



MINISTERUL ADMINISTRATIEI SI INTERNELOR
INSPECTORATUL GENERAL AL POLITIEI ROMANE
DIRECTIA POLITIEI RUTIERE



București, 22 ianuarie 2007

PRECIZĂRI REFERITOARE LA NOUA LEGISLAȚIE RUTIERĂ

➤ STATISTICILE ARATĂ SCĂDERI ÎNSEMNATE ALE NUMĂRULUI DE MORȚI

Intrarea în vigoare, la 1 decembrie 2006, a noii legislații rutiere, a suscitat interesul foarte multor români, lucru firesc, de altminteri, dacă se are în vedere faptul că într-un fel sau altul, fiecare dintre noi participă la traficul rutier.

Deși a inițiat numeroase controverse, Ordonanța de Urgență a Guvernului României nr. 195/2002, privind circulația pe drumurile publice, republicată în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 670 din 03.08.2006, modificată și completată prin Ordonanța Guvernului nr. 63 din 20.09.2006, și-a demonstrat, până în momentul actual, pe deplin utilitatea. Reducerea numărului persoanelor care au murit în accidente de circulație este consecința firească a scăderii numărului de evenimente rutiere grave produse pe drumurile publice.

Relevantă în susținerea celor afirmate ni se pare o comparație. Dacă în perioada **1 decembrie 2006 - 19 ianuarie 2007**, în cele **926 de accidente grave** înregistrate **și-au pierdut viața 271 de persoane**, în perioada **1 decembrie 2005 - 19 ianuarie 2006**, pe șoselele din România s-au produs **945 de accidente grave**, în care **au murit 357 de oameni**.

Se constată o **scădere a numărului de morți cu 86 de persoane (- 24%)**.

Așadar, situația operativă rutieră, la nivel național, este mult mai bună decât înainte de implementarea noii legislații în domeniu, deși agenții de poliție rutieră au manifestat indulgență față de conducătorii de autovehicule care au comis abateri vădit

neintenționate și nu foarte grave la regimul circulației, numai în prima lună (decembrie 2006) fiind aplicate **22.304 avertismente scrise** și **peste 230.000 de avertismente verbale și recomandări**.

Scăderea mortalității în accidentele rutiere se datorează, în principal, conștientizării de către majoritatea participanților la trafic a respectării noilor prevederi legale. Trebuie, însă, evidențiat și faptul că evoluția pozitivă menționată se datorează și centurii de siguranță, mult mai purtată după 1 decembrie 2006.

Numai în prima lună de aplicare a noilor prevederi legale s-a constatat ajungerea la un procent **de peste 80%** a celor care folosesc acest accesoriu, în condițiile în care anterior datei de 1 decembrie, **doar 31%** dintre conducătorii de autovehicule îl utilizau.

➤ **PROCEDURILE POLIȚIEI RUTIERE**

Conform art. 2 din Ordonanța de Urgență a Guvernului României privind circulația pe drumurile publice, nr 195/2002, republicată, îndrumarea, supravegherea și controlul respectării normelor de circulație pe drumurile publice se fac de către poliția rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române, care are obligația să ia măsurile legale în cazul în care se constată încălcări ale acestora.

Modul de acțiune în trafic se supune Codului de Etică și Deontologie al Polițistului și Concepției de Atitudine și Acțiune a Poliției Rutiere.

Pe parcursul executării atribuțiilor de serviciu, polițistul rutier are următoarele obligații:

- să poarte ținuta regulamentară curată, îngrijită, permanent ajustată pe corp și conformă cu dispozițiile privind componența acesteia, să aplice pe uniformă, în permanență, la loc vizibil, insigna cu numărul matricol personal de identificare;
- să aibă capul acoperit cu obiectul de îmbrăcăminte corespunzător sezonului (șapca sau caciulă), excepție făcând situațiile în care acesta se află în autovehiculul de patrulare ori într-o incintă;
- să stăpânească dialogul, care trebuie să fie politicos, coerent, dar ferm, spre a întâmpina orice provocări ulterioare;

- să se adreseze cu politețe, tact și discernământ folosind un limbaj coerent.

Demonstrarea încălcării normei rutiere este sarcina de căpătâi a agentului de circulație.

Polițistul rutier nu are plan de constatări, iar activitatea sa se desfășoară potrivit planificării zilnice care cuprinde și variantele de patrulare, eliminându-se în acest fel caracterul aleator al muncii polițistului și necesitatea existenței unui Ordin de serviciu.

Activitățile de poliție rutieră se execută de către echipaje (patrule) formate, de regulă, din doi polițiști.

Obligațiile polițistului rutier la oprirea autovehiculelor:

- să aleagă un loc adecvat, astfel încât să permită poziționarea acestora în afara părții carosabile, în parcuri ori alte spații în care nu se stânjenește circulația. Pe timpul nopții, aceste locuri trebuie să fie, de regulă, iluminate, evitându-se, pe cât posibil, oprirea în locuri unde această manevră este interzisă prin lege;
- să efectueze semnalul de oprire regulamentar, cu brațul pe timp de zi, iar pe timp de noapte cu bastonul iluminat sau reflectorizant și în lipsa acestuia prin balansarea în plan vertical a unui dispozitiv cu lumină de culoare roșie. În ambele situații, polițistul poate folosi și fluierul din dotare;
- să se posteze, în momentul executării semnalului de oprire în spațiul benzii de circulație a vehiculului care urmează a fi oprit, fără a depăși însă axul longitudinal al drumului, iar noaptea, cât mai aproape de acostamentul acestuia. Aceste poziții îi vor asigura conducătorului auto protecția, îi vor permite să observe din timp semnalul și să oprească în condiții de siguranță;
- la deplasarea pe motocicletă, să facă semnalul de oprire prin balansarea în plan vertical a brațului drept, în timp ce se deplasează în paralel cu autovehiculul care urmează a fi oprit;

- pe autostrazi, să efectueze semnalul de oprire exclusiv din autovehiculul poliției, conducătorul auto fiind invitat să urmeze echipajul până la prima parcare, unde se trece la executarea controlului propriu-zis.

Pe celelalte categorii de drumuri, în cazul când vehiculul care urmează a fi oprit circulă în aceeași direcție, echipajul trebuie să pună în funcțiune semnalele luminoase (de culoare roșie și albastră) și pe cele sonore, după care, de regulă, va circula în spatele autovehiculului vizat până când conducătorul acestuia se conformează semnalelor și oprește.

Oprirea se poate face și prin punerea în funcțiune a dispozitivului cu mesaje variabile, care va fi setat pe poziția “Stop, Poliția”, sau cu brațul.

Dacă conducătorul auto vizat nu respectă semnalele făcute, se va utiliza dispozitivul de amplificare a vocii existent pe mașina de poliție, somându-l să oprească și se va executa, după caz, și semnalul regulamentar cu brațul, pe timp de zi, ori cu bastonul reflectorizant, pe timp de noapte.

Atunci când autovehiculul care urmează a fi oprit circulă din sens opus, semnalul de oprire se va executa din vehiculul poliției, pe fereastra din stânga, prin balansarea în plan vertical a brațului ori a bastonului reflectorizant.

Alte obligații ce îi revin polițistului care efectuează controlul:

- să se deplaseze până în dreptul ușii conducătorului autovehiculului și să se adreseze cu formula: “Bună (dimineața, ziua, seara), sunt (gradul profesional, numele și unitatea de poliție din care face parte)”, după care să solicite pe un ton politicos, dar ferm, să i se înmaneze documentele pentru control;
- să-i comunice conducătorului auto motivul opririi, abaterea comisă și sancțiunea prevăzută de lege și, dacă este cazul, faptul că trebuie să rămână în autovehicul, cu mâinile pe volan, după care să întocmească documentele de constatare;
- să-i restituie conducătorului auto, la finalizarea controlului, documentele (mai puțin cele reținute odată cu constatarea abaterii) și să-i acorde explicațiile necesare privind situația creată, modul de soluționare, dreptul privind

efectuarea de mențiuni în procesul-verbal de contravenție, precum și termenul de folosire a căilor de atac împotriva documentelor întocmite.

Dacă se constată că starea psiho-fizică a celui de la volan nu îi mai permite conducerea în condiții de siguranță, polițistul rutier trebuie să întrerupă deplasarea până la încetarea cauzei care a generat respectiva stare. Excepție face cazul când autovehiculul poate fi condus de o altă persoană care posedă permis de conducere valabil pentru categoria respectivă, și care se află într-o stare generală corespunzătoare;

- să ia măsuri pentru reintrarea în siguranță a autovehiculului în trafic.

Este interzis controlul de rutină asupra traficului rutier, oprirea autovehiculelor pentru control urmând a se face numai atunci când, prin observare directă ori cu mijloacele tehnice certificate, se constată încălcarea regulilor de circulație, precum și atunci când există date și informații că s-au comis infracțiuni sau contravenții, că autovehiculele vizate transportă bunuri, valori provenite din săvârșirea unor fapte ilicite, ori persoane urmărite conform legii, sau când se execută acțiuni tematice, punctuale, prilej cu care oprirea tuturor autovehiculelor ce fac parte dintr-o anumită categorie este necesară;

De asemenea, îi este interzis polițistului rutier să execute semnalul de oprire atunci când cel căruia i se adresează este foarte aproape ori chiar în dreptul său, astfel încât oprirea nu s-ar mai putea face în condiții suficiente de siguranță;

➤ **„ARMA SECRETĂ” A POLIȚIEI – APARATUL RADAR**

Se tot vorbește despre „arma secretă” a poliției rutiere: radarul. Numeroase comentarii a iscat subiectul cu pricina. Pentru clarificarea tuturor aspectelor referitoare la acesta, facem următoarele precizări:

În prezent în dotarea poliției rutiere există două tipuri de aparate de măsurare a vitezei, Mesta și Speedophot, care doar măsoară viteza și Sistemul Autovision Compact, care este destinat atât măsurării vitezei de deplasare, cât și depistării altor încălcări ale regulilor de circulație, cum ar fi depășirea neregulamentară, neacordarea priorității, nerespectarea semnificației culorilor semaforului electric, circulația pe contrasens, staționarea vehiculelor în locuri interzise, folosirea telefoanelor mobile în timpul conducerii, cu excepția sistemului „mâini libere”.

Trebuie să se cunoască faptul că toate sistemele de măsurare a vitezei și supraveghere a traficului utilizate de poliție au atestarea **Biroului Român de Metrologie Legală**. De asemenea, operatorii radar au atestat care le conferă dreptul de a lucra cu aceste aparate.

Precizăm că operatorii sunt obligați să aibă la ei, pe toată durata executării serviciului, atestatul de verificare metrologică a echipamentului, atestatul de lucru cu aparatele radar, documentele de identitate personale, ale autoturismului și pe cele de constatare, precum și registrul de evidență a abaterilor, însă **nu sunt obligați să le prezinte decât organelor de control abilitate**.

Potrivit „Metodologiei privind modul de folosire și exploatare a echipamentului video de supraveghere a traficului rutier și măsurare a vitezei de deplasare a autovehiculelor”, elaborată de Inspectoratul General al Poliției Române, activitatea cu aparatele radar se desfășoară zilnic, pe 2-3 schimburi, pe drumurile unde s-au produs accidente rutiere cu consecințe grave, **în baza unui grafic lunar**, care este modificat în funcție de evoluția situației operative.

Constatarea încălcării regulilor de circulație se face atât ziua, cât și noaptea, din mers sau din staționare.

Atunci când traficul rutier este redus sau condițiile meteorologice nu permit folosirea la parametri normali a sistemului, ori agentul operator execută alte activități, se oprește înregistrarea casetei video, despre aceasta menționându-se în registrul de evidență a activităților desfășurate.

Sistemele de tip Mesta și Speedophot vor fi folosite numai dacă aparatele de fotografiat funcționează.

Se poate spune că, odată cu intrarea în vigoare a noii legislații rutiere, aparatele radar nu mai constituie, cum se încăpățânează unii să afirme, „arme secrete” ale poliției, din moment ce legea permite utilizarea mijloacelor tehnice de detecție a acestora.

➤ **AMENZILE**

Se constată că cei care respectă normele rutiere nu sunt nici pe departe îngrijorați în legătură cu sancțiunile care pot fi aplicate, pe când aceia care nesocotesc prevederile legale și care reprezintă, prin atitudine și comportament, un real pericol pentru ei înșiși și pentru ceilalți participanți la trafic, manifestă și cea mai mare “teamă” față de măsurile punitive prevăzute de lege, exprimându-și nemulțumirea în diferite moduri, nu întotdeauna cu obiectivitate.

Deși în vechea legislație cea mai mică amendă prevăzută pentru persoane fizice era cuprinsă între **500.000 și 700.000 lei**, cea mai mare era de la **5.000.000 la 20.000.000 de lei** (această sancțiune era aplicată pentru deținerea, montarea pe autovehicul și folosirea mijloacelor tehnice de detectare și a celor de perturbare a aparatelor radar).

În actuala legislație, amenzile contravenționale se stabilesc, în cuantumul determinat de valoarea numărului punctelor-amendă aplicate. Un punct-amendă reprezintă valoric **10%** din salariul minim brut pe economie, adică **39 RON**.

Conform noii legislații rutiere, cea mai mică amendă este de **2 sau 3 puncte-amendă (78-117 RON)**, în schimb, cea mai mare este de la **9 la 20 de puncte-amendă (351-780 RON)**.

Trebuie avut în vedere faptul că potrivit Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 2 din 4 ianuarie 2001, aprobată prin Legea 180/2002, contravenientul are dreptul de a achita în două zile lucrătoare jumătate din minimul amenzii.

➤ **TESTAREA LA CUNOAȘTEREA REGULILOR DE CIRCULAȚIE**

Potrivit legislației rutiere actuale, conducătorii de autovehicule și tramvaie cărora li s-a reținut permisul în vederea suspendării exercitării dreptului de a conduce pentru o perioadă de 30, 60 sau 90 de zile, ori, după caz, pentru încă 30 de zile (majorare) vor susține o verificare a cunoașterii regulilor de circulație, în perioada executării sancțiunii contravenționale complementare a suspendării exercitării dreptului de a conduce, în zilele stabilite, la serviciul poliției rutiere.

Testarea este **gratuită** și constă în completarea unui test-grilă, care conține **15** întrebări din legislația rutieră.

Este declarat „promovat” conducătorul auto care a formulat răspunsul corect la cel puțin 13 întrebări.

De la intrarea în vigoare a noii legislații, la nivelul întregii țări **au fost testate 9009 persoane**, dintre acestea **numai 1376 obținând un rezultat favorabil**.

Dat fiind procentul mic de promovabilitate, de doar **15%**, s-a considerat necesară modificarea testelor-grilă după care se efectuează verificarea, în sensul reducerii gradului de dificultate a formulării răspunsurilor, stabilindu-se, aproape în totalitate, întrebări care privesc regulile de efectuare a manevrelor în timpul conducerii.

În foarte scurt timp, noile seturi de întrebări ale chestionarelor vor fi distribuite serviciilor de poliție rutieră, pentru multiplicare și utilizarea la testări.

➤ **TRIUNGHIURILE DE PRESEMNALIZARE, TRUSELE SANITARE, STINGĂTOARELE DE INCENDIU SUNT OBLIGATORII (sursa : R.A.R.)**

Obligativitatea ca fiecare conducător de autovehicul sau tramvai să aibă în dotare truse medicale de prim-ajutor, triunghiuri reflectorizante și stingătoare de incendii, omologate, nu este nouă, întrucât ea exista și în vechea legislație rutieră, adică în art.115, alin. 1, din Ordonanța de Urgență a Guvernului României nr. 195 din 12 decembrie 2002.

Triunghiurile reflectorizante sunt reglementate de Regulamentul nr. 27 CEE-ONU (Comisia Ecomonică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite) și pot fi comercializate legal dacă dispun de Comunicare de omologare internațională acordată de oricare dintre autoritățile administrative din țările semnatare ale Acordului de la Geneva din 1958.

Un triunghi reflectorizant omologat internațional poate fi recunoscut după marca de omologare, reprezentată de litera „E” și codul țării care a acordat omologarea, încadrate într-un cerc, precum și o serie de identificare.

Trusele sanitare sunt reglementate de Ordinul Ministrului Sănătății nr. 623 din 1999 și în conformitate cu art. 2, punerea pe piață a acestora se autorizează pentru fiecare furnizor în parte.

Stingătoarele de incendiu sunt reglementate de Legea nr. 307 din 2006, privind apărarea împotriva incendiilor. Conform art.50, punere în vânzare a acestui tip de produs se face pe baza evaluării conformității față de reglementările Inspectoratului General pentru Situații de Urgență, prin Metodologia de certificare a conformității, aprobată de Ministerul Administrației și Internelor.

Potrivit art. 35, alin. 6, din Ordonanța de Urgență a Guvernului României, privind circulația pe drumurile publice, nr. 195/2002, republicată, obligativitatea de a purta **vesta reflectorizantă** o au numai conducătorii vehiculelor a căror masă maximă autorizată este **mai mare de 3,5 tone**, atunci **când execută intervenții la vehiculul care se află pe partea carosabilă a drumului public**.

Pentru vestele reflectorizante nu există reglementări naționale sau internaționale privitoare la condițiile tehnice de introducere pe piață.

Începând cu data de 1 ianuarie 2007, data aderării României la Uniunea Europeană, din punct de vedere al Registrului Auto Român, produsele fabricate și comercializate legal în țări membre ale Uniunii Europene, altele decât România, care nu fac parte dintr-un sistem sau echipament care este reglementat printr-o directivă sau regulament ale Uniunii Europene, ori printr-un regulament CEE-ONU (cazul truselor medicale auto și stingătoarelor), sunt exceptate de la obligativitatea omologării R.A.R. în vederea introducerii pe piață, dacă acestea furnizează un nivel echivalent de protecție a siguranței circulației sau mediului, în raport cu cerințele naționale de introducere pe piață, nivel demonstrabil pe baza unor documente oficiale.

Ca autoritate a statului care are menirea de a veghea la respectarea normelor legale privind circulația pe drumurile publice, Poliția Rutieră va depune în continuare toate eforturile pentru întronarea respectului față de lege, cu fermitate și deplină considerație față de participantul la trafic.

Nutrim speranța că toți factorii cu responsabilități în domeniu se vor alătura eforturilor noastre de a reduce numărul victimelor accidentelor de circulație și ne exprimăm dorința de a avea un parteneriat corect cu presa, în beneficiul cetățeanului.