

AVOCATUL POPORULUI



RAPORT SPECIAL

**PRIVIND SIGURANȚA RUTIERĂ
ÎN ROMÂNIA**

București, 2025

CUPRINS

Capitolul I. SCOPUL ȘI METODOLOGIA RAPORTULUI SPECIAL	2
--	----------

Capitolul II. CADRUL LEGISLATIV RELEVANT	3
---	----------

Capitolul III. CAZUISTICA INSTITUȚIEI AVOCATUL POPORULUI ȘI DEMERSURILE ÎNTREPRINSE LA NIVEL NAȚIONAL ÎN LEGĂTURĂ CU PROBLEMATICA SIGURANȚEI RUTIERE	5
---	----------

Capitolul IV. CONCLUZII	42
--------------------------------------	-----------

Capitolul VI. RECOMANDĂRI	43
--	-----------

Capitolul I. SCOPUL ȘI METODOLOGIA RAPORTULUI SPECIAL

Prezentul Raport special are drept scop **evidențierea problemelor de natură legislativă, administrativă și de infrastructură, care au fost identificate de instituția Avocatul Poporului cu ocazia soluționării petițiilor și a sesizărilor din oficiu ce s-au aflat în lucru la nivelul instituției în perioada 2019-2024, referitoare la problematica siguranței rutiere în România, precum și oferirea unor soluții concrete și eficiente autorităților cu atribuții în domeniu, în vederea remedierii cât mai rapide a acestora.**

Aspectele privind siguranța rutieră în România s-au aflat în mod constant în atenția instituției Avocatul Poporului, presa prezentând aproape zilnic evenimente rutiere grave și foarte grave care s-au soldat cu pierderea de vieți omenești și cu pagube materiale considerabile. Cauzele acestor evenimente rutiere au constat în cele mai multe situații, în încălcarea regulilor de circulație de către participanții la trafic, starea precară a drumurilor, marcajele rutiere sau semnele de circulație lipsă ori executate fără a respecta cerințele legale, starea tehnică necorespunzătoare a autovehiculelor, viteza excesivă, consumul de alcool sau substanțe interzise la volan, precum și conducerea fără permis.

În baza informațiilor menționate în presă (care au constituit temeiul majorității sesizărilor din oficiu redactate la nivelul instituției în legătură cu acest subiect) și a petițiilor primite de instituția Avocatul Poporului din partea unor fizice sau juridice care ne-au sesizat în legătură cu problematica siguranței rutiere, în temeiul art. 1 alin. (1) din Legea nr. 35/1997 privind organizarea și funcționarea instituției Avocatul Poporului, republicată, potrivit căroră, instituția Avocatul Poporului are drept scop apărarea drepturilor și libertăților persoanelor fizice în raporturile acestora cu autoritățile publice, la nivelul instituției Avocatul Poporului au fost întreprinse demersuri mai multe autorități ale administrației publice cu atribuții în domeniul siguranței rutiere în România (Ministerul Afacerilor Interne, Inspectoratul General al Poliției Române, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere, Ministerul Transporturilor, spre exemplu), problemele identificate în acest context constituind fundamentul mai multor Recomandări pe care Avocatul Poporului le-a adresat diverselor instituții ale statului, prin prisma dispozițiilor art. 22 alin. (1) și art. 34 alin. (1) din Constituția României, privind dreptul la viață și la integritate fizică și psihică, respectiv dreptul la ocrotirea sănătății.

În acest context, pornind de la cazurile concrete pe care instituția Avocatul Poporului le-a avut în vedere în cursul activității sale (care vor fi evidențiate în detaliu în cuprinsul acestui Raport special), dar și a informațiilor rezultate în urma demersurilor efectuate la diverse autorități publice, potrivit căroră, România s-a aliniat la standardele europene, recomandate de Comisia Europeană, în ceea ce privește raportarea rănitului grav din accidente rutiere¹, s-a considerat necesară elaborarea acestui **Raport special**, care nu **are scopul** de a stabili eventuale vinovății în ceea ce privește nivelul actual al siguranței rutiere, ci acela **de a oferi autorităților statului un sprijin concret în vederea remedierii aspectelor pe care le considerăm a avea un impact major asupra fenomenului siguranței rutiere în România.**

¹ Astfel, deși în perioada 2020 - 30 aprilie 2024, a fost înregistrat un număr de 114.691 de accidente rutiere cu victime produse pe șoselele din România, în care au decedat 6.999 de persoane, 17.409 de persoane au fost rănite grav, iar 124.551 au fost rănite ușor, în urma schimbării sistemului de raportare și a implementării termenului de accident grav, pentru aceeași perioadă de referință a fost raportat un număr de 21.596 de accidente grave, respectiv 9175 de persoane rănite ușor.

Capitolul II. CADRUL LEGISLATIV RELEVANT

- Constituția României, republicată;
- Legea nr. 35/1997 privind organizarea și funcționarea instituției Avocatul Poporului, republicată, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 181 din data de 27 februarie 2018;
- Regulamentul de organizare și funcționare a instituției Avocatul Poporului, publicat în Monitorul Oficial al României nr. 938 din data de 21 noiembrie 2019, cu modificările și completările ulterioare;
- Codul penal;
- Legea nr. 218/2002 privind organizarea și funcționarea Poliției Române, republicată în Monitorul Oficial al României nr. 170 din data de 2 martie 2020, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată în Monitorul Oficial al României nr. 608 din data de 23 august 2012, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 383/2022 privind unele măsuri de eficientizare a monitorizării traficului rutier, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 1279 din data de 30 decembrie 2022;
- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată în Monitorul Oficial al României nr. 670 din data de 3 august 2006;
- Ordonanța nr. 1/2022 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 89 din data de 28 ianuarie 2022;
- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. prin reorganizarea Regiei Autonome "Administrația Națională a Drumurilor din România", publicată în Monitorul Oficial nr. 694 din data de 3 octombrie 2003;
- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 55/2016 privind reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. și înființarea Companiei Naționale de Investiții Rutiere - S.A., precum și modificarea și completarea unor acte normative, publicată în Monitorul Oficial nr. 758 din data de 28 septembrie 2016;
- Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 625 din data de 2 septembrie 2011, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, publicată în Monitorul Oficial al României, nr. 625 din data de 2 septembrie 2011, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată în Monitorul Oficial al României nr. 237 din data de 29 iunie 1998, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea nr. 845/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind recepția construcțiilor aferente infrastructurii de interes național din domeniile rutier, feroviar, aerian, naval, precum și infrastructurii de metrou gestionate de Societatea de Transport cu Metroul București "Metrorex" - S.A., publicată în Monitorul Oficial al României nr. 934 din data de 6 noiembrie 2018, cu modificările ulterioare;
- Hotărârea nr. 682/2022 pentru aprobarea Strategiei naționale privind siguranța rutieră pentru perioada 2022 - 2030, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 535 din data de 31 mai 2022;

- Ordinul nr. 268/2010 privind procedura de examinare pentru obținerea permisului de conducere, publicat în Monitorul Oficial al României, nr. 843 din data de 16 decembrie 2010, cu modificările și completările ulterioare.

Capitolul III. CAZUISTICA INSTITUȚIEI AVOCATUL POPORULUI ȘI REZULTATELE DEMERSURILOR ÎNTREPRINSE LA NIVEL NAȚIONAL

De-a lungul timpului, la nivelul instituției au fost întocmite mai multe sesizări din oficiu în legătură cu diverse aspecte privind siguranța circulației rutiere în România, care au avut la bază, în principal, informațiile prezentate de mass-media și care au avut drept scop identificarea unor soluții care să contribuie la atât la creșterea gradului de siguranță în trafic, cât și implicit la protejarea dreptului fundamental la viață și la integritate fizică și psihică prevăzut de art. 22 din Constituția României.

În vederea soluționării aspectelor ce au constituit obiectul sesizărilor din oficiu întocmite la nivelul instituției Avocatul Poporului, dar și a problematicii referitoare la siguranța traficului rutier, au fost întreprinse demersuri la mai multe autorități, după cum urmează: Ministerul Afacerilor Interne, Inspectoratul General al Poliției Române, Administrația Străzilor Municipiului București, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere, Brigada Rutieră București, Inspectoratul de Poliție al Județului Ilfov, Inspectoratul de Poliție al Județului Sibiu, precum și la Ministerul Transporturilor.

De asemenea, datorită complexității informațiilor primite din partea unora din autoritățile sesizate, cât și a necesității de verificare la fața locului a situației de fapt, în unele cazuri s-a impus efectuarea unor anchete punctuale la Inspectoratul General al Poliției Române - Direcția Rutieră, Institutul Național de Medicină Legală „Mina Minovici” și la structuri de poliție din diverse localități (Poliția Orașului Chitila, sau Postul de Poliție Dragomirești Vale).

Dosar nr. 3316/2024 - sesizare din oficiu care a avut drept subiect informațiile apărute în presă referitoare la mai multe fragmente de tencuială din Pasajul Basarab din Capitală care ar fi căzut la o oră de vârf în trafic, peste o mașină (hotnews.ro, 26 ianuarie 2024)

Rezumat al informațiilor apărute în presă: *Fragmente de tencuială din Pasajul Basarab din Capitală au căzut la o oră de vârf în trafic, iar un bucureștean a surprins momentul în care o bucată din structura podului i-a căzut peste mașină. Pasajul Basarab a fost inaugurat în 2011, însă recepția nu a fost făcută nici până acum, Primăria Capitalei spunând că, din acest motiv, podul nu a mai fost reabilitat.*

În legătură cu acest subiect, în vederea lămuririi situației de fapt, ne-am adresat atât Inspectoratului General al Poliției Române, cât și Administrației Străzilor Municipiului București, urmare a acestor demersuri fiindu-ne comunicate o serie de informații, din care menționăm cele furnizate de:

Inspectoratul General al Poliției Române:

„Conform prevederilor art. 79 alin. (1) din O.U.G nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice - republicată, cu modificările și completările ulterioare, „Conducătorii de vehicule implicați într-un accident de circulație în urma căruia au rezultat numai avariarea vehiculelor și/sau alte pagube materiale sunt obligați:

a) să scoată imediat vehiculele în afara părții carosabile ori, dacă starea vehiculelor nu permite acest lucru, să le deplaseze cât mai aproape de bordură sau acostament, semnalizându-le prezența;

b) să se prezinte la unitatea de poliție competentă pe raza căreia s-a produs accidentul în termen de cel mult 24 de ore de la producerea evenimentului pentru întocmirea documentelor de constatare;

Astfel, în urma consultării evidențelor deținute, s-a constatat faptul că unitatea competentă material și teritorial din cadrul Poliției Române nu a fost sesizată cu privire la producerea evenimentului în cauză.

În acest sens, se mai menționează faptul că, *poliștii rutieri nu au atribuții de verificare a structurilor supraterane / subterane din componența drumurilor publice ori a elementelor constructive ale acestora.*

Astfel, în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (1), art. 6 pct. 23 și art. 105 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice și ale art. 2 pct. 2 și art. 3 alin. (1) din Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006 - privind Regulamentul de aplicare a OUG nr. 195/2002, cu modificările și completările ulterioare, *structurile de poliție rutieră au atribuții pe linia verificării stării de viabilitate a părții carosabile, precum și a semnalizării rutiere verticale și orizontale.*

În acest context, ni s-a precizat faptul că, în ultimele trei luni (n.n. înainte de data primirii prezentei), *pe fondul sezonului rece, poliștii rutieri au efectuat activități de verificare a stării de viabilitate și a semnalizării rutiere din Municipiul București, atât pe poduri și pasaje, cât și în celelalte zone cu declivități / curbe, administratorul drumurilor fiind notificat pentru remedierea deficiențelor constatate, din aceste categorii.*

Pe de altă parte, neavând posibilitatea efectuării unor expertize tehnice a structurilor / construcțiilor, am fost informați că, verificările efectuate de Poliția Română în baza prevederilor legale mai sus menționate, *urmăresc constatarea unor pericole iminente pentru participanții la trafic, nefiind astfel identificate probleme de această natură.*

De asemenea, în acest context, au fost reiterate dispozițiile art. 24, art. 57 și art. 59 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor - republicată, cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora:

Art. 24 *La proiectarea, execuția și intervențiile asupra drumurilor se va ține seama de categoriile funcționale ale acestora, de traficul rutier, de siguranța circulației, de normele tehnice, de factorii economici, sociali și de apărare, de utilizarea rațională a terenurilor, de conservarea și protecția mediului și de planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului, aprobate potrivit legii, precum și de normele tehnice în vigoare pentru adaptarea acestora la cerințele pietonilor, cicliștilor, persoanelor cu handicap și de vârsta a treia; (...)*

Art. 57 *Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației, în limitele competențelor lor, coordonează din punct de vedere tehnic și metodologic întreaga rețea de drumuri deschise circulației publice. În această calitate au următoarele atribuții: (...)*

f) elaborează studii de sistematizare, prognoze și proiecte de program pentru dezvoltarea și optimizarea rețelei de drumuri publice; (...)

i) elaborează studii și programe privind lucrările destinate îmbunătățirii siguranței circulației pe drumurile deschise circulației publice;

j) elaborează norme, studii și programe privind determinarea indicatorilor de stare tehnică a drumurilor, de evoluție a traficului și de stabilire a ordinii de prioritate pentru lucrările de drumuri;

k) elaborează norme privind organizarea controlului propriu de calitate în domeniul drumurilor, precum și norme privind înregistrarea și prelucrarea datelor privind evoluția traficului rutier;

l) elaborează o concepție unitară privind aplicarea de tehnologii noi și eficiente, agrementate conform legii, în proiectarea și execuția lucrărilor de drumuri. (...)

Art. 59 alin. (1): *Conducerea activității de proiectare, execuție, modernizare, reparare, întreținere, exploatare și administrare a drumurilor județene și a celor de interes local revine autorităților administrației publice locale, cu respectarea prevederilor art. 24."*

În contextul celor anterior menționate, Inspectoratul General al Poliției Române ne-a mai transmis următoarele: „nu deținem informații cu privire la detaliile tehnice de construire a pasajului la care se face referire în cuprinsul solicitării, acestea putând fi obținute de la administratorul drumului public. Cu privire la identificarea pasajelor sau podurilor de pe raza

municipiului București, care necesită intervenții urgente, de natură structurală, de reparații și care pot pune în pericol siguranța circulației, precizăm faptul că la nivelul Poliției Române nu există o evidență în acest sens”.

Administrația Străzilor Municipiului București:

Administrația a transmis, spre soluționare, adresa formulată de instituția Avocatul Poporului la Primăria Municipiului București - Direcția Generală Investiții - Direcția Urmărire Investiții, care ne-a comunicat în principal următoarele:

Lucrările aferente obiectivului de investiții „Pasaj denivelat supraterran Basarab” au fost executate în baza unui contract de execuție (...), pe parcursul derulării contractului fiind semnate opt acte adiționale.

În data de 10.06.2011, respectiv 20.02.2012 au fost încheiate procese-verbale de predare - primire în vederea punerii în funcțiune a următoarelor categorii de lucrări, după verificările efectuate în teren și analizarea stării tehnice a lucrărilor, astfel:

- o Pod în Arc peste râul Dâmbovița;*
- o Viaducte de beton;*
- o Rampe de acces;*
- o Pod hobanat peste liniile de C.F.;*
- o Drumuri și trotuare;*
- o Linii de tramvai, sistem de energo-alimentare peste tramvai (substație tracțiune, rețea de contact, cabluri de curent continuu, centre de alimentare, instalație protecție catodică);*
- o Utilități (apă, canal, termoficare, gaze naturale, instalații electrice, telecomunicații, curenți slabi - TVCI);*
- o Iluminat public;*
- o Iluminat arhitectural;*
- o Managementul Traficului și monitorizare video, informare dinamică;*
- o Parcări;*
- o Semnalizare și marcare rutieră;*
- o Mobilier stradal;*
- o Spații verzi și amenajare peisagistică;*
- o Stația RATB 1 și Stația RATB 2 compuse din:*
 - *Scări fixe;*
 - *Scări rulante;*
 - *Lifturi;*
 - *Peron cu copertine;*
 - *Grupuri sanitare;*
 - *Cameră tehnică cu sistem supraveghere video și interfon lifturi.*

Recepția la terminarea lucrărilor a fost efectuată în data de 17.07.2015, fiind încheiat proces - verbal de recepție, împreună cu o anexă de remedieri (fără a se menționa și termenul de remediere a deficiențelor);

În data de 30.06.2015 a fost adoptată H.C.G.M.B. nr. 139 privind aprobarea predării în administrare către Administrația Străzilor, Administrația Lacuri, Parcuri și Agrement București, Regia Autonomă de Transport București și Primăria Municipiului București-Direcția Utilități Publice a unor obiective ce fac parte din Pasajul rutier denivelat superior Basarab”.

Conform HCGMB nr. 139/30.06.2015, obiectivele din cadrul obiectivului de investiții „Pasajul rutier denivelat superior Basarab” urmau să fie preluate după cum urmează:

Administrația Străzilor urma să preia următoarele obiective:

- Poduri (Pod Hobanat, Pod în Arc, Viaducte beton, Rampe Acces);
- Drumuri și trotuare;
- Parcări (Parcări la sol, Parcare supraetajată);
- Instalații de siguranță și monitorizare trafic;

- Mobilier stradal;
- Stație multimodală Pod Hobanat;
- Trotuar rulant.

Regia Autonomă de Transport București urma să preia următoarele obiective:

- Linii de tramvai și aparate de cale;
- Rețea de contact;
- Substație electrică;
- Cabluri de current continuu;
- Terminal tramvai și cabină cap linie;
- Stații de tramvai.

Administrația Lacuri, Parcuri și Agrement București urma să preia următoarele obiective:

- Spații verzi;
- Amenajare peisagistică și mobilier urban.

Primăria Municipiului București - Direcția Utilități Publice urma să preia următoarele obiective:

- Iluminat public;
- Iluminat arhitectural.

Întrucât remedierile din Anexa la procesul-verbal de recepție nu au fost închise, în perioada 28.07.2017 - 14.03.2019, a fost reluată procedura de recepție la terminarea lucrărilor, iar ca urmare a convocării Inspectoratului de Stat în Construcții București în vederea participării la recepția la terminarea lucrărilor, a fost efectuat un control în teren în urma căruia au fost constatate deficiențe la pasaj. Din acest motiv, s-a dispus efectuarea unei expertize tehnice care să ateste starea tehnică a pasajului.

Expertiza tehnică elaborată ulterior a stabilit starea tehnică a pasajului, măsurile de remediere precum și termenele de execuție a deficiențelor constatate.

După implementarea măsurilor dispuse prin expertiza tehnică, comisia de recepție a constatat că Antreprenorul General nu a efectuat remedierile în timpul notificat și asumat, astfel că recepția la terminarea lucrărilor a fost respinsă.

În anul 2023 a fost realizată o expertiză tehnică a întregului obiectiv de investiții, din care a rezultat faptul că lucrarea se încadrează în clasa tehnică III, corespunzătoare unei „STĂRI TEHNICE SATISFĂCĂTOARE”.

Expertiza tehnică a fost transmisă Antreprenorului General prin intermediul unui executor judecătoresc, pentru a executa, într-un termen dat, lucrările de remediere, punere în siguranță și consolidările de elemente de construcții propuse prin expertiza tehnică.

Referitor la incidentul din data de 25.01.2024, prin desprinderea unei bucăți din Pasajul denivelat suprateran Basarab:

Reprezentanții Primăriei Municipiului București s-au deplasat la locul producerii incidentului menționat în referință, în data de 26.01.2024 pentru a analiza motivul producerii respectivului incident și cauza ce a stat la baza producerii acestuia. S-a procedat de urgență la îndepărtarea acelor părți din sistemul de evacuare a apelor pluviale care deservesc calea de rulare și care prezentau un pericol iminent de desprindere și/sau producere a unor eventuale incidente.

În urma corespondenței și a discuțiilor purtate cu reprezentanții antreprenorului, s-a stabilit ca în perioada 15.04.2024 - 30.04.2024 să se efectueze teste de rezistență la Pasajul denivelat suprateran Basarab, de către executantul lucrării, pentru a se putea stabili ce lucrări vor intra în sarcina acestuia, astfel încât să se poată executa lucrările de remediere, punere în siguranță și consolidările de elemente de construcții propuse prin expertiza tehnică, urmând să se efectueze recepția la terminarea lucrărilor și ulterior transmiterea obiectivului de investiții

menționat în referință către Administrația Străzilor București în vederea realizării serviciilor de întreținere și mentenanță.

Dosar nr. 2835/2024 - sesizare din oficiu ca urmare a informațiilor apărute în presă referitoare la prăbușirea unui limitator de înălțime peste o mașină aflată în trafic, în județul Olt, o persoană pierzându-și viața (digi24.ro, 24 ianuarie 2024)

Rezumat al informațiilor apărute în presă: *Limitatorul de înălțime care s-a prăbușit peste o mașină și a omorât o femeie a căzut și anul trecut. Atunci s-a prăbușit pe șosea, dar nimeni nu a fost rănit. Limitatorul a fost lovit și în august 2023, atunci au fost distribuite imagini cu momentul în care angajații de la compania de drumuri lucrau ca să îl așeze la loc.*

Oamenii din zonă și primarul care deține utilajul care a lovit ieri limitatorul de înălțime acuză că bara metalică nu a fost fixată bine și nu a fost pusă în siguranță, acesta fiind motivul tragediei de ieri.

În vederea lămuririi aspectelor menționate de mass-media, ne-am adresat Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere, care ne-a transmis o serie de informații, din care menționăm:

„Sectorul de drum unde a avut loc incidentul (DN6 km 159+882) este unul în lucru, începând cu data de 03.05.2022 acesta este predat către Antreprenor, în vederea execuției lucrărilor de reabilitare „Lucrări rămase de executat din cadrul obiectivului de investiție Reabilitare DN6 Alexandria - Craiova Lot 2: km 132+435 - km 185+230, (exclusiv km 172+182 - km 176+800)”, cu Autorizația de Construire valabilă până la data semnării procesului - verbal de recepție finală a lucrărilor.

„C.N.A.I.R.- S.A. prin structurile sale de specialitate, a solicitat Supraveghitorului să informeze care a fost evoluția cronologică a execuției lucrărilor pe sectorul de drum care include pasajul CF pe DN6 la km 159+810. În acest sens. opinia supraveghitorului față de evenimentul de trafic din data de 23.01.2024, a fost:

- Transportatorul nu avea voie să transporte mai mult de un utilaj/cursă. În cazul de față au fost 3 (trei) utilaje transportate/cursă;

- Utilajul transportat trebuia să fie cu brațul coborât și fixat de platforma trailerului. Ultimul utilaj de pe platformă, buldoexcavatorul a avut brațul pliat, în poziția de deplasare proprie, lucru interzis în cazul transportării;

- În cazul unui transport agabaritic, cu înălțime >4.00m, în conformitate cu Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, transportatorul este obligat să solicite autorizație specială de transport, de la administratorul drumului. Transportul în cauză s-a făcut fără autorizație specială de transport.

Poziția impactului estimată de poliție a fost la cca 1m față de axul drumului. Ținând cont de panta transversală a drumului cu profil acoperiș și înclinare către margine, se poate concluziona că gabaritul transportului în secțiunea de impact a fost mult mai mare de 4.40 m.

La solicitarea făcută de către dumneavoastră cu privire la: „Dacă în urma incidentului produs în luna august a anului 2023 au fost dispuse măsuri preventive sau de control”, vă comunicăm faptul că Antreprenorul nu a făcut nicio informare în acest sens.

La solicitarea făcută de către dumneavoastră cu privire la: ”Dacă pe sectorul de drum unde s-a produs incidentul au fost efectuate lucrări/asfaltări de natură să modifice înălțimea limitatorului, astfel încât acesta să nu mai respecte normele legale și dacă aceste lucrări erau autorizate” vă comunicăm faptul că, antreprenorul a executat lucrări pe sectorul cuprins între km 159+730 – km 159+850, în perioada octombrie-noiembrie 2023, prin realizarea integrală a structurii rutiere, avându-se în vedere asigurarea gabaritului de 4.55m (4.40m+min 0.15m) sub pasajul CF.

La solicitarea făcută de către dumneavoastră cu privire la: „Dacă în zonă au fost dispuse măsuri care să contribuie la prevenirea producerii unor evenimente asemănătoare”, vă

comunicăm faptul că: Antreprenorul a transmis Planul de semnalizare și marcaje DN6 aprobat de către Siguranța Circulației C.N.A.I.R. și I.G.P.R. Pasajul CF de pe DN6 la km 59+810 a fost semnalizat cu o pereche de indicatoare fig. C 17 „Accesul interzis vehiculelor cu înălțimea mai mare de 4.40 m, la intrarea pe sub pasaj pe fiecare sens de deplasare. Supervizorul a discutat cu responsabilul pentru Siguranța Circulației din cadrul Secției de Drumuri Naționale (S.D.N.) Slatina, despre necesitatea amplasării acestor indicatoare suplimentare fig. C 17, având în vedere faptul că **în planul de semnalizare aprobat, sunt prevăzute numai două bucăți la intrarea în pasaj pe fiecare sens de circulație.** În acest sens, Responsabilul Siguranța Circulației din cadrul Secției de Drumuri Naționale (S.D.N.) Slatina a discutat și a stabilit împreună cu responsabilul Siguranța Circulației din cadrul I.P.J. Olt, că **aceste indicatoare suplimentare vor fi instalate ca și presemnalizare pentru porțile de gabarit cu 150 m înaintea fiecăreia.**

În acest sens, Supervizorul a transmis consimțământul său, prin aplicarea "Bun de execuție" pe planșele desenate și a solicitat Antreprenorului, următoarele:

- să aibă în vedere suplimentarea semnalizării verticale, cu indicatorul fig. C17 - „Accesul interzis vehiculelor cu înălțimea mai mare de 4,40 m”, în zona porților de gabarit existente de o parte și cealaltă a pasajului inferior de cale ferată dublu electrificată, care intersectează denivelat DN6 la km 159+810;

- să verifice și să ajusteze gabaritul porților astfel încât să corespundă semnificației indicatoarelor. Grinda transversală superioară a porților de acces va fi fixată cu șuruburi de rezistență cu diametru corespunzător golurilor existente în corpul stâlpilor și al grinzii metalice, pentru a împiedica deplasarea/căderea în caz de lovire accidentală de vehicule agabaritice.

În vederea lămuririi situației de fapt, instituția Avocatul Poporului a solicitat Direcției Rutiere din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române să ne comunice:

- care au fost cauzele producerii celor două incidente menționate de presă (luna ianuarie 2024 și luna august 2023);
- dacă în urma incidentului produs în luna august a anului 2023, au fost dispuse măsuri preventive sau de control;
- dacă pe sectorul de drum unde s-a produs incidentul au fost efectuate lucrări de infrastructură și dacă acestea au fost executate cu avizul poliției rutiere;
- dacă în zonă au fost dispuse măsuri care să contribuie la prevenirea producerii unor evenimente asemănătoare.

Autoritatea ne-a transmis următoarele informații:

„ În ceea ce privește accidentul rutier din luna ianuarie 2024, din primele cercetări efectuate a rezultat că acesta s-a produs din cauza nerespectării regulilor privind transportul obiectelor în sau pe vehicul.

În fapt, la data de 23.01.2024, ora 12.03, pe D.N. 6, în zona poziției km. 159+882 m, conducătorul unui ansamblu de vehicule format din cap tractor și semiremorcă, ambele înmatriculate în jud. Olt a acroșat cu brațul unui buldoexcavator pe care îl transporta în semiremorcă, bara transversală din fier a porții de gabarit situate înaintea pasajului CF. Aceasta s-a desprins de pe stâlpii de susținere din beton pe care era amplasată și a căzut pe autoturismul care se deplasa în aceeași direcție de mers, respectiv Caracal - Mihăilești, în spatele ansamblului de vehicule.

În urma accidentului rutier, a rezultat decesul pasagerei de pe bancheta din spate, rănirea gravă a conducătorului auto și rănirea ușoară a pasagerului dreapta - față din autoturism. Ținând cont de faptul că în ceea ce privește acest eveniment a fost întocmit un dosar penal, cercetările desfășurându-se sub supravegherea unui procuror din cadrul Parchetului de pe lângă Judecătoria Caracal, împrejurările concrete în care s-a produs accidentul rutier precum și aspecte referitoare la vinovăția persoanelor implicate, vor fi stabilite în urma pronunțării unei hotărâri definitive în cauză.

Referitor la incidentul din luna august 2023, am fost informați: din verificările efectuate a rezultat faptul că la data de 08.08.2023, în jurul orei 17.00, pe D.N. 6, în zona poziției km. 159+882 m, un angajat al societății care efectua activități de reabilitare a DN6 - E70, în timp ce manipula o auto - macara, a acroșat grinda transversală a porții de gabarit care a căzut pe partea carosabilă. Incidentul nu s-a soldat cu victime omenești sau cu pagube materiale, la scurt timp după producerea acestuia, grinda fiind repositionată pe stâlpii de susținere.

În legătură cu incidentul mai sus amintit, se mai menționează că pentru sectorul cuprins între km 132+435 – km 185+230, aferent DN 6, a fost avizată instituirea restricțiilor de circulație, de către Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române, în comun cu Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A., în vederea executării lucrărilor de „Reabilitare DN6, Alexandria Craiova, lot 2 – Relictare”, pentru perioada 19.06.2023 -15.11.2023.

În conformitate cu art. 122 lit. b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, **”Ministerul Transporturilor ia măsuri pentru instalarea, aplicarea și întreținerea mijloacelor de semnalizare rutieră, precum și a echipamentelor destinate siguranței circulației pe drumurile din administrarea sa, cu respectarea standardelor în vigoare.**

De asemenea, potrivit Instrucțiunilor pentru revizia și întreținerea podurilor de cale ferată nr. 309, aprobate prin Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 2207/2004, **verificarea gabaritelor de liberă trecere la nodurile de cale ferată se realizează de către administratorul infrastructurii feroviare.”**

Față de conținutul răspunsurilor primite din partea autorităților sesizate, în vederea lămuririi situației de fapt, în data de 4 martie 2024 am extins demersurile în cadrul Dosarului nr. 2835/2024 și am solicitat Secretariatului General din cadrul Ministerului Transporturilor să ne comunice: dacă situația menționată în articolul de presă este cunoscută la nivelul ministerului; dacă în cauză au fost dispuse măsuri de control referitoare la siguranța traficului rutier în zona indicată în articol, respectiv care au fost acestea; dacă la nivel instituțional Ministerul Transporturilor colaborează cu compartimentele de specialitate din cadrul CNAIR și IGPR, iar în caz afirmativ în ce constă această colaborare.

Urmare demersurilor întreprinse, Ministerul Transporturilor ne-a transmis următoarele:

1. „Dacă situația menționată în articolul de presă este cunoscută la nivelul ministerului: Cele relatate în articolul de presă menționat sunt cunoscute atât la nivelul C.N.A.I.R. - S.A. Central, cât și la nivel de Regională.

2. „Dacă în cauză au fost dispuse măsuri de control referitoare la siguranța traficului rutier în zona indicată în articol, și dacă da care au fost acestea”:

(...) administratorul drumului prin antreprenor și-a îndeplinit obligațiile legale de a asigura gabaritul de liberă trecere, cât și semnalizarea rutieră corespunzătoare cu indicatoare fig. CI 7. Accesul interzis vehiculelor cu înălțimea mai mare de 4.40m”.

Mai mult, în conformitate cu Ordinul nr. 1186/2001 pentru aprobarea Regulamentului de exploatare tehnică feroviară nr. 002, art. 39 alin. (5) „Când podurile metalice sunt subtraversate de căi rutiere, se vor monta în ambele părți laterale ale podului, la distanță minimă de 15 metri de acestea, portale de gabarit, care să nu permită trecerea vehiculelor rutiere ce ar putea lovi podurile de cale ferată”.

Astfel, C.N. C.F.R. S.A. trebuie să prevadă porți gabaritice, iar în conformitate cu Instrucția nr. 309, din Instrucțiuni pentru revizia și întreținerea podurilor de cale ferată art. 63, alin. (2) „Portalele de gabarit sunt realizate pe baza de proiect tehnic, montarea acestora trebuind să elimine riscul prăbușirii grinzii de protecție în caz de lovire.”

În acest sens, C.N.A.I.R. - S.A. a solicitat C.N. C.F.R. S.A., punerea în siguranță a celor două portale, aceștia fiind singurii abilitați să intervină pe baza de proiect, întrucât cele două

portale nu figurează în evidențele contabile ale C.N.A.I.R. S.A., iar Antreprenorul nu a avut menționat în cadrul contractului lucrări la portalele gabaritice sau pasaj C.F.R.

3. „Dacă la nivel instituțional Ministerul Transporturilor colaborează cu compartimentele de specialitate din cadrul C.N.A.I.R. și I.G.P.R., iar în caz afirmativ în ce constă aceasta colaborare: La nivel instituțional, C.N.A.I.R. - S.A. colaborează cu toate departamentele de specialitate, în vederea furnizării informațiilor solicitate. Administratorul drumului și-a îndeplinit obligațiile prin asigurarea gabaritului de liberă trecere, dar și semnalizarea corespunzătoare cu indicatoare rutiere, tocmai pentru a informa participanții la trafic asupra reglementărilor și restricțiilor gabaritice impuse.

Totodată, în răspunsul transmis instituției Avocatul Poporului, CNAIR a dorit să reamintească obligațiile pe care transportatorii le au în ceea ce privește transporturile agabaritice pe rețeaua de drumuri naționale:

Conform O.U.G. nr. 43 din 28 august 1997 privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare, Secțiunea a IV-a, Condițiile de exploatare a drumurilor, masele totale maxime admise, masele maxime admise pe axe, dimensiunile maxime admise și caracteristicile conexe pentru vehiculele rutiere admise în circulație pe fiecare categorie de drum public sunt prevăzute în Anexele acestui act normativ.

Astfel, este interzisă efectuarea transportului cu vehicule rutiere, înmatriculate sau înregistrate în România sau în alte state, pe drumurile publice cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor. Prin excepție, efectuarea transportului cu vehicule rutiere, înmatriculate sau înregistrate în România sau în alte state, pe drumurile publice cu depășirea masei totale maxime admise, maselor maxime admise pe axe și/sau dimensiunilor maxime admise prevăzute, se poate efectua numai în baza autorizației speciale de transport, denumit în continuare A.S.T., eliberată, fără discriminare, de către administratorul drumului pe care se efectuează transportul, în condițiile stabilite prin Ordin comun al Ministrului Transporturilor și Infrastructurii și al Ministrului Afacerilor Interne.

Prin urmare, transportatorul nu avea voie să transporte mai mult de un utilaj/cursă.

*În cazul de față au fost 3 (trei) utilaje transportate/cursă. Utilajul transportat trebuia să fie cu brațul coborât și fixat de platforma trailerului. **Ultimul utilaj de pe platformă, buldoexcavatorul CAT, a avut brațul pliat, în poziția de deplasare proprie, lucru interzis în cazul transportării.***

Transportul în cauză a fost efectuat fără autorizație specială de transport. Poziția impactului estimată de către poliție a fost la cca 1 m față de axul drumului. Astfel, ținând cont de panta transversală a drumului cu profil acoperiș și înclinare către margine, se poate concluziona că gabaritul transportului în secțiunea de impact a fost mult mai mare de 4.40 m.

Dosar nr. 3970/2024 - sesizare din oficiu în urma articolului Șoseaua inaugurată recent pe care șoferii nu înțeleg cum să circule. Mulți ajung pe contrasens din cauza indicatoarelor. (stirileprotv.ro, 5 februarie 2024)

Rezumat al informațiilor apărute în presă: *Problemele de pe șoselele vechi au apărut și pe cele noi, așa cum se întâmplă de pildă la nodul rutier care leagă Drumul Național 1, de Autostrada 0 a Capitalei.*

Un șofer a căzut cu mașina în șanț, după ce a derapat într-o curbă prost semnalizată. Încă de acum două luni, de când s-a inaugurat pasajul, șoferii au reclamat semnalizarea proastă care-i face pe mulți să intre pe contrasens. Două mașini au fost cât pe ce să se ciocnească pe pod.

Urmare informațiilor apărute în presă, **instituția Avocatul Poporului a solicitat informații și clarificări Direcției Rutiere din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române**, demers în urma căruia ne-au fost comunicate o serie de informații din care menționăm: „În conformitate cu prevederile art. 5 alin. (I) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările

ulterioare, administratorul drumului public, antreprenorul sau executantul lucrărilor, conform competențelor ce îi revin, cu avizul poliției rutiere, este obligat să instaleze indicatoare ori alte dispozitive speciale, să aplice marcaje pe drumurile publice, conform standardelor în vigoare, și să le mențină în stare corespunzătoare.

De asemenea, art. 30 alin. (4) al aceluiași act normativ prevede că, 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. Instalarea mijloacelor de semnalizare rutieră și a dispozitivelor speciale se execută numai cu avizul prealabil al poliției rutiere.

Prin urmare, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. a înaintat Direcției Rutiere documentația referitoare la proiectul de semnalizare a autostrăzii de centură a municipiului București (AO), care, în urma analizării acesteia a constatat că semnalizarea rutieră reprezentată pe planurile de situație îndeplinește condițiile de amplasare prevăzute în standardele în vigoare, și a emis avizul în ceea ce privește nodul rutier dintre autostrada în discuție și DN I.

Potrivit prevederilor art. 8 alin. (5) din Regulamentul de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare, administratorul drumului public sau al căii ferate este obligat să verifice și să recepționeze lucrările executate în zona drumului public numai dacă acestea corespund normelor de calitate prevăzute de lege și avizelor obținute anterior începerii lucrărilor.

Având în vedere prevederile legale anterior menționate, rezultă că poliția rutieră, în cadrul procesului de avizare a proiectelor de instalare a mijloacelor de semnalizare rutieră, urmărește ca indicatoarele și marcajele rutiere reprezentate pe planurile de situație să respecte prevederile legale și standardele în vigoare din domeniul circulației pe drumurile publice, creând astfel premisele desfășurării circulației în condiții de siguranță și fluență, legiutorul nestabilind poliției rutiere atribuții în sensul recepționării lucrărilor”.

În referire la conținutul articolului de presă, ni se comunică faptul că:

„Pentru a evita producerea de accidente în zona stației de distribuție carburanți existentă în zona DNI km. 19+000 și a nodului rutier aferent autostrăzii de centură a municipiului București (AO), Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A., a informat Direcția Rutieră cu privire la solicitarea transmisă către o persoană juridică de drept privat privind modificarea, cu celeritate, a fluxurilor de circulație, astfel încât accesul de intrare să devină acces de ieșire, iar accesul de ieșire să devină acces de intrare.

Astfel, operatorului economic în discuție i s-a transmis o adresă în sensul celor prezentate mai sus prin care i s-a adus la cunoștință că se impune ca persoana juridică respectivă să prezinte un plan de situație cu noile reglementări de circulație Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A., în vederea analizării, în cadrul Comisiei Tehnice privind Siguranța Circulației Rutiere, împreună cu un reprezentant din cadrul unității noastre, a soluției de îmbunătățire a siguranței circulației în zonă.

Cu privire la eventuale solicitări ale participanților la trafic sau ale locuitorilor din zonă, autoritatea sesizată precizează că, la nivelul Direcției Rutiere nu au fost înregistrate astfel de sesizări.

În același timp, dată fiind natura aspectelor expuse în articolul publicat de mass-media, am solicitat informații și Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere, instituție care ne-a comunicat următoarele:

„ (...) C.N.A.I.R. - S.A. este conștientă de importanța asigurării siguranței circulației pietonilor în această zonă și colaborează strâns cu Antreprenorul și Consultantul pentru a identifica soluțiile optime.

Înțelegem că siguranța pietonilor reprezintă o prioritate majoră pentru comunitatea locală, și ne străduim să implementăm măsuri eficiente care să răspundă nevoilor dumneavoastră. La data prezentei, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere împreună cu

Antreprenorul și Consultantul analizează și ia în considerare toate opțiunile disponibile cu privire la „reorganizarea circulației rutiere în zonă.”

Prin urmare, vă asigurăm că suntem angajați în găsirea soluțiilor care vor maximiza siguranța și confortul pietonilor pe acest pasaj. Continuăm să monitorizăm evoluția situației și colaborăm activ cu toți factorii implicați pentru a asigura o circulație sigură și eficientă”.

Dosar nr. 7189/2024 - sesizare din oficiu ca urmare a situației prezentate de mass-media referitoare la existența a numeroase nereguli pe o porțiune din Autostrada A0, recent inaugurată (stirileprotv.ro, 27 februarie 2024)

Rezumat al informațiilor apărute în presă: Pe Autostrada A0, o porțiune de numai câțiva kilometri a fost inaugurată la sfârșitul anului trecut cu vicii ascunse. Deși Compania Națională de Drumuri a semnat recepția finală a lucrărilor, după ce Inspectorul PRO a găsit mai multe nereguli, reprezentanții C.N.A.I.R. și-au trimis iar specialiștii pe teren. În sudul Capitalei, pe autostrada A Zero, între Bragadiru și Jilava, indicatoarele rutiere se mișcă chiar și la o simplă adiere de vânt. Iar o parte dintre consolele rutiere sunt subdimensionate. Și ca să fie treaba, treabă, există indicatoare care au până și culorile greșite.

Totul se întâmplă pe cea mai recentă porțiune de autostradă, de numai 6,5 kilometri, inaugurată în grabă în ultimele zile din decembrie.

Având în vedere informațiile publicate de mass-media, în vederea lămuririi situației de fapt, instituția Avocatul Poporului a solicitat informații atât Direcției Rutiere din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române cât și Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere, demersuri în urma cărora ne-au fost transmise următoarele informații:

Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române

„La începutul lunii februarie 2024, în urma constatării unor deficiențe ale semnalizării rutiere de pe autostrada A0, sectorul cuprins între DN 5 și DN 6, în contextul deschiderii recente a circulației rutiere pe acest tronson de drum, Direcția Rutieră a procedat la informarea administratorului drumului public, respectiv Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A., fiind solicitată totodată luarea măsurilor necesare în vederea remedierii acestora.

Ulterior, cu ocazia verificărilor în teren efectuate în cursul lunii martie 2024 de către specialiști din cadrul Direcției Rutiere, **s-a constatat faptul că unele dintre deficiențele de semnalizare comunicate anterior nu au fost remediate.**

În acest context, au fost aplicate măsuri de sancționare contravențională a administratorului drumului public, în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, pentru lipsa unor indicatoare rutiere precum și amplasarea/realizarea unor mijloace de semnalizare rutieră fără respectarea prevederilor standardelor în vigoare.

De la Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere

„Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., în calitate de Beneficiar, a efectuat recepția lucrărilor aferente Autostrăzii A0, cu respectarea dispozițiilor legale aplicabile, respectiv ale Regulamentului privind recepția construcțiilor aferente infrastructurii de interes național din domeniile rutier, feroviar, aerian, naval, precum și infrastructurii de metrou gestionate de Societatea de Transport cu Metroul București «Metrorex» - S.A., aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 845/2018, cu modificările și completările ulterioare.

În cadrul contractelor de execuție aferente obiectivului Autostrada A0, în conformitate cu dispozițiile Regulamentului antemenționat, în situația în care anumite lucrări care nu se pot recepționa în conformitate cu dispozițiile acestui Regulament, aceste lucrări se consemnează ca Anexă la Procesul - Verbal de Recepție la Terminarea Lucrărilor”.

Astfel, **Antreprenorii în perioada de garanție sunt obligați să remedieze toate defectele/lucrările cuprinse în Anexa la Procesul-Verbal de recepție la Terminarea Lucrărilor.**

Dosar nr. 14013/2024 - sesizare din oficiu ca urmare a tot mai deselor informații apărute în mass-media referitoare la producerea unor accidente grave de circulație pe Drumul Național nr. 2 (E85) care face legătura între Municipiul București și zona Moldovei.

Iată doar câteva din articolele publicate de mass-media doar pe parcursul unei singure săptămâni, referitoare la acest subiect:

- *Accident pe „Drumul morții”. Două autoturisme conduse de două șoferițe s-au ciocnit frontal pe DN 2 – newsweek.ro, 19 aprilie 2024*

Rezumat al informațiilor apărute în presă: *Accident pe „Drumul morții”. Evenimentul rutier a avut loc pe sensul de mers Buzău către Râmnicu Sărat, în afara localității Oreavul. "Din primele date de la fața locului este vorba de o coliziune între autoturismul condus pe direcția Râmnicu Sărat către Buzău de către o șoferiță de 32 de ani, din Tecuci, și autoturismul care circula din sensul opus de mers, condus de o șoferiță de 39 de ani, din Piatra Neamț. Accidentul s-a soldat cu rănirea ambelor femei, care au fost preluate de ambulanță și transportate la spital pentru îngrijiri medicale", a precizat I.P.J. Buzău.*

- *Accident pe „Drumul morții”, între o mașină și un utilaj agricol. O persoană e rănită. Traficul este blocat pe DN2 – știrileprotv.ro, 27 aprilie 2024*

Rezumat al informațiilor apărute în presă: *Pe DN 2, localitatea Slobozia Bradului, județul Vrancea, s-a produs un accident rutier în care au fost implicate un autoturism și un utilaj agricol, potrivit Centrului Infotrafic din I.G.P.R. În urma impactului a rezultat o victimă, aflată în evaluare medicală. Circulația rutieră este oprită pe ambele sensuri de mers. Sursa citată mai spune că este estimată reluarea traficului în 45 de minute.*

- *Drumul Morții a luat 300 de vieți în ultimii 10 ani - opiniabuzău.ro:*

Pe Drumul Național 2 (E85), pe raza județului Buzău, se pot număra 199 de cruci ridicate în amintirea persoanelor care și-au pierdut viața în accidente de circulație, mai multe decât cei aproximativ 85 de kilometri de drum, iar în ultimii 10 ani 272 de persoane au murit în această zonă în evenimente rutiere, scrie „Agerpres”. „Drumul Morții”, cum mai este denumit DN2 (E85), se numără printre cele mai periculoase artere de circulație din România. Anual, pe acest drum european au loc zeci de accidente de circulație soldate cu pagube materiale, persoane rănite grav sau persoane decedate. Potrivit Direcției Regionale de Drumuri și Poduri (D.R.D.P.) Buzău, pe segmentul de drum gestionat sunt ridicate aproximativ 200 de cruci care amintesc de victimele care și-au pierdut viața în urma evenimentelor rutiere, în anumite puncte fiind ridicate câte trei. „DN2 District Mărăcineni Km 114+500 – 132+000 = 41 cruci. Pe DN2 de la Km 68 până la km 100+600 avem 88 de cruci. Ultimul sector, de la intersecția DN 2 cu Racovițeni, până la limita cu județul Vrancea, sunt 70 de cruci. În total 199 de cruci”, informează D.R.D.P. Buzău, în urma unei solicitări „Agerpres”. În ultimii 10 ani, pe DN2 (E85), sectorul de drum care străbate județul Buzău, au fost înregistrate peste 900 de accidente de circulație, soldate cu 272 de morți. „Cu privire la situația accidentelor rutiere înregistrate în ultimii 10 ani pe DN2 (E85): anul 2014 (91 accidente rutiere, 22 persoane rănite grav, 37 persoane decedate), anul 2015 (89 accidente rutiere, 23 persoane rănite, 39 persoane decedate), anul 2016 (108 accidente rutiere, 21 persoane rănite grav, 41 persoane decedate), anul 2017 (102 accidente rutiere, 11 persoane rănite grav, 39 persoane decedate), anul 2018 (105 accidente rutiere, 16 persoane rănite grav, 43 persoane decedate), anul 2019 (84 accidente rutiere, 15 persoane rănite grav, 28 persoane decedate), anul 2020 (74 accidente rutiere, 9 persoane rănite grav, 15 persoane decedate), anul 2021 (77 accidente rutiere, 15 persoane rănite grav, 12 persoane decedate), anul 2022 (91 de accidente rutiere, 14 persoane rănite grav, 13 persoane decedate), anul 2023 (81 accidente rutiere, 9 persoane rănite grav, 5 persoane decedate). Total: 902 accidente rutiere, 155 persoane rănite grav, 272 persoane decedate.

Cea mai mare viteză de circulație pe DN2 (E85) a fost înregistrată la data de 21.10.2023, în afara localității Poșta Câlnău - 221 km/h. În ultimii 10 ani, pe DN2 (E85), principalele cauze

generatoare de accidente rutiere au fost indisciplina pietonală, care se manifestă sub forma traversărilor neregulamentare ale pietonilor, și prezența neregulamentară a acestora pe partea carosabilă, viteza neadaptată la condițiile de drum și depășirile neregulamentare”, se arată într-un raport al Inspectoratului de Poliție Județean (IPJ) Buzău, pus la dispoziția Agerpres.

Având în vedere cele de mai sus, am solicitat Inspectoratului General al Poliției Române, respectiv Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere, să ne comunice următoarele:

Inspectoratul General al Poliției Române

- informațiile pe care le deține în legătură cu aspectele menționate de mass-media;
- dacă organele de poliție au identificat problemele existente la nivelul DN2 care favorizează producerea de accidente rutiere;
- măsurile care au fost dispuse la nivelul inspectoratului în vederea creșterii gradului de siguranță rutieră și diminuării accidentelor rutiere pe Drumul Național nr. 2;

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere

- informațiile pe care le deține în legătură cu aspectele menționate de mass-media;
- dacă au fost identificate la nivelul Companiei probleme de infrastructură la nivelul DN2 care favorizează producerea de accidente rutiere și care au fost măsurile dispuse în raport de deficiențele constatate;

Urmare demersurilor întreprinse, autoritățile sesizate ne-au comunicat:

Inspectoratul General al Poliției Române:

„Drumul Național 2 are o lungime de 446 de kilometri și face legătura între municipiul București și frontiera cu Ucraina, prin punctul de trecere a frontierei Siret.

Acesta tranzitează 8 județe, 12 municipii/orașe, 50 de comune și se intersectează cu alte 31 de drumuri naționale.

Din punct de vedere al riscului rutier, prezentăm următoarele date:

	2023	2022	+/-
Nr. accidente grave	112	90	+22
Nr. persoane decedate	82	69	+13
Nr. persoane rănite grav	69	53	+16
	Trim. I 2024	Trim. I 2023	+/-
Nr. accidente grave	29	26	+3
Nr. persoane decedate	23	20	+3
Nr. persoane rănite grav	17	12	+5

De asemenea, conform datelor transmise de serviciile rutiere ale Inspectoratelor de Poliție Județene Ilfov, Ialomița, Buzău, Vrancea, Bacău, Neamț, Iași și Suceava, în anul 2023 și primele 3 luni a.c. pe DN2 au fost organizate 567 de acțiuni preventiv-reactive pentru impunerea respectării normelor rutiere de către participanții la traficul rutier, fiind aplicate 32.442 de sancțiuni, reținute 6.518 permise de conducere și constatate 207 fapte penale la regimul rutier. Totodată, au fost dispuse activități conform Calendarului de acțiuni al Direcției Rutiere pentru anul 2024 și Calendarului de acțiuni ROADPOL pentru anul 2024, pe linia combaterii principalelor cauze generatoare de accidente rutiere și respectării legalității transporturilor de mărfuri și persoane, acestea vizând de fiecare dată și DN2. În acest sens exemplificăm și acțiunea organizată și coordonată de către Direcția Rutieră, în noaptea de 25-26.05.2024, în intervalul orar 20⁰⁰ - 04⁰⁰, pe raza județului Bacău, cu angrenarea de polițiști rutieri din cadrul Inspectoratelor de Poliție Județene Harghita, Neamț, Vaslui, Iași și Vrancea, ocazie cu care au fost aplicate 319 sancțiuni contravenționale, reținute 20 de permise de conducere și constatate 4 infracțiuni la regimul rutier.

Pe de altă parte, structurile de poliție rutieră au identificat anumite aspecte care pot genera risc rutier, respectiv lipsa separatoarelor de sens, iluminat stradal deficitar, lipsa unor amenajări rutiere în zona trecerilor pentru pietoni, semnalizare rutieră verticală și orizontală degradată, toate acestea fiind comunicate administratorului drumului în vederea remedierii și asigurării viabilității drumului public.

Odată cu implementarea la nivelul Poliției Române, prin Direcția Rutieră, a proiectelor „Educație Rutieră - modelarea factorului uman prin responsabilizarea participanților la trafic pentru creșterea gradului de siguranță rutieră” cod MySmis 125179, “Dezvoltarea unui sistem mixt mobil de monitorizare a traficului rutier privind încălcarea regulilor de circulație” cod MySmis 125180 și „HeliPol - Acțiune integrată pentru creșterea siguranței traficului rutier” cod MySmis 156035, **au fost achiziționate mai multe echipamente destinate creșterii siguranței rutiere repartizate și județelor mai sus-menționate, printre care și patru elicoptere pentru supravegherea aeriană a drumurilor naționale cu risc rutier (hotspoturi), inclusiv DN2 .**

În același context, se impune a fi precizat și faptul că, în urma recensământului circulației rutiere din 2022 realizat de către Direcția Regională de Drumuri și Poduri Iași privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice din administrare, a rezultat faptul că, 16 puncte (sectoare de drum) din cele 19 sondate pe DN2 au fost încadrate la clasa tehnică I, ceea ce conform Normelor tehnice în vigoare se caracterizează prin:

- **trafic foarte intens;**
- **media zilnică anuală > 21.000 autoturisme;**
- **intensitatea orară > 3.000 autoturisme;**
- **tipul drumului recomandat - autostradă sau drum expres.**

Astfel, având în vedere cele mai sus-prezentate se poate desprinde ideea că, **principala problemă a acestui drum o reprezintă proiectarea/configurația acestuia și anume că, în mare parte este prevăzut cu o bandă pe sens cu lățimea de 3,5 m și un acostament consolidat cu lățimea de 2,5 m care adesea este utilizat ca și bandă de circulație, situație ce generează efectuarea unor depășiri nereglementare și/sau deplasarea cu viteză peste limita legală sau neadaptată condițiilor de drum și care, nu de puține ori, s-au soldat cu consecințe deosebit de grave. (...) întreg efortul pe care îl depunem are ca principal scop creșterea siguranței pe drumurile publice și îndeplinirea obiectivului pe care România și l-a asumat alături de celelalte țări membre al Uniunii Europene de reducere cu 50% atât a numărului persoanelor decedate cât și a numărului persoanelor vătămate grav până în anul 2030”.**

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere:

„DN 2 este un drum național european, aflat în administrarea C.N.A.I.R. - S.A., pe care se circulă cu viteza maximă permisă de legislația română de 100 km/h în afara localităților, în localități restricția fiind de 50 km/h. De asemenea, în unele localități, cum ar fi Căldărușanca, Buzău, Hârlești și Bacău, este permisă o viteză mai mare, de 70 km/h, iar în anumite zone periculoase, există restricții suplimentare.

DN 2 (E 85) are 2 benzi de circulație, o bandă pe sens, cu lățime de 3,5 m, plus un acostament, de 2,5 m lățime, oficial desemnată ca bandă pentru opriri de urgență.

Pe benzile de urgență de 2,5 m lățime, situate lângă acostament, care fac parte din platforma drumului European, nu este permisă circulația pietonilor, animalelor, etc.

Totodată, în răspunsul primit din partea autorității mai sus menționate, se precizează faptul că, *nu au fost identificate probleme distincte (de viabilitate) ale drumului național DN 2 (E85), întreținerea suprafeței asfaltice, a marcajului rutier, a indicatoarelor rutiere și a altor elemente ale drumului fiind considerate o prioritate pentru C.N.A.I.R. - S.A., toate pentru a asigura condiții cât mai bune pentru participanții la trafic.*

DN2 (E85) este unul dintre drumurile naționale cu un foarte mare flux de trafic, fiind una din arterele principale ale României, în acest caz incidența accidentelor rutiere fiind direct proporțională cu această caracteristică a drumului național.

Cu toate acestea, accidentele rutiere care se produc pe acest drum național se datorează utilizării acostamentului consolidat pentru circulație. Acesta este folosit incorect de către șoferi pentru circulație, pentru facilitarea depășirilor, deși lățimea drumului nu permite depășirea.

Trebuie subliniat faptul că datorită configurației drumului în speță, majoritatea în aliniament, participanții la trafic nu respectă reglementările impuse de administratorul drumului avizate de către Poliția Română, limitele de viteză dar și cele ce interzic depășirea, acestea fiind principalele cauze ce duc la accidentele rutiere menționate.

C.N.A.I.R. - S.A. prin D.R.D.P. Buzău, a solicitat Poliției Române, în repetate rânduri, sporirea controalelor cu aparate radar menite a tempera participanții la trafic ce au tendința de a nu respecta limitele legale ale vitezei maxime pe DN2 (E85). C.N.A.I.R. - S.A. depune o activitate continuă de implementare a măsurilor tehnice ce au scopul de a reduce numărul accidentelor rutiere și de creștere a gradului de siguranță rutieră, acționând concret și aplicat asupra acestui drum, considerat unul dintre cele mai periculoase drumuri din România.

Trebuie precizat faptul că accidentele rutiere au cauză principală factorul uman, iar în funcție de bugetele și contractele disponibile C.N.A.I.R. - S.A. depune toate eforturile pentru creșterea gradului de siguranță rutieră prin implementarea de măsuri tehnice care să combată iresponsabilitatea conducătorilor auto care nu respectă regulile de circulație.

Dacă participanții la trafic vor respecta semnalizarea în conformitate cu prevederile reglementărilor tehnice în vigoare și dacă se circulă regulamentar, efectele vor fi vizibile, nu se vor mai crea ambuteiaje în trafic și cu siguranță numărul accidentelor se va diminua.

C.N.A.I.R. - S.A. participă la consolidarea unui sistem național de transport echilibrat și modern și este parte implicată activ pentru creșterea gradului de siguranță rutieră atât pentru participanții la traficul rutier cât și pentru utilizatorii vulnerabili prin acțiuni de recunoaștere a sectoarelor de drum periculoase și implementarea de măsuri viabile pentru crearea unui climat de circulație civilizat și sigur. În cazul acestui drum național, C.N.A.I.R. - S.A. a reacționat atât reactiv cât și proactiv, luând măsuri specifice pentru menținerea unui grad crescut al siguranței rutiere.

Astfel, în anul 2019, s-a implementat proiectul "Reglementarea circulației rutiere în soluție 2+1 (benzi de circulație) pe DN 2 pe sectorul cuprins între km 30+605 - km 40+240" prin care s-a aplicat soluția de circulație de 2+1 benzi de circulație ce a avut ca scop asigurarea fluidizării traficului intens și reducerea numărului de accidente.

Sistemul de circulație 2+1 este reprezentat de secțiuni de drum cu circulație alternantă, a cărei bandă centrală este utilizată ca bandă de depășire alternativă pentru fiecare direcție, reprezentând o soluție tehnică ce are ca scop reducerea riscului de coliziuni frontale și laterale ce va îmbunătăți în mod semnificativ siguranța rutieră și conectivitatea la nivel regional precum și îmbunătățirea condițiilor de circulație la nivel de rețea rutieră națională de transport.

În urma implementării proiectului pilot, s-a realizat un lucru foarte important în urma aplicării acestei măsuri și anume reducerea numărului de accidente soldate cu răniți grav, existând doar 2 accidente rutiere grave.

În prezent, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere acționează concret în vederea extinderii sistemului de circulație reversibilă 2+1, elaborând documentația pentru Studiul de Fezabilitate pentru "Resistematizarea circulației pe sectoarele periculoase cu platforma de 12 m (sistem 2+1)" pentru DN2 și DN 28, drumuri naționale ale căror elemente geometrice și tip de structură rutieră permit implementarea acesteia. Totodată, C.N.A.I.R. - S.A. a inclus în P.N.R.R. (Planul Național de Redresare și Reziliență, ce se derulează în perioada 2021-2027) în cadrul Componentei C4. Transport sustenabil R1.3. Siguranță Rutieră, Proiectul Implementarea sistemului de circulație 2+1, proiect ce vizează atingerea dezideratului Uniunii Europene de a micșora numărul accidentelor rutiere și a victimelor, respectiv de scădere cu până la 50% a numărului persoanelor decedate ca urmare a accidentelor rutiere.

De asemenea, în cuprinsul informațiilor primite din partea C.N.A.I.R. se mai menționează faptul că, în cadrul P.N.R.R. vor fi luate și alte măsuri de siguranță rutieră aplicabile la fiecare punct negru existent pe rețeaua de drumuri administrate, pentru prevenirea accidentelor rutiere și protejarea participanților la trafic, precum și alte proiecte în cadrul altor surse de finanțare externe (PT - Programul operațional transport/ BEI - Banca Europeană de Investiții).

Siguranța rutieră reprezintă o prioritate atât la nivel mondial cât și la nivel european iar reducerea deceselor cauzate de accidente rutiere a fost setată drept obiectiv și de C.N.A.I.R. - S.A. din necesitatea de a ne apropia cât mai mult de un nivel zero al deceselor cauzate de accidente rutiere până în 2050.

Ținând cont de creșterea masivă a parcului auto din România dar și din cauza menținerii cauzelor principale ale accidentelor rutiere ce țin de factorul uman (viteza, indisciplina în trafic) care provoacă peste 76% din aceste tragedii, numărul accidentelor rutiere în România în perioada 2010-2020 a cunoscut o reducere de 31% a numărului de persoane decedate în accidente rutiere, iar referitor la drumurile aflate în administrarea C.N.A.I.R., prin intermediul măsurilor tehnice aplicate "Numărul deceselor înregistrate în 2020 în urma accidentelor de pe drumurile naționale este cu 43.9% mai mic față de valoarea din 2010".

În adresa primită se mai menționează că, în momentul în care va fi dată spre folosință publică Autostrada A7, ce va prelua o mare parte din traficul de pe drumul național - european, degrevând astfel drumul de majoritatea traficului greu DN 2 (E85) - ruta București granița cu Ucraina, siguranța participanților la trafic pe DN 2 (E85) se va îmbunătăți considerabil”.

Având în vedere informațiile primite din partea autorităților sesizate, prin prisma dispozițiilor:

- **art. 22 alin. (1) din Constituția României**, privind dreptul la viață și la integritate fizică și psihică, potrivit căruia, dreptul la viață, precum și dreptul la integritate fizică și psihică ale persoanei sunt garantate;

- **art. 44 alin. (2) din Constituția României**, privind dreptul de proprietate privată, potrivit căruia, proprietatea privată este garantată și ocrotită în mod egal de lege, indiferent de titular;

- **art. 1 din Legea nr. 202/2002 privind organizarea și funcționarea Poliției Române, republicată**, potrivit căruia, Poliția Română face parte din Ministerul Afacerilor Interne și este instituția specializată a statului, care exercită atribuții privind apărarea drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanei, a proprietății private și publice, prevenirea și descoperirea infracțiunilor, respectarea ordinii și liniștii publice, în condițiile legii;

- **art. 26 alin. (1) pct. 21 din Legea nr. 202/2002 privind organizarea și funcționarea Poliției Române, republicată**, potrivit căruia, Poliția Română, 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.

în temeiul dispozițiilor art. 59 din Constituție coroborat cu art. 1 și art. 24 din Legea nr. 35/1997 privind organizarea și funcționarea instituției Avocatul Poporului, republicată, cu modificările și completările ulterioare, pentru realizarea scopului constituțional și legal al instituției Avocatul Poporului și anume, apărarea drepturilor și libertăților persoanelor fizice în raporturile acestora cu autoritățile publice, Avocatul Poporului a emis Recomandările nr. 107 din 17 iunie 2024 și nr. 109 din 18 iunie 2024, care conțin următoarele dispoziții:

1. În vederea exercitării atribuțiilor legale privind apărarea drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanei și a proprietății private, menționate de Legea nr. 202/2002 privind organizarea și funcționarea Poliției Române, republicată, respectiv a art. 22 și art. 44 din Constituția României, privind dreptul la viață și la libertate fizică și psihică și dreptul de proprietate privată, **Inspectoratul General al Poliției Române va dispune măsuri în vederea respectării**

regulilor de circulație și a prevenirii încălcării regulilor de circulație pe Drumul Național 2 - E85.

În acest sens, va avea în vedere următoarele:

- suplimentarea echipajelor de poliție, astfel încât acestea să asigure o prezență vizibilă în trafic, cu rol în descurajarea încălcării normelor legale;
- monitorizarea vitezei de deplasare a autovehiculelor (reamintim faptul că, potrivit informațiilor primite din partea autorităților sesizate, CNAIR - SA prin DRDP Buzău, a solicitat Poliției Române, în repetate rânduri, sporirea controalelor cu aparate radar menite a tempera participanții la trafic ce au tendința de a nu respecta limitele legale ale vitezei maxime);

2. În vederea prevenirii producerii accidentelor de circulație pe Drumul Național 2 - E85, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere va dispune măsuri în vederea creșterii gradului de siguranță rutieră.

În acest sens, va avea în vedere remedierea deficiențelor constatate de Inspectoratul General al Poliției Române: lipsa separatoarelor de sens, iluminat stradal deficitar, lipsa unor amenajări rutiere în zona trecerilor pentru pietoni, semnalizare rutieră verticală și orizontală degradată.

Dosar nr. 19067/2023 - sesizare din oficiu ca urmare a informațiilor apărute în presă, referitoare la cazul unui conducător auto care a condus un autocar cu 32 de pasageri pe contrasens, pe banda de urgență (ziarulunirea.ro, 10 iulie 2023)

Rezumat al informațiilor apărute în presă: Potrivit constatărilor poliștilor, în jurul orei 10:45, în data de 8 iulie a.c., la kilometrul 226 al Autostrăzii A1, în sensul Boița - Sibiu, un șofer în vârstă de 37 de ani, din județul Timiș, se afla la volanul unui autocar cu 32 de pasageri. Cu toate că era interzis prin regulament, acesta a decis să execute o manevră de mers înapoi pe banda de urgență, pe o distanță de un kilometru.

În acest context, pentru identificarea eventualelor posibilități de prevenire a producerii unor evenimente rutiere asemănătoare și aflarea măsurilor concrete care au fost dispuse la nivelul Inspectoratului General al Poliției Române, ne-am adresat **Ministerului Transporturilor și Direcției Rutiere din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române.**

Urmare demersurilor întreprinse, Ministerului Transporturilor ne-a comunicat:

„Legea nr. 383/2022 privind unele măsuri de eficientizare a monitorizării traficului rutier a fost publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I nr. 1279/ 30.12.2022, în forma pe care o anexăm la prezenta. Menționăm că Legea nr. 383/2022 a intrat în vigoare la data de 02.01.2023 și că, potrivit prevederilor Cap. IV, Art. 19 al legii ante-menționate:

Operaționalizarea e-SIGUR se face în termen de 24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi.”

Având în vedere faptul că Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române nu ne-a transmis niciun răspuns, în data de 26 septembrie 2023 reprezentanți ai domeniului armată, justiție, poliție, penitenciare au efectuat o anchetă la autoritatea mai sus menționată. Cu această ocazie, reprezentanții direcției, ne-au transmis o serie de informații:

„În conformitate cu prevederile art. 109 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, ”constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor se fac direct de către poliștilor rutier.” Alin. (2) al aceluiași articol prevede posibilitatea constatării contravențiilor și cu ajutorul unor mijloace tehnice certificate sau mijloace tehnice omologate și verificate metrologic.

Din interpretarea sistematică a dispozițiilor legale mai sus invocate, constatarea contravențiilor la regimul circulației pe drumurile publice se poate face în două modalități, respectiv fie direct, de către poliștilor rutier, caz în care fapta contravențională este percepută ex “propriis sensibus” de către agentul constator, fie cu ajutorul mijloacelor tehnice certificate

sau mijloacelor tehnice omologate și verificate metrologic, în ambele situații agentul constatatator încheie un proces-verbal de constatare a contravenției (...).

În ceea ce privește înregistrările video efectuate de către alte persoane, apreciem că polițistul rutier poate constata contravenții și cu ocazia verificării unei sesizări cu privire la o posibilă faptă de nerespectare a unei reguli de circulație de către un conducător de autovehicul a cărei producere a fost percepută de către un alt participant la trafic și surprinsă de acesta într-o înregistrare audio-video sau video, după caz.

În cazul în care, în urma verificărilor, agentul constatatator este în măsură să aprecieze cu privire la împrejurările în care a fost săvârșită fapta, modul și mijloacele de săvârșire a acesteia, scopul urmărit, urmarea produsă, precum și circumstanțele personale ale contravenientului, astfel cum sunt prevăzute la art. 21 alin. (3) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare, acesta are posibilitatea de a constata și sancționa respectiva abatere de la regulile de circulație pe drumurile publice.

Mai mult, potrivit prevederilor art. 15 alin. (1) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare, atributul exclusiv asupra constatării contravenției, printr-un proces-verbal, aparține agenților constatatatori prevăzuți în actul normativ care stabilește și sancționează contravenția, astfel că aceștia sunt singurii în măsură să aprecieze cu privire la oportunitatea și legalitatea dispunerii unei măsuri sancționatorii, la momentul constatării unei abateri contravenționale.

Așadar, procesul-verbal de contravenție este un act administrativ, întocmit de un agent constatatator ca reprezentant al autorității administrative, investit cu autoritate statală pentru constatarea și sancționarea unor fapte care contravin ordinii sociale după o procedură specială prevăzută de lege, astfel că se bucură de o prezumție relativă de conformitate cu realitatea, însă, ținând cont de jurisprudența Curții Constituționale, atunci când este formulată o plângere împotriva acestuia, este contestată chiar prezumția de care se bucură, instanța de judecată având competența exclusivă a exercita controlul aplicării și executării sancțiunilor contravenționale principale și complementare.

În ceea ce privește incidentul din data de 08.07.2023, petrecut pe autostrada A1 între km 225-226 ni s-a comunicat că:

„Verificările efectuate au relevat faptul că față de conducătorul de autobuz ce a efectuat manevra de mers înapoi pe banda de urgență a autostrăzii, a fost luată măsura sancționării contravenționale a amenzii, în valoare de 1305 lei, și aplicarea sancțiuni contravenționale complementare a suspendării dreptului de a conduce pentru o perioadă de 120 de zile, conform procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției.

Relativ la măsurile dispuse de către Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române, în adresa primită se precizează faptul că, **la nivelul comisiilor de specialitate ale Camerei Deputaților din cadrul Parlamentului României se află în dezbatere un proiect de act normativ ce vizează reglementarea posibilității constatării contravențiilor, în anumite situații, și cu ajutorul mijloacelor tehnice (camere de bord) utilizate de participanții la trafic, cu privire la care structura noastră a formulat propuneri și observații de susținere a acestui demers legislativ. De asemenea, Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române a contribuit și la elaborarea Legii nr. 383/2022 privind unele măsuri de eficientizare a monitorizării traficului rutier prin care a fost creat cadrul legal necesar monitorizării traficului rutier pe drumurile publice din România printr-un sistem integrat și condițiile în care pot fi utilizate datele colectate cu ocazia monitorizării, denumit e-SIGUR, a cărui operaționalizare se face în termen de 24 de luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi.**

Printre obiectivele acestui sistem integrat, se numără și crearea de semnalări cu privire la posibila încălcare a normelor de circulație pe drumurile publice, procesarea semnalărilor realizându-se în cadrul dispeceratelor de monitorizare aparținând Poliției Române.

Nu în ultimul rând, la data de 27.01.2022, prin adoptarea Ordonanței pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice au fost înăsprite sancțiunile prevăzute de lege pentru nerespectarea regulilor privind circulația pe autostrăzi”.

Dosar nr. 11900/2023 - sesizare din oficiu ca urmare a apariției în spațiul public a tot mai multor știri referitoare la producerea unor accidente de circulație grave, soldate cu pierderi de vieți omenești și pagube materiale însemnate.

Spre exemplu, într-o singură zi, în data de 24 aprilie 2023, în presă au apărut nu mai puțin de șase știri referitoare la producerea unor accidente rutiere grave:

- *Momentul incredibil în care o femeie scapă cu viață de sub roțile unui camion – Imagini șocante din Buzău* (www.realitatea.net – 24 aprilie 2023);

- *Accident rutier extrem de grav în Teleorman! Un microbuz de transport persoane este implicat - planul roșu a fost activat* (www.antena3.ro – 24 aprilie 2023);

- *Carambol cu o autospecială a Poliției și alte trei mașini, în Cluj-Napoca: Șase răniți, printre care și doi polițiști* (www.antena3.ro – 24 aprilie 2023);

- *Un bărbat care efectua lucrări la o gură de canal, accidentat mortal de o șoferiță! Incident șocant în Satu Mare* (www.realitatea.net – 24 aprilie 2023);

- *Un polițist local și-a accidentat colegul și a acroșat o autospecială de jandarmi în timp ce parca mașina de serviciu! Scene ireale într-un parc din Dolj* (www.realitatea.net – 24 aprilie 2023);

- *Accident cumplit la Lețcani! Un copil de 3 ani a fost decapitat, iar altul de 6 ani a fost rănit, după ce un TIR i-a lovit pe trecerea de pietoni* (www.bzi.ro – 19 aprilie 2023).

În acest context, prin prisma art. 22 din Constituția României, privind dreptul la viață și la integritate fizică și psihică, și a **Recomandării emise de Avocatul Poporului sub nr. 76/2019, privind aplicarea de măsuri urgente în vederea creșterii gradului de siguranță a participanților la trafic**, în cadrul căreia au fost făcute o serie de recomandări mai multor autorități publice, inclusiv Inspectoratului General al Poliției Române, ne-am adresat Direcției Rutiere din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române și ulterior, ca urmare a informațiilor primite din partea acesteia, Administrației Străzilor București, Ministerului Afacerilor Interne și Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A.

Informațiile primite din partea autorităților sesizate sunt următoarele:

Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române

„În perioada 01.01 - 09.05.2023, la nivel național, s-au înregistrat 1.281 de accidente, soldate cu decesul a 435 de persoane și rănirea gravă a altor 977.

Comparativ cu situația similară înregistrată în anul 2022, se constată scăderea tuturor indicatorilor dinamici de analiză, după cum urmează: - 110 accidente (-8%), - 89 (-17%) de persoane decedate și - 84 (-8%) de persoane rănite grav.

Principalele cauze de producere a accidentelor rutiere grave au fost:

1. *Indisciplina pietonilor* (21%): 270 de accidente (-31), soldate cu decesul a 101 persoane (-32) și rănirea gravă a altor 171 (+3);

2. *Nerespectarea regimului legal de viteză* (18%): 232 de accidente (-23), soldate cu decesul a 96 de persoane (-5) și rănirea gravă a altor 184 (-33);

3. *Neacordarea priorității de trecere pietonilor* (11%): 144 de accidente (0), soldate cu decesul a 23 de persoane (-7) și rănirea gravă a altor 123 (+6);

4. *Indisciplina bicicliștilor* (9%): 120 de accidente (+1), soldate cu decesul a 29 de persoane (-13) și rănirea gravă a altor 91 (+14).

5. *Neacordarea priorității de trecere vehiculelor* (8%): 99 de accidente (0), soldate cu decesul a 19 persoane (+4) și rănirea gravă a altor 88 (-5).

- accidentele produse pe fondul *primelor cinci cauze* reprezintă 67% din totalul accidentelor rutiere grave;

- cele cinci cauze menționate anterior au generat 61% din totalul deceselor, după cum urmează:

* *indisciplina pietonilor*: 23%;

* *nerespectarea regimului legal de viteză*: 22%;

* *indisciplina bicicliștilor*: 7%;

* *neacordarea priorității de trecere pietonilor*: 5%;

* *neacordarea priorității de trecere vehiculelor*: 4%.

II. Referitor la accidentele rutiere mediatizate în spațiul public în data de 24.04.2023, se precizează următoarele:

Titlul I: 24.04.2023 – momentul incredibil în care o femeie scapă cu viață de sub roțile unui camion - imagini șocante din Buzău (www.realitatea.net) - în urma acestui eveniment, nu au rezultat victime omenești, conducătorul autoutilitare a fost sancționat contravențional și i-a fost suspendat dreptul de a conduce autovehicule pentru o perioadă de 60 de zile.

Titlul II: 24.04.2023 - accident rutier extrem de grav în Teleorman! Un microbuz de transport persoane este implicat - planul roșu a fost activat (www.antena3.ro).

Titlul III: 24.04.2023 - carambol cu o autospecială a poliției și alte trei mașini în Cluj-Napoca, șase răniți printre care și doi polițiști (www.antena3.ro) - în urma accidentului rutier a rezultat vătămarea corporală ușoară a două persoane, respectiv polițiștii rutieri.

Titlul IV: 24.04.2023 - un bărbat care efectua lucrări la o gură de canal, accidentat mortal de o șoferiță ! Incident șocant în Satu Mare (www.realitatea.net) - în urma accidentului rutier a rezultat decesul bărbatului.

Titlul V: 24.04.2023 - un polițist local și-a accidentat colegul și a acroșat o autospecială de jandarmi în timp ce parca mașina de serviciu! Scene ireale într-un parc din Dolj (www.realitatea.net) - evenimentul nu a avut loc pe un drum deschis circulației publice, iar polițistul local a fost rănit ușor.

Titlul VI: 19.04.2023 - accident cumplit la Lețcani! Un copil de 3 ani a fost decapitat, iar altul de 6 ani a fost rănit, după ce un TIR i-a lovit pe trecerea de pietoni (www.bzi.ro) - în urma accidentului rutier a rezultat decesul minorului de 3 ani și vătămarea corporală ușoară a fratelui său în vârstă de 6 ani și a tatălui acestora care se aflau în traversarea străzii prin loc special amenajat.

III. Activități preventive desfășurate la nivel național în perioada 24 - 30.04.2023:

„În vederea reducerii riscului rutier pe drumurile publice, precum și în contextul necesității atingerii obiectivului european de reducere cu 50% a numărului de decese și cu 50% a numărului de răniți grave cauzate de accidentele rutiere în perioada 2022 - 2030, raportat la anul 2019 și având în vedere prevederile Calendarului de acțiuni al Direcției Rutiere pentru anul 2023, pentru asigurarea unui grad corespunzător al disciplinei rutiere, în perioada 24 - 30.04.2023, la nivel național au fost executate acțiuni punctuale, în zonele și pe tronsoanele de drum cu risc rutier ridicat, în care s-a urmărit:

- respectarea prevederilor referitoare la conducerea agresivă, folosirea telefonului mobil, semnalizarea schimbării direcției de deplasare, circulația pe benzi și deținerea documentelor necesare conducerii autovehiculelor pe drumurile deschise circulației publice (inclusiv cele prevăzute prin legi speciale);

- impunerea respectării regimului legal de viteză și depistarea conducătorilor de autovehicule aflați sub influența alcoolului sau a substanțelor psihoactive.

Astfel, în perioada 24 - 30.04.2023, un număr de 8.913 polițiști rutieri au acționat pentru asigurarea unui grad corespunzător al disciplinei rutiere, ocazie cu care au fost aplicate 19.749 de sancțiuni contravenționale conform tematicii acțiunii, au fost reținute în vederea suspendării

exercitării dreptului de a conduce 2.229 de permise de conducere și au fost constatate 522 de infracțiuni”.

Administrația Străzilor Municipiului București:

„În vederea creșterii siguranței circulației rutiere, instituția a încheiat în anul 2018 un contract de prestări servicii, având ca obiect - „Proiectare pentru autorizare și proiectare tehnică de execuție semaforizări 101 intersecții / treceri pentru pietoni și modernizare 59 intersecții semaforizate și obținere certificate de urbanism, avize conform C.U., autorizații de construire”, pentru executarea unui număr de 101 semaforizări noi avizate în Comisia Tehnică de Circulație a Municipiului București (C.T.C.M.B.), precum contracte de execuție lucrări având ca obiect:

- „Integrare în sistemul BTMS - 59 intersecții”, „Execuție semaforizări 15 intersecții / treceri de pietoni”;

- „Proiectare, obținere avize și Autorizații de Construire, execuție semaforizări Str. Av. Radu Beller x Str. Av. Popa Marin și Str. Alexandru Șerbănescu x Str. Căpâlna”;

- „Semaforizare 3 intersecții / treceri pentru pietoni - Calea Floreasca x Str. Bălănescu Rosetti, Calea Floreasca x Str. Gaetano Donizetti, Str. Barbu Văcărescu x Str. Gioacchino Rossini”;

- „Lucrări de semaforizare 5 intersecții / treceri pentru pietoni - Bd. Dacia x Str. Mihai Eminescu, Str. Mihai Eminescu x Str. Toamnei, Calea Giulești x Str. George Vâlsan, Calea Giulești x Migdalului x Str. Copșa Mică și Calea Giulești x Str. Prunaru”;

De asemenea, instituția intenționează să demareze procedurile de achiziție pentru semaforizarea și a altor 21 de intersecții care au primit avizul C.T.C.M.B.

Totodată, în răspunsul transmis, se precizează că, în conformitate cu legislația în vigoare, semaforizările sunt lucrări de investiții pentru care trebuie urmați pașii legali: studiu de fezabilitate, aprobarea indicatorilor tehnico - economici în cadrul C.G.M.B., proiectare, obținere Certificat de Urbanism (C.U.), avize / acorduri conform C.U., Autorizație de Construire, execuție.

Administrația Străzilor a încheiat contracte pentru execuția de marcaje rutiere verticale și orizontale, precum și de semnalizare a trecerilor pentru pietoni cu indicatoare rutiere reflectorizante, dotate cu flash-uri de tip led și totodată **a demarat inventarierea tuturor trecerilor pentru pietoni de pe raza Municipiului București, care necesită semnalizare suplimentară”.**

Ministerul Afacerilor Interne:

„În materia siguranței circulației pe drumurile publice, Uniunea Europeană și-a reafirmat obiectivul pe termen lung de a se apropia de zero decese până în 2050, deziderat sugestiv denumit „Viziunea Zero”, obiectiv ce ar trebui atins, prin adoptarea Declarației de la Valleta, și în privința vătămarilor grave cauzate de accidente de circulație.

Pentru atingerea acestor deziderate, Comisia Europeană a stabilit o nouă abordare privind siguranța rutieră pentru deceniul 2021-2030, respectiv cea reprezentată de „sistemul sigur”, demers ce necesită o implicare guvernamentală puternică și consecventă, precum și implicarea unor factori dintr-o gamă variată de domenii.

La nivel intern, Strategia națională privind siguranța rutieră pentru perioada 2022-2030 se înscrie în coordonatele politicilor europene în materie și vizează asigurarea premiselor integrării „sistemului sigur” evidențiind faptul că scopul trebuie să fie întotdeauna asigurarea unui mediu care să permită atenuarea consecințelor grave nedorite.

Obiectivul general al Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră este reducerea cu 50%, până în anul 2030, comparativ cu anul 2019, a numărului persoanelor decedate și cu 50% a numărului persoanelor rănite grav în urma producerii accidentelor rutiere.

Principalele direcții de acțiune vizează un management performant al siguranței rutiere, condiții mai sigure pentru utilizarea drumurilor, condiții sporite de siguranță pentru infrastructură, prevenire, monitorizare și intervenții optime în cazul situațiilor de urgență.

Pentru implementarea obiectivelor generale/specifice, prevăzute în cuprinsul Strategiei, a fost adoptat Planul de acțiuni pentru implementarea Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră 2022-2030 și Programul național prioritar pentru perioada 2022-2024, ce prevăd sarcini specifice pentru autoritățile publice cu atribuții în domeniul siguranței rutiere.

Totodată, prin Strategia națională privind sistemele de transport inteligente pentru perioada 2022-2030 au fost stabilite o serie de măsuri de natură să contribuie la creșterea gradului de siguranță pe drumurile publice, printre care amintim achiziția de UAV -uri (aeronave fără pilot - unmanned aerial vehicle - denumite și drone, sunt aparate de zbor care nu au un pilot uman la bord, fiind ghidate fie de către un pilot automat digital aflat la bord, fie prin telecomandă de la un centru de control de la sol sau care este situat în altă aeronavă, pilotată) pentru monitorizarea traficului rutier/ transmiterea de avertizări la producerea evenimentelor rutiere în timp real, precum și efectuarea unor analize privind factorii de risc care pot afecta siguranța traficului rutier.

În plan legislativ, au fost adoptate o serie de măsuri normative de natură să conducă la o mai bună respectare a normelor de circulație pe drumurile publice, relevante în acest sens fiind prevederile O.G. nr. 1/2022 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, act normativ ce a vizat inclusiv înăsprirea regimului sancționator, astfel încât, atunci când sunt săvârșite abateri grave, precum excesul de viteză, agresivitatea în conducerea vehiculelor pe drumurile publice, încălcarea regulilor privind circulația pe autostradă, nerespectarea regulilor la trecerea la nivel cu calea ferată, depășirea neregulamentară sau neacordarea priorității de trecere, autorii acestor abateri să fie determinați să își schimbe acest comportament în trafic. De asemenea, un demers important în materie a fost reprezentat de adoptarea Legii nr. 383/2022 act normativ ce instituie Sistemul integrat de monitorizare a traficului rutier pe drumurile publice din România, sistem de interes național, complementar sistemelor inteligente de transport, ce creează semnalări privind posibila încălcare a normelor de circulație pe drumurile publice sau posibila prezență în trafic a unor vehicule supuse confiscării, căutate potrivit legii, sau care pot fi utilizate ca probă într-o procedură judiciară.

În context, datele statistice înregistrate reflectă un trend descrescător al accidentelor rutiere grave, soldate cu persoane decedate sau rănite grav ca urmare a activităților desfășurate și a măsurilor adoptate.

Anul 2022 a fost caracterizat de cel mai mic număr al accidentelor grave, al persoanelor decedate și al persoanelor rănite grav în accidente rutiere înregistrate în perioada 2015 - 2022.

Astfel, în anul 2022, s-au produs 4.715 accidente rutiere grave, în scădere cu 4,1% față de anul 2021. Valoarea înregistrată este cu 49,7% mai mică decât cea anul 2015 (când au fost înregistrate 9.379 de accidente grave).

O evoluție similară a fost înregistrată și în cazul numărului persoanelor decedate în accidente rutiere în anul 2022, acesta fiind cu 8,2% mai mic decât cel din anul 2021 și cu 13,7% mai mic decât cel din anul 2015. Și în cazul numărului persoanelor rănite grav, în anul 2022 acesta a fost cu 2,5% mai mic decât cel din anul 2021 și cu 59,2% mai mic decât cel din anul 2015.

Trendul descrescător a continuat și în primele 5 luni ale anului 2023, fiind înregistrată o scădere a numărului accidentelor grave (-4,5% față de 5 luni 2022/ -47,9% față de 5 luni 2015), o scădere a numărului persoanelor decedate (-11,1% față de 5 luni 2022/ -8,3% față de 5 luni 2015) și o scădere a numărului persoanelor rănite grav (-11,1% față de 5 luni 2022/ -8,3% față de 5 luni 2015).

Nu în ultimul rând, printre măsurile ce au contribuit la creșterea siguranței circulației pe drumurile publice trebuie amintite activitățile / proiectele derulate la nivelul Poliției Române, printre care exemplificăm:

- *Acțiunea Alcohol & Drugs Marathon, conform calendarului ROADPOL, pentru depistarea persoanelor care conduc autovehicule sub influența băuturilor alcoolice sau a substanțelor interzise, pe linia respectării regimului legal de viteză și combaterea cauzelor generatoare de accidente.*

- *Proiectul „Educație rutieră – modelarea factorului uman prin responsabilizarea participanților la trafic pentru creșterea gradului de siguranță rutieră”, proiect finanțat din fonduri europene în cadrul căruia s-au desfășurat aproximativ 1.000 de activități educativ-preventive în unitățile de învățământ precum și în alte locații, în cele mai diversificate medii (rural - urban, zone defavorizate, etc) la care participă persoane de toate vârstele.*

Tot în cadrul acestui proiect s-au derulat 6 campanii naționale media (prin intermediul radioului, televiziunilor, mediului online, al afișajului stradal și al presei scrise) care au avut ca grup țintă pietonii, conducătorii de biciclete și trotinete, conducătorii de autovehicule, copiii și persoanele vârstnice.

- *Proiectul „Dezvoltarea unui sistem mixt-mobil de monitorizare a traficului rutier privind încălcarea regulilor de circulație” finanțat de asemenea din fonduri europene, prin implementarea căruia se urmărește creșterea gradului de monitorizare a traficului rutier în toate zonele cu risc ridicat de producere a evenimentelor rutiere”.*

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A.:

Potrivit informațiilor care ne-au fost comunicate, *Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. ca instituție care participă la consolidarea unui sistem național de transport echilibrat și modern este parte implicată activ pentru creșterea gradului de siguranță rutieră atât pentru participanții la traficul rutier cât și pentru utilizatorii vulnerabili, prin acțiuni de recunoaștere a sectoarelor de drum periculoase și implementarea de măsuri viabile pentru crearea unui climat de circulație civilizat și sigur.*

În funcție de caracteristicile fiecărui sector de drum și a cauzelor care conduc la producerea accidentelor rutiere soldate cu persoane rănite grav sau decedate, sunt luate măsuri specifice pentru menținerea unui grad crescut al siguranței rutiere.

În scopul satisfacerii cerințelor desfășurării traficului rutier în condiții de siguranță, administratorul drumului execută lucrări și servicii de întreținere și reparații a drumurilor, podurilor și anexelor acestora în conformitate cu prevederile reglementărilor tehnice în vigoare.

CNAIR- SA are în vedere inventarierea tuturor sectoarelor de drumuri pe care s-au semnalat accidente și identificarea soluțiilor pe termen mediu și lung pentru asigurarea siguranței în trafic atât a pietonilor cât și a conducătorilor auto.

C.N.A.I.R.- S.A. este implicată în activități de îmbunătățire a siguranței traficului prin promovarea programelor și proiectelor de siguranță a traficului și prin implementarea măsurilor tehnice care reduc accidentele.

Siguranța rutieră reprezintă o prioritate atât la nivel mondial cât și la nivel european iar reducerea deceselor cauzate de accidentele rutiere a fost setată drept obiectiv și de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A., din necesitatea de a ne apropia cât mai mult de un nivel zero al deceselor cauzate de accidente rutiere până în 2050, având în vedere asumarea angajamentului reafirmat în decembrie 2020 de către Comisia Europeană, privind dezideratul pe termen lung de a ajunge la aproape zero decese rutiere până în anul 2050 - „Viziunea zero” și, ca etapă intermediară, reducerea cu încă 50% a numărului persoanelor decedate în accidente rutiere și cu 50% a persoanelor rănite grav în perioada 2021-2030.

*Pe lângă măsurile de siguranță rutieră implementate din fonduri proprii ale companiei, Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. derulează numeroase proiecte de siguranță rutieră cu finanțare din surse externe și are în curs de inițiere și elaborare documentații tehnice pentru demararea în cadrul POT a altor proiecte de siguranța rutieră cu finanțare din surse externe, precum și prin **Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR)**,*

ce au ca măsuri atingerea dezideratului Uniunii Europene de a micșora numărul accidentelor rutiere și a victimelor, siguranța rutieră fiind încă o problemă gravă ce trebuie luată în calcul.

C.N.A.I.R.- S.A. derulează contracte de furnizare de produse pentru siguranța circulației, respectiv sisteme de semnalizare, sisteme de protecție pentru drumuri și autostrăzi (parapete de protecție), mobilier urban pentru parcuri și spații verzi, mijloace de semnalizare rutieră și execuție de lucrări de marcaje, servicii de consultanță tehnică cu finanțare din P.N.R.R., P.O.I.M., P.O.T. și B.E.I., venituri proprii și buget de stat.

Ținând cont și de cele prevăzute în **Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră 2013 - 2020** aprobată prin Hotărârea de Guvern nr. 682 din 25.05.2022 precum și a Planului de acțiuni pentru implementarea acesteia și a Programului prioritar pentru siguranță rutieră 2022 - 2024, C.N.A.I.R. - S.A. a prevăzut atingerea obiectivelor cu fonduri provenite din cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență al României.

În perioada 2021 - 2027 se derulează Planul Național de Redresare și Reziliență al României (PNRR) care are ca obiectiv dezvoltarea României prin realizarea unor programe și proiecte esențiale, care să sprijine nivelul de pregătire pentru situații de criză, capacitatea de adaptare și potențialul de creștere, prin reforme majore și investiții cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare și Reziliență.

Prin Componenta C4. Transport sustenabil Reforma R1.3. Siguranță Rutieră se vizează implementarea măsurilor care contribuie la îmbunătățirea siguranței traficului și securității transporturilor, în conformitate cu strategiile naționale în domeniu și cu planurile de dezvoltare urbană, pentru care în prezent C.N.A.I.R.-S.A. are în curs de inițiere și elaborare toate documentațiile tehnice pentru demararea acestora. Aceste acțiuni adresate creșterii siguranței rutiere se regăsesc în P.N.R.R. și cuprind diferite **măsuri dintre care enumerăm câteva cu caracter exemplificativ:**

- **Creșterea siguranței rutiere prin protejarea conducătorilor auto împotriva ieșirilor în afara părții carosabile, prin amplasarea de parapete rutiere din beton;**
- **Amplasarea de parapete rutiere cu rulouri, pentru creșterea siguranței rutiere în zonele cu risc crescut de producere a accidentelor rutiere;**
- **Campanie de Siguranță rutieră adresată categoriilor vulnerabile de participanți la trafic;**
- **Sporirea siguranței rutiere pe timp de noapte, prin semnalizarea sectoarelor de drum periculoase cu surse de lumină ce utilizează energie verde;**
- **Pasaje denivelate pentru creșterea siguranței rutiere și eliminarea blocajelor din trafic;**
- **Pasaje subterane pietonale;**
- **Creșterea gradului de siguranță rutieră pe rețeaua de drumuri naționale, prin dirijarea traficului în soluție giratorie;**
- **Implementarea sistemului de circulație 2+1.**

Un alt proiect important de creștere a gradului siguranței rutiere și diminuare a numărului accidentelor rutiere este proiectul „Road Safety Investment Program în România - Investiții prioritare în siguranța rutieră în România” cu finanțare de la Banca Europeană de Investiții.

C.N.A.I.R.- S.A. a beneficiat de consultanță sub egida B.E.I., în cadrul căreia s-a efectuat o analiză tehnico-economică asupra portofoliului de proiecte mature identificate și aprobate de C.N.A.I.R. - S.A. și B.E.I. în valoare de 100,02 mil Euro.

În urma analizei tehnice, analizei cost - beneficiu (C.B.A.) și analizei multicriteriale (M.C.A/), echipa consultantului expert independent a identificat 89 de locații viabile din punct de vedere tehnic și economic, costurile totale de investiții pentru aceste locații ridicându-se la 100,02 milioane EUR., din care valoarea suportată de B.E.I. va fi de 50% iar valoarea suportată de Guvernul României va fi de 50% pentru realizarea următoarelor obiective:

I. Măsuri de canalizare / semnalizare

- 43 de locații în care se recomandă măsuri de canalizare / semnalizare;

II. Construirea de sensuri giratorii

- 40 de locații în care se recomandă construirea sensurilor giratorii;

III. Construirea de pasaje denivelate

- 6 locații adecvate pentru pasaje denivelate.

În prezent la unele dintre aceste obiective sunt demarate licitațiile publice în vederea contractării serviciilor aferente, iar la alte obiective documentațiile tehnice sunt în analiză în vederea lansării procedurilor specifice.

Ministerul Sănătății:

„În scopul consolidării cadrului legislativ prin adoptarea unui set de măsuri care să contribuie la creșterea siguranței publice, ocrotirea vieții, integrității și sănătății persoanelor care participă la trafic sau care se află în zona drumului public, Ministerul Afacerilor Interne a inițiat un proiect de Ordonanță de urgență a Guvernului, față de care Ministerul Sănătății este menționat ca avizator. În proiectul menționat anterior este prevăzută examinarea medicală și cea psihologică - conexă actului medical.

La această dată își produc efectele prevederile Normelor minime privind aptitudinile fizice și mentale necesare pentru conducerea unui autovehicul, aprobate prin Ordinul ministrului sănătății nr. 1162/2010. Față de aceste prevederi, la nivelul Ministerului Sănătății a fost înregistrată propunerea Ministerului Afacerilor Interne nr.4297297/ 05.10.2023 de modificare a lit. b) din Anexa nr. 2 la Ordinul ministrului sănătății nr. 1 162/2010 pentru aprobarea Normelor minime privind aptitudinile fizice și mentale necesare pentru conducerea unui autovehicul în sensul includerii examinărilor toxicologice în vederea depistării consumului de droguri sau medicamente incompatibile cu calitatea de conducător auto. În acest sens la nivelul structurii de specialitate din cadrul Ministerului Sănătății au fost demarate diligențele necesare în vederea punerii în practică a recomandării Ministerului Afacerilor Interne cu nr. 4297297/ 05.10.2023 în conformitate cu prevederile legale în vigoare la această dată.

Astfel, dat fiind faptul că toxicologia nu este o specialitate medicală precum specialitățile pentru care se solicită evaluare așa cum sunt: medicina internă, pneumologia, ortopedia-traumatologia, neurologia, psihiatria, otorinolaringologia și oftalmologia, toxicologia nefiind inclusă în cadrul specialităților din cuprinsul Ordinului ministrului sănătății nr. 1509/2008 privind aprobarea Nomenclatorului de specialități medicale, medico-dentare și farmaceutice pentru rețeaua de asistență medicală, nefiind organizate astfel de cabinete, ne-am adresat comisiei de specialitate a Ministerului Sănătății, cu rugămintea de a ne comunica opinia privind posibilitatea includerii în cadrul fișei auto a testărilor pentru determinarea consumului de droguri sau medicamente care afectează aptitudinile fizice și mentale necesare unui conducător auto”.

Dosar nr. 29123/2023 - sesizare din oficiu ca urmare a informațiilor apărute în presă sub titlul *Atenție când traversați strada, în Olt! Prin județ circulă aproape 80 de șoferi...nevăzători!* (realitatea.net, 19 octombrie 2023)

Rezumat al articolului publicat în mass-media:

Zeci de olteni cu certificate de handicap vizual de gradul I sau II au permise de conducere valabile. Între ei s-ar afla și persoane care chiar își conduc mașinile, spune prefectul de Olt, Mario de Mezzo. Reprezentantul guvernului în teritoriu a făcut afirmația în cadrul unei conferințe de presă.

Ca urmare a informațiilor apărute în mass-media, am solicitat explicații Inspectoratului Județean de Poliție Olt, acesta comunicându-ne următoarele:

„În urma interogării aplicației Evidența Abaterilor Rutiere a reieșit faptul că, un număr de 78 de persoane cu grad de handicap vizual I și II figurează cu dreptul de a conduce autovehicule pe drumurile publice ca fiind valabil.

În vederea clarificării situației acestor persoane, a fost înaintată o adresă către Casa de Asigurări de Sănătate Olt prin care am solicitat să ne comunice medicii de familie pentru persoanele cu certificate de handicap vizual care dețin permise de conducere valabile.

Potrivit art. 22 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 republicată, cu modificările și completările ulterioare, privind circulația pe drumurile publice: „Afecțiunile medicale incompatibile cu calitatea de conducător de autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie se stabilesc de către Ministerul Sănătății și se aprobă prin ordin al ministrului, care se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.” Astfel, medicul specialist este cel care stabilește dacă gradul de handicap se încadrează la măsura retragerii permisului de conducere.

În temeiul art. 22 alin. 6³ din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 republicată, cu modificările și completările ulterioare, privind circulația pe drumurile publice: „La data primirii comunicării prevăzute la alin. (61) teza I sau, după caz, la alin.(62), poliția rutieră retrage permisul de conducere al persoanei respective, făcând mențiune despre aceasta în evidența permiselor de conducere reținute și a sancțiunilor aplicate conducătorilor de autovehicule, tractoare agricole sau forestiere ori tramvaie.”

Dosar nr. 30865/2023 - sesizare din oficiu ca urmare a informațiilor apărute în presă sub titlul *Haos pe șosele din Capitală, unde marcajele rutiere abia se mai zăresc. La cele refăcute, vopseaua rezistă puțin: Nu se văd nici ziua.* (observatornews.ro, 2 noiembrie 2023).

Rezumat al informațiilor apărute în presă:

Străzile Capitalei sunt un pericol pentru șoferi și pietoni. Marcajele rutiere s-au șters de pe majoritatea șoselelor. În marile intersecții este haos, iar accidentele sunt frecvente. După ani de zile în care le-a neglijat, primăria reface marcajele. Încet și cu vopsea proastă, însă, așa că localnicii și turiștii tot nu se simt în siguranță în București.

Urmare aspectelor menționate de mass-media, instituția Avocatul Poporului a considerat oportun să se adrese pentru lămurirea situației, Administrației Străzilor Municipiului București, autoritate care ne-a comunicat următoarele informații:

„Încă din anul 2017, respectiv 2021 au fost demarate proceduri de achiziție pentru efectuarea acestor tipuri de lucrări de semnalizare, care din cauza contestațiilor, au întârziat foarte mult încheierea de contracte de execuție. La data prezentei, pe lângă lucrările de întreținere și menținere a stării de viabilitate a drumurilor publice prin forțe proprii, Administrația Străzilor are în derulare contracte pentru refacerea semnalizării orizontale pe arterele de pe raza întregului Municipiul București, împărțite pe loturi, aferente fiecărui sector”.

Totodată, ni s-a precizat faptul că, aceste artere care au fost propuse pentru execuția marcajelor rutiere sunt artere care au beneficiat de astfel de lucrări în urmă cu mai mulți ani, realizate cu vopsea clasică, cu o garanție de 6 luni și sunt artere mari cu trafic intens.

Am mai fost informați asupra faptului că, în zonele unde au fost sesizate neconformități, Administrația Străzilor a dispus măsuri de refacere în regim de urgență. De asemenea, pentru sporirea gradului de siguranță rutieră, a fost refăcută semnalizarea rutieră orizontală în dreptul unităților de învățământ și în zonele catalogate ”puncte criminogene” și au fost montate ansambluri indicatoare trecere pentru pietoni echipate cu led-uri și alimentate de panouri fotovoltaice, avizate în Comisia Tehnică de Circulație a Municipiului București.

Dosar nr. 19775/2022 - sesizare din oficiu ca urmare a tot mai deselor informații apărute în mass-media referitoare la mai mulți șoferi care au fost filmați conducând pe contrasens.

Iată câteva exemple:

- Info Trafic Sibiu, 8 august 2022: *Un șofer din Dolj a fost filmat în timp ce merge pe contrasens pe Autostrada A1 Sibiu- Deva. În imagini se vede cum un șofer care circula pe banda a doua a reușit să evite un accident frontal în ultimul moment, trecând pe prima bandă;*

• Ziarul de Constanța, 8 iulie 2022: *Un șofer din Prahova a fost filmat conducând pe contrasens pe A4 și obligând alte mașini să-l ocolească,*”relata faptul că șoferul a intrat pe contrasens pe autostrada A4 în zona localității Cumpăna, și-a continuat drumul, chiar dacă pe lângă el treceau mașini din sens opus;

• Opinia Timișoarei, 26 iunie 2022: *Șoferiță cu BMW, filmată pe contrasens, pe autostrada A1, O tânără de 28 de ani din Arad a rămas fără permis după ce a fost filmată conducând un BMW, pe contrasens, pe autostrada A1;*

• Digi.24: *În iulie 2021, mai multe mașini au fost filmate pe contrasens pe autostradă, unele pe banda de urgență, iar altele chiar pe banda întâi. În noiembrie 2021, pe autostrada A1, în dreptul localității Giarmata, lângă Timișoara, patru persoane au fost rănite după ce o mașină care a ratat intrarea pe autostradă a intrat pe contrasens.*

Ca urmare a demersului pe care l-am întreprins la Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române prin prisma unei posibile încălcări a art. 22 din Constituția României, privind dreptul la viață și la integritate fizică și psihică, autoritatea sesizată ne-a comunicat faptul că, *pentru creșterea gradului de siguranță rutieră, Guvernul României și-a asumat în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, la Componenta C4 - Transport sustenabil, prin jalonul nr. 66 cu titlul marginal Intrarea în vigoare a legislației privind siguranța rutieră - legislație privind monitorizarea, asigurarea respectării sancțiunilor aplicabile pentru încălcarea normelor de siguranță rutieră, adoptarea unor modificări legislative pentru monitorizarea încălcărilor legislației rutiere prin mijloace automate (camere video, senzori).*

În acest sens, ni s-a menționat faptul că, la nivelul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii s-a constituit un grup de lucru format din reprezentanți ai Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere, Ministerului Afacerilor Interne - prin specialiști ai Direcției Rutiere din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române și Ministerului Justiției, în vederea atingerii acestui deziderat.

De asemenea, în urma informațiilor suplimentare solicitate, Direcția Transport Rutier din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, ne-a transmis măsurile întreprinse în cadrul grupului de lucru constituit la nivelul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cu scopul îndeplinirii jaloanelor cu nr. 66 și nr. 67 aferente Componentei 4 - Transport Sustenabil din Planul Național de Redresare și Reziliență.

Astfel, am fost informați că: *procesul de elaborare a proiectului de Lege privind unele măsuri de eficientizare a monitorizării traficului rutier a fost finalizat. În acest context, prin proiectul de act normativ în cauză se propune:*

I. **Instituirea Sistemului integrat de monitorizare a traficului rutier pe drumurile publice din România, denumit e-SIGUR, sistem de interes național, complementar sistemelor inteligente de transport.**

Acest sistem creează semnalări privind posibila încălcare a normelor de circulație pe drumurile publice sau posibila prezență în trafic a unor vehicule supuse confiscării, căutate potrivit legii, sau care pot fi utilizate ca probă într-o procedură judiciară (...).

Demersul legislativ va permite monitorizarea traficului rutier pe drumurile de interes național, administrate de către C.N.A.I.R. S.A, într-un sistem integrat.

Montarea mijloacelor tehnice se semnalizează, corespunzător normelor în vigoare, prin instalarea, înaintea locului amplasării, a unui indicator de informare de către C.N.A.I.R. S.A., care va avea obligația de a informa public, pe pagina de internet proprie, cu privire la locul amplasării mijloacelor tehnice fixe și scopul prelucrării datelor de monitorizare a traficului rutier.

Totodată, instituirea sistemului are și un puternic rol preventiv, atât prin semnalizarea prezenței sistemelor de detecție, cât și prin utilizarea componentelor sale în vederea dispunerii unor măsuri specifice raportate la condiții meteo nefavorabile sau periculoase, evenimente rutiere sau de altă natură care pun în pericol circulația pe sectorul respectiv de drum.

Astfel, obligațiile de informare sunt clar definite în proiectul de lege, acestea putând fi transmise și în mod dinamic prin intermediul panourilor cu mesaje variabile, tocmai în scopul determinării conducătorilor auto de a adopta o conduită preventivă.

II. Reglementarea întocmirii procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției, constatate cu ajutorul e-SIGUR, în format electronic, sub semnătură electronică calificată. *Astfel, semnătura electronică calificată atașată unui înscris în format electronic pentru care forma scrisă este cerută de lege ad validitatem îndeplinește aceeași funcție întocmai semnăturii olografe pe înscrisul imprimat pe suport hârtie și, în plus, aduce garanții suplimentare, de unicitate, identitate, securitate, integritate, neputând fi repudiată de autorul său.*

III. Amendarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în sensul instituirii posibilității de comunicare a procesului verbal de constatare și sancționare a contravenției, întocmit ca înscris în formă electronică, cu ajutorul unor platforme informatice destinate furnizării de servicii electronice (...).

În acest sens, se asigură o comunicare mai facilă a actului de constatare prin consacrarea unei modalități flexibile de realizare a operațiunii respective, respectiv prin platforme informatice destinate furnizării de servicii electronice, dacă persoana a optat pentru o astfel de modalitate de comunicare.

Efectele pozitive așteptate prin utilizarea sistemelor de transport inteligente în cadrul sistemului e-SIGUR sunt:

- a) îmbunătățirea/creșterea siguranței rutiere prin prevenirea accidentelor rutiere (managementul traficului, sisteme on-board etc.);*
- b) scurtarea timpului de intervenție pentru servicii de urgență (gestionarea vitezei, controlul traficului, detectarea incidentelor, sisteme anti-coliziune etc.);*
- c) reducerea congestiei (management al traficului, informații de călătorie, managementul transportului public, managementul incidentelor și al situațiilor de urgență etc.);*
- d) reducerea timpului de călătorie, precum și organizarea din timp a acesteia;*
- e) monitorizarea și protecția mediului (monitorizarea poluării/reducerea emisiilor de dioxid de carbon, managementul traficului);*
- f) creșterea eficienței operaționale și a productivității (localizare automată a vehiculelor, managementul flotei, sisteme de plată automate etc.);*
- g) creșterea confortului călătorilor (informații despre trafic în timp real, ghidare dinamică, localizare automată a vehiculelor etc.);*
- h) reducerea distrugerii părții carosabile;*
- i) reducerea costurilor de administrare a rețelei;*
- j) reducerea costului obținerii datelor statistice de trafic;*
- k) creșterea mobilității populației.*

Dosar nr. 8493/2021 - sesizare din oficiu ca urmare a informațiilor apărute în presă referitoare la indicatoarele rutiere care pun în pericol viețile oamenilor. Cele mai multe sunt neconforme (stirileprotv.ro, 16 aprilie 2021)

Rezumat al informațiilor apărute în presă: *Multe indicatoare rutiere nu sunt fabricate conform standardelor de siguranță în trafic. Este un lucru extrem de grav, care pune în pericol viețile oamenilor. Unele sunt prea mici, altele nu sunt vopsite în așa fel încât să fie vizibile de la distanță. Toate la un loc pun în pericol siguranța în trafic, susțin reprezentanții Asociației Victimelor Accidentelor de Circulație. Mai multe panouri din trafic au fost testate într-un laborator acreditat.*

Ca urmare a situației menționate de mass-media, în vederea stabilirii situației de fapt, instituția Avocatul Poporului s-a adresat (din nou) Direcției Rutiere din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române, autoritatea sesizată comunicându-ne ulterior următoarele:

„Informațiile apărute în presă sub titlul indicatoarele rutiere care pun în pericol viețile oamenilor. Cele mai multe sunt neconforme” fac referire la anumite aspecte care se regăsesc în aria de competență a Brigăzii Rutiere din cadrul Direcției Generale de Poliție a Municipiului București.

În acest context, Direcția Rutieră a solicitat acestei structuri teritoriale de poliție rutieră un raport în care să prezinte informațiile pe care le deține cu privire la aspectele menționate în adresa transmisă de instituția Avocatul Poporului, măsurile dispuse în cauză, precum și copii ale documentelor care arată măsurile luate pentru rezolvarea unor astfel de situații apărute pe raza lor de competență.

Consecutiv, în urma verificărilor efectuate în cauză, Brigada Rutieră din cadrul Direcției Generale de Poliție a Municipiului București a înaintat un raport, din care au rezultat următoarele aspecte:

- la data de 17.02.2021, Brigada Rutieră a transmis Administrației Străzilor București o adresă prin care a solicitat acestei instituții să acorde o atenție suplimentară aspectelor referitoare la conformitatea tehnică a indicatoarelor rutiere de pe arterele din municipiul București (dimensiuni, scriere, grad de retroreflexie), astfel încât să fie respectate prevederile Standardelor Române existente în acest domeniu (SR 1848-1,2,3/2011), iar în situația în care constată deficiențe de acest tip, să întreprindă activitățile necesare refacerii semnalizării rutiere;

- la data de 21.05.2021, Brigada Rutieră a revenit cu o adresă către Administrația Străzilor București, prin care a solicitat acestei instituții comunicarea unei situații centralizate cu privire la măsurile întreprinse în sensul remedierii deficiențelor de această natură (dimensiuni, scriere, grad de retroreflexie, deteriorare etc), urmând ca, în funcție de răspunsul primit, să fie reanalizată situația și dispuse măsuri în consecință;

*- întrucât în cauză se face referire și la o deficiență punctuală, respectiv un indicator rutier fig. B. 1 „, Cedează trecerea „, decolorat în intersecția str. Tunari cu str. Mihai Eminescu, în urma contactării reprezentanților Administrației Străzilor București de către Brigada Rutieră, **acest indicator a fost înlocuit cu unul conform cu standardele în vigoare;***

- în toate situațiile în care polițiștii Brigăzii Rutiere constată, pe străzile de pe raza municipiului București, deficiențe cu privire la semnalizarea rutieră orizontală sau verticală, se procedează la informarea administratorului drumului public, în vederea remedierii urgente a acestora;

*- **Brigada Rutieră a aplicat, de la începutul anului 2021 și până în prezent (n.n. data primirii informațiilor), un număr de 14 sancțiuni contravenționale administratorilor drumurilor publice din municipiul București, pentru nerespectarea obligațiilor prevăzute de Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare.***

De asemenea, urmare a multiplelor sesizări înregistrate la nivelul Direcției Rutiere și Brigăzii Rutiere din cadrul D.G.P.M.B. prin care au fost semnalate probleme în ceea ce privește starea drumurilor de pe raza municipiului București și semnalizarea rutieră aferentă acestora, aceste structuri de poliție rutieră au desfășurat, în perioada 10 – 12.05.2021, o acțiune cu efective comune pe raza municipiului București.

Una dintre direcțiile de acțiune a fost verificarea semnalizării rutiere permanente și temporare, sub aspectul respectării standardelor în vigoare, context în care s-a constatat existența anumitor deficiențe în ceea ce privește semnalizarea rutieră verticală de pe raza municipiului București, respectiv:

*- **indicatoare rutiere care lipsesc sau care nu respectă condițiile de amplasare prevăzute în SR 1848-1/2011;***

*- **indicatoare care nu respectă cerințele tehnice ale SR 1848-2/2011 în ceea ce privește dimensiunea acestora;***

*- **indicatoare rutiere degradate, deformate sau a căror folie este decolorată.***

Având în vedere faptul că deficiențele menționate constituie un risc major pentru desfășurarea în condiții de siguranță și fluență a traficului rutier pe drumurile publice de pe raza municipiului București, Direcția Rutieră a solicitat Administrației Străzilor București să dispună, cu celeritate, pentru drumurile aflate în administrare, măsuri de verificare pe teren a mijloacelor de semnalizare rutieră verticală și de remediere a neregulilor constatate, prin instalarea indicatoarelor rutiere care lipsesc sau relocarea acestora potrivit condițiilor de amplasare prevăzute în SR 1848-1/2011, precum și înlocuirea celor deteriorate sau neconforme cu SR 1848-2/2011, astfel încât să fie asigurată viabilitatea părții carosabile și create premisele creșterii gradului de siguranță rutieră și protecției participanților la trafic”.

Ca urmare a informațiilor primite din partea autorității sesizate și prin prisma aspectelor de maxim interes general supuse discuției, Avocatul Poporului a emis **Recomandarea nr. 188 din 17 decembrie 2021**, prin care a solicitat mai multor autorități luarea de măsuri în vederea creșterii gradului de siguranță rutieră, astfel:

Inspectoratului General al Poliției Române:

- * să procedeze, în regim de urgență, la verificarea tuturor indicatoarelor și marcajelor rutiere, din punct de vedere al conformității tehnice (dimensiuni, scriere, grad de retroreflexie, culori folosite, poziționare, gradul lor de vizibilitate, etc), dar și a oricărui alt element care poate contribui la siguranța traficului rutier (parapeți, refugii de pietoni, scuaruri, etc);

- * să solicite administratorilor drumurilor, ca în regim de urgență, să procedeze la remedierea deficiențelor constatate ca urmare a verificărilor efectuate; măsurilor necesare pentru creșterea gradului de siguranță rutieră;

Administrației Străzilor București:

- * să procedeze, în regim de urgență, la verificarea tuturor indicatoarelor și marcajelor rutiere aflate pe raza Municipiului București, din punct de vedere al conformității tehnice (dimensiuni, scriere, grad de retroreflexie, culori folosite, poziționare, gradul lor de vizibilitate, etc)

- * să dispună verificarea oricărui alt element care poate contribui la siguranța traficului rutier (parapeți, refugii de pietoni, scuaruri, etc);

- * să remedieze, în regim de urgență, deficiențele constatate ca urmare a verificărilor efectuate;

Ministerului Transporturilor și Infrastructurii:

- * să dispună, în regim de urgență, verificarea tuturor indicatoarelor și marcajelor rutiere de pe sectoarele de drum care se află în administrarea sa, din punct de vedere al conformității tehnice (dimensiuni, scriere, grad de retroreflexie, culori folosite, poziționare, gradul lor de vizibilitate, etc)

- * să dispună, de asemenea, verificarea oricărui alt element care poate contribui la siguranța traficului rutier pe aceste sectoare de drum (parapeți, refugii de pietoni, scuaruri, etc);

Primăriei Generale a Municipiului București:

- * să dispună ca Administrația Străzilor București, instituție aflată în subordinea sa, să procedeze, în regim de urgență, la verificarea tuturor indicatoarelor și marcajelor rutiere aflate pe raza Municipiului București, din punct de vedere al conformității tehnice (dimensiuni, scriere, grad de retroreflexie, culori folosite, poziționare, gradul lor de vizibilitate, etc);

- * să dispună verificarea oricărui alt element care poate contribui la siguranța traficului rutier (parapeți, refugii de pietoni, scuaruri, etc);

- * să dispună ca Administrația Străzilor Municipiului București să remedieze, în regim de urgență, deficiențele constatate ca urmare a verificărilor efectuate;

Dosar nr. 14220/2021 - sesizare din oficiu ca urmare a informațiilor apărute în presă, referitoare la numărul mare de accidente produs într-o perioadă scurtă de timp pe autostrada A2 București - Constanța (hotnews.ro, 16 iulie 2021, digi24.ro, 18 iulie 2024)

Rezumat al informațiilor apărute în presă:

Mass-media a relatat că, vineri, în data de 16 iulie 2021, pe autostrada A2 București - Constanța s-au produs mai multe accidente, soldate cu răniți și pagube materiale. Patru zone de carambol au fost identificate pe autostrada A2 București - Constanța, în accidente în lanț fiind implicate în total 55 de mașini în care se aflau 155 de persoane, conform ultimelor date transmise de I.S.U. Dobrogea. Conform sursei citate, 16 persoane au fost duse la spital. Totodată, opt persoane au primit asistență medicală la fața locului. Accidentele în lanț s-au produs vineri dimineață în patru puncte apropiate de pe A2, în zona localității Medgidia, pe sensul către litoral. Accidentele au avut loc în condiții de ceață densă. Ulterior, în data de 18 iulie 2021, sub titlul "Nou accident în lanț pe Autostrada Soarelui", presa a prezentat informații în legătură cu un accident în lanț în care au fost implicate cinci autovehicule, produs duminică dimineață, tot pe autostrada A2. Nicio persoană nu a fost rănită și nu a fost nevoie de transportul la spital, a informat Centrul INFOTRAFIC din cadrul I.G.P.R.

Având în vedere informațiile publicate de mass-media, instituția Avocatul Poporului a considerat oportun să solicite informații și precizări suplimentare din partea Direcției Rutiere din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române, autoritate care, în urma demersului întreprins, ne-a comunicat o serie de informații din care menționăm:

„Pe fondul manifestării fenomenului de ceață densă, care reducea vizibilitatea, în dimineața zilei de 16 iulie a.c., pe calea unidirecțională București - Constanța a autostrăzii A2, în tronsonul determinat de km 180 și 183, s-au produs, într-un interval scurt de timp (în jurul orei 07:20), mai multe accidente de circulație, cu implicarea unui număr mare de autovehicule, evenimente care s-au soldat cu diverse consecințe (unele dintre acestea, doar cu pagube materiale, altele și cu vătămarea integrității corporale a unor persoane, pe lângă pagubele materiale însemnate), inclusiv cu blocarea completă a traficului rutier, la fața locului. Activitățile desfășurate în legătură cu respectivele evenimente, au relevat că, în cauză, au avut loc 5 (cinci) accidente, în care au fost implicate, în total, 21 de autovehicule, ce s-au soldat cu 15 victime, dintre care una a fost rănită grav (termen înțeles în sensul recomandării Comisiei Europene de a clasifica leziunile evidențiate statistic prin utilizarea codificării din Clasificarea internațională statistică a bolilor - ICD -10, în raport cu Scala maximum abreviată a leziunilor - MAIS), iar celelalte 14 au fost rănite ușor. Totodată, au mai avut loc alte 9 (nouă) accidente de circulație soldate numai cu pagube materiale (fără victime), în care au fost implicate 23 de autovehicule.

Pe lângă fenomenul de ceață care, în mod evident, manifestat în plin sezon estival, a amplificat riscul accidentologic și impunea o atitudine foarte prudentă la volan, din partea tuturor participanților la trafic, activitățile polițienești desfășurate în legătură cu evenimentele în cauză, au evidențiat că cele 14 accidente de circulație s-au produs, în principal, prin nerespectarea prevederilor **art. 48 și ale art. 51**, ambele din O.U.G. nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, în vigoare, în sensul că persoanele găsite responsabile de comiterea lor, fie nu au adaptat viteza de deplasare a vehiculelor pe care le conduceau, la condițiile meteo-rutiere (sau de drum) concrete, din locul și momentul respectiv, fie nu au păstrat o distanță suficientă, în mers, față de vehiculele precedente (din fața lor), astfel încât să evite coliziunea cu acestea, fie au încălcat ambele norme indicate.

De menționat că tot în ziua de 16 iulie a.c., ora 12:30, în zona km 183 al autostrăzii A2, de această dată pe sensul opus de circulație, respectiv pe calea unidirecțională Constanța - București, a avut loc un alt accident rutier soldat numai cu pagube materiale, cu implicarea a 4 (patru) autovehicule, produs chiar în prezența efectivelor de poliție, a celor din cadrul I.G.S.U. care acționau la fața locului și a reprezentanților mass-media, din cauza efectuării de către conducătorul auto găsit vinovat în această speță, a unor activități în timpul mersului, de natură a-i distra atenția de la conducere.

Ulterior, în ziua de 18 iulie a.c., la ora 09⁰⁰, pe sensul de deplasare București - Constanța al autostrăzii A2, în zona km 83, s-a produs un accident rutier din care au rezultat numai pagube

materiale, cu implicarea a 5 (cinci) autovehicule, pe fondul neasigurării corespunzătoare, de către conducătorul auto găsit vinovat în cauză, la trecerea pe o altă bandă de circulație.

Referitor la măsurile care au fost dispuse în contextul evenimentelor din dimineața zilei de 16 iulie a.c., de pe autostrada A2, sensul de circulație București - Constanța, arătăm că, pe lângă intervenția imediată la fața locului, desfășurarea de activități specifice și devierea completă a traficului rutier de pe calea unidirecțională afectată de aceste accidente, din nodul rutier Cernavodă (construit în zona km 160), Brigada Autostrăzi a procedat la soluționarea, conform legii, a celor 9 accidente de circulație soldate numai cu pagube materiale și sesizarea unității Ministerului Public competente, în speță Parchetul de pe lângă Judecătoria Medgidia, prin întocmirea actelor de procedură prevăzute de lege, în cazul celor 5 accidente soldate cu victime. Dosarele de cercetare penală urmează a fi soluționate procedural, sub supravegherea procurorului de caz.

De precizat că, prin măsurile dispuse în dimineața zilei de 16 iulie a.c., după preluarea de către dispeceratul Biroului de Poliție Autostrada A2 București - Constanța a apelurilor 112, au fost limitate consecințele, în sensul că, pe calea unidirecțională București - Constanța a autostrăzii A2, nu s-au mai produs alte incidente.

De asemenea, de menționat că în data de 16 iulie a.c., traficul pe tronsonul Cernavodă - Constanța al acestui sens de circulație din compunerea autostrăzii A2 a fost reluat în condiții normale, începând cu ora 10:30.

În ceea ce privește numărul de echipaje de poliție repartizate zilnic pe autostrada A2 și/sau numărul de echipaje de poliție care fac parte din Brigada Autostrăzi, menționăm că informațiile de acest gen vizează capacitatea operațională a unei unități de poliție, în general și sunt confidențiale, cu atât mai mult cu cât, de exemplu, informațiile privind creșterea capacității operaționale a unităților Ministerului Afacerilor Interne, statul de organizare etc. sunt informații clasificate, potrivit legii.

Pe de altă parte, în legătură cu acest subiect, vă asigurăm că resursa umană alocată Brigăzii Autostrăzi, ca și celelalte categorii de resurse pe care le avem la dispoziție (logistice, IT&C, etc.) conform legii, este utilizată cu maximum de eficiență (inclusiv prin dimensionarea dispozitivelor de polițiști instituite pentru supravegherea, îndrumarea și controlul traficului, de o manieră care să asigure adaptarea acestuia la fiecare tip de misiune), de cele mai multe ori sub directă îndrumare/coordonare a eșaloanelor ierarhic superioare, în limita dictată de respectarea drepturilor ce se cuvin polițiștilor (de exemplu: dreptul la concediu, la învoire, la timp liber pentru refacerea capacității de muncă sau recompensarea muncii suplimentare, la tratament ș.a.m.d.).

Nu în ultimul rând, prezintă importanță și se impune a fi menționat faptul că, **producerea de accidente de circulație soldate numai cu pagube materiale, în sezonul estival, pe autostrada A2 București - Constanța, în care sunt implicate până la cel mult trei - patru autovehicule/eveniment, nu reprezintă un fenomen deosebit**, în condițiile în care, în această perioadă, valorile de trafic de pe respectivul drum de mare viteză și capacitate sunt foarte mari (aproximativ 60 - 70 mii de autovehicule/zi, într-un weekend obișnuit, pe un sens de circulație. În timpul minivacanțelor din sezonul estival, aceste valori de trafic cresc până la aproximativ 80 - 90 mii de autovehicule/zi, pe un sens de circulație sau chiar mai mult de atât), iar experiența anilor anteriori ne-a arătat că principala cauză ce le generează ține de nivelul de educație rutieră a participanților la traficul de pe autostrăzi și de ignorarea cu bună știință a regulilor de circulație de către o parte dintre aceștia”.

Ca urmare a informațiilor care ne-au fost comunicate de autoritatea sesizată și prin prisma importanței subiectului supus discuției, **Avocatul Poporului a emis Recomandarea nr. 150 din 2021**, prin care a solicitat Inspectoratului General al Poliției Române să ia măsuri în vederea prevenirii producerii accidentelor de circulație și a ambuteiajelor pe Autostrada București - Constanța (A2), context în care se vor avea în vedere următoarele:

- sporirea echipajelor de poliție care patrulează pe autostradă pentru a descuraja eventualele încălcări ale normelor rutiere în vigoare și a prevenirii accidentelor de circulație;
- sancționarea promptă și drastică a celor care încalcă flagrant regulile de circulație și pun în pericol viața celorlalți participanți la trafic și mediatizarea intensă a acestor sancțiuni;
- monitorizarea permanentă a traficului rutier și dispunerea de măsuri imediate în vederea prevenirii de ambuteiaje;
- colaborarea cu autoritatea care are în administrare Autostrada București – Constanța (A2), Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere, în vederea identificării și luării unor măsuri rapide care să conducă la fluidizarea circulației rutiere pe Autostrada București - Constanța (A2) chiar și în condițiile unor valori ridicate ale traficului și a prevenirii accidentelor de circulație;

De asemenea, Recomandarea formulată a vizat și Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere, autoritate căreia i-am solicitat de asemenea luarea de măsuri în vederea prevenirii producerii accidentelor de circulație și a ambuteiajelor pe Autostrada București - Constanța (A2), context în care am recomandat să aibă în vedere următoarele:

- monitorizarea permanentă a suprafeței de rulare a autovehiculelor și acționarea rapidă atunci când se constată deficiențe la nivelul acesteia;
- montarea mai multor camere de luat vederi în vederea monitorizării în timp real a traficului auto, atât pe autostradă, cât și la intrările și ieșirile de pe aceasta;
- sporirea numărului de puncte de prim ajutor;
- colaborarea cu Inspectoratul General al Poliției Române, în vederea identificării și luării unor măsuri rapide care să conducă la fluidizarea circulației rutiere pe Autostrada București - Constanța (A2) chiar și în condițiile unor valori ridicate ale traficului și a prevenirii accidentelor de circulație (în acest sens, considerăm că una din soluții, ar putea fi reorganizarea stației de taxare de la Fetești, prin mutarea zonei de plată a taxei în afara autostrăzii, în așa fel încât, benzile principale de circulație să rămână libere, fără obstacole).

Dosar nr. 8284/2019 - sesizare din oficiu ca urmare a informațiilor apărute în presă sub titlul *Situație alarmantă în Capitală! Cel puțin o mie de șoferi circulă cu permise de conducere obținute cu acte medicale eliberate ilegal.* (www.antena3.ro, 15 mai 2019)

Rezumat al informațiilor apărute în presă:

„Cel puțin o mie de șoferi circulă cu permise de conducere pe care le-au obținut cu acte medicale eliberate ilegal într-o clinică din Capitală. Totul se făcea cu parafa unui medic care nu mai lucra acolo de doi ani și care a fost și cel care a alertat autoritățile, când a descoperit că numele său încă apărea pe fișe. Polițiștii au descins la clinica respectivă, au ridicat documente și au audiat asistentele de acolo, dar și pe administrator. Dacă vor fi găsiți vinovați cu toții riscă închisoarea. Împotriva șoferilor, însă, nu pot fi luate măsuri, spun surse din anchetă”.

Având în vedere informațiile apărute în presă, am solicitat Direcției Rutiere din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române și, ulterior, Inspectoratului General al Poliției Române să ne comunice informațiile pe care le deține în legătură cu aspectele menționate de presă.

Ca urmare a demersurilor întreprinse, am fost informați de către Direcția regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor din cadrul Ministerului Afacerilor Interne (spre care a fost redirecționată adresa noastră) că, în urma verificărilor efectuate la Instituția Prefectului Municipiul București, a rezultat faptul că *în ultimul an, a existat o singură situație de fișă medicală neconformă, caz în care a fost sesizată autoritatea competentă, respectiv Secția 6 Poliție București, iar la Instituția Prefectului - Județul Ilfov, în urma verificărilor efectuate a rezultat faptul că, în ultimul an au existat trei situații de fișă medicală neconformă, caz în care a fost sesizată autoritatea competentă, respectiv tot Secția 6 Poliție București. De asemenea, în adresa mai sus menționată se mai precizează că, astfel de situații au fost depistate de Direcția regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor între anii 2010-2012 și se manifestă sporadic*

după ce s-a luat măsura verificării fișelor medicale depuse de către cetățenii care solicită preschimbarea sau redobândirea permisului de conducere.

Totodată, instituția Avocatul Poporului a mai primit pe parcursul timpului și alte informații în legătură cu aspectele care vizează problematica circulației rutiere în România:

1. Față de preocuparea instituției Avocatul Poporului cu privire la măsurile întreprinse în cadrul grupului de lucru constituit la nivelul **Ministerului Transporturilor și Infrastructurii** cu scopul îndeplinirii jaloanelor cu nr. 66 și nr. 67 aferente Componentei 4 - Transport Sustenabil din Planul Național de Redresare și Reziliență, am fost informați că procesul de elaborare a proiectului de Lege privind unele măsuri de eficientizare a monitorizării traficului rutier a fost finalizat.

Proiectul de act normativ în cauză propune:

I. Instituirea Sistemului integrat de monitorizare a traficului rutier pe drumurile publice din România, denumit e-SIGUR, sistem de interes național, complementar sistemelor inteligente de transport.

Acest sistem creează semnalări privind posibila încălcare a normelor de circulație pe drumurile publice sau posibila prezență în trafic a unor vehicule supuse confiscării, căutate potrivit legii, sau care pot fi utilizate ca probă într-o procedură judiciară:

Semnalările vizează:

- a) limita maximă admisă de viteză pentru categoria de vehicul pe un anumit sector de drum;
- b) interdicția sau restricția de a conduce un vehicul pe o bandă a sensului de deplasare;
- c) semnificația culorii roșii a semaforului;
- d) interdicția de a conduce pe drumurile publice un vehicul a cărui înmatriculare este suspendată;
- e) trecerea la nivel cu calea ferată;
- f) interdicția de a adopta un comportament agresiv în conducerea vehiculelor pe drumurile publice;
- g) controlul achitării tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale.

Demersul legislativ va permite monitorizarea traficului rutier pe drumurile de interes național, administrate de către CNAIR S.A, într-un sistem integrat.

Montarea mijloacelor tehnice se semnalizează, corespunzător normelor în vigoare, prin instalarea, înaintea locului amplasării, a unui indicator de informare de către CNAIR S.A., care va avea obligația de a informa public, pe pagina de internet proprie, cu privire la locul amplasării mijloacelor tehnice fixe și scopul prelucrării datelor de monitorizare a traficului rutier.

Totodată, instituirea sistemului are și un puternic rol preventiv atât prin semnalizarea prezenței sistemelor de detecție cât și prin utilizarea componentelor sale în vederea dispunerii unor măsuri specifice raportate la condiții meteo nefavorabile sau periculoase, evenimente rutiere sau de altă natură care pun în pericol circulația pe sectorul respectiv de drum. Astfel, obligațiile de informare sunt clar definite în proiectul de lege, acestea putând fi transmise și în mod dinamic prin intermediul panourilor cu mesaje variabile, tocmai în scopul determinării conducătorilor auto de a adopta o conduită preventivă.

II. Reglementarea întocmirii procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției, constatate cu ajutorul e-SIGUR, în format electronic, sub semnătură electronică calificată.

Astfel, semnătura electronică calificată atașată unui înscris în format electronic pentru care forma scrisă este cerută de lege ad validitatem îndeplinește aceeași funcție întocmai semnăturii

olografe pe înscrisul imprimat pe suport hârtie și, în plus, aduce garanții suplimentare, de unicitate, identitate, securitate, integritate, neputând fi repudiată de autorul său.

III. Amendarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în sensul instituirii posibilității de comunicare a procesului verbal de constatare și sancționare a contravenției, întocmit ca înscris în formă electronică, cu ajutorul unor platforme informatice destinate furnizării de servicii electronice.

Având în vedere faptul că dispozițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, cu modificările și completările ulterioare, se completează cu dispozițiile generale de drept comun în materie contravențională prevăzute în cuprinsul Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare, precum și faptul că în prezent se constată că actele normative vizate nu constituie reale instrumente de luptă împotriva fenomenului contravențional, fapt datorat, în special, dificultăților întâmpinate în procedura de comunicare a procesului-verbal de constatare a contravențiilor, prin prezentul demers legislativ se urmărește simplificarea procedurii de comunicare a actului administrativ întocmit.

În acest sens, se asigură o comunicare mai facilă a actului de constatare prin consacrarea unei modalități flexibile de realizare a operațiunii respective, respectiv prin platforme informatice destinate furnizării de servicii electronice, dacă persoana a optat pentru o astfel de modalitate de comunicare.

Efectele pozitive așteptate prin utilizarea sistemelor de transport inteligente în cadrul sistemului e-SIGUR sunt:

- a) îmbunătățirea/creșterea siguranței rutiere prin prevenirea accidentelor rutiere (managementul traficului, sisteme on-board, etc);
- b) scurtarea timpului de intervenție pentru servicii de urgență (gestionarea vitezei, controlul traficului, detectarea incidentelor, sisteme anti-coliziune, etc);
- c) reducerea congestiei (management al traficului, informații de călătorie, managementul transportului public, managementul incidentelor și al situațiilor de urgență, etc);
- d) reducerea timpului de călătorie, precum și organizarea din timp a acesteia;
- e) monitorizarea și protecția mediului (monitorizarea poluării/ reducerea emisiilor de dioxid de carbon, managementul traficului);
- f) creșterea eficienței operaționale și a productivității (localizare automată a vehiculelor, managementul flotei, sisteme de plată automate, etc);
- g) creșterea confortului călătorilor (informații despre trafic în timp real, ghidare dinamică, localizare automată a vehiculelor etc);
- h) reducerea distrugerii părții carosabile;
- i) reducerea costurilor de administrare a rețelei;
- j) reducerea costului obținerii datelor statistice de trafic;
- k) creșterea mobilității populației.

Totodată, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii a inițiat procedura de consultare publică referitoare la proiectul de Lege privind unele măsuri de eficientizare a monitorizării traficului rutier.

2. Cu privire la numărul cazurilor în care s-a constatat conducerea unui vehicul în baza unui permis fals, controalele efectuate în trafic pentru verificarea autenticității permiselor conducătorilor de autovehicule precum și posibilitatea inițierii unor demersuri de colaborare cu organele de poliție din alte state, Ministerul Afacerilor Interne ne-a transmis următoarele informații:

„În prezent, la nivel internațional este încheiat Tratatul referitor la Sistemul european de informații privind vehiculele și permisele de conducere (EUCARIS), la care România a aderat prin Legea nr. 241/2011 pentru aderarea României la Tratatul referitor la Sistemul european de informații privind vehiculele și permisele de conducere (EUCARIS), semnat la Luxemburg la 29

iunie 2000, act normativ publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 917 din data de 23 decembrie 2011.

Astfel cum rezultă din preambulul și partea dispozitivă a tratatului referit, statele părți, considerând că este în interesul autorităților centrale responsabile cu înregistrarea datelor referitoare la vehicule și permise de conducere să contribuie la prevenirea, investigarea și urmărirea actelor ilegale comise împotriva reglementărilor din fiecare stat, conștiente fiind de importanța deținerii de date exacte cu privire la vehicule și permise de conducere care să poată fi utilizate în cazul investigațiilor și urmăririi infracțiunilor, au procedat la instituirea unui Sistem european de informații privind vehiculele și permisele de conducere denumit EUCARIS, al cărui scop declarat, în conformitate cu prevederile art. 2 alin. (2) pct. ii) din tratat, este „ii) de a contribui la prevenirea, investigarea și urmărirea actelor ilegale împotriva reglementărilor din fiecare stat în domeniul permiselor de conducere.

Așa fiind, EUCARIS este o platformă informatică constând într-un sistem comun de schimb de date referitoare la vehicule și la permise de conducere, prin care autoritățile de înmatriculare a autovehiculelor din statele părți la Tratat pot extrage din băncile de date centrale relații referitoare la permise de conducere.

Menționăm că, în aplicarea art. 23 din Tratat, România a desemnat Direcția Generală Permise de Conducere și înmatriculări din cadrul Ministerului Afacerilor Interne ca autoritate competentă centrală de înmatriculare responsabilă cu gestionarea băncilor de date centrale în ceea ce privește vehiculele și permisele de conducere necesare Sistemului european de informații privind vehiculele și permisele de conducere.

De asemenea, potrivit prevederilor art. 26 pct. 30 din Legea nr. 218/2002 privind organizarea și funcționarea Poliției Române, republicată, cu modificările și completările ulterioare, instituția noastră este abilitată să desfășoare, potrivit legii, activități specifice de cooperare și asistență polițienească internațională, precum și de cooperare judiciară internațională în materie penală, respectiv să conlucreze cu structuri de profil din alte state și de la nivelul unor instituții internaționale pentru prevenirea și combaterea criminalității transfrontaliere ori pentru schimb sau transfer de experiență și bune practici.

Totodată, precizăm că în subordinea Inspectoratului General al Poliției Române este organizat Centrul de Cooperare Polițienească Internațională, structură specializată în schimbul de informații operative, a cărui principală atribuție este aceea de a oferi Poliției Române instrumentele, sprijinul și informațiile necesare pentru combaterea criminalității transfrontaliere, în scopul asigurării unui climat de siguranță pentru cetățeni în interiorul și în afara granițelor țării.

În ceea ce privește periodicitatea efectuării de controale în trafic pentru verificarea autenticității permiselor de conducere și posibilitatea creșterii numărului acestora, vă informăm faptul că, în anul 2022, la nivel național, au fost organizate 53.671 de acțiuni pentru controlul respectării normelor de circulație pe drumurile publice, iar în primele 7 luni ale anului 2023 un număr de 33.446 de acțiuni.

Cu această ocazie, s-a procedat implicit și la verificarea deținerii documentelor prevăzute de lege, respectiv actul de identitate, autenticitatea permisului de conducere, certificatul de înmatriculare sau de înregistrare, precum și a celorlalte documente prevăzute de legislația în vigoare și a valabilității acestora prin consultarea evidențelor administrate la care Poliția Română are acces, precum și în platforma informatică EUCARIS.

Astfel, la nivel național, numărul cazurilor înregistrate de conducerea unui vehicul fără permis de conducere, faptă prevăzută și pedepsită de art. 335 alin. (1) din Codul Penal, fals material în înscrisuri oficiale, prevăzute și pedepsite de art. 320 alin. (1) din Codul Penal, și uz de fals, faptă prevăzută și pedepsită de art. 323 din Codul Penal, totul cu aplicarea art. 38 alin. (1) din Codul Penal, în perioada 01.01.2022-31.12.2022, este de 304 dosare penale. Dintre acestea, un număr de 108 dosare penale au fost soluționate și înaintate unităților de parchet cu propuneri procedurale, 196 fiind rămase în lucru la organele de cercetare penală din cadrul structurilor teritoriale ale

poliției rutiere. De asemenea, în primele 7 luni ale anului 2023, la nivel național, au fost înregistrate un număr de 158 dosare penale, 31 de cauze fiind soluționate, 127 rămase în lucru.

3. Referitor la măsurile concrete dispuse de Poliția Română în cazurile unor șoferi filmați în timp ce încălcau regulile de circulație rutieră pe autostrăzile din România, am primit următoarele informații punctuale:

Referitor la informațiile apărute în presă în data de 08.08.2022 (Info Trafic Sibiu), în data de 08.07.2022 (Ziarul de Constanța), respectiv în data de 26.06.2022 (Opinia Timișoarei), referitoare la încălcarea regulilor de circulație de către o serie de conducători auto, am fost informați că, în cauză au fost identificați conducătorii auto responsabili, aceștia fiind sancționați contravențional, totodată fiindu-le suspendat pentru 120 de zile dreptul de a conduce pe teritoriul României.

- În ceea ce privește situațiile relatate de DIGI 24:

În urma apariției, la data de 19.07.2021, a imaginilor video referitoare la mai multe autovehicule care s-au deplasat pe sensul opus sau pe banda de urgență pe Autostrada A4, polițiștii rutieri din cadrul Biroului de Poliție Autostrada A2 București - Constanța au aplicat 32 de sancțiuni contravenționale, din care 18 pentru circulația pe sens opus, fiind suspendată exercitarea dreptului de a conduce autovehicule pe teritoriul României pe o perioadă de 60 de zile, precum și 14 sancțiuni în legătură cu nerespectarea legislației în vigoare ce viza circulația pe banda de urgență.

La data de 18.11.2021, un conducător auto în vârstă de 67 ani, a condus un autovehicul pe breteaua de acces a Autostrăzii A1, km 494, calea nr. 2, intrând pe sensul opus de circulație pe autostradă și circulând pe banda 2, până la km 504, unde a intrat în coliziune cu un alt autoturism condus de o persoană în vârstă de 31 de ani. În urma impactului, au rezultat 4 victime care au fost transportate la Spitalul Municipal Timișoara cu leziuni ușoare, în cauză fiind întocmit undosar penal pentru săvârșirea infracțiunii de vătămare corporală din culpă, instrumentat la nivelul Biroului de Poliție Autostrada A1 Deva - Nădlac.

4. În ceea ce privește numărul accidentelor rutiere produse în România în perioada 2020-2024 și a informațiilor privind instruirea personalului care conduce autovehicule aflate în dotarea IGPR, ni s-au comunicat următoarele:

1. Evoluția accidentelor rutiere, potrivit Ordinului Ministerului Afacerilor Interne nr. 18/2016 privind evidența statistică a accidentelor de circulație rutieră:

An	Accidente cu victime	Decese	Răniți grav	Răniți ușor
2020	22806	1641	5477	22411
2021	26806	1780	3789	29444
2022	28010	1633	3695	30890
2023	28962	1545	3536	32728
2024	8107	400	912	9078

An	Accidente grave	Decese	Răniți grav	Răniți ușor
2020	6261	1641	5477	2155
2021	4915	1780	3789	2236
2022	4715	1633	3695	2076
2023	4526	1545	3536	2172
2024	1179	400	912	536

2. Sistemul privind evidența statistică a accidentelor de circulație rutieră se face conform Ordinului ministrului afacerilor interne nr. 18/2016, care a fost modificat în anul 2020 prin Ordinului ministrului afacerilor interne nr. 146 din septembrie 2020, **principala modificare constând în schimbarea evidențierii statistice a "rănitului grav"** în accidente rutiere, astfel "Evidențierea statistică a leziunilor suferite de către persoanele implicate în accidentele de circulație rutieră se face prin utilizarea codurilor din Clasificarea internațională statistică a bolilor - ICD-10 alocate leziunilor de către instituțiile medicale din România, raportate la Scala maximă abreviată a leziunilor - MAIS". Pe această cale, România s-a aliniat la standardele europene, recomandate de Comisia Europeană, pentru raportarea rănitului grav din accidente rutiere.

3. Pentru o mai bună pregătire a personalului Poliției Române, la nivelul IGPR a fost înființată Direcția Pregătire Profesională. Astfel, instruirea personalului care conduce autospecialele din dotarea IGPR se face conform OMAI nr. 128/2018 pentru instituirea unor măsuri privind pregătirea personalului Ministerului Afacerilor Interne cu drept de conducere a autovehiculelor cu regim de circulație prioritară și pentru conducerea unor categorii de autovehicule de serviciu aflate în folosința instituției, precum și pentru modificarea Normativului privind asigurarea tehnică de autovehicule a structurilor Ministerului Afacerilor Interne, aprobat prin Ordinul ministrului internelor și reformei administrative nr. 599/2008”.

Capitolul IV. CONCLUZII

În vederea creșterii gradului de siguranță rutieră și implicit a diminuării numărului de accidente de circulație, a protejării vieții și sănătății persoanelor, dar și a proprietății private, apreciem că sunt necesare măsuri ample la care să contribuie atât autoritățile cu atribuții în domeniu, cât și societatea civilă. Lipsa educației rutiere a participanților la trafic (conducătorii de autovehicule și pietoni deopotrivă), starea proastă a drumurilor, semnele de circulație și marcajele rutiere neconforme sau puțin vizibile, absența iluminatului public mai ales în zonele din exteriorul localităților, lipsa sensurilor giratorii care să permită întoarcerea autovehiculelor pe drumurile naționale, precum și inexistența trotuarelor în zonele rurale, sunt doar câteva din cauzele care contribuie la producerea incidentelor în trafic.

În acest sens, apreciem că, pe lângă îmbunătățirea rapidă a infrastructurii rutiere la nivel național și local, care să țină cont de realitățile cotidiene (creșterea numărului de autovehicule și varietatea acestora, dezvoltarea urbană, condițiile climatice, ș.a.), dar și alinierea cadrului legislativ existent la nivelul celui european, este absolut necesară și sporirea gradului de educație rutieră, prin măsuri care să aibă drept efect conștientizarea de către toți participanții la trafic a necesității respectării normelor legale.

De asemenea, necunoașterea de către conducătorii auto a unor reguli minime de manevrare a autovehiculului în condiții meteo nefavorabile reprezintă la rândul ei, una din cauzele producerii accidentelor de circulație. Prin urmare, susținerea cursurilor de legislație rutieră de către specialiști în domeniu, împreună cu reprezentanți din cadrul Poliției Române care să ofere cursanților exemple privind cauzele producerii accidentelor rutiere și soluții pentru ieșirea din diverse situații limită cu care aceștia se pot întâlni în trafic, introducerea în cadrul instruirii viitorilor conducători auto a regulilor de conducere preventivă, precum și creșterea limitelor de pedeapsă (atât pentru conducerea fără permis/încredințarea unui autovehicul persoanelor fără permis, cât și pentru conducerea unui vehicul sub influența alcoolului sau a altor substanțe interzise), pot contribui la creșterea gradului de siguranță rutieră.

Totodată, având în vedere diversitatea mijloacelor de transport care sunt implicate în accidentele rutiere produse în România, dar și tot mai dese evenimente rutiere care se produc datorită ignorării dispozițiilor legale și a regulilor de conduită rutieră de către participanții la trafic, apreciem ca necesară atât absolvirea unor cursuri de legislație rutieră de către toate categoriile de persoane care doresc să conducă un mijloc de transport pe drumurile publice din România (indiferent de modul de propulsie al acestuia), precum și includerea în cadrul testării psihologice a mai multor criterii de evaluare care să permită identificarea cu o mai mare acuratețe a stării emoționale și mentale, respectiv a personalității viitorilor conducători auto, dar și creșterea perioadei de școlarizare a persoanelor care doresc să obțină dreptul de a conduce un autovehicul pe drumurile publice.

Nu în ultimul rând, identificarea unor modalități de instruire a viitorilor conducători auto într-un cadru care să permită simularea cât mai exactă a diverselor condiții de drum și trafic cu care aceștia se pot întâlni în timpul deplasării pe drumurile publice, inclusiv reintroducerea probei poligonului în cadrul examenului pentru obținerea permisului auto (probă care a fost eliminată începând cu anul 2010), apreciem că ar contribui la creșterea gradului de siguranță rutieră în România.

Capitolul V. RECOMANDĂRI

În vederea creșterii siguranței rutiere în România, apreciem că se impun măsuri urgente atât legislative, cât și administrative, care să aibă în vedere următoarele aspecte:

Privind cadrul legislativ:

§ obligativitatea absolvirii unor cursuri de legislație rutieră pentru toate categoriile de persoane care doresc să conducă un mijloc de transport pe drumurile publice din România, indiferent de modul de propulsie al acestuia;

§ creșterea perioadei de școlarizare a viitorilor conducători auto înaintea susținerii examenului pentru obținerea permisului de conducere, respectiv instruirea cursanților, atât pe autovehicule dotate cu transmisie manuală, cât și automată, indiferent de opțiunea aleasă la examinare;

§ creșterea limitelor de pedeapsă, atât pentru conducerea fără permis/încredințarea unui autovehicul persoanelor fără permis, cât și pentru conducerea unui vehicul sub influența alcoolului sau a altor substanțe interzise;

§ implementarea „regulii fermoarului”, care presupune înaintarea alternativă a autovehiculelor pe drumurile care se îngustează și unde două benzi se transformă într-una singură în vederea descongestionării traficului și a prevenirii ambuteiajelor (regulă deja implementată în legislația rutieră a mai multor țări europene);

§ modificarea art. 36 alin. (2), art. 70 alin. (4) și art. 99 alin. (pct. 9) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice în scopul creșterii gradului de siguranță fizică pentru persoanele care conduc biciclete și trotinete electrice, având în vedere numeroasele incidente în trafic și rănirea gravă a acestora. Aceste prevederi au în prezent următorul conținut;

Art. 36 alin.(2):Pe timpul deplasării pe drumurile publice, conducătorii motocicletelor, mopedelor și persoanele transportate pe acestea au obligația să poarte cască de protecție omologată;

Art. 70 alin. (4): Cască de protecție este obligatorie pentru conducătorii de biciclete și trotinete electrice a căror vârstă este sub 16 ani, atunci când se deplasează pe partea carosabilă;

Art. 99 alin. (1) pct. 9: Constituie contravenții și se sancționează cu amenda prevăzută în clasa I de sancțiuni, nerespectarea obligației de către persoana transportată pe motocicletă sau pe moped de a purta, în timpul deplasării pe drumurile publice, cască de protecție omologată;

Propunem ca dispozițiile legale mai sus menționate, să conțină următoarele:

Art. 36 alin. (2): „Pe timpul deplasării pe drumurile publice, conducătorii de biciclete, trotinete electrice, motociclete, moped, respectiv persoanele transportate pe motociclete și moped au obligația să poarte cască de protecție omologată. ”;

Art. 70 alin. (4): Abrogat;

Art. 99 alin. (1) pct.9: Constituie contravenții și se sancționează cu amenda prevăzută în clasa I de sancțiuni, nerespectarea obligației de către conducătorii de biciclete, trotinete electrice, motociclete, moped, respectiv persoanele transportate pe biciclete, motociclete și moped de a purta, în timpul deplasării pe drumurile publice, cască de protecție omologată.

§ reglementarea măsurilor și sancțiunilor aplicabile în cazul în care un conducător auto care deține permis de conducere categoria B - cod „78” (valabil doar pentru autovehicule cu transmisie automată), este depistat în trafic la volanul unui autovehicul echipat cu transmisie manuală: Potrivit dispozițiilor prevăzute în Anexa II, pct. 5.1.2 din Directiva 2006/126/CE/20-dec-2006 privind permisele de conducere (reformată) „în cazul în care candidatul promovează proba de verificare a aptitudinilor și comportamentului pe un vehicul echipat cu transmisie automată, acest

lucru va fi indicat pe orice permis de conducere eliberat pe baza unui astfel de examen. Permisele cu această mențiune se utilizează doar pentru conducerea vehiculelor cu transmisie automată.”

În acest context, directiva mai sus menționată a fost transpusă în legislația națională prin Ordinul MAI nr. 268/2010 *privind procedura de examinare pentru obținerea permisului de conducere*. Astfel, la art. 153 alin. (2) și (3) din ordin se stabilește că „În cazul în care proba practică se susține cu autovehicule cu transmisie automată, pe permisul de conducere obținut se efectuează mențiunea corespunzătoare. Posesorii permiselor de conducere în care se găsesc mențiuni privind dreptul de a conduce autovehicule cu transmisie automată, care solicită obținerea dreptului de a conduce autovehicule cu transmisie manuală din aceeași categorie, trebuie să susțină o nouă probă practică, sub condiția prezentării documentului al cărui model este prevăzut în anexa nr. 9, care atestă efectuarea, într-o școală de conducători auto, a unui număr de cel puțin 6 ore de conducere practică a unui autovehicul cu transmisie manuală.”

La art. 20 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, ”Permisele de conducere se eliberează pentru următoarele categorii de vehicule: AM, A1, A2, A, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, Tr, Tr1, Tb sau Tv.”

Prin categorie B, potrivit lit. f) Anexa nr. 1 din OUG nr. 195/2002, se înțelege orice autovehicul a cărui masă totală maximă autorizată nu depășește 3.500 kg și al cărui număr de locuri pe scaune, în afara conducătorului, nu este mai mare de 8.

Astfel, actul normativ care reglementează circulația pe drumurile publice nu face distincție între permisul obținut în urma examinării pe un autovehicul cu transmisie manuală sau pe unul cu transmisie automată.

Mai mult, OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, nu stabilește obligațiile și răspunderile care revin persoanelor fizice ce dețin permis auto doar pentru conducerea vehiculelor cu transmisie automată.

De asemenea, conform art. 335 din Codul penal „Conducerea pe drumurile publice a unui vehicul pentru care legea prevede obligativitatea deținerii permisului de conducere de către o persoană al cărei permis de conducere este necorespunzător categoriei din care face parte vehiculul respectiv ori al cărei permis i-a fost retras sau anulat ori căreia exercitarea dreptului de a conduce i-a fost suspendată sau care nu are dreptul de a conduce autovehicule, tramvaie ori tractoare agricole sau forestiere în România se pedepsește cu închisoare de la 6 luni la 3 ani sau cu amendă.”

Astfel, rezultă că deși legiuitorul a impus o restricție conducătorilor de autovehicule care dețin permis de conducere obținut în urma examinării pe un autovehicul cu transmisie automată, în sensul de a nu conduce un autovehicul echipat cu transmisie manuală, Codul Rutier nu face distincție între categorie B și categorie B cu cod „78” și mai mult legislația în vigoare nu prevede măsurile aplicabile în aceste situații.

Privind infrastructura:

- practicarea de marcaje rutiere vizibile și executate corespunzător din punct de vedere al calității (care să respecte standardele în vigoare, privind consistența vopselei cu care se execută marcajele și dimensiunile acestora);
- amenajarea de trotuare și piste de biciclete;
- interzicerea amenajării parcarilor pe trotuare;
- asigurarea unui iluminat public care să permită o vizibilitate corespunzătoare pe timpul serii și a nopții și apelarea la energia verde în zonele în care racordarea la rețeaua de curent electric este dificil de realizat;
- amenajarea mai multor sensuri giratorii care să permită fluidizarea traficului, precum și întoarcerea autovehiculelor în siguranță;
- montarea mai multor separatoare de sens;

- implementarea unei semaforizări inteligente, precum și construirea de pasaje pietonale suspendate sau subterane;
- amenajarea mai multor spații, eventual supraetajate, în care conducătorii auto să-și poată parca autoturismele în condiții de siguranță;
- instalarea pe carosabil a unor limitatoare de viteză corespunzător executate, mai ales în preajma instituțiilor de învățământ și a celor medicale, în zona parcurilor, a arenelor sportive, a străzilor formate dintr-o singură bandă de circulație, a zonelor rezidențiale, precum și a zonelor aglomerate;
- extinderea monitorizării video a traficului rutier;
- lărgirea benzilor de circulație pe sectoarele de drum unde se constată un trafic rutier intens;
- practicarea mai multor indicatoare și marcaje rutiere distincte, prin care conducătorii auto să fie informați cu privire la existența benzilor de urgență;
- extinderea Sistemului de circulație 2+1, reprezentat de secțiuni de drum cu circulație alternantă, unde banda centrală este utilizată ca bandă de depășire alternativă pentru fiecare direcție, având ca scop reducerea riscului de coliziuni frontale și laterale;
- resistemizarea circulației pe sectoarele de drum care au un risc sporit de producere a accidentelor rutiere sau în zonele în care se creează frecvent ambuteiaje din cauza extinderii amenajărilor urbane (cum ar fi zone rezidențiale sau comerciale noi);
- sporirea posturilor telefonice de urgență din zona autostrăzilor și a drumurilor naționale sau înființarea acestora în zonele cu risc ridicat de producere a accidentelor de circulație;
- protejarea conducătorilor auto împotriva ieșirilor necontrolate în afara părții carosabile, prin amplasarea de parapete rutiere rezistente;
- amplasarea de parapete rutiere cu rulouri, pentru creșterea siguranței rutiere în zonele cu risc crescut de producere a accidentelor rutiere;
- verificarea stării tehnice a tuturor drumurilor publice, podurilor, podețelor, pasajelor subterane și supraterrane, pasarelelor, viaductelor, punctelor de trecere ale căilor ferate, precum și asigurarea unei semnalizări rutiere corecte (verticale și orizontale);
- asigurarea unei semnalizări corespunzătoare a lucrărilor executate pe drumurile publice (inclusiv trotuare) și verificarea de către autoritățile locale cu atribuții de control a conformității acestora;
- verificarea și modernizarea trecerilor și refugiilor de pietoni și asigurarea unei iluminări, respectiv marcaj corect a acestora;
- verificarea conformității tehnice a tuturor indicatoarelor rutiere (dimensiuni, scriere, grad de retro-reflexie, culori folosite, poziționare, gradul lor de vizibilitate), dar și a oricărui alt element care poate contribui la siguranța traficului rutier (parapete, refugii de pietoni, scuaruri), astfel încât să fie respectate prevederile Standardelor Române existente în acest domeniu și remedierea de urgență a eventualelor deficiențe constatate.

Privind conducătorii auto:

- includerea în cadrul testării psihologice a mai multor criterii de evaluare care să permită identificarea cu o mai mare acuratețe a stării emoționale și mentale, respectiv a personalității viitorului conducător auto, aspecte care pot influența stilul de conducere (impulsivitate, agresivitate sau anumite tendințe de risc).
- identificarea posibilităților de instruire a viitorilor conducători auto în condiții care să permită simularea diverselor situații cu care aceștia se pot întâlni în trafic (inclusiv reintroducerea probei poligonului în cadrul examenului de obținere a permisului de conducere);

Privind organele de poliție:

§ sporirea numărului de echipaje de poliție (implicit a numărului de filtre) care patrulează pe drumurile naționale și autostrăzi în vederea descurajării eventualelor încălcări ale normelor rutiere în vigoare (inclusiv a consumului de alcool sau substanțe interzise), a prevenirii accidentelor de circulație și a formării ambuteiajelor;

§ prezența/staționarea echipajelor de poliție (națională sau locală) în proximitatea unităților de învățământ (atât la începerea cursurilor, cât și la terminarea acestora) în vederea fluidizării traficului și a prevenirii accidentelor rutiere;

§ luarea din timp a măsurilor de fluidizare a traficului rutier, în special în timpul sezonului estival, a vacanțelor școlare și zilelor libere, precum și stabilirea prealabilă a unor trasee de rezervă, suplimentare, care să conducă la preîntâmpinarea blocajelor rutiere;

§ intensificarea acțiunilor de control ale Poliției Române cu privire la respectarea condițiilor de transport ale utilajelor de mare tonaj realizate pe drumurile publice;

§ identificarea autostrăzilor, drumurilor naționale, județene, comunale, care sunt supuse permanent sau sezonier traficului intens sau a zonelor în care se produc frecvent accidente rutiere și luarea unor măsuri din timp a unor rapide care să contribuie la sporirea siguranței în trafic.

Privind educația participanților la trafic:

§ susținerea cursurilor de legislație rutieră de către specialiști în domeniu, împreună cu reprezentanți din cadrul Poliției Române care să ofere cursanților exemple privind cauzele producerii accidentelor rutiere și soluții pentru ieșirea din diverse situații limită cu care aceștia se pot întâlni în trafic, respectiv consecințele nerespectării legislației rutiere în vigoare;

§ introducerea în cadrul instruirii viitorilor conducători auto, a unor noțiuni teoretice și practice care să permită adoptarea unui stil de condus preventiv, cu scopul reducerii riscului de a fi implicat în accidente rutiere;

§ absolvirea de către conducătorii auto și polițiști a unor cursuri de acordare a primului ajutor, propunere susținută și de dispozițiile art. 6 alin. (1) din Legea nr. 319/2006 a securității și sănătății în muncă, potrivit căreia angajatorul are obligația de a asigura securitatea și sănătatea lucrătorilor în toate aspectele legate de muncă;

§ includerea în programa școlară (clasele primare, gimnaziu și liceu) a orelor de educație rutieră.