

EXPUNERE DE MOTIVE

a propunerii legislative pentru creșterea siguranței rutiere, precum și pentru modificarea și completarea OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice și completarea Legii nr. 286/2009 privind Codul penal

1. Motivul emiterii actului normativ

România se află în fruntea clasamentului în Europa la cele mai multe accidente produse zilnic. În 2022 s-au produs, în medie, zilnic, 76 de accidente, ceea ce înseamnă, într-un singur an, peste 28.000 de accidente în toată țara. În urma acestor accidente, în fiecare zi, au decedat, în medie, patru români¹.

La nivelul UE, numărul deceselor cauzate de accidente rutiere în 2021 a crescut cu 5 % față de anul precedent, deși comparațiile cu 2020 sunt puternic influențate de tiparele de trafic din fiecare țară pe perioada pandemiei. Între 2019 și 2020, numărul deceselor cauzate de accidente rutiere a scăzut cu 17 %.

Clasamentul global al ratelor mortalității pe țări nu s-a schimbat în mod semnificativ, cele mai sigure drumuri aflându-se în Suedia (18 decese la un milion de locuitori), în timp ce România (93/milion) a raportat cea mai mare rată în 2021. Media UE a fost de 44 de decese din accidente rutiere la un milion de locuitori.²

Depășirea vitezei legale, precum și conducerea sub influența alcoolului sau drogurilor reprezintă principalele cauze ale accidentelor rutiere³.

Și în PNRR siguranța rutieră reprezintă o preocupare:

- Reducerea numărului de victime ale accidentelor rutiere (persoane grav rănite și decese) cu 25 % față de nivelul de referință din 2019;
- Adoptarea strategiei naționale privind siguranța rutieră – punerea în aplicare a normelor care reglementează conformitatea, sancțiuni mai aspre pentru încălcarea legii;
- Echipamente instalate și funcționale pentru a îmbunătăți respectarea limitelor de viteză și a normelor de siguranță rutieră.

Astfel, a fost adoptată Strategia națională pentru siguranță rutieră 2022-2030 prin HG nr. 682/2022:

Pentru a măsura progresele înregistrate în domeniul siguranței rutiere, indicatorii de referință rămân cei privind decesele și vătămările grave, care vor fi în continuare monitorizați atent. Ținând însă cont de faptul că abordarea "sistemului sigur" se bazează pe înțelegerea mult mai clară a aspectelor care influențează în ansamblu performanța siguranței rutiere, Comisia Europeană a elaborat, în strânsă cooperare cu experții statelor membre, un prim set de indicatori-cheie de performanță, care vor fi completați și ajustați în continuare în viitor. În conformitate cu bunele practici europene, România a preluat acest set de indicatori-cheie de performanță vizați de prezenta strategie, și anume:

¹ <https://www.digi24.ro/stiri/actualitate/romania-este-pe-primul-loc-in-europa-la-numarul-de-accidente-rutiere-care-este-tara-cu-cele-mai-sigure-drumuri-2364899>

² https://romania.representation.ec.europa.eu/news/siguranța-rutiera-ue-numarul-deceselor-2021-ramane-cu-mult-sub-nivelul-de-dinainte-de-pandemie-2022-03-30_ro

³ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/en/pdf>

Indicator	Definiție
1	<u>Viteza</u> <u>Procentul de vehicule care circulă respectând limitele de viteză</u>
2	Centura de siguranță Procentul de călători din vehicul care utilizează centura de siguranță sau sistemul de siguranță pentru copii în mod corect
3	Echipamente de protecție Procentul de conducători de vehicule motorizate cu două roți și bicicliști care poartă căști de protecție
4	<u>Alcool</u> <u>Procentul de șoferi care conduc respectând limitele legale privind conținutul de alcool în sânge</u>
5	Distragerea atenției Procentul de șoferi care NU utilizează un dispozitiv mobil portabil
6	Siguranța vehiculului Procentul de autovehicule noi cu un rating de siguranță Euro NCAP egal sau superior unui prag prestabilit
7	Infrastructura Distanța, în procente, parcursă pe drumuri cu un rating de siguranță superior unui prag convenit
8	Îngrijire post-coliziune Timpul scurs în minute și secunde între apelul de urgență efectuat în urma unei coliziuni soldate cu vătămarea persoanelor și sosirea serviciilor de urgență la locul accidentului

Printre acțiunile propuse se află și „*Introducerea programelor de conducere responsabilă, dublate de consiliere/reabilitare psihologică pentru șoferii care încalcă prevederile legale privitoare la viteză și la conducerea sub influența băuturilor alcoolice, programelor de consiliere- reeducare post-eveniment de circulație*”.

Având în vedere aceste considerente generale, factuale și de politici publice, dar și nenumăratele cazuri care au șocat opinia publică privind indisciplina rutieră, propunem prin prezenta propunere următoarele măsuri:

1. În privința reglementărilor circulației pe drumurile publice:
 - Persoana care nu deține permis de conducere și a fost condamnată, prin hotărâre judecătorească rămasă definitivă, pentru oricare dintre infracțiunile prevăzute la art. 334, art. 335 alin. (1), art. 336, art. 337, art. 338 alin. (1) și art. 339 alin. (2)-(4) din Codul penal sau pentru o infracțiune care a avut ca rezultatuciderea sau vătămarea corporală a unei persoane, săvârșită ca urmare a nerespectării regulilor de circulație, precum și persoana al cărei permis de conducere a fost anulat în condițiile art. 114 alin. (1) lit. a)-d) sau ale art. 115 alin. (1) au dreptul de a se prezenta la examen pentru obținerea permisului de conducere, respectiv pentru obținerea unui nou permis de conducere, după caz, dacă a intervenit una dintre situațiile următoare:
 - Creșterea de la **6 luni la 10 ani** de la data executării pedepsei amenzii sau a pedepsei în regim de privare de libertate;

- Creșterea de la **1 an la 3 ani** de la data grațierii totale ori a restului de pedeapsă, de la data rămânerii definitive a hotărârii judecătorești prin care s-a dispus suspendarea executării pedepsei sub supraveghere sau de la data împlinirii termenului de prescripție a executării pedepsei
- Conducătorii auto sancționați contravențional în condițiile art. 101 alin. (3) lit. h), art. 103 alin. (2) lit. a), art. 103 alin. (3) lit. i), art. 108 alin. (1) lit. c) pct. 3, art. 108 alin. (1) lit. d), pct. 3, **sunt obligați să urmeze un curs de formare în vederea conducerii defensive.**
- Un punct-amendă reprezintă valoric **5% din câștigul salarial mediu brut utilizat la fundamentarea bugetului asigurărilor sociale de stat** față de 10% din salariul minim din anul 2017.
- Creșterea de la **120 zile la 180 de zile** pentru suspendarea exercitării dreptului de a conduce atunci când se realizează:
 - depășirea cu mai mult de 70 km/h a vitezei maxime admise pe sectorul de drum respectiv și pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, constatată, potrivit legii, cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic, **dacă fapta nu reprezintă infracțiune;**
 - neoprirea la trecerea la nivel cu calea ferată când barierele sau semibarierile sunt coborâte ori în curs de coborâre sau când semnalele cu lumini roșii și/sau sonore sunt în funcțiune;
 - efectuarea, de către conducătorul de autovehicul, pe autostradă sau pe drumul expres, a manevrei de întoarcere sau de mers înapoi, a circulației în sens contrar sensului de circulație, a circulației sau traversării de pe un sens de circulație pe celălalt prin zonele interzise, respectiv prin zona mediană sau racordurile dintre cele două părți carosabile.
- Creșterea perioadei de suspendare a dreptului de a conduce și scăderea numărului de puncte (descurajarea recidivei) astfel:
 - pentru o perioadă de **60 de zile (de la 30 de zile)**, dacă titularul permisului de conducere a săvârșit contravenții care cumulează **10 puncte de penalizare (de la 15 puncte);**
 - pentru o perioadă de **120 de zile (de la 60 de zile)**, dacă titularul permisului de conducere cumulează din nou cel puțin **10 puncte de penalizare (de la 15 puncte)** în următoarele 12 luni de la data expirării ultimei suspendări a exercitării dreptului de a conduce.
 - Perioada de suspendare a exercitării dreptului de a conduce pe un drum public aplicată pentru săvârșirea contravențiilor prevăzute la art. 101 alin. (3) lit. d), art. 102 alin. (3) lit. a) sau art. 102 alin. (4) lit. c) se majorează de drept cu **60 de zile (de la 30 de zile)**, dacă prin aceasta s-a produs un accident de circulație din care au rezultat numai avarierea unui vehicul sau alte pagube materiale.
- Suspendarea exercitării dreptului de a conduce:
 - până la achitarea integrală a amenzilor dispuse conform prezentei ordonanțe de urgență, dacă au trecut 30 de zile de la scadența acestora.
 - până la parcurgerea cursului de conducere auto defensivă în situația prevăzută de art. 241 alin. (4).
- 2. În privința infracțiunilor prevăzute de Codul penal:
 - **Confiscarea vehiculului** în situațiile în care conducătorul auto conduce sub influența alcoolului sau drogurilor. Confiscarea se va face în condițiile Codului penal, măsura va fi dispusă de judecător, care va aprecia, în concret, proporționalitatea măsurii față de siguranța traficului. Conform Codului penal, măsura confiscării să se poate dispune și în parte, prin echivalent. Este

cea mai descurajantă măsură pentru persoanele care sfidează legea și pun în pericol siguranța publică.

- **Sanționarea penală conducătorilor auto care depășesc viteza legală cu mai mult de 80 km/h.** Și în acest caz, judecătorul va analiza necesitatea și proporționalitatea confiscării autovehiculului.

Aceste măsuri nu sunt suficiente pentru a crește siguranța traficului, dar reprezintă un prim pas, respectiv îndepărtarea conducătorilor auto care încălcă în mod intenționat regulile de circulație și pun în pericol viața și integritatea teritorială a persoanelor. Sentimentul trebuie să fie unul de descurajare fermă a acestor conduite. Conducerea sub influența alcoolului sau drogurilor, precum și depășirea vitezei legale cu peste 80 km/h nu reprezintă greșeli, ci acțiuni voite, egoiste și inconștiente.

Dispozițiile în vigoare ale legislației rutiere sunt regresive, amenziile fiind practic insignifiante pentru persoanele cu mașini luxoase care își fac un titlu de glorie din a încălca regulile rutiere.

2. Impactul socioeconomic

Impactul este unul pozitiv, având în vedere creșterea siguranței rutiere. Accidentele rutiere au un impact semnificativ asupra economiei românești și comunităților.

3. Impactul financiar –

Propunerea legislativă nu conduce la creșterea cheltuielilor bugetare sau a deficitului bugetar. Descurajarea săvârșirii de contravenții rutiere va duce la creșterea economică a României.

4. Impactul asupra sistemului juridic – nu este cazul.

5. Consultări derulate în vederea elaborării proiectului de act normativ

Anterior elaborării prezentei propuneri legislative, am consultat juriști și avocați.

6. Activitățile de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

Propunerea legislativă urmează să fie publicată pe site-urile Camerei Deputaților și Senatului, urmând să fie adusă la cunoștința publicului, care poate formula observații.

7. Măsurile de implementare – nu este cazul.

În numele inițiatorilor,

Alexandru Kocsis-Cristea

Bogdan Bola