



SECRETARIATUL GENERAL AL GUVERNULUI

DEPARTAMENTUL PENTRU RELAȚIA CU PARLAMENTUL

Biroul permanent al Senatului

Bp. 38 / 7^{ie} 2024

Biroul permanent al Senatului

432 / 4^{ie} 2024

L83 / 4^{ie} 2024

L85 / 4^{ie} 2024

L91 / 7^{ie} 2024 Nr. 2033/2024

L93 / 7^{ie} 2024 05. MAR. 2024

L99 / 7^{ie} 2024 L136 / 7^{ie} 2024

Către: DOMNUL MARIO OVIDIU OPREA,
SECRETARUL GENERAL AL SENATULUI

Ref. la: punctele de vedere ale Guvernului aprobate în ședința Guvernului din data
de 28 februarie 2024

STIMATE DOMNULE SECRETAR GENERAL,

Vă transmitem, alăturat, în original, punctele de vedere ale Guvernului referitoare la:

1. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii nr. 198 din 4 iulie 2023 a învățământului preuniversitar (Bp. 35/2024); L125 / 2024 ✓
2. Propunerea legislativă pentru modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 55/2002 privind regimul de deținere al câinilor periculoși sau agresivi (Bp. 777/2023); L93 / 2024 ✓
3. Propunerea legislativă pentru instituirea zilei de 21 aprilie ca "Ziua Prieteniei dintre România și Republica Federală Germania" (Bp. 43/2024); L128 / 2024 ✓
4. Propunerea legislativă pentru modificarea art. V alin. (1) din Legea nr. 296/2023 privind unele măsuri fiscal-bugetare pentru asigurarea sustenabilității financiare a României pe termen lung (Bp. 782/2023); L104 / 2024 ✓
5. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (Bp. 636/2023); L432 / 2023 ✓
6. Propunerea legislativă pentru modificarea art. 108 alin. (1) din Legea învățământului preuniversitar nr. 198/2023 și pentru instituirea unei măsuri tranzitorii (Bp. 38/2024); B38 / 2024 ✓
7. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ (Bp. 762/2023); L85 / 2024 ✓
8. Propunerea legislativă pentru modificarea Legii nr. 176/2018 privind internshipul (Bp. 790/2023); L83 / 2024 ✓
9. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii nr. 370/2004 pentru alegerea Președintelui României și pentru modificarea și completarea Legii nr. 208/2015 privind alegerea Senatului și a Camerei Deputaților, precum și pentru organizarea și funcționarea Autorității Electorale Permanente (Bp. 771/2023); L93 / 2024 ✓
10. Propunerea legislativă pentru modificarea art. 29 din Legea nr. 176/2000 privind integritatea în exercitarea funcțiilor și demnităților publice, pentru modificarea și completarea Legii nr. 144/2007 privind înființarea, organizarea și funcționarea Agenției Naționale de Integritate, precum și pentru modificarea și completarea altor acte normative (Bp. 764/2023); L86 / 2024 ✓
11. Propunerea legislativă pentru modificarea Legii partidelor politice nr. 14/2003 (Bp. 769/2023); L91 / 2024 ✓
12. Propunerea legislativă pentru instituirea zilei de 14 mai ca "Ziua Solidarității și Prieteniei dintre România și Statul Israel" (Bp. 60/2024). L136 / 2024 ✓

Cu deosebită considerație,

NINI SĂPUNARU

SECRETAR DE STAT



PRIM MINISTRU

Biroul permanent al Senatului

432 / 7 to 2024

Domnule președinte,

În conformitate cu prevederile art. 111 alin. (1) din Constituție și în temeiul art. 25 lit. b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, Guvernul României formulează următorul:

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice*, inițiată de domnul deputat UDMR Benedek Zacharie împreună cu un grup de parlamentari UDMR (Bp. 636/2023).

I. Principalele reglementări

Prin inițiativa legislativă se propune modificarea și completarea *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare*, în sensul stabilirii unor noi dispoziții cu privire la:

- atitudinea polițiștilor rutieri în relația cu participanții la trafic;
- stabilirea numărului minim de ore de pregătire teoretică la 25, iar de pregătire practică la 45 de ore pentru persoanele care urmează un curs de pregătire practică, în vederea obținerii permisului de conducere;
- realizarea examinării pentru obținerea permisului de conducere și de către examinatori persoane fizice atestate de către autoritatea competentă potrivit normelor de aplicare a prezentei legi;
- prevenirea accidentelor de circulație.

II. Observații

1. În ceea ce privește mențiunile din cuprinsul *Expunerii de motive*, referitoare la termenele lungi la care se fac programările pentru examenele de obținere a permisului de conducere, subliniem faptul că acestea sunt întâlnite în situații izolate, cauzate de cele mai multe ori de evenimente neprevăzute. În acest sens, precizăm că media națională a timpilor de programare la susținerea probei practice a examenului pentru obținerea permisului de conducere la categoria B era, la data de 20.11.2023, de 27 de zile.

Referitor la asigurarea unui nivel mai bun de pregătire a candidaților, considerăm că este necesară adoptarea unor măsuri în acest sens, înțelegând să expunem situația candidaților nepromovați la prima probă teoretică, respectiv practică susținută pentru obținerea permisului de conducere.

Astfel, la nivelul anilor 2021-2022, rata promovabilității la proba practică pentru categoria B a fost de 31% și de 66% la toate categoriile, relevant fiind însă și procentul de promovabilitate la prima proba teoretică susținută, respectiv 28%.

Menționăm că un nivel de exigență redus în activitatea de examinare a candidaților la examenul pentru obținerea permisului de conducere poate fi de natură a afecta siguranța rutieră, pentru creșterea ratei promovabilității și a diminuării corelative a timpilor de așteptare pentru susținerea examenului fiind necesară creșterea calității în procesul de pregătire a viitorilor conducători auto.

În ceea ce privește profesionalizarea activității de examinare a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere, conform *Ordinului ministrului administrației și internelor nr. 260/2011 pentru stabilirea normelor privind formarea, evaluarea, examinarea, atestarea și controlul examinerilor care participă la desfășurarea examenelor practice pentru obținerea permisului de conducere, cu modificările și completările ulterioare*¹, termenul de examiner reprezintă calitatea deținută de ofițerii și agenții de poliție care își desfășoară activitatea în cadrul Direcției Generale Permise de Conducere și Înmatriculări (D.G.P.C.Î.) sau în cadrul serviciilor publice comunitare care au obținut dreptul de a examina candidații în vederea obținerii permisului de conducere, în condițiile respectivului ordin.

Cu toate că încadrarea legală a examinerului este de natura unei calități deținute și nu a unei profesii exercitate, ofițerii și agenții de poliție care au aptitudinea de a examina persoanele în vederea obținerii permisului de conducere desfășoară această activitate cu îndeplinirea criteriilor de exigență stabilite la nivel european.

¹ care transpune în legislația națională prevederile *Anexei IV la Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (reformată)*;

De asemenea, în conformitate cu capitolul VI din ordinul anterior menționat, fiecare polițist este evaluat anual privind modul de îndeplinire a atribuțiilor de serviciu, pe linie de examinări, fiind, totodată, supus unor verificări efectuate de către șeful serviciului public comunitar, pe parcursul desfășurării examenelor de conducere în traseu la proba practică, o dată la fiecare 5 ani, pentru o perioadă minimă cumulată de cel puțin o jumătate de zi, prin sistemul de înregistrare audio-video, monitorizându-se activitatea acestuia pe parcursul mai multor examene la proba practică.

Mai mult, potrivit art. 22 alin. (1) din același ordin, fiecare examinator, indiferent de numărul de categorii de vehicule pentru care are dreptul să examineze, trebuie să se supună unui proces de formare continuă minimă, efectuat anual, pe parcursul a 4 zile, pentru:

- a) a-și menține și actualiza cunoștințele și aptitudinile necesare în vederea efectuării examinării;
- b) a dezvolta noi competențe care au devenit esențiale pentru exercitarea activității sale;
- c) a asigura desfășurarea examenelor în mod corect și uniform;
- d) a-și menține și dezvolta aptitudinile practice pentru conducerea vehiculului.

Pe de altă parte, potrivit *Planului de integritate pentru implementarea, la nivelul Ministerului Afacerilor Interne, în perioada 2022-2025, a Strategiei naționale anticorupție*, aprobat prin *Ordinul ministrului afacerilor interne nr. 191/2022*, șeful serviciului public comunitar este obligat să verifice lunar, prin sondaj, cel puțin o înregistrare a unei probe practice și teoretice a fiecărui examinator.

De asemenea, autoritățile publice, spre deosebire de persoanele fizice și persoanele juridice private, au obligația legală de a proteja interesul general, iar în prezentul domeniu, interesul de a proteja viața, integritatea și sănătatea persoanelor care participă la traficul rutier sau se află în apropierea acestuia.

Pentru îndeplinirea acestei obligații au fost instituite o serie de mecanisme legale destinate identificării vulnerabilităților care pot genera fapte de corupție ori alte nerespectări ale legii, precum și combaterii faptelor de corupție/faptelor nelegale în rândul funcționarilor publici, pentru a preveni apariția unor astfel de fapte, inclusiv a unor fapte noi.

Mai mult, răspunderea juridică pentru săvârșirea unor astfel de fapte de către funcționarii publici cu statut special polițisti atrage pedepse mai mari și îmbracă diverse forme, respectiv disciplinară, civilă, administrativă, penală.

Pentru a exemplifica o situație dintre cele întâlnite, în continuarea verificărilor efectuate conform celor menționate mai sus, în cazul în care sunt constatate încălcări ale procedurii de examinare, Direcția Generală Permise de Conducere și Înmatriculări (D.G.P.C.Î.), în calitate de autoritate de coordonare și control metodologic în materie, are la îndemână, numai în ceea ce privește

ofițerii și agenții de poliție, conform *Legii nr. 360/2002 privind Statutul polițistului, cu modificările și completările ulterioare*, mecanismul cercetării și sancționării disciplinare.

Or, în ceea ce privește persoanele fizice atestate ce se propun a efectua activitatea de examinare, mecanismul amintit nu se poate aplica, pârghiile de sancționare a comportamentelor neadecvate a acestora lipsind din propunerea legislativă.

Constatăm, astfel, că prevederile legale în vigoare sunt în măsură să asigure un nivel înalt de pregătire, formare continuă, control și verificare a polițiștilor care dețin calitatea de examinator, măsurile impuse fiind mai riguroase decât cele prevăzute la nivel european.

În altă ordine de idei, în cuprinsul propunerii legislative nu este prevăzut dacă activitatea desfășurată de către persoanele fizice atestate este remunerată.

În acest sens, menționăm că examinarea pentru obținerea permisului de conducere este gratuită, fiind organizată de către instituțiile prefectului, în condițiile legii.

În cazul în care ar fi stabilită remunerarea acestei activități, considerăm că nu ar fi posibilă o aplicare în spiritul *principiului egalității de tratament și nediscriminării* între polițiștii care dețin calitatea de examinator și persoanele fizice autorizate, având în vedere că prima categorie profesională este plătită din bugetul de stat, conform normelor în vigoare.

Totodată, potrivit cadrului legal actual, examinatorul autorității competente răspunde penal și pentru refuzul sau sustragerea de la prelevarea de mostre biologice, aspect omis de către inițiatori, care nu au avut în vedere necesitatea modificării inclusiv a *Codului penal*, astfel că, potrivit prezentului demers legislativ, examinatorului persoană fizică atestată i se permite să se afle sub influența băuturilor alcoolice ori a substanțelor psihoactive în timpul desfășurării examinării practice, întrucât are dreptul de a refuza sau de a se sustrage de la prelevarea de mostre biologice.

În ceea ce privește desemnarea examinatorului prin tragere la sorti, nu considerăm necesară includerea acestui mecanism în *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, acesta fiind stabilit și în prezent, în cuprinsul art. 8 alin. (6) și (7) din *Ordinul ministrului administrației și internelor nr. 268/2010 privind procedura de examinare pentru obținerea permisului de conducere, cu modificările și completările ulterioare*², conform cărora:

”(6) Șeful serviciului public comunitar stabilește zilnic examinatorii care desfășoară activități de examinare. Repartizarea examinatorilor, câte unul pentru fiecare programator, se face de către sistemul informatic, în mod aleatoriu.

² care transpune în legislația națională prevederi ale *Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (reformată)*, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. L 403 din 30 decembrie 2006

(7) Programatoarele se listează numai în ziua susținerii probei practice, la începutul programului de lucru, cu excepția situațiilor de forță majoră sau caz fortuit, pe care șeful serviciului public comunitar le consemnează într-un registru special constituit. (...)"

2. Cu privire la art. I pct. 1, respectiv propunerea de introducere a alin. (1) în cuprinsul art. 2, menționăm că încă din cuprinsul art. I alin. (1) al *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, se poate observa domeniul de reglementare al acestui act normativ, respectiv regulile privind circulația pe drumurile publice a vehiculelor, pietonilor și a celorlalte categorii de participanți la trafic, drepturile, obligațiile și răspunderile care revin persoanelor fizice și juridice, precum și atribuțiile unor autorități ale administrației publice, instituții și organizații.

Din această perspectivă, actul normativ nu se poate substitui prevederilor *Legii nr. 360/2002 privind Statutul polițistului, cu modificările și completările ulterioare*, ori ale *Codului de etică și deontologie al polițistului*, aprobat prin *Hotărârea Guvernului nr. 991/2005, cu modificările și completările ulterioare*, care prevede regulile de conduită a polițistului în exercitarea atribuțiilor profesionale care decurg din legislația aplicabilă personalului Ministerului Afacerilor Interne.

Totodată, considerăm că, potrivit art. I pct. 1 era necesar să se asigure respectarea dispozițiilor art. 8 alin. (4) din *Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, potrivit căroră, „*Textul legislativ trebuie să fie formulat clar, fluent și inteligibil, fără dificultăți sintactice și pasaje obscure sau echivoce. Nu se folosesc termeni cu încărcătură afectivă. Forma și estetica exprimării nu trebuie să prejudicieze stilul juridic, precizia și claritatea dispozițiilor.*”

În acest sens, trebuiau reconsiderați termenii „*relații civilizate, calme și deschise*”.

De asemenea, pentru a se asigura claritatea și precizia textului propus, trebuia să se clarifice care este autoritatea competentă la care se face referire.

În plus, în ceea ce privește „*regulile de comportament specifice polițistului rutier*”, semnalăm că, în măsura în care acestea vizează aspecte ce țin de statutul polițistului și de raportul de serviciu al acestuia, reglementarea se va realiza la nivel primar, prin lege organică, iar nu prin hotărâre a Guvernului, act de reglementare secundară.

În acest sens, arătăm că, în jurisprudența sa, Curtea Constituțională a statuat în mod constant că „*polițistul este un funcționar public cu statut special și regulile esențiale privind exercitarea raportului său de serviciu trebuie reglementate prin lege organică, potrivit art. 73 alin. (3) lit. j) din Constituție*”.

3. Referitor la Art. I pct. 2, respectiv propunerea de introducere a alin. (5) în cuprinsul art. 20, semnalăm faptul că norma juridică nu poate opera ca excepție de la prevederile art. 20 alin. (4) lit. b) și c), în acest din urmă caz fiind stabilite vârstele minime pentru obținerea permisului de conducere.

În acest sens, menționăm că normele care fac obiectul propunerii în discuție își au izvorul în conținutul art. 25 alin. (1) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, potrivit căruia pentru conducătorii de autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie care au o vechime mai mică de un an de la obținerea permisului de conducere se stabilesc prin regulament reguli suplimentare de circulație.

Totodată, menționăm că această prevedere poate conduce la lipsirea de eficiență a prevederilor art. 20 alin. (5) din aceeași ordonanță de urgență, prin care se acordă posibilitatea persoanelor cu vârsta de 18 ani să obțină permis de conducere categoria C sau CE, care permite conducerea pe drumurile publice a autovehiculelor de mare tonaj.

În acest sens, considerăm excesivă prevederea mai sus citată, prin care inițiatorii propun limitarea dreptului de a conduce în anumite condiții a vehiculelor de categoria B, deoarece legea în forma aflată în vigoare prevede la art. 20 alin. (5) și alin. (6) excepții de la condițiile minime de vârstă necesare pentru obținerea permisului de conducere pentru vehicule, care au masă totală maximă autorizată mai mare de 3.500 kg și care sunt proiectate și construite pentru transportul a 8 sau mai mulți pasageri, respectiv categoria C și categoria D.

Astfel, instituirea excepției de la prevederile art. 20 alin. (4) lit. b) poate genera lipsirea de forță juridică a textului menționat mai sus, pentru că, de regulă, puterea maximă a vehiculelor din clasa C1 și C1E, depășește 100 CP.

În acest context, apreciem că se impunea clarificarea intenției de reglementare în ceea ce privește cea de-a doua condiție instituită – „*experiența de conducere mai mică de un an pentru categoria de vehicule B*”, respectiv dacă se are în vedere situația persoanei care a obținut permisul de conducere pentru categoria de vehicule B pentru o perioadă mai mică de un an. De asemenea, considerăm că din textul propus nu este clar dacă se are în vedere instituirea unei sancțiuni pentru nerespectarea obligației instituite, această observație fiind valabilă și pentru norma de la art. I pct. 8.

4. În ceea ce privește propunerea de la art. I pct. 3, care prevede că numărul minim de ore de pregătire teoretică este de 25, iar cel de pregătire practică este de 45, considerăm că aceasta nu se justifică în cuprinsul art. 23, deoarece numărul de ore necesare pentru pregătirea teoretică și practică a unui cursant în vederea obținerii unei categorii de permis auto este o problemă complexă stabilită prin norme de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

conform art. 122 din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, iar criteriile în funcție de care s-au reglementat numărul de ore necesare pentru pregătirea unui cursant în vederea obținerii unei categorii de permis auto diferă în funcție de categoria solicitată, deținerea sau nedeținerea de către candidat a unei alte categorii de permis, vârsta acestuia etc.

5. Cu privire la art. I pct. 4, semnalăm că normele instituite sunt lipsite de claritate și previzibilitate, fiind susceptibile să afecteze *principiul securității juridice* instituit prin art. 1 alin. (5) din Constituție.

Astfel, raportat la norma preconizată pentru art. 24 alin.(1²), arătăm următoarele:

a) observăm că se are în vedere instituirea unei excepții de la prevederile art. 24 alin. (1), potrivit cărora „*Examinarea pentru obținerea permisului de conducere și eliberarea acestuia se realizează de către autoritatea competentă pe raza căreia solicitantii își au domiciliul ori reședința în sensul art. 23¹ alin. (2) sau, în cazul celor aflați la studii în România de cel puțin 6 luni, de către autoritatea competentă pe raza căreia se află adresa unde locuiesc*” și de la cele ale art. 23 alin. (2), care dispun „*Au dreptul de a conduce autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie pe drumurile publice, în condițiile stabilite prin regulament, și persoanele care urmează un curs de pregătire practică, în vederea obținerii permisului de conducere, numai în prezența și sub supravegherea directă a unui instructor auto atestat în acest sens, precum și a examinatorului din cadrul autorității competente în timpul desfășurării probelor practice ale examenului pentru obținerea permisului de conducere pentru oricare din categoriile prevăzute de lege*”.

Astfel, precizăm că nu este clar motivul pentru care excepția se raportează la dispozițiile legale indicate mai sus, în special la art. 24 alin. (1), având în vedere că norma propusă nu are în vedere stabilirea unei alte autorități competente pentru examinarea în vederea obținerii permisului de conducere și eliberarea acestuia, ci vizează instituirea posibilității ca examinarea să poată fi realizată și de către persoane fizice „*atestare*” de către autoritatea competentă;

b) apreciem că nu este clar în ce constă, în concret, „*atestarea*” examinatorilor persoane fizice, precum și care este cadrul legal aplicabil, respectiv dacă referirea la normele de aplicare este făcută în realitate la *Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice*.

Suplimentar, față de aspectele expuse mai sus, învederăm că era necesar să se asigure respectarea dispozițiilor Anexei nr. IV „*Norme minime aplicabile persoanelor care asigură desfășurarea examenelor practice de conducere*” din cuprinsul *Directivei 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere*.

De asemenea, având în vedere că România rămâne în continuare, conform raportărilor EUROSTAT, pe primul loc în Uniunea Europeană la rata deceselor provocate de accidente rutiere, respectiv 86 decese la 1 milion de locuitori, considerăm că flexibilizarea regimului de examinare, prin acordarea posibilității persoanelor fizice autorizate să efectueze examinarea pentru obținerea permisului de conducere, nu este oportună în prezent.

6. Analizând textele propuse la Art. I pct. 5, în virtutea celor arătate mai sus, apreciem că dispozițiile acestui act normativ nu se pot substitui nici prevederilor din *Legea nr. 218/2002 privind organizarea și funcționarea Poliției Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, întrucât vizează atribuțiile exercitate de structurile de poliție rutieră, ori acestea sunt statuate în cuprinsul art. 26 din *Legea nr. 218/2002*.

Mai mult, în analiza aceluiași punct al demersului legislativ, cu referire la textul propus pentru art. 28², în desfășurarea activităților de prevenire a accidentelor rutiere, una dintre prioritățile stabilite și efectuate constant de poliția rutieră se referă la utilizarea drumurilor în condiții de siguranță, prin care se urmărește derularea de campanii de conștientizare privind riscul rutier la nivel național prin difuzarea de mesaje sociale în mass-media și cu ajutorul panourilor publicitare/infrastructură lizibilă amplasate pe autostrăzi și drumuri naționale, structurile de poliție rutieră cooperând permanent cu sectorul public și privat pentru promovarea educației pentru siguranță rutieră prin consolidarea campaniilor de informare și conștientizare a participanților la trafic asupra drepturilor și obligațiilor pe care le au și pentru cunoașterea și aplicarea corectă a regulilor de circulație în vederea scăderii numărului de accidente rutiere.

În acest sens, la nivelul Poliției Române, prin proiectul „*Educație rutieră – modelarea factorului uman prin responsabilizarea participanților la trafic pentru creșterea gradului de siguranță rutieră*”, cofinanțat din Fondul European de Dezvoltare Regională prin Programul Operațional Infrastructură Mare, s-au realizat 6 campanii naționale de educație rutieră și au fost achiziționate 45 de laboratoare mobile de educație ce au fost distribuite structurilor teritoriale de poliție rutieră. Fiecare dintre aceste laboratoare este folosit de polițiștii rutieri atât pe perioada implementării proiectului, pentru realizarea de activități interactive, cât și după implementarea acestuia, prin desfășurarea de activități educativ-preventive.

Prin activitatea desfășurată, Poliția Română, prin Direcția Rutieră, urmărește combaterea sistematică a cauzelor generatoare de accidente, pentru realizarea obiectivului general, de creștere a gradului de siguranță și protecție pentru cetățeni, prin aplicarea fermă a măsurilor din competență, concomitent cu dezvoltarea activităților de educație rutieră.

De aceea, s-a impus desfășurarea de activități educativ-preventive pentru îmbunătățirea nivelului de cunoaștere și respectare a normelor rutiere, precum

și conștientizarea pericolelor la care se expun cei care încalcă regulile de circulație, astfel încât, în primele 9 luni ale anului 2023, au fost încheiate, la nivel teritorial, 144 de parteneriate în domeniul educației rutiere, iar polițiștii rutieri au participat la 3.325 de ore de educație rutieră în 2.192 de unități de învățământ, cele mai multe activități fiind desfășurate în municipiul București (559), Brăila (260), Prahova (214), Botoșani (158) și Argeș (125).

Totodată, semnalăm că, deși potrivit *Expunerii de motive* se are în vedere implementarea unor măsuri suplimentare de siguranță pentru participanții la traficul rutier, normele de la art. I pct. 5 cuprind sintagme cu caracter general, neclar și lipsit de previzibilitate. Cu titlu de exemplu, arătăm că textele fac referire la „misiuni de îndrumare și informare”, „misiuni de prevenire și descurajare a încălcării regulilor de circulație”, „măsuri pentru desfășurarea în condiții de siguranță a circulației pe drumurile publice”, „misiuni de supraveghere și control”, fără a reglementa, în concret, ce presupun acestea.

De asemenea, considerăm că utilizarea semnalelor speciale de avertizare luminoasă în scop preventiv nu se justifică, întrucât, în opinia noastră, acestea ar trebui utilizate în situații excepționale.

În acest sens, arătăm că, potrivit art. 91 alin. (1) din *Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006*, semnalele mijloacelor speciale de avertizare, luminoase și sonore, se folosesc de către conducătorii autovehiculelor prevăzute la art. 32 din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002* numai dacă intervenția sau misiunea impune urgență.

În acest sens, apreciem că această soluție este de natură a crea confuzie în rândul participanților la trafic având în vedere semnificația³ semnalelor speciale de avertizare luminoase montate pe autovehicule aparținând poliției, respectiv de a obliga conducătorii de autovehicule să oprească în direcția de mers cât mai aproape de marginea drumului/să acorde prioritate de trecere acestora.

7. În ceea ce privește soluțiile propuse pentru alin. (2) al art. 28³, introdus prin art. I pct. 5, referitoare la instalarea obligatorie de semafoare electrice în dreptul fiecărei treceri de pietoni de pe drumurile publice sau străzile având cel puțin 2 benzi de circulație pe fiecare sens, apreciem necesar ca instalarea acestora să rămână în analiza comisiilor tehnice din cadrul unităților administrativ-teritoriale de pe raza cărora aparțin drumurile publice/străzile având cel puțin 2 benzi de circulație pe sens, întrucât, potrivit legislației în vigoare⁴, resistemizarea rutieră poate avea loc numai cu avizul poliției rutiere.

³ art. 32 alin. (1) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare*

⁴ art. 5 alin. (1)-(2) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare*

În acest sens, din modalitatea de formulare a textului rezultă că obligația amplasării amenajărilor menționate mai sus revine atât autorităților publice locale, cât și administratorului drumului, aspect ce ar putea genera probleme de aplicare a normei în practică.

Atragem atenția că impunerea unor condiționalități cumulate, cum ar fi cele prevăzute la alin. (2), respectiv montarea de semafoare și realizarea de refugii la trecerile de pietoni pot crea dificultăți în realizarea acestora, deoarece sunt situații când nu există spațiu necesar pentru lărgirea părții carosabile în vederea amenajării unor astfel de refugii.

8. În ceea ce privește textul propus pentru art. 28⁴, introdus prin art. I pct. 5, referitor la eliminarea posibilității structurilor de poliție rutieră de a utiliza aparate de măsurare a vitezei montate pe autospeciale neinscripționate din dotarea Poliției Române supunem atenției următoarele:

În primul rând, facem precizarea că aceste aspecte au mai fost vizate de un demers legislativ, inițiat la nivelul Parlamentului României, respectiv *„propunerea legislativă pentru modificarea și completarea art. 109 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare”* (Plx.112/2018), prin care inițiatorul a urmărit modificarea și completarea articolului menționat cu dispoziții referitoare la obligativitatea purtării uniformei de către polițiștii rutieri și de frontieră, constatarea contravențiilor numai cu mijloace tehnice certificate și instalarea dispozitivelor destinate măsurării vitezei numai pe autovehicule inscripționate.

Pe marginea acestei propuneri legislative a fost formulată obiecție de neconstituționalitate de către Președintele României, astfel că, în ceea ce privește soluțiile normative cuprinse în propunerea legislativă, Curtea Constituțională a României a reținut prin *Decizia nr. 684/2018* următoarele:

”47. Curtea constată că este întemeiată critica autorului obiecției de neconstituționalitate, potrivit căreia soluția legislativă privind obligativitatea presemnalizării prezenței, în zona drumului public, a dispozitivelor radar instalate pe autovehicule staționare sau pe suportii amenajărilor rutiere și a dispozitivelor radar tip pistol - care limitează activitățile poliției rutiere de aplicare a normelor legale privind viteza maximă admisă (pe sectorul de drum respectiv și pentru categoria din care face parte autovehiculul condus) la acțiuni presemnalizate - aduce atingere prevederilor constituționale ale art. I alin. (5) privind respectarea obligatorie a legilor și securitatea raporturilor juridice și afectează protejarea dreptului la viață și la integritatea fizică și psihică, consacrat de dispozițiile art. 22 alin. (1) din Constituție. În acest sens, Curtea apreciază că soluția legislativă criticată face ca aplicarea legislației rutiere - sub aspectul respectării limitelor vitezei de circulație pe drumurile publice, pe de o parte, să se îndepărteze de la scopul ei, care vizează siguranța

traficului rutier și, în mod special, ocrotirea vieții și a integrității corporale a persoanelor participante la trafic sau aflate în zona drumului public, iar, pe de altă parte, să fie lipsită, în mare măsură, de componenta sancțiunii”.

În al doilea rând, scopul legislației rutiere este de a proteja viața, integritatea și sănătatea persoanelor care participă la traficul rutier. În cuprinsul *Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, sunt reglementate mecanismele de sancționare a abaterilor prin raportare la gradul de pericol social a faptelor săvârșite.

Siguranța rutieră este o responsabilitate comună, care necesită acțiuni concrete și coordonate, care nu suferă amânare, iar îmbunătățirea parametrilor specifici domeniului se poate obține doar cu implicarea fiecăruia atât din postura de utilizator al drumului, cât și, mai ales, din cea de autoritate de reglementare și aplicare a legislației.

Pentru a putea atinge obiectivul asumat de Uniunea Europeană de a se apropia de zero decese până în anul 2050-*„Vision Zero”*, prin *Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2022-2030*⁵, document de politici publice, s-a stabilit ca țintă intermediară reducerea numărului de decese și vătămări grave cauzate de accidente rutiere cu 50% până în anul 2030.

Comisia Europeană a stabilit că este nevoie de o nouă abordare a ceea ce înseamnă *„sistemul sigur”* în domeniul siguranței rutiere, pentru deceniul 2021-2030.

Potrivit abordării *„sistemului sigur”*, decesele și vătămările grave cauzate de accidentele rutiere nu reprezintă un preț inevitabil al mobilității. Accidente se vor produce mereu, dar decesele și vătămările grave pot fi prevenite în mare măsură. Scopul *„sistemului sigur”* pe termen lung este eliminarea deceselor și a rănilor grave pe drumurile publice, fiind adoptat de un număr din ce în ce mai mare de țări și stând, totodată, la baza *Deceniului de acțiune al ONU pentru siguranța rutieră*.

Totodată, în vederea implementării angajamentelor asumate prin *Programul de Guvernare pentru perioada 2023-2024*, se impune realizarea unor demersuri de facilitare a utilizării informațiilor oferite de sistemele de monitorizare a traficului dezvoltate de unitățile administrativ-teritoriale, pentru a servi atât ca suport pentru luarea unor decizii de dirijare a traficului rutier, cât și pentru impunerea respectării legii.

Un prim pas a fost realizat prin adoptarea *Legii nr. 383/2022 privind unele măsuri de eficientizare a monitorizării traficului rutier*, însă este necesară continuarea demersurilor astfel încât legislația națională să impună în mod clar și eficient respectarea regulilor de circulație cu implicații în siguranța rutieră, printr-o varietate de mijloace.

⁵ aprobată prin *Hotărârea Guvernului nr. 682/2022, cu modificările ulterioare;*

La nivel internațional, o serie de state au adoptat metode de impunere bazate pe o abordare oriunde, oricând pentru a preveni încălcarea regulilor de circulație, mesajul fiind clar: nerespectarea acestora reprezintă un comportament ilegal, inacceptabil și în dezacord cu interesele comunității.

Totodată, s-a avut în vedere și monitorizarea comportamentului la volan conform unor criterii predefinite.

La nivel european, supravegherea traficului rutier prin mijloace tehnice montate pe autovehicule neinscripționate, dar și prin mijloace tehnice disimulate, constituie o modalitate de prevenire a încălcării regulilor de circulație, determinând conducătorii de autovehicul să aibă o conduită corectă, toate statele europene folosind această modalitate de constatare, chiar și statele în care funcționează sisteme fixe de constatare.

Vizibilitatea poliției rutiere pe rețeaua de drumuri este direct influențată de activitățile desfășurate, care nu se limitează numai la dirijarea traficului sau constatarea abaterilor de nerespectare a normelor rutiere. Chiar și în condițiile operaționalizării sistemelor fixe, utilizarea cinemometrelor radar instalate pe autovehicule rămâne esențială pentru creșterea gradului de siguranță rutieră.

Folosirea radarelor disimulate este necesară tocmai pentru a induce ideea că oricând un conducător de vehicul care nu respectă regimul legal de viteză poate fi depistat în trafic. De altfel, chiar și în statele în care funcționează sisteme fixe de constatare, sistemele mobile determină conducătorii de autovehicul să aibă o conduită corectă în deplasările pe drumurile publice.

În aceste condiții, eliminarea posibilității amplasării de aparate tip radar pe autovehicule neinscripționate sau în locuri mai puțin vizibile are aptitudinea de a crea în subconștientul conducătorilor de autovehicule percepția că viteza de deplasare a acestora nu este monitorizată și nu pot fi sancționați, ce va conduce la înlăturarea factorului de prevenire a accidentelor rutiere pe drumurile publice având drept consecință viteza excesivă, respectiv creșterea numărului victimelor înregistrate pe această cauză la nivel național.

În multe situații, vizibilitatea polițistului rutier și a autovehiculului inscripționat determină conducătorul de autovehicul să frâneze bruse, instinctual, iar în contextul unor viteze care depășesc cu mult limitele legale, conducătorii autovehiculelor care circulă în spatele acestuia se află în imposibilitatea de a mai asigura o distanță suficientă, generând pericol pentru siguranța traficului rutier.

În condițiile ideale în care un conducător auto adoptă o conduită adecvată față de normele de circulație rutieră, nu prezintă relevanță sub niciun aspect dacă autovehiculul pe care este montat mijlocul tehnic este inscripționat sau neinscripționat ori dacă polițiștii poartă sau nu uniforme cu înscrisurile distinctive ale Poliției Române. Chiar dacă majoritatea conducătorilor de autovehicule încalcă doar cu puțin limita de viteză, aceasta poate avea ca rezultat

un număr semnificativ de accidente fatale și cu vătămări grave, aspect dedus din analiza accidentelor.

Utilitatea amplasării radarelor pe autoturisme neinscripționate rezultă și din necesitatea aplicării unor standarde mai dure pentru respectarea vitezei în scopul conștientizării și responsabilizării conducătorilor de autovehicule pe drumurile publice, care trebuie să existe pe tot parcursul deplasării acestora în trafic, nicidecum doar la vederea autovehiculului inscripționat al poliției rutiere. Creșterile vitezei care depășesc limitele legale reprezintă factorul major de creștere a riscului de accidente, mai ales că acest comportament este practicat pe scară largă de către conducătorii auto. De la conducerea cu un exces mic de viteză, conducătorii auto vor dori să conducă cu o viteză mai mare, în afara cazului când întâlnesc o anumită constrângere, iar această constrângere este inclusiv prin folosirea radarelor amplasate pe auto neinscripționate.

Totodată, în ceea ce privește activitățile desfășurate de structurile de poliție rutieră, apreciem relevante și dispozițiile art. 31 alin. (1) lit. h) din *Legea nr. 218/2002*, potrivit căreia „În realizarea atribuțiilor ce îi revin, potrivit legii, polițistul este investit cu exercițiul autorității publice și are următoarele drepturi și obligații principale: (...) h) să poarte asupra sa armamentul și muniția necesare, indiferent dacă este în uniformă sau echipat civil, și să folosească, pentru îndeplinirea misiunilor, autovehicule din dotare, cu sau fără însemnele distinctive ale poliției”.

Astfel, potrivit aspectelor menționate anterior, legislația în vigoare permite și folosirea autovehiculelor neinscripționate în activitatea de control al respectării normelor legale.

9. În ceea ce privește propunerea de la art. 28⁵, introdus prin art. I pct. 5, aceasta nu se justifică, având în vedere că „măsurile necesare pentru fluidizarea traficului”, indicate în text, vizează, în esență, acțiunile de dirijare a circulației rutiere pe care polițistul rutier le exercită potrivit art. 35 alin. (4) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*.

10. Cu privire la art. I pct. 7, semnalăm faptul că acesta nu conține justificări referitoare la abrogarea dispozițiilor art. 53 din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*.

11. Referitor la art. I pct. 8, facem precizarea că, la momentul actual, în conformitate cu dispozițiile art. 36 alin. (3) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, „Conducătorilor de vehicule le este interzisă folosirea telefoanelor mobile atunci când aceștia se află în timpul deplasării pe drumurile publice, cu excepția celor prevăzute cu dispozitive tip «mâini libere»”.

Astfel, observăm că interdicția existentă în actul normativ se adresează deja tuturor conducătorilor de vehicule, inclusiv bicicliști sau conducători de trotinete.

Cu toate acestea, în scopul diminuării riscului de producere a accidentelor rutiere, apreciem oportună extinderea acestei interdicții și asupra pietonilor, dar și cu privire la utilizarea altor forme de dispozitive mobile de natură a distraje atenția participanților la trafic, concomitent cu introducerea prevederii legale ce stipulează sancțiunea corelativă pentru nerespectarea acesteia.

12. Având în vedere regimul constituțional al hotărârilor de Guvern, acte de reglementare secundară (*secundum lege*), care se emit pentru organizarea executării legilor, apreciem că era necesar să se clarifice obiectul de reglementare al hotărârii Guvernului menționate la art. II din prezenta inițiativa legislativă.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele menționate, **Guvernul nu susține adoptarea acestei inițiative legislative în forma prezentată.**

Cu stimă,
[Redacted]
16n - Marcel CIOACU
PRIM-MINISTRU
GUVERNUL

Domnului senator Nicolae Ionel CIUCĂ
Președintele Senatului