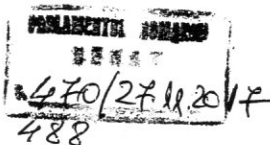
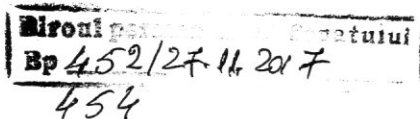




MINISTERUL PENTRU RELAȚIA CU PARLAMENTUL



Nr. 11862/24.11.2017

Către: Domnul Ion VĂRGĂU,
Secretarul general al Senatului

Ref. la: punctele de vedere ale Guvernului aprobate în ședința Guvernului
din data de 22 noiembrie 2017

Stimate domnule secretar general,

Vă transmitem, alăturat, în original, **punctele de vedere ale Guvernului** referitoare la:

1. *Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea alin. (5) al art. 65 din Legea nr. 263/2010 privind sistemul unitar de pensii publice, inițiată de domnul senator PNL Cătălin Daniel Fenechiu (Bp. 406/2017);*

2. *Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea art. 109 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, inițiată de domnul deputat PNL Ioan Bălan împreună cu un grup de parlamentari PNL (Bp. 431/2017);*

3. *Propunerea legislativă intitulată „Lege privind instituirea zilei de 2 aprilie – Ziua Instituției Prefectului din România”, inițiată de domnul deputat PSD Lucian-Eduard Simion împreună cu un grup de parlamentari PSD, PNL, ALDE (Bp. 452/2017);*

4. *Propunerea legislativă intitulată Lege pentru modificarea alin. (3) al art. 20 din Legea nr. 202/1998 privind organizarea Monitorului Oficial al României, inițiată de domnii deputați PSD Munteanu Ioan și Iordache Florin (Bp. 454/2017).*

Cu stimă,

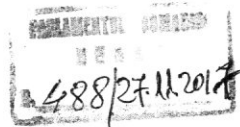
Viorel ILIE

Ministrul pentru Relația cu Parlamentul





GUVERNUL ROMÂNIEI
PRIMUL – MINISTRU



1819

20.11.2017

Domnule președinte,

În conformitate cu prevederile art. 111 alin. (1) din Constituție, Guvernul României formulează următorul

PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă pentru modificarea și completarea art. 109 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice*, inițiată de domnul deputat PNL Ioan Bălan împreună cu un grup de parlamentari PNL (**Bp. 431/2017**).

L488/2017

I. Principalele reglementări

Propunerea legislativă are ca obiect de reglementare modificarea și completarea art. 109 din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, cu dispoziții referitoare la obligativitatea purtării uniformei de către polițiștii rutieri și de frontieră, constatarea contravențiilor numai cu mijloace tehnice certificate, instalarea dispozitivelor destinate măsurării vitezei numai pe autovehicule ce poartă însemne distinctive, precum și sancționarea cu nulitatea absolută a procesului verbal de constatare a contravenției care nu respectă forma și conținutul stabilite prin regulament.

II. Observații

1. Referitor la **art. 109 alin. (1)** din propunerea legislativă, menționăm că dispoziții similare se regăsesc în cuprinsul art. 35 alin. (4) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002. Prin urmare, intervenția legislativă ar fi trebuit să vizeze acest articol.

2. În ceea ce privește textul propus pentru **alin. (2) al art. 109** din inițiativa legislativă, care prevede că *„activitatea privind constatarea contravențiilor se face numai cu ajutorul mijloacelor tehnice certificate sau a mijloacelor tehnice omologate și verificate metrologic”*, apreciem că soluția vine în contradicție cu **alin. (1) al art. 109** care stabilește regula potrivit căreia constatarea contravențiilor se face direct de către polițistul rutier.

De asemenea, apreciem că această soluție normativă este contrară normei generale cuprinse în *Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare*, potrivit căreia contravenția se constată de către agentul constatat, nu în mod exclusiv de către un mijloc tehnic, deoarece persoana desemnată ca agent constatat are obligația și responsabilitatea de a verifica îndeplinirea tuturor condițiilor prevăzute de lege pentru ca o faptă să fie sancționată ca și contravenție (spre exemplu, vinovăția cu care este săvârșită fapta). Mijloacele tehnice sunt doar un instrument cu care se constată fapta, dar agentul constatat este cel care apreciază și intenția cu care a fost săvârșită respectiva faptă.

3. Precizăm că textul **alin. (3) al art. 109** din propunerea legislativă, potrivit căruia dispozitivele destinate măsurării vitezei să se instaleze exclusiv pe autovehicule care prezintă înscrisurile și însemnele distinctive ale poliției rutiere, vine în contradicție cu prevederile lit. h) a **alin. (1) al art. 31 din Legea nr. 218/2002 privind organizarea și funcționarea Poliției Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare**, potrivit căroră *„În realizarea atribuțiilor ce îi revin, potrivit legii, polițistul este investit cu exercițiul autorității publice și are următoarele drepturi și obligații principale: (...) să poarte asupra sa armamentul și muniția necesare, indiferent dacă este în uniformă sau echipat civil, și să folosească, pentru îndeplinirea misiunilor, autovehicule din dotare, cu sau fără însemnele distinctive ale poliției.”*

Mai mult, la nivel european, se poate constata că autoritățile folosesc în activitatea de aplicare a legii atât mijloace tehnice montate pe autovehicule neinscripționate, cât și mijloace tehnice disimulate. De asemenea, pentru controlul respectării regimului legal de viteză se utilizează și mijloace tehnice automate.

De asemenea, cu privire la prevenirea conducătorului auto (anterior sancționării acestuia) în legătură cu prezența în trafic a dispozitivelor de măsurare a vitezei, menționăm că aceasta se realizează prin mass-media sau panouri de avertizare. Mai mult, legislația rutieră permite

conducătorilor auto să utilizeze dispozitive proprii de detectare a dispozitivelor de măsurare a vitezei.

4. Referitor la **art. 109 alin. (5)**, prin care se propune instituirea sancțiunii nulității absolute a procesului-verbal de constatare a contravenției și sancționarea pe cale administrativă a polițistului, în cazul nerespectării dispozițiilor alin. (1) și (3), precizăm următoarele:

Potrivit art. 55 din *Legea nr. 360/2002 privind Statutul polițistului, cu modificările și completările ulterioare*, încălcarea de către polițist, cu vinovăție, a îndatoririlor de serviciu angajează răspunderea sa disciplinară, materială, civilă sau penală. De asemenea, lipsa portului uniforme și a însemnelor distinctive de către polițistul rutier nu poate constitui o cauză de anulare a procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției, putând constitui eventual abatere disciplinară.

Totodată, având în vedere că în *Ordonanța Guvernului nr. 2/2001* sunt stabilite în mod expres cazurile privind sancționarea cu nulitate a procesului-verbal de constatare a contravenției, apreciem că instituirea unor noi situații în care ar interveni nulitatea este excesivă și nu se află în concordanță cu prevederile legale invocate.

Cauzele de anulare a procesului-verbal de contravenție instituite în *Ordonanța Guvernului nr. 2/2001* au fost stabilite în considerarea necesității existenței anumitor mențiuni privind calitatea agentului constator, precum și a faptei săvârșite și a datei comiterii acesteia, cazuri care prezintă importanță din punct de vedere al validității actului de constatare.

5. În ceea ce privește argumentele prezentate de inițiatori în *Expunerea de motive* a propunerii legislative, precizăm faptul că regulile privind circulația pe drumurile publice sunt menite a asigura, în primul rând, ocrotirea vieții și integrității corporale a persoanelor participante la trafic sau aflate în zona drumului public.

Nerespectarea unor reguli (precum limita maximă de viteză) este de natură a afecta direct viața și integritatea corporală a persoanelor participante la trafic sau aflate în zona drumului public. Luarea măsurilor legale în cazul în care se constată o încălcare a normelor privind circulația pe drumurile publice constituie o obligație a polițistului rutier și, totodată, o modalitate de aducere la îndeplinire a scopului legii.

Prin urmare, aplicarea unor sancțiuni este necesară nu pentru colectarea unor „*norme de amenzi*”, ci pentru a proteja valori, precum

viața și integritatea corporală a unei persoane, proprietatea publică ori privată, drepturile și interesele legitime ale persoanei.

De asemenea, în legătură cu mențiunile referitoare la faptul că lucrătorii de poliție rutieră nu întreprind în niciun fel acțiuni de prevenție a producerii evenimentelor rutiere nedorite, precizăm faptul că prevenirea accidentelor rutiere reprezintă una dintre prioritățile naționale asumate de Guvernul României, iar programele și proiectele de prevenire în acest domeniu necesită o mare varietate de informații care să le fundamenteze direcțiile de acțiune.

Astfel, au fost derulate cercetări (conform anexei care face parte integrantă din prezentul punct de vedere) care au urmărit să descrie într-o manieră detaliată caracteristicile conduitei în trafic a șoferilor din România, să obțină rezultate capabile să poată orienta atât activitățile de educație rutieră, cât și pe cele de supraveghere și control al traficului derulate de Poliția Rutieră.

III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerațiile menționate la pct. II, **Guvernul nu susține adoptarea acestei inițiative legislative.**

Cu stimă,


Mihai TUDOSE
PRIM-MINISTRU

Domnului senator Călin-Constantin-Anton POPESCU-TĂRICEANU
Președintele Senatului

Anexă



1. În anul 2016, nerespectarea limitei legale de viteză a generat producerea a 1.652 de accidente grave (447 persoane decedate, 1.790 rănite grav și 1.217 rănite ușor) din totalul de 8.688 (1.913 persoane decedate, 8.287 persoane rănite grav și 3.622 rănite ușor).

În primele 9 luni ale anului 2017, s-au înregistrat 6.089 de accidente grave (1.346 persoane decedate, 5.756 rănite grav și 2.588 rănite ușor), dintre care 1.161 (305 persoane decedate, 1.209 persoane rănite grav și 876 rănite ușor) s-au produs ca urmare a nerespectării vitezei legale.

2. Unul dintre obiectivele asumate la nivel european privind siguranța rutieră este acela de a reduce cu 50%, până în anul 2020, numărul persoanelor decedate în accidentele de circulație pe drumurile din Europa.

Totodată, reducerea numărului de persoane decedate în accidentele de circulație produse pe drumurile publice din România constituie obiectiv al Strategiei naționale pentru siguranță rutieră pentru perioada 2016-2020, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.755/2016.

3. În ceea ce privește precizările din cuprinsul instrumentului de motivare, în special cele referitoare la faptul că lucrătorii de poliție rutieră nu întreprind în niciun fel acțiuni de prevenție a producerii evenimentelor rutiere nedorite, facem următoarele mențiuni:

Prevenirea accidentelor rutiere reprezintă una dintre prioritățile naționale asumate de Guvernul României, iar programele și proiectele de prevenire în acest domeniu necesită o mare varietate de informații care să le fundamenteze direcțiile de acțiune.

Stabilirea măsurilor necesare realizării siguranței traficului rutier, adaptarea permanentă a acestora la realitatea impusă de dinamica socială și proiectarea unor răspunsuri la posibilele evoluții obiective necesită din partea Poliției Române susținerea unui demers constant de cercetare și analiză a ansamblului de factori cantitativi și calitativi care determină și influențează sistemul circulației rutiere naționale.

În realizarea continuă a acestui demers se înscriu studiile referitoare la complexul de comportamente și atitudini pe care le adoptă în traficul rutier diferitele categorii de participanți la acesta (șoferi, pietoni, motocicliști/mopediști, bicicliști), realizate de către Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității (ICPC), structură specializată a Inspectoratului General al Poliției Române. Concluziile acestora se regăsesc în mod obișnuit în documentele strategice care vizează realizarea siguranței rutiere pe plan național.

Astfel, au fost derulate cercetări care au urmărit să descrie într-o manieră științifică și detaliată caracteristicile conduitei în trafic a șoferilor din România și să obțină rezultate capabile să poată orienta atât activitățile de educație rutieră, cât și pe cele de supraveghere și control al traficului derulate de Poliția Rutieră.

Scopul studiilor a constat în descrierea atitudinilor conducătorilor auto privind riscul în trafic, urmărindu-se, în principal, identificarea măsurii în care sunt respectate regulile de circulație de către șoferi, atitudinilor conducătorilor auto față de măsurile de siguranță și reglementările de circulație, precum și a factorilor sociali și culturali care influențează comportamentul în trafic.

Studiile au constat într-un demers de analiză și interpretare a datelor ce au fost obținute din anchete pe baza unei variante modificate și completate a chestionarului SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe), chestionar aplicat până în prezent în mai multe state europene. Acestea au fost realizate pe eșantioane reprezentative la nivel național pentru deținătorii de permis de conducere cu vârsta până în 70 de ani. Eșantionarea a fost realizată prin metoda cotelor legate, criteriile luate în considerare fiind vârsta, sexul, mediul de rezidență, regiunea de dezvoltare și categoria de permis de conducere deținut.

Astfel, principalele concluzii care se desprind din acestea și pe care le raportăm la atitudinea privind regimul legal de viteză și comportamentul ulterior al șoferilor români, sunt următoarele:

La nivelul percepției generale, șoferii români par să recunoască gravitatea problemei accidentelor rutiere, plasând acest fenomen la cote ridicate de îngrijorare, alături de alte fenomene sociale grave, precum creșterea criminalității sau perspectiva șomajului.

Pentru șoferii activi din România riscurile legate de traficul rutier le excedează pe cele provocate de cauze economice, sociale ori ecologice. Accidentele rutiere reprezintă pentru populația de referință o sursă de îngrijorare superioară celor pe care le pot provoca alte amenințări pentru calitatea vieții, constituindu-se pentru această categorie de populație ca un pericol mai concret, apropiat, actual, asupra căruia au mai puțin control.

Totodată, această categorie de șoferi apreciază că traficul rutier este din ce în ce mai dificil, acuzând în special aglomerația și starea infrastructurii, dar și comportamentul șoferilor. În acest context, peste jumătate dintre cei chestionați afirmă că nu se simt în siguranță în trafic, principalele motive care generează starea de nesiguranță fiind, în opinia respondenților, numărul mare de accidente, comportamentele altor conducători auto, calitatea scăzută a drumurilor.

În motivarea opiniei lor privind starea de nesiguranță resimțită, conducătorii auto așează între principalii factori externi nerespectarea regulilor de circulație (67,5%), faptul că mulți șoferi fac manevre riscante/conduc imprudent (62,5%) și situația precară a drumurilor (61,4%). Pentru mai mult de o treime dintre cei care și-au declarat starea de nesiguranță, numărul accidentelor rutiere reprezintă un factor care contribuie la aceasta.

Percepția nivelului de siguranță a traficului rutier nu descrie obligatoriu toate elementele care îl caracterizează, ci mai degrabă sentimentul format din aprecierea unei situații obiective. De aceea precizăm că cercetările menționate reflectă percepția populației investigate, nu realitatea, iar studiile europene și mondiale indică faptul că poliția trebuie să se raporteze la această stare subiectivă a cetățenilor.

În aceste condiții, este relevant rezultatul cercetării care precizează faptul că, dintre toate elementele care concură la desfășurarea circulației rutiere, nivelul cel mai ridicat de amenințare la adresa siguranței generale este dat de comportamentul în trafic al șoferilor, de relațiile în trafic dintre șoferi, respectiv, dintre șofer și regula rutieră.

Mai mult decât atât, unii dintre factorii principali ai calității traficului rutier au avut, de-a lungul cercetărilor realizate de I.C.P.C privind atitudinile și comportamentele șoferilor din România (2008, 2010 și 2014), evoluții diferite. Negativ sunt apreciate modificările referitoare la aglomerația din trafic, situația parcarilor și comportamentul celorlalți șoferi.

Semnificativă este îmbunătățirea afirmată în legătură cu activitatea poliției rutiere, 44,7% dintre șoferii chestionați în anul 2014 susținând-o, față de numai 5,7%, ponderea celor care afirmă o înrăutățire a acesteia.

Deși admit gravitatea problemei accidentelor rutiere, cei mai mulți dintre șoferii chestionați consideră că principala soluție de îmbunătățire a traficului rutier ar fi investiția în infrastructură. De asemenea, admit că ar fi nevoie și de măsuri reglatoare ale comportamentului șoferilor (sanctiuni, ridicarea standardelor de acordare a permisului și creșterea calității instruirii, radare mobile și camere video de supraveghere, creșterea numărului de agenți de circulație) sau de măsuri de siguranță (îmbunătățirea semnalizării rutiere).

Orientarea mai redusă spre măsuri de reglare a comportamentului poate fi explicată prin numărul semnificativ de respondenți care admit că au comportamente de risc (depășirea vitezei legale, nepăstrarea distanței de siguranță între autovehicule, utilizarea telefonului mobil fără hands-free) sau de mare risc (consumarea unei cantități de alcool, conducerea în stare de oboseală, pătrunderea în intersecție pe culoarea roșie a semaforului, depășiri la limită ale altor autovehicule, neacordarea de prioritate altor participanți la trafic).



Șoferii români cunosc riscurile pe care le presupune conducerea cu viteză a vehiculului. Între consecințele probabile ale unui asemenea comportament rutier, riscul ridicat de a produce un accident, pericolul pe care l-ar constitui pentru ceilalți participanți la trafic și dificultatea de a controla autovehiculul sunt luate în considerare de către cei mai mulți dintre conducătorii auto, în mai mare măsură decât aceea de a fi oprit de poliție și sancționat.

O parte importantă dintre șoferi depășesc frecvent viteza legală pe diferite sectoare de drum, fie ca adaptare la viteza celorlalte autovehicule din trafic, fie pentru a se deplasa mai rapid în trafic. Faptul că drumul este liber, că știu că nu există supraveghere radar, că se află în întârziere, că apreciază limita legală de viteză prea mică în raport cu un anumit sector de drum sunt pentru unii șoferi motive sau oportunități de a depăși viteza legală.

Cei mai mulți dintre șoferii chestionați admit că depășirea vitezei legale crește semnificativ riscul de accident sau de a fi sancționați de poliție, scade stabilitatea autovehiculului și capacitatea de a-l controla. Totuși, acestor riscuri unii respondenți le contrapun argumente care să le susțină obișnuința de a depăși limitele legale de viteză: consideră că depășirea vitezei legale cu 10-20 km/h este un fapt generalizat sau că depășirea vitezei legale nu este riscantă dacă ești un șofer bun.

Gradul în care depășirea situațională a vitezei este acceptată variază în funcție de vârstă, experiența de conducător auto a subiecților și relația dintre ocupație și șofat. Toleranța pentru aceste comportamente rutiere este mai mare pentru tinerii de până la 35 de ani, ea scăzând pe măsură ce vârsta respondenților scade. În ceea ce privește experiența conducătorilor auto, cu cât aceasta este mai îndelungată, cu atât este mai redusă acceptabilitatea depășirii vitezei în trafic.

Un rezultat surprinzător a reieșit în legătură cu subiecții care au cunoscut experiența implicării în accidente rutiere în ultimii trei ani. Aceștia, comparativ cu cei neimplicați în evenimente rutiere, își exprimă în mai mare măsură acceptabilitatea în legătură cu depășirea situațională a vitezei: 67,8% sunt de acord că, în anumite condiții, pot depăși limita de viteză, (57,2% dintre cei neimplicați în accidente); 54,9% consideră că depășirea cu 10-20 km/h a limitei de viteză este acceptabilă (45,7% dintre cei neimplicați în accidente); mai mult de un sfert declară că le place să conducă cu viteză (15,3% dintre cei neimplicați în accidente).

Referindu-se la propriul comportament rutier, 65,5% dintre șoferii chestionați susțin că, de cele mai multe ori, respectă viteza legală, indiferent de evoluția celorlalte mașini din trafic. Această conduită este adoptată în mai mare măsură de femei decât de bărbați și de către persoanele de peste 45 de ani, comparativ cu cele sub 25 de ani.

Cu toate acestea, în situațiile în care execută depășiri ori în cele în care, ziua, drumul este liber, pentru mai mult de jumătate dintre subiecți probabilitatea de a depăși viteza legală devine una semnificativă. Pe de altă parte, certitudinea de a nu exista supraveghere radar pe drumul pe care circulă nu reprezintă un motiv pentru a depăși limita vitezei legale decât pentru mai puțin de un sfert dintre conducătorii auto. În legătură cu acest ultim aspect este relevant faptul că mai puțin de 10% dintre șoferii chestionați evaluează ca improbabilă situația de a le fi verificată viteza cu aparatul radar, în timp ce 56,3% estimează că se pot afla în această situație des, foarte des sau întotdeauna, ridicându-se astfel problema eficienței pe care această măsură o are în motivarea unui comportament rutier corect. Prezența ori absența monitorizării radar, în raport de alte determinări, influențează într-o manieră mult mai puțin semnificativă comportamentul rutier legat de viteză.

În concluzie, modul în care șoferii români se raportează la problematica circulației peste limita vitezei legale pe drumurile publice reflectă o anumită inconsistență. La nivel de opinie legătura dintre viteza neregulamentară și riscurile asociate acesteia este larg înțeleasă și enunțată, la fel atunci când conducătorii auto se referă la ei înșiși sau la ceilalți șoferi. Atitudinal însă, poziția inițială se modifică într-una mai permisivă, în care, în anumite circumstanțe, depășirea vitezei legale devine acceptabilă. Când se referă la propriul comportament produs în trafic, șoferii români sunt pregătiți să își afirme, majoritar, o conduită reglementară.



Inconsistența dintre opinie, atitudine și comportament în legătură cu depășirea limitelor de viteză este mai puternică în cazul bărbaților decât al femeilor, al persoanelor tinere decât al celor mature, pentru șoferii cu experiență mică sau medie față de aceia cu experiență mai îndelungată, pentru posesorii de mașini cu capacitate cilindrică de peste 2000 cmc, în cazul șoferilor care conduc autovehiculele instituției unde sunt angajați, fără a fi șoferi profesioniști și, surprinzător, al celor care au mai fost implicați în accidente rutiere, față de cei fără asemenea antecedente.

Și în raport cu normele rutiere conducătorii auto din România au tendința de a declara formal necesitatea respectării acestora, dar de a-și ajusta propriul comportament rutier și a încălca parte dintre aceste reguli în funcție de circumstanțe și interese. Aglomerația, necesitatea menținerii unui trafic fluent, conformarea la „ritmul” șoselei sunt cel mai frecvent invocate motive pentru care abaterile de la norme le par conducătorilor auto acceptabile.

Cei mai mulți dintre șoferii români consideră că eficiența urmărită se poate obține prin îmbunătățirea calității drumurilor (68,4%). Într-o măsură mai redusă, la îmbunătățirea traficului rutier ar contribui promptitudinea în sancționarea abaterilor constatate (39,8%), îmbunătățirea instruirii șoferilor (31%) și creșterea dificultății examenului pentru obținerea permisului de conducere (30%).

