

EXPUNERE DE MOTIVE

Propunere legislativă pentru completarea art. 109 din ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 195 privind circulația pe drumurile publice

Potrivit prevederilor art. 121 alin.2 din Regulamentul de aplicare a OUG nr. 195/2002, aprobat prin HG nr. 1391/2006 „Nerespectarea regimului de viteză stabilit conform legii, se constată de către polițiștii rutieri cu mijloace tehnice omologate și verificate metrologic”.

După adoptarea OUG nr. 195/2002, privind circulația pe drumurile publice, Biroul Român de Metrologie Legală a emis Normele metrologice legale nr. 021-05 din 23.11.2005, în continuare NML 021-05, prin care au fost reglementate cerințele metrologice și tehnice pe care trebuie să le îndeplinească cinemometrele utilizate la măsurarea vitezei de circulație a autovehiculelor pe drumurile publice.

Potrivit pct. 2.1. din NML 021-05, cinemometru reprezintă un „mijloc de măsurare și înregistrare a vitezei autovehiculelor care circulă pe drumurile publice, utilizat la supravegherea traficului rutier.”

Pentru aplicarea acestor norme a fost emis Ordinul nr. 301 din 23 noiembrie 2005 al directorului Biroului Român de Metrologie Legală, modificat ulterior prin Ordinul nr. 153 din 29.08.2007 și Ordinul 187 din 14.07.2009.

În baza pct.1.2 din anexa la Ordinul nr.301/2005, s-a prevăzut că pentru a putea fi utilizate în măsurările de interes public, cinemometrele trebuie să îndeplinească, cerințele metrologice și tehnice prevăzute în ordinul menționat anterior.

Printre acestea, exista și condiția ca eventualele erori de măsurare a vitezei să se înscrie în anumite limite, considerate acceptabile din punct de vedere tehnic pentru acuratețea constatărilor, marje prevăzute la pct. 3.1.1., respectiv:

- ± 1 km/h pentru viteze până la 100 km/h;
- ± 1 % din valoarea măsurată pentru viteze egale sau mai mari de 100 km/h, pentru măsurarea vitezei, simulată în condiții de laborator;
- ± 3 km/h pentru viteze până la 100 km/h;
- ± 3 % din valoarea măsurată pentru viteze egale sau mai mari de 100

km/h, pentru măsurarea vitezei, în condiții normale de trafic, în cazul

cinemometrelor care funcționează numai în regim staționar,

- ± 4 km/h pentru viteze până la 100 km/h;

- ± 4 % din valoarea măsurată pentru viteze egale sau mai mari de 100 km/h, pentru măsurarea vitezei autovehiculelor aflate în trafic, în cazul cinemometrelor care funcționează în regim de deplasare.

Dacă în urma verificării metrologice, se constată ca erorile se înscriu în limitele de mai sus, aparatul de măsurare va fi validat pentru a fi utilizat în interes public de către organele de poliție rutieră.

Rezultă că buletinul de verificare metrologică eliberat în urma verificărilor atesta doar faptul ca aparatul radar se înscrie în marjele de eroare prevăzute de lege și nu că acesta funcționează perfect.

Astfel, aparatul poate funcționa perfect, sau poate indica o viteză mai mare (dar înscrisă în marja legală de eroare) ori una mai mică decât cea reală (dar înscrisă și ea în marja legală de eroare), existând astfel un dubiu cu privire la precizia absolută a măsurătorii.

Marja de eroare prevăzută este susceptibilă, în anumite situații, să producă efecte juridice, respectiv în acele cazuri în care vitezele măsurate ale autovehiculelor se situează cu doar câțiva km/h peste pragurile prevăzute de lege pentru depășirea vitezei maxime admise pe un anumit sector de drum. Consecințele constau în încadrarea juridică diferită a faptei și aplicarea unor sancțiuni diferite în raport de valoarea depășirii vitezei maxime admise cuprinse între: 10-20 km/h, 21-30 km/h, 31-40 km/h, 41-50 km/h și peste 50 km/h.

Cum în privința preciziei mijlocului de măsurare există un dubiu, acesta îi va profita contravenientului, urmând a se considera că cinemometrul indică o viteză mai mare decât cea reală, și că abaterea se înscrie în marja legală tolerată. Aplicând marja de eroare, se ajunge adesea ca în situațiile limită viteza reală rezultată să coboare sub unul din pragurile legale descrise mai sus, caz în care se modifică încadrarea juridică a faptei și se demonstrează nelegalitatea procesului verbal de contravenție.

Având în vedere jurisprudența Curții Europene a Drepturilor Omului, din care rezultă că acuzațiile în materie contravențională, în funcție de circumstanțe, sunt considerate acuzații în materie penală, o astfel de asimilare este deplin aplicabilă în cazul contravențiilor referitoare la circulația pe drumurile publice.

Consecința imediată a unei astfel de asimilări, este faptul că în favoarea contravenientului operează prezumția de nevinovăție, care, presupune că poliția trebuie să dovedească, dincolo de orice dubiu, săvârșirea faptei și vinovația, adică să demonstreze că radarul (cinemometrul) funcționează perfect.

Normele metrologice menționate anterior, au fost emise în baza unor constatări și expertize tehnice de specialitate, valabile atât pentru măsurarea vitezei în condiții de laborator cât și a celor specifice traficului rutier, în care se regăsesc conducătorii auto, puși în situația formulării contestațiilor pentru dubiile existente asupra corectitudinii cinemometrelor folosite la măsurarea vitezei de deplasare. Cu toate acestea, în practica judiciară, normele cuprinse în NML 021-05, au avut parte de două abordări contradictorii pentru spețele cu același conținut contestate la instanța de judecată. În acest fel, au fost încălcate în mod nepermis principiile de drept, în sensul că prin pronunțarea unor hotărâri judecătorești contradictorii, s-au adus prejudicii celor care nu au beneficiat de aplicarea marjelor de eroare, aspect în totală contradicție cu respectarea principului legalității, egalității, al responsabilității și cel al securității juridice, prin care sunt asigurate garantarea juridică, justiția socială, dreptatea și libertatea umană. Din acest motiv, considerăm că legea trebuie să fie bine înțeleasă și interpretată, să ducă la descurajarea și reprimarea tendințelor abuzive, la realizarea climatului de echilibru printr-o ordine juridică activă, iar pentru acest lucru, trebuie să fie suficient de precisă și previzibilă, așadar să ofere securitate juridică destinatarilor săi.

1. Într-o primă orientare jurisprudențială s-a apreciat că nu sunt aplicabile dispozițiile prevăzute de NML 021-05, considerându-se că valoarea vitezei de măsurare indicată de cinemometru este una și aceeași cu viteza reală de deplasare. Într-o asemenea situație instanțele judecătorești au ignorat faptul că în funcționalitatea lor cinemometrele trebuie să asigure respectarea reglementărilor și a standardelor comunitare existente în această privință. În aceste condiții, instanțele de judecată au omis faptul că verificarea metrologică a aparatului radar nu atestă inexistența toleranțelor admise, ci doar faptul că măsurarea vitezei în trafic se înscrie în limitele de eroare prevăzute. Cu toate acestea, după 13 ani de la emiterea normelor metrologice respective și aplicarea lor în condiții diferențiate, pentru aplicarea lor unitară în practica judiciară a fost emisă Decizia I.C.J.J. nr.3 din 09.02.2018, prin care au fost ignorate considerentele de ordin tehnic și științific emise de Biroul Român de Metrologie Legală, prevăzute la pct. 3 cu aliniatele corespunzătoare din NML 021-05/2005.

Potrivit deciziei respective, s-a considerat că viteza măsurată de aparatul radar omologat și certificat, este considerată ca fiind viteza reală și legal stabilită, fără a se aplica nici un fel de corecții în baza marjelor/toleranțelor prevăzute.

Așadar, eroarea tolerată a aparatelor radar prezintă relevanță doar pentru verificarea metrologică, iar după această verificare, nu se mai ia în calcul la fiecare viteză măsurată, fiind deja inclusă în cinemometru.

În același timp, interpretarea juridică oferită în argumentarea deciziei menționată anterior, a omis rolul decisiv al B.R.M.L. în determinări metrologice, instituție care face parte din Organizația Internațională de Metrologie Legală (O.I.M.L.) cu competență legală de specialitate pentru reglementările metrologice naționale.

B.R.M.L. asigură exactitatea metodelor de măsurare și a rezultatelor măsurării, caracterizată prin justetea și fidelitatea măsurărilor și a eliminării incertitudinilor în această privință.

În activitatea de reglementare metrologică B.R.M.L. se bazează pe propriile experimente tehnice științifice, recunoscute și agreate de O.I.M.L., în contextul respectării Ghidului privind incertitudinea de măsurare GUM 2008, Vocabularul internațional de metrologie VIM (3) și a Recomandărilor O.I.M.L. D11 a Organizației Internaționale de Metrologie Legală.

Normele metrologice interne sunt adoptate în temeiul procedurii de notificare prevăzute de Directiva (UE) 2015/153 ale Parlamentului European și a Consiliului din 9 septembrie 2015 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul reglementărilor tehnice și ale normelor privind serviciile societății informaționale (JO L 241, 17. 9. 2015).

În consecință, este un nonsens ca unele constatări tehnice ale unui institut tehnic de specialitate să nu fie recunoscute pe plan juridic, care să determine discriminarea și departajarea preferențială a interpretării unor norme juridice de către instanțele de judecată, inclusiv de către I.C.C.J. prin emiterea Deciziei nr.3/09.02.2018. Este de neînțeles ca marjele de eroare să fie excluse pentru măsurările efectuate în condiții de trafic, unde diversitatea factorilor existenți în afara laboratorului pot influența semnificativ valoarea măsurată a vitezei de deplasare.

Mai exact, dacă se acceptă existența unor erori la data verificării metrologice a cinemometrului, cu atât mai mult, el va fi susceptibil de a avea erori după utilizări repetate în trafic, acesta fiind și motivul pentru care aparatul este supus anual unor verificări metrologice.

2. Într-o altă orientare jurisprudențială s-a recunoscut că în condițiile tehnice și științifice actuale, niciun aparat de măsurat, indiferent de finețea acestuia și domeniul în care este utilizat, nu va măsura cu o precizie absolută și nu va indica o valoare absolut adevărată.

În acest context, unele instanțe de judecată prin hotărârile pronunțate au apreciat și interpretat în mod corect aplicarea pct.3.1.1. din NML 021-05, în soluționarea contestațiilor formulate pentru cazurile în care la întocmirea procesului verbal de constatare a contravenției agenții constataatori nu luau în calcul erorile legal stabilite pentru determinarea vitezei de deplasare a autovehiculului respectiv.

De altfel, a fost emisă și o metodologie nr. 200481 din 26 februarie 2003 aprobată prin Dispoziție a Inspectorului General al Poliției Române. Referitoare la modul de folosire și exploatare a echipamentului de măsurare a vitezei de deplasare a autovehiculelor

Conform art. 18 alin. 2 din metodologie, în forma inițială aplicată se prevedea că, din viteza înregistrată de sistem se vor scade 3 km/h, valoarea rezultată fiind cea consemnată în procesul

verbal de constatare a contravenției iar potrivit aliniatului 3 această valoare reprezintă toleranța specificată prin norma de metrologie.

Ulterior, prin Dispoziția Inspectorului general al Poliției Române nr. 46 din 1 august 2008, s-a abrogat vechea dispoziție, iar noua metodologie nu a mai prevăzut referiri concrete privind aplicarea toleranțelor la măsurarea vitezei.

Cu toate acestea, în soluționarea contestațiilor unele instanțe de judecată au avut în vedere interpretarea corectă a marjelor de eroare la măsurarea cu cinemometru a vitezei de deplasare.

În această privință, pot fi exemplificate hotărârile judecătorești rămase definitive, printre care: sentința nr.756/12.09.2007 prin decizia nr.917 din 21.11.2007 a Tribunalului Buzău, sentința civilă nr. 2427/12.09.2008 a Judecătoriei Cîmpina, decizia 1415/R/CA/2009 a Tribunalului Bihor, sentința nr. 456/28.01.2010 a Judecătoriei Focșani, sentința civilă nr.1399/2013 prin decizia nr.680/18.06.2013 a Tribunalului Brașov, decizia Tribunalului Alba nr.28/A/2016 și altele.

În vederea unificării practicii judiciare privind marjele/toleranțele admise la măsurare prevăzute de NML 021-05, Tribunalului Buzău a emis decizia din 03.03.2010, din care a rezultat următoarea interpretare: „Practica a demonstrat că verificarea metrologică nu confirmă faptul că măsurarea efectuată de cinemometrul declarat admis coincide întotdeauna cu viteza reală, ci doar faptul că măsurarea se înscrie în limitele maxime de eroare stabilite.

Pentru a se pronunța astfel, tribunalul menționat anterior a solicitat Institutului Național de Metrologie să comunice dacă la momentul verificării periodice a cinemometrului utilizat la măsurarea vitezei, sunt aplicate prevederile punctului 3.1.1. lit.b) din Norma de Metrologie Legală NML 021-05/23.11.2005, și să precizeze valoarea convențional adevărată luată în calcul la momentul efectuării verificării unui cinemometru.

Cu adresele nr. 0851/2009 și nr. 2954/2009, Institutul Național de Metrologie a comunicat instanței de judecată următoarele precizări:

- La verificarea cinemometrului utilizat la măsurarea vitezei, tip Traffipax

Speedophot, având seria modulului de prelucrare – afișare 0429- 001/94, utilizat la măsurarea vitezei s-au aplicat prevederile punctului 3.1.1. lit.b) din Norma de Metrologie Legală NML 021-05 din 23.11.2005;

- Teoretic vorbind, în cazul unei viteze de 101 km/h măsurată de un cinemometru, având în vedere eroarea tolerată prevăzută de norma de metrologie legală, viteza vehiculului se află în intervalul cuprins între 98 km/h și 104 km/h ;

- La verificarea metrologică inițială/periodică, datele primare s-au înregistrat pe o fișă, din analiza acestora rezultând că din cele 13 măsurări efectuate eroarea cinemometrului s-a înscris între + 0,7 km/h și + 0,8 km/h în 4 cazuri și respectiv între - 1,1 km/h și - 2,2 km/h în celelalte 9 cazuri .

În argumentarea unei soluții, aceeași instanță a oferit și un exemplu de practică judiciară europeană, respectiv, adresa depusă în dosar în limba germană și română, legalizată la notar sub nr.9514/29.04.2009, prin care se atesta de către Poliția Basel – Landschaft (Elveția) că la o viteză înregistrată cu aparatul radar de 167 km/h pe autostrada A 2/ Talspur/Tenniken , agentul constatator a dedus marja de eroare de - 7 km/h , luând în calcul viteza de 160 km/h , din care a dedus limita maximă de 120 km/h, reținând că valoarea cu care s-a depășit limita de viteză este de 40 km/h.

Această inițiativă legislativă, nu are ca scop încurajarea conducătorilor auto să circule cu viteze mai mari decât cele stabilite în condițiile reglementărilor existente în această privință.

Contextul în care a fost propusă este acela de a scoate în evidență existența incontestabilă a marjelor/toleranțelor furnizate de aparatul cu care se măsoară viteza de deplasare a autovehiculelor pe drumurile publice.

Prin luarea în considerare a acestor erori de către agentul constatator și instanța de judecată, s-ar asigura interpretarea unitară a legii în această privință și s-ar diminua încărcătura instanțelor cu soluționarea contestațiilor din partea justifiabililor, pentru cazurile în care aceștia sunt sancționați contravențional, pentru depășirea vitezei, care s-ar încadra în limitele erorilor admise.

Proiectul de lege are în vedere, modificarea și completarea OUG nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice pentru a se pune în acord dispozițiile legislației naționale cu prevederile Constituției și ale celor europene existente în această privință.

Pentru a ține seama de eroarea potențială de măsurare, autoritățile din diferite țări care utilizează astfel de radare au emis reguli care sunt respectate în cazurile în care agenții de poliție constată încălcări ale vitezei legale.

Astfel, în Franța, legea definește erorile maxime admise care constituie marjele tehnice de scădere pentru obținerea vitezei selectate iar aceste erori maxime depind de tipul de radar folosit.

Pentru radare rutiere fixe de nouă generație, al căror unghi de măsurare este fix și precis la 1 ° plus sau minus 3 km / h , pentru viteze sub 100 km / h și plus sau minus 3% din viteză, pentru viteze egale sau mai mari de 100 km / h.

Pentru radarele fixe mai vechi și pentru cele de bord plasate ocazional de forțele de ordine, marjele sunt de 5 km / h, respectiv de 5% peste 100 km / h . Pentru radarele de la bordul unui vehicul în mișcare, marjele de eroare recunoscute sunt de 7 km / h și 7% sau 10 km / h și 10% în funcție de generația echipamentului.

În Bulgaria, Germania, Olanda, Cehia, Ungaria, Lichtenstein, Luxemburg, Norvegia, Slovacia, Finlanda și Suedia, toleranțele admise sunt:

- până la 100 km/h - 3 km/h pentru toate tipurile de radare.

- peste 100 km/h - 3% pentru toate tipurile de radare.

În Estonia:

- 4 km/h pentru toate tipurile de radare și pentru toate vitezele.

În Belgia, Italia, Monaco, San Marino, Franța:

- până la 100 km/h - 5 km/h pentru toate tipurile de radare.

- peste 100 km/h - 5% pentru toate tipurile de radare.

În Slovenia:

- până la 100 km/h - 5 km/h pentru toate tipurile de radare

- peste 100 km/h - 7 km/h pentru toate tipurile de radare.

În Spania:

- până la 100 km/h - 7 km/h pentru toate tipurile de radare.

- peste 100 km/h - 7% pentru toate tipurile de radare.

În Austria:

- Radar mobil - 7 km/h.

- 3% radar laser staționar;

- 5% radar fix;

- 7% radar mobil.

În Croația:

- până la 100 km/h - 10 km/h pentru toate tipurile de radare.

- peste 100 km/h - 10% pentru toate tipurile de radare.

Așadar, în majoritatea țărilor europene, cinemometrele nu sunt considerate ca fiind perfecte și ideale pentru stabilirea exactă a vitezei de deplasare, deoarece valoarea finală măsurată este cea rezultată în

urma interpretării toleranțelor (marjelor) admise la măsurare, în raport de tipul și performanțele acestor aparate.

Aceste norme metrologice sunt adoptate în temeiul procedurii de notificare prevăzute de Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului din 9 septembrie 2015 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale (JO L 241, 17. 9. 2015).

INIȚIATOR

Deputat P.S.D.

VASILICĂ TOMA