

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
ACADEMIA DE POLITIE „Alexandru Ioan Cuza”
ȘCOALA DOCTORALĂ DE ORDINE PUBLICĂ ȘI
SIGURANȚĂ NAȚIONALĂ

Doctorand STĂNILĂ (SIMION) Andreea-Florina

TEZĂ DE DOCTORAT
REZUMAT

**Tema: SIGURANȚA RUTIERĂ – COMPONENTĂ A
SISTEMULUI DE ORDINE PUBLICĂ ȘI SIGURANȚĂ
NAȚIONALĂ**

Conducător de doctorat

Profesor universitar doctor

LUCA IAMANDI

BUCUREȘTI

2019

CUPRINS

INTRODUCERE

CAPITOLUL I. CADRUL JURIDIC AL ACTIVITĂȚII DIN DOMENIUL TRANSPORTURILOR RUTIERE

- 1.1. Aspecte generale privind evoluția și importanța sistemului de transport
- 1.2. Elementele componente ale transportului rutier
 - 1.2.1. Drumul
 - 1.2.2. Autovehiculul
 - 1.2.3. Conducătorul de vehicul
 - 1.2.4. Aprecieri cu privire la domeniul transportului rutier
- 1.3. Clasificarea transporturilor rutiere
- 1.4. Cadrul legislativ în domeniul transportului rutier
 - 1.4.1. Reglementări legislative în domeniul transportului rutier național
 - 1.4.2. Reglementări legislative în domeniul transportului rutier internațional
- 1.5. Concluzii

CAPITOLUL II. CADRUL INSTITUȚIONAL ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR. MANAGEMENTUL ÎN DOMENIU LA NIVELUL UNIUNII EUROPENE

- 2.1. Principalele instituții cu atribuții în domeniul transportului rutier și obiectivele acestora
 - 2.1.1. Ministerul Transporturilor
 - 2.1.1.1. Autoritatea Rutieră Română
 - 2.1.1.2. Regia Autonomă Registrul Auto Român
 - 2.1.1.3. Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (I.S.C.T.R.)
 - 2.1.1.4. Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A.
 - 2.1.2. Consiliul Interministerial pentru Siguranță Rutieră (C.I.S.R)
 - 2.1.3. Ministerul Afacerilor Interne
 - 2.1.4. TISPOL

- 2.2. Organizarea și funcționarea activității de transport rutier
 - 2.2.1. Accesul și exercitarea ocupației de operator de transport rutier
 - 2.2.2. Accesul la piața de transport rutier contra cost
- 2.3. Managementul transporturilor din perspectiva Cărții Albe a U.E.
- 2.4. Politicile elaborate la nivelul U.E. privind reducerea emisiilor poluante
- 2.5. Concluzii

CAPITOLUL III. INDISCIPLINA ÎN TRAFIC ȘI ROLUL EDUCAȚIEI RUTIERE ÎN SCOPUL PREVENIRII ACCIDENTELOR DE CIRCULAȚIE

- 3.1. Conduita preventivă - considerații generale
- 3.2. Factorii conduitei rutiere
- 3.3. Educația rutieră
- 3.4. Activitățile organelor de poliție pentru combaterea indisciplinii rutiere
- 3.5. Evaluarea accidentului rutier
- 3.6. Concluzii

CAPITOLUL IV. ANALIZA TRANSVERSALĂ ȘI LONGITUDINALĂ A EVOLUȚIEI ACCIDENTELOR RUTIERE ÎN ROMÂNIA

- 4.1. Siguranța rutieră în România
 - 4.1.1. Conceptul privind siguranța rutieră
 - 4.1.2. Factorii siguranței rutiere
- 4.2. Siguranța rutieră la nivelul Uniunii Europene
- 4.3. Siguranța rutieră în context național
 - 4.3.1. Situația statistică a accidentelor rutiere grave în cursul anului 2011
 - 4.3.2. Situația statistică a accidentelor rutiere grave în cursul anului 2012
 - 4.3.3. Situația statistică a accidentelor rutiere grave în cursul anului 2013
 - 4.3.4. Situația statistică a accidentelor rutiere grave în cursul anului 2014
 - 4.3.5. Situația statistică a accidentelor rutiere grave în cursul anului 2015

4.3.6. Situația statistică a accidentelor rutiere grave în cursul anului 2016

4.3.7. Situația statistică a accidentelor rutiere grave în cursul anului 2017

4.3.8. Analiza comparativă a evoluției accidentelor rutiere grave în perioada 2011-2017

4.4. Concluzii

CAPITOLUL V. INFRAȚIONALITATEA RUTIERĂ ȘI IMPACTUL REAL ASUPRA SIGURANȚEI NAȚIONALE

5.1. Evoluția legislației rutiere în România

5.2. Caracteristici generale

5.3. Raporturi cu alte categorii de infracțiuni

5.4. Infracțiuni la regimul circulației rutiere pe drumurile publice

5.4.1. Punerea în circulație sau conducerea unui vehicul neînmatriculat

5.4.2. Conducerea unui vehicul fără permis de conducere

5.4.3. Conducerea unui vehicul sub influența alcoolului sau a altor substanțe

5.4.4. Refuzul sau sustragerea de la prelevarea de mostre biologice

5.4.5. Părăsirea locului accidentului ori modificarea urmelor acestuia

5.4.6. Împiedicarea sau îngreunarea circulației pe drumurile publice

5.4.7. Nerespectarea atribuțiilor privind verificarea tehnică ori efectuarea reparațiilor

5.4.8. Efectuarea de lucrări neautorizate în zona drumului public

5.5. Aspecte comune specifice infracțiunilor contra siguranței rutiere

5.6. Infracțiuni contra persoanei. Studii de caz

5.6.1. Infracțiunea de ucidere din culpă (art. 192 C.P.)

5.6.2. Infracțiunea de vătămare corporală din culpă (art. 196 C.P.)

5.6.3. Studii de caz

5.7. Concluzii

CONCLUZII ȘI PROPUNERI DE LEGE FERENDA

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

INTRODUCERE

Prezenta lucrare tratează o problemă de actualitate a societății în care trăim, o societate ce este bazată pe circulația persoanelor, mărfurilor și autovehiculelor. Traficul rutier este un fenomen de o mare complexitate asupra căruia se reflectă comportamentul uman, caracteristicile geografice și demografice și este influențat de o serie de factori individuali, sociali, politici, economici. Problema legată de circulația rutieră este o consecință a comportamentului omului față de autovehicul, astfel că o atitudine disciplinată determină un trafic sigur și fluent, pe când adoptarea unui comportament negativ, în calitate de participant la traficul rutier determină accidentul rutier. Creșterea explozivă a numărului de autovehicule, dezvoltarea disproporțională a rețelei de drumuri raportată la traficul actual, indisciplina în trafic, insuficiența campaniilor preventive în mass-media și a educației rutiere în școli reprezintă o parte din aspectele care influențează în mod negativ siguranța rutieră. Pe fondul aspectelor expuse mai sus, problema siguranței rutiere se acutizează și necesită o atenție sporită.

Domeniul abordat în cadrul cercetării este de interes pentru prezent având în vedere dezvoltarea din punct de vedere tehnic a vehiculelor, supraaglomerarea traficului rutier și creșterea rolului activității de transport în viața cotidiană. În ciuda facilităților și avantajelor create în rândul populației, transporturile rutiere au produs și continuă să producă efecte nedorite, precum pierderile de vieți omenești și pagube materiale foarte mari. Primii expuși pericolului sunt participanții la traficul rutier, pietoni sau conducători auto care constituie prima verigă în lanțul siguranței rutiere.

Motivația alegerii acestei teme de cercetare științifică este reprezentată de importanța politicii din domeniul siguranței rutiere al cărei scop principal este creșterea gradului de siguranță rutieră necesară deplasării sigure a cetățenilor în întreaga Europă

și reducerea numărului persoanelor vătămate/decedate în accidentele rutiere. Analiza evoluției indicatorilor accidentelor rutiere în România prin raportare la condițiile de producere, vehicule și persoane implicate asigură o imagine de ansamblu a acestui fenomen și conturează tendințele acestuia privind modul în care factorii sus-menționați îl influențează. Această analiză interpretativă a fenomenului rutier se impune a fi efectuată întrucât prezintă o importanță deosebită în vederea prevenirii și combaterii încălcărilor la regimul circulației rutiere, precum și pentru identificarea de soluții viabile în vederea menținerii unui echilibru între dinamica vieții omenești și progresul tehnologic.

Prin raportare la situația existentă în România și având la bază literatura de specialitate, am urmărit pe parcursul acestei lucrări prezentarea situației siguranței rutiere la nivel conceptual și operațional, precum și implementarea unor măsuri de prevenire și combatere a evenimentelor rutiere.

Prezenta lucrare științifică abordează criminalitatea rutieră care conform statisticilor reprezintă o formă extinsă de criminalitate. Acest fenomen impune necesitatea cunoașterii sale în amănunt pentru a putea fi prevenit, sancționat și combătut și implică experiența și efortul unit al țărilor care se confruntă cu astfel de infracțiuni la adresa securității rutiere. Introducerea spețelor pe parcursul lucrării este justificată de frecvența apariției în practică, de pericolul pe care acesta îl prezintă pentru siguranța rutieră, de originalitatea opiniei exprimate și a argumentelor organelor de urmărire penală pentru justificarea soluției date. Modalitatea de sistematizare a materiei, precum și prezentarea spețelor creează o imagine de ansamblu a problemelor de drept apărute cu ocazia soluționării cauzelor referitoare la infracțiunile rutiere.

Ipoteza de cercetare în domeniu este reprezentată de necesitatea unei noi abordări a conceptului de poliție rutieră în România, în sensul că obiectivele acesteia trebuie să constea în eficientizarea, modernizarea și alinierea metodelor și tehnicilor de lucru cu cele existente la nivel european. Odată cu aderarea României la Uniunea

Europeană au crescut și exigențele cetățenilor cu privire la calitatea serviciilor publice. Integrarea României în Uniunea Europeană implică anumite schimbări și în domeniul circulației rutiere iar pentru crearea unei imagini pozitive atât pe plan intern, cât și pe plan internațional se impune consolidarea unei poliții rutiere transparente care să antreneze autoritățile publice locale și cetățenii în activitatea de creștere a gradului de siguranță rutieră și să-și concentreze forțele în vederea asigurării unui climat de ordine în societate.

Obiectivele cercetării reprezintă un demers științific și teoretic menit să contribuie la crearea unui climat de securitate rutieră pentru toți participanții la trafic prin creșterea rolului și dotarea corespunzătoare a organelor de poliție rutieră, prin identificarea situației actuale a accidentelor rutiere la nivelul țării, a cauzelor generatoare și a condițiilor care favorizează apariția acestora. Odată identificate, se impune desfășurarea de activități în vederea reducerii numărului acestora, luarea unor măsuri de prevenire, combatere și sancționare. Progresul tehnologic reprezintă factorul care aduce permanent schimbări în domeniul rutier, însă dacă nu este folosit în sprijinul structurilor de poliție rutieră acesta poate deveni la un moment dat un factor de dezechilibru.

Obiectivul principal îl reprezintă contribuția în vederea dezvoltării și promovării unei poliții rutiere transparente, corecte și profesioniste, care prestează servicii calitative conform standardelor europene și manifestă o atitudine deschisă necesară colaborării cu autoritățile publice locale, societatea civilă, mediul academic și științific.

Scopul lucrării determină formularea mai multor obiective specifice, dintre care enumerăm:

- Analiza stadiului evoluției traficului rutier și identificarea problematicii actuale;

- Reliefarea aspectelor pozitive și negative cu privire la siguranța rutieră, a elementelor legislative care reglementează acest domeniu în scopul identificării aspectelor ce trebuie introduse sau perfecționate pentru îmbunătățirea gradului de siguranță rutieră;
- Prevenirea și scăderea numărului accidentelor rutiere prin promovarea unei comunicări eficiente cu participanții la trafic și campanii de sensibilizare și informare cu privire la activitățile desfășurate;
- Modernizarea poliției rutiere prin dotarea și extinderea tehnologiilor informaționale în procesul de aplicare a legii;
- Intensificarea educației rutiere prin angrenarea mass-media și a inspectoratelor județene școlare;
- Alinierea și armonizarea procedurilor legislative naționale în domeniu cu cele de la nivel european.

În vederea realizării eficiente a obiectivelor cercetării, metodele de cercetare aplicate au fost selectate în raport cu specificul tezei de doctorat. Astfel, metoda sociologică a fost valorificată pentru studierea situației accidentelor rutiere în ceea ce privește evoluția și tendințele sale iar metoda bibliografică a fost utilizată prin studierea legislației în domeniu, a cursurilor și tratatelor de specialitate.

Pentru studierea fenomenului infracțional și contravențional, metoda cantitativă a fost utilizată prin folosirea datelor statistice preluate din evidențele instituțiilor cu atribuții în domeniul rutier în vederea actualizării, îmbunătățirii și completării cadrului legislativ, a tehnicilor de investigare, precum și în scopul identificării principalelor modalități de prevenire și combatere a fenomenului. Se observă și utilizarea metodelor calitative, în special studiul de caz, precum și a celor de intersecție între palierul calitativ-cantitativ, aici referindu-ne în special la analiza documentelor în domeniu. În vederea formulării concluziilor, am utilizat metoda logică

pentru analizarea raționamentelor logice a conceptelor juridice, a legislației, precum și a argumentelor.

Cu privire la procesul investigativ, observația a fost metoda principală prin care s-au cules date și informații care au fost ulterior diseminate în cuprinsul tezei iar pentru interpretarea rezultatelor au fost folosite într-o manieră combinată metodele inductivă, deductivă, comparativă și explicația cauzală. Metoda comparativă s-a bazat pe analiza comparativă a prevederilor legislative din toate statele membre ale Uniunii Europene pe diferite categorii de contravenții sau obligații reținute în sarcina conducătorilor auto, precum și prin analiza comparativă a situației statistice a accidentelor rutiere produse în România în perioada anilor 2011-2017.

În opinia noastră, utilitatea prezentei lucrări de cercetare științifică reiese din gruparea într-o manieră unitară și aprofundată a problematicii siguranței rutiere, prin identificarea aspectelor negative existente la nivel național în acest domeniu și oferirea unor soluții în vederea remedierii sau diminuării acestora. Astfel, au fost puse la dispoziția organelor de urmărire penală instrumentele necesare pentru desfășurarea optimă a activităților legate de securitatea circulației publice și au fost efectuate propuneri în domeniu care să fie luate în calcul de persoanele cu inițiativă legislativă în scopul diminuării fenomenului infracțional și a accidentelor rutiere. Teza de doctorat dezbate o problemă de maximă actualitate, focusată pe infracțiunile rutiere aflate în dezvoltare, care prin particularități și amploare, impun o legislație actualizată, complexă și măsuri de prevenire viabile.

Din punct de vedere al structurii, lucrarea cuprinde introducere, cinci capitole, concluzii și bibliografie.

CAPITOLUL I. CADRUL JURIDIC AL ACTIVITĂȚII DIN DOMENIUL TRANSPORTURILOR RUTIERE

În cadrul primului capitol ne-am propus să facem o prezentare cu privire la evoluția, importanța și elementele activității de transport rutier și să realizăm o analiză a reglementărilor legislative la nivel național și internațional în acest domeniu. Obiectivul acestui capitol îl reprezintă identificarea aspectelor pozitive și negative ale activității de transport rutier, a punctelor slabe și a celor forte ale cadrului legislativ în domeniu și propunerea de măsuri ce necesită a fi implementate pentru creșterea gradului de siguranță rutieră.

În contextul dezvoltării tehnologiei și a complexității activității de transport se poate aprecia că transporturile reprezintă aparatul circulator al economiei pe plan mondial întrucât reprezintă modalitatea efectivă prin care se realizează relațiile economice interstatale. Sectorul de transport rutier este dependent de servicii și vehicule care asigură transportul de mărfuri și persoane iar „complexitatea acestei activități se datorează nivelului avansat al tehnologiei și a multitudinii de solicitări din partea societăților civile ori a piețelor mondiale.”¹ Transportul rutier deține cea mai importantă pondere dintre modurile de transport atât în domeniul transportului de marfă, cât și de pasageri și având în vedere că se desfășoară la nivel mondial, se impune existența unei cooperări strânse pe plan național și internațional în scopul obținerii unor rezultate eficiente.

Abia în momentul în care siguranța rutieră devine un aspect integrat al transportului durabil devine evidentă și contribuția suplimentară a unor măsuri precum reducerea emisiilor de zgomot, a poluanților atmosferici și asigurarea condițiilor care pot promova mersul pe jos și ciclismul, măsuri ce au fost concepute inițial pentru a atinge obiective de sănătate sau de protecție a mediului. Parlamentul European și-a exprimat sprijinul politic pentru această abordare, afirmând că „*politica privind*

¹ C.Alexa, V. Ciurel, N. Sută, E. Sebe, *Transporturi și Asigurări*, Editura Metropol, București, 1994, p.7.

*siguranța rutieră trebuie văzută în contextul politicii globale privind mobilitatea durabilă, implicând utilizarea integrată a tuturor modurilor de transport, promovarea unor moduri de transport mai ecologice, precum transportul feroviar, căile navigabile interioare, transportul maritim pe distanțe scurte și transportul combinat, precum și promovarea transportului public de călători, pentru a reduce impactul generat de motorizare”.*²

În cadrul procesului de transport rutier se regăsesc ca elemente componente rețeaua de drumuri, autovehiculul și conducătorul auto.

Conducătorul auto împreună cu vehiculul fac parte dintr-un angrenaj om-mașină care se armonizează și se condiționează interactiv permanent în traficul rutier. Unitatea de acțiune se reflectă în răspunsul dinamic de natură funcțională pe care îl constituie cei doi, unde mașina se comportă reactiv la comanda șoferului, iar acesta la complexitatea și capcanele conducerii auto. Din aceste considerente este imperativ necesar ca îndemânarea și cunoștințele necesare conducerii să fie foarte bine stăpânite de către conducătorii auto, aceștia din urmă necesitând a fi verificați periodic pentru a putea fi declarați apti din punct de vedere medical și psihologic.

Drumul „*condiționează mobilitatea vehiculelor iar dezvoltarea transportului auto nu ar fi posibilă fără organizarea rețelei de drumuri*”³. În România, la momentul actual, aproximativ 90% din rețeaua de drumuri se încadrează la standardul de drumuri cu o singură bandă pe sensul de mers. Acest aspect influențează timpul de deplasare, însă are un impact major și asupra siguranței în trafic întrucât lățimea sub standard a drumului nu permite efectuarea în condiții sigure a manevrei de depășire a vehiculelor de transport mărfuri grele sau a celor agricole care se deplasează pe rețeaua națională.

² European Parliament Report on the Commission communication to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Priorities in EU road safety – progress report and ranking of actions. Brussels, European Commission, 2000, p.20.

³ Ion Gheorghe, *Managementul transporturilor partea a II a-Organizarea transporturilor*, Editura Eficient, 2001, București, p. 103.

România se situează pe „*locul 30 din 31 în Europa în ceea ce privește numărul mic de kilometri în regim de autostradă*”⁴ iar din analiza efectuată în prezenta lucrare s-a concluzionat că în perioada de referință, respectiv 2011-2017, extinderea rețelei de drumuri nu a fost direct proporțională cu numărul vehiculelor înmatriculate, în sensul că rețeaua de drumuri a cunoscut o creștere cu 2.396 kilometri, pe când parcul auto a crescut cu 2.999.501 vehicule, sens în care vehiculele au depășit capacitatea de cuprindere a suprafeței rutiere iar siguranța și calitatea traficului sunt scăzute.

Infrastructura rutieră este o componentă a transportului rutier care condiționează calitatea traficului și riscul în trafic, motiv pentru care aceasta trebuie să se dezvolte direct proporțional cu evoluția parcului de vehicule, întrucât, în sens contrar, conduce la supraaglomerare și implicit la producerea accidentelor de circulație. Beneficiile majore ale dezvoltării mobilității sunt minimize de repercusiunile negative pe care le au accidentele rutiere, acestea materializându-se în pierderi de vieți omenești, vătămări și pagube materiale enorme.

Alături de infrastructură, un rol important în creșterea gradului de siguranță rutieră îl deține și complexitatea legislației existente în domeniu. Astfel, în urma analizei efectuate pe acest segment concluzionăm că aspectele pozitive cuprinse în actualele reglementări trebuie menținute și completate în anumite puncte pentru a-și putea îndeplini dezideratul, și anume asigurarea securității cetățenilor, a traficului rutier și prevenirea accidentelor rutiere.

⁴ Master Plan General de Transport al României. Variantă finală revizuită a Master Planul pe termen scurt, mediu și lung, iulie 2015, p.77.

CAPITOLUL II. CADRUL INSTITUȚIONAL ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR. MANAGEMENTUL ÎN DOMENIU LA NIVELUL UNIUNII EUROPENE

Acest capitol vizează prezentarea cadrului instituțional în domeniul transporturilor, sens în care au fost analizate obiectivele și importanța instituțiilor cu atribuții în domeniu. Totodată, în același capitol este tratat și managementul în domeniul transporturilor rutiere la nivelul Uniunii Europene, obiectivul fiind alinierea și armonizarea procedurilor legislative în materie prin eliminarea discrepanțelor normative, liberalizarea accesului la piața transporturilor și recunoașterea mutuală a diplomelor și certificatelor în domeniu.

Documentul cu cea mai mare relevanță în domeniu îl reprezintă Cartea Albă „*Politica Europeană în domeniul transporturilor-orizont 2010: timpul deciziei*”, act ce cuprinde o analiză a problemelor cu care se confruntă politica europeană din perspectiva transporturilor, pe fondul preconizării unei amplificări a traficului rutier care va genera în mod implicit ambuteiaje, poluarea mediului și afectarea sănătății. Întrucât transportul rutier deține ponderea cea mai crescută dintre toate modurile de transport, Comisia a stabilit mai multe măsuri în vederea creării unui echilibru în acest domeniu, încurajării transportului feroviar și maritim și stimulării transportului combinat. De asemenea, obiectivele acesteia au în vedere creșterea siguranței rutiere, îmbunătățirea calității serviciilor, consolidarea drepturilor utilizatorilor și dezvoltarea rețelelor transeuropene în vederea eliminării barierelor transfrontaliere. O adevărată provocare o reprezintă stabilirea unor principii conform cărora să se efectueze taxarea pentru fiecare mod de transport, urmărindu-se în acest fel folosirea modurilor de transport care poluează mai puțin și folosirea infrastructurilor mai puțin aglomerate.

Datorită faptului că transportul rutier genera un număr extrem de mare de victime, Comisia Europeană și-a propus atingerea unui obiectiv ambițios și anume reducerea cu 50 % a numărului de victime ale accidentelor rutiere până în anul 2020. În

vederea îndeplinirii acestui deziderat s-a urmărit îmbunătățirea infrastructurii rutiere, a dotărilor tehnice ale autovehiculelor și adoptarea unui regim sancționator mai sever pentru încălcarea normelor rutiere.

Cu ocazia evaluării intermediare efectuată în anul 2006 a Cărții albe din 2001, Comisia Europeană a actualizat programul de măsuri întrucât a constatat că cele propuse la acel moment nu erau suficient de complexe în vederea atingerii obiectivelor stabilite, sens în care au fost adoptate planuri în vederea implementării sistemelor de transport inteligente pentru diminuarea consumului de combustibil, de energie și a gradului de poluare.

În contextul provocărilor care au amenințat domeniul transporturilor, Comisia a publicat în anul 2011 Cartea Albă „*Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor*”, care s-a focalizat pe aspectele ce necesitau a fi definitivate în vederea finalizării pieței interne, promovând cooperarea internațională și interconectarea globală a transporturilor. Dintre obiectivele incluse, pot fi menționate crearea unui spațiu unic european în domeniul transporturilor prin excluderea tuturor barierelor, crearea de noduri multimodale, a unor rețele integrate de transport, simplificarea integrării operatorilor de transport, îmbunătățirea cadrului social, de mediu și creșterea nivelului de siguranță. Totodată, s-a urmărit ca transporturile să utilizeze o energie curată în vederea protejării mediului înconjurător, sens în care se dorește o reducere a cotei automobilelor ce folosesc carburanți tradiționali în transportul urban cu 50% până în anul 2030 și chiar 100% până în anul 2050.⁵ Pentru realizarea acestui obiectiv, se observă că se pune accent pe cercetare și investiții pentru ca mobilitatea să nu fie afectată sau redusă în momentul în care se va renunța la petrol.

Obiectivele politice ale Uniunii Europene privind transportul rutier sunt acelea de promovare a serviciilor eficiente de transport rutier și de călători, de creare a

⁵ <http://eur-lex.europa.eu> consultat la data de 20.04.2018

unor condiții echitabile de concurență, de armonizare a standardelor tehnice mai sigure și mai ecologice, toate acestea în vederea asigurării unui grad de armonizare fiscală și socială și garantării faptului că în transportul rutier sunt aplicate normele în mod eficient și fără discriminare. Legislația în vigoare aplicabilă serviciilor de transport rutier stabilește norme comune privind accesul la profesie și la piață, standardele minime pentru timpul de lucru, timpul de conducere, perioadele de odihnă și taxele anuale minime de vehicule, precum și norme comune pentru taxele de trecere și cele de utilizare pentru vehiculele grele de marfă. În ceea ce privește transportul de marfă pe cale rutieră, Uniunea Europeană a stabilit treptat un set cuprinzător de norme unitare pentru a asigura o concurență loială în rândul operatorilor de transport rutier, creând acestora posibilitatea de a furniza servicii dincolo de frontierele naționale.

Se poate observa că la nivel național, în ciuda rezultatelor pozitive obținute în ultimii ani și a eforturilor depuse de autorități, gradul riscului rutier este peste media europeană. Acest aspect se justifică și prin faptul că abordarea și tratarea acestei probleme referitoare la siguranța rutieră revine în cea mai mare parte Poliției Rutiere care mai beneficiază de ajutorul câtorva instituții importante, care însă nu sunt suficiente. De aceea, promovarea unei cooperări permanente a instituțiilor, autorităților și serviciilor cu atribuții în domeniul rutier, intensificarea eforturilor și angrenarea mai multor organizații nonguvernamentale și a mass-media în scop preventiv-educativ contribuie la reducerea victimizării și la o circulație rutieră desfășurată în condiții optime și sigure.

CAPITOLUL III. INDISCIPLINA ÎN TRAFIC ȘI ROLUL EDUCAȚIEI RUTIERE ÎN SCOPUL PREVENIRII ACCIDENTELOR DE CIRCULAȚIE

Circulația rutieră nu reprezintă un simplu fenomen, ci poate fi considerată o componentă organică a vieții cotidiene. Regulamentul rutier reprezintă latura juridică a

circulației pe drumurile publice iar conduita preventivă este considerată latura morală a modului de acțiune a participantului la traficul rutier.

Conduita preventivă reprezintă atitudinea tuturor participanților la trafic ce are la bază concepția de prevenire iar în cazul conducătorului auto această atitudine se manifestă nu numai pe perioada cât conduce, ci este extinsă și asupra perioadelor ce preced și continuă această activitate. Atunci când discutăm despre conduita preventivă ne gândim la trei aspecte și anume „anticipare – evitare – limitare.”⁶

Atât la nivel național, cât și la nivel internațional abordarea problemelor legate de siguranța rutieră reprezintă în esență o problemă de prevenire a accidentelor rutiere soldate cu vătămări și decese. Strategiile preventive în domeniu s-au orientat în principal pe îmbunătățirea și responsabilizarea comportamentului utilizatorilor drumurilor, în special prin educație, informare și punere în aplicare. În plus, diferitele componente ale sistemului de transport rutier au evoluat oarecum într-un mod separat și nu sistematic și coerent, lucru ce are ca rezultat o abordare fragmentată a siguranței rutiere, întrucât anumite măsuri au vizat utilizatorii, altele vehiculele, infrastructura sau legislația.

O abordare sistemică a siguranței rutiere include toate elementele legate de siguranța rutieră întrucât accidentele rutiere rezultă dintr-o combinație complexă de elemente care, pe lângă comportamentul utilizatorilor rutieri, includ factori care nu sunt sub controlul lor, cum ar fi proiectarea slabă sau eșecul în performanța vehiculelor sau a infrastructurii rutiere. Acest lucru duce la „dezvoltarea unei abordări sistemice” în care toate componentele sistemului (utilizatori, vehicule și infrastructuri) sunt considerate ca fiind interdependente. Astfel, numai după identificarea problemelor, se pot formula strategiile, se stabilesc obiectivele și se urmărește performanța.

Prevenirea desfășurată în scopul reducerii numărului de accidente rutiere reprezintă unul din obiectivele principale ale organelor de poliție. În vederea adoptării

⁶ V.Beda, Ghe. Ene, M. Ștefan, *A anticipa înseamnă a preveni*, Editura Militară, București, 1985, p. 32.

unei atitudini rutiere preventive de către participanții la trafic, organele de poliție desfășoară campanii preventiv-educative cu scopul însușirii și respectării regulilor la regimul circulației. Pentru preșcolari și elevii din învățământul preuniversitar un rol important în formarea abilităților rutiere personale și sociale îl reprezintă educația rutieră, desfășurată sub forma activităților aplicative. Educația rutieră reprezintă unul din obiectivele Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră 2013-2020 , ocazie cu care se urmărește promovarea revizuirii în învățământul preuniversitar a Programului de educație rutieră, intensificarea campaniilor preventive și de sensibilizare a populației pe linia siguranței rutiere, precum și promovarea planurilor de mobilitate școlară în învățământul preșcolar, primar, gimnazial și liceal.

Cetățeanul are încredere în forțele de poliție și se bazează pe capacitatea acestora de reacție, anticipare și acțiune pro-activă. Instituțiile cu atribuții în domeniul siguranței rutiere vor beneficia de autoritate în societate doar în cazul în care își demonstrează eficiența prin susținerea intereselor naționale și a securității cetățenilor pe drumurile publice. Doar printr-o responsabilitate dovedită, structurile de poliție rutieră pot uni membrii comunității în vederea adoptării unei conduite preventive în trafic care să conducă la reducerea numărului de victime rezultate din accidentele rutiere.

Educația rutieră este considerată principalul obiectiv în acest domeniu. Aceasta trebuie să fie exercitată permanent, să se bazeze pe o abordare exhaustivă și un program coerent care să includă persoanele de orice vârstă și trebuie să se realizeze prin colaborarea poliției cu mass-media, școala, administratorul drumurilor, ONG-uri etc.

Sanționarea sub formă penală sau contravențională a încălcării normelor rutiere are drept scop prevenirea săvârșirii altora ce ar putea avea urmări mai grave. O conduită adecvată a participanților la trafic, completată de supravegherea respectării regulilor de circulație de organelor de poliție previn o circulație haotică a vehiculelor, împiedicând totodată favorizarea unor condiții care să contribuie la amplificarea pericolului producerii unui accident pe drumurile publice.

CAPITOLUL IV. ANALIZA TRANSVERSALĂ ȘI LONGITUDINALĂ A EVOLUȚIEI ACCIDENTELOR RUTIERE ÎN ROMÂNIA

Siguranța rutieră reprezintă o problemă actuală și o preocupare la nivel mondial, întrucât anual, la nivel global, sunt înregistrate 1,2 milioane de decese datorate accidentelor rutiere, fapt ce reprezintă a noua cauză de deces în rândul populației.

Obiectivul acestui capitol este reprezentat de analiza situației accidentelor rutiere la nivelul României, a cauzelor acestora și a condițiilor care le favorizează, întrucât odată stabilite aceste aspecte pot fi implementate măsurile adecvate de prevenire, combatere și sancționare ce ar contribui la creșterea gradului de siguranță rutieră.

Conceptul de siguranță rutieră este definit prin acțiunile ce se desfășoară în vederea îmbunătățirii conduitei umane și a infrastructurii pentru asigurarea unei circulații sigure și fluente, prin scăderea riscului rutier și minimizarea consecințelor accidentelor rutiere. Abordarea siguranței rutiere trebuie efectuată multidisciplinar, atât de către factorii de decizie, cât și de fiecare persoană în mod individual ca și participant la traficul rutier.

Cu toate că în anul 2007, odată cu aderarea la Uniunea Europeană, România a optat pentru scăderea cu 50% a numărului victimelor și persoanelor decedate din accidente rutiere, până în anul 2010 acest deziderat nu a putut fi atins în condițiile în care parcul auto a crescut permanent iar infrastructura nu s-a dezvoltat în aceeași proporție. Pe fondul rezultatelor slabe ale politicilor din domeniul rutier precum și a faptului că la nivelul Comisiei Europene a fost păstrat obiectivul de scădere cu 50% precizat mai sus, România a adoptat la nivel național Strategia pentru Siguranță Rutieră pentru perioada 2013-2020. Această strategie, având la bază respectarea unor principii, prezintă direcțiile și politicile necesare asigurării și îmbunătățirii siguranței rutiere și pe lângă obiectivul principal, urmărește o serie de aspecte ce necesită a fi îndeplinite pentru

crearea spațiului de siguranță rutieră și promovării unui transport sigur și durabil. Astfel, obiectivele strategiei privesc pe de o parte obligațiile României în calitate de stat membru al Uniunii Europene, și pe de altă parte problemele din domeniul siguranței naționale. Astfel, sunt propuse mai multe direcții de acțiune în domeniul siguranței rutiere, întărirea instituțională, asigurarea siguranței factorului uman și a vehiculelor, eficientizarea examinării și evaluării psihologice pentru obținerea permisului de conducere.

În scopul prevenirii și combaterii fenomenului rutier, analiza acestuia reprezintă un demers al cărui exercițiu nu își reduce niciodată eficiența și importanța. În cadrul acestui capitol a fost realizată analiza situației statistice a accidentelor rutiere produse în România în perioada 2011-2017 prin raportare la indicatori referitori la mediul producerii, tipul de impact, tipul și caracteristicile drumului, caracteristicile socio-demografice ale persoanelor implicate sau cauza producerii. Efectuarea acestei analize comparative a creat posibilitatea observării unor tendințe, formularea unor ipoteze, explicații și măsuri de prevenire și combatere a fenomenului.

CAPITOLUL V. INFRAȚIONALITATEA RUTIERĂ ȘI IMPACTUL REAL ASUPRA SIGURANȚEI NAȚIONALE

În cel de-al cincilea capitol, dedicat infrațunilor la regimul rutier, ne-am propus să realizăm o analiză a acestora și să evidențiem impactul pe care acestea îl au asupra siguranței naționale. Se poate observa că infrațunile rutiere, prin particularitățile lor și prin amploare, impun o legislație actualizată, complexă și măsuri de prevenire viabile. Infrațunile la regimul rutier au anumite „*caracteristici care le individualizează de restul categoriilor prevăzute în Codul Penal, tocmai prin specificul activității sociale reglementate*”⁷, și anume circulația pe drumurile publice. Prin incriminarea și sancționarea acestei categorii de infrațuni se urmărește ocrotirea

⁷ Ion Rusu, Minodora-Ioana Bălan-Rusu, *Infrațunile contra siguranței circulației pe drumurile publice în dreptul penal român*, Editura Universul Juridic, București, 2014, p.19.

valorii sociale ce constă în deplasarea pe drumurile publice într- un mod sigur, valoare ce include în complexitatea sa integritatea fizică a persoanelor, a mărfurilor transportate, a bunurilor și vehiculelor. Respectarea normelor de circulație pe drumurile publice conduce la prevenirea unei circulații haotice, împiedicând crearea unor condiții favorabile de amplificare a pericolului pe care îl prezintă vehiculul pe drumurile publice, de săvârșire a unor infracțiuni sau a unui accident de circulație.

Literatura de specialitate situează aceste infracțiuni ca o specie aparte a infracțiunilor de pericol, și anume aceea a infracțiunilor obstacol întrucât pericolul pe care îl creează săvârșirea lor conduce la producerea condițiilor prielnice comiterii unor infracțiuni, a unui accident rutier, la împiedicarea identificării autorului sau cercetării circumstanțelor concrete de săvârșire a unor infracțiuni rutiere. Pericolul social specific acestor infracțiuni rezultă din nerespectarea sau neobservarea regulilor de circulație iar sancționarea acestor fapte are drept scop prevenirea producerii unor consecințe mai grave.

Pentru cazurile de încălcare a normelor de circulație au fost prevăzute „*mijloace adecvate de constrângere, penale și administrative*”.⁸ În prezent, infracțiunile la regimul circulației pe drumurile publice sunt prevăzute de Codul Penal și analizând conținutul acestor infracțiuni, precum și calitatea subiecților activi, le putem clasifica în două categorii.

În prima categorie sunt incluse infracțiunile care se referă la conduita în trafic a conducătorilor sau proprietarilor de autovehicule, sens în care exemplificăm infracțiunile prevăzute de art.334-338 Cod Penal, ai căror subiecți activi, respectiv conducători sau proprietari de autovehicule, sunt implicați în mod direct în circulația vehiculelor.

⁸ D. Cosovanu, Gh. Diniță, *Mijloace de convingere și de constrângere prevăzute de legislația rutieră*, în R.R.D. nr. 9/1967, p.11.

A doua categorie include acele infracțiuni ai căror subiecți activi, care nu au calitate de conducători auto, săvârșesc infracțiuni care afectează siguranța rutieră, sens în care exemplificăm infracțiunile prevăzute de art. 339-341 din Codul Penal.

În urma studierii infracțiunilor la regimul circulației rutiere se poate concluziona că obiectul juridic generic al acestora îl reprezintă securitatea circulației rutiere și valorile sociale formate și dezvoltate în legătură cu aceasta. Pe lângă această caracteristică comună, se poate observa că fiecare infracțiune are și un obiect juridic special reprezentat de anumite relații care se formează în corelație cu valorile particulare ale ocrotirii siguranței rutiere și care sunt puse în primejdie în situația în care valoarea socială este nerespectată prin comiterea anumitor fapte concrete.

Alături de infracțiunile la regimul circulației rutiere, au fost analizate și infracțiunile contra persoanei, respectiv uciderea din culpă și vătămarea corporală din culpă, sens în care au fost prezentate studii de caz ce au evidențiat cazuri tipice de accidente rutiere. Odată cu prezentarea spețelor și analizarea condițiilor, împrejurărilor, cauzelor și urmările producerii acestora s-au conturat măsuri de natură preventivă care să contribuie la reducerea numărului accidentelor rutiere.

Conform statisticilor, infracțiunile comise contra siguranței rutiere reprezintă o formă extinsă de criminalitate, aspect ce obligă la cunoașterea sa în amănunt în scopul adoptării celor mai adecvate măsuri de prevenire, combatere și sancționare.

Abordarea practicii judiciare relevante în materia infracțiunilor rutiere prin prezentarea mai multor hotărâri judecătorești ale jurisprudenței instanțelor de toate gradele (judecătorii, tribunale, curți de apel, Înalta Curte de Casație și Justiție) a scos în relief impactul și consecințele pe care le poate avea nerespectarea regulilor de circulație.

CONCLUZII ȘI PROPUNERI DE LEGE FERENDA

Siguranța cetățenilor în calitate de participanți la traficul rutier este o problemă complexă și de actualitate a cărei importanță crește și mai mult pe fondul intensificării traficului rutier. Aceasta este condiționată de o multitudine de factori, dintre care pot fi evidențiați următorii: complexitatea reglementărilor legislative actuale, calitatea actului de instruire și pregătire a viitorilor conducători auto, gradul de educație și disciplină în trafic a tuturor categoriilor de participanți, starea tehnică și dotările mijloacelor de transport în comun.

Luând în considerare faptul că asupra traficului rutier se reflectă o multitudine de factori micro și macrosociali, precum și aspecte demografice, geografice și atitudini ale membrilor comunității, este foarte dificil și reprezintă chiar o provocare pentru mulți specialiști pronunțarea unor predicții cu privire la dimensiunea acestui fenomen.

Rețeaua de drumuri reprezintă un factor care își lasă amprenta asupra calității traficului rutier și implicit și asupra riscului în trafic. Se observă că în România noile artere s-au construit pe aliniamentele vechi, creându-se astfel o dispunere liniară, fără existența unei șosele de centură aspect ce determină aglomerarea centrului localităților care trebuie să suporte întreg traficul local precum și pe cel de tranzit. Totodată, se constată că 90% din rețeaua națională de drumuri se încadrează la standardul de drumuri cu o bandă pe sens, lucru ce are impact negativ asupra siguranței în trafic și a timpului călătoriei.

Din analiza efectuată în prezenta lucrare, s-a concluzionat faptul că în perioada 2011-2017, extinderea rețelei de drumuri nu s-a dezvoltat direct proporțional cu numărul vehiculelor înmatriculate. Mai mult decât atât, stabilirea cu exactitate a parcului național de vehicule este greu a fi realizată întrucât la numărul total al

vehiculelor înmatriculate se adaugă atât vehiculele înmatriculate în alte țări, în special Bulgaria dar care sunt deținute și folosite de cetățenii români, cât și vehiculele care în conformitate cu legea se înregistrează la primăriile localităților, de exemplu mopedele, căruțele sau utilajele agricole.

Opțiunea de înmatriculare a autoturismelor în Bulgaria și apoi utilizarea lor pe teritoriul României a determinat o serie de efecte negative, precum: îmbătrânirea parcului auto național, poluarea mediului înconjurător, crearea de prejudicii bugetului statului român întrucât taxele de înmatriculare sunt plătite către țara unde se efectuează aceasta, împiedicarea existenței unei evidențe clare și complete a autovehiculelor care circulă o perioadă lungă de timp pe teritoriul României, întrucât deținătorii acestor vehicule nu sunt obligați să le înscrie într-o evidență a poliției rutiere.

Având în vedere procentul crescut de implicare în accidentele rutiere a categoriilor vulnerabile de participanți la trafic se impune a fi acordată o atenție sporită măsurilor de infrastructură necesare protejării acestora, sens în care evidențiem necesitatea extinderii rețelei de piste pentru bicicliști, separatoare de sens și puncte de trecere pentru pietoni.

În contextul în care copiii reprezintă prima categorie vulnerabilă se impune ca școala să acorde o importanță mai mare educației rutiere. În acest sens, cadrele didactice ar trebui să participe la cursuri de formare în domeniul siguranței rutiere iar în programa școlară ar trebui introdusă o materie pe această temă. Totodată, puterea exemplului deține un rol esențial în educația rutieră, în special în ceea ce îi privește pe copii, întrucât aceștia obișnuiesc să manifeste același comportament și să împrumute deprinderile părinților/bunicilor. Din aceste considerente, adulții trebuie să dea dovadă de o conduită exemplară în trafic în calitate de pietoni, fiind necesar să respecte ei înșiși normele rutiere și să explice copiilor importanța respectării acestora.

Accentuarea și dezvoltarea comunicării în domeniul rutier, coroborate cu angrenarea mass-media vor conduce la prevenirea accidentelor rutiere. Educația rutieră

continuă în rândul tuturor participanților la trafic, indiferent de profesie sau vârstă, are un rol benefic în conduita pe care aceștia o adoptă în trafic și determină conștientizarea repercusiunilor care rezultă din nerespectarea normelor la regimul rutier. Din aceste considerente este recomandat și necesar ca instituțiile publice cu atribuții în domeniul rutier să lărgescă baza partenerială, să coopereze și să desfășoare campanii preventive în colaborare cu companiile private active.

Înțelegerea fenomenului rutier este imposibilă fără studierea dinamicii sale prin raportare la indicatori referitori la mediul producerii, tipul de impact, tipul și caracteristicile drumului, caracteristicile socio-demografice ale persoanelor implicate sau cauza producerii. Raportându-ne la cauzele producerii accidentelor rutiere, observăm că principalele cauze ale producerii accidentelor rutiere grave produse în România sunt indisciplina pietonilor și viteza, acestea fiind responsabile de producerea a 41% din totalul accidentelor rutiere.

Cu toate că admit gravitatea problemei privind accidentele rutiere, majoritatea participanților la trafic susțin că soluția optimă prin care ar fi îmbunătățit traficul rutier o reprezintă investiția în infrastructură. Aceștia consideră, într-o proporție mult mai scăzută că sunt necesare măsuri de siguranță, de constrângere sau de supraveghere a comportamentului uman constând în îmbunătățirea semnalizării rutiere, aplicarea sancțiunilor, creșterea calității actului de instruire sau utilizarea radarelor mobile. O astfel de gândire nu este constructivă și nici benefică în cadrul unei societăți civilizate care promovează siguranța rutieră.

Caracterul coercitiv al legii reprezintă un factor eficient de descurajare și un act normativ clar, complex și adaptat realității sociale aplicat de forțe de impunere a legii pregătite contribuie la asigurarea unui climat de siguranță rutieră.

Întrucât infracțiunile săvârșite ca urmare a nerespectării normelor privind circulația pe drumurile publice prezintă un pericol deosebit prin prisma suferințelor, dramelor pe care le generează precum și a pagubelor materiale, se impune organizarea și

desfășurarea de activități continue și perseverente de prevenire combinate cu acțiuni ferme de aplicare și sancționare a conducătorilor auto care nu respectă normele rutiere.

PROPUNERI DE LEGE FERENDA

România, la momentul de față se confruntă cu multe sincope în ceea ce privește domeniul siguranței rutiere, dintre acestea putând fi evidențiate ambiguitățile cadrului legislativ, resursele financiare insuficiente necesare modernizării și implementării tehnologiei moderne și pregătirii continue a polițiștilor rutieri, precum și multiplele confuzii privitoare la modul de exercitare a unor competențe în domeniul rutier. Propunerile în ceea ce privește politica de siguranță rutieră urmăresc crearea unor drumuri mai sigure pentru toți participanții la trafic.

Implementarea tehnologiilor moderne în activitatea poliției rutiere va determina creșterea calității serviciilor privind controlul, coordonarea, monitorizarea și intervențiile operative, aplicarea sancțiunilor, precum și eliberarea permiselor de conducere și a altor acte juridice precum cazier judiciar, certificate etc.

Este necesar a fi implementate sisteme automatizate de monitorizare video a traficului rutier întrucât această măsură reprezintă modul cel mai eficient de creștere a siguranței rutiere și determină prevenirea accidentelor rutiere, diminuarea corupției și scăderea ratei de implicare umană în evaluarea fenomenului infracțional. Această măsură este foarte eficientă întrucât prin înregistrarea de către camerele de supraveghere a cazurilor de încălcare a legii sunt strânse probe sub forma fotografiilor și imaginilor video ce nu pot fi contestate. Prin implementarea acestui sistem video s-ar evalua impactul pe care această măsură îl are asupra conducătorilor auto, evaluare ce va conduce la sistematizarea experienței pentru îmbunătățirea managementului în domeniul siguranței rutiere.

În vederea reducerii numărului de accidente rutiere se impune ca administratorul drumului să acorde o atenție aparte semnalizării rutiere, astfel încât

semnele rutiere să fie vizibile, lizibile și să nu existe combinații de indicatoare greu de înțeles. Administratorul drumului ar trebui ca periodic să facă analize în teritoriu și să constate neregulile ce afectează securitatea rutieră. În acest sens, ar trebui interzisă montarea de către farmacii sau alte societăți de panouri luminoase de culoare verde, în special în zona intersecțiilor, întrucât acest mod de reclamă publicitară creează confuzii conducătorilor auto, care sunt induși în eroare și îl pot asimila cu semaforul electric, aspect ce ar putea genera accidente rutiere.

Atât la nivel național, cât și la nivel european ar trebui creată o hartă cu ”punctele negre” ale rețelelor rutiere, care să fie actualizată permanent și cunoscută de participanții la trafic prin sistemele auto de navigație. Prin implementarea acestei măsuri, atenția conducătorilor auto ar fi sporită și aceștia ar adopta o conduită mai prudentă pe sectoarele de drum periculoase, sens în care s-ar mai reduce numărul accidentelor rutiere.

Pentru creșterea gradului de siguranță rutieră ar trebui implementate o serie de măsuri, sens în care enumerăm următoarele propuneri:

- dotarea lucrătorilor de poliție rutieră cu sisteme tehnice performante;
- realizarea schimbului de experiență cu autoritățile țărilor vecine membre ale Uniunii Europene care au înregistrat în ultimii ani rezultate considerabile în domeniul rutier;
- crearea unei baze de date specializate privind evidența sancțiunilor contravenționale și a persoanelor care le-au comis;
- crearea unei baze de date privind evidența accidentelor rutiere datorate culpei șoferului în funcție de școala de șoferi unde a urmat cursurile, în scopul creării unui clasament a școlilor de șoferi;
- reexaminarea/instruirea la o perioadă mai scurtă de timp a conducătorilor auto care sunt implicați în accidente rutiere;

- după promovarea examenului de obținere a permisului de conducere, organele de poliție să înmâneze tinerilor conducători o broșură care să cuprindă o prezentare succintă a regulilor de circulație și sfaturi utile pentru rezolvarea unor probleme tehnice întâmpinate în timpul condusului;

- creșterea calității procedurii de evaluare psihologică a candidaților pentru obținerea permisului de conducere prin conturarea profilului acestora și condiționarea accesului la școlarizare a celor care indică riscuri comportamentale majore;

- anual, să se procedeze la reexaminarea teoretică și practică, precum și evaluarea sănătății pentru conducătorii auto care au împlinit vârsta de 65 ani;

- înființarea de parcări la standarde europene pentru a se putea respecta timpul de odihnă de către conducătorii auto de transporturi rutiere comerciale;

- delimitarea traficului de tranzit de cel lent prin crearea de drumuri destinate vehiculelor lente (căruțe, utilaje agricole);

- pentru creșterea siguranței participanților în traficul rutier, administratorul drumurilor ar trebui să construiască pe carosabil suprafețe care să crească rezistența antiderapare a mijloacelor de transport;

- armonizarea valorilor limitei de alcool admisă la nivelul Uniunii Europene;

- obligarea consilierii/reabilitării psihologice a conducătorilor auto care nu respectă prevederile referitoare la regimul de viteză și consumul de alcool;

- intensificarea educației non-formale și prin campanii de informare ce se desfășoară cu inspectoratele școlare județene;

- îmbunătățirea modului de intervenție și eliberare a părții carosabile în urma producerii evenimentelor rutiere;

- crearea unei evidențe la nivelul poliției rutiere în care să fie înscrise datele autovehiculului înmatriculat în alt stat, precum și titlul cu care acesta este deținut;

- introducerea unui sistem complementar celui de executare silită pentru

cazurile în care conducătorul autovehiculului nu a achitat amenda contravențională în termen de 30 de zile de la comunicarea procesului verbal. Astfel, în termen de 5 zile de la expirarea termenului de mai sus, șeful poliției rutiere din care face parte agentul constatator îl notifică pe contravenient cu privire la neachitarea amenzii și îi transmite dispoziția scrisă de suspendare a exercitării dreptului de a conduce autovehicule, care își va produce efectele în 15 zile de la data comunicării acesteia în cazul netransmiterii dovezii plății. În legislația care este în vigoare la acest moment, regimul sancționator al amenzii este inefficient, întrucât după încălcarea legii contravenientul poate circula în continuare fără a plăti amenda.

Considerăm că, în condițiile în care taxa de mediu a fost eliminată întrucât nu era în concordanță cu prevederile Uniunii Europene, este imperios necesar ca autoritățile să ia alte măsuri prin care să încerce să reducă importul de autovehicule vechi din alte țări și implicit îmbătrânirea parcului auto național. O măsură eficientă o considerăm aceea ca impozitul pe vehicul datorat anual către bugetul de stat să se calculeze prin raportare la vechimea și gradul emisiilor poluante aferente fiecărui autovehicul înmatriculat.

Din punct de vedere al legislației în domeniul rutier în vigoare la momentul actual și urmare a demersului științific fundamentat la nivelul tezei de doctorat, considerăm necesară realizarea unui cod rutier cu un conținut clar, logic și corect structurat.

Având în vedere concluziile lucrării de cercetare științifică, propunem ”de lege ferenda” modificarea și completarea câtorva prevederi din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice ce vor fi expuse în continuare.

1. Modificarea art. 20 alin. 4 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice în sensul *creșterii vârstei necesare pentru obținerea permisului de conducere aferent categoriei C, CE, D1,D1E de la 21*

ani la 24 ani este necesară întrucât atât studiul de caz analizat, cât și statisticile prezentate în cuprinsul tezei au evidențiat faptul că cele mai multe accidente rutiere sunt comise de către conducătorii auto tineri care dau dovadă de teribilism și neatenție în trafic. Astfel, necesitatea majorării vârstei de obținere a acestor categorii se justifică prin faptul că, odată cu trecerea timpului, intervine maturitatea în gândire, un comportament mai responsabil și o mai bună stăpânire de sine în cazul necesității luării unor decizii prompte în trafic.

2. Modificarea art. 22 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice prin completarea cu prevederea *„Vizita medicală a conducătorului auto, după împlinirea vârstei de 40 de ani, să se realizeze la un interval de 2 ani”* este justificată de necesitatea verificării periodice a stării de sănătate a conducătorilor auto pentru depistarea anumitor afecțiuni care ar putea împiedica/îngreuna conducerea autovehiculelor în siguranță.

3. Introducerea prevederii *„anual, să se procedeze la reexaminarea teoretică și practică, precum și evaluarea sănătății pentru conducătorii auto care au împlinit vârsta de 65 ani”*, această măsură fiind necesară pentru verificarea însușirii și actualizării schimbărilor legislative în domeniul rutier de către conducătorii auto și testarea reflexelor și a capacității de reacție a acestora.

4. Modificarea art. 96 alin. 4 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice prin includerea prevederii că *„suspendarea permisului de conducere intervine la acumularea a 12 puncte de penalizare în cazul conducătorilor auto care au vechimea permisului de conducere până într-un an”*. Implementarea acestei măsuri i-ar determina pe tinerii conducători să înțeleagă responsabilitatea pe care o dețin ca și șoferi încă din momentul obținerii permisului de conducere, să realizeze importanța respectării regulilor de circulație și aplicării cunoștințelor teoretice și practice asimilate la școala de șoferi.

În contextul numărului mare de infracțiuni comise la regimul circulației rutiere și a aglomerării instanțelor judecătorești cu soluționarea acestui gen de cauze, este recomandat a fi înființate instanțe specializate în domeniul rutier în cadrul cărora să își desfășoare activitatea organe de urmărire penală care au urmat cursuri de formare și pregătire profesională în acest domeniu. Este indicat ca personalul să beneficieze de o pregătire de specialitate întrucât acest gen de infracțiuni prezintă un anumit specific și se impune crearea unei practici unitare în ceea ce privește soluționarea dosarelor în domeniul rutier și rezolvarea acestora cu celeritate, comparativ cu momentul actual când soluționarea acestora durează o perioadă nejustificată de timp.

Implementarea măsurilor precizate anterior are drept scop îmbunătățirea imaginii și prestigiului Ministerului Afacerilor Interne, creșterea încrederii în instituțiile cu atribuții în domeniul transportului rutier, precum și consolidarea relației structurilor de poliție rutieră cu societatea civilă.

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

I. ACTE NORMATIVE

A) Acte normative europene

1) Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier.

2) Directiva 2003/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2003 privind calificarea inițială și formarea periodică a conducătorilor auto ai anumitor vehicule rutiere destinate transportului de mărfuri sau de pasageri, de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului și a Directivei 91/439/CEE a Consiliului și de abrogare a Directivei 76/914/CEE a Consiliului.

3) Directiva 2006/22/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 martie 2006 privind condițiile minime pentru punerea în aplicare a Regulamentelor (CEE) nr. 3820/85 și (CEE) nr. 3821/85 ale Consiliului privind legislația socială referitoare la activitățile de transport rutier și de abrogare a Directivei 88/599/CEE a Consiliului.

4) Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport.

5) Directiva (UE) 2015/413 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2015 de facilitare a schimbului transfrontalier de informații privind încălcările normelor de circulație care afectează siguranța rutieră.

6) Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Directivei 2007/46/CE și de abrogare a Directivelor 2003/102/CE și 2005/66/CE.

7) Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 de stabilire a unor norme comune privind condițiile care trebuie îndeplinite pentru exercitarea ocupației de operator de transport rutier și de abrogare a Directivei 96/26/CE a Consiliului.

8) Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri.

9) Decizia nr. 585/2014/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 mai 2014 privind implementarea serviciului eCall interoperabil la nivelul UE.

10) Communication from the commission to the European Parliament, The Council, The European Economic and Social Committee and the Committee of the regions –Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020.

B) Acte normative interne

1) Constituția României publicată în M.Of. nr. 767 din 31 octombrie 2003.

2) Legea nr. 31/1991 pentru aderarea României la Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase, publicată în M.Of. nr.136 din 31 mai 1994.

3) Legea nr. 101/1994 pentru aderarea României la Acordul european privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale, publicată în M. Of. nr. 323 din 22 noiembrie 1994.

4) Legea nr. 413/2002 privind aprobarea Ordonanței nr. 79/2001 pentru modificarea și completarea Ordonanței de Guvern nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, publicată în M.Of. nr. 490 din 09 iulie 2002.

5) Legea nr. 47/2004 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. prin reorganizarea Regiei Autonome "Administrația Națională a Drumurilor din România", publicată în M.Of. nr. 257 din 23 martie 2004.

6) Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local, publicată în M.Of. nr. 262 din 19 aprilie 2007.

7) Legea nr. 265/2008 (republicată) privind gestionarea siguranței pe infrastructura rutieră, publicată în M.Of. nr. 608 din 23 august 2012.

8) Legea nr. 157/2009 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 39/2007 privind interoperabilitatea sistemelor electronice de tarifare pentru utilizarea infrastructurii rutiere, publicată în M. Of. nr. 323 din 14 mai 2009.

9) Legea nr. 289/2009 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 78/2000 privind omologarea, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere în vederea înmatriculării sau înregistrării acestora în România, publicată în M. Of. nr. 559 din 11 august 2009.

10) Legea nr. 163/2011 pentru modificarea și completarea Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007, publicată în M.Of. nr. 519 din 22 iulie 2011.

11) Legea nr. 18/2012 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, publicată în M.Of. nr. 23 din 11 ianuarie 2012.

12) Legea nr. 1/2017 privind eliminarea unor taxe și tarife, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, publicată în M. Of. nr. 15 din 6 ianuarie 2017.

13) Legea nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie, publicată în M. Of. nr. 431 din 12 iunie 2017.

- 14) Legea nr 345/2018 pentru modificarea și completarea Ordonanței de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, publicată în M.Of. nr. 4 din 03 ianuarie 2019.
- 15) Ordonanța Guvernului nr. 43/1997(republicată) privind regimul drumurilor, publicată în M. Of. nr. 237 din 29 iunie 1998.
- 16) Ordonanța Guvernului nr. 75/1998 pentru aderarea României la Acordul cu privire la transporturile internaționale de produse perisabile și cu privire la mijloacele de transport speciale care trebuie folosite pentru aceste transporturi, publicată în M.Of. nr. 319 din 28 august 1998.
- 17) Ordonanța nr. 95/1998 privind înființarea unor instituții publice în subordinea Ministerului Transporturilor, publicată în M.Of. nr. 320 din 28 august 1998.
- 18) Ordonanța Guvernului nr. 78/2000 privind omologarea vehiculelor rutiere, eliberarea cărții de identitate a acestora în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România, publicată în M. Of. nr. 412 din 30 august 2000.
- 19) Ordonanța Guvernului nr. 79/2001 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, publicată în M. Of. nr. 541 din 01 septembrie 2001.
- 20) Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 republicată privind circulația pe drumurile publice, publicată în M. Of. nr. 670 din 03 august 2006.
- 21) Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. prin reorganizarea Regiei Autonome "Administrația Națională a Drumurilor din România", publicată în M.Of. nr. 694 din 03 octombrie 2003.

- 22) Ordonanța Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, publicată în M. Of. nr. 565 din 16 august 2007.
- 23) Ordonanța Guvernului nr. 39/2007 privind interoperabilitatea sistemelor electronice de tarifare pentru utilizarea infrastructurii rutiere, publicată în M. Of. nr. 589 din 27 august 2007.
- 24) Ordonanța Guvernului nr. 21 din 29.08.2009 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, publicată în M. Of. nr. 599 din 31 august 2009.
- 25) Ordonanța Guvernului nr. 8 din 29.01.2010 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 15/2002 privind aplicarea tarifului de utilizare și a tarifului de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România, publicată în M. Of. nr. 70 din 30 ianuarie 2010.
- 26) Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 34/2010 privind unele măsuri pentru întărirea controlului în scopul combaterii transporturilor ilicite de mărfuri și de persoane, publicată în M. Of. nr. 234 din 13 aprilie 2010.
- 27) Ordonanța Guvernului nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, publicată în M. Of. nr. 625 din 2 septembrie 2011.
- 28) Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere , publicată în M. Of. nr. 625 din 02.09.2011.
- 29) Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 55/2016 privind reorganizarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A. și înființarea Companii Naționale de Investiții Rutiere S.A., precum și

- modificarea și completarea unor acte normative, publicată în M. Of. nr. 758 din 28 septembrie 2016.
- 30) Ordonanța Guvernului nr. 14/2017 pentru modificarea și completarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, publicată în M. Of. nr. 685 din 23 august 2017.
 - 31) Hotărârea Guvernului nr. 768/1991(republicată) privind înființarea și funcționarea Regiei Autonome Registrul Auto Român, publicată în M. Of. nr. 307 din 01 noiembrie 1994.
 - 32) Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, publicată în M. Of. nr. 876 din 26 octombrie 2006.
 - 33) Hotărârea Guvernului nr. 1175/2007 pentru aprobarea Normelor de efectuare a activității de transport rutier de mărfuri periculoase în România, publicată în M.Of. nr. 696 din 15 octombrie 2007.
 - 34) Hotărârea Guvernului nr. 901/2008 pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 437/1995 privind înființarea Consiliului Interministerial pentru Siguranța Rutieră, publicată în M. Of. nr. 635 din 03 septembrie 2008.
 - 35) Hotărârea Guvernului nr. 1373/2008 privind reglementarea furnizării și transportului rutier de bunuri divizibile pe drumurile publice din România, publicată în M. Of. nr. 749 din 06 noiembrie 2008.
 - 36) Hotărârea Guvernului nr. 770/2009 pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 1371/2008 privind reglementarea furnizării și transportului rutier de bunuri divizibile pe drumurile publice din România, publicată în M. Of. nr. 503 din 21 iulie 2009.
 - 37) Hotărârea Guvernului nr. 1326/2009 privind transportul mărfurilor periculoase în România, publicată în M. Of. nr. 815 din 27 noiembrie 2009.

- 38) Hotărârea Guvernului nr. 1088/02.11.2008 privind organizarea și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier publicată în M. Of. nr. 782 din 03 noiembrie 2011.
- 39) Hotărârea Guvernului nr. 21/2015 privind organizarea și funcționarea Ministerului Transporturilor, publicată în M. Of. nr. 50 din 21 ianuarie 2015.
- 40) Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 1275/2009 pentru modificarea și completarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 2.132/2005, publicat în M. Of. nr. 37 din 18 ianuarie 2010.
- 41) Ordinul Ministrului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului nr. 2.132/2005 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea individuală, eliberarea cărții de identitate și certificarea autenticității vehiculelor rutiere - RNTR 7, publicat în M. Of. nr. 1160 din 21 decembrie 2005.
- 42) Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 980/2011, pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora, stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, publicat în M. Of. nr. 854 din 02 decembrie 2011.
- 43) Ordinul Ministrului Transporturilor și Infrastructurii nr. 535/2009 privind efectuarea controlului respectării reglementărilor specifice domeniului transporturilor rutiere de către operatorii de transport rutier/întreprinderi prin echipaje comune de control formate din inspectori de trafic ai Autorității Rutiere Române - A.R.R. și personalul cu atribuții de control al Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A., publicat în M. Of. nr. 282 din 29 aprilie 2009.

- 44) Ordinul Ministrului Sănătății Publice nr. 987/2007 pentru aprobarea conținutului minim al trusei auto, publicat în M. Of. nr. 388 din 08 iunie 2007.
- 45) Ordinul Ministrului Sănătății nr. 1.530/2017 pentru modificarea Normelor minime privind aptitudinile fizice și mentale necesare pentru conducerea unui autovehicul, aprobate prin Ordinul ministrului sănătății nr. 1.162/2010, publicat în M. Of. nr. 1041 din 29 decembrie 2017.
- 46) Ordinul Ministrului Sănătății nr. 1.162/2010 pentru aprobarea Normelor minime privind aptitudinile fizice și mentale necesare pentru conducerea unui autovehicul, publicat în M.Of. nr. 631 din 08 septembrie 2010.
- 47) Acordul european din 01 iulie 1970 privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale.
- 48) Buletinul siguranței rutiere- Direcția Rutieră și Institutul Național de Cercetare și Prevenire a Criminalității, București, 2014;
- 49) Strategia națională de siguranță rutieră și planul de acțiuni pentru punerea în aplicare a acesteia pentru perioada 2016-2020;

II. Lucrări de autor(i)

- 1) Victor AELENEI, *Legislație Schengen*, Editura ProUniversitaria, București, 2010.
- 2) Ion ALBULESCU, Mirela ALBULESCU, *Predarea și învățarea disciplinelor socio-umane. Elemente de didactică aplicată*, Editura Polirom, Iași, 2000.
- 3) Constantin ALEXA, Viorel CIUREL, Emil SEBE, *Transporturi și Asigurări*, Editura Metropol, București, 1994.
- 4) Andrei BARNA, *Îndrumar metodic pentru practica pedagogică*, Editura Polirom, Iași, 2000.

- 5) Victor BEDA, Gheorghe ENE, Marin ȘTEFAN, *A anticipa înseamnă a preveni*, Editura Militară, București, 1985.
- 6) Florin BITTER, *Curs de poliție rutieră*, Editura Tritonic, București, 1999.
- 7) Costică BULAI, Avram FILIPAȘ, Constantin MITRACHE, *Instituții de drept penal. Curs selectiv pentru licență*, București, Editura Presa Mihaela SRL, 2000.
- 8) Ion Florentin BRĂCEA, *Politici și strategii europene și naționale în domeniul siguranței rutiere*, Editura Fair Partners, București, 2013.
- 9) Valeriu BUZEA, Victor BEDA, Gheorghe ENE, *Conduita preventivă în circulația rutieră*, Editura Sport Turism, București, 1979.
- 10) Gheorghe CARAIANI, *Transporturi și expediții internaționale de mărfuri*, Editura Independența Economică, Pitești, 1998.
- 11) Gheorghe CARAIANI și colectivul, *Acquis-ul comunitar și politica sectorială din domeniul transporturilor în Uniunea Europeană*, Editura Penguin Book, 2006.
- 12) Octavian CĂPĂȚĂNĂ, *Dreptul Transporturilor*, Editura Lumina Lex, București, 1997.
- 13) Octavian COJOCARU, *ABC-ul circulației pe drumurile publice*, Editura Lumina Lex, București, 2000.
- 14) Nicoleta CRISTUȘ, *Circulația rutieră-contravenții la regimul circulației pe drumurile publice*, Editura Hamangiu, București, 2009.
- 15) Vasile DOBRINOIU, Ilie PASCU, Adrian Mihai HOTCA, Ioan CHIȘ, Mirela GORUNESCU, Costică PĂUN, Maxim DOBRINOIU, Norel NEAGU, Mircea Constantin SINESCU, *Noul Cod penal comentat. Partea specială*, vol.II, Editura Universul Juridic, București, 2012.
- 16) Sorin ENACHE, *Transporturi și asigurări*, Editura Independența Economică, Pitești, 2003.

- 17) Daniel FISTUNG, *Transporturi. Teorie economică, ecologie, legislație*, Editura All Beck, București, 1999.
- 18) Radu GAINGINSCHI, Radu DROSESCU, *Siguranța Circulației Rutiere*, Editura Tehnică, București, 2004.
- 19) Ion GHEORGHE, *Managementul transporturilor. Organizarea transporturilor, partea a II-a*, Editura Eficient, București, 2001.
- 20) Adrian Mihai HOTCA, Mirela GORUNESCU, Norel NEAGU, Maxim DOBRINOIU, Radu Florin GEAMĂNU, *Infrațiuni prevăzute în legi speciale*, Editura C.H. Beck, București, 2013.
- 21) Dragoș Andrei IGNAT, *Considerațiuni asupra infrațiunilor rutiere*, Editura Crepuscul, Ploiești, 2011.
- 22) Dragoș Andrei IGNAT, *Contravenția rutieră de la A la Y*, Editura Sitech, Craiova, 2012.
- 23) Dragoș Andrei IGNAT, *Legislație rutieră*, Editura Sitech, Craiova, 2012.
- 24) Dragoș Andrei IGNAT, *Poliția rutieră*, Editura Sitech, Craiova, 2012.
- 25) Dragoș Andrei IGNAT, *Tratat de managementul transporturilor din România după 1989*, Editura Sitech, Craiova, 2012.
- 26) Petre PRISECARU, *Politica transporturilor în UE. Teoria integrării economice europene*, Editura Sylvi, București, 2001.
- 27) Cătălin RAICEA, *Factori de risc generatori de accidente rutiere*, Editura Else, Craiova, 2011.
- 28) R. Rodiere, B. Mercadal, *Droit des transports terrestres et aeriens*, Paris, 1990.
- 29) Ion RUSU, Minodora-Ioana BĂLAN-RUSU, *Infrațiunile contra siguranței circulației pe drumurile publice în dreptul penal român*, Editura Universul Juridic, București, 2014.
- 30) Gheorghe STANCU, *Curs de dreptul transporturilor*, Editura Lumina Lex, București, 2007.

- 31) Corneliu TURIANU, *Infracțiunile rutiere*, Editura All Beck, București, 2000.
- 32) Mihail UDROIU, *Drept penal, Partea generală, Noul Cod Penal, Sinteze și grile*, Editura C.H Beck, București, 2014.
- 33) Mihail UDROIU, *Drept penal, Partea specială, Noul Cod Penal, Sinteze și grile*, Editura C.H Beck, București, 2014.
- 34) Mircea URSUȚA, *Procedura contravențională*, Editura Universul Juridic, București, 2009.
- 35) Gheorghe VLĂSCÉANU, Bebe NEGOESCU, *Geografia transporturilor*, Editura Meteor Press, București, 2004.

III. Articole, publicații, lucrări de cercetare

- 1) D. COSOVANU, Gheorghe DINIȚĂ, *Mijloace de convingere și de constrângere prevăzute de legislația rutieră*, în R.R.D. nr. 9/1967.
- 2) Petre DUNGAN, *Analiza conținutului infracțiunilor contra circulației pe drumurile publice prin prisma noului Cod Penal (I)*, Revista Dreptul nr. 2/2011.
- 3) Petre DUNGAN, *Analiza conținutului infracțiunilor contra siguranței circulației pe drumurile publice prin prisma Noului Cod Penal*, Revista Dreptul nr.3/2011.
- 4) Liviu HERGHELEGIU, *Încălcări ale regulilor de circulație*, Pro Lege nr.4/2005.
- 5) Victor VĂDUVA, *Unele considerații privind Noul Cod Rutier*, Revista de Drept Penal nr.4/2003.

IV. Diverse

- 1) European Parliament Report on the Commission communication to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Priorities in EU road safety – progress report and ranking of actions. Brussels, European Commission, 2000.

- 2) Master Plan General de Transport al României. Variantă finală revizuită a Master Planul pe termen scurt, mediu și lung, 2016.

V. Resurse bibliografice de pe Internet

- 1) <http://www.drpciv.ro>
- 2) <http://eur-lex.europa.eu>
- 3) <http://www.isctr-mt.ro>
- 4) <http://www.politiaromana.ro>
- 5) <http://www.rarom.ro>
- 6) <http://www.scj.ro>
- 7) <http://www.tispol.org>
- 8) <http://wikipedia.com>
- 9) http://www.who.int/violence_injury_prevention
- 10) <http://ec.europa.eu>