



ROMANIA

PARLAMENTUL ROMÂNIEI

EXPUNERE DE MOTIVE

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

1. Motivele elaborării proiectului de act normativ

Rolul mijloacelor de semnalizare rutieră, precum și principiile de proiectare și realizare ale acestora sunt de a asigura deplasarea în condiții de siguranță și fluentă a participanților la traficul rutier. Scopul acestora este de a informa în timp util asupra variantelor de traseu de urmat astfel încât să se minimizeze lungimea călătoriilor, cu implicații atât asupra mediului (consumuri reduse de combustibili, poluare etc.), cât și asupra siguranței circulației (reducerea numărului de accidente datorat manevrelor bruște de schimbare a direcției de mers).

Mijloacele de semnalizare rutieră de orientare și informare sunt foarte importante pentru îndrumarea participanților la trafic de-a lungul drumurilor publice, pentru informarea lor asupra intersecțiilor cu alte drumuri, asupra direcțiilor de urmat către diferite localități sau alte destinații importante, pentru identificarea cursurilor de apă, parcurilor, pădurilor, siturilor istorice și, în general să ofere, prin informații simple și clare ajutor utilizatorilor drumurilor publice. Indicatoarele de orientare oferă conducătorilor de vehicule informații referitoare la direcția de urmat și distanța până la destinația dorită. Aspectul și amplasarea indicatoarelor de orientare trebuie să se adreseze utilizatorilor drumurilor publice care nu sunt familiarizați cu zona respectivă, de aceea, mesajul transmis de acestea trebuie să fie clar, concis și exact astfel încât să-i îndrume cât mai ușor pe aceștia către destinație.

Conform art. 30 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare, mijloacele de semnalizare rutieră se constituie într-un sistem unitar, se realizează și se instalează astfel încât să fie observate cu ușurință și de la o distanță adecvată, atât pe timp de zi, cât și pe timp de noapte, de către cei cărora li se adresează și trebuie să fie în deplină concordanță între ele, precum și într-o stare tehnică de funcționare corespunzătoare. De asemenea conform art. 30 alin (4) din ordonanța precizată mai sus, mijloacele de semnalizare rutieră, precum și alte dispozitive speciale de acest fel se asigură, se instalează și se întrețin prin grija administratorului drumului public respectiv ori al căii ferate, după caz, iar instalarea mijloacelor de semnalizare rutieră și ale dispozitivelor speciale se execută numai cu avizul prealabil al poliției rutiere.

Conform regulamentelor tehnice pentru planificarea și proiectarea mijloacelor de semnalizare rutieră de orientare și informare pentru asigurarea continuității, uniformității și cognoscibilității acesteia, amplasarea mijloacelor de semnalizare rutieră trebuie să se facă în interiorul câmpului vizual al utilizatorilor drumului. Mijlocul de semnalizare rutieră trebuie amplasat conform poziției, obiectului sau situației căreia i se aplică. Amplasarea și lizibilitatea mijloacelor de semnalizare rutieră trebuie să fie astfel încât utilizatorul drumului să aibă timpul necesar de reacție atât ziua, cât și noaptea sau în condiții de vizibilitate redusă. La amplasarea mijloacelor de semnalizare rutieră trebuie respectate următoarele condiții generale:

- mijloacele de semnalizare rutieră trebuie să se găsească în interiorul câmpului vizual al conducătorului de vehicul pentru a-i atrage atenția;
- conducătorul vehiculului care se deplasează cu viteza legală trebuie să aibă timpul necesar pentru a înțelege mesajul mijlocului de semnalizare rutieră și pentru a reacționa corespunzător;
- mijloacele de semnalizare rutieră nu trebuie să obtureze vizibilitatea asupra curentilor de trafic care intră sau ies de pe drum.

Cerințele de bază pentru aceste mijloace de semnalizare rutieră sunt:

- vizibilitate ridicată atât pe timp de zi, cât și pe timp de noapte;
- lizibilitate ridicată (mărime corespunzătoare a literelor, simbolurilor sau săgeților pentru înțelegerea ușoară de către utilizatorii drumurilor).

Pentru a fi eficiente, mijloacele de semnalizare rutieră trebuie să:

- răspundă unei necesități;
- atragă atenția;
- aibă un mesaj simplu, ușor de înțeles;
- impună respectarea lui din partea participanților la trafic;
- ofere timpul necesar de reacție.

Uniformitatea mijloacele de semnalizare rutieră simplifică sarcina utilizatorilor drumurilor de a le recunoaște și înțelege, prin urmare reducându-se durata de percepere/reacție.

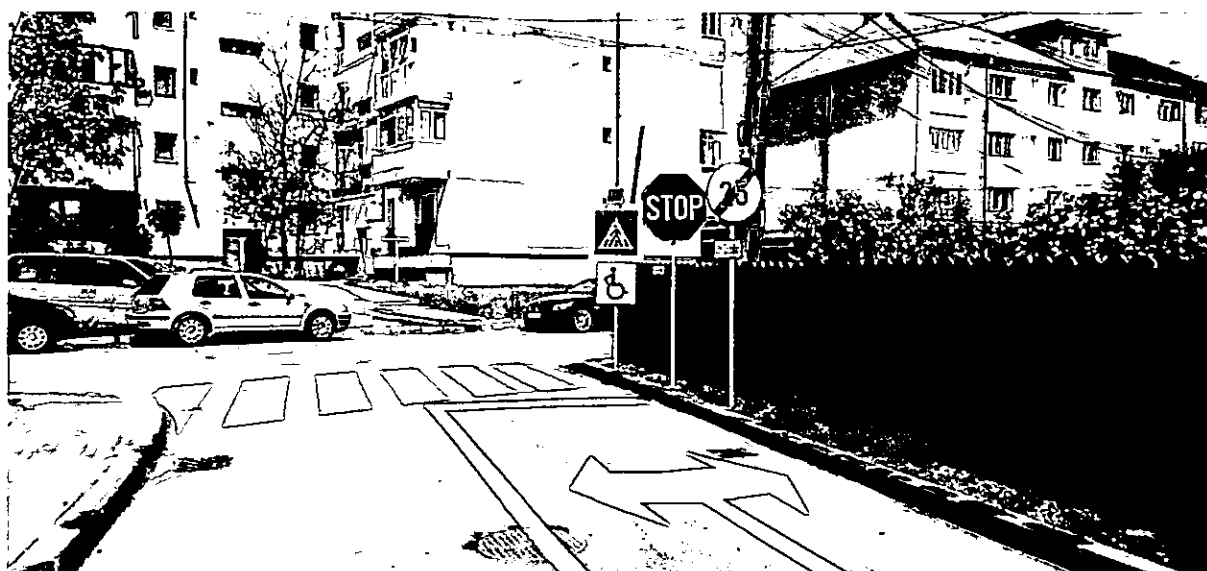
Deși avem condiții generale de amplasare a mijloacelor de semnalizare rutieră, cerințele de bază pentru mijloace de semnalizare rutieră, se pare că acestea nu sunt respectate de administratorii drumurilor. Astfel, întâlnim indicatoare cu treceri de pietoni ascunse în spatele copacilor, marcaje rutiere inexistente, indicatoare rutiere neconforme, cu dimensiuni diferite de cele standard și care nu mai au vopsea lizibilă pe ele și, de asemenea, cozi uriașe de autovehicule formate din pricina unor semafoare puse la întâmplare pe străzile din România. Majoritatea autorităților locale care sunt și administratori de drum au recunoscut că nu au efectuat nici un marcaj rutier în ultimii ani în multe zone ale localităților lor, motivând că bugetul alocat în prezent abia acoperă necesarul unui sector/cartier. Conform unor verificări făcute în primele 10 luni ale anului 2021 s-a constatat că peste 1.100 de kilometri de drum din România au marcaje rutiere deteriorate, iar peste 5.500 de indicatoare lipsesc cu desăvârșire. Ce înseamnă lipsa marcajelor rutiere și ale indicatoarelor? Înseamnă că țara noastră ocupă primul loc în Europa la capitalul accidente rutiere. Numai în primele 8 luni ale anului 2022, conform datelor furnizate de Inspectoratul General al Poliției Române, 2.258 de oameni au rămas mutilați pe șosele, în timp ce 1.029 și-au pierdut viața.

Deși în evidențele Inspectoratul General al Poliției Române apar multe amenzi date administratorilor drumurilor, acestea sunt aplicate pentru alte motive și nu pentru lipsa marcajelor rutiere, a indicatoarelor rutiere, cum ar fi neaplicarea materialului antiderapant în zonele cu polei, lipsa indicatoarelor rutiere la lucrările care se execută pe drumurile publice, neîntreținerea părții carosabile etc. Pentru exemplificare, în primele 10 luni ale anului 2021, Brigada Rutieră din București a întocmit

doar 160 de informări privind situația mijloacelor de semnalizare către administratorii drumurilor, în condițiile în care numai sectorul 2 din București are peste 700 de treceri de pietoni neconforme.

În lipsa unor marcaje rutiere, conducătorii de autovehicule trebuie să intuiască trecerile de pietoni sau ce indicator de circulație este amplasat la colțul străzii, când acesta este doar o formă geometrică. De asemenea, când ne uităm pe străzile din localitățile din România, observăm că foarte multe marcaje pentru trecerile de pietoni sunt șterse sau nici nu sunt trasate, dar în schimb s-au găsit fonduri pentru a se trasa locurile de parcare. Potrivit datelor furnizate de Poliția Rutieră, în 2021, s-au petrecut 4915 accidente grave, soldate cu 1779 de persoane decedate, 3790 persoane rănite grav, 2235 persoane rănite ușor. Din totalul prezentat, pe trecerile de pietoni s-au petrecut 470 accidente, soldate cu 101 persoane decedate și 375 răniți grav. Cauza „neacordare de prioritate pietonilor” se remarcă pe locul trei în clasamentul principalelor cauze generatoare de accidente în anul 2021. Foarte mulți conducători auto au declarat că nu au văzut semnul de circulație, acesta fiind ascuns în spatele copacilor, dar și faptul că marcajul pentru trecerea de pietoni era șters.

O altă situație apărută pe străzile din România este abundența aberantă a semnelor de circulație după ce respectivele străzi au fost modernizate, dar și marcaje rutiere pentru treceri de pietoni care se termină într-un gard sau într-un zid. Avem exemplu aici modernizarea, în anul 2020, a străzii Crinului din localitatea Botoșani, care are o multitudine de semne de circulație, dar și o trecere de pietoni adaptată persoanelor cu handicap care se oprește într-un gard. Cât despre trotuare, acestea sunt inexistente. De asemenea, la intersecția din capătul străzii Crinilor către Parcul Tineretului din Botoșani (vezi poza) au fost amplasate, la aproximativ un metru unul de celălalt, trei indicatoare rutiere. Primul ridică restricția de circulație cu 25 de kilometri la oră prezentă pe lungimea străzii. La fix 134 de centimetri de acest indicator urmează altul, cu semnificația „Stop”. Conform semnelor de circulație, șoferii pot circula cu 50 de kilometri la oră pe o distanță de 134 de centimetri, pentru ca mai apoi să fie obligați să oprească mașina. Seria de indicatoare este încheiată de cel care semnalează trecerea de pietoni și care, la rândul său, obligă șoferul să reducă viteza până la 30 de kilometri la oră. O altă situație asemănătoare este pe strada Tătarilor, în altă zonă a localității Botoșani, unde de asemenea au avut loc reabilitări recente. Acolo apare un semn de reducere a vitezei la 25 de kilometri la oră, iar apoi la un metru distanță este un alt indicator care semnalizează o trecere de pietoni nesemaforizată, unde șoferii, conform legislației, trebuie să reducă viteza. Aceste cazuri din Botoșani nu sunt unice în țară. Astfel, între Florești și Cluj, la retrasarea marcajelor pe DN 1 s-a permis virajul la stânga peste trei benzi de circulație din sens opus. De asemenea, la Ploiești, șoferii au semnalat marcaje șerpuite cu benzi inegale, iar la Suceava există o stradă care, la o lungime de 200 de metri, are 11 treceri de pietoni. Din acest motiv, după instalarea mijloacelor de semnalizare rutieră și a dispozitivelor speciale, este necesar ca administratorul drumului public, împreună cu poliția rutieră să verifice dacă acestea sunt conform standardelor în vigoare.



Începând din deceniul trecut, autovehiculele nou construite au fost dotate cu un sistem de asistență pentru identificarea indicatoarelor rutiere. Pe un drum aglomerat și în condiții dificile de drum, se poate întâmpla ca indicatoarele rutiere să treacă neobservate, afectând călătoria. Pentru a-l ajuta pe conducătorul auto să observe cu ușurință semnele de circulație și să le respecte restricțiile, sistemul de asistență pentru identificarea indicatoarelor rutiere monitorizează semnele de circulație din față, afișând informații utile precum restricțiile de viteză curente în mod clar pe afișajul din habitacul autovehiculului. Indiferent dacă semnele sunt pe marginea drumului sau deasupra acestuia, permanente sau temporare, sistemul de asistență pentru identificarea indicatoarelor rutiere le poate recunoaște, iar o pictogramă cu semnul respectiv de limitare a vitezei sau de interdicere a depășirii apare pe panoul de bord și se schimbă de fiecare dată când pătrunzi într-o zonă cu o limită nouă. Lipsa indicatoarelor rutiere sau a vizibilității și lizibilității acestora face ca sistemul de asistență pentru identificarea indicatoarelor rutiere de pe autovehicule să transmită informații eronate către conducătorul auto și astfel acesta poate comite o încălcare a regulilor de circulație stabilite de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare.

Poliția rutieră are ca principală atribuție supravegherea, îndrumarea și controlul traficului, al cercetării și soluționării accidentelor de circulație cu autori cunoscuți și necunoscuți și al prevenirii și combaterii încălcării normelor rutiere. Aceasta este prezentă 24 de ore din 24 pe drumurile publice din România și are drept scop principal prevenirea producerii de accidente rutiere. Cum am prezentat mai sus, unul din factorii care pot duce la producerea de accidente este și lipsa mijloacelor de semnalizare rutieră de orientare și informare sau dacă acestea nu au fost amplasate conform standardelor în vigoare, nu sunt vizibile, nu sunt cognoscibile și nu sunt lizibile. Verificarea mijloacelor de semnalizare rutieră pentru a vedea dacă sunt amplasate/montate conform standardelor în vigoare, vizibile, recognoscibile și lizibile se poate face foarte ușor de către angajații poliției rutiere deoarece aceștia sunt în permanență pe drumurile publice. Verificarea mijloacelor de semnalizare rutieră se face de poliția rutieră și în momentul de față, dar nu au o obligație expres, consemnată în legislația în vigoare, să consemneze și să prezinte vreo situație de încălcare a modului de amplasare a mijloacelor de semnalizare rutieră, dacă acestea sunt vizibile, recognoscibile și lizibile. În acest moment, poliția rutieră face doar simple informări către administratorii drumurilor cu privire la problemele pe care le identifică la mijloacele de semnalizare rutieră, precum și alte dispozitive speciale care se întrețin prin grija administratorilor drumurilor. Prin stabilirea unui model de notă de constatare de către ministrul

afacerilor interne se va simplifica activitatea polițistului rutier care întocmește nota de constatare, dar și modul de relaționare dintre poliția rutieră și administratorii drumurilor.

Un alt element stabilit prin prezentul proiect de lege este termenul maxim de 120 de zile în care trebuie să se încadreze administratorii drumurilor pentru remedierea deficiențelor constatate. În mod normal administratorii drumurilor ar trebui să aibă acorduri cadru cu firmele care produc indicatoare rutiere sau care fac marcaje rutiere și astfel să întocmească doar contracte subsecvente. Dacă nu au astfel de acorduri cadru, atunci administratorii drumurilor, în termenul de 120 de zile, pot organiza o licitație simplă pentru remedierea deficiențelor constatate de poliția rutieră.

În concluzie, prin implicarea principalei structuri de prevenție a accidentelor rutiere, respectiv Poliția Rutieră, în verificarea modului de amplasare/montare a mijloacelor de semnalizare rutieră și a vizibilității, recognoscibilității și lizibilității lor, sunt convins că numărul accidentelor rutiere va scădea, iar fluidizarea traficului va crește.

2. Situația actuală

În legea nr. 265/2008 *) din 7 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată, cu modificările și completările ulterioare există următoarele prevederi:

Art. 3 lit. i) inspecția de siguranță rutieră periodică - verificarea periodică a rețelei rutiere aflate în exploatare, care are ca scop identificarea eventualelor deficiențe din punctul de vedere al siguranței rutiere și care pot fi remediate prin lucrări de întreținere;

Art. 3 lit. p) inspecția de siguranță rutieră specifică - analiza bazată pe inspectarea la fața locului a unui drum sau tronson de drum existent, pentru a identifica condițiile periculoase, deficiențele și problemele care cresc riscurile de producere a accidentelor grave.

Art. 5 alin. (2) Inspecția de siguranță rutieră periodică se efectuează în regim de liberă practică de către auditorii de siguranță rutieră desemnați de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., în condițiile prezentei legi. Metodologia de contractare a inspecției de siguranță rutieră periodică, de desemnare și de lucru al auditorilor de siguranță rutieră pentru această activitate și de încheiere a contractelor-cadru între Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. și investitorii, antreprenorii/proiectanții mandatați și între Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. și auditorii de siguranță rutieră se stabilește și se aprobă prin ordin al ministrului transporturilor și infrastructurii.

Art. 5 alin. (2¹) Inspecția de siguranță rutieră specifică se efectuează de către Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. prin echipe formate din personalul de specialitate angajat în cadrul Autorității Rutiere Române - A.R.R., cel puțin unul dintre membrii echipei fiind atestat ca auditor de siguranță rutieră, în conformitate cu prevederile prezentei legi.

Art. 10 alin. (5) Inspecția de siguranță rutieră periodică se realizează obligatoriu pentru drumurile publice ale rețelei rutiere care fac obiectul prezentei legi, din 3 în 3 ani, și se concretizează într-un raport de inspecție de siguranță rutieră.

Din rapoartele anuale de activitate ale Autorității Rutiere Române - A.R.R. din anii 2019, 2020 și 2021, publicate pe site-ul instituției, se poate observa că există 2 contracte încheiate cu CNAIR, în baza acestora executându-se 70 de inspecții de siguranță periodice pentru numai 2352,66 km, din totalul de peste 17.500 km (aproximativ 13,45%). Totodată, pentru acest interval de 3 ani, nu există nicio solicitare de verificare pe rețeaua de autostrăzi, a drumurilor județene dar și a străzilor de categoria I și II din municipii și orașe, cu excepția municipiului București.

Rețeaua de străzi a Capitalei cuprinde 5.340 de străzi, cu o lungime totală de aproximativ 1.820 km. În anul 2019 nu s-a executat nici o inspecție de siguranță rutieră periodică, conform datelor prezentate pe site-ul Autorității Rutiere Române - A.R.R. În anii 2020 și 2021 au fost executate un număr de 11 inspecții de siguranță rutieră periodice pentru 12,35 km de străzi de categoria I și II din municipiul București, ceea ce înseamnă aproximativ 0,68% din cei peste 1.800 de km.

Analizând datele prezentate mai sus se poate constata ușor că Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. nu are capacitatea de a executa inspecții de siguranță rutieră periodice/specifice pentru cei peste 52.600 de km de drumuri naționale și drumuri județene, dar nici nu au fost foarte multe cereri de la autoritățile publice pentru executarea inspecțiilor de siguranță rutieră periodice/specifice. De asemenea, se poate observa că autoritățile publice județene și locale nu au executat nici o inspecție de siguranță rutieră periodică pe drumurile avute în administrare. Până în acest moment, nu avem o motivație clară de ce nu s-au executat aceste inspecții.

Art. 30 alin. (7) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare prevede următoarele:

„(7) Se interzic:

a) amplasarea, în zona drumului public, de construcții, panouri sau dispozitive ce pot fi confundate cu indicatoarele sau cu instalațiile ce servesc la semnalizarea rutieră ori realizarea de amenajări sau alte obstacole care sunt de natură să limiteze vizibilitatea ori eficacitatea acestora, să stânjenească participanții la trafic sau să le distragă atenția, punând în pericol siguranța circulației;

b) lipirea de afișe, inscripții sau înscrisuri pe indicatoarele ori dispozitivele ce servesc la semnalizarea rutieră, inclusiv pe suporturile acestora.”

Nu trebuie uitat că România, ca țară membră a Uniunii Europene, are obligația încadrării în strategia europeană de siguranță rutieră ce prevede, pentru perioada 2021-2030, reducerea la jumătate a numărului deceselor și vătămărilor grave rezultate din accidente de circulație. De aceea, dar și din motivele prezentate mai sus, consider că este necesar ca poliția rutieră, care are unul dintre principalele obiective sistematizarea rețelei drumurilor naționale în scopul menținerii viabilității acesteia și a îmbunătățirii semnalizării rutiere, să verifice dacă mijloacele de semnalizare rutieră, precum și alte dispozitive speciale existente pe autostrăzi, drumuri expres, drumuri internaționale «E», drumuri naționale, drumuri județene și străzile municipiilor și orașelor din România sunt amplasate/montate coerent, vizibile, recunoscutibile și lizibile și dacă sunt respectate prevederile art. 30 pct. (7).

În anexa nr. 5 și anexa nr. 7 din Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 2263/2022 privind modificarea și completarea Ordinului ministrului transporturilor nr. 606/2017 pentru aprobarea Metodologiei de contractare a inspecției de siguranță rutieră, a Contractului-cadru încheiat între Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. și administratorii drumurilor, a metodologiilor de efectuare a inspecțiilor de siguranță rutieră, a listei cu dispozițiile obligatorii care pot fi dispuse de raportul de inspecție de siguranță rutieră, a modelului legătimatei nominale de control, a modelului procesului-verbal de constatare și sancționare contravențională a contravențiilor, dotării și inscripționării autovehiculelor de inspecție și control, precum și a echipamentelor necesare efectuării inspecțiilor de siguranță rutieră sunt prezentate termenele maxime de remediere a deficiențelor constatate.

Termenele maxime de 120 de zile de remediere a deficiențelor constatate pe timpul inspecției de siguranță rutieră periodică/specifice prevăzute de „*Ordinului ministrului transporturilor nr. 606/2017 pentru aprobarea Metodologiei de contractare a inspecției de siguranță rutieră, a Contractului-cadru încheiat între Autoritatea Rutieră Română - A.R.R. și administratorii drumurilor, a metodologiilor de*

efectuare a inspecțiilor de siguranță rutieră, a listei cu dispozițiile obligatorii care pot fi dispuse de raportul de inspecție de siguranță rutieră, a modelului legitimației nominale de control, a modelului procesului-verbal de constatare și sancționare contravențională a contravențiilor, dotării și inscripționării autovehiculelor de inspecție și control, precum și a echipamentelor necesare efectuării inspecțiilor de siguranță rutieră” cu modificările și completările ulterioare sunt similare cu cele din prezenta lege. Astfel, termenul de 120 de zile stabilit prin prezenta lege, pentru remedierea deficiențelor constatate de poliția rutieră cu ocazia verificării ca mijloacele de semnalizare rutieră să fie amplasate/ montate coerent, vizibile, recognoscibile și lizibile este corelat cu prevederile existente în vigoare.

Conform art. 26 pct. 19 din legea nr. 218 din 23 aprilie 2002 privind organizarea și funcționarea Poliției Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare, poliția română are următoarea atribuție principală:

„19. supraveghează și controlează circulația pe drumurile publice, în afara cazurilor exceptate prin lege, și colaborează cu alte autorități publice, instituții, asociații și organizații neguvernamentale, pentru îmbunătățirea organizării și sistematizării circulației, asigurarea stării tehnice a autovehiculelor, perfecționarea pregătirii conducătorilor auto și luarea unor măsuri de educație rutieră a participanților la trafic;”.

Direcția Rutieră din Inspectoratul General al Poliției Române are următoarele atribuții generale în domeniul semnalizării și siguranței rutiere:

- monitorizează și coordonează activitatea desfășurată de Serviciile rutiere județene, Brigada rutieră din cadrul Direcției Generale de Poliție a Municipiului București și Birourile de Poliție Autostrăzi, în domeniul supraveglierii, îndrumării și controlului traficului, al cercetării și soluționării accidentelor de circulație cu autori cunoscuți și necunoscuți și al prevenirii și combaterii încălcării normelor rutiere;
- participă la cercetarea accidentelor de circulație soldate cu decesul mai multor persoane ori cu alte implicații deosebite;
- organizează și verifică, împreună cu Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România (CNAIR), pe baza programelor comune de acțiune sezoniere, sistematizarea rețelei drumurilor naționale în scopul menținerii viabilității acestora și a îmbunătățirii semnalizării rutiere;

Analizând atribuțiile poliției, putem constata că aceasta are deja atribuții în domeniul semnalizării rutiere, doar că această structură nu a fost implicată decât în emiterea de avize pentru montarea mijloacelor de semnalizare rutieră, precum și a altor dispozitive speciale și în emiterea, foarte rar, a unor note informative, dar la care nu există termene de întocmire.

În prezentul proiect de lege s-a prevăzut că: „Poliția rutieră are obligația, o dată la 12 luni, să verifice dacă mijloacele de semnalizare rutieră, precum și alte dispozitive speciale existente pe autostrăzi, drumuri expres, drumuri internaționale «E», drumuri naționale, drumuri județene și străzile municipiilor și orașelor din România sunt amplasate/ montate coerent, vizibile, recognoscibile și lizibile și dacă sunt respectate prevederile art. 30 pct. (7)”. Astfel, vă prezint ce trebuie să verifice polițistul rutier:

1. Amplasate/ montate coerent: legislația în vigoare spune că: sunt indicatoare rotunde care înseamnă interdicție, cele triunghiulare cu vârful în sus marchează un pericol, cu vârful în jos

marchează cedează trecerea și este unic, semnul Stop are formă de octogon. Regula aceasta este respectată peste tot, pe drumurile publice. În schimb, poziția indicatoarelor și locul unde sunt amplasate lasă de dorit. Mai sunt și indicatoarele temporare, cele pe galben care au fost montate pentru că este o lucrare sau o problemă pe un anumit tronson de drum și astfel se pun indicatoare de limitare de viteză, de drum îngust, etc. De multe ori rămân uitate și după ce s-a reparat avaria sau s-a terminat lucrarea respectivă. Marcajele existente pe asfalt nu sunt coerente și nu sunt în concordanță cu indicatoarele rutiere existente în zonă. Acest lucru verifică poliția rutieră, dar mai verifică și tipul de situație apărută pe strada Crinilor din Botoșani, prezentată mai sus. Poliția rutieră nu verifică dimensiunile indicatoarelor, gradul de reflexie a acestora, dacă marcajele rutiere au respectat standardele de formă și dimensiune, calitatea vopselei marcajelor etc. Acest atribut de verificare este a administratorului drumului. Unui polițist rutier nu-i trebuie studii tehnice să îndeplinească această sarcină, el trebuind să verifice doar dacă există mijloacele de semnalizare și dacă sunt montate/ aplicate coerent și astfel să asigure o fluentă mai mare a traficului.

2. Vizibil – (conform Dicționarului Explicativ Român) = care poate fi văzut. Indicatoarele sunt montate prea aproape de curbă, de viraj, de intersecție, sunt mascate de vegetație, iar conducătorii autovehiculelor îl văd prea târziu. De asemenea, marcajele de pe partea carosabilă sunt șterse sau inexistente, iar conducătorii de vehicule nu știu cum să procedeze pentru evitarea unor accidente rutiere.
3. Recognoscibil – (conform Dicționarului Explicativ Român) = care poate fi recunoscut. Indicatoarele de circulație au diferite forme, dar din cauza intemperțiilor, multe dintre acestea s-au deteriorat, au ruginit sau altele sunt pur și simplu decolorate, iar conducătorii auto nu înțeleg ce semn de circulație este și dacă mai este valabil.
4. Lizibil – (conform Dicționarului Explicativ Român) = care poate fi citit (cu ușurință). Toate înscrisurile existente pe indicatoarele rutiere sau pe carosabil trebuie să fie în interiorul câmpului vizual al conducătorului de vehicul și să pot fi citite cu ușurință de acesta.

Acestea sunt atributele de verificare pe care Poliția română le are pentru respectarea prezentei legi.

În concluzie, pentru ca drumurile publice fără marcaje și indicatoare rutiere să nu mai fie un pericol public, pentru ca România să nu rămână în continuare pe ultimele locuri din Europa în ceea ce privește siguranța rutieră, iar mii de români să moară pe străzi în accidente cumplite, este necesară implicarea maximă a Poliției rutiere în gestionarea siguranței rutiere, în gestionarea crizei mijloacelor de semnalizare rutieră de pe drumurile publice din România.

3. Schimbări preconizate

- Obligă ca după instalarea mijloacelor de semnalizare rutieră și a dispozitivelor speciale, administratorul drumului public, împreună cu Poliția rutieră să verifice că acestea sunt conform standardelor în vigoare;
- Obligă ca Poliția rutieră, o dată la 12 luni, să verifice dacă mijloacele de semnalizare rutieră, precum și alte dispozitive speciale existente pe autostrăzi, drumuri expres, drumuri internaționale «E», drumuri naționale, drumuri județene și străzile municipiilor și orașelor din România sunt amplasate/ montate coerent, vizibile, recognoscibile și lizibile și dacă sunt respectate prevederile art. 30 pct. (7);
- Stabilește că după verificarea unui sector de drum/stradă din cadrul autostrăzilor, drumurilor expres, drumurilor internaționale «E», drumurilor naționale, drumurilor județene și străzilor municipiilor și orașelor din România, Poliția rutieră să întocmească o notă de constatare, pe care o va trimite administratorului drumului;

- Stabilește un termen de maximum 120 de zile de la data primirii de către administratorul drumului public a notei de constatare întocmită de Poliția rutieră, până la care acesta va remedia deficiențele constatate și consemnate în nota de constatare;
- Stabilește administratorului drumului inspectat un termen de 30 de zile de la expirarea ultimului termen dispus prin nota de constatare întocmită de Poliția rutieră pentru remedierea deficiențelor constatate, să transmită Poliției rutiere care a întocmit nota de constatare gradul de remediere a deficiențelor constatate;
- Sancționează cu amendă prevăzută în clasa a V-a de sancțiuni, conform Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, nerespectarea de către administratorul drumului public a termenului de maximum 120 de zile de la data primirii de către administratorul drumului public a notei de constatare întocmită de Poliția rutieră, până la care acesta va remedia deficiențele constatate și consemnate în nota de constatare.

4. Impactul economico-social preconizat.

Modificarea propusă va duce la creșterea gradului de siguranță rutieră prin implicarea principalei structuri de prevenire a accidentelor din România - poliția rutieră, la scăderea numărului persoanelor decedate sau rănite în urma unor accidente rutiere, dar și la responsabilizarea mai mare a administratorilor drumurilor privind modul de gestionare a mijloacelor de semnalizare rutieră.

5. Impactul bugetar

Proiectul de lege nu se referă la acest subiect.

6. Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

Prezentul proiect de lege va modifica Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

De asemenea, după aprobarea proiectului de lege, va trebui modificată Hotărârea Guvernului nr. 1.391/2006 de aprobare a Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare.

INIȚIATORI:

Cristian-Paul ICHIM

Deputat neafiliat

Laurențiu – Dan LEOREANU

Deputat PNL

Ciprian – Constantin ȘERBAN

Deputat PSD

Lista susținătorilor

„Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice”

NR.	DEPUTAT/SENATOR	SEMNĂTURĂ	PARTID
1	TOBA DANIEL LIVIU		NEAFILIAT
2	Simina Tulbure		Neafiliat
3	POLITEANU MIHAI		NEAFILIAT
4	Gheșă Daniel Sorin		Neafiliat
5	LUPU ANDREI		NEAFILIAT
6	CAMBERA OANA		NEAFILIAT
7	RIZEA CRISTINA-CAMELIA		NEAFILIAT
8	Prunescu Nicu-Costel		Neafiliat
9	GÂL KAROLY		UDMR.
10	BEGGEU MONICA-ERNA		USR
11	SAS LORANT ZOLTAN		neafiliat
12	TEODOROIU MARYA		PSD
13	Benedek Zoltan		UDMR.
14	Shice George		PNL
15	Stefan Ios		Neafiliat
16	Bunde Sandor		UDMR.
17	Kolcsar KAROLY		UDMR
18	OTESANU DANIELA		PSD
19	DANIEL GHIȚA		PSD
20	TECHET MIRCEA		PNL
21	Bota Gelu Ios		PNL
22	Cupre Ioan		PNL

**„Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a
Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice”**

[illegible]