

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Proiect de LEGE
privind aprobarea Ordonanței Guvernului
pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.83/2001 privind
înființarea, organizarea și funcționarea serviciilor publice comunitare pentru
eliberarea și evidența pașapoartelor simple și serviciilor publice comunitare
regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii proiectului de act normativ

1. Descrierea situației actuale	<p>Organizarea și funcționarea Direcției regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor (DRPCIV) și a serviciilor publice comunitare regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor sunt reglementate de Ordonanța Guvernului nr.83/2001, care a fost aprobată cu modificări prin Legea nr.362/2002, iar ulterior modificată substanțial prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr.50/2004, aprobată prin Legea nr.520/2004, prin Ordonanța Guvernului nr.28/2010, precum și prin Ordonanța Guvernului nr.10/2013.</p> <p>La data de 31 ianuarie 2013, a fost publicată în Monitorul Oficial al României, Ordonanța Guvernului nr.10/2013 pentru modificarea art. 11⁵ din Ordonanța Guvernului nr.83/2001 privind înființarea, organizarea și funcționarea serviciilor publice comunitare pentru eliberarea și evidența pașapoartelor simple și serviciilor publice comunitare regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor, act normativ prin care s-a urmărit inclusiv transpunerea art. 4 alin. (3) din Directiva 2011/82/UE a Parlamentului European</p>
--	--



și a Consiliului din 25 octombrie 2011 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, stabilindu-se ca atribuție a DRPCIV îndeplinirea funcției de punct național de contact pentru Directiva 2011/82/UE.

Prin Ordonanța Guvernului nr.83/2001 (art. 11⁵), astfel cum a fost modificată prin Ordonanța Guvernului nr.10/2013, s-a stabilit că DRPCIV:

- în calitate de punct național de contact pentru Directiva 2011/82/UE, acordă, în condițiile legii:

- accesul automat la datele privind vehiculele, proprietarii sau deținătorii vehiculelor pentru autoritățile competente din statele Uniunii Europene, precum și accesul autorităților române competente la datele similare ale statelor Uniunii Europene;
- acordă accesul automat la datele privind vehiculele și la datele privind proprietarii sau deținătorii vehiculelor pentru autoritățile competente dintr-un stat terț, precum și accesul autorităților române competente la datele similare ale statului terț, în condițiile acordului încheiat de statul terț cu Uniunea Europeană;

- administrează componenta națională a platformei informatice EUCARIS;

- face plata cotizației privind utilizarea componentei naționale a platformei informatice EUCARIS, din bugetul aprobat Ministerului Afacerilor Interne.

Prin Hotărârea din data de 06.05.2014 pronunțată în cauza nr. C-43/12 [având ca obiect anularea Directivei 2011/82/UE, acțiune introdusă de Comisia Europeană pe motivul fundamentării actului pe un temei juridic inadecvat (art.87 TFUE)], Curtea de Justiție a Uniunii Europene a anulat Directiva 2011/82/UE, menținând efectele acesteia timp de un an, cu posibilitatea adoptării unui nou asemenea act (în temeiul art.91 TFUE) în acest interval.

La data de 13.03.2015 a fost publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, statelor membre fiindu-le stabilit un termen foarte scurt de transpunere în legislațiile naționale (06.05.2015), din considerentele expuse mai sus și având în vedere faptul că noul act normativ nu aduce modificări de esență vechiului



	<p>mecanism instituțional de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră dintre statele membre.</p> <p>Astfel, statele membre ale Uniunii Europene trebuiau să asigure intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru transpunerea directivei în legislația națională, până la data de 6 mai 2015.</p> <p>Directiva (UE) 2015/413 prezintă relevanță pentru Spațiul Economic European.</p> <p>Temeiul de adoptare a Directivei (UE) 2015/413 a fost modificat din art. 87 alin. (2), Capitolul 5, din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene, referitor la cooperarea polițienească, în art. 91 alin. (1) litera (c) din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene, Titlul VI, privind transporturile.</p> <p>Directiva (UE) 2015/413 modifică minimal vechiul text, având același obiectiv de a asigura un nivel ridicat de protecție pentru toți utilizatorii drumurilor din Uniunea Europeană, facilitând schimbul transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră și, prin acesta, executarea sancțiunilor, atunci când încălcările respective sunt săvârșite cu un vehicul înmatriculat în alt stat membru decât statul membru în care s-a săvârșit încălcarea.</p> <p>Directiva actuală se referă în continuare la aceleași încălcări ale normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, respectiv, excesul de viteză, nefolosirea centurii de siguranță, nerespectarea semnificației culorii roșii a semaforului, conducerea sub influența alcoolului, conducerea sub influența drogurilor, nefolosirea căștii de protecție, utilizarea unei benzi interzise și utilizarea ilegală a unui telefon mobil sau a altor dispozitive de comunicare în timpul conducerii.</p> <p>Conform mecanismului stabilit prin directivă, în vederea investigațiilor privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră, statele membre permit accesul punctelor naționale de contact¹ ale altor state membre la bazele naționale de date privind vehiculele și proprietarii sau deținătorii vehiculelor.</p>
--	---

¹ Fiecare stat membru este obligat să desemneze un Punct național de contact privind vehiculele, certificatele de înmatriculare și permisul de conducere. În cazul României, aceste activități sunt realizate în mod centralizat la nivelul Direcției Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul MAI.



Potrivit art. 4 alin. (2) din Directiva (UE) 2015/413, fiecare stat membru are obligația de a desemna un punctul național de contact.

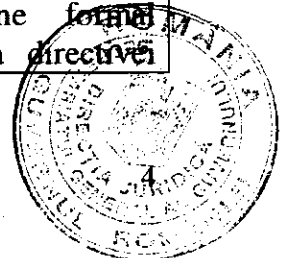
De asemenea, potrivit considerentului (12) al Directivei (UE) 2015/413, aplicațiile informatice existente ar trebui să constituie baza schimbului de date în temeiul prezentei directive și, în același timp, să faciliteze statelor membre raportarea către Comisie. Aceste aplicații ar trebui să permită un schimb rapid, sigur și confidențial între statele membre de date specifice privind înmatricularea vehiculului. Ar trebui să se profite de aplicația informatică a Sistemului european de informare privind vehiculele și permisele de conducere (Eucaris), care este obligatorie pentru statele membre în temeiul Deciziilor Prüm în ceea ce privește datele privind înmatricularea vehiculului.

Comisia ar trebui să efectueze o evaluare și să raporteze în legătură cu funcționarea aplicațiilor informatice utilizate în scopul prezentei directive.

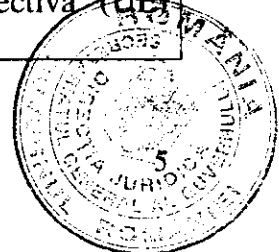
Art. 4 alin. (4) și (5) din Directiva (UE) 2015/413 prevede că:

- statele membre iau toate măsurile necesare pentru a asigura realizarea schimbului de informații prin mijloace electronice interoperabile, fără să aibă loc un schimb de date între alte baze de date care nu sunt utilizate în scopul prezentei directive;
- statele membre se asigură că acest schimb de informații se realizează în mod sigur și eficient din punctul de vedere al costurilor;
- statele membre garantează securitatea și protecția datelor transmise, prin utilizarea, într-o măsură cât mai mare, a aplicațiilor informatice existente, precum cea menționată la articolul 15 din Decizia 2008/616/JAI, precum și a versiunilor modificate ale aplicațiilor informatice respective, în concordanță cu anexa I la prezenta directivă și cu punctele 2 și 3 din capitolul 3 al anexei la Decizia 2008/616/JAI;
- fiecare stat membru suportă costurile proprii care decurg din administrarea, utilizarea și întreținerea aplicațiilor informatice.

DRPCIV este deja desemnată, potrivit Ordonanței Guvernului nr.83/2001 ca punct național de contact pentru Directiva 2011/82/UE, context care impune formele modificarea acestui act normativ și invocarea directivei

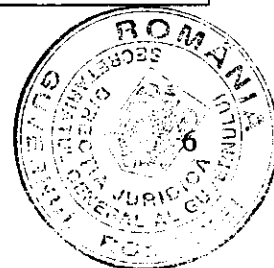


		actuale în vigoare.
2.	Schimbări preconizate	<p>Prin proiectul de act normativ se propun următoarele modificări:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stabilirea atribuției pentru DRPCIV de organizare, îndrumare și control a activității serviciilor publice comunitare regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor din subordinea instituțiilor prefectului, pe linia examinării persoanelor pentru obținerea permiselor de conducere, a editării, eliberării și evidenței permiselor de conducere și a certificatelor de înmatriculare, a autorizațiilor de circulație provizorie sau pentru probe a vehiculelor, precum și a confecționării și valorificării plăcilor cu numere de înmatriculare. - desemnarea DRPCIV ca punct național de contact pentru Directiva (UE) 2015/413. În context, se propune ca DRPCIV în această calitate să acorde în condițiile legii: <ul style="list-style-type: none"> - accesul automat la datele privind vehiculele, proprietarii sau deținătorii vehiculelor pentru autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene ori ale Spațiului Economic European sau din Confederația Elvețiană, precum și accesul autorităților române competente la datele similare din sistemele de evidență aparținând statelor membre ale Uniunii Europene ori ale Spațiului Economic European sau Confederației Elvețiene. - accesul automat la datele privind vehiculele și la datele privind proprietarii sau deținătorii vehiculelor pentru autoritățile competente dintr-un stat terț, precum și accesul autorităților române competente la datele similare din sistemul de evidență aparținând statului terț, în condițiile acordului încheiat de statul terț cu Uniunea Europeană. <p>Având în vedere faptul că Directiva (UE) 2015/413 prezintă relevanță pentru SEE, în cuprinsul Ordonanței Guvernului nr.83/2001 s-a propus includerea unei mențiuni corespunzătoare cu privire la aplicabilitate în cazul statelor membre Spațiului Economic European sau Confederației Elvețiene.</p>
3.	Alte informații	<p>Necesitatea includerii acestui proiect de act normativ în Legea de abilitare a Guvernului de a emite ordonanțe pe perioada vacanței parlamentare rezidă din termenul de transpunere (06 mai 2015) prevăzut de Directiva (UE) 2015/413.</p>



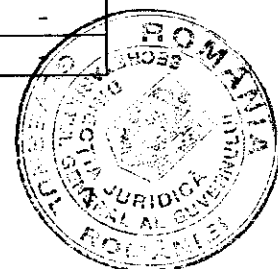
Secțiunea a 3-a
Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1.	Impactul macroeconomic	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
1¹	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.
3.	Impactul social	<p>Prin instituirea unui sistem transfrontalier de schimb de informații aplicarea Directivei (UE) 2015/413 va contribui la îmbunătățirea siguranței rutiere pe teritoriul României, la reducerea discrepanțelor privind gradul de siguranța rutieră față de celelalte statele membre, la aplicarea unui tratament nediscriminatoriu în ceea ce privește persoanele nerezidente care comit încălcări ale normelor rutiere și nu în ultimul rând, responsabilizarea conducătorilor auto și conștientizarea riscurilor asociate încălcării normelor rutiere.</p> <p>Cel mai important impact social, pozitiv, pe care Directiva (UE) 2015/413 îl va genera este reprezentat de reducerea numărului de victime ale accidentelor rutiere, diminuarea numărului de persoane decedate în accidentele rutiere, scăderea numărului de accidente cu consecințe grave, având în vedere obiectivele de reducerea cu 50% a gradului de victimizare ca urmare a producerii accidentelor rutiere, asumate de către România în contextul Programului European de Acțiune pentru Siguranța Rutieră 2011 – 2020, precum și în celelalte programe europene în domeniul siguranței rutiere.</p>
4.	Impactul asupra mediului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
5.	Alte informații	Nu este cazul.



Secțiunea a 4-a
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt,
pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

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:	-	-	-	-	-	-
	<i>a) buget de stat, din acesta:</i>	-	-	-	-	-	-
	(i) impozit pe profit	-	-	-	-	-	-
	(ii) impozit pe venit	-	-	-	-	-	-
	<i>b) bugete locale:</i>	-	-	-	-	-	-
	(i) impozit pe profit	-	-	-	-	-	-
	<i>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</i>	-	-	-	-	-	-
	(i) contribuții de asigurări	-	-	-	-	-	-
2.	Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus din care:	-	-	-	-	-	-
	<i>a) buget de stat, din acesta:</i>	-	-	-	-	-	-
	(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
	(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
	(iii) alte transferuri	-	-	-	-	-	-
	<i>b) bugete locale:</i>	-	-	-	-	-	-
	(i) cheltuieli de	-	-	-	-	-	-

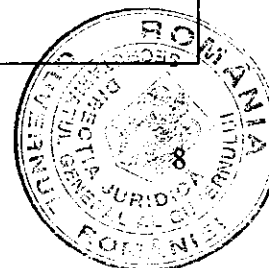


	personal						
	(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
	c) bugetul asigurărilor sociale de stat :						
	(i) cheltuieli de personal	-	-	-	-	-	-
	(ii) bunuri și servicii	-	-	-	-	-	-
3.	Impact financiar, plus/minus din care:	-	-	-	-	-	-
	a) buget de stat	-	-	-	-	-	-
	b) bugete locale	-	-	-	-	-	-
4.	Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	-	-	-	-	-	-
5.	Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	-	-	-	-	-	-
6.	Calcul detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Nu este cazul					
7.	Alte informații	Nu este cazul					

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	a) Nu este cazul
-----------	---	------------------

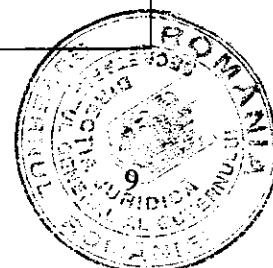


	proiectului de act normativ b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții	b) Nu este cazul
1 ¹	Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Nu este cazul
2.	Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația europeană în cazul proiectelor ce transpun prevederi europene	Proiectul de act normativ transpune în legislația națională art. 4 alin. (2) și (5) din Directiva (UE) 2015/413, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene seria L nr. 68 din 13 martie 2015
3.	Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative europene	Nu este cazul
4.	Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Nu este cazul
5.	Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Nu este cazul
6.	Alte informații	Nu este cazul.

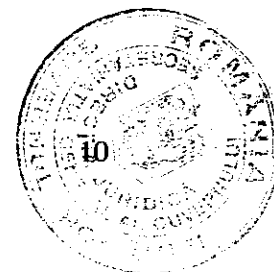
Secțiunea a 6-a

Consultări efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1.	Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Nu este cazul.
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.

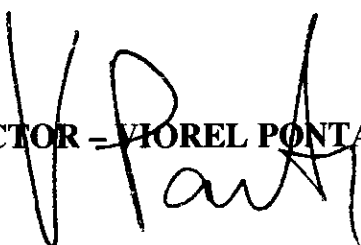


4.	Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr.750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente.	Nu este cazul.
5.	Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ, prin avizul nr.853/2015
6.	Alte informații	Nu este cazul
Secțiunea a 7-a 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	Transparența proiectului de act normativ se asigură potrivit dispozițiilor Legii nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
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	Nu este cazul
3.	Alte informații	Nu este cazul
Secțiunea a 8-a Măsurile de implementare		
1.	Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autorităților administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Nu se înființează noi organisme sau instituții
2.	Alte informații	Nu este cazul.



Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de lege anexat, în vederea aprobării Ordonanței Guvernului pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr.83/2001 privind înființarea, organizarea și funcționarea serviciilor publice comunitare pentru eliberarea și evidența pașapoartelor simple și serviciilor publice comunitare regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor.

PRIM - MINISTRU


VICTOR - VIOREL PONTA

