



EXPUNERE DE MOTIVE

Lege pentru modificarea și completarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice

I. PREAMBUL

Prezenta inițiativă legislativă își propune să identifice o serie de soluții normative raportate la nevoile sociale care se circumscriu protecției vieții și a integrității fizice a participanților la trafic. Conform studiilor Comisiei Europene, România se confruntă cu cel mai mare număr de decese cauzate în traficul rutier¹, fapt care reclamă o serie de măsuri urgente în scopul de a identifica soluțiile care se impun în vederea creșterii gradului de prevenție și pregătire a conducătorilor auto din România.

În acest context, inițiativa legislativă modifică și completează Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (în continuare *OUG 195/2002*) în sensul reactualizării cerințelor pe care candidații pentru obținerea permisului de conducere auto trebuie să le îndeplinească. Astfel, propunem introducerea în cadrul formării inițiale a candidaților a **cursurilor de conducere defensivă și a cursurilor practice de prim ajutor** puse la dispoziție de către școlile de conducători auto autorizate conform legii, respectiv de către persoane autorizate de autoritățile publice din domeniul sănătății.

Mai mult, modificările și completările preconizate se vor adresa inclusiv tuturor acelor conducători auto cărora li se aplică măsura complementară a suspendării temporare a dreptului de a conduce pe drumurile publice ca urmare a săvârșirii unor fapte contravenționale sau penale și care își doresc să beneficieze de posibilitățile oferite de OUG 195/2002 privind reintrarea în posesia permisului de conducere.

Totodată, prin actuala modificare legislativă ne dorim să asigurăm respectarea obligațiilor legale care le incumbă participanților la trafic care au încălcat prevederile legale prin săvârșirea faptelor

¹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/ro/qanda_20_1004

contravenționale. Sancțiunile contravenționale, odată aplicate în baza și în limitele legii, își pot atinge rolul preventiv numai printr-o executare efectivă a obligațiilor impuse făptuitorului.

Așadar, vă supunem dezbaterii și votului Senatului și Camerei Deputaților o serie de modificări și completări legislative menite să actualizeze cadrul normativ al OUG 195/2002 prin identificarea celor mai bune soluții care să responsabilizeze participanții la trafic și care, pe termen lung, să determine o scădere a numărului ridicat de situații în care viața și integritatea fizică a persoanelor este pusă în pericol.

II. DIAGNOZA

II.I. Situația României

La momentul actual, România se află pe primul loc în Uniunea Europeană în ceea ce privește rata de mortalitate pe drumurile publice² (85 de decese la 1 milion de locuitori). La polul opus, Suedia este țara cu cel mai mic indice al mortalității (18 victime la 1 milion de locuitori).

Conform datelor publicate de Poliția Română³, în ciuda unei mici scăderi a gradului accidentelor produse între anii 2009 și 2019, România se află în continuare în topul statelor cu cele mai multe accidente produse în traficul rutier.

Anul	Accidente	Persoane decedate	Răniți Grav
2009	10.214	2797	9097
2010	9253	2377	8509
2011	9290	2018	8768
2012	9366	2042	8860
2013	8555	1861	8158
2014	8447	1818	8122
2015	9380	1892	9057
2016	8688	1913	8287
2017	8624	1951	8172
2018	8569	1867	8144
2019*	8642	1864	8125

Analiza publicată de autoritățile române indică pentru anul 2019 un număr de 8642 de accidente rutiere, adică o medie de 24 de accidente zilnice. Îngrijorător este de asemenea că aproape un sfert dintre accidentele produse duc la pierderi de vieți omenești.

Cauzele producerii accidentelor rutiere, amintite în Buletinul Siguranței Rutiere pe anul 2020 elaborat de Poliția Română sunt reprezentate, în mare măsură, de: 1. viteză neadaptată la condițiile de drum; 2. traversarea neregulamentară a pietonilor; 3. abateri ale bicicliștilor; 4. neacordare prioritate pietoni; 5. neacordare prioritate vehicule; 6. pietoni pe partea carosabilă; 7.

²

<https://www.europarl.europa.eu/news/ro/headlines/society/20190410STO36615/statistici-privind-decesele-ca-uzate-de-accidente-rutiere-in-ue-infografic>

³ <https://www.politiaromana.ro/ro/structura-politiei-romane/unitati-centrale/directia-rutiera/statistici>

nerespectarea distanței între vehicule; 8. depășire nereglementară; 9. alte preocupări de natură a distrage atenția; 10. conducere sub influența alcoolului⁴.

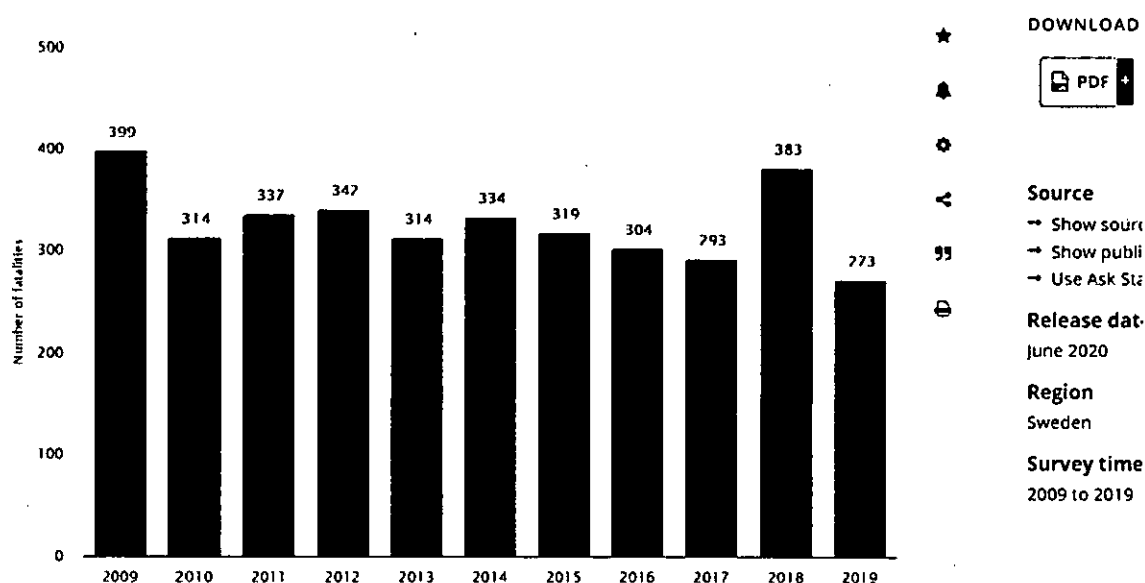
Toate aceste cauze indică faptul că o parte dintre conducătorii auto nu își însușesc o conduită preventivă în trafic și nu dispun de o serie de informații esențiale în vederea formării unor deprinderi menite să gestioneze optim situațiile de risc din trafic.

II.II. SUEZIA. Exemplu de bună practică

La polul opus, un exemplu de bună practică în ceea ce privește datele statistice cu privire la numărul de accidente din trafic este reprezentat de Suedia.

Transportation & Logistics › Vehicles & Road Traffic

Number of fatalities in traffic accidents in Sweden from 2009 to 2019



Source

Sursa foto: <https://www.statista.com/statistics/529276/sweden-number-of-fatalities-in-traffic-accidents/>

În graficul alăturat se poate remarca faptul că în anul 2019, în Suedia, a exista un număr de 383 de decese cauzate în trafic (comparativ cu România unde numărul deceselor este de aproape 30 de ori mai mare).

Relevant este faptul că statul suedez a decis să identifice cauzele fenomenului accidentelor din trafic și să găsească soluții apte să genereze efecte pozitive în ceea ce privește siguranța participanților la trafic. Astfel, de la o instruire corectă a candidaților care își doresc obținerea permisului de conducere și până la investiția în infrastructura rutieră, măsurile implementate de autoritățile suedeze au generat o creștere semnificativă a gradului de siguranță al participanților la trafic.

⁴ Buletinul siguranței rutiere - Raportul anului 2020 al Poliției Române, pg. 52. (https://www.polițiaromana.ro/files/pages/files/Buletinul_siguranței_rutiere_raport_anul_2020.pdf)

În același timp, Suedia și-a asumat un plan ambițios: **până în anul 2050, rata deceselor în trafic să devină 0⁵**. Astfel, printre măsurile asumate, statul suedez și-a propus **creșterea standardelor de instrucție a candidaților care doresc să obțină permisul de conducere**. Astfel, cursurile de conducere defensivă devin un element esențial în programa necesară instrucției și formării persoanelor care doresc să obțină permisul de conducere. Evident, și costurile practicate de școlile de instrucție din Suedia sunt mult mai ridicate, ajungând și până la 1800 de dolari⁶.

Dar este oare costul prevenției o problemă în contextul în care costul accidentelor reprezintă aproape 1,5% din PIB-ul României⁷?

III. IMPACT FINANCIAR

Cifrele economice ale dezastrelor din trafic sunt uriașe. Conform Buletinului Siguranței Rutiere pentru anul 2020⁸ *în urma accidentelor rutiere produse pe teritoriul României, au fost plătite despăgubiri brute în valoare totală de 3.181.026.059 Lei prin intermediul firmelor de asigurări (pe RCA), 79% din această sumă fiind plătită pentru daune materiale, iar 21% reprezintă despăgubiri pentru vătămări corporale.*

Pe lângă aceste costuri uriași, impactul socio-economic al unui accident rutier grav este uriaș: de la locuri de muncă pierdute, activități economice blocate și până la costurile de transport, intervenție și spitalizare pe care le suportă statul. Viața sau capacitatea de muncă a unui om nu poate fi cuantificată economic, implicațiile unei asemenea tragedii având consecințe devastatoare pe plan social, însă cifrele antementionate **indică faptul că remedierea economică a consecințelor unui accident rutier este covârșitor mai complexă și costisitoare decât investiția în prevenție.**

Este inerent că prin prezenta inițiativă legislativă, modificările preconizate vor genera costuri suplimentare în tariful perceput de școlile autorizate de instrucție pentru obținerea permisului de conducere, însă inițiatorii sunt de părere că siguranța rutieră, viața și integritatea fizică a fiecărui participant la trafic sunt valori sociale care trebuie ocrotite, dincolo de inconvenientele pe care le-ar presupune eventuale majorări de costuri pentru candidații la obținerea permisului de conducere.

⁵ <https://www.weforum.org/agenda/2018/04/sweden-zero-vision-traffic-road-deaths/>

⁶ *It can cost more than \$1,800 to learn to drive in Sweden and can be even more expensive elsewhere in Europe.*
Sursa: <https://www.weforum.org/agenda/2018/04/sweden-zero-vision-traffic-road-deaths/>

⁷ *Potrivit calculelor UE, costul economic al unei vieți pierdute este de un milion de euro, iar pentru un rănit grav costul este de 136.000 euro. Practic, accidentele de circulație înseamnă 1,5% din PIB-ul unei țări ca România – sursa: . . .*

<https://economedia.ro/analiza-cum-au-ingropat-politicienii-codul-rutier-accidentele-rutiere-ne-costa-3-miliarde-de-euro-pe-an.html#.YZDsJmBBw2w>

⁸ A se vedea punctul 4

IV. PROGNOZĂ. Ce ne propunem

În acest sens, prin raportare la argumentele amintite, ne propunem să introducem două cursuri obligatorii în vederea obținerii permisului de conducere sau a restituirii acestuia în urma reținerii ca sancțiune complementară dispusă de organele competente.

1. Cursul de conducere defensivă reprezintă cursul teoretic și practic prin care conducătorii auto și candidații pentru obținerea permisului de conducere auto învață să conștientizeze și să identifice riscul pe care îl implică circulația pe drumurile publice, se informează cu privire la comportamentul vehiculelor în situații critice și cu privire la modul corect de a reacționa în vederea ieșirii din aceste situații, învață să adopte o atitudine defensivă menită să prevină apariția conflictelor sau a situațiilor limită în timpul conducerii autovehiculelor pe drumurile publice.

2. Cursul practic de prim ajutor în cazul accidentelor rutiere reprezintă pregătirea specială a conducătorilor auto și a candidaților pentru obținerea permisului de conducere auto în dobândirea competențelor privind aplicarea măsurilor de prim ajutor în cazul accidentelor rutiere, înainte de intervenția cadrelor medicale.

Cele două cursuri vor fi introduse în cadrul pregătirii teoretice și practice pe care o realizează persoanele care solicită prezentarea la examen pentru obținerea permisului de conducere în următoarele situații:

(i) obținerea, pentru prima dată, a permisului de conducere;

(ii) beneficierea de reducerea perioadei de suspendare a sancțiunii complementare a suspendării temporare a exercitării dreptului de a conduce în ipotezele constatării de către organele competente a săvârșirii de către participantul la trafic a unei fapte contravenționale;

(iii) dispunerea sancțiunii complementare a suspendării temporare a exercitării dreptului de a conduce atunci când fapta a contravențională se circumscrie fie conducerii sub influența băuturilor alcoolice, fie nerespectării regulilor privind prioritatea de trecere, depășirea sau trecerea la culoarea roșie a semaforului, dacă prin aceasta s-a produs un accident de circulație din care au rezultat avarierea unui vehicul sau alte pagube materiale.

(iv) obținerea, după anularea permisului de conducere printr-o hotărâre judecătorească definitivă, a unui nou permis de conducere.

În toate aceste situații, candidații care se circumscriu ipotezelor amintite **vor fi obligați să parcurgă cursul de conducere defensivă și cursul practic de prim ajutor în cazul accidentelor rutiere.**

Prezenta inițiativă prevede că aceste cursuri vor fi integrate fie în pachetul de servicii de instrucție pe care le oferă actualele școli autorizate de șoferi, **în urma unei autorizări exprese din partea ministerului de resort**, fie în pachetul de servicii de instrucție pe care le vor oferi

școli autorizate expres pentru cele două tipuri de cursuri nou introduse în OUG 195/2002. În ambele cazuri, procedura de autorizare va fi reglementată prin ordinul Ministrului Transporturilor.

V. CU PRIVIRE LA SANȚIUNEA COMPLEMENTARĂ A SUSPENDĂRII EXERCITĂRII DREPTULUI DE A CONDUCE PÂNĂ LA PREZENTAREA DOVEZII ACHITĂRII AMENZII CONTRAVENȚIONALE

Conduita contravenientului se schimbă în urma dispunerii unei sancțiuni contravenționale, numai în măsura în care constrângerea de natură patrimonială este efectivă. Încălcarea unei valori sociale dă dreptul statului de a sancționa conduita nelegală prin aplicarea de sancțiuni în scopul pe de-o parte de a pedepsi făptuitorul, iar pe de altă parte **de a preveni săvârșirea de noi abateri.**

Dar ce se întâmplă în contextul în care sancțiunile de natură patrimonială nu își ating finalitatea?

Conform Buletinului Siguranței Rutiere 2020, la nivel național, au fost aplicate 1.666.413 sancțiuni contravenționale pentru încălcarea normelor rutiere. Astfel, în ceea ce privește conducătorii de vehicule, sancțiunile contravenționale au fost aplicate în marea lor majoritate (92,32%) conducătorilor de autovehicule (1.538.484 de contravenții), restul de 7,68% fiind acordate pentru încălcarea normelor rutiere de către pietoni (76.268 de contravenții), bicicliști (36.474 de contravenții), căruțași (11.997 de contravenții), mopediști (1.093 de contravenții) și motocicliști (589 de contravenții), precum și pentru alte categorii.

Cu toate acestea, organul competent care dispune sancțiunea principală a amenzii, nu este și cel care încasează sumele de bani cu titlu de amendă. Conform art. 8 alin. (4) din OG 2/2001 privind regimul general al contravențiilor *sumele provenite din amenzile aplicate persoanelor fizice în conformitate cu legislația în vigoare se fac venit integral la bugetele locale ale unității/subdiviziunii administrativ-teritoriale în care contravenientul își are domiciliul.*

România se confruntă cu o incapacitate de colectare a acestor amenzi, neplata acestora determinând sancțiuni care, în practică, de cele mai multe ori nu se aplică: executarea silită de către organul fiscal local sau schimbarea de către instanță a amenzii în zile de muncă în folosul comunității.

În acest caz, **propunem ca neplata amenzii într-un termen de 180 de zile să determine incidența suspendării exercitării dreptului de a conduce până la prezentarea dovezii achitării integrale și efective a amenzii dispuse.**

În cazul neachitării amenzii în termen de 180 de zile de la data comunicării procesului verbal, suspendarea exercitării dreptului de a conduce se dispune de către șeful poliției rutiere din județul sau municipiul București care îl are în evidență pe conducătorul autovehiculului, proprietarul autovehiculului sau, după caz, pe deținătorul mandatat, **prin proces verbal**.

V.I. CONSECINȚELE DE NATURĂ PROCESUAL CIVILĂ A INTRODUCERII NOII SANȚIUNI COMPLEMENTARE

Prezenta sancțiune vine în scopul responsabilizării conducătorilor auto în ceea ce privește plata amenzilor dispuse ca urmare a încălcării prevederilor legale. Astfel, există o serie de condiții în urma cărora se poate ajunge în situația aplicării prezentei sancțiuni:

(i) să existe un proces-verbal de constatare și sancționare a contravenției prin care s-a aplicat unei persoane o amendă, ca sancțiune principală.

(ii) procesul-verbal să nu fi fost contestat, în temeiul art. 118, prin intermediul plângerii în fața instanței de judecată sau, în ipoteza exercitării căii de atac, plângerea să fi fost respinsă prin hotărâre definitivă;

(iii) contravenientul să nu achite amenda dispusă la (i) într-un termen de 180 de zile de la comunicarea procesului-verbal.

(iv) organul competent să întocmească și să comunice contravenientului sancțiunea suspendării dreptului de a conduce până la achitarea integrală și efectivă a amenzii.

În acest caz, **introducerea prezentei sancțiuni complementare nu reprezintă o înfrângere a principiului *ne bis in idem*** (principiu de drept care limitează sancționarea unei persoane pentru săvârșirea unei fapte pentru care a fost deja sancționată), **având în vedere că fapta contravențională este diferită: în primul caz este vorba despre o săvârșirea unei abateri contravenționale prin raportare la prevederile legale privind circulația pe drumurile publice, iar în al doilea caz este vorba despre fapta neplătii, într-un termen de 180 de zile, a amenzii.**

În mod evident, incidența sancțiunii complementare va subzista numai în măsura în care procesul-verbal de constatare și sancționare a primei contravenții **nu a fost atacat cu plângere** în fața instanței competente în termenul procedural de 15 zile prevăzut la art. 118. Lipsa contestării în instanță a procesului-verbal, care acestuia o prezumție absolută privind valoarea de adevăr a constatărilor înscrise.

În ipoteza în care pretinsul contravenient a contestat primul proces-verbal, sunt incidente prevederile art. 118 alin. (2) care prevăd faptul *Plângerea suspendă executarea amenzii și a sancțiunii contravenționale complementare dispuse prin procesul-verbal de constatare și*

sanționare a contravenției de la data înregistrării la judecătoria prevăzută la alin. (1). În acest ultim caz, suspendarea executării măsurii, până la intervenția unei hotărâri definitive, blochează posibilitatea organelor competente să sancționeze făptuitorul cu o nouă sancțiune generată de neplata amenzii în cele 180 de zile.

În ipoteza în care pretinsul contravenient contestă primul proces-verbal, însă nu o face în termenul legal, **plângerea sa va fi respinsă ca inadmisibilă**, conferind astfel procesului-verbal o prezumție absolută de adevăr, fapt pentru care contravenientul va fi obligat la plata amenzii în 180 de zile, sub sancțiunea unei suspendări a permisului de conducere.

În mod evident, dacă pretinsul contravenient nu atacă procesul-verbal în termenul de 15 zile, **dar solicită instanței competente, repunerea în termenul exercitării căii de atac a plângerii pentru motive temeinice în baza art. 186 din Codul de procedură civilă**, în eventualitatea puțin probabilă a existenței deja a celui de-al doilea proces-verbal care sancționează neplata amenzii în cele 180 de zile, pretinsul contravenient va putea ataca în instanță cu plângere și cel de-al doilea proces-verbal, urmând ca cel de-al doilea proces să poată fi suspendat facultativ, până la judecarea definitivă a primului proces.

În final, procesul-verbal care constată și sancționează fapta neplătii amenzii în 180 de zile de la comunicarea primului proces-verbal, poate fi la rândul său atacat, în baza art. 118 la instanța competentă.

VI. ASPECTE PROCEDURALE

Prezenta inițiativă legislativă prevede faptul că, de la promulgarea și publicarea acesteia în Monitorul Oficial, intrarea sa în vigoare se va realiza la împlinirea unui termen de 6 luni. Mai mult, se impune în acest caz și reactualizarea Regulamentului de punere în aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice tot într-un termen de 6 luni, pentru a acorda tuturor autorităților publice, instituțiilor publice, operatorilor economici autorizați să întreprindă demersurile necesare aplicării eficiente a prezentei legi.

Totodată, prin raportare la Deciziile Curții Constituționale a României nr. 548/2008 și nr. 789/2009, prin conținutul său normativ, prezenta inițiativă legislativă face parte din categoria legilor ordinare. Prin coroborare cu prevederile art. 75 alin. (1) din Constituția României republicată, competența primei Camere aparține Senatului.

VI. CONCLUZII

Date fiind argumentele amintite, apreciem că prezenta inițiativă legislativă actualizează în mod optim prevederile legale ale OUG 195/2002. Rațiunea legii este legitimată de dorința de a crește gradul de prevenție pe drumurile publice din România, cu o scădere concomitentă a numărului de accidente.

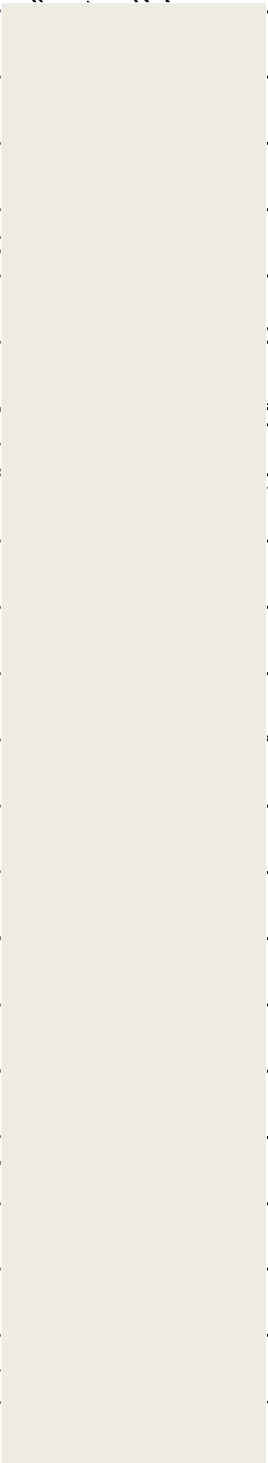
Concomitent, propunem ca responsabilizarea cetățeanului să devină o prioritate pentru statul român, sprijinind astfel o conduită corectă a participanților la trafic, precum și o extindere a regimului sancționator pentru acei participanți la trafic care nu se conformează sancțiunilor aplicate.

Senator


COSMIN-MARIAN POTERAȘ



**Lista susținătorilor Propunerii legislative pentru modificarea și completarea
Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice**

Nr. crt.	Nume și prenume	Grup parlamentar	Semnătură
1.	POȘTICA ANDREI	USR	
2.	CRISTI BOGHA	USR	
3.	BOBET MARIUS	USR	
4.	MUREȘAN CLAUDIU	USR	
5.	TALANES ȘTEFAN	USR	
6.	POPESCU ION DRAGOS	USR	
7.	SPĂTARU E SIMONA	USR	
8.	VIȘCU COSMIN - CALISTIAN	USR	
9.	SEBASTIAN CERNIC	USR	
10.	BORDOI CRISTIAN	USR	
11.	RADU TRIFAN	USR	
12.	NEGAI EUGEN REMUS	USR	
13.	CRISTIAN GHIKA	USR	
14.	ANCA DRAGU	USR	
15.	Job Alexandru Robert	USR	
16.	MIFTODE ANDREI MARIUS	USR	
17.	SAS LORANT ZOZTAN	USR	
18.	Prunean Alin	USR	
19.	GIURGIU ADRIAN	USR	
20.	RIZEA CRISTINA CAMELIA	USR	
21.	MOLNAR-RADU-IULIAN	USR	
22.	JOHIM CRISTIAN-PAUL	USR	

**Lista susținătorilor Propunerii legislative pentru modificarea și completarea
Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice**

Nr. crt.	Nume și prenume	Grup parlamentar	Semnătură
1.	Mirceașeu Ion-Noroc	USR	
2.	IVAN DAN	USR	
3.	Oprișanu Acela	USR	
4.	DARĂU AMBROZIE-IRINEU	USR	
5.	DIANA BUZOIANU	USR	
6.	TENIȚĂ DRAGOS CATALIN	USR PUS	
7.	TOAN DANIEL	USR	
8.	MURARIU OANA	USR	
9.			
10.			
11.			
12.			
13.			
14.			
15.			
16.			
17.			
18.			
19.			
20.			
21.			
22.			