



EXPUNERE DE MOTIVE

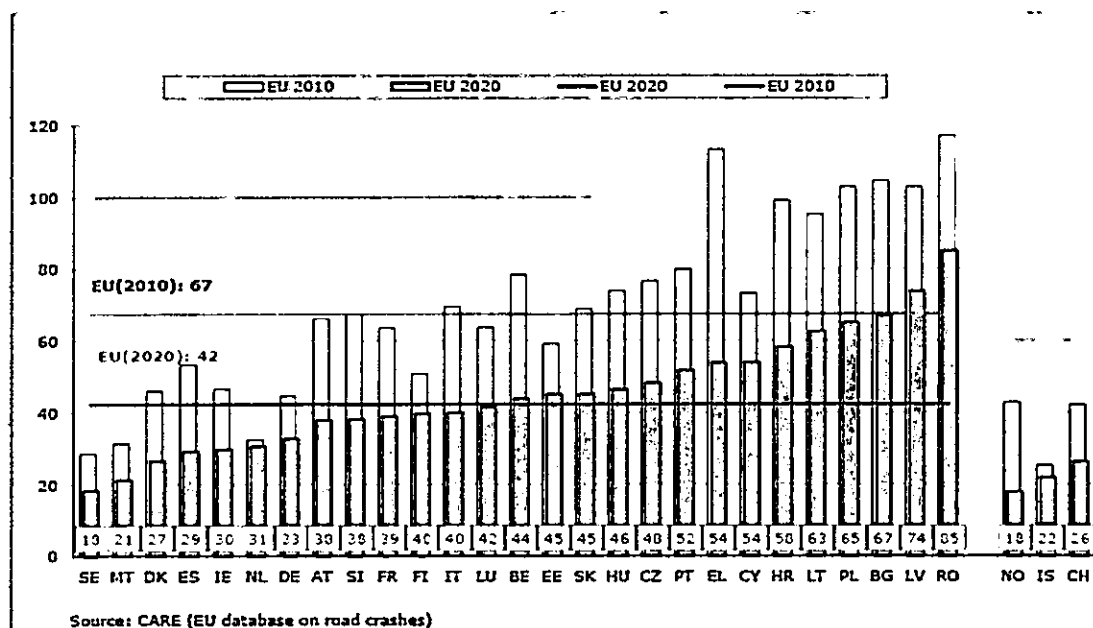
LEGE pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată și pentru modificarea Legii nr. 286/2009 privind Codul penal

Infrastructura rutieră națională a cunoscut o evoluție anevoioasă în perioada 1990-2021, în timp ce în aceeași perioadă, parcul de autovehicule din România a cunoscut o creștere substanțială. De asemenea, aproximativ 90% din rețeaua națională de drumuri este la standardul de drumuri cu o singură bandă pe sens, fapt ce are un impact considerabil atât asupra duratei călătoriilor cât și asupra siguranței în trafic.

În plan internațional, Declarația de la Stockholm din 19-20 februarie 2020¹ a fost premergătoare unui angajament politic global adoptat prin Rezoluția Adunării Generale a ONU privind îmbunătățirea siguranței rutiere globale² din 31 august 2020, care a definit un obiectiv de reducere cu 50% a accidentelor rutiere și a proclamat decada 2021-2030 ca al doilea deceniu de acțiune pentru siguranța rutieră. De asemenea, la nivelul Uniunii Europene, prin Planul de acțiune al UE pentru siguranța rutieră și prin Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030, din 2018 și 2019 ale Comisiei, fusese deja stabilit obiectivul reducerii cu 50% a deceselor și a vătămărilor grave rezultate din accidente rutiere. Analiza retrospectivă a datelor a relevat faptul că între 2010 și 2020 numărul deceselor pe drumurile europene a scăzut cu 36%, nouă state membre înregistrând scăderi cu 40% sau mai mult. Din păcate, România a rămas statul membru al Uniunii Europene cu cea mai ridicată rată a accidentelor mortale pe șosele: 85 de decese la un milion de locuitori, față de media europeană de 42 de decese la un milion de locuitori.

¹<https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>

² <https://undocs.org/en/A/RES/74/299>



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Decese	2,37			1,86						1,86
	7	2,018	2,042	1	1,818	1,893	1,913	1,951	1,867	4
Vătămări corporale	8,50			8,15						8,12
	9	8,768	8,860	6	8,122	9,057	8,285	8,181	8,144	5

Sursa: 14th Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report³

Starea drumurilor, aglomerația din trafic, dar mai ales nerespectarea regulilor de circulație, deopotrivă de către participanții la trafic cât și de pietoni, reprezintă principalele cauze ale producerii accidentelor grave. Nu puține sunt cazurile în care încălcarea cu intenție sau din culpă a acestor reguli a rămas nesanționată ori a produs accidente în cazul cărora determinarea persoanei vinovate a fost foarte dificil de stabilit, în lipsa constatării directe a polițistului rutier sau a prezenței unor martori la locul și în momentul producerii incidentului din trafic.

Astfel, profitând de avantajele tehnologiei, tot mai mulți participanți la trafic și-au achiziționat camere video de bord pentru a beneficia de un mijloc de probă obiectiv care să le susțină declarațiile în cazul nefericit al producerii unui incident în trafic. Însă, Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, nu permite constatarea contravențiilor decât *„direct de către polițistul rutier, iar în*

³ <https://etsc.eu/14th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

punctele de trecere a frontierei de stat a României, de către polițiștii de frontieră” precum și „cu ajutorul unor mijloace tehnice certificate sau mijloace tehnice omologate și verificate metrologic, consemnându-se aceasta în procesul-verbal de constatare a contravenției.”. Astfel, deși este de notorietate că foarte multe încălcări ale regulilor de circulație sunt surprinse de camerele de bord ale participanților la trafic, dispozițiile legale în vigoare împiedică polițiștii rutieri să constate contravenții și să aplice sancțiuni în baza acestor înregistrări.

Actele normative trebuie să răspundă necesității unui cadru legislativ modern și să reprezinte un răspuns coerent și articulat la realitățile secolului XXI. De altfel, scopul legii, astfel cum este definit la alin. (2) al art. 1 din O.U.G. nr. 195/2002, este *„asigurarea desfășurării fluente și în siguranță a circulației pe drumurile publice, precum și ocrotirea vieții, integrității corporale și a sănătății persoanelor participante la trafic sau aflate în zona drumului public, protecția drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor respective, a proprietății publice și private, cât și a mediului.”.*

Considerăm așadar, că se impune actualizarea și modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, în sensul în care, constatarea contravențiilor să se poată face și cu ajutorul înregistrărilor produse de mijloacele video folosite de participanții la trafic ori de autoritățile publice locale, chiar dacă aceste mijloace nu sunt certificate, cu condiția ca proba video să fie însoțită de declarația pe propria răspundere a participantului la trafic care o furnizează, asupra faptelor petrecute, precum și asupra autenticității și veridicității înregistrării video furnizate.

O soluție similară a fost deja implementată în unele state europene; este, spre exemplu, cazul Marii Britanii, unde cetățenii care iau act de săvârșirea unei contravenții la regimul circulației pe drumurile publice, pot încărca înregistrarea de pe camera de bord prin care a fost surprinsă respectiva faptă, pe o un site web; după completarea unui formular electronic, acestea ajung direct la unitatea de poliție din zona unde a fost semnalată săvârșirea contravenției, care analizează imaginile și ia măsurile ce se impun.⁴

⁴ <https://www.nextbase.com/en-gb/national-dash-cam-safety-portal/>
<https://secureform.nextbase.co.uk/>
[Report anti-social driving with video evidence \(cambs.police.uk\)](https://www.beds.police.uk/Report/Report-Shared/Report-anti-social-driving-with-video-evidence#8e627049)
<https://www.beds.police.uk/Report/Report-Shared/Report-anti-social-driving-with-video-evidence#8e627049>

Partea de început a formularului electronic la care se atașează înregistrarea video cuprinde trimiteri la actele normative incidente, precum și atenționarea asupra faptului că declararea necorespunzătoare a adevărului în cadrul formularului respectiv, constituie infracțiunea de fals în declarații și se pedepsește potrivit legii penale. În continuare, sunt solicitate informații detaliate asupra persoanei care sesizează săvârșirea contravenției, respectiv: numele, prenumele, adresa, vârsta, data și locul nașterii, genul, numărul telefonic, adresa de e-mail, ocupația actuală, datele calendaristice aferente următoarelor 6 luni de zile la care respectiva persoană nu este disponibilă, relatarea incidentului, locul incidentului, locul exact de la momentul producerii incidentului al persoanei care dă declarația, data incidentului, ziua săptămânii, numărul de înmatriculare, culoarea, marca și modelul autovehiculului implicat în săvârșirea contravenției. La finalul declarației, se poate încărca înregistrarea video sau audio-video a incidentului semnalat. Declarația, împreună cu înregistrarea sunt trimise către unitatea de poliție din zona în care s-a petrecut contravenția sau infracțiunea rutieră. Considerăm că o astfel de procedură practică pentru aplicarea prevederilor prezentei inițiative legislative poate fi implementată cu succes și în țara noastră. De menționat este faptul că în cadrul proiectului din Marea Britanie un rol important îl joacă o firmă privată care prin intermediul site-ului său web redirecționează cetățenii către site-ul poliției din regiunea în care a avut loc incidentul rutier; acolo aceștia pot completa declarația menționată mai sus și pot încărca înregistrarea video. În cazul în care într-o anumită regiune site-ul poliției nu este actualizat, astfel încât să permită completarea declarației și încărcarea înregistrării, firma privată oferă cetățenilor posibilitatea de a completa declarația și încărca înregistrarea video chiar pe website-ul ei, asumându-și obligația de a le redirecționa către poliția din regiunea în care cetățeanul declară că a avut loc incidentul.

Considerăm, de asemenea, că fapta de a falsifica o înregistrare, dacă aceasta este urmată de folosirea sau de încredințarea ei spre folosire în scopul producerii unei consecințe juridice, precum și fapta de a folosi în scopul producerii unei consecințe juridice, a unei înregistrări falsificate, prezintă pericolul social specific al unor infracțiuni. Apreciem așadar, că este necesară incriminarea acestora ca variante atenuate ale infracțiunii de falsificare a unei înregistrări tehnice, în scopul apărării încrederii publice în autenticitatea unor astfel de instrumente, care pot produce consecințe juridice, valoarea ocrotită reclamând protecție la nivel penal.

Constatând existența unei creșteri alarmante a accidentelor rutiere și observând lipsa de amploare a sancțiunilor contravenționale aplicate, considerăm că siguranța rutieră trebuie să reprezinte un obiectiv clar și asumat al autorităților din România. Apreciind că nu atât sancționarea, cât prevenția este soluția pentru diminuarea numărului contravențiilor și al accidentelor rutiere pe drumurile publice din România și că certitudinea sancționării are un rol preventiv mult mai accentuat decât severitatea sancțiunii,⁵ considerăm că se impune modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, în sensul amintit. Împrumutând bunele practici ale altor state și profitând de avantajele evoluției tehnologice, putem îndeplini dezideratul de a avea un cadru legislativ modern, care să răspundă realităților sociale existente și care să contribuie considerabil la creșterea siguranței rutiere.

Având în vedere cele expuse, supunem dezbaterii și aprobării celor două camere ale Parlamentului României prezenta inițiativă legislativă.

**În numele inițiatorilor,
MIHAI-CĂTĂLIN BOTEZ
Deputat USR PLUS**

⁵ Enrico Ferri, „La teoria dell'imputabilita e la negazione del libero arbitrio”, p.29-30.

LISTA SUSȚINĂTORILOR PROPUNERII LEGISLATIVE - LEGE
pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002
privind circulația pe drumurile publice, republicată și pentru modificarea Legii nr.
286/2009 privind Codul penal.

Nr.	Nume și prenume	Grup parlamentar	Semnătură
1.	TRIFAN RAOUL	USR	
2.	CRISTI BELEA	USR	
3.	BORDEI CRISTIAN	USR	
4.	POPESCU ION DRAGOS	USR	
5.	I BÎNICA ȘIVIA	USR	
6.	NEGOI EUGEN REMUS	USR	
7.	BOAET MARIUS	USR	
8.	VIOOL COSTEL	USR	
9.	ȚOB Alexandru Robert	USR	
10.	CRISTIAN GHICA	USR	
11.	CHIZENCU Ion - Nozoi	USR	
12.	MUREȘAN CLAUDIU	USR	
13.	DARĂU AUBROTIE-IRINEU	USR	
14.	VLAD SERGIU COSMIN	USR	
15.	IVAN DAN	USR	
16.	VIASU COSMIN	USR	
17.	WIERIER ADRIAN	USR	

18.	GHEORGHIȚA MIUDRUȚA	USR
19.	COSNIN-MARIAN POTERAȘ	USR
20.		
21.		
22.		
23.		
24.		
25.		
26.		
27.		
28.		
29.		
30.		
31.		
32.		
33.		
34.		
35.		
36.		
37.		
38.		
39.		
40.		
41.		

LISTA SUSȚINĂTORILOR PROPUNERII LEGISLATIVE - LEGE
pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002
privind circulația pe drumurile publice, republicată și pentru modificarea Legii nr.
286/2009 privind Codul penal.

Nr.	Nume și prenume	Grup parlamentar	Semnătură
1.	NEAGU DENISA-ELENA	USR	
2.	MOLNAR RADU-IULIAN	USR	
3.	GHEBA DANIEL	USR.	
4.	GIVRGIV ADRIAN	USR	
5.	BĂLTĂBETU VIODEZ	USR	
6.	CAMBERADANA ALEXANDRA	USR	
7.	DIANA BUZOIANU	USR	
8.	DRANCA ANDREI IULIAN	USR	
9.	BENGA TUDOR ULIAN	USR	
10.	TERENTE EUGEN	USR	
11.	TEHIVA DRAGAS CATALIN	USR	
12.	POLITEANU MIHAIL	USR	
13.	RIZEA CRISTINA CAMELIA	USR	
14.	Emanuel Ungureanu	USR	
15.	Diana Stolica	USR PLUS	
16.	TODOSIU BENIAMIN	USR	
17.	PERESCU MONICA	USR	

18.	^a Ozmau Obo- obocina	USR	
19.	CLOTHEI RADU-TUDOR	USR	
20.	WIEVER ADRIAN	USR	
21.	HAVARNEANU FILIP	USR	
22.	TODA DANIEL	USR	
23.	TENITA DRAGOS CATALIN	USR	
24.	Simina Tulbur	USR	
25.	Badea Mihai Alexandru	USR	
26.	LEAR TEODOR	USR	
27.			
28.			
29.			
30.			
31.			
32.			
33.			
34.			
35.			
36.			
37.			
38.			
39.			
40.			
41.			