



PRIM MINISTRU

1304  
07.07.2021  
Biroul permanent al Senatului

L 226 / 16.07.2021

Doamnă președinte,

În conformitate cu prevederile art. 111 alin. (1) din Constituție și în temeiul art. 25 lit. (b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul Administrativ, Guvernul României formulează următorul:

## PUNCT DE VEDERE

referitor la *propunerea legislativă pentru modificarea și completarea art.109 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare*, inițiată de domnul deputat PSD Șerban Ciprian împreună cu un grup de parlamentari PSD, PNL, USR, UDMR, AUR, Minorități naționale (Bp.187/2021, L 226/2021).

### I. Principalele reglementări

Inițiativa legislativă are ca obiect de reglementare modificarea și completarea art. 109 din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare*<sup>1</sup>, în sensul reglementării unor aspecte referitoare la modalitatea de constatare a contravențiilor cu ajutorul mijloacelor tehnice omologate, și verificate metrologic.

<sup>1</sup> ART. 109

(1) Constatarea contravențiilor și aplicarea sancțiunilor se fac direct de către polițistul rutier, iar în punctele de trecere a frontierei de stat a României, de către polițiștii de frontieră.

(2) Constatarea contravențiilor se poate face și cu ajutorul unor mijloace tehnice certificate sau mijloace tehnice omologate și verificate metrologic, consemnându-se aceasta în procesul-verbal de constatare a contravenției.

(3) În cazurile prevăzute la alin. (2), procesul-verbal se poate încheia și în lipsa contravenientului, după stabilirea identității conducătorului de vehicul, menționându-se aceasta în procesul-verbal, fără a fi necesară confirmarea faptelor de către martori.

(4) Modelul procesului-verbal de constatare a contravenției se stabilește prin ordin al ministrului afacerilor interne, care se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

(5) Abrogat.

(6) Abrogat.

(7) Abrogat.

(8) Abrogat.

(9) Prevederile prezentei ordonanțe de urgență referitoare la contravenții se completează cu cele ale Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, dacă prin prezenta ordonanță de urgență nu se dispune altfel.

## II. Observații

1. În ceea ce privește **pct. 1** din inițiativa legislativă referitor la modificarea alin. (1) al art. 109, din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, în sensul instituirii obligației polițiștilor rutieri de a purta uniformă cu înscrisuri și însemne distinctive, considerăm că aceasta este inefficientă întrucât, prin natura activităților desfășurate de poliția rutieră, în toate cazurile, constatarea și sancționarea conducătorilor de vehicule se realizează ulterior opririi în trafic, or oprirea regulamentară a autovehiculelor se efectuează exclusiv de către polițiști rutieri în uniformă.

Astfel, potrivit art. 35 alin. (4) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, „în exercitarea atribuțiilor de dirijare a circulației rutiere, polițiștii rutieri sunt obligați să poarte uniformă cu înscrisuri și însemne distinctive”, iar conform alin. (5), polițiștii de frontieră sunt obligați ca, pe timpul exercitării atribuțiilor, să poarte echipament de protecție-avertizare fluorescent-reflectorizant.

În acest context, precizăm că inițiatorii trebuiau să aibă în vedere respectarea exigențelor de tehnică legislativă reglementate de *Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, în special pe cele ale art. 16 referitoare la evitarea instituirii paralelismului legislativ.

Referitor la conținutul textului propus la alin. (2) al art. 109, se observă că a fost eliminată posibilitatea constatării contravențiilor cu ajutorul mijloacelor tehnice certificate, precum și particularizarea utilizării mijloacelor tehnice omologate și verificate metrologic exclusiv pentru constatarea contravențiilor la regimul rutier, aspecte contrare scopului reglementării, prezentat succint în *Expunerea de motive* aferentă inițiativei legislative, respectiv acela de respectare a cadrului legal incident circulației rutiere pe drumurile publice.

În acest sens, precizăm că, potrivit prevederilor actuale ale art. 6 pct. 19 din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, mijlocul tehnic certificat este definit ca fiind „dispozitivul care dovedește consumul de substanțe psihoactive ori prezența în aerul expirat a alcoolului sau prin care se probează încălcări ale unor reguli de circulație”. Or, propunerea de eliminare a posibilității de utilizare a mijloacelor tehnice certificate, precum și a mijloacelor tehnice omologate și verificate

metrologic în dovedirea consumului de substanțe psihoactive ori a alcoolului ar conduce la imposibilitatea polițiștilor rutieri de a constata faptele contravenționale precizate, precum și, în raport cu anumite circumstanțe, eventualele infracțiuni prevăzute de art. 336<sup>2</sup> și 337<sup>3</sup> din *Legea nr.286/2009 privind Codul penal, cu modificările și completările ulterioare*, întrucât, prin natura lor, respectivele fapte nu pot fi constatate exclusiv prin propriile simțuri de către agenții constatați.

2. În ceea ce privește **pct. 2** din inițiativa legislativă referitor la completarea art. 109 cu 3 alineate, alin.(2<sup>1</sup>)-(2<sup>3</sup>), constatăm că prin acestea se instituie obligația utilizării, în activitatea de constatare a contravențiilor la regimul vitezei de deplasare, a autospecialelor de poliție inscripționate și poziționate vizibil, aspect contrar dispozițiilor art. 31 alin. (1) lit. h) din *Legea nr. 218/2002 privind organizarea și funcționarea Poliției Române, republicată, cu completările ulterioare*<sup>4</sup>, care permit și folosirea autovehiculelor neinscripționate în activitatea de control al respectării normelor legale.

Soluția legislativă aleasă face ca aplicarea legislației rutiere, sub aspectul respectării limitelor vitezei de circulație pe drumurile publice să se îndepărteze de la scopul ei, care vizează siguranța traficului rutier și, în mod special, ocrotirea vieții și a integrității corporale a persoanelor participante la trafic sau aflate în zona drumului public.

---

<sup>2</sup> ART. 336

*Conducerea unui vehicul sub influența alcoolului sau a altor substanțe*

(1) Conducerea pe drumurile publice a unui vehicul pentru care legea prevede obligativitatea deținerii permisului de conducere de către o persoană care are o îmbibație alcoolică de peste 0,80 g/l alcool pur în sânge se pedepsește cu închisoare de la unu la 5 ani sau cu amendă.

(2) Cu aceeași pedeapsă se sancționează și persoana, aflată sub influența unor substanțe psihoactive, care conduce un vehicul pentru care legea prevede obligativitatea deținerii permisului de conducere.

(3) Dacă persoana aflată în una dintre situațiile prevăzute în alin. (1) și alin. (2) efectuează transport public de persoane, transport de substanțe sau produse periculoase ori se află în procesul de instruire practică a unor persoane pentru obținerea permisului de conducere sau în timpul desfășurării probelor practice ale examenului pentru obținerea permisului de conducere, pedeapsa este închisoarea de la 2 la 7 ani.

<sup>3</sup> ART. 337

*Refuzul sau sustragerea de la prelevarea de mostre biologice*

Refuzul ori sustragerea conducătorului unui vehicul pentru care legea prevede obligativitatea deținerii permisului de conducere ori a instructorului auto, aflat în procesul de instruire, sau a examinatorului autorității competente, aflat în timpul desfășurării probelor practice ale examenului pentru obținerea permisului de conducere, de a se supune prelevării de mostre biologice necesare în vederea stabilirii alcoolemiei ori a prezenței unor substanțe psihoactive se pedepsește cu închisoarea de la unu la 5 ani.

<sup>4</sup> (1) În realizarea atribuțiilor ce îi revin, potrivit legii, polițistul este investit cu exercițiul autorității publice și are următoarele drepturi și obligații principale: h) să poarte asupra sa armamentul și muniția necesare, indiferent dacă este în uniformă sau echipat civil, și să folosească, pentru îndeplinirea misiunilor, autovehicule din dotare, cu sau fără însemnele distinctive ale poliției;

De asemenea, considerăm că soluția propusă nu conduce la creșterea gradului de siguranță a circulației rutiere, întrucât nu asigură conformarea conducătorilor de autovehicule la regimul legal de viteză, ci dimpotrivă, obligativitatea utilizării exclusive a autovehiculelor de poliție inscripționate în activitatea de control al respectării regimului legal de viteză este de natură a crește agresivitatea rutieră pe segmentele de drum public unde nu sunt observate autovehicule inscripționate ale poliției rutiere, iar nu de a diminua și elimina aceste conduite nedorite ale conducătorilor de autovehicule. Or, potrivit prevederilor art. 1 alin. (2) din *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*, dispozițiile acesteia au ca scop tocmai asigurarea desfășurării fluente și în siguranță a circulației pe drumurile publice, precum și ocrotirea vieții, integrității corporale și a sănătății persoanelor participante la trafic sau aflate în zona drumului public, protecția drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor respective, a proprietății publice și private, cât și a mediului, obiective care nu pot fi aduse la îndeplinire prin adoptarea unor soluții legislative precum cea în discuție.

La nivel european, supravegherea traficului rutier prin mijloace tehnice montate pe autovehicule neinscripționate, cât și prin mijloace tehnice disimulate constituie o modalitate de prevenire a încălcării regulilor de circulație, determinând conducătorii de autovehicul să aibă o conduită corectă.

În multe situații, vizibilitatea polițistului rutier și a autovehiculului inscripționat determină conducătorul de autovehicul să frâneze brusc, instinctual, iar în contextul unor viteze care depășesc cu mult limitele legale, conducătorii autovehiculelor care circulă în spatele acestuia se află în imposibilitatea de a mai asigura o distanță suficientă, generând pericol pentru siguranța traficului rutier.

Viteza este un element determinant pentru percepția obiectelor în spațiu și, implicit, pentru respectarea normelor de circulație pe drumurile publice, motiv pentru care subliniem că reprezintă una dintre cauzele principale generatoare de accidente rutiere.

În perioada 01.01.2018 - 01.05.2021, nerespectarea regimului legal de viteză a generat un număr de 4.336 de accidente, soldate cu decesul a 1.181 de persoane și rănirea gravă a altor 4.423.

Totodată, este de menționat și faptul că România înregistrează un nivel precar de siguranță rutieră, fiind astfel pe ultimul loc în Europa în ceea ce privește gradul de mortalitate, înregistrând un număr de 96 de

persoane decedate la un milion de locuitori, față de media europeană de 51 de decese la un milion de locuitori, conform EUROSTAT 2019.

Legislația rutieră permite conducătorilor auto să utilizeze dispozitive proprii de detectare a dispozitivelor de măsurare a vitezei, iar prezența echipajelor de poliție rutieră este semnalată între conducătorii auto și prin alte mijloace (aplicații informatice - WAZE, semnale luminoase, stații de emisie - recepție).

La nivel național, poliția rutieră are în dotare aproximativ 50 de autovehicule neinscripționate (reprezentând 0,71% din totalul de aproximativ 7.000 de autovehicule deținute de către Poliția Română), care sunt utilizate în cadrul activităților de control al respectării normelor ce reglementează regimul legal de viteză, astfel că, prin trecerea acestor vehicule în flota inscripționată nu s-ar realiza un progres din punct de vedere al eficienței activităților de control, în contextul în care eficiența unei autospeciale inscripționate acoperă o lungime de 4 km în afara localității și de 2 kilometri în localitate, iar aria totală de acoperire este de 173.582 km de drumuri la nivel național<sup>5</sup>.

Astfel, prin utilizarea exclusivă a dispozitivelor de măsurare a vitezei amplasate pe autovehiculele inscripționate ale poliției rutiere, în raport cu imposibilitatea unei prezențe pretutindeni a echipajelor de poliție, se limitează posibilitățile poliției rutiere de a supraveghea și de a impune respectarea de către participanții la trafic a dispozițiilor legale cu privire la limitele de viteză, aspect de natură să creeze o stare de pericol pentru ordinea și siguranța publică relativ la siguranța circulației pe drumurile publice.

În condițiile ideale în care un conducător auto adoptă o conduită adecvată față de normele de circulație rutieră, nu prezintă relevanță sub niciun aspect dacă autovehiculul pe care este montat mijlocul tehnic este inscripționat sau neinscripționat, ori dacă polițiștii poartă sau nu uniforme cu înscrisurile distinctive ale Poliției Române.

Precizăm că, în situația de față, prezintă relevanță și *Decizia Curții Constituționale nr. 684/2018*<sup>6</sup>, în dispozitivul căreia instanța de contencios constituțional a statuat că presemnalizarea obligatorie a prezenței

---

<sup>5</sup>sa se vedea *Studiul de circulație privind respectarea normelor legislative în vigoare din prisma dreptului la viață și integritate fizică elaborat în anul 2018 de către Universitatea Tehnică din Cluj – Napoca, Facultatea de Autovehicule Rutiere, Mecatronică și Mecanică;*

<sup>6</sup>referitoare la obiecția de neconstituționalitate a dispozițiilor articolului unic [cu referire la art. 109 alin. (3), (4), (6)-(11), (13) și (14) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002] din Legea pentru modificarea art. 109 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice;

dispozitivelor radar instalate pe autovehiculele inscripționate ale poliției rutiere este de natură să ducă la o practică de respectare a dispozițiilor legale privind limitele de viteză numai în zonele presemnalizate ca atare, iar în afara acestor zone presemnalizate exercitarea prerogativelor privind constatarea și sancționarea încălcării normelor legale referitoare la limitele de viteză fiind mult limitată de impunerea unei totale vizibilități a activităților poliției rutiere de supraveghere a traficului rutier.

Astfel, pe segmentele de drum public pe care nu sunt prezente autovehicule aparținând poliției rutiere, participanții la trafic pot depăși viteza legală fără a avea indusă percepția faptului că oricând poate fi depistat în situația în care încalcă regimul legal de viteză, precum și fără a se expune vreunui risc ca respectivele contravenții să fie constatate cu ajutorul mijloacelor tehnice omologate și verificate metrologic, montate la bordul autovehiculelor ce nu prezintă înscrisurile și însemnele distinctive ale poliției rutiere.

În concluzie, în ceea ce privește oportunitatea modificării propuse la pct. 2 din inițiativa legislativă, precizăm că nu suntem de acord cu soluția legislativă întrucât apreciem că activitățile poliției rutiere de aplicare a normelor privind respectarea vitezei legale de circulație nu trebuie să se rezume la acțiuni vizibile, aspect confirmat și de faptul că, la nivelul Uniunii Europene, nu este interzisă în niciun stat folosirea aparatelor radar montate la bordul autovehiculelor care nu prezintă însemnele distinctive ale poliției.

3. Referitor la forma textului propus la **pct. 3** din inițiativa legislativă, precizăm că acesta prezintă *vicii de tehnică legislativă*, fiind în contradicție cu standardele de claritate și predictibilitate a legii, întrucât în cadrul art. 109 alin. (3), astfel cum este propus, există norme de trimitere la cazurile de constatare cu ajutorul mijloacelor tehnice omologate și verificate metrologic, cu precizarea respectării prevederilor referitoare la situațiile de constatare directă prevăzută la alin. (1) al art. 109.

De asemenea, completarea art. 109 prin introducerea alin. (3<sup>1</sup>) prezintă caracter echivoc fiind utilizată sintagma „*dispozitiv radar*”, fără a exista însă o definiție expresă a acestor termeni, aspect care alterează grav înțelegerea și aplicarea legii.

4. În ceea ce privește modificarea propusă la **pct. 5** din inițiativa legislativă supusă analizei, precizăm că aceasta este contrară dispozițiilor art. 17 din *Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, cu modificările și completările ulterioare*, care prevăd în mod expres cazurile de nulitate absolută a procesului-verbal de constatare și sancționare a contravenției.

Mai mult, faptul că în textul propus este specificat faptul că „nerespectarea prevederilor alin. (2<sup>1</sup>) și (2<sup>3</sup>) atrage (...) sancționarea polițistului” este de natură a aduce atingere principiului prezumției de nevinovăție întrucât sancțiunile disciplinare se stabilesc și se dispun numai după cercetarea prealabilă și după consultarea Consiliului de disciplină, cu excepția mustrării scrise și a diminuării salariului funcției de bază cu 5 - 20% pe o perioadă de 1 - 3 luni, care se pot aplica fără consultarea consiliului, potrivit art. 58 din *Legea nr. 360/2002 privind Statutul polițistului, cu modificările și completările ulterioare*.

Tot la pct. 5, întrucât norma propusă instituie reglementări privind statutul polițistului<sup>7</sup> și având în vedere că *Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002* cuprinde reglementări cu privire la circulația pe drumurile publice a vehiculelor, pietonilor și a celorlalte categorii de participanți la trafic, drepturile, obligațiile și răspunderile care revin persoanelor fizice și juridice, precum și atribuțiile unor autorități ale administrației publice, instituții și organizații, apreciem că soluția normativă preconizată nu se încadrează armonios în actul normativ de bază

În acest context, întrucât potrivit art. 61 alin. (2) din *Legea nr. 24/2000*, prevederile care completează actul normativ trebuie să se integreze armonios în actul supus completării, asigurându-se unitatea de stil și de terminologie, precum și succesiunea normală a articolelor, menționăm că se impune reconsiderarea măsurii legislative propusă, având în vedere că aceasta nu se integrează în ansamblul actului normativ.

În subsidiar, în măsura în care se apreciază necesară menținerea normei propusă la pct. 5, considerăm că ar trebui să se aibă în vedere completarea acesteia cu mențiuni referitoare la constatarea nulității absolute a procesului-verbal de constatare a contravenției.

---

<sup>7</sup> *Nerespectarea prevederilor alin. (2<sup>1</sup>) și (2<sup>3</sup>) atrage sancționarea polițistului, în condițiile art. 55 din Legea nr. 360/2002”;*

În plus, se impune și reanalizarea trimiterii la prevederile alin. (2<sup>3</sup>), potrivit cărora „*autovehiculele pe care sunt instalate dispozitivele radar, pot fi utilizate staționar sau în mișcare*”, având în vedere că normele la care se face trimitere sunt norme dispozitive cu caracter permisiv, iar nu norme imperative.

5. Cu referire la *Expunerea de motive* ce însoțește inițiativa legislativă, cu toate că dispozițiile art. 30-32 din *Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare*, stabilesc o serie de reguli în privința conținutului instrumentului de motivare menite să asigure o fundamentare temeinică a proiectului de lege, conținutul *Expunerii de motive* în situația de față este vădit deficitar sub acest aspect.

În cadrul *Expunerii de motive* nu se fac mențiuni cu privire la soluțiile legislative propuse și finalitatea acestora, lipsind elementele de motivare prevăzute de art. 31 alin. (1) lit. a) din legea invocată.

Relevantă este și *Decizia nr. 139/2019 a Curții Constituționale*<sup>8</sup> din care se desprinde concluzia că, în ipoteza omisiunii unei explicații clare a soluțiilor legislative propuse și a efectelor preconizate, nu este posibil a se cunoaște rațiunea legiuitorului, esențială pentru înțelegerea, interpretarea și aplicarea acestora, caracterul sumar al instrumentului de prezentare și motivare, precum și lipsa de fundamentare temeinică a actelor normative fiind sancționate de Curte în jurisprudența sa, în raport cu exigențele de claritate, predictibilitate a legii și securitate a raporturilor juridice impuse de art. 1 alin. (5) din *Constituție*, cu invocarea deopotrivă a normelor de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative.

În consecință, precizăm că nu suntem de acord cu inițiativa legislativă supusă analizei, pentru motivele expuse, precum și pentru faptul că atât constatarea, cât și sancționarea contravențiilor cu privire la depășirea limitelor legale de viteză reprezintă, mai presus de toate, expresia protejării unui interes general, și anume a siguranței circulației rutiere și a dreptului fundamental la viață și la integritatea fizică și psihică, prevăzut de dispozițiile art. 22 alin. (1) din *Constituție*, or la soluția legislativă propusă lipsește aplicarea legislației rutiere de componenta coercitivă.

---

<sup>8</sup> referitoare la obiecția de neconstituționalitate a Legii pentru completarea Ordonanței Guvernului nr. 13/2011 privind dobânda legală remuneratorie și penalizatoare pentru obligații bănești, precum și pentru reglementarea unor măsuri financiar-fiscale în domeniul bancar, a se vedea considerente 78 și 79.



6. Atașam prezentului punct de vedere următoarele documente transmise de Ministerul Afacerilor Interne:

A). Studiul de circulație privind respectarea normelor legislative în vigoare din prisma dreptului la viață și integritate fizică elaborat în anul 2018 de către Universitatea Tehnică din Cluj-Napoca, Facultatea de Autovehicule Rutiere, Mecatronică și Mecanică;


B). Exemple de radare disimulate.

### III. Punctul de vedere al Guvernului

Având în vedere considerentele menționate, **Guvernul nu susține adoptarea acestei inițiative legislative.**

Cu stimă,

Florin Vasile CÎTU  
PRIM-MINISTRU  
ROMÂNIA  
GUVERNUL ROMÂNIEI  
MINISTERUL AFACERILOR INTERNE



Doamnei senator **Anca Dana DRAGU**  
**Președintele Senatului**



Dynamics Traffic S.R.L., 400655 Cluj Napoca, Str. Câmpina Nr. 51-53, Jud. Cluj, România

---

## RAPORT

# STUDIU DE CIRCULAȚIE PRIVIND RESPECTAREA NORMELOR LEGISLATIVE ÎN VIGOARE DIN PRISMA DREPTULUI LA VIAȚĂ ȘI INTEGRITATE FIZICĂ

Cluj – Napoca  
2018



Dynamics Traffic S.R.L., 400635 Cluj Napoca, Str. Cămpina nr. 51-53, Jud. Cluj, România

## Foaie de prezentare

---

**Denumire : Studiul de circulație privind respectarea normelor legislative în vigoare din prisma “Dreptul la viață și la integritate fizică” al cetățenilor României pe drumurile publice drept conferit de art. ART. 22 (1) din Constituția României**

Elaborat: *UNIVERSITATEA TEHNICĂ din Cluj - Napoca*  
*FACULTATEA DE AUTOVEHICULE RUTIERE, MECATRONICĂ ȘI*  
*MECANICĂ*  
*Bd. Muncii Nr. 103-105*  
*Cluj-Napoca, Jud. Cluj*  
*Tel: 0264/401602, 0753-392.113*  
*e-mail: [calinserbu@mail.utcluj.ro](mailto:calinserbu@mail.utcluj.ro)*

DECAN  
Prof.univ.dr.ing. Cristian DUDESCU

DIRECTOR DEPARTAMENT  
Prof.univ.dr.ing. Dan OPRUȚA

Echipa de studiu:

dr.ing. Serbu Calin

ing. Botezan Hilarion

Cluj – Napoca  
2018

## **CUPRINS:**

### **I. INTRODUCERE**

- 1.1 Date de recunoaștere
- 1.2 Obiectivul lucrării
- 1.3 Surse de documentare

### **II. GENERALITĂȚI**

- 2.1 Încadrarea în teritoriul de influență
- 2.2 Referiri ale studiului de circulație privind teritoriul
- 2.3 Descrierea proiectului

### **III. TEHNICA DE COLECTARE A DATELOR**

- 3.1 Dispozitive utilizate în colectarea datelor

### **IV. PRELUCRAREA DATELOR**

### **V. CALCULUL INDICATORILOR DE PROGNOZĂ**

- 5.1 Calculul indicatorilor de prognoză orizont 2020

### **VI. EVALUAREA PRIN SIMULARE A EFECTULUI ANSAMBLULUI IMOBILIAR ASUPRA TRAFICULUI ÎN AREAL**

### **VII. CONCLUZII**

### **VIII. ANEXE**

## I. INTRODUCERE

### 1.1 Date de recunoaștere

Denumirea lucrării	Studiul de circulație privind respectarea normelor legislative în vigoare din prisma “Dreptul la viață și la integritate fizică” al cetățenilor României pe drumurile publice drept conferit de art. ART. 22 (1) din Constituția României
Beneficiar	Inspectoratul General al Poliției Române
Departamentul	Direcția Rutieră
Număr proiect	Adresa IGPR – DR 2824159/27.07.2018
Data elaborării	Iulie – August 2018

### 1.2 Obiectivul lucrării

Lucrarea a fost efectuată în baza adresei nr. 2824159/27.07.2018 prin care Direcția Rutieră ne-a propus efectuarea unui studiu referitor la gradul de disciplină în trafic pe linia vitezei de deplasare a autovehiculelor pe tronsoane de drumurile publice, având ca eșantion județul Cluj

Acest studiu își propune să ofere o imagine clară a condițiilor reale de circulație fiind destinat orientării politicilor publice, din sfera siguranței rutiere și în vederea creșterii rezultatelor bune în domeniu obținute de Poliția Rutieră.

În conținutul documentației vor fi tratate următoarele aspecte ale traficului din zona indicată:

- I. DIAGNOZA CIRCULAȚIEI;
- II. MĂSURI ȘI PROPUNERI.

### 1.3 Surse de documentare

Întocmirea studiului s-a efectuat cu aplicarea următoarelor normative tehnice:

- C 242/1993 - “Normativul de elaborare a studiilor de circulație din localități și teritoriul de influență”;
- Ordin AND20/2001 - “Instrucțiuni tehnice pentru recensăminte, măsurători, sondaje și anchete de circulație în localități și teritoriul de influență”;
- STAS 10795/1-1995 - “Metode de investigare a circulației”;
- PI32/1993 - “Normativul pentru proiectarea parcarilor”;
- Ordinul nr.49/1998 - “Norme tehnice privind proiectarea și realizarea strazilor în localitățile urbane”;
- STAS 2900-89 - “Lățimea drumurilor”;
- Ordinul nr. 44/1998 - “Norme tehnice privind protecția mediului ca urmare a impactului drum-mediului înconjurător”;
- Ordinul nr. 45/1998 - “Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor”;
- Ordinul nr. 46/1998 - “Norme tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice”;

- SR 7348/2001 - “Echivalarea vehiculelor pentru determinarea capacității de circulație”;
- Standarde de proiectare pentru lucrările de străzi, intersecții, trotuare, piste de bicicliști, profiluri caracteristice de artere urbane (cuprinse în clasa de STAS 10144/1,2,3,4,5) și alte standarde privind căile de comunicații;
- PD 162-83 - “Normativ pentru proiectarea autostrăzilor extraurbane”;
- SR 13353-1,2,3,4,5,6 /1997 - “Calea de rulare a tramvaielor”
- PUMD Cluj – Napoca.

#### Legislația generală:

- Hotărârea nr. 755/2016 privind aprobarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră pentru perioada 2016-2020 și a Planului de acțiuni pentru implementarea acestuia;
- OUG 195/2002 privind circulația pe drumurile publice;
- Legea 350/2001 - “Privind amenajarea teritoriului și urbanismul”;
- Ordonanța nr 43/1997 - “Regimul juridic al drumurilor”;
- Legea nr. 50/1991 republicată - “Privind autorizarea construcțiilor”.

#### Studii și proiecte:

- Teza de doctorat - Cercetări privind evaluarea cauzele de producere a accidentelor rutiere cu pietoni folosind metode matematice de luare a deciziilor

## II. GENERALITĂȚI

### 2.1 Încadrarea în teritoriul de influență a studiului

Cluj-Napoca (împreună cu zona sa metropolitană) este al doilea oraș ca importanță din România, după capitală, având cea mai accelerată creștere (populația a crescut cu 9,05% între 2005 și 2017 la nivelul zonei metropolitane) și fiind capitala de necontestat a Transilvaniei.

Cluj-Napoca are legături rutiere interurbane pe drumuri naționale aflate în general în stare bună, cu excepția DN 16 înspre Reghin (secțiunile din Mureș și Bistrița Năsăud) și DN 75 înspre Câmpeni. Din punctul de vedere al capacității, DN 15 spre Târgu Mureș, DN 1 spre Alba Iulia și DN1 spre Oradea sunt congestionate, în vreme ce DN 1C spre Dej (și de asemenea DN 17 până la Bistrița) se apropie de limita capacității.

S-a efectuat și o analiză a nivelurilor de serviciu, pentru sectoarele de drum supuse prezentului studiu determinandu-se pentru DN1C – nivelul B, iar pentru DN1 – nivelul C de fluentă a traficului. Aceste niveluri s-au clasificat astfel: A - liber; B - preponderent liber; C - stabil; D - aproape instabil; E - instabil, funcționare la capacitate; F - forțat sau problematic.

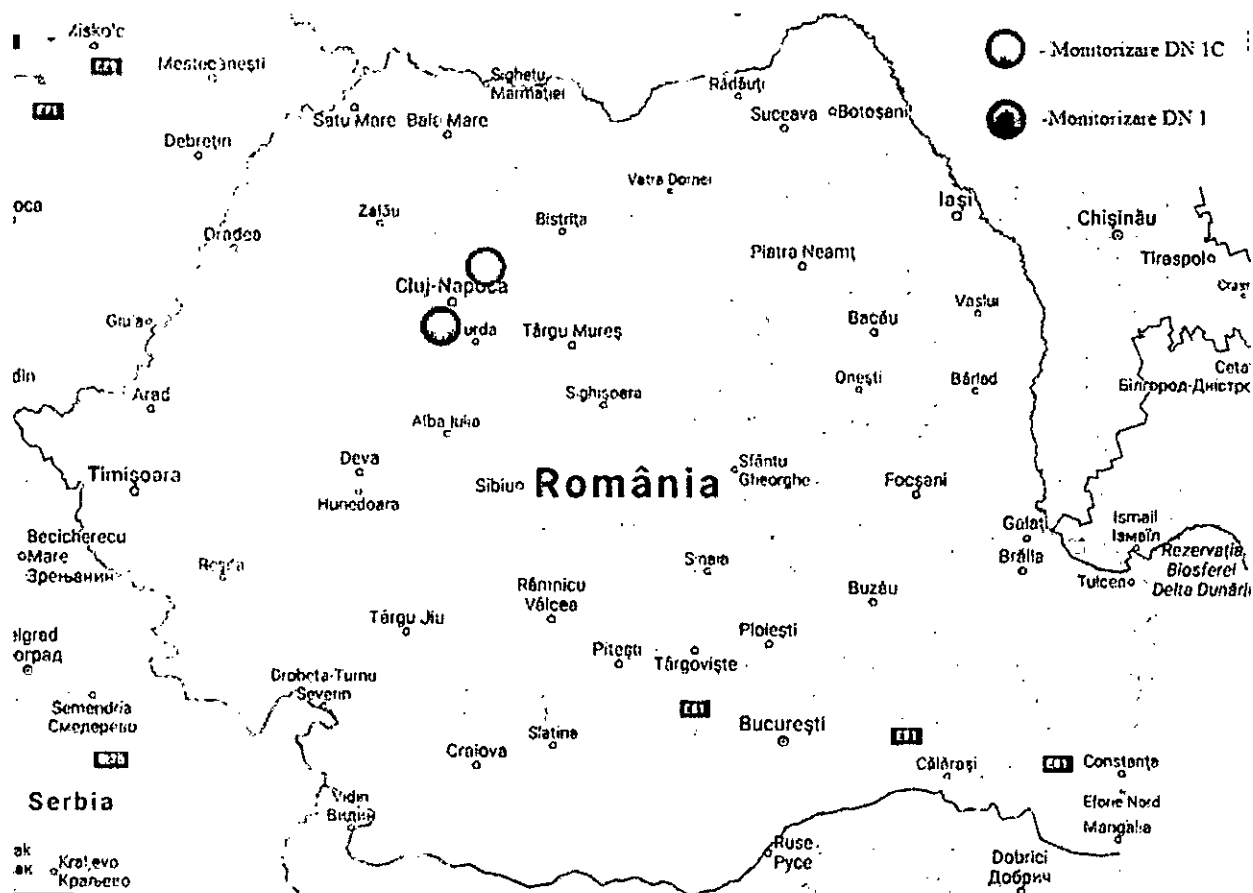
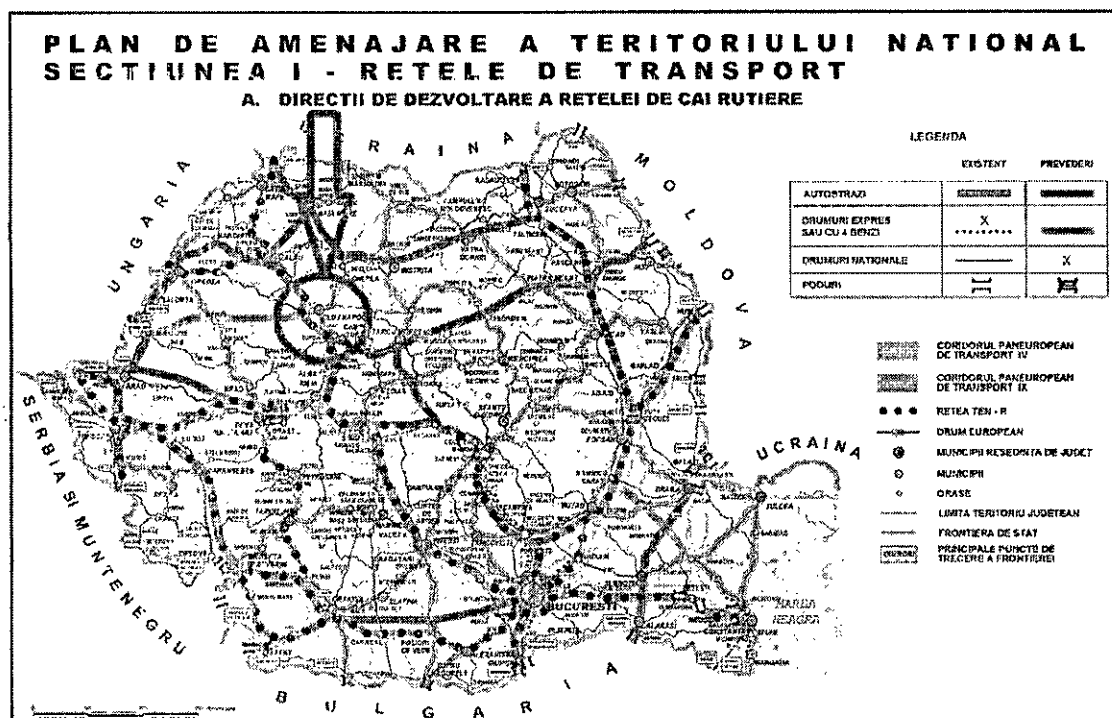


Figura 2.1 Încadrarea în zonă

## 2.2 Referiri ale studiului de circulație privind teritoriul

Analizând prevederile P.A.T.N.-ului – secțiunea I - Rețele de Transport, se poate observa că așezarea municipiului față de principalele centre urbane din zonă a făcut ca acesta să fie conectat la traseele principale de transport rutier naționale, ceea ce oferă accesibilitate municipiului la rețeaua majoră de transport național. Dezvoltarea facilităților de transport va constitui un pas decisiv pentru dezvoltarea continuă economică și socială a zonei studiate prin legătura directă cu centrele urbane importante din țară și străinătate.



MONITORUL OFICIAL AL ROMÂNIEI, PARTEA I, Nr. 808/25. IX. 2006

Figura 2.2. Încadrarea zonei în PATN secțiunea I - Rețele de Transport (Legea 351/2001)

### III. Tehnica de colectarea a datelor

#### 3.1 Dispozitive utilizate în colectarea datelor

Pentru efectuarea măsurătorilor de trafic s-au utilizat echipamente, de detecție neinductiv, care înregistrează următorii parametri:

- Numărul de vehicule;
- Direcția de deplasare;
- Vitezele individuale ale fiecărui participant la trafic;
- Categoria fiecărui vehicul determinată pe baza lungimii conform normei ARX.

S-au utilizat echipamente de tip radar, care funcționează pe principiul Doppler. Sunt produse de către firma Germană VIA TRAFFIC CONTROLLING GmbH.

Caracteristicile tehnice ale dispozitivelor sunt:



- Tipul detecției - efect Doppler 24.165 Ghz;
- Memorie internă – 16 MB;
- Domeniu de măsurare 1-255 km/h;
- Domeniul de temperatură -20 + 40°C;
- Alimentarea 12 V
- Autonomie 14-18 zile.
- Usor de montat pe elemente fixe de pe marginea drumului;
- Rezistență mare la umezeală, praf, intemperii.

Măsurătorile efectuate pe DNI în localitatea Vâlcele din județul Cluj, (Figura 3.1) în secțiune transversală au fost efectuate în intervalul 30.07. 2018 ora 12:00-31.07.2018 ora 17:00, fiind înregistrate date continue de trafic corespunzătoare zilelor de Luni și Marți (debit orar, vitezele de deplasare, categoria participanților la trafic, direcția de deplasare)

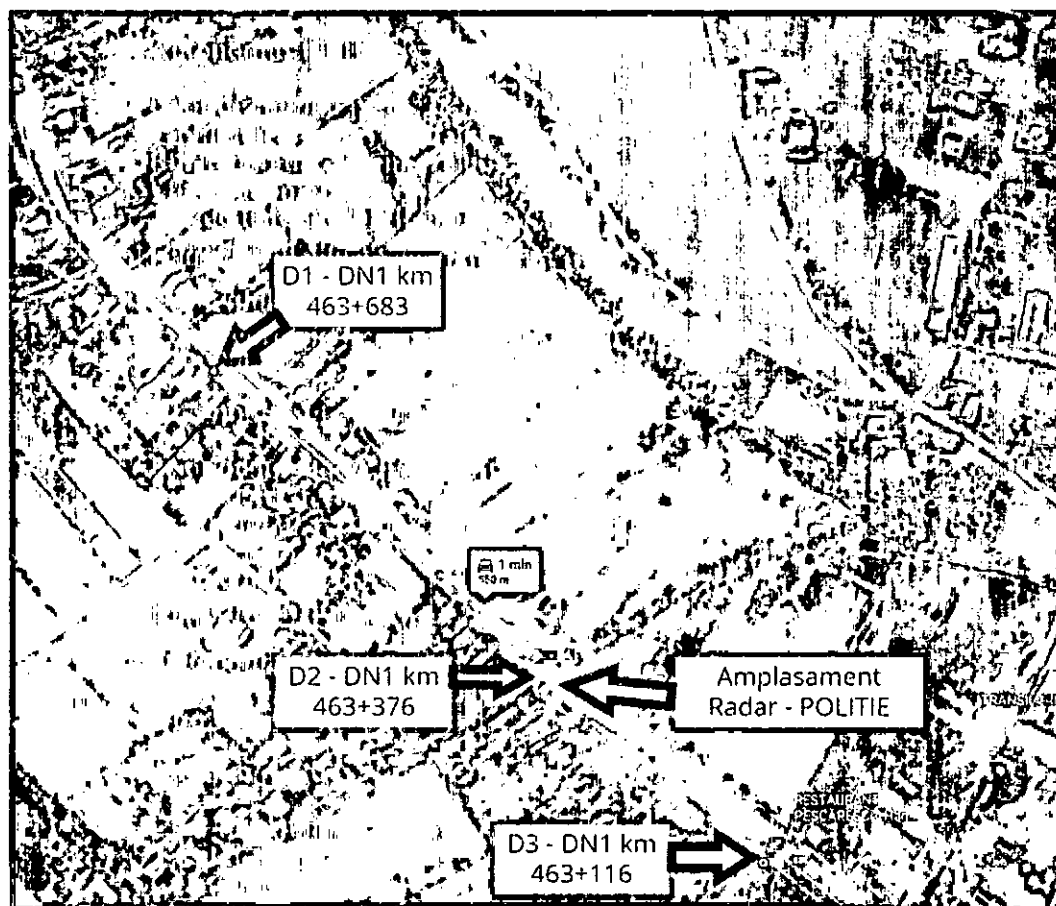


Figura 3.1 Amplasarea dispozitivelor de măsurare raportat la amplasamentul DNI

Amplasarea dispozitivelor (D1...D3) corespund următoarelor poziții GPS:

D1 - N 46.6783 E 23,6407;

D2 – N 46.6764 E 23,6436;

D3 – N 46,6752 E 23,6459.

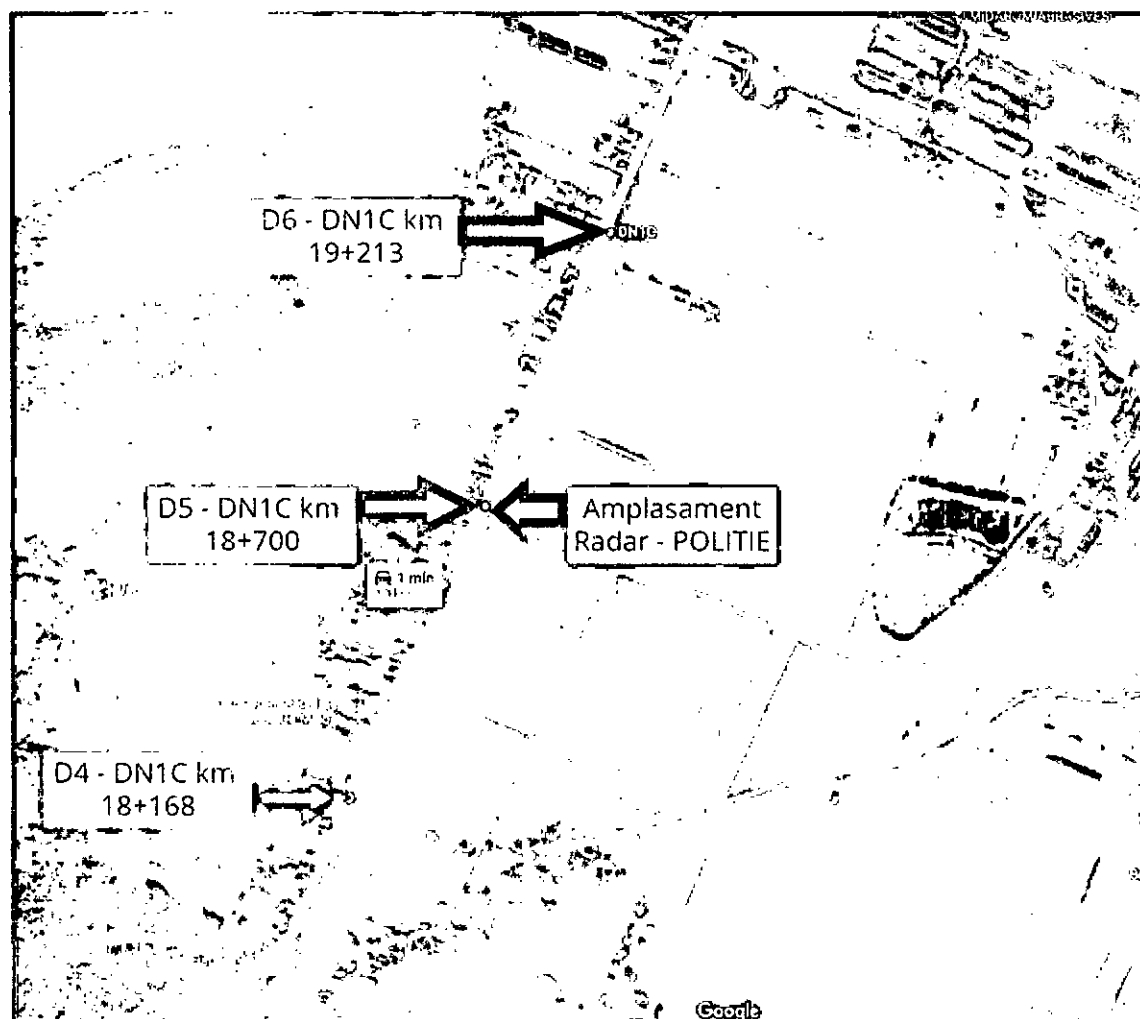


Figura 3.2 Amplasarea dispozitivelor de măsurare raportat la amplasamentul DN1C

Măsurătorile efectuate pe DN1C în localitatea Jucu din județul Cluj, (Figura3.2) în secțiune transversală au fost efectuate în intervalul 30.07. 2018 ora 13:00-31.07.2018 ora 18:00, fiind înregistrate date continue de trafic corespunzătoare zilelor de Luni și Marți (debit orar, vitezele de deplasare, categoria participanților la trafic, direcția de deplasare)

Amplasarea dispozitivelor (D4...D6) corespund următoarelor poziții GPS:

D4 - N 46.8398 E 23,7481;

D5 – N 46.8442 E 23,7511;

D6 – N 46.8483 E 23.7539.

Dispozitivele de măsurare au fost amplasate, conform prescripțiilor tehnice, la distanțe cuprinse între 200 metri și 500 metri, înainte și după locurile „tradiționale” de acționare a vehiculelor Poliției Rutiere, inscripționate și dotate cu aparat radar.

Pentru a putea studia comportamentul participanților la trafic, în prezența sau în lipsa echipajelor de poliție cu vehicule inscripționate se vor expune mai jos, datele culese din memoriile dispozitivelor utilizate.

Se face mențiunea că dispozitivele utilizate în acest studiu au fost amplasate în locuri inopinate și neșemnalizate.

### 3.2 Datele de trafic colectate în punctele de măsurare

În figurile ce urmează intervalele de timp marcate cu roșu reprezintă perioada în care autovehiculul inscripționat al poliției rutiere a acționat cu aparatul radar.

Datele complete culese de dispozitivele automate sunt prezentate în Anexa 1. Debitul de vehicule înregistrate în punctele de măsurare se prezintă grafic în figurile 3.2-3.9.

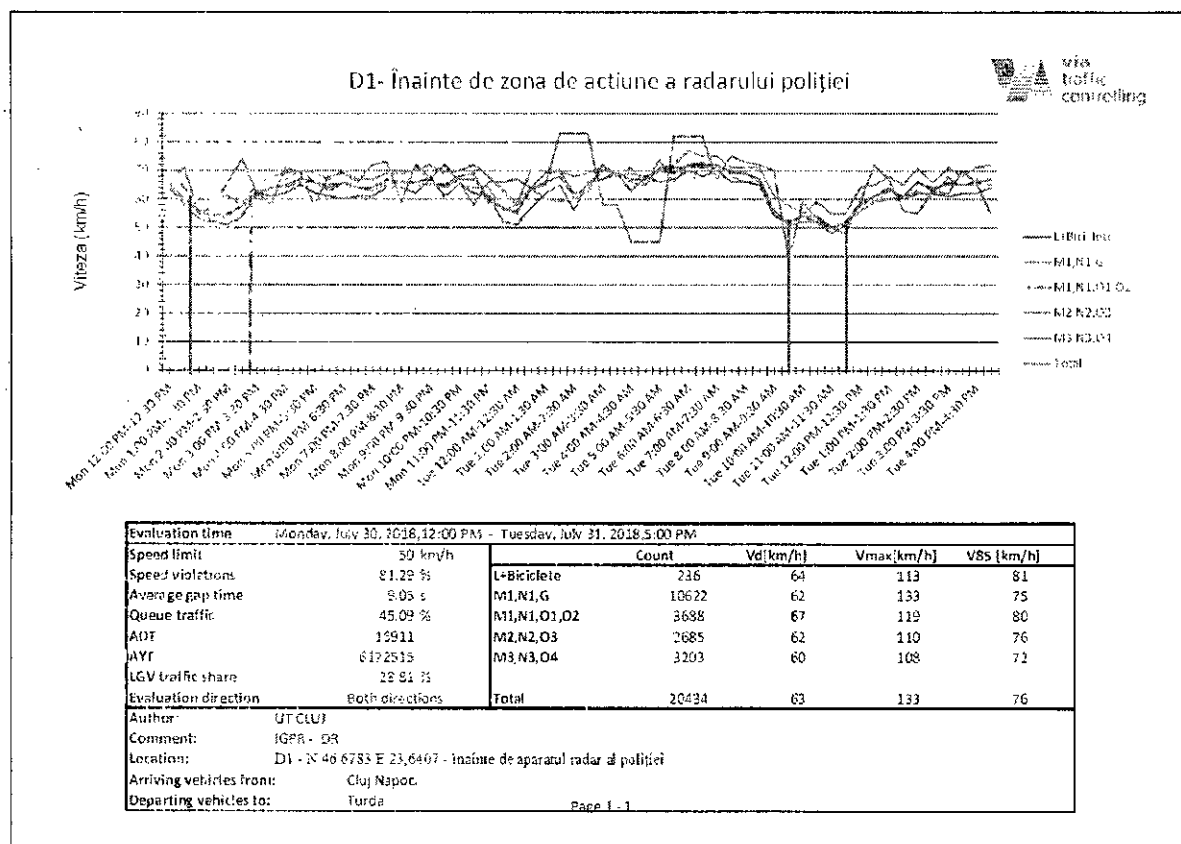


Figura 3.3 Graficul privind distribuția vitezelor de deplasare înregistrat de dispozitivul D1

În intervalele în care poliția rutieră a acționat cu aparatul radar montat pe un vehicul inscripționat, vitezele medii de circulație scad.

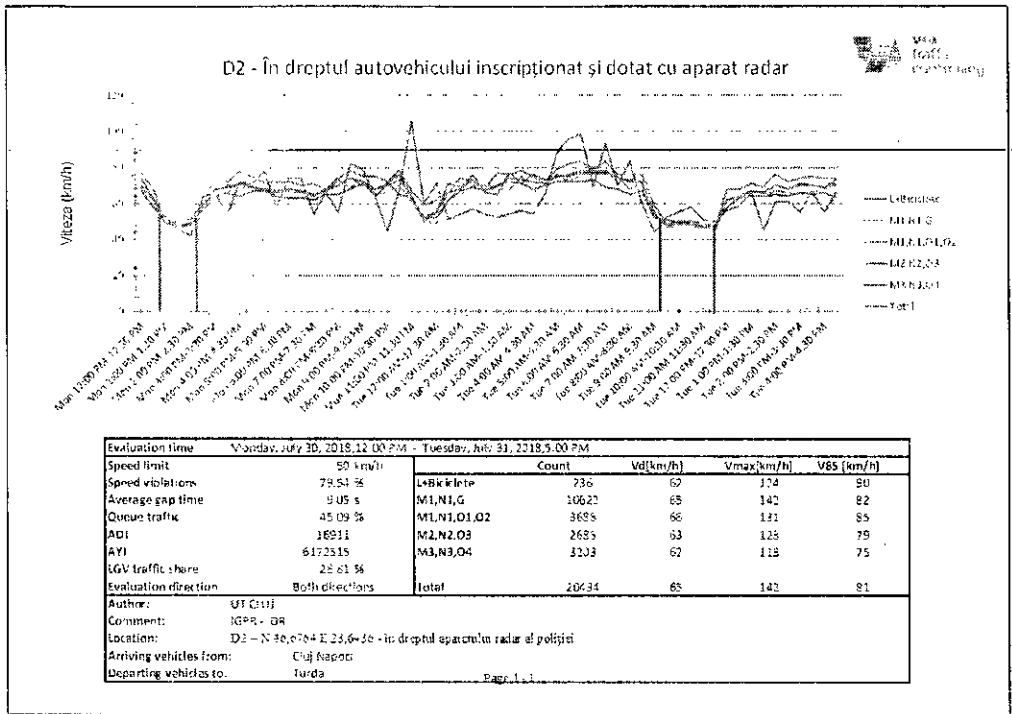


Figura 3.4 Graficul privind distribuția vitezelor de deplasare înregistrat de dispozitivul D2

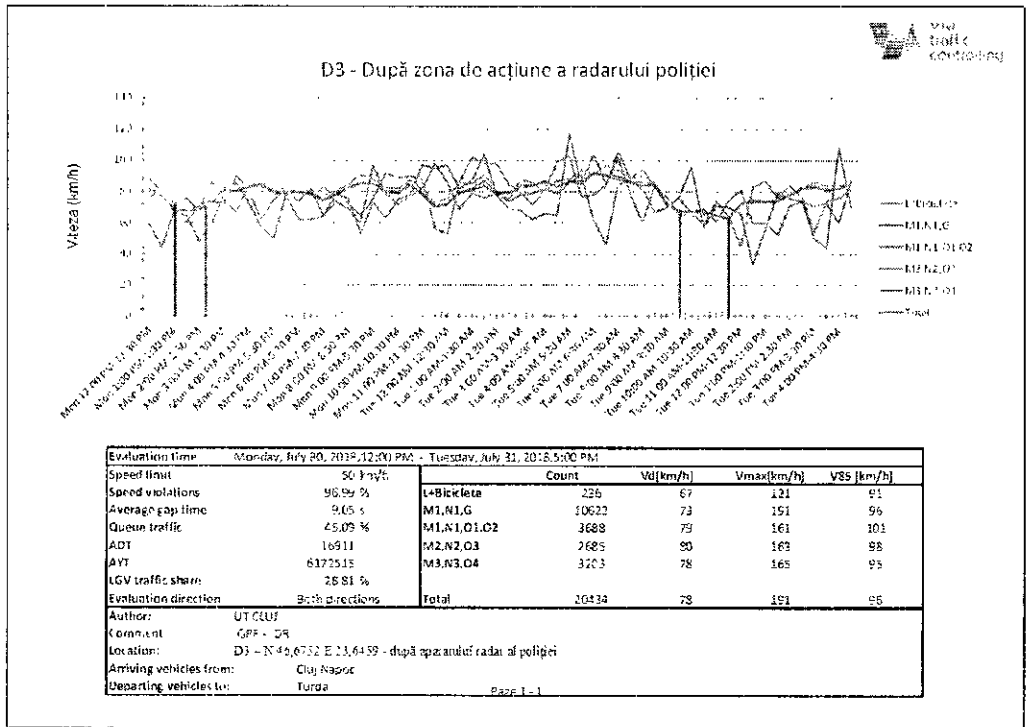


Figura 3.5 Graficul privind distribuția vitezelor de deplasare înregistrat de dispozitivul D3

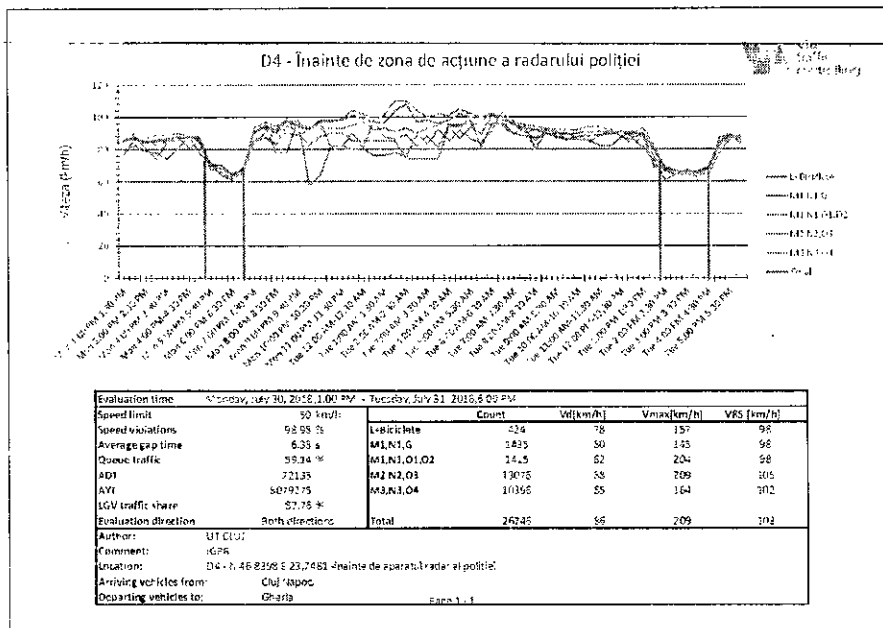


Figura 3.6 Graficul privind distribuția vitezelor de deplasare înregistrat de dispozitivul D4

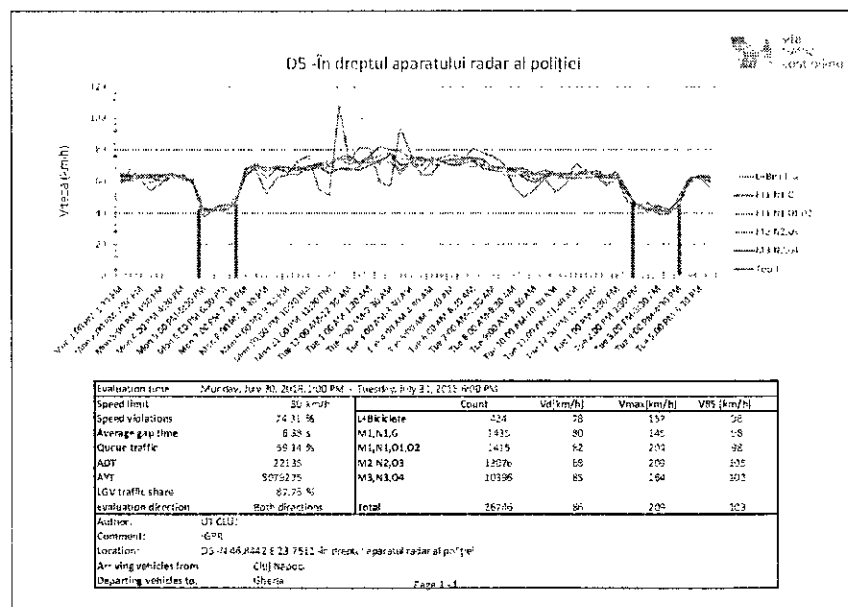


Figura 3.7 Graficul privind distribuția vitezelor de deplasare înregistrat de dispozitivul D5

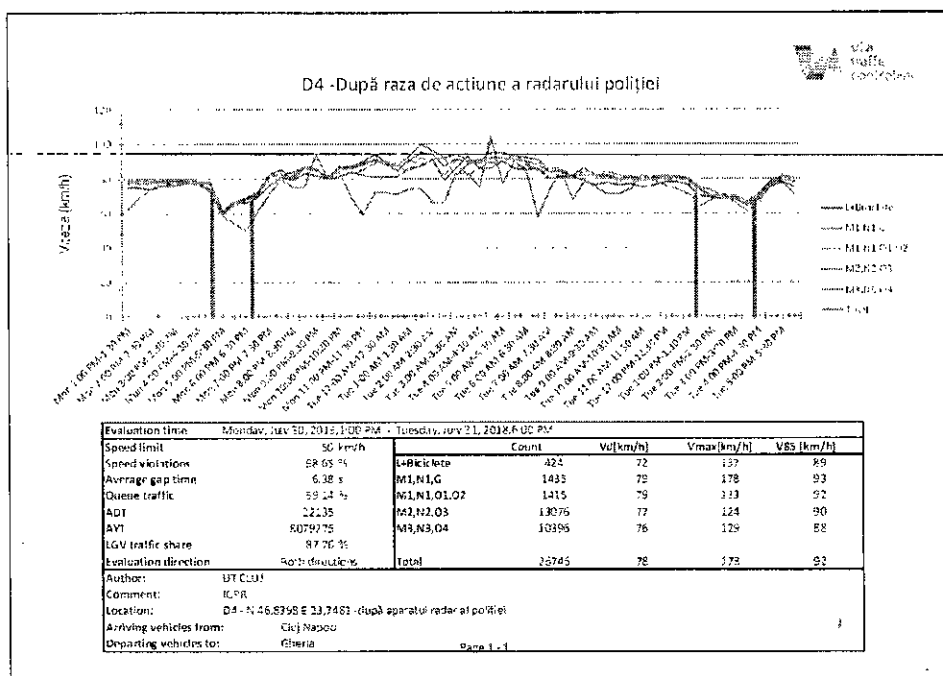


Figura 3.8 Graficul privind distribuția vitezelor de deplasare înregistrat de dispozitivul D6

#### IV. CONCLUZII

Dezvoltarea rețelei naționale de transport în România și în special a legăturilor cu regiunile sale transfrontaliere va facilita substanțial implementarea politicilor europene de reducere a deceselor din accidente rutiere cu 50 % până în 2020 raportat la 2010.

Cu toate că acest obiectiv a fost unanim acceptat, problema fundamentală cu care se confruntă transporturile din România este calitatea relativ scăzută a infrastructurilor precum și insuficiența dotărilor privind monitorizarea traficului comparativ cu Strategia Europeană de Dezvoltare Durabilă. Acoperirea teritoriului românesc cu rețele de transport de viteză, care să faciliteze semnificativ libera circulație a bunurilor și serviciilor este deficitară.

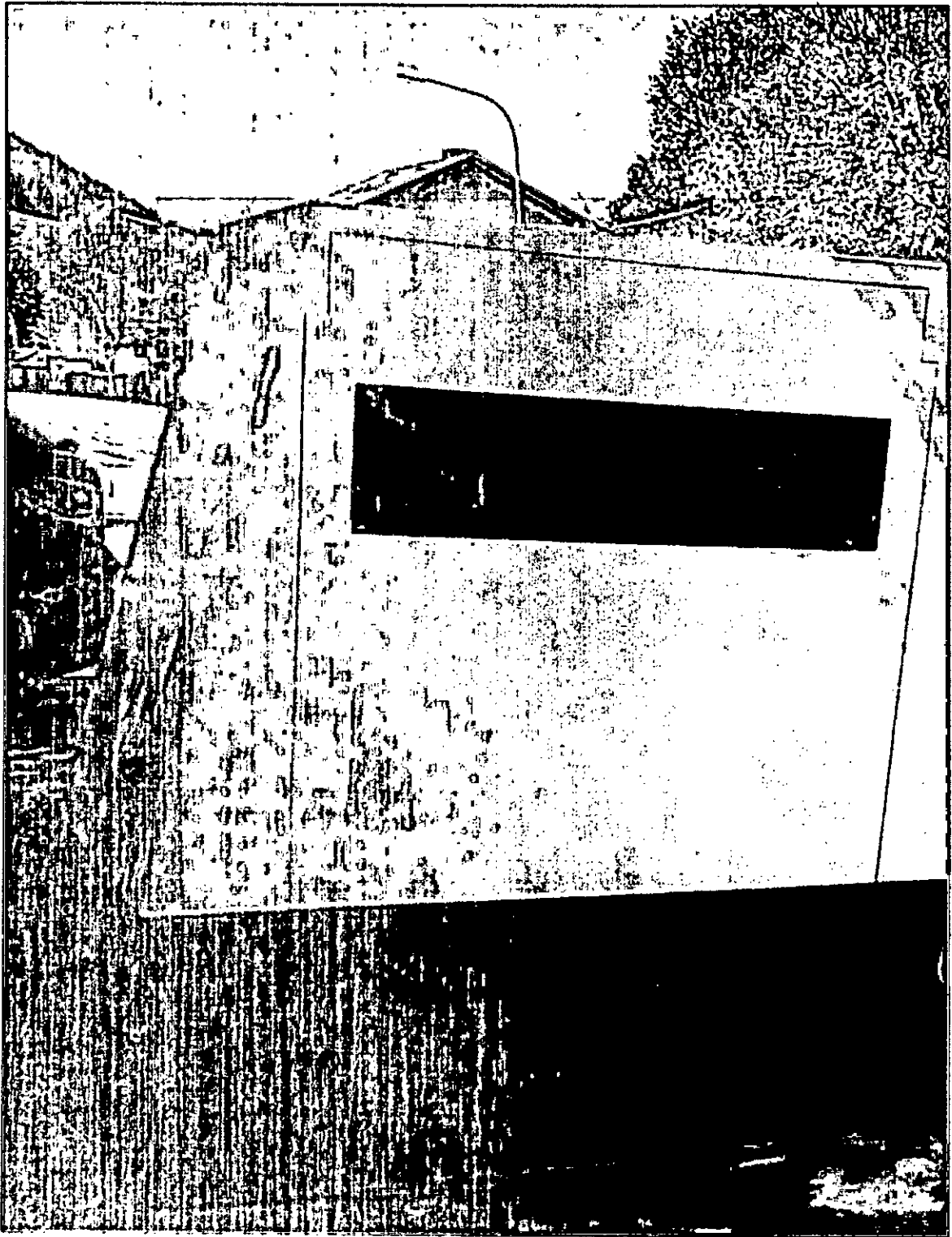
În prezent, cu toate că infrastructurile de transport au cunoscut o modernizare permanentă, acestea nu au reușit să atingă parametrii de competitivitate așteptați, resimțindu-se decalaje atât față de statele membre ale UE.

În perspectivă este de așteptat ca traficul să crească treptat. Pentru contracararea acestor situații autoritatea centrală și-a propus măsuri compensatorii care vor stabili în limitele normale raportul volum-capacitate în zona analizată prin politici publice potrivite.

Modalitățile de anunțare, între conducătorii auto, a echipajelor de poliție care acționează cu vehicule inscripționate evoluează de la obișnuitul flash cu farurile automobilului la aplicații mobile de tip Waze, Google Traffic Live etc.

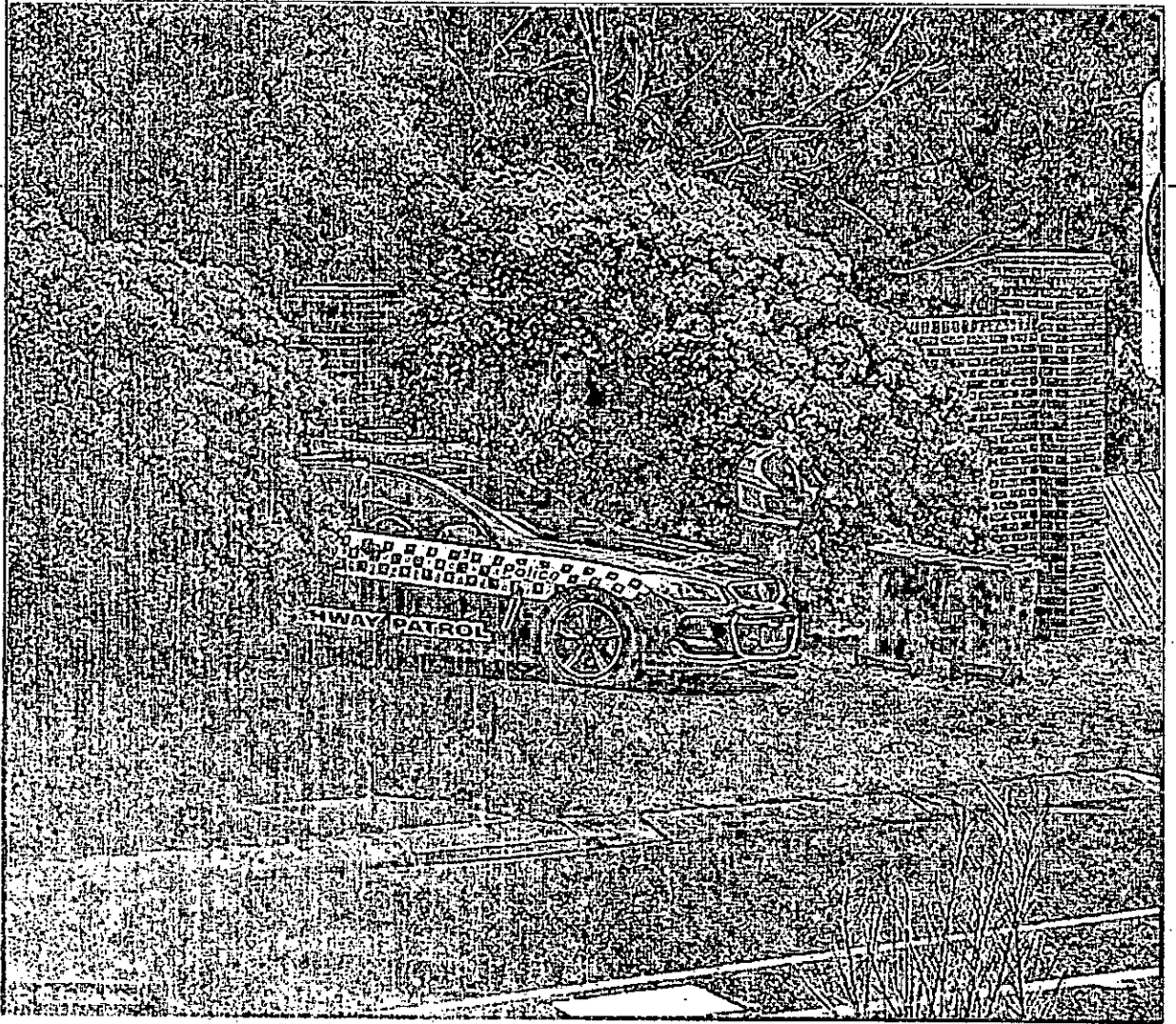
În concluzie se poate afirma că la ora actuală, în România, comportamentul conducătorilor auto este disimulat în zona de acțiune a echipajelor de poliție.

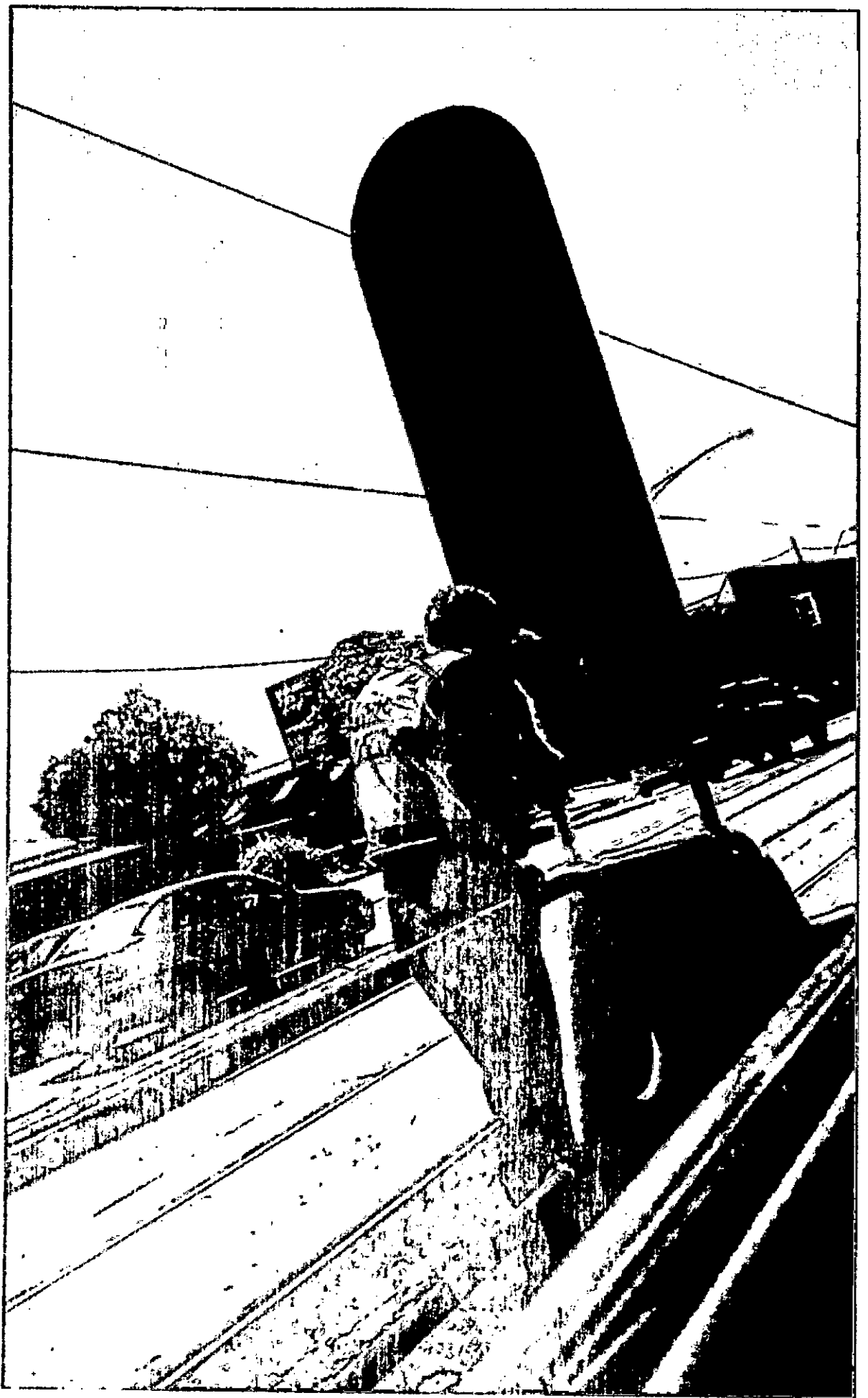
GERMANIA



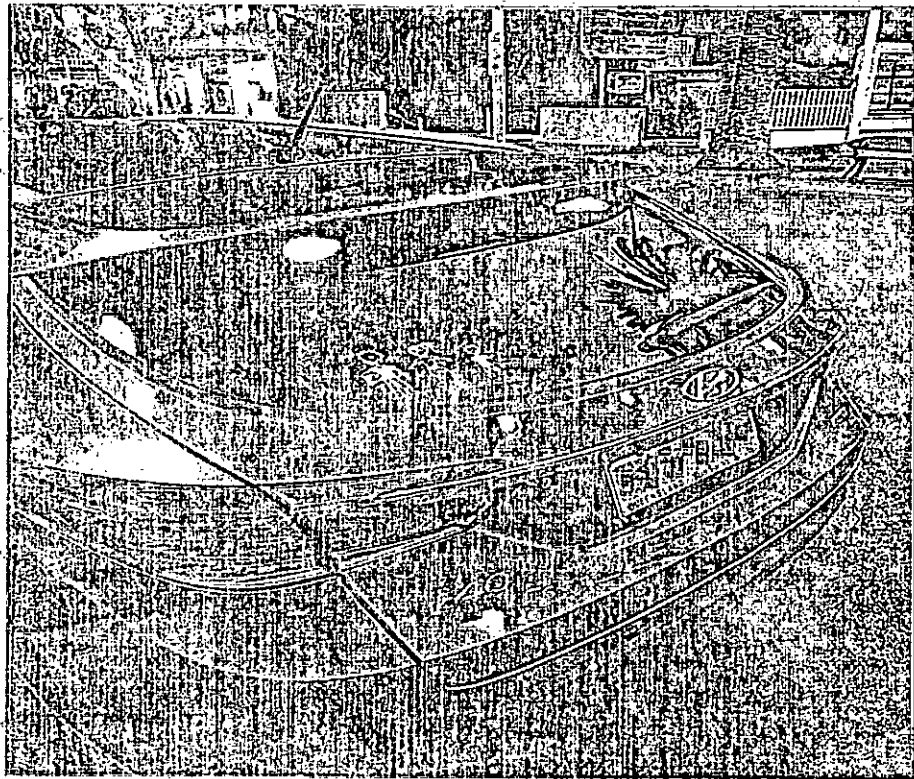
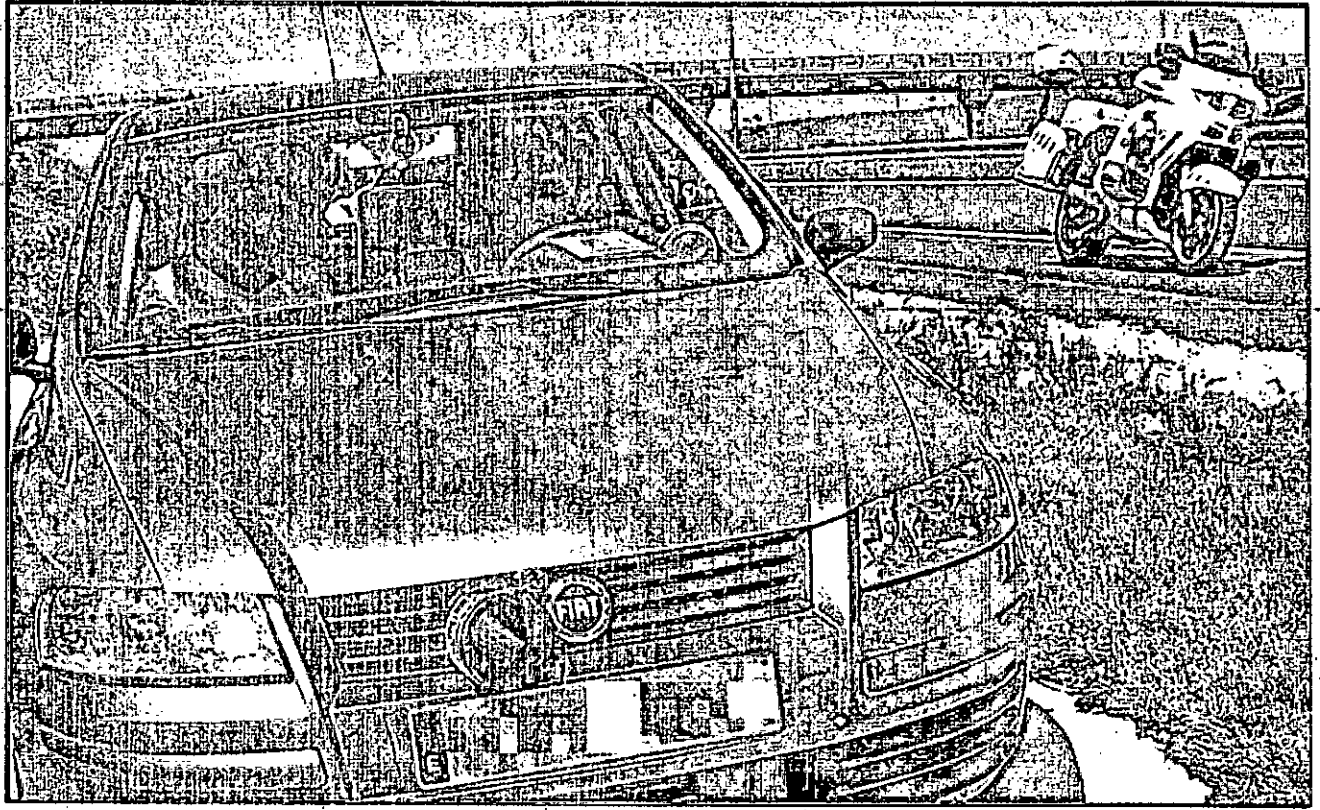


AUSTRALIA

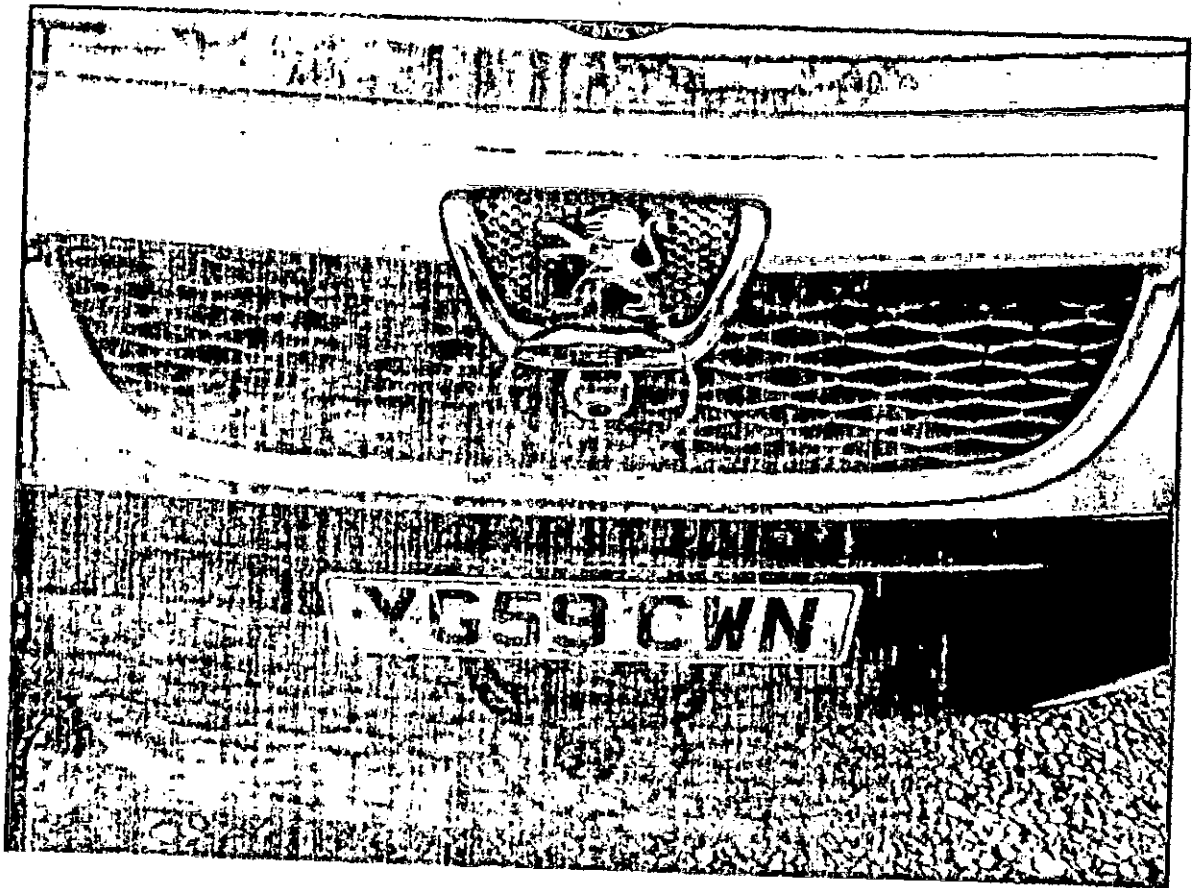
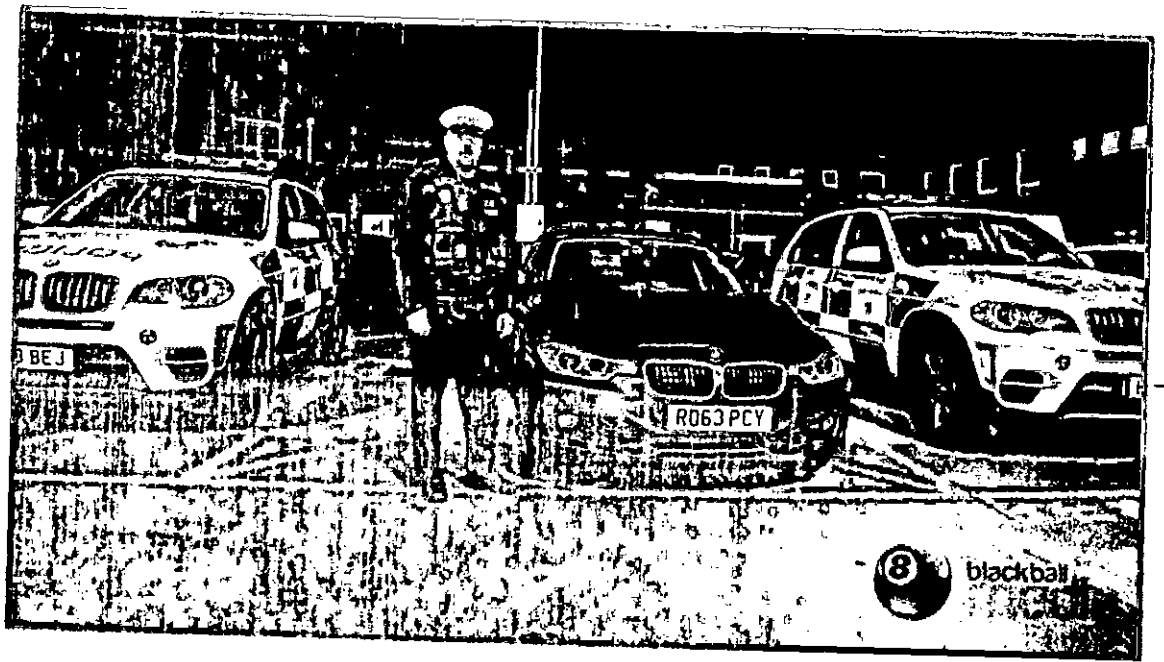




SPANIA



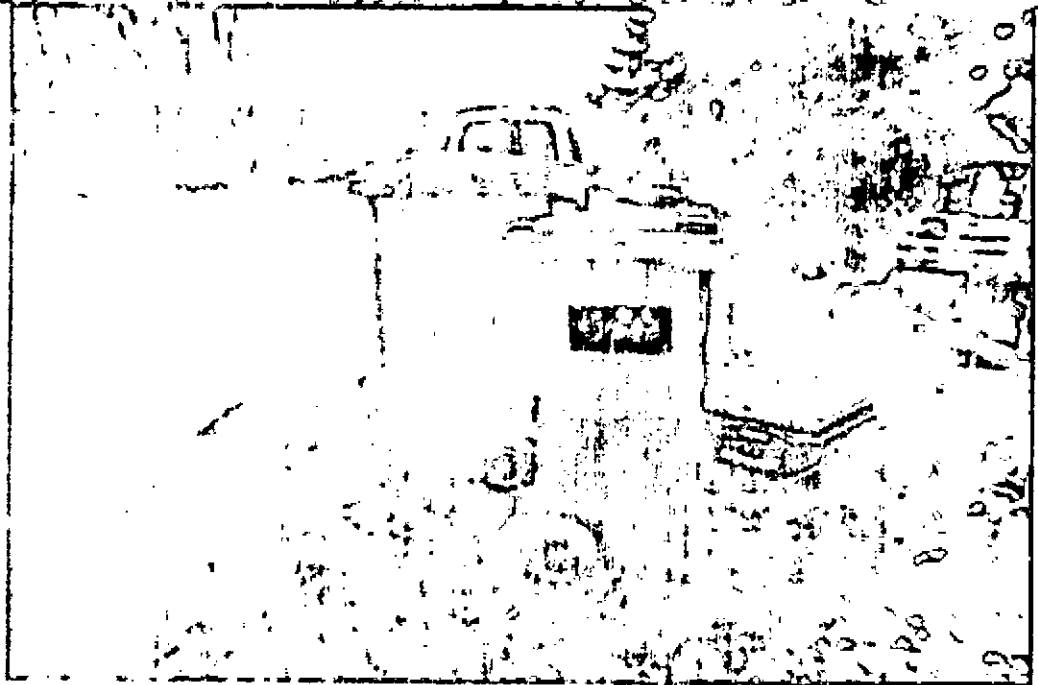
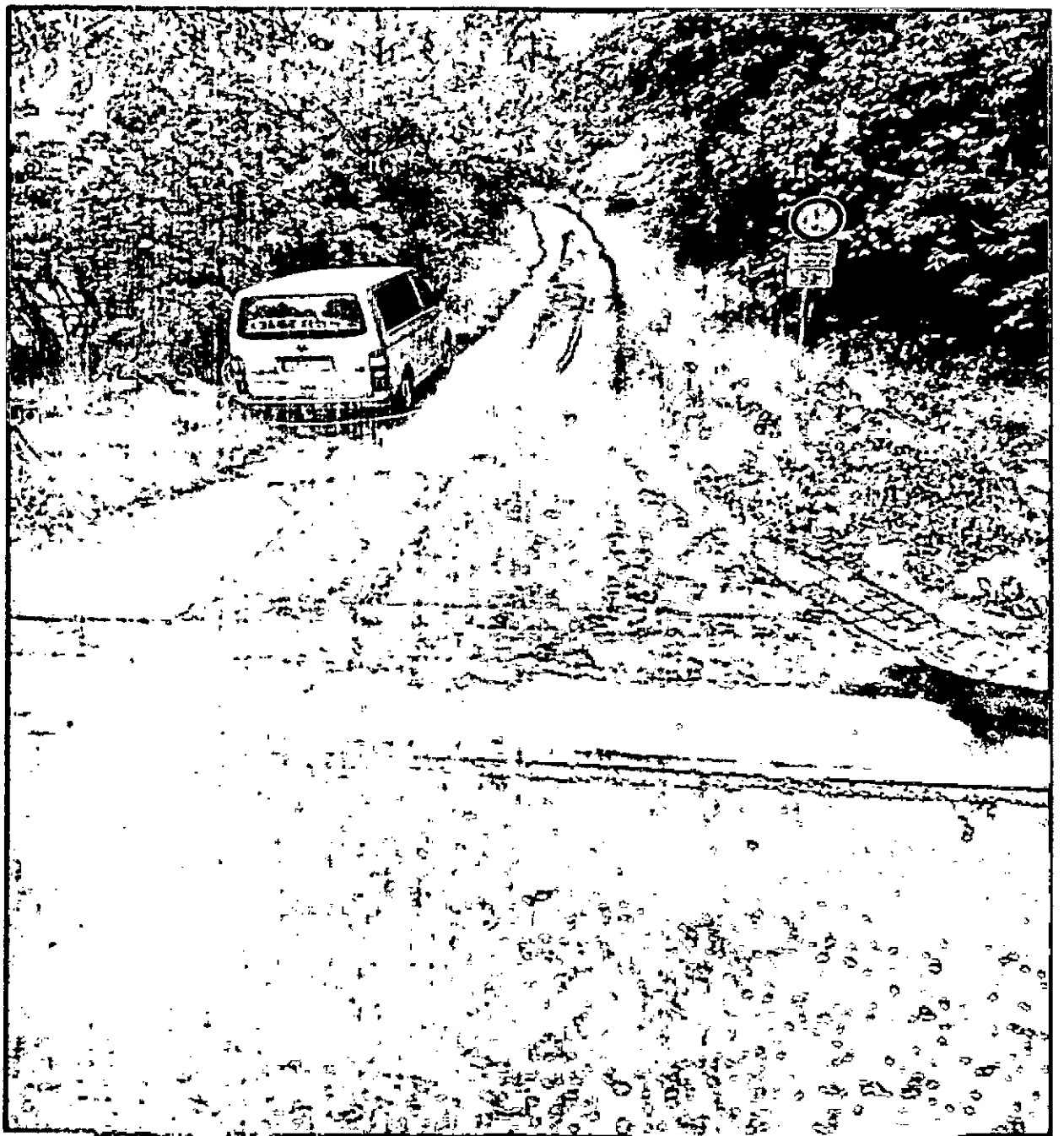
MAREA BRITANIE



GERMANIA









FRANTA

