternative*, atunci când ridicarea vehiculelor nu este posibilă, din cauza gabaritului acestora;
- *extinderea sferei de aplicare* a măsurii ridicării vehiculelor, având în vedere că staționarea neregulamentară se produce și în alte locuri decât pe carosabil (de exemplu, pe trotuar sau pe pistele de biciclete) și creează aceleași nemulțumiri pentru ceilalți participanți la trafic (pietonii, biciliștii);
- extinderea amintită se referă și la faptul că nu doar staționarea neregulamentară (adică încălcarea unei norme de circulație) poate constitui motiv pentru ridicarea vehiculelor, ci și *alte situații care impun realizarea unui interes public*: intervenția serviciilor de urgență, efectuarea unor lucrări urgente pe un sector de drum sau adoptarea unor măsuri de ordine și siguranță publică determinate de un anumit eveniment major; desigur, *pentru astfel de situații, nu poate fi vorba de perceperea unui tarif*.
- alte obiective circumscrie nevoii de a asigura un trafic decent, fluent, civilizat și responsabil.

Secțiunea a 3-a
Impactul socio-economic al prezentului act normativ

1. Impact macro-economic

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

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

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

2. Impact asupra mediului de afaceri

Deși, în fapt, au fost înregistrate situații în care operațiunile aferente măsurii tehnico-administrative se executau de operatori economici privați, în baza unor contracte încheiate (de regulă) cu autoritățile administrației publice locale, reglementarea procedurală propusă nu aduce atingere acestora; O.U.G. nr.195/2002 stabilește că „*ridicarea și depozitarea vehiculelor în locuri special amenajate se realizează de către administrațiile publice locale sau de către administratorul drumului public*”.

2¹. Impactul asupra sarcinilor administrative

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

2². Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

3. Impact social

Regulile instituite urmăresc inclusiv protejarea proprietarilor/ deținătorilor de vehicule de eventuale practici excesive sau care nu au temei legal.

4. Impact asupra mediului

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

5. Alte informații

Nu sunt.

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)

Prezentul act normativ nu are impact asupra bugetului general consolidat.

- în mii lei (RON) -

Indicatori	Anul curent	Următorii patru ani				Media pe cinci 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	Măsurile propuse nu presupun angajarea de către stat, a unor fonduri bugetare. Potrivit legii, autoritățile administrației publice locale recuperează cheltuielile angajate pentru realizarea ridicării, transportului și depozitării vehiculelor de la deținător.					
Secțiunea a 5-a Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare						
1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor actului normativ (acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ): a) acte normative care se modifică sau se abrogă ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ; - se completează Regulamentul de aplicare a O.U.G. nr.195/2002, aprobat prin H.G.						

nr.1391/2006;

b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.
Nu este cazul

1¹. Compatibilitatea actului normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

2. Conformitatea actului normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare:

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente, făcându-se referire la un anume acord, o anume rezoluție sau recomandare internațională ori la alt document al unei organizații internaționale:

Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.

6. Alte informații

Nu sunt.

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizațiile neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate

Prezentul act normativ se supune analizei în cadrul Comisiei de dialog social constituită la nivelul MAI.

2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul prezentului act normativ

Partenerii sociali sunt cei stabiliți potrivit prevederilor legale care guvernează procedura de dialog social.

3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care actul 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

Prezentul act normativ face obiectul sesizării structurilor asociative.
<p>4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente</p> <p>Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>5. Informații privind avizarea de către:</p> <p>a) Consiliul Legislativ - Avizul CL nr. _____</p> <p>b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării</p> <p>c) Consiliul Economic și Social - Avizul CES nr. _____</p> <p>d) Consiliul Concurenței - Avizul CC nr. _____</p> <p>e) Curtea de Conturi</p>
6. Alte informații
<p><i>Secțiunea a 7-a</i> <i>Activități de informare publică privind elaborarea</i> <i>și implementarea prezentului act normativ</i></p>
<p>1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării actului normativ</p> <p>Proiectul se promovează cu respectarea prevederilor Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică.</p>
<p>2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării actului normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice</p> <p>Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>3. Alte informații</p> <p>Nu sunt.</p>
<p><i>Secțiunea a 8-a</i> <i>Măsuri de implementare</i></p>
<p>1. Măsurile de punere în aplicare a actului normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente</p> <p>Fiecare autoritate a administrației publice locale va implementa măsurile administrative sau de altă natură pe care le consideră necesare și adecvate pentru aplicarea prevederilor O.U.G. nr.195/2002.</p>
<p>2. Alte informații</p> <p>Nu sunt.</p>

Față de cele prezentate, a fost elaborat *proiectul de hotărâre pentru completarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr195/2002 privind circulația pe drumurile publice*, pe care îl supunem Guvernului spre adoptare.

MINISTRUL AFACERILOR INTERNE

PETRE TOBĂ

AVIZĂM FAVORABIL

**VICEPRIM-MINISTRU,
MINISTRUL DEZVOLTĂRII REGIONALE ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE**

VASILE DÎNCU

MINISTRUL JUSTIȚIEI

RALUCA ALEXANDRA PRUNĂ