

ASPECTE DE LEGISLAȚIE RUTIERĂ ȘI ATRIBUȚII ALE AUTORITĂȚILOR ADMINISTRAȚIEI PUBLICE ÎN CONTEXT EUROPEAN

Lect. univ. dr. Nicoleta Adriana ODINĂ
<https://www.doi.org/10.52744/978-606-26-1601-4.01>

1. Traficul și infrastructura rutieră

1.1. Definiție - „trafic rutier” la nivel național și internațional

Regulile de bază ale traficului sunt definite printr-un tratat internațional sub autoritatea Națiunilor Unite, Convenția de la Viena din 1968 privind traficul rutier. Nu toate țările sunt semnatare ale convenției și, chiar și printre semnatori, pot fi găsite variații locale în practică. Există, de asemenea, reguli locale nescrise ale drumului, care sunt în general înțelese de șoferii locali (Kerner, 2009.).

Legislația rutieră include numeroase documente legislative ce includ legi, ordonanțe și hotărâri ale guvernului, ordonanțe de urgență, ordine ale ministrului și numeroase protocoale și metodologii de aplicare ale acestora. Codul rutier este cel mai cunoscut document în acest sens și cea mai sistematizată reglementare în materie.

Regulile rutiere și eticheta de conducere sunt practicile și procedurile generale pe care cei care folosesc drumurile publice sunt obligați să le urmeze. Aceste reguli se aplică de obicei tuturor utilizatorilor drumului, deși sunt de o importanță deosebită pentru șoferi și bicicliști. Aceste reguli guvernează interacțiunile dintre vehicule și cu pietonii. Vehiculele intră adesea în conflict cu alte vehicule și cu pietoni în trafic, deoarece cursurile lor se intersectează și astfel interferează cu rutele celuilalt. Principiul general care stabilește cine are dreptul de a merge primul se numește „drept de trecere”, sau „prioritate”. Acesta stabilește cine are dreptul de a folosi partea de drum aflată în conflict și cine trebuie să aștepte până când celălalt face acest lucru (Stănculescu, 2022.).

Semnele, semnalele, marcajele și alte caracteristici sunt adesea folosite pentru a explicita prioritatea. Unele semne, cum ar fi semnul de oprire, sunt aproape universale. Când nu există semne sau marcaje, se respectă reguli diferite în funcție de locație. Aceste reguli de prioritate implicite diferă de la o țară la alta și pot varia chiar de la o țară la alta (Vanderbilt, 2008).

Tendențele spre uniformitate sunt exemplificate la nivel internațional de Convenția de la Viena privind semnele și semnalele rutiere, care prescrie dispozitive standardizate de control al traficului (semne, semnale și marcaje) pentru stabilirea dreptului de trecere acolo unde este necesar. Reguli referitoare la intersecții, la întoarceri, la depășirea altor autovehicule, la limitele de viteză etc. sunt uniformizate și semnalizate corespunzător în fiecare țară, indiferent de infrastructura rutieră sau de nivelul de dezvoltare al infrastructurii rutiere din țara respectivă. Traficul cuprinde pietoni, vehicule, animale de tracțiune sau adăpostite, trenuri și alte mijloace de transport care utilizează căi publice (drumuri) pentru călătorii și transport. Legile rutiere guvernează și reglementează traficul, în timp ce regulile rutiere includ legile rutiere și regulile informale care s-ar fi putut dezvolta în timp pentru a facilita fluxul ordonat și în timp util al traficului. Traficul este organizat oficial în multe jurisdicții, cu benzi marcate, intersecții, noduri, semnale de circulație sau semne. Traficul este adesea clasificat după tip: vehicul greu cu motor (de exemplu, mașină, camion), alt vehicul (de exemplu, mopedă, bicicletă) și pietoni. Diferite clase pot împărtăși limitele de viteză și servituțile sau pot fi separate. Unele jurisdicții pot avea reguli de circulație foarte detaliate și complexe, în timp ce altele se bazează mai mult pe bunul simț al șoferilor și pe disponibilitatea de a coopera (Kerner, 2009).

Trecerile de pietoni (sau pietonale) sunt unele comune în zonele populate și pot indica faptul că pietonii au prioritate față de traficul vehiculelor. În majoritatea orașelor moderne, semaforul este folosit pentru a stabili dreptul de trecere pe drumurile aglomerate (Constantin, 2010). Trecerile de pietoni pot fi amplasate în apropierea altor dispozitive de control al traficului; dacă nu sunt și ele reglementate într-un fel, vehiculele trebuie să le acorde prioritate atunci când sunt în uz. Traficul pe un drum public are de obicei prioritate față de alte feluri de trafic, cum ar fi traficul care iese din acces privat; trecerile feroviare și podurile mobile sunt excepții tipice.

1.2. Definiție - „infrastructură rutieră”

Infrastructura rutieră se referă la totalitatea drumurilor, ce sunt deschise circulației publice, și include și semnalizarea și totalitatea amenajărilor rutiere, pe care o persoană poate circula folosind un vehicul (Popescu, 2015).

Conform legislației românești, drumurile sunt clasificate, din punctul de vedere al destinației, al circulației și drumuri funcționale și administrativ-teritoriale. Luând în considerare criteriul destinației, drumurile sunt publice și de utilitate privată. Conform criteriului circulației, drumurile sunt deschise circulației publice și închise circulației publice (Constantin, 2010).

Conform criteriului funcțional și administrativ-teritorial, drumurile sunt: de interes național (autostrăzi, drumuri expres și drumuri naționale), de interes județean (drumuri județene) și de interes local (drumuri comunale și străzi) (Popescu, 2015).

Autostrăzile sunt drumuri de mare capacitate și de viteză și nu sunt prevăzute cu două căi unidirecționale separate, cu cel puțin două benzi de circulație pe sens și o bandă de staționare de urgență. Autostrada nu se intersectează cu alte căi de circulație, iar intrarea și ieșirea pe autostradă este permisă doar dinspre dreapta și către dreapta față de sensul de mers (Popescu, 2015).

Rețeaua rutieră a țării noastre include aproximativ 86 000 de kilometri de drumuri, iar autostrăzile 889 km, un procent de doar 5% din rețeaua națională. Datele Institutului național de statistică ne arată, că peste o treime, 35% din lungimea drumurilor au fost modernizate și 43% din lungimea drumurilor posedă o durată de folosință depășită.

1.3. Unele aspecte de legislația rutieră la nivel național și internațional

În multe țări, regulile de circulație sunt incluse în legislație, stabilind cerințele legale și pedepsele pentru încălcarea acestora. De exemplu, în Regatul Unit, regulile sunt stabilite în Codul Rutier, care include nu numai obligații, ci și sfaturi despre cum șoferii pot conduce prudent și în siguranță.

În Statele Unite, legile rutiere sunt reglementate de state și municipalități prin codurile de circulație respective. Cele mai multe dintre acestea se bazează cel puțin parțial pe Codul uniform al vehiculelor, dar

există variații de la stat la stat. În state precum Florida, dreptul rutier și dreptul penal sunt separate. Prin urmare, cu excepția cazului în care cineva fuge de la locul unui accident sau comite omucidere sau omucidere din culpă, se face vinovat doar de o infracțiune rutieră minoră. Cu toate acestea, state precum Carolina de Sud ia în serios legea rutieră, așa că, de exemplu, cineva se face vinovat de o contravenție pur și simplu pentru că a parcurs 5 mile peste limita de viteză (Vanderbilt, 2008).

Odată ce un conducător auto decide astfel să depășească granițele statului, trebuie în primul rând să cunoască legislația rutieră la nivelul statului vizitat. Regulile sunt diferite de la sensul de circulație la limite de viteză și permis de conducere acceptat.

Marea Britanie nu mai este singura țară în care conducerea pe partea stângă a drumului este o regulă! Deși majoritatea populației lumii conduce pe dreapta, oamenii conduc pe stânga în peste 70 de țări. Printre țările cu trafic pe stânga se numără: Irlanda, Australia, India, Indonezia, Kenya, Nepal, Malaezia, Noua Zeelandă, Africa de Sud, Thailanda, Tanzania și Regatul Unit (ec.europa.eu).

Obținerea unui permis local sau utilizarea unui permis de conducere internațional este de asemenea o problemă. Statele europene își recunosc reciproc permisele de conducere, însă în afara Europei, dacă nu a fost semnat niciun acord între state, poate fi solicitat un permis de conducere internațional (ec.europa.eu).

Limitele de viteză pot fi destul de variabile în funcție de țară și uneori chiar diferă de la un stat sau provincie la alta (în special Statele Unite sau Canada). De exemplu, se poate circula cu 140 km/h pe autostrăzile bulgare, în timp ce nu se poate depăși 112 km/h pe autostrăzile britanice. Nici în Malta nu se poate conduce niciodată cu mai mult de 80 km/oră, indiferent de tipul de drum pe care se circulă. Limitele maxime de viteză în țările din întreaga lume variază de la 70 la 160 de kilometri pe oră.

Politicile de conducere în ceea ce privește consumul de alcool sunt extrem de diferite de la o țară la alta. În multe părți ale lumii, conducerea chiar și după consumul unei cantități infime de alcool este total interzis. Această lege se aplică în special în următoarele țări: Republica Cehă, Iordania, Ungaria, Nepal, România, Rusia, Tunisia, Qatar și Emiratele Arabe Unite. Unele țări cum sunt: Suedia, Norvegia și Finlanda au stabilit și reglementări mai stricte decât cele în vigoare în alte țări europene:

de exemplu, nu este posibil condusul unui autovehicul cu 0,2 grame de alcool pe litru de sânge. Pe de altă parte, alte țări sunt considerabil mai tolerante, de exemplu, limita de alcool în sânge este stabilită la 0,8 grame în SUA, Marea Britanie și Canada.

În unele țări, există chiar și unele reglementări rutiere destul de surprinzătoare. De exemplu: În Suedia și Elveția, lumina de zi trebuie să rămână aprinsă atât ziua, cât și noaptea.

În Arabia Saudită, femeile nu au voie să conducă. În Rusia, conducerea unei mașini murdare este ilegală. În Japonia, șoferii nu au voie să stropască cu noroi sau apă pietonii, și este ilegal ca o mașină să nu oprească pentru pietoni. În California, SUA, pasagerii nu au voie să sară dintr-o mașină la 65 m/h; vehiculul neocupat nu poate circula cu mai mult de 60m/h etc.

În Franța, conducătorii auto trebuie să aibă la sine propriul etilotest. În Danemarca, legea prevede că șoferul trebuie să verifice dacă există copii care s-ar putea ascunde sub mașină înainte de a pleca în călătorie. În Cipru, șoferii nu au voie să mănânce sau bea în timp ce conduc, iar în Elveția, mașina nu poate fi spălată duminică. Tot în Franța, angajatorii care lucrează în transport internațional (de bunuri sau persoane...) și care detașează șoferi pe teritoriul francez trebuie să completeze o declarație de detașare pe o anumită platformă online pentru fiecare dintre aceștia. Dacă nu completează această declarație, transportatorul este pasibil de plata unei amenzi administrative (4000 de Euro pentru orice șofer nedecarat.) Un alt exemplu: în Germania se aplică unele restricții suplimentare (de vară) privind circulația pe unele autostrăzi (iulie – august și în zilele de sâmbătă). În Belgia, legislația interzice unui șofer ca efectuarea perioadei de repaus săptămânal normală a șoferilor să se facă în cabina vehiculului (această prevedere ar urma să fie inclusă și în legislația europeană etc.

Sancțiunile pentru nerespectarea prevederilor amintite sunt de asemenea sub forma unor amenzi administrative. În Olanda, șoferii detașați au aceleași drepturi acordate prin legislația proprie, olandeză în ceea ce privește salariul minim, ore de odihnă, condiții de lucru ș.a. (blog.safefleet.ro/legislatie-state-din-europa-pentru-transport-rutier).

2. Legislația Rutieră în România

Legea este cea care reglementează în primul rând noțiunea de „circulație pe drumurile publice”, însă fără a defini conceptul ca fiind o noțiune juridică. Circulația, așa cum este definită de Dicționarul explicativ al Limbii române se referă la acțiunea de mișcare, de deplasare care de obicei se desfășoară pe o cale de comunicație, pentru un drum, este conceptul folosit și de legislația rutieră din România.

Circulația pe drumuri publice, fie că implică traficul rutier, fie cel pietonal, ca orice alt tip de activitate socială funcționează în cadrul unui sistem, denumit sistemul circulației rutiere. Acest sistem este rezultatul interacțiunii a trei componente, ce se află în relație de interdependență și care se influențează reciproc, condiționând desfășurarea traficului rutier în conformitate cu legea națională. Aceste trei componente se referă la:

- factorul rutier sau drumul public, calea terestră sau rețeaua rutieră, care permite circulația pietonilor și a autovehiculelor. Acest factor include elemente geometrice de organizare, include semnalizare a circulației și reguli stricte general valabile, ce sunt impuse atât persoanelor fizice cât și celor juridice;
- factorul tehnic face referire la vehiculele care circulă pe drumurile din țară, de la cele mai simple la cele mai moderne;
- factorul uman include participanții la trafic pietonal sau rutier în toate ipostazele de circulație rutieră sau pietonală. Acest din urmă factor este unul esențial, deoarece omul conduce sistemul și influențează dinamica acestui sistem de circulație.

Pentru a reglementa relațiile dintre toți participanții la trafic este necesară asigurarea unei securități a comportamentului și o fluentă a circulației. Pentru ca acest obiectiv să fie realizabil, este necesară în primul rând, cunoașterea și respectarea legislației rutiere, dar și pietonale, deoarece calitatea de ființe umane conferă și calitatea de participanți la trafic, de formatori ai traficului rutier.

Când este discutat subiectul de legislație rutieră, cele mai multe persoane fac apel la cursurile de legislație din timpul școlii de șoferi, de limbajul dificil folosit în cadrul documentelor legislative, de ceea ce înseamnă transportul rutier și cel mai important de codul rutier național.

Pentru a înțelege bine codul rutier este necesar a înțelege ce înseamnă transportul rutier, mai ales că transportul se referă la orice deplasare realizată pe drumurile deschise pentru circulația publică, chiar dacă vehiculul autorizat este gol sau cu sarcină, cu persoane sau marfă.

Reglementările rutiere sunt modificate și actualizate la perioade de câțiva ani, impactul fiind serios asupra tuturor șoferilor care trebuie de asemenea să se pună la curent cu aceste modificări, care de cele mai multe ori sunt subliniate intens și de mass media și sunt bineînțelese publicate în Monitorul Oficial.

Cele mai importante componente care facilitează procesul de înțelegere al legislației în domeniu se referă la:

- Cunoașterea Codului Rutier pentru a cunoaște, înțelege și respecta regulile de circulație pe drumurile deschise circulației în România;
- Deoarece legislația rutieră se modifică constant este necesar ca întreaga populație participantă la traficul din țară să cunoască modificările;
- Cunoașterea noțiunilor fundamentale are un impact major asupra tuturor participanților la traficul rutier.

În cadrul Legislației rutiere, Codul rutier este cel mai cunoscut document, căruia i se adaugă:

- Legea nr. 109/2014 ce aprobă Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 11/2013 și care modifică ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- Legea nr. 18/2012 ce aprobă ordonanța nr. 26/2011 ce se referă la înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
- Legea nr. 8/2012 ce aprobă ordonanța Guvernului nr. 21/2011 prin care este înființată Autoritatea metropolitană de Transport București;
- Legea nr. 265/2008 referitoare la modul în care siguranța circulației este gestionată pe infrastructura rutieră;
- Legea nr. 92/2012 ce se aplică serviciilor de transport public local;
- Ordonanța nr. 11/2013 ce modifică OG nr. 27 din 2011 referitoare la transporturile rutiere;
- Ordonanța nr. 27/2011 privind transporturile rutiere etc.

Indiferent dacă este vorba despre șoferi începători, despre șoferi cu ani de experiență, pietoni sau pur și simplu participanți la trafic, codul rutier este instrumentul cel mai util. Odată ce noțiunile de bază sunt cunoscute, se poate obține o viziune mai clară asupra modului de desfășurare al traficului, se pot evita situațiile neprevăzute și pot fi luate decizii rapide în condiții dificile de trafic.

2.1. Codul Rutier în România

Codul rutier reprezintă totalitatea regulilor legislative, a legilor dintr-o anumită țară, care se referă la modul în care este necesar a fi utilizate căile publice de comunicație, ce includ: șosele, autostrăzi, trotuare, de către șoferi, automobiliști, bicicliști, pietoni și alte categorii de participanți la trafic. Codul rutier include norme legislative referitoare la autovehicule, la conducătorii de autovehicule, semnalizarea rutieră, regulile de circulație, infracțiuni, contravenții și modul în care acestea din urmă sunt sancționate.

Modul în care circulă vehiculele, pietonii și ceilalți participanți la trafic, dar și drepturile, obligațiile și răspunderea acestora, fie că sunt persoane fizice, fie persoane juridice, dar și atribuțiile autorităților ce aparțin administrației publice, organizațiilor și instituțiilor, toate acestea, sunt prevăzute în Ordonanța de urgență nr. 195 din data de 12 decembrie 2002, privind circulația pe drumurile publice (republicată), care a primit numele generic de Cod rutier.

Codul rutier a fost astfel aprobat de către Parlamentul României în anul 2006 prin Legea nr. 49 din data de 8 martie 2006. Cu această ocazie executivul a emis Hotărârea nr. 1.391 din 4 octombrie 2006 pentru Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, ce a primit denumirea generică de Regulament.

De-a lungul timpului, Codul rutier a suferit mai multe modificări ale articolelor sale prin diferite ordonanțe și legi. Printre cele mai relevante, amintim:

- Legea nr. 271 din 25 noiembrie 2020, publicată în Monitorul Oficial nr. 1133 din 25 noiembrie 2020;
- Ordonanța de urgență nr. 152 din 31 august 2020, publicată în Monitorul Oficial nr. 802 din 01 septembrie 2020);

- Ordonanța nr. 78 din 12 aprilie 2021, publicată în Monitorul Oficial nr. 383 din 13 aprilie 2021;
- Legea nr. 20 din 13 ianuarie 2022, publicată în Monitorul Oficial nr. 60 din 19 ianuarie 2022;

Ordonanța Guvernului nr 1. din anul 2022, a introdus o serie de modificări Codului rutier la data de 31 ianuarie, scopul fiind acela de a face circulația rutieră mult mai sigură, iar numărul accidentelor rutiere să scadă.

Autoritatea ce deține competență în ceea ce privește circulația pe drumurile publice din România, dar și cea care exercită controlul referitor la respectarea normelor este Ministerul Afacerilor Interne, prin instituția Inspectoratului General al Poliției Române, conform art. 1, alin (3) al Ordonanța de urgență nr. 195 din 2002. Conform art. 2 al Codului rutier, Poliția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române este instituția responsabilă cu îndrumarea, supravegherea și controlul modului în care normele de circulație sunt respectate pe drumurile publice.

Codul rutier ce stă la baza tuturor regulilor din traficul rutier este astfel construit din zece capitole. Capitolul I denumit Dispoziții generale, include definirea tuturor conceptelor și termenilor incluși în prezentul act normativ în ordine alfabetică. Aceștia sunt definiți în art. 6 al Codului Rutier: acordarea de prioritate, acostament, amenajarea rutieră, ansamblu de vehicule, autostrada, autovehiculul, anvelope, bandă de circulație, bandă de urgență, bandă reversibilă, bicicletă și trotinetă electrică (ce au fost introduse odată cu aprobarea modificărilor Noului Cod rutier), coloana oficială, drum public, înmatriculare sau înregistrare, localitate, moped, trecere de nivel, vehicul, zonă rezidențială etc.

Al doilea capitol al Codului rutier se adresează în mod special normelor referitoare la circulația vehiculelor ce circulă e drumurile publice care „trebuie să corespundă normelor tehnice privind circulația rutieră, protecția mediului și utilizarea conform destinației” conform art. 7 al Codului rutier. Acest capitol descrie ce dotări sunt necesare pentru ca vehiculul să circule în siguranță, ce anume înseamnă omologarea și cum este aceasta obținută. Secțiunea a 2-a include condițiile de înmatriculare, înregistrare și radiere a vehiculelor de către proprietarii de vehicule pe „baza datelor de identificare a vehiculului și ale proprietarului”.

Capitolul III se adresează conducătorilor de vehicule, ce include conducătorii de autovehicule, tramvaie, tractoare agricole sau tractoare forestiere, care pot conduce doar pe bază de permis de conducere corespunzător (art. 20, alin (1)). Permisele de conducere includ diferite categorii de vehicule: AM, A1, A2, A, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, Tr, Tb sau Tv. (art. 20, alin (2)).

Permisul pentru diferite categorii poate fi obținut la diferite vârste, de exemplu la 16 ani, individul poate obține permisul pentru AM, A1 și B1, la vârsta de 18 ani poate adăuga A2, B, CE, C1, C1E, Ts, la 20 de ani și după ce are deja o experiență de cel puțin 2 ani pentru motocicletele A2 sau la 24 ani se poate obține și categoria A, când se pot obține și celelalte categorii profesionale: D, DE, Tb și Tv. (art. 20, alin (4)).

Capitolul IV denumit Semnalizarea rutieră include prevederile referitoare la semnalizarea rutieră realizată prin mijloace de semnalizare rutieră: sisteme de semnalizare luminoasă sau sonoră, marcaje, indicatoare și alte dispozitive (art. 30, alin (1), Cod rutier).

Regulile de circulație sunt incluse în capitolul V al Codului rutier, care în prima Secțiune include obligațiile participanților la trafic, care trebuie să demonstreze un comportament ce asigură siguranța și integritatea corporală a persoanelor sau proprietăților (art. 35). A doua secțiune descrie modul în care sunt poziționate vehiculele în timpul mersului și cum pot circula pe diferite benzi de circulație, modul în care mijloacele de avertizare sunt utilizate de către participanții la trafic (art. 44), cum este efectuată depășirea vehiculelor în trafic (art. 45 și 46), trecerea pe lângă vehicule ce circulă în sens opus (art. 47), respectarea vitezei de circulație și a distanței dintre vehicule (art. 48 -53), reguli referitoare la manevrele șoferilor în trafic (art. 54), cum se comportă șoferii într-o intersecție (art. 55-19), cum se trece peste o cale ferată (art. 60) și cum staționează, opresc sau parchează șoferii (art. 63).

De asemenea, legislația include și modul în care este efectuat transportul de mărfuri dar și transportul de persoane și cum trebuie să se comporte șoferii pe autostrăzi și pe șoselele internaționale.

Capitolul VI include Infracțiunile și pedepsele, iar capitolul VII, tratează conceptul de răspundere contravențională. Contravenția este definită de art. 95, alin (1) al Codului Rutier, ca fiind „încălcarea dispozițiilor, altele decât cele care întrunesc elementele constitutive ale unei infracțiuni”.

Contravenția este sancționată cu avertisment sau cu amendă (art. 95, alin. (1)). Pe lângă sancțiunea contravențională poate fi adăugată și o sancțiune contravențională complementară ce de tipul: aplicarea punctelor de penalizare, suspendarea dreptului de a conduce (pe timp limitat), confiscarea bunurilor sau imobilizarea vehiculului, și chiar radierea din oficiul înmatriculării sau înregistrării vehiculului (art. 96)

Capitolul VIII prezintă modurile în care procesul-verbal de constatare a contravenției poate fi atacat. Capitolul IX, subliniază atribuțiile ministerelor și autorităților administrației publice în ceea ce privește drumurile, mijloacele de semnalizare rutieră, condițiile tehnice de omologare, condițiile de inspecție tehnică, condiții de examinare și testare a conducătorilor auto, condiții referitoare la transportul de mărfuri și persoane etc.

2.2. Răspunderea contravențională - administrativă în Codul nostru Rutier

Legea contravențională se referă la norme și valori care nu sunt stipulate în legea penală. Contravenția este definită ca fiind fapta săvârșită cu vinovăție, ce este stabilită și sancționată prin lege, prin ordonanță, prin hotărâre de guvern ori prin consiliul local sau județean.

Conform O.G. nr. 2 din 2001, responsabilă cu definirea conceptelor de contravenție și de răspunde contravențională, subiecții răspunderii de acest tip pot fi atât persoane fizice, cât și persoane juridice, răspunzătoare fiind orice tip de persoană care comite un act de nerespectare a normei contravenționale.

Contravenientul este persoana fizică care îndeplinește următoarele condiții: are capacitate juridică, pentru ca făptuitorul să poată îndeplini un act de nerespectare a unei contravenții, acesta trebuie să aibă discernământ; de asemenea trebuie să fie responsabil, să prezinte o reprezentare a conduite sale și să conștientizeze urmările faptei sale. Deci să posede discernământ. De asemenea, această persoană pentru a fi subiectul unei contravenții, trebuie să posede libertatea de acțiune și de aplica și pune în practică decizia luată în mod conștient și liber. Dacă, de exemplu, există o constrângere de orice fel, căreia persoana nu i se poate opune, atunci fapta sa nu poate fi constatată ca fiind contravenție. În ceea ce privește Codul Rutier, contravenția reprezintă orice nerespectare a unei

reguli de circulație, cu condiția ca fapta să nu poată fi încadrată ca infracțiune (art. 95, Cod Rutier), caz în care devine parte a Codului penal. Ca parte a Codului penal, vorbim de infracțiune, care este o faptă deosebit de gravă, care poate reprezenta un pericol pentru ceilalți, pentru mediul social, fiind săvârșită cu vinovăție și este pedepsită ca atare.

Contravențiile rutiere pot fi simple (adică sunt sancționate cu o amendă contravențională și puncte de penalizare pentru făptaș) sau duble (la amendă și puncte de penalizare de adaugă și suspendarea permisului de conducere pe o perioadă de 30, 60 sau 90 de zile).

Contravențiile descrise în Codul rutier sunt:

- Contravenții ce necesită suspendarea permisului de conducere, în cazul cărora se aplică o amendă contravențională și suspendarea permisului pentru 30 de zile;
- Contravenții ce necesită suspendarea permisului, în cazul cărora sunt aplicate ca sancțiuni amenda contravențională și suspendarea permisului pentru o durată de 60 de zile. Acest tip de contravenții sunt aplicate dacă conductorul auto;
- Contravenții ce cer și suspendarea permisului și care au ca sancțiuni aplicate o amendă contravențională și suspendarea permisului de conducere pentru o perioadă de 90 de zile.

Art. 96, din Capitolul VII al Codului rutier definește sancțiunile contravenționale complementare, ce au drept scop înlăturarea pericolului sau preîntâmpinarea unei fapte interzise prin lege, ce se aplică alături de sancțiunea principală ce este sub forma unei amenzi sau a unui avertisment.

Sancțiunile contravenționale complementare ce pot fi aplicate de către ofițerul de poliție rutieră sunt: aplicarea de puncte de penalizare, suspendarea dreptului de conducere (pe o perioadă limitată), confiscarea bunurilor ce au condus la săvârșirea contravenției, imobilizarea vehiculului sau radierea înmatriculării sau înregistrării vehiculului (în cazurile prezentate de art. 17, alin (4)). Dacă conducătorul auto cumulează 15 puncte de penalizare, acestuia i se suspendă dreptul de a conduce.

Avertismentul este o atenționarea sub formă verbală sau scrisă, ce de obicei este însoțit de recomandarea ce descrie modul în care dispozițiile legale trebuiesc respectate.

Contravențiile sunt incluse în diferite clase de sancțiuni, ce includ și numărul de puncte aplicate, în funcție de gravitatea faptelor sau a pericolului, astfel clasele de sancțiuni includ cinci astfel de clase, iar punctele aplicate variază de la 2-3 puncte până la 100 puncte; clasa a V-a de sancțiuni, cu mențiunea că această ultimă clasă se aplică persoanelor juridice, conform art. 98 Codul rutier.

Articolele 99-102 prezintă contravențiile ce sunt sancționate în cazul fiecărei clase de sancțiuni. De exemplu, contravențiile incluse în art. 99, aparțin clasei I de sancțiuni ce se aplică persoanelor fizice care:

- conduc un autovehicul cu o viteză mai mică de cel puțin 10 km/oră sub limita obligatorie;
- nu semnalizează la schimbarea direcției de mers;
- nu solicită documentul de constatare pentru avariile autovehiculului;
- nu respectă semene de circulație;
- nu poartă centura sau alte dispozitive de siguranță;
- conduce un autovehicul cu defecțiuni tehnice etc.

Pentru săvârșirea acestor contravenții, de exemplu, pot fi aplicate secțiuni de clasa I ce includ 2-3 puncte-amendă. Pentru clasa a II-a de infracțiuni sunt aplicate 4-5 puncte amendă, pentru clasa a III-a 6-8 puncte-amendă, pentru clasa a IV-a între 9 și 20 puncte-amendă, iar pentru persoane juridice, clasa a V-a de la 21 la 100 de puncte.

Contravențiile ce includ sancțiuni, de exemplu de clasa a II-a, sunt listate în art. 100 și se aplică celor care:

- nu respectă semnalele polițiștilor de frontieră sau a îndrumătorilor de circulație, sau a altor agenți naționali;
- nu respectă reguli referitoare la mijloace de avertizare sonoră;
- nu respectă indicatoare și marcaje;
- nu respectă trasee stabilite de poliția rutieră pentru pregătirea practică;
- nu respectă reguli referitoare la instalații de sonorizare etc.

Clasa a IV-a de sancțiuni, de exemplu, include abateri mai grave, ce includ și suspendarea dreptului de mai conduce pentru 90 de zile, dacă sunt dovedite:

- conducerea sub influența de băuturi alcoolice, dacă fapta nu este infracțiune;

- conducerea unui vehicul cu defecțiuni grave, la sistemul de frânare sau direcție;
- neoprirea vehiculului la nivel de cale ferată;
- depășirea vitezei cu mai mult de 50 km/ oră față de viteza maximă admisă (art. 102, Codul rutier).

Suspendarea exercitării de a conduce poate fi aplicată pentru o perioadă de 30 de zile și dacă sunt acumulate contravenții de 15 puncte; pentru 60 de zile dacă sunt cumulate alte 15 puncte de penalizare; pentru 90 de zile dacă este vorba despre un accident ce a rezultat în deces sau vătămare corporală, iar instanța a dispus clasarea sau renunțarea la urmărirea penală. Pot fi confiscate și bunuri în cazul contravenției, ce includ mijloace speciale de avertizare luminoase și sonore montate pe autovehicul; dispozitive ce afectează funcționarea mijloacelor tehnice de supraveghere a traficului; plăcuțele de înmatriculare ce nu corespund regulilor și vehicul cu tracțiune animală (Ursuța, 2011, p. 36).

De asemenea și vehiculul poate fi immobilizat, scos în afară părții carosabile ca urmare a săvârșirii faptelor incluse în art. 117, alin (1).

În cazul contravențiilor, procedura solicită agenților de poliție atunci când aplică o sancțiune contravențională, să întocmească un proces-verbal ce conține informații referitoare la: descrierea faptei încadrată ca fiind contravenție, data, locul și ora când contravenția a fost săvârșită, articolul sau dispoziția ce a fost încălcată etc. (Constantin, 2010)

Agentul va informa persoana implicată asupra dreptului de a ridica obiecții împotriva conținutului procesului verbal ce sunt consemnate în același act. Dacă obiecțiile nu sunt consemnate, atunci procesul-verbal devine nul și neavenit.

Caracterul contravențional al fapte poate fi înlăturat dacă apare situația unei legitime apărări, o stare de necesitate sau urgență sau constrângerea fizică sau morală (Tudor, 2021).

2.3. Modificări ale Codului Rutier în 2022

Ordonanța nr. 1 din 2022, a devenit oficială la data de 28 ianuarie anul acesta și include prevederi ce se aplică sancțiunilor existente, dar și introduse unele noi. Modificări intenționate vizează sancțiunile referitoare la încălcarea legislației rutiere și înăsprirea unor sancțiuni deja incluse în Codul Rutier.

Printre modificări sunt remarcate următoarele:

- comportamentul agresiv în trafic este începând cu acest an sancționat. Comportamentul agresiv se referă la schimbarea frecvență și forțată a benzilor de circulație, cu intenția de a depăși ale vehicule, dau înapoi autovehiculului folosind frâna de ajutor, folosirea excesivă a semnalizării sonore sau a semnalelor luminoase. Sancțiunile sunt bineînțeles stabilite în mod progresiv în funcție de gravitatea faptelor, ce pot fi transpuse în amendă și chiar în suspendarea permisului de conducere;
- sunt incluse sancțiuni suplimentare pentru conducătorii care schimbă sensul de mers pe autostradă. Cei care întorceau autovehiculul pe autostradă sau circulau pe contrasens erau încadrați în clasa a IV-a de sancțiuni și amendați cu sume între 1 305 și 2 900 lei. Conform noilor reglementări este adăugată și o sancțiune suplimentară de suspendare a dreptului de a conduce pentru o perioadă de 120 de zile;
- pentru cei care circulă pe banda de urgență a autostrăzii sancțiunea este mai dură începând cu anul 2022, în sensul că amenzile sunt mai mari ajungând la 2 900 lei în comparație cu 580-725 de lei. De asemenea, nu se mai aplică punct de penalizare, ci conducătorul autor riscă suspendarea dreptului de a conduce pentru o perioadă de 90 de zile;
- și cei care nu respectă regulile de traversare la nivel de cale ferată rămân fără dreptul de a conduce pentru 120 de zile în comparație cu 90 de zile cât era anterior;
- și cei care depășesc neregulamentar sunt pedepsiți mai aspru, amenzile fiind cuprinse acum între 870 și 1 160 de lei, în comparație cu 580-725 de lei, iar perioada de suspendare a dreptului de a conduce a fost de asemenea mărită de la 30 la o perioadă de 60 de zile;
- dacă conducătorul auto depășește cu mai mult de 70 de km/oră limita legală de viteză, atunci i se aplică o perioadă mai mare de suspendare a dreptului de a conduce, de 120 de zile;
- perioadele de suprapunere pentru suspendarea permisului auto nu se mai aplică, și a fost introdusă în schimb posibilitatea de

susține un test de verificare a cunoașterii regulilor de circulație pentru a reduce perioada de suspendare;

- șoferii trebuie să tragă frâna de mână sau să lase autovehiculul „în viteză” atunci parchează, iar dacă nu face acest lucru riscă să primească puncte de penalizare;
- cei care posedă un permis de conducere din străinătate și încalcă grav regulile de circulație nu le este permis să circule pe drumurile din România;
- dacă șoferul nu este proprietarul autovehiculului, proprietarul este obligat să transmită agenților de poliție datele de identificare ale persoanei care a condus autovehiculul în cazul în care acesta din urmă încalcă legislația în vigoare.

Clasele de sancțiuni modificate conform ordonanței din 27 februarie 2022 sunt următoarele:

- clasa I: 2- 3 puncte-amendă (290 – 435 de lei)
- clasa a II-a: 4-5 puncte-amendă (580 lei – 725 de lei)
- clasa a III-a: 6-8 puncte-amendă (870 lei – 1.160 de lei)
- clasa a IV-a: 9-20 de puncte-amendă (1.305 lei – 2.900 de lei)
- clasa a V-a (pentru persoanele juridice): 21-100 de puncte-amendă (3.045 lei – 14.500 de lei).

Modificările Codului Rutier de anul acesta (2022) sunt destul de numeroase, însă cele mai evidente pot fi sintetizate sub formă de concluzie: comportamentul agresiv apare ca problemă majoră pentru prima dată, chiar și folosirea claxonului sau a farurilor cu intenția de a deranja alți participanți la trafic, schimbarea benzilor de circulație pentru a intimida alți participanți, ambalarea motorului fără motiv, toate atrag după sine amenzi din clasa a II-a menționate mai sus, cu suspendarea permisului pentru o perioadă de 30 de zile. Un accident cu pagube materiale atrage amenzi din clasa a III-a și suspendarea permisului pentru 90 de zile de această dată. Noul prag de viteză este de peste 70 de km la oră peste limita legală, pentru care perioada de suspendare a permisului este de 120 de zile și amenda și sancțiunea din clasa a IV-a de sancțiuni.

De asemenea, circulația pe autostradă este mult mai bine reglementată; comportamentul nepotrivit, inadecvat, periculos de exemplu circulația pe

contrasens atrage suspendarea permisului pentru o perioadă de 120 de zile, fără a beneficia de dreptul de reducere a pedepsei. Un alt exemplu de comportament neadecvat este condusul pe banda de urgență este inclusă în categoria a IV-a cu suspendarea permisului pentru 90 de zile. Conducătorii autor care traversează o cale ferată neregulamentară rămâne fără permis pentru 120 de zile și cu o amendă din clasa a IV-a. Depășirile preregulamentare aduc sancțiuni din prima clasă, cu 6-8 puncte de amendă, dar și cu o suspendare a permisului de 60 de zile. Vizibilitatea este foarte importantă, astfel o curățenie a mașinii este obligatorie, în mod special a parbrizului, a lunetei și a geamurilor laterale, care, dacă sunt murdare, la decizia organului de poliție pot aduce șoferului suspendarea permisului pentru 60 de zile și 6-8 puncte de amendă.

Există totuși și vești bune, în sensul că valoarea pentru punctul de amendă este plafonată, cel puțin până în luna decembrie a acestui an la 145 de lei, ceea ce în mod normal trebuia să crească odată cu creșterea nivelului minim brut pe economie.

3. Răspunderea administrativ contravențională în Codul Rutier

3.1. Necesitatea și importanța actualizării datelor referitoare la numărul accidentelor rutiere

Numeroase statistici și rapoarte cuantifică numărul persoanelor care își pierd viața, care sunt rănite sau care sunt doar implicate în diferite forme de accidente rutiere, produse în primul rând prin nerespectarea regulilor de circulație.

De exemplu, Parlamentul European, în anul 2021, a actualizat date referitoare la numărul deceselor cauzate de accidente rutiere, susținând că în perioada 2010-2020, numărul deceselor incluse în această categorie la nivel european a crescut cu un procent de 36%. Însă în anul 2020 au decedat mai puțin cu 4000 de persoane, în comparație cu anul anterior, 2019, când numărul înregistrat de astfel de decese a fost de 22 500.

Scăderea deceselor a fost înregistrată la nivel de 18 state europene, însă în România a fost totuși înregistrat cel mai ridicat procent în ceea ce privește nesiguranța rutieră, fiind înregistrate anul trecut 85 de decese pentru fiecare milion de locuitori, chiar dacă și traficul pe șosele a fost afectat de pandemie.

Statisticile demontează de cele mai multe ori cauzele acestor accidente: viteza mult prea mare, peste limita legală; nerespectarea indicațiilor de circulație așa cum sunt prevăzute de lege, depășirile neregulamentare, distragerea atenției conducătorilor auto, neacordarea priorității pentru alte vehicule în trafic și neacordarea priorității pietonilor etc. Toate acestea reprezintă cauze principale ale unor accidente grave și nu atrag după sine doar răspundere contravențională, ci și răspundere penală (dacă sunt soldate cu răni grave sau chiar cu decese).

Legislația în vigoare permite și chiar încurajează sancționarea corespunzătoare a contravenientului, chiar și pe loc, odată cu constatarea faptei cu sau fără oprirea conducătorului auto, dacă săvârșirea contravenției poate fi probată cu un mijloc sau tehnici certificate și care se află în dotarea organelor de poliție. Pentru combaterea încălcărilor normelor legislative contravenționale, agenții rutieri folosesc sisteme de supraveghere video și sisteme de măsurare a vitezei (Constantin, 2010).

În cazul depășirii vitezei regulamentare, de exemplu, cu mai mult de 50km/oră, ca măsură complementară, poate fi reținut permisul de conducere pentru 90 de zile, ce este menționată ca sancțiune contravențională în Ordonanța nr. 195 din 2002, referitoare la circulația pe drumurile publice. Pentru depășirea vitezei regulamentare, conform modificărilor din Noul Cod Rutier, o depășire cu 70 km/oră mai mare decât viteza regulamentare atrage o sancțiune de reținere a permisului imediat pentru o perioadă de 120 de zile, fără a primi dovadă de înlocuire a permisului, șoferul pierzând pe loc dreptul de conduce.

Periodic se încearcă acumularea de noi informații în domeniul materiei legislative rutiere prin analiza unor rapoarte și statistici, dar și prin studiul de documente practice, pentru a verifica punerea în aplicare a codului rutier și a procedurii de aplicare a răspunderii contravenționale.

3.1. Scurtă analiză a unor rapoarte privind nerespectarea normelor rutiere la nivelul județului Caraș - Severin

Conform statisticilor oferite de Ministerul Afacerilor de Interne în anul 2021 au fost înregistrate un număr total de accidente de 26 805, în timp ce anul anterior a cuantificat un număr de 22806, de numărul acestor a crescut clar cu o diferență de 3999 de astfel de accidente.

Numărul deceselor a fost de 1779 în anul 2021, în timp ce în anul 2020 de 1646, deci din nou a fost înregistrată o creștere de 133.

În ceea ce privește numărul persoanelor rănite grav, în anul anterior au fost înregistrate un număr de 3790 de răniți, în timp ce în anul 2020 au fost 5482 de răniți, de această dată fiind înregistrată o scădere de 1692 cazuri de răniți, lucru ce nu s-a repetat în cazul persoanelor rănite ușor, ce au cuantificat 29443 în anul 2021, în comparație cu 22411 în anul 2020.

La nivelul județului Caraș - Severin, în anul analizat au fost 2021 de accidente, cu 11 mai multe decât în anul anterior (adică 2020); toate aceste accidente fiind soldate ca urmare a nerespectării normelor contravenționale discutate și prevăzute și de Codul Rutier. Și numărul deceselor din urma accidentelor a fost mai mare în anul 2021, la nivel de județ fiind înregistrate 37 de decese, cu 7 mai multe decât în anul 2020. Numărul răniților grav a scăzut cu 23, față de anul 2020, când răniții au fost în număr de 94, iar numărul celor cu răni ușoare are cea mai mare diferență de 84, în sensul că în 2020 au fost înregistrați 317 răniți, iar anul următor au fost 401.

În anul 2021 au rezultat un număr de 338 de accidente din nerespectarea unor reglementări de tip contravențional, cu 11 mai multe decât în anul anterior, în județul nostru de reședință.

Și numărul deceselor a fost mai mare cu 7, față de anul 2020, când au fost asociate 30 de decese acestor cauze. Răniți gravi au fost mai puțini cu 23 față de anul 2020, când au fost înregistrați un număr de 94, însă răniți ușor au fost mai mulți cu 84 față de anul 2020, ajungând de la 317 la 401.

Contravenția care se remarcă și în urma săvârșirii căreia rezultă un număr mare de accidente este cea referitoare la neadaptarea vitezei la condițiile de drum. S-au înregistrat astfel aproximativ câte 84 de accidente și în 2020 și în 2021, iar numărul răniților ușor a înregistrat un număr de 118 în 2021 și 100 în 2020.

A doua contravenție care se remarcă este cea referitoare la preocupări sau atragerea atenției, care a înregistrat un număr de 38 de accidente în anul 2021, cu 19 mai multe decât în anul anterior. Și neacordarea priorității pietonilor la trecerea de pietoni și neacordarea de prioritate altor vehicule au de asemenea multiple accidente asociate. De exemplu, neacordarea de prioritate persoanelor a înregistrat 30 de accidente anul trecut, iar neacordarea priorității altor vehicule a înregistrat 34 de accidente anul trecut.

Scopul prezentării acestor statistici este acela de a sublinia importanța faptului că viața tuturor participanților la trafic are prioritate, iar această prioritate nu poate fi obținută decât printr-o conformă reglementare a contravențiilor prin acte normative administrative în materie și în special prin adaptarea și readaptarea continuă a normelor din codul rutier. La fel de importantă este și respectarea acestora. Fie, pe de o parte, din neadaptarea corespunzătoare a normelor, fie pe de alta, din nerespectarea normelor existente în materie, pot rezulta accidente rutiere, și chiar accidente cu răniți grav și, în cazuri extreme, în decese. Procedura de aplicare a contravențiilor se face de către organul de poliție, înainte ca acestea să degenereze în astfel de accidente, dar și în timpul unei anchete care poate evolua într-o anchetă de natură penală și chiar o justiție.

3.2.Despre procedura de aplicare a sancțiunilor și tipuri de contravenții în materie rutieră

3.2.1. Întocmirea unui proces-verbal constatator și aplicarea unor sancțiuni

Ordonanța nr. 2, încă din anul 2001 este cea care descrie și prevede modul în care se face procedura de aplicare a sancțiunilor contravenționale, implicit cele subliniate și de codul rutier actual. În articolul 21 este menționat că agentul constatator este cel care constată, dar și aplică sancțiunea utilizând procesul-verbal de constare, dacă actul normativ pentru stabilirea tipului de contravenție nu prevede altfel (Ordonanța nr. 2 /12 iulie 2001-actualizată). Dacă însă sunt prevăzute alte situații prin actul normativ, atunci, procesul -verbal constatator, realizat de agentul constatator este transmis organului competent să aplice sancțiunea. Un exemplu în acest sens, dacă legea prevede săvârșirea unei pedepse în închisoare, alături de amendă, agentul constatator va încheia procesul-verbal de constatare și îl transmite în cel mult 48 de ore judecătoriei, aceasta fiind instituția care va aplica sancțiunea de închisoare contravențională, sau prestarea de activități în folosul comunității, ținându-se cont de circumstanțele încălcării contravenționale.

Persoana denumită „contravenient” poate fi sancționat direct de agentul constatator cu amendă, și poate fi obligat și la despăgubiri, dacă au fost observate daune. Procesul-verbal prin care se aplică și sancțiunea este comunicat contravenientului, alături de obligația de plată, o copie a acestor

documente fiind oferite și contravenientului, dacă acesta este prezent și dorește să primească documentele, pentru care va semna de primire (art. 26).

Dacă contravenientul nu este prezent, sau dacă refuză înmânarea procesului-verbal sau comunicarea realizată de către agentul constatatator, cel din urmă va transmite documentele în termen de o lună de la data la care acestea au fost încheiate, prin poștă, cu aviz de primire.

Conform art. 28, amenda poate fi achitată pe loc, sau în cel mult 48 de ore, doar jumătate din minimul prevăzut de către actul normativ, acest fapt fiind menționat de către agentul constatatator în procesul-verbal. Copia chitanței de achitare a amenzii este transmisă agentului constatatator sau organului din care face parte acesta. Dacă amenda este achitată pe loc, mai bine spus, jumătate din amendă, atunci orice fel de urmărire încetează. Același lucru este valabil și dacă achită ulterior jumătate sau în totalitate amenda dată ca sancțiune (art. 28).

Aceasta reprezintă procedura în cazul în care fapta nu este încadrată ca infracțiune și rămâne în sfera contravențională.

Procesul-verbal întocmit de către agentul constatatator face parte din instrumentarul agentului rutier, acesta fiind tipărit conform legislației în vigoare, în trei exemplare, fiind înseriat și numerotat pentru înregistrarea facilă a documentului. Agentul constatatator va completa în acesta: data la care este încheiat procesul-verbal, localitatea, județul sau sectorul, numele complet al agentului constatatator alături de cele constatate. Informațiile constatate pot fi referitoare la persoană fizică (pentru care va fi completat numele, CNP-ul, adresa, serie și nr. document de identitate), dar și pentru persoane juridice, unde se completează numele, adresa sediului, reprezentant.

3.2.2. Procedură în cazul sesizării unei infracțiuni

Atunci când agentul care aplică sancțiunea consideră ca fapta poate fi încadrată conform legii penale în infracțiune, acesta are obligația de a sesiza organul de urmărire ce are competența necesară în acest caz. Dacă pentru efectuarea constatării sau pentru lămurirea cauzei sunt necesare și alte expertize medico-legale sau tehnice, în afară de cele menționate, este necesară comunicarea în scris și în timp util a denumirii acestora, a costurilor și a motivelor afectării lor, pentru ca acestea să fie acceptate.

În acest sens, se iau toate măsurile pentru a fi audiate persoanele implicate, se iau măsurile necesare pentru testarea pentru alcoolemie sau consum de substanțe, iar agentul constatator va întocmi un „proces-verbal de sesizare din oficiu” pentru a înștiința organul de urmărire penală. Chiar dacă accidentul s-a produs ca urmare a nerespectării unei măsuri contravenționale, neadaptarea vitezei la condițiile de drum și depășirea liniei continue, prin pătrundere pe contrasens, deoarece circumstanțele analizate au rezultat în rănire gravă și ulterior deces, fapta a fost constatată ca fiind încadrată în codul penal.

Procesul verbal de sesizare din oficiu, realizat de către agentul constatator include primele informații referitoare la circumstanțele în care s-a produs accidentul. O simplă nerespectare a unei norme contravenționale, poate escalada într-o situație dificilă, în transformarea contravenției în infracțiune, fapt ce solicită începerea anchetei penale și implicarea a numeroși actori, nu doar agenți de poliție rutieră, ci și agenți șefii ierarhici principali de poliție, agenți șefi adjuncți, institute de medicină legală, criminaliști, spitale de urgență, servicii de urgență medicală, avocați, procurori, judecători etc. în funcție de complexitatea cauzei respective. Rezultatul final poate fi și el unul complex, fiind de cele mai multe ori soldat cu pedepse și sancțiuni de natură penală.

3.3. Contestarea unei sancțiuni contravenționale în materie rutieră

În cazul unei sancțiuni contravenționale, dacă un conducător auto se simte nedreptățit de către agentul constatator, ca urmare a primirii unei amenzi sau a reținerii permisului de conducere, sau chiar a reținerii unor bunuri, acesta poate contesta procesul verbal de contravenție. Însă, pentru ca procedura să aibă succes, conducătorul auto trebuie să țină cont de legislația în vigoare.

În primul rând, o amendă nu trebuie plătită neapărat în 48 de ore de la emiterea procesului verbal, aceasta poate fi plătită și în 15 zile, beneficiind de aceeași reducere la jumătate al cuantumului amenzii, termenul fiind modificat prin Legea nr. 203 din anul 2018.

Următorul pas ce trebuie îndeplinit de către conducătorul autor este redactarea unei plângeri împotriva procesului-verbal înmănat, modele de astfel de plângeri fiind acum disponibile chiar și pe internet.

Plângerea este necesar a fi depusă la judecătoria în circumscripția căreia a fost realizată contravenția. Din momentul depunerii plângerii, executarea efectivă a sancțiunii este suspendată până în momentul în care cazul va fi soluționat. Judecătorul trebuie să stabilească un termen de judecată în 30 de zile maxim din momentul depunerii plângerii.

Chiar și așa, doar o contestație în scris nu este suficientă în instanță, fiind necesar să fie anexate și dovezi referitoare la nevinovăția conducătorului auto care a fost sancționat de către agentul de poliție rutieră. De asemenea, ar fi indicat ca amenda să fie achitată în termen de 15 zile de la data primirii procesului-verbal, chiar dacă se decide ulterior să conteste acest lucru, deoarece, dacă judecătorul consideră totuși că șoferul este vinovat, acesta va fi obligat să plătească întreaga amendă, fără a beneficia de scutirea de plată de 50%.

Dacă conducătorul auto are drept de câștig va recupera banii, iar dacă nu va achita doar jumătate din sumă. Chiar și atunci când judecătorul decide împotriva sa, acesta poate face apel, în termen de 15 zile împotriva hotărârii judecătorului. Instanța este modificată, în sensul că se va adresa secției de contencios administrativ din cadrul tribunalului, conform Ordonanței de Guvern nr. 2 din 2021, fără a fi nevoie de scrierea apelului.

Aceeași ordonanță este cea care enumeră situațiile în care procesul-verbal al agentului constatator poate fi contestat în instanță, în art. 17, acestea fiind, lipsa unor mențiuni importante din procesul verbal, cum ar fi lipsa numelui, a prenumelui, calitatea agentului care a făcut constatarea, numele contravenientului, lipsa unor semnături etc.

Dacă agentul constatator omite să completeze oricare din rubricile din procesul-verbal atunci contravenientul poate oricând depune o contestație împotriva acestui document și poate câștiga cu ușurință respectivul proces verbal putând fi anulat. Cu toate acestea, dacă fapta este una gravă, severă, și se contată o încadrare de natură penală, atunci procedura poate deveni una mai complexă.

În concluzie, pentru ca ordinea de drept să fie păstrată și în sfera circulației rutiere și toți participanții la traficul rutier, atât de dificil în societatea de astăzi, să se bucure de toate drepturile lor, este necesar ca toți acești participanți fiind și destinatari ai normelor legislative în materie rutieră, să aibă un comportament conform cu dispozițiile impuse, tocmai pentru o desfășurare optimă a relațiilor sociale din trafic. Răspunderea

contravențională reprezintă cea mai ușoară formă de răspundere juridică administrativă impusă de un stat de drept și în acest domeniu, prin care statul, prin autoritățile sale administrative, trage la răspundere pe orice contravenient pentru faptele săvârșite cu nerespectarea normelor în vigoare privitoare la trafic. Contravenienții sunt supuși totodată în urma acestei trageri la răspundere unor sancțiuni pentru restabilirea autorității și a ordinii de drept în domeniu.

Ordonanța de Guvern nr. 2 din 2001 definește contravenția ca fiind tot o faptă săvârșită cu vinovăție, care este stabilită prin act normativ, de lege, de orice tip. Deci condițiile ce stau la baza unei contravenții sunt ca fapta să fie făcută cu vinovăția contravenientului, fapta să fie totodată prevăzută de un text normativ și să fie sancționată prin acte normative în vigoare.

Aceeași situație este valabilă și pentru contravențiile stipulate în Codul Rutier actual din România care se prezintă ca o legislația rutieră modernă, actuală și adaptată traficului rutier actual la nivel național, cu unele asemănări dar și cu diferențieri, așa cum este și firesc, față de circulația rutieră din alte state. Codul Rutier reprezintă documentul reprezentativ în ceea ce privește cadrul normativ ce se aplică tuturor componentelor sistemului de circulație din România, astfel că o bună cunoaștere a conceptelor definite de acesta, a normelor și a condițiilor de circulație eficientă este necesară, nu doar pentru conducători de autovehicule, ci și pentru pietoni, toți fiind componente esențiale ale sistemului.

Se poate observa că legislația unui Cod Rutier este modificată la distanțe de câțiva ani. Acest aspect relevă necesitatea actualizării acestui tip de legislație și importanța vitală a evoluției informațiilor constante în domeniu pentru a fi la curent cu noile nevoi de reglementare și pentru a adapta conduita în trafic. Scopul este de a contribui la fluidizarea unui sistem de circulație ca acesta să devină eficient și de a evita astfel sancțiunile contravenționale sau chiar atragerea de sancțiuni infracționale, și nu în ultimul rând pentru a evita pe cât posibil decesul persoanelor, ca rezultat al nerespectării normelor contravenționale în domeniu. Viața trebuie să aibă, într-adevăr, prioritate iar acest fapt trebuie să fie responsabilitatea oricărei administrații din orice stat de drept, iar Codul Rutier actual (capitolul IX) subliniază atribuțiile ministerelor și autorităților administrației publice în acest domeniu.

Bibliografie

1. * *Evidența Accidentelor de Circulație*, Serviciul Rutier, Caraș-Severin.
2. *Comisia Europeană, *Transport road safety*; https://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm
3. *Parlamentul European (2021). Statistici privind decesele cauzate de accidente rutiere în UE infografic); <https://www.europarl.europa.eu/news/ro/headlines/society/20190410STO36615/statistici-privind-decesele-cauzate-de-accidente-rutiere-in-ue-infografic>
4. Andrei T. (coord.), *România în cifre*, București: Institutul Național de Statistică, 2019.
5. Babbie E., *Practica cercetării sociale*, Editura Polirom, 2010.
6. Constantin F., *Manual pentru pregătirea și perfecționarea conducătorilor auto*, 2010.
7. Kerner B.S., *Introduction to Modern Traffic Flow Theory and Control: The Long Road to Three-Phase Traffic Theory*, Springer, Berlin, New York, 2009.
8. Miller D., *Handbook of Research Design and Social Measurement*, Sage Publications, 1991.
9. Popescu C., *Infrastructura rutieră*. <http://infrastructura-rutiera.blogspot.com/>; 2015
10. Stănculescu M., *Noul cod rutier 2022 pe înțelesul tuturor, pentru obținerea permisului de conducere la orice categorie*, Editura Teocora, București, 2022.
11. Tudor I., *Contravenția la regimul circulației rutiere a fost comisă dar în anumite condiții sancțiunea nu s-a aplicat*; <https://avocat-tudor.ro/contravenitia-la-regimul-circulatiei-rutiere/>; 2021.
12. Ursuța M., *Contravențiile rutiere*. Ed. a II-a. București: Editura Universul Juridic, 2011.
13. Vanderbilt T., *Traffic: Why We Drive the Way We Do (and What It Says About Us)*. Knopf, New York, 2009.

Legislație

1. Regulamentul de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice din 04.10.2006; <https://lege5.ro/Gratuit/geydembrha/constatarea-contravenitiilor-si-aplicarea-sanctiunilor-contraventionale-regulament?dp=gmydcnjvgu4tg>
2. Ordonanța nr. 2 din 12 iulie 2001 (actualizată) privind regimul juridic al contravențiilor, emitent Guvernul României (publicată în: monitorul oficial nr. 410 din 25 iulie 2001); <https://ro.scribd.com/doc/103321033/Noul-cod-rutier>
3. Ordonanță de Urgență nr. 195 din 12 decembrie 2002 (**republicată**) privind circulația pe drumurile publice**) emitent Guvernul, Publicat

- în Monitorul Oficial nr. 670 din 3 august 2006, disponibil pe <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/74028>
4. Lege nr. 49 din 8 martie 2006, pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, emitent Parlamentul, Publicat în Monitorul Oficial nr. 246 din 20 martie 2006, disponibil pe <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/74028>
 5. Hotărâre nr. 1.391 din 4 octombrie 2006 (*actualizată*), pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (actualizată până la data de 26 ianuarie 2007*) Emitent Guvernul, disponibil pe <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/79058>
 6. Ordonanță nr. 1 din 27 ianuarie 2022, pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, Emitent Guvernul României, Publicat în Monitorul Oficial nr. 89 din 28 ianuarie 2022, disponibil pe <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/251205>
 7. <https://ro.scribd.com/doc/103321033/Noul-cod-rutier-2022>