

**Propuneri ACAROM cu privire la :** *Proiectul de Lege pentru modificarea şi completarea Ordonanţei Guvernului nr. 81/2000 privind certificarea încadrării vehiculelor înmatriculate sau înregistrate în normele tehnice privind siguranţa circulaţiei rutiere, protecţia mediului şi în categoria de folosinţă conform destinaţiei, prin inspecţia tehnică periodică,* supus dezbaterii publice de catre Ministerul Transporturilor in data de 27.01.2017 .

1. Fraudarea kilometrajului trebuie sa fie considerata prin legea supusa dezbaterii publice ca fiind contraventie pasibila de sanctionare. In preambulul Directivei 2014/45/UE, la par. 25 se specifica: *“Fraudarea odometrului ar trebui considerată contravenție pasibilă de sancțiune, întrucât aceasta poate cauza evaluarea incorectă a conformității tehnice a unui vehicul”,* iar la art.8, al (6) al aceleiasi Directive se precizeaza : *“În cazurile în care se constată că odometrul a fost manipulat pentru a reduce kilometrajul sau pentru a falsifica kilometrajul unui vehicul, o astfel de manipulare se pedepsește cu sancțiuni eficiente, proporționale, disuasive și nediscriminatorii”.*

Prevederile continute in noua directiva sunt in opina noastra suficient de clare pentru a permite legiuitorului sa introduca in Legea supusa dezbaterii publice prevederea ca manipularea odometrului sa fie clasificata ca fiind contraventie care denatureaza informatiile privind starea tehnica a automobilului, imputabila detinatorului certificatului de inmatriculare.

In acest sens propunem ca “manipularea odometrului in sensul diminuarii kilometrajului” sa fie adaugata contraventiilor cuprinse in noul art. 62 , la un alineat nou: (21) *“Constituie contraventie datorata detinatorului certificatului de inmatriculare”*, alineatul respectiv urmand a fi specificat la sanctiunea de la Art. 62 al. 4 (c ) al Ordonantei Guvernului 81/2000 , modificata potrivit Art I din Legea supusa dezbaterii.

Studii efectuate in Franta pun in evidenta faptul ca 1/3 dintre autoturismele de ocazie care circula in Europa au odometrul manipulat; procentul respectiv este desigur mult mai mare la automobilele second hand care se importa si circula in tara, din moment ce manipularea odometrelor electronice se poate face in cateva minute cu device-uri specializate. Pe de alta parte, au aparut insa si metode de punere in evidenta a fraudarii (citirea valorii reale a kilometrajului in memoria calculatorului de bord, sistemul certificatului de kilometraj Car-pass utilizat in Belgia etc). Acestea s-ar putea adauga metodelor specificate deja in propunerea de lege.

1. Anualizarea inspectiilor tehnice periodice dupa un rulaj de 160.000 Km (masura coroborata cu sanctionarea manipularii odometrului).

Directiva 45/2014/UE stipuleaza la art. 5 (3): *“Statele membre sau autoritățile competente pot stabili o perioadă rezonabilă pe parcursul căreia trebuie efectuată inspecția tehnică, fără a depăși intervalele stabilite la alineatul (1)”*, iar, in continuare, la al. 4 se precizeaza urmatoarele: *“Indiferent de data ultimei inspecții tehnice a unui vehicul, statul membru sau autoritatea competentă vizată poate impune efectuarea unei inspecții tehnice pentru respectivul vehicul înainte de data menționată la alineatele (1) și (2), în următoarele cazuri:*

*— după un accident care a afectat principalele componente de siguranță ale vehiculului, precum roțile, suspensiile, zonele de deformare, sistemele de airbaguri, direcția sau frânele;*

*— atunci când sistemele și componentele de siguranță și cele legate de protecția mediului ale vehiculului au fost transformate sau modificate;*

*— în cazul schimbării deținătorului certificatului de înmatriculare al vehiculului;*

*— atunci când vehiculul a ajuns la un kilometraj de 160 000 km;*

 *— în cazurile în care siguranta rutieră este grav afectată*.”

Cele doua prevederi ale noii directive, care va fi implementata prin propunerea de Lege supusa dezbaterii, permit ca in Legea noua sa fie preluate prevederile mai restrictive din art 5 al Directivei, inclusiv anualizarea inspectiilor tehnice periodice dupa un rulaj de 160.000 Km. Aceste prevederi vor putea completa legea care vine sa modifice Ordonanta Guvernului nr 81/2000, prin modificarea corespunzatoare a noului art. 2 al.(2) al acestei ordonante. Mentionam ca in Austria si Belgia se practica deja ITP-urile anuale, iar in alte tari se preconizeaza introducerea lor odata cu transpunerea Directivei 45/2014/UE.

Motivarea propunerilor ACAROM:

* Numarul mare de accidente inregistrate in tara (locul 2 in Uniunea Europeana), accidente care se datoreaza in buna parte starii tehnice a automobilelor si rulajului ridicat al acestora.
* Poluarea peste limitele admise cu noxe de esapament a oraselor mari ale tarii, datorata, in buna parte, starii tehnice a parcului national a carui varsta continua sa creasca in special prin importuri second hand.

 Consideram ca Ministerul Transporturilor a colectat si detine date detaliate care sustin motivatiile noastre.

07.02.2017