

Expunere de motive

Odată cu aglomerarea traficului, îndeosebi în mediul urban, se simte nevoia stabilirii de reguli noi, dar și de consolidarea unor relații civilizate între reprezentanții poliției rutiere și participanții la trafic. În acest sens, considerăm că se impune dedicarea unui capitol distinct prevenției, atât în ceea ce privește atitudinea poliției rutiere față de participanții la trafic cât și prin implementarea de măsuri suplimentare de siguranță pentru participanții vulnerabili la accidente în traficul specific mediului urban (pietoni, copii¹), în anul 2021 România continuând să fie pe primul loc în Uniunea Europeană la rata deceselor cauzate de accidente rutiere². Nu în ultimul rând, se propun măsuri de înăsprire a pregătirii candidaților la obținerea unui permis de conducere și de profesionalizare a examinării acestora, un prim pas în sporirea exigențelor legate de obținerea permisului și în crearea unui climat mai sigur pe drumurile publice.

În contextul codificării la nivelul Uniunii Europene a numeroase reguli privind circulația pe drumurile publice³ – recunoaștere reciprocă a permiselor de conducere, standarde minime privind starea de sănătate a conducătorilor de vehicule, cerințe minime de cunoștințe pentru obținerea permisului de conducere, standarde de examinare, etc. -, a înregistrării video a testării, în multe state europene examinarea candidaților pentru obținerea permisului de conducere se realizează de persoane fizice atestate. Practica de a avea exclusiv polițiști examinatori este o reminiscență a statului centralizat comunist, tendința firească fiind aceea de a profesionaliza domeniul, parte din eforturile de conștientizare a responsabilității ce revine examinatorilor în domeniul siguranței circulației. Astfel, aceștia vor parcurge o traiectorie specială de pregătire, vor fi atestați și reatestați periodic, vor dispune de abilități tehnice și psihologice temeinice în baza cărora să poată atesta calitățile candidaților și capacitatea lor de a conduce un vehicul în condiții concrete de trafic. Ținând cont de termenele lungi la care se fac programările pentru examene în prezent, o astfel de soluție ar degreva personalul angajat al Direcției Generale Permise de Conducere și Înmatriculări de atribuții pentru care, de foarte multe ori, este insuficient pregătit.

În plus, sunt inserate propuneri care fac parte tot din pachetul de măsuri de prevenire a accidentelor rutiere: fixarea numărului minim de ore de pregătire, cu accent pe cele dedicate

¹ European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, *Next steps towards 'Vision Zero' – EU road safety policy framework 2021-2030*, Publications Office, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271>, p. 26

² https://romania.representation.ec.europa.eu/news/siguranța-rutiera-ue-numar-de-decese-sub-nivelurile-anterioare-pandemiei-insa-progresele-raman-prea-2023-02-23_ro

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02006L0126-20201101> (Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere (reformată) – text consolidat 2020)

practicii, de la minimum 30 de ore în prezent la cel puțin 45, precum și interdicția șoferilor neexperimentați de a conduce vehicule care pot dezvolta viteze mari și care pot fi scăpate cu ușurință de sub control.

Alte modificări propuse în prezenta inițiativă legislativă în privința prevenirii accidentelor de circulație sunt:

- normalizarea relației dintre reprezentanții autorității care aplică legea și participanții la trafic, în primul rând prin adoptarea unui cod de conduită special adresat polițiștilor rutieri, Hotărârea Guvernului nr. 991/2005 pentru aprobarea Codului de etică și deontologie al polițistului având caracter mult prea general pentru a fi aplicabil atribuțiilor și situațiilor specifice din trafic. În al doilea rând, efectuarea de misiuni de informare a participanților la trafic vor deveni obligație a poliției rutiere

- recurgerea la prezența în trafic a polițiștilor în autospeciale în scop disuasiv la adresa participanților la trafic care ar fi tentați să încalce regulile de circulație

- extinderea interdicției de a utiliza dispozitive care pot distra atenția pietonilor, bicicliștilor și utilizatorilor de trotinete de la trafic (vehicule, semnale luminoase, indicațiile polițiștilor, etc.) pe parcursul traversării carosabilului sau a liniilor de cale ferată; în cazul conducătorilor auto la art. 36, alin. (3) este deja prevăzută interdicția de a folosi telefoanele mobile dacă nu sunt prevăzute cu dispozitive tip "mâini libere"

- se instituie obligația administratorilor drumurilor, fie C.N.A.I.R. fie autorități locale, să revizuiască semnalizările rutiere menite desfășurării în condiții de siguranță a traficului (instalarea de parapete în apropierea școlilor, amenajări de reducere a vitezei vehiculelor, astfel ca participanții la trafic vulnerabili să fie cât mai protejați).

Inițiatori,

Nr. crt.	Nume și prenume	Apartenența politică	Semnătură
1.	Benedek Zacharie	UDMR	
2.	Bende Sándor	UDMR	
3.	Kónyai Csaba	UDMR	
4.	Jall Lórály	UDMR	
5.	Kolesár Károly	UDMR	
6.	Nagy Szabolcs	UDMR	

**Tabel cu inițiatorii Propunerii legislative pentru modificarea și completarea
Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice**

Nr. crt.	Nume și prenume	Apartenența politică	Semnătură
7.	SERES DECEJ	UDMR	
8.	LADANUS LADON ZOLOS	UDMR	
9.	KULCSAR-TERTHA ZOLTAN	UDMR	
10.	HILLER ZOLTAN	UDMR	
11.	KELETEN ATTILA	UDMR	
12.	CSEPI EVA ANDREA	UDMR	
13.	STABO OVIDIU	UDMR	
14.	CSASZAR KAROLY ZOLTAN	UDMR	
15.	KOVACS IRINA ELISABETH	UDMR	
16.	Egyen Lorinc Oda	UDMR	
17.	ATTILAZ ZOLTAN	UDMR	
18.	NOVAR LEVENTE	UDMR	
19.	Kovács Irina Elisabeta	UDMR	
20.	CSEKE ATTILA	UDMR	
21.			
22.			
23.			
24.			
25.			
26.			
27.			
28.			