

EXPUNERE DE MOTIVE

la propunerea legislativă pentru completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice

Prezenta propunere legislativă are ca obiect completarea legislației rutiere cu reguli clare privind oprirea vehiculelor de către poliția rutieră pe autostrăzi și drumuri expres, astfel încât activitatea de control și sancționare să se desfășoare fără a pune în pericol viața conducătorilor auto, a pasagerilor, a polițiștilor și a celorlalți participanți la trafic.

Inițiativa pornește de la o situație practică întâlnită frecvent pe drumurile de mare viteză din țara noastră față de alte țări ale Uniunii Europene, de exemplu: oprirea autovehiculelor aflate în mers, direct pe banda de urgență a autostrăzii, pentru efectuarea unor controale ori pentru aplicarea unor sancțiuni contravenționale, inclusiv în cazuri care nu presupun un pericol imediat și care ar putea fi gestionate în condiții mai sigure într-o parcare, într-un spațiu de servicii, într-un refugiu amenajat, pe o bretea de acces ori la prima ieșire de pe autostradă.

Această practică ridică o problemă serioasă de siguranță rutieră. Autostrada este o infrastructură destinată circulației cu viteze ridicate. Pe astfel de drumuri, distanțele de frânare sunt mai mari, reacțiile conducătorilor auto sunt mai greu de anticipat, iar prezența unui vehicul oprit pe banda de urgență poate crea, în orice moment, un risc major de coliziune. Riscul este cu atât mai mare atunci când lângă vehiculul oprit se află persoane coborâte din mașină, când polițistul se deplasează între autovehiculul de serviciu și vehiculul controlat sau când șoferul oprit este nevoit să prezinte documente într-un spațiu aflat la mică distanță de fluxul de trafic.

Banda de urgență nu trebuie tratată ca un spațiu obișnuit pentru opriri administrative. Ea are o destinație clară: gestionarea situațiilor de avarie, urgență, intervenție sau pericol. Folosirea acesteia ca loc curent pentru oprirea vehiculelor în vederea sancționării unor contravenții care nu impun imobilizarea imediată transformă o zonă de siguranță într-o zonă de risc.

Prezenta inițiativă nu urmărește limitarea atribuțiilor poliției rutiere. Poliția trebuie să poată opri vehicule, să constate contravenții, să verifice documente, să testeze conducători auto și să intervină ferm atunci când siguranța circulației o impune. Însă exercitarea acestor atribuții trebuie să fie compatibilă cu specificul drumurilor de mare viteză. Pe autostrăzi și drumuri expres, regula trebuie să fie simplă: controlul se face, dar într-un loc sigur.

În prezent, legislația rutieră reglementează obligațiile conducătorilor auto, folosirea benzii de urgență și drepturile vehiculelor cu regim prioritar, însă nu stabilește suficient de clar conduita care trebuie urmată atunci când un vehicul este oprit de poliția rutieră pe autostradă sau pe drum expres. Această lipsă de claritate creează două probleme.

Prima problemă este pentru polițistul rutier, care nu are o regulă expresă care să impună, ca principiu general, dirijarea vehiculului către primul loc sigur. În lipsa unei asemenea reguli, oprirea pe banda de urgență poate deveni o practică obișnuită, chiar și atunci când nu există o urgență reală.

A doua problemă este pentru conducătorul auto. Acesta poate fi pus într-o situație dificilă: dacă oprește imediat pe banda de urgență, se expune unui risc de accident; dacă nu oprește imediat și continuă deplasarea până la prima parcare sau ieșire sigură, se poate teme că gestul său va fi interpretat ca refuz de a opri sau ca încercare de sustragere de la control. Legea trebuie să înlăture această ambiguitate.

De aceea, propunerea legislativă introduce principiul potrivit căruia, pe autostrăzi și drumuri expres, oprirea vehiculelor de către poliția rutieră se realizează, de regulă, prin dirijarea conducătorului auto către primul loc sigur pentru oprire. Acest loc poate fi o parcare, un spațiu de servicii, un refugiu amenajat, o bretea de acces, o ieșire de pe autostradă sau orice alt spațiu care permite efectuarea controlului fără expunerea nejustificată a persoanelor la riscurile traficului de mare viteză.

Totodată, propunerea păstrează toate excepțiile necesare pentru situațiile în care oprirea imediată este justificată. Astfel, polițistul rutier va putea dispune oprirea pe banda de urgență sau pe acostament atunci când există un pericol iminent, când conducătorul auto pare că se sustrage controlului, când există indicii privind săvârșirea unei infracțiuni, când se suspectează conducerea sub influența alcoolului sau a substanțelor psihoactive, când vehiculul prezintă defecțiuni periculoase vizibile, când există o încărcătură care pune în pericol traficul, când s-a produs un accident ori când continuarea deplasării ar crea un risc mai mare decât oprirea imediată.

Prin această abordare, legea nu devine rigidă și nu împiedică intervenția poliției. Dimpotrivă, stabilește o regulă de bun-simț administrativ și rutier: oprirea imediată rămâne posibilă atunci când este necesară, dar nu trebuie să fie regula în situațiile obișnuite.

Un exemplu concret îl reprezintă sancționarea pentru depășirea limitei de viteză constatată cu aparatul radar. Dacă vehiculul nu circulă haotic, nu există un pericol iminent, conducătorul auto nu încearcă să fugă și nu există indicii privind o infracțiune, oprirea direct pe banda de urgență este cea mai nesigură soluție. Într-o asemenea situație, polițistul rutier poate semnaliza conducătorului auto să îl urmeze până la prima parcare sau zonă sigură, unde verificarea documentelor, comunicarea abaterii și aplicarea sancțiunii se pot face fără expunere inutilă.

Un alt exemplu este controlul de rutină al documentelor pe autostradă. În absența unei situații urgente, oprirea pe banda de urgență nu se justifică dacă la o distanță rezonabilă există o parcare, un spațiu de servicii sau o ieșire. Câteva minute de deplasare suplimentară pot elimina un risc semnificativ pentru toate persoanele implicate.

În schimb, dacă vehiculul circulă periculos, dacă șoferul este suspectat că se află sub influența alcoolului sau drogurilor, dacă mașina are o defecțiune vizibilă, dacă transportă o încărcătură instabilă sau dacă există suspiciunea săvârșirii unei infracțiuni, oprirea imediată rămâne pe deplin justificată. În aceste cazuri, interesul public impune intervenția rapidă, iar polițistul rutier trebuie să aibă toate instrumentele legale necesare.

Propunerea legislativă urmărește și protejarea polițiștilor rutieri. În multe situații, polițistul este cel mai expus. El trebuie să coboare din autospecială, să se apropie de vehiculul oprit, să discute cu șoferul, să verifice documente și să revină la autospecială, toate acestea la câțiva metri de vehicule care circulă cu viteză mare. O legislație modernă trebuie să țină cont nu doar de dreptul statului de a sancționa, ci și de obligația statului de a-și proteja propriii agenți în exercitarea atribuțiilor de serviciu.

De asemenea, inițiativa are rol preventiv. Reglementarea clară a modului de oprire pe autostrăzi și drumuri expres va reduce riscul de accidente secundare, de tamponări, de frânări bruște și de manevre periculoase generate de prezența unor vehicule oprite pe banda de urgență. Pe drumurile de mare viteză, prevenția trebuie să primeze în fața comodității procedurale.

În plan european, practica statelor cu infrastructură rutieră dezvoltată confirmă necesitatea evitării opririlor inutile pe acostament sau pe banda de urgență a autostrăzilor. În țări precum Germania, practica uzuală este ca vehiculul oprit de poliție să fie condus, atunci când situația permite, către o parcare, un refugiu sau o ieșire sigură. Această practică nu afectează autoritatea poliției, ci o face mai eficientă și mai sigură.

Prin urmare, România are nevoie de o reglementare expresă, adaptată realității traficului pe autostrăzi și drumuri expres. Dezvoltarea infrastructurii rutiere trebuie însoțită de reguli moderne de control, intervenție și siguranță. Nu este suficient să construim drumuri de mare viteză; trebuie să adaptăm și conduita autorităților la specificul acestor drumuri.

Prezenta inițiativă legislativă nu generează impact bugetar direct, întrucât nu instituie cheltuieli noi, nu diminuează venituri bugetare, nu creează structuri administrative noi și nu impune majorarea schemei de personal. Aplicarea măsurii se realizează în cadrul atribuțiilor existente ale autorităților competente și în limitele bugetelor aprobate anual.

În schimb, beneficiile pot fi semnificative: reducerea riscului de accidente, protejarea vieții și integrității persoanelor, creșterea siguranței polițiștilor rutieri și clarificarea conduitei conducătorilor auto atunci când primesc semnal de oprire pe autostradă sau pe drum expres.

Prezenta propunere legislativă se întemeiază pe un principiu simplu: aplicarea legii nu trebuie să creeze un pericol mai mare decât fapta sancționată. Atunci când oprirea imediată nu este necesară, statul trebuie să aleagă soluția mai sigură, mai previzibilă și mai responsabilă.

Pentru aceste motive, se impune completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, în sensul instituirii unei reguli clare privind oprirea vehiculelor pe autostrăzi și drumuri expres, cu stabilirea obligației de dirijare către primul loc sigur, precum și cu menținerea excepțiilor necesare pentru cazurile de urgență, pericol sau sustragere de la control.

Impact bugetar

Prezenta inițiativă legislativă nu generează impact bugetar direct asupra bugetului general consolidat.

Măsura propusă nu instituie cheltuieli noi, nu diminuează venituri bugetare, nu creează instituții sau structuri administrative noi, nu impune majorarea schemei de personal și nu determină obligații de investiții publice.

Aplicarea dispozițiilor propuse se va realiza în cadrul atribuțiilor existente ale poliției rutiere și ale autorităților competente, prin adaptarea procedurilor operative și a instrucțiunilor de lucru, în limitele bugetelor aprobate anual.

Eventualele activități de informare, instruire sau actualizare procedurală au caracter administrativ intern și pot fi realizate în cadrul activității curente a instituțiilor responsabile, fără alocări bugetare suplimentare.

Prin urmare, propunerea legislativă nu necesită identificarea unei surse distincte de finanțare.

Inițiator:

Nini-Alexandru Pascalini

Deputat Circumscripția nr. 4 Bacău

