

EXPUNERE DE MOTIVE

Contextul și impactul fenomenului infracțional privind ambarcațiunile de agrement și motoarele de ambarcațiuni

Furtul, falsificarea și traficul ilicit cu ambarcațiuni de agrement și motoare de ambarcațiuni reprezintă un fenomen infracțional distinct, aflat în creștere, cu un grad ridicat de pericol social și cu implicații directe asupra dreptului de proprietate, siguranței navigației și ordinii publice. Aceste bunuri se caracterizează printr-o valoare economică ridicată, o mobilitate accentuată și posibilitatea de demontare, disimulare sau valorificare rapidă, elemente care le transformă într-o țintă predilectă pentru activități infracționale, inclusiv în cadrul criminalității organizate și al traficului transfrontalier.

În România, datele rezultate din activitatea autorităților de aplicare a legii, coroborate cu informațiile apărute în spațiul public, indică existența unor circuite ilegale de sustragere, deținere și comercializare a motoarelor și ambarcațiunilor de agrement provenite din infracțiuni. În ultimii ani au fost identificate zeci de motoare de ambarcațiuni furate, atât de pe teritoriul național, cât și din alte state membre ale Uniunii Europene, cu valori individuale care ajung frecvent la mii sau zeci de mii de euro. Într-un singur caz documentat, autoritățile au indisponibilizat 15 motoare de ambarcațiuni de agrement evaluate la peste 100.000 de euro, iar în zona Deltei Dunării au fost identificate peste 70 de motoare sustrase, o parte dintre acestea fiind ulterior restituite proprietarilor de drept. Aceste date evidențiază nu doar existența fenomenului, ci și caracterul său repetitiv, organizat și persistent.

Specificul acestui tip de infracționalitate este dat și de dificultatea stabilirii rapide a provenienței și autenticității bunurilor. Falsificarea sau alterarea elementelor de identificare, utilizarea unor documente inexacte ori lipsa totală a documentelor de proveniență fac dificilă diferențierea între situațiile de bună-credință și cele cu caracter infracțional. În lipsa unor norme clare și a unor competențe bine delimitate, autoritățile se confruntă cu obstacole în constatarea faptelor, administrarea probelor și recuperarea bunurilor sustrase.

Fenomenul are o pronunțată dimensiune europeană. La nivelul Uniunii Europene, furtul și traficul cu ambarcațiuni de agrement și motoare de ambarcațiuni sunt recunoscute ca forme de criminalitate cu caracter transfrontalier, bunurile fiind frecvent sustrase dintr-un stat membru și valorificate în altul. Estimările existente indică mii de ambarcațiuni și zeci de mii de motoare furate anual în spațiul european, cu prejudicii economice care pot ajunge la sute de milioane de euro. România se regăsește atât ca stat de tranzit, cât și ca stat de destinație pentru o parte dintre aceste bunuri, ceea ce amplifică riscurile și necesitatea unor instrumente legislative adecvate.

Cadrul normativ actual din România este fragmentar și insuficient adaptat specificului acestui fenomen. Reglementările existente nu oferă un răspuns unitar în ceea ce privește regimul juridic al identificării și provenienței ambarcațiunilor de agrement și al motoarelor de ambarcațiuni, nu definesc în mod clar faptele ilicite specifice și nu asigură o delimitare coerentă între răspunderea contravențională și cea penală. Această situație generează practici neunitare, dificultăți de aplicare și, în unele cazuri, imposibilitatea sancționării adecvate a faptelor cu un grad ridicat de pericol social.

În acest context, adoptarea unei legi speciale privind regimul juridic al ambarcațiunilor de agrement și al motoarelor de ambarcațiuni este necesară și justificată. Intervenția legislativă urmărește instituirea unui cadru clar, coerent și previzibil pentru prevenirea, constatarea și sancționarea faptelor ilicite, consolidarea competențelor autorităților competente și creșterea eficienței cooperării cu partenerii europeni.

Impactul adoptării acestei reglementări este unul semnificativ și concret. Legea va contribui la reducerea pieței ilicite a motoarelor și ambarcațiunilor de agrement, la creșterea gradului de recuperare a bunurilor sustrase, la diminuarea prejudiciilor economice și la descurajarea activităților infracționale prin sancțiuni clare și proporționale. Totodată, aceasta va oferi proprietarilor și operatorilor economici un cadru juridic predictibil și va consolida capacitatea statului român de a răspunde eficient unui fenomen infracțional cu impact național și european.

Cadrul european și legislațiile statelor membre

La nivelul Uniunii Europene, regimul juridic aplicabil ambarcațiunilor de agrement și motoarelor de ambarcațiuni este reglementat prioritar din perspectiva siguranței produselor și a funcționării pieței interne, fără a institui un cadru unitar privind prevenirea și sancționarea furtului, falsificării sau traficului ilicit al acestor bunuri. Această opțiune normativă lasă statelor membre competența de a adopta legi speciale adaptate realităților naționale și riscurilor infracționale specifice.

Principalul act normativ european relevant este Directiva 2013/53/UE, care impune producătorilor obligația de a aplica numere de identificare (HIN) și plăcuțe ale constructorului pentru ambarcațiunile de agrement și motoarele acestora. Directiva urmărește exclusiv asigurarea conformității tehnice și a siguranței utilizatorilor, fără a reglementa regimul juridic al falsificării, deținerii ilicite sau circulației bunurilor provenite din infracțiuni. Prin urmare, aceasta creează un standard tehnic minim, dar nu oferă instrumente de combatere a pieței ilicite.

În paralel, Uniunea Europeană a dezvoltat instrumente generale de combatere a criminalității organizate și a traficului transfrontalier de bunuri, precum Decizia-cadru 2008/841/JAI și mecanismele de cooperare polițienească și judiciară (Europol, Eurojust). Acestea permit schimbul de informații și cooperarea operațională, însă nu uniformizează normele materiale privind infracțiunile și contravențiile referitoare la ambarcațiuni și motoare, lăsând această materie la latitudinea statelor membre.

În acest context, analiza legislațiilor naționale europene relevă existența unor regimuri juridice ferme și specializate, care tratează cu prioritate identificarea și proveniența acestor bunuri.

În Germania, deținerea, comercializarea sau utilizarea ambarcațiunilor și motoarelor cu elemente de identificare alterate ori fără documente de proveniență justificată sunt sancționate în temeiul Codului penal, prin infracțiunile de tăinuire și fals material. Practica autorităților germane consideră lipsa sau modificarea identificatorilor un indiciu puternic de proveniență infracțională, iar confiscarea bunurilor este frecvent dispusă, inclusiv în situațiile de bună-credință.

În Franța, cadrul penal și normele specifice din Codul transporturilor impun obligații clare privind trasabilitatea ambarcațiunilor de agrement, iar lipsa documentelor de proveniență sau neconcordanțele de identificare atrag sancțiuni administrative sau penale. Deținerea bunurilor cu origine incertă este tratată ca faptă gravă, independent de utilizarea efectivă a acestora.

În Italia, legislația penală și cea navală sancționează expres înlăturarea, alterarea sau disimularea elementelor de identificare, precum și deținerea și comercializarea bunurilor cu proveniență neclară. Autoritățile maritime și poliția au competențe extinse de control, iar confiscarea constituie un instrument central de combatere a pieței ilicite.

În Țările de Jos, regimul juridic combină norme penale și administrative stricte, calificând tranzacționarea bunurilor fără identificare clară sau fără documente de proveniență drept infracțiune economică. Buna-credință nu împiedică indisponibilizarea și confiscarea bunurilor atunci când identitatea acestora nu poate fi stabilită.

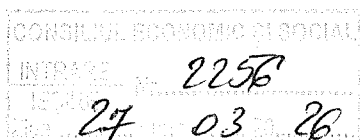
Statele nordice, precum Suedia, tratează furtul și traficul de motoare de ambarcațiuni ca fenomen prioritar, aplicând controale riguroase și sancțiuni severe pentru lipsa documentelor sau a identificatorilor, cu accent pe prevenție și descurajare.

INIȚIATOR:

Coarnă Dumitru- deputat

Tabel semnături- PROIECT DE LEGE privind regimul juridic al identificării, deținerii, circulației și prevenirii faptelor ilicite referitoare la ambarcațiuni de agrement și motoare de ambarcațiuni

Nr. crt.	NUME ȘI PRENUME	GRUP PARLAMENTAR	SEMNĂTURA
1.	COARNĂ DUMITRU	NEAFILIAȚI	
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
8.			
9.			
10.			



PARLAMENTUL ROMÂNIEI

SENAT

CAMERA DEPUTAȚILOR

Proiect de LEGE privind regimul juridic al identificării, deținerii, circulației și prevenirii faptelor ilicite referitoare la ambarcațiuni de agrement și motoare de ambarcațiuni

Parlamentul României adoptă prezenta lege:

Lege privind regimul juridic al identificării, deținerii, circulației și prevenirii faptelor ilicite referitoare la ambarcațiuni de agrement și motoare de ambarcațiuni

CAPITOLUL I

Dispoziții generale

Art. 1 – Obiectul legii

- (1) Prezenta lege reglementează regimul juridic al identificării, deținerii, utilizării, comercializării, circulației și transferului ambarcațiunilor de agrement și al motoarelor de ambarcațiuni.
- (2) Legea stabilește măsuri pentru prevenirea, constatarea și sancționarea faptelor contravenționale și infracționale care aduc atingere regimului de identificare și proveniență a acestor bunuri.
- (3) Prezenta lege are caracter de lege specială și se aplică cu prioritate față de dispozițiile generale în materie.

Art. 2 – Scopul legii

Scopul prezentei legi este:

- a) prevenirea furtului și traficului ilicit, inclusiv transfrontalier;
- b) asigurarea identificării tehnice a bunurilor;
- c) protejarea dreptului de proprietate;
- d) sprijinirea activității autorităților competente în combaterea criminalității organizate.

Art. 3 – Domeniul de aplicare

- (1) Prezenta lege se aplică pe întreg teritoriul României, inclusiv în apele interioare, apele maritime interioare și marea teritorială.

(2) Dispozițiile prezentei legi se aplică indiferent de locul de utilizare, depozitare, tranzit sau comercializare a bunurilor.

CAPITOLUL II

Definiții

Art. 4

În sensul prezentei legi:

- a) **ambarcațiune de agrement** – orice ambarcațiune destinată utilizării în scopuri sportive sau de agrement, indiferent de tip sau de mijlocul de propulsie, având o lungime a corpului cuprinsă între 2,5 m și 24 m;
- b) **motor de ambarcațiune** – motor cu ardere internă sau electric, fix sau detașabil;
- c) **element de identificare** – orice serie, sticker, marcaj, plăcuță, etichetă, cod sau alt mijloc tehnic aplicat de producător;
- d) **serie de identificare** – cod unic atribuit de producător;
- e) **modificare neautorizată** – ștergerea, alterarea, distrugerea, regravarea, înlocuirea ori disimularea elementelor de identificare;
- f) **proveniență** – ansamblul documentelor care atestă dobândirea legală a bunului;
- g) **comercializare** – orice formă de punere pe piață, inclusiv vânzare, intermediere, închiriere sau dezmembrare.

CAPITOLUL III

Regimul identificării și al provenienței

Art. 5 – Obligația identificării

- (1) Ambarcațiunile de agrement și motoarele de ambarcațiuni trebuie să fie identificate prin elemente de identificare valide, lizibile și conforme.
- (2) Este interzisă deținerea în scop comercial sau utilizarea bunurilor fără elemente de identificare.

Art. 6 – Obligația dovedirii provenienței

- (1) Orice persoană care deține, utilizează, transportă sau comercializează o ambarcațiune de agrement ori un motor de ambarcațiune are obligația de a deține și prezenta, la solicitarea autorităților competente, documente care să ateste proveniența legală a acestora.
- (2) Documentele de proveniență trebuie să fie emise sau întocmite în formă legală, să permită identificarea bunului și să indice în mod clar persoana de la care bunul a fost dobândit, precum și modalitatea de dobândire.
- (3) În sensul prezentei legi, documentele de proveniență pot consta, după caz, în:
 - a) contract de vânzare-cumpărare autentificat de notar, atunci când dobândirea bunului se realizează în afara unei activități comerciale pentru care se emit documente fiscale, inclusiv în cazul dobândirii din

străinătate;

b) factură fiscală sau document fiscal echivalent, emis de persoană juridică ori persoană fizică autorizată, în cazul achiziției prin activități comerciale, din țară sau din străinătate;

c) contract de donație, certificat de moștenitor sau alt act succesoral, întocmit potrivit legii;

d) documente vamale, de import sau alte documente specifice circulației intracomunitare, după caz, care însoțesc actul de dobândire;

e) alte documente prevăzute expres de lege, care atestă dobândirea legală a bunului.

(4) Înscrisurile sub semnătură privată neautentificate nu constituie documente de proveniență în sensul prezentei legi.

(5) Lipsa documentelor de proveniență, neprezentarea acestora, prezentarea unor documente neautentice, incomplete ori neconcordante constituie faptă ilicită și atrage răspunderea contravențională sau penală, după caz, potrivit dispozițiilor prezentei legi.

CAPITOLUL IV

Autorități competente și competențe

Art. 7 – Autorități competente

Autoritățile competente pentru aplicarea prezentei legi sunt:

a) Poliția Română;

b) Poliția de Frontieră Română;

c) Autoritatea Navală Română.

Art. 8 – Competențele Poliției

(1) Poliția Română și Poliția de Frontieră Română au competența de a constata contravențiile și infracțiunile prevăzute de prezenta lege.

(2) În exercitarea atribuțiilor, polițiștii au dreptul să verifice identitatea și proveniența bunurilor, să efectueze controale tehnice și documentare, să rețină bunuri și să sechistreze organele judiciare competente.

Art. 9 – Competențele Autorității Navale Române

(1) Autoritatea Navală Română are competența de a constata contravențiile și infracțiunile prevăzute de prezenta lege, în limitele atribuțiilor sale legale.

(2) În exercitarea competențelor, Autoritatea Navală Română poate verifica bunurile, constata faptele ilicite și întocmi acte de constatare.

(3) În cazul constatării unor infracțiuni, Autoritatea Navală Română sesizează de îndată Poliția Română sau Poliția de Frontieră Română, punând la dispoziție datele și documentele relevante.

(4) Actele de constatare întocmite de Autoritatea Navală Română constituie mijloace de probă, potrivit legii.

Art. 10 – Verificarea tehnică a elementelor de identificare

(1) În cazul existenței unor suspiciuni privind autenticitatea, integritatea sau conformitatea elementelor de identificare ale unei ambarcațiuni de agrement ori ale unui motor de ambarcațiune, Poliția de Frontieră Română este autoritatea competentă să efectueze verificarea tehnică de specialitate.

(2) Verificarea tehnică constă în examinarea elementelor de identificare în raport cu caracteristicile tehnice ale producătorului, standardele de fabricație și practicile industriale cunoscute.

(3) Constatările rezultate în urma verificării tehnice se consemnează într-un raport de constatare, care constituie mijloc de probă în procedurile contravenționale și penale, potrivit legii.

(4) Elementele de identificare care nu corespund caracteristicilor tehnice ale producătorului se prezumă a fi neautentice, până la proba contrară.

CAPITOLUL V

Contravenții și sancțiuni contravenționale

Art. 11 – Contravenții

(1) Constituie contravenții, dacă faptele nu sunt săvârșite în condițiile unei infracțiuni, următoarele:

- a) deținerea, utilizarea, transportul sau punerea în exploatare a unei ambarcațiuni de agrement ori a unui motor de ambarcațiune fără documente de proveniență legală;
- b) deteriorarea elementelor de identificare ale unei ambarcațiuni de agrement ori ale unui motor de ambarcațiune;
- c) refuzul sau obstrucționarea controlului efectuat de autoritățile competente;
- d) comercializarea, intermedierea sau punerea la dispoziție a unei ambarcațiuni de agrement ori a unui motor de ambarcațiune fără verificarea existenței elementelor de identificare și a documentelor de proveniență prezentate de deținător;
- e) utilizarea, deținerea sau transportul unei ambarcațiuni de agrement ori al unui motor de ambarcațiune care prezintă elemente de identificare lipsă, ilizibile, incomplete ori neconforme cu caracteristicile tehnice ale producătorului, atunci când nu există indicii privind falsificarea intenționată a acestora.

Art. 12 – Sancțiuni contravenționale

(1) Contravențiile prevăzute la:

- a) art. 11 lit. b) – c) se sancționează cu amendă de la 3.000 lei la 10.000 lei;
- b) art. 11 lit. a) și e) se sancționează cu amendă de la 10.000 lei la 30.000 lei;
- c) art. 11 lit. d) se sancționează cu amendă de la 20.000 lei la 40.000 lei.

Art. 13 – Principiul non bis in idem

Pentru aceeași faptă săvârșită de aceeași persoană nu se pot aplica mai multe sancțiuni contravenționale. În cazul încadrării multiple se aplică sancțiunea cea mai gravă.

CAPITOLUL VI

Infracțiuni și pedepse

Art. 14 – Falsificarea elementelor de identificare

(1) **Falsificarea, prin ștergere, modificare, distrugere, regravare, înlocuire sau disimulare, a elementelor de identificare ale unei ambarcațiuni de agrement sau ale unui motor de ambarcațiune constituie infracțiune și se pedepsește cu închisoare de la 2 la 7 ani.**

(2) **Instigarea, complicitatea sau orice altă formă de participare intenționată la săvârșirea faptei prevăzute la alin. (1) constituie infracțiune și se pedepsește cu închisoare de la 1 la 5 ani.**

(3) **Tentativa se pedepsește.**

Art. 15 – Deținerea, utilizarea sau comercializarea cu cunoașterea falsificării

(1) **Deținerea, utilizarea, transportul sau comercializarea unei ambarcațiuni de agrement ori a unui motor de ambarcațiune care are elementele de identificare falsificate, alterate, înlocuite ori inexistente, cunoscând această împrejurare, constituie infracțiune și se pedepsește cu închisoare de la 1 la 5 ani.**

(2) **Fapta prevăzută la alin. (1) se pedepsește cu închisoare de la 3 la 8 ani, dacă este săvârșită:**

- a) **în scop comercial;**
- b) **de un operator economic;**
- c) **asupra mai multor ambarcațiuni de agrement ori motoare de ambarcațiuni;**
- d) **în mod repetat.**

Art. 16 – Traficul transfrontalier cu ambarcațiuni de agrement și motoare de ambarcațiuni

Introducerea sau scoaterea din țară a unei ambarcațiuni de agrement ori a unui motor de ambarcațiune care are elemente de identificare falsificate, alterate, înlocuite ori inexistente, cunoscând această împrejurare, constituie infracțiune și se pedepsește cu închisoare de la 4 la 12 ani și confiscarea ambarcațiunii sau a motorului de ambarcațiune.

Art. 17 – Folosirea documentelor false privind ambarcațiuni de agrement și motoare de ambarcațiuni

Folosirea, prezentarea sau punerea în circulație, cu știință, a documentelor false ori inexacte privind identitatea, proveniența sau caracteristicile tehnice ale unei ambarcațiuni de agrement ori ale unui motor de ambarcațiune constituie infracțiune și se pedepsește cu închisoare de la 1 la 5 ani.

Art. 18 – Excluderea răspunderii penale

Nu constituie infracțiune fapta persoanei care dovedește că:

- a) **a dobândit ambarcațiunea de agrement sau motorul de ambarcațiune cu bună-credință;**

- b) nu a cunoscut și nu putea, în mod rezonabil, să cunoască existența falsificării;
- c) a sesizat autoritățile competente imediat după constatarea neregulilor.

Art. 19 – Confiscarea bunurilor

(1) Ambarcațiunile și motoarele de ambarcațiune care fac obiectul faptelor prevăzute de prezenta lege sunt supuse **confiscării**, indiferent dacă fapta constituie contravenție sau infracțiune, atunci când:

- a) identitatea tehnică nu poate fi stabilită;
- b) proveniența legală nu poate fi dovedită;
- c) elementele de identificare sunt distruse, eliminate neautentice sau false.

(2) Confiscarea se dispune potrivit legii, independent de stabilirea răspunderii contravenționale sau penale.

Art. 20 – Buna-credință

(1) Buna-credință a deținătorului nu înlătură măsura confiscării bunurilor prevăzute la art. 15, atunci când nu sunt îndeplinite condițiile privind identificarea și proveniența legală.

(2) Buna-credință este relevantă exclusiv pentru stabilirea formei de răspundere, în condițiile prezentei legi.

(3) Se consideră că bunul a fost dobândit în condiții de bună-credință atunci când deținătorul dovedește că, la momentul dobândirii:

- a) a verificat existența elementelor de identificare;
- b) a solicitat și a primit documente de proveniență aparent valide;
- c) nu existau indicii obiective care să conducă, în mod rezonabil, la suspiciunea că bunul provenea dintr-o faptă ilicită.

CAPITOLUL VII

Dispoziții finale

Art. 21 – Corelarea legislativă

Dispozițiile prezentei legi se completează, după caz, cu prevederile **Codului penal**, **Codului de procedură penală** și ale **Ordonanței Guvernului nr. 2/2001** privind regimul juridic al **contravențiilor**, în măsura în care nu contravin acesteia.

Art. 22 – Măsuri tranzitorii

Faptele săvârșite anterior intrării în vigoare a prezentei legi se sancționează potrivit dispozițiilor legale în vigoare la data comiterii acestora.

Art. 23 – Intrarea în vigoare

Prezenta lege intră în vigoare la **30 de zile** de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Președintele Senatului

Președintele Camerei Deputaților