



**ASOCIAȚIA VICTIMELOR ACCIDENTELOR
DE CIRCULAȚIE**

București, B-dul Regina Elisabeta nr. 61, ap. 2, Sector 5
office@avacromania.ro www.avacromania.ro

Nr. **018** din 24.04.2018.

Către: Camera Deputaților,

**În atenția: Domnului Nicolae-Liviu DRAGNEA,
Președinte al Camerei Deputaților**

Spre știință:

**Domnului Eugen Orlando Teodorovici, Ministrul Finanțelor Publice
Doamnei Carmen Daniela Dan, Ministrul Afacerilor Interne**

**Ref: modificarea articolului 109 din OUG 195/2002, prin Proiectul de lege
488/2017 aprobat de Senatul României.**

Asociația Victimelor Accidentelor de Circulație, ca reprezentant al societății civile pentru apărarea drepturilor fundamentale ale victimelor accidentelor de circulație, vă supune atenției o problemă deosebit de gravă ce ar putea afecta și mai mult siguranța rutieră, și așa ajunsă la un nivel foarte scăzut, cu consecințe dramatice pentru societate în ansamblu.

Senatul a aprobat proiectul de lege nr. 488/2017 prin care sunt limitate capacitățile de utilizare a echipamentelor de supraveghere a traficului rutier, deși Guvernul României a dat aviz negativ.

Parcurgând expunerea de motive am constatat că acest document, de o importanță deosebită în argumentarea necesității actului normativ nou, este totalmente lipsit de consistență juridică și totodată în dezacord cu logica.

În opoziție cu acest document, Punctul de vedere al Guvernului este articulat, cu argumente opozabile și aspecte de actualitate ce nu pot fi neglijate (<https://www.senat.ro/legis/PDF/2017/17L488PV.pdf>).

Arătăm că "a face opera legislativă înseamnă cea mai adâncă cunoaștere a nevoilor țării, o temeinică stăpânire a științelor sociale, perspicacitate din partea legiuitorului în a sesiza cauzele sociale și fantezie constructivă pentru a găsi remediile cele mai adecvate" după cum scotea în evidență marele sociolog și academician Dimitrie Gusti.

Totodată, Nicolae Iorga sublinia că: "Dreptul nu e o ficțiune metafizică, ci o necesitate a lucrurilor, fără care stabilitatea în legăturile dintre oameni nu se poate atinge."

În anul 2018, în Parlamentul României se face *operă legislativă* de multe ori în vădit dezacord, atât cu principiile de drept, dar și cu normele de tehnică legislativă.

Constatăm cu stupoare că unii politicieni aduc în fața instituției Parlamentului inițiative legislative ce nu au nici cel mai elementar argument de necesitate, stabilitate și eficiență legislativă, dar care aduc grave prejudicii, atât stabilității sociale, ordinii de drept, dar și bugetului de stat.

Este obligatoriu de înțeles că orice demers pe tema circulației rutiere, având în vedere situația totalmente nefavorabilă a siguranței în trafic, trebuie întreprins cu maximă prudență și desigur bazat pe studii riguroase de impact. Or, în cazul de față constatăm că în spatele acestei inițiative se găsește o expunere de motive ce ridică mari semne de întrebare în raport cu cunoașterea unor reguli de bază ale dreptului și sistemului legislativ, dar și cu logica și gramatica limbii române.

Legea nr. 24/2000 privind tehnica legislativă prevede, în articolul 6 intitulat *Conținutul și fundamentarea soluțiilor legislative*, că:

(1) *Proiectul de act normativ trebuie să instituie reguli necesare, suficiente și posibile care conduc la o cât mai mare stabilitate și eficiență legislativă. Soluțiile pe care le cuprinde trebuie să fie temeinic fundamentate, luându-se în considerare interesul social, politica legislativă a statului român și cerințele corelării cu ansamblul reglementărilor interne și ale armonizării legislației naționale cu legislația comunitară și cu tratatele internaționale la care România este parte, precum și cu jurisprudența Curții Europene a Drepturilor Omului.*

(2) *Pentru fundamentarea noii reglementări se va porni de la dezideratele sociale prezente și de perspectivă, precum și de la insuficiențele legislației în vigoare.*

(3) *Proiectele de acte normative se supun spre adoptare însoțite de o expunere de motive, o notă de fundamentare sau un referat de aprobare, precum și de un studiu de impact, după caz.*

Totodată în art. 7 al aceluiași act normativ, intitulat *Evaluarea preliminară a impactului noilor reglementări* se arată că:

(1) *Evaluarea preliminară a impactului proiectelor de lege, a propunerilor legislative și a celorlalte proiecte de acte normative reprezintă un set de activități și proceduri realizate cu scopul de a asigura o fundamentare adecvată a inițiativelor legislative. Evaluarea preliminară a impactului presupune identificarea și analizarea efectelor economice, sociale, de mediu, legislative și bugetare pe care le produc reglementările propuse.*

(2) *Evaluarea preliminară a impactului proiectelor de acte normative este considerată a fi modalitatea de fundamentare pentru soluțiile legislative propuse și trebuie realizată înainte de adoptarea actelor normative.*

Observăm că orice proiect de act normativ trebuie să reprezinte o necesitate, să aducă o stabilitate și eficiență legislativă. Atunci când, prin noi reglementări, este diminuată eficiența

actului normativ actual, așa cum se întâmplă în acest caz, este evident că se declanșează un conflict juridic și totodată este pusă în pericol ordinea de drept.

Care este actuala situație privind circulația pe drumurile publice în România?

Ultimul raport al Comisiei Europene scoate în evidență că în România numărul persoanelor decedate din accidente rutiere raportat la un milion de locuitori este cel mai mare din Uniunea Europeană și dublu față de media europeană.

"Accidentele rutiere mortale și vătămările cauzate de accidentele rutiere le afectează nu doar pe victime, ci și întreaga societate, costurile socioeconomice estimate ridicându-se la 120 miliarde de euro pe an – 1,9 milioane de euro pentru o persoană decedată."

Totodată frecvența accidentelor este foarte ridicată, aspect ce generează o daunalitate de peste 200 % a polițelor de asigurare RCA față de media UE iar despăgubirile acordate victimelor sunt total insuficiente, înjositoare, generatoare de noi presiuni sociale și inclusiv asupra bugetului național.

Ce constatăm în proiectul de lege adoptat de Senatul României ?

În expunerea de motive se vorbește despre:

1. Conformare voluntară.

Deși actul normativ trebuie să conducă la o conformare voluntară a conducătorilor auto, autoritățile abilitate să vegheze la respectare acestor norme acordă o mai mare importanță constatării contravențiilor, decât conformării conducătorilor la normele dorite de legiuitor.

Din această frază înțelegem că inițiatorii nu au auzit de principiile de bază în drept și anume "egalitatea în fața legii" și "nimeni nu poate invoca necunoașterea legii". Arătăm că această intervenție legislativă a fost operată cu scopul evident de a limita aplicabilitatea și implicit eficacitatea aparatelor de măsurare a vitezi în trafic.

Întrucât articolul se adresează conducătorilor auto este important de subliniat că, în momentul dobândirii dreptului de a conduce autovehicule, fiecare conducător auto se prezumă că își însușește legea privind circulația pe drumurile publice, acesta fiind și scopul pentru care este testat în acest sens. Organul de poliție este cel care are autoritatea de a supraveghea la respectarea legii și de a aplica sancțiuni atunci când legea este încălcată, și nu de a învăța periodic pe conducătorul auto cum să respecte viteza de deplasare, conformându-se astfel regulilor. Mai mult, pe lângă regulile generale privind viteza în trafic, pe lângă semnele și marcajele rutiere, toate telefoanele mobile de astăzi suportă softuri care indică oricărui conducător auto diligent care este viteza maximă admisă pe sectorul de drum pe care circulă.

Observăm că, în acest context, modul de gândire al inițiatorilor este în totală contradicție cu logica juridică și cu scopul legii, punând în pericol siguranța participanților la trafic diligenți.

2. Poliția rutieră colectează săptămănal și lunar norme de amenzi.

Arătăm că problema modului de organizare a activității poliției nu are legătură cu legea circulației, act normativ ce reglementează circulația pe drumurile publice. Nu există nicio logică în a modifica o lege a circulației, pe motiv că anumiți polițiști acționează într-un anumit fel. În cazul în care se vorbea de abuzuri în întocmirea proceselor verbale de contravenție, ceea ce nu e cazul, întrucât nu am identificat argumente în acest sens, se impunea o reorganizare a activității poliției, și nicidecum o modificare a legii circulației. Iată un alt argument care are tendințe ridicole.

Trebuie menționat că valoarea aproximativă a amenzilor pentru încălcarea regimului de viteză este de cca. 78 mil euro, din care peste jumătate, fie nu se încasează, fie se achită 50 % în 48 de ore, rezultând o sumă finală nu mai mare de 35 mil. euro. Aceste sume nu au nici o legătură cu bugetul instituției poliției române, așa încât orice raționament de identificare a unui interes din partea poliției în a crește numărul de amenzi este nesusținut. Pe de altă parte ar fi pe deplin susținută necesitatea disciplinării participanților la trafic, cu consecințe directe în ceea ce privește riscul în trafic și implicit a riscului privind accidentele, pierderea de vieți omenești.

Observăm cu mare îngrijorare că, pe fondul multor probleme ale infrastructurii rutiere actuale din România și a pedepselor blânde asupra celor ce comit accidente, inclusive soldate cu decese și vătămări corporale grave, a crescut în ultima vreme numărul accidentelor produse de persoane care, în mod intenționat și cunoscând riscurile la care se supun și la care expun ceilalți participanți la trafic, încalcă în mod voit regulile de circulație.

Totodată trebuie subliniat că, din studiul Comisiei Europene realizat în anul 2015 privind impactul costurilor accidentelor rutiere în bugetul Uniunii, observăm că valoarea medie a cheltuielilor unui stat membru cu o persoană decedată în accident rutier este de aproximativ **1,9 milioane Euro**. Totodată persoanele rănite grav necesită cheltuieli de peste **150.000 euro**. Ce sume rezultă ca impact în bugetul unui stat membru având în vedere numărul de persoane decedate sau rănite grav?

În România, pe valorile medii stabilite în Raportul Comisiei Europene, rezultă cheltuieli cu persoane decedate și rănite grav în accidente rutiere de cca. 5 miliarde de euro anual.

Oare acești parlamentari, care au astfel de inițiative, înțeleg, conștientizează aceste lucruri și ce doresc să obțină ?

3. Lucrătorii de poliție rutieră se concentrează pe constatare și aplicare de sancțiuni și nu întreprind nici un fel de acțiuni de prevenție a producerii de evenimente rutiere nedorite.

Inițiatorul folosește termenul de **prevenție** fără să explice la ce se referă și totodată minimizează rolul activităților de constatare și aplicare de sancțiuni, fără a arăta care este, în accepțiunea sa, metoda naturală, firească, legală de supraveghere a aplicării legii, alta decât cea prin constatare și aplicare de sancțiuni, în cazul conducătorilor auto.

Reafirmăm că, în raport cu conducătorii auto, prevenția se face în primul rând prin inducerea în percepția acestora a faptului că oricând pot fi depistați în situația în care încalcă legea. Această metodă nu este românească, ci este instituită încă din 1968 prin **Rezoluția Consolidată (R.E.1) a Convenției asupra circulației rutiere**. Totodată, prezența echipamentelor de supraveghere în trafic nu se face după bunul plac al unor polițiști, ci se face prin indicatoare de informare despre care este posibil ca cei doi semnatari ai expunerii de motive să nu fi auzit.

Cu alte cuvinte, prevenirea accidentelor se realizează prin cunoașterea și însușirea legii de către conducătorii auto, prin supravegherea activă a traficului prin metode specific polițienești, care nu sunt particulare țării noastre, ci sunt utilizate pretutindeni, precum și prin existența unei rețele rutiere care să îndeplinească condițiile optime impuse de standardele în domeniu.

Nu putem concluziona decât că această inițiativă este în conflict cu scopul legii circulației, cu situația actuală deosebit de gravă în ceea ce privește siguranța rutieră, dar și cu ordinea de drept și calitatea activității privind procesul legislativ.

Este evident că prin această propunere nu se îmbunătățește cu nimic actualul cadru legislativ, ci sunt încurajați anumiți indivizi certați cu legea, cu bunele moravuri și cu orice regulă de conduită de a sfida și mai mult legea, instituțiile statului și pe ceilalți participanți la trafic.

Este de evitat ca într-o perioadă neagră a siguranței circulației rutiere să fie întreprinse măsuri care știrbesc și mai mult autoritatea legii și cresc insecuritatea rutieră.

A avea o conduită corectă în trafic, înseamnă, înainte de toate, a cunoaște și a respecta legea. Montarea echipamentelor radar sau a oricăror echipamente de supraveghere a traficului este adusă la cunoștința conducătorilor auto prin indicatoare rutiere. Alte obligații în acest sens nu își au rostul.

În încheiere vă asigurăm cu privire la implicarea AVAC, atât în îmbunătățirea cadrului legislativ privind drepturile fundamentale ale cetățenilor români, cât și în respectarea garantării lor și vă stăm la dispoziție pentru orice clarificări, sprijin necesare în acest sens.

Cu deosebită stimă,

Asociația Victimelor Accidentelor de Circulație - A.V.A.C. România,
prin Cătălin CODESCU, președintele asociației

