

TABEL
referitor la modalitatea de valorificare a recomandărilor referitoare la
proiectul de HOTĂRÂRE a Guvernului pentru completarea Regulamentului de aplicare
a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice,
aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006.

Prezentul material se referă la recomandările primite în cadrul:

- consultării publice, în perioada stabilită în anunț, respectiv 24.06 – 15.07.2016
- dezbaterii publice, organizate în data de 12.07.2016
- ședinței de dialog social, organizată în data de 04.07.2016
- consultării structurilor asociative (adresa nr. 60230/MDRAP/06.07.2016).

Nr. crt.	Conținutul recomandării	Motivarea nepreluării/ soluției propuse de MAI
1	<p>A.A.</p> <p>In legatura cu Hotarerea pentru completarea si modificarea OUG 195/2002 privind circulatia pe drumurile publice. Am observat ca in modificarea propusa de MAI <i>nu se pot ridica autoturismele care ocupa in mod abuziv un loc de Parcare de Resedinta concesionat si nici daca sunt stationate pe spatiul verde,parcuri.</i> Aici Politia Locala v-a intampina probleme neavand cum sa dispuna ridicarea autoturismelor in situatiile sus mentionate. Va rog sa adaugati daca credeti ca este necesar si aceste aspecte in Hotarerea de Guvern sa avem un regulament clar fara scapari pentru cei ce incalca legea.</p>	<p><i>Pentru moment, aplicarea acestei măsuri nu este posibilă, întrucât Hotărârea Guvernului trebuie să se încadreze în limitele stabilite de O.U.G. nr.195/2002, care prevede că ridicarea se dispune numai cu privire la vehiculele staționate neregulamentar pe partea carosabilă.</i></p> <p>MAI are în vedere situația prezentată, motiv pentru care a inițiat un <i>proiect de Lege</i> pentru modificarea și completarea O.U.G. nr.195/2002, care extinde situațiile în care se ridică vehiculele; astfel, măsura ridicării va opera și atunci când vehiculul staționează neregulamentar <i>pe trotuar, pe piste de biciclete, șamd.</i></p>
2	<p>C.M.</p> <p>Propun sa fie ridicate si autovehiculele parcate neregulamentar pe locurile de parcare platite la administratia locala, din parcarile de</p>	<p>A se vedea motivarea de la nr.crt.1</p>

	<p>resedinta ale blocurilor; si reintroducerea indicatorului rutier „Parcarea interzisa”.</p>	
<p>3</p>	<p>A.C.</p> <p>Va rog sa adaugati in completarea art. 203, alin. b) ca sunt exceptate de la ridicare vehiculele cu regim prioritar DOAR DACA SE AFLA IN MISIUNE.</p> <p>Din nefericire, exista si exemple negative, de politisti care parcheaza masinile de serviciu pe toata latimea trotuarului, fiind convinsi ca nimeni nu-i poate / va sanctiona.</p> <p>De asemenea, consider necesara obligarea agentilor de politie rutiera sa se prezinte la fata locului si sa aplice masurile legale, in cazul unei SESIZARI telefonice, facute de un cetatean.</p> <p>Totusi, in opinia mea, CEA MAI EFICIENTA sanctiune si cea mai economica pentru statul roman este simpla amendare, iar cuantumul amenzi sa fie descurajator pentru soferii indisciplinati. Din sumele colectate se pot construi, in timp, locuri noi de parcare, pentru fluidizarea traficului.</p> <p>Simpla fotografiere (ca proba la contestarea sanctiunii) si trimiterea amenzi prin posta la adresa proprietarului masinii este incomparabil mai ieftina, mai avantajoasa si mai eficienta pentru statul roman, eliminand astfel si potentialele abuzuri si scheme financiare la nivel local.</p> <p>In definitiv, e NECESARA mobilizarea agentilor de politie rutiera, din birouri, catre teren, inclusiv in misiuni de patrulare individuala, pe</p>	<p>Recomandarea a fost valorificată</p> <p>Textul proiectului a fost reformulat – a se vedea textul propus la art. 203¹ alin.(4).</p> <p>Această obligație este prevăzută de art.2 din O.U.G. nr.195/2002.</p> <p>Ridicarea vehiculului nu reprezintă o sancțiune, ci o măsură de îndepărtare a vehiculului din locul în care se află, întrucât acesta produce o perturbare a circulației celorlalți participanți la trafic. Sumele percepute pentru ridicarea vehiculului nu reprezintă o amendă, ci contravaloarea cheltuielilor efectuate prin aplicarea acestei măsuri. Pentru aceste considerente, nu se pot comasa sumele (cea care reprezintă amenda, cu cea care reprezintă contravaloarea cheltuielilor efectuate pentru ridicarea vehiculului).</p>

	<p>jos, si de sanctionare graduala a contravenientilor (intai avertisment, ulterior sanctiunea pecuniara)</p> <p>In alta ordine de idei, este obligatorie acceptarea probelor audio/video sau foto ale cetatenilor pentru sanctionarea multor contravenitii rutiere, ca: parcarea neregulamentara, trecerea pe culoarea rosie a semaforului, sicanari in trafic, etc. Justificarile actuale ale Politiei pentru respingerea acestor probe sunt inadmisibile si ilogice deoarece politistul poate constata contravenitia si din dovezile prezentate de reclamant, nu doar prin prezenta fizica la locul faptei. In plus, daca probele se dovedesc a fi false, reclamantul poate fi tras cu usurinta la raspundere penala.</p>	<p>MAI a inițiat și un <i>proiect de Lege</i>, prin care se propune sancționarea situațiilor privind oprirea neregulamentară sau staționarea neregulamentară constatate cu mijloace tehnice tehnice certificate sau mijloace tehnice omologate și verificate metrologic.</p>
4	<p>L.O.</p> <p>Prin HOTĂRÂREA pentru completarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 se adaugă paragraful 4 – „Ridicarea vehiculelor” dar nu se operează și modificările necesare pentru a armoniza în totalitate Regulamentul de aplicare cu modificările aduse prin LEGEA pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002.</p> <p>De altfel, în Art. VI. din LEGEA sus-amintită Parlamentul menționează: "La propunerea Ministerului Afacerilor Interne, Guvernul va adopta hotărârea de modificare și/sau completare a Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1391/2006." or HOTĂRÂREA sus-amintită nu aduce nicio modificare, ci doar o completare.</p>	<p>Cele două proiecte inițiate de MAI au trasee și proceduri de adoptare diferite, astfel că, implicit, <i>intrarea în vigoare se va produce la date diferite.</i></p> <p>Proiectul de <i>hotărâre</i> va fi adoptat de Guvern în perioada imediat următoare și are în vedere acoperirea unui vid legislativ determinat de lipsa unei proceduri de ridicare a vehiculelor staționate neregulamentar pe <i>partea carosabilă</i>.</p> <p>Proiectul de <i>lege</i> urmărește să rezolve, de o manieră mai consistentă, diferitele deficiențe/ lipsuri ale OUG nr.195/2002, având în vedere, de exemplu, că staționarea neregulamentară a vehiculelor are loc nu doar pe partea carosabilă, ci și pe <i>trotuar, pista de biciclete</i>, samd. Însă, un proiect de <i>lege</i> are un parcurs mai îndelungat, la acest moment fiind vorba doar de o <i>propunere a MAI</i>, iar nu de o lege care produce efecte juridice. Proiectul, după ce va fi aprobat de Guvern, va fi transmis</p>

	<p>În concret, prin LEGEA sus-amintită se interzice și se reglementează parcare pe trotuar prin obligarea administratorului drumului de a semnaliza situațiile în care este permisă parcare pe trotuar, în toate celelalte cazuri parcare pe trotuar fiind interzisă fără a mai apărea acea excepție a păstrării distanței de un metru pentru pietoni, excepție care a făcut practic imposibilă aplicarea legii până acum și a dus la haosul de pe trotuarele din București. Or Regulamentul de aplicare păstrează această excepție a distanței de un metru și nu reflectă așadar modificările din LEGEA adoptată de Parlament.</p> <p>Vă rog așadar să îmi spuneți de ce HOTĂRÂREA supusă dezbaterii publice nu cuprinde modificările prezente în LEGEA adoptată de Parlament și ce măsuri veți lua în acest sens pentru armonizarea LEGII cu Regulamentul de aplicare.</p>	<p>Parlamentului spre adoptare; doar cele două Camere ale Parlamentului pot decide dacă propunerile MAI corespund intereselor cetățenilor și dacă trebuie să producă efecte juridice.</p> <p>La momentul când noua lege va produce efecte, în baza art.VI citat de dumneavoastră, MAI va proceda la armonizarea Hotărârii Guvernului nr.1391/2006 cu noile prevederi ale OUG nr.195/2002.</p>
5	<p>F.B.</p> <p>Fundamentare: Pentru aceasta hotarire as dori ca legiuitorul sa ia in considerare ca scopul acestei Hotariri este de a determina conducatorii auto sa parcheze regulamentar si NU acela de a permite consiliilor locale si companiilor private sa realizeze profituri oneroase pe seama operatiunilor de ridicare si parcare a autoturismelor.</p> <p>Va reamintesc ca la momentul anularii hotaririi anterioare, pentru Bucuresti, tariful perceput de Primaria Municipiului pentru parcare in mijlocul capitalei (zona 0) era de 1.5 lei pe ora in timp ce tariful oeratorilor privati care depozitau masinile ridicate la sediile lor era de CATEVA SUTE DE LEI pe zi (in zone din marginea Bucurestiului).</p> <p>Propunere: Pentru a preintimpina aceste actiuni va rog sa aveti in vedere adaugarea urmatorului text in actuala Hotarire:</p>	<p>Prin proiectul de Hotărâre se poate stabili doar <i>procedura</i> de ridicare a vehiculelor staționate neregulamentar pe partea carosabilă, nu și <i>reguli referitoare la structura sau nivelul sumelor suportate</i>. Regula referitoare la plată este prevăzută de art. 64 alin.(2) din OUG nr.195/2002, care prevede următoarele: „<i>Contravaloarea cheltuielilor pentru ridicarea, transportul și depozitarea vehiculului staționat neregulamentar se suportă de către deținătorul acestuia.</i>”.</p> <p>Precizăm că <i>ridicarea vehiculului</i> nu reprezintă o sancțiune, ci o măsură având ca scop <i>îndepărtarea vehiculului dintr-o zonă în care circulația celorlalți participanți la trafic este afectată</i>; perceperea unor sume se datorează faptului că operațiunile de ridicare, transport și depozitare presupun anumite costuri. De aceea, nu se poate prevedea un cost (acesta fiind influențat de o serie de elemente concrete) al acestor</p>

	<p>- cheltuielile de ridicare si depozitare a autoturismului parcat neregulamentar ce vor fi suportate de catre proprietarul autoturismului NU pot depasi cuantumul amenzii aferente infractiunii comise asa cum este acesta prevazut de lege.</p>	<p>operațiuni, care să fie egal cu nivelul unei amenzi.</p> <p>Totuși, pentru că aceasta este și intenția MAI, de a nu transforma ridicarea vehiculelor într-o activitate comercială, prin proiectul de <u>Lege</u> promovat de instituția noastră, se propune ca operațiunile descrise să constituie un <i>serviciu public</i>, realizat cu scopul de a asigura fluidizarea și siguranța circulației pe drumurile publice și de a responsabiliza conducătorii de autovehicule pentru respectarea legii.</p> <p>În urma dezbaterii publice din data de 12.07.2016, proiectul a suferit îmbunătățiri substanțiale, în sensul urmărit în recomandare.</p>
6	<p>R.C.</p> <p>1. art 203^1 alin 1 - Ridicarea nu trebuie sa fie o masură tehnico-administrativa. Vezi punctul 1 din Propuneri, sugestii generale de mai sus.</p> <p>2. art 203^1 alin 3 - Nu poate fi conducatorul direct raspunzator, ci doar cine dispune sau efectueaza ridicarea</p>	<p>1. Textul în vigoare al OUG nr.195/2002, prevede la art. 97 alin.(1) lit.a), că ridicarea vehiculelor este o <i>măsură tehnico-administrativă</i>. Ținând seama de principiul ierarhiei actelor normative, care presupune ca un act subsecvent (hotărârea Guvernului) să se încadreze în limitele actului de nivel superior pe care-l execută (OUG nr.195/2002), rezultă că prin proiectul de hotărâre nu se pot adopta soluții care contravin legii.</p> <p>2. Formularea „în vehicul este vizibilă prezența unor persoane” are în vedere (cel puțin) o situație întâlnită în practică: mama și-a învelit bebelușul cu o pătură și l-a lăsat, nesupravegheat, în vehiculul staționat neregulamentar, pentru a realiza diverse cumpărături. Există, de asemenea, situații în care copii mici sunt lăsați pe bancheta din spate a unui vehicul având geamuri fumurii.</p> <p>Evident că primul lucru pe care-l realizează agentul de poliție este să</p>

		<p>verifice prezența unor persoane în vehicul; dar, așa cum am menționat, există și situații când o astfel de constatare nu este în mod obiectiv posibilă, mai ales dacă vehiculul are ușile blocate. În condițiile arătate, textul alin.(3) este pe deplin justificat; norma propusă nu urmărește instituirea unei sancțiuni, ci eliminarea unor acțiuni îndreptate împotriva polițistului rutier, de către cei care în mod abuziv ocupă o anumită porțiune de carosabil, pentru a rezolva diferite probleme „urgente” în apropierea locului de oprire/ staționare, și care, de fiecare dată, caută responsabilități în altă parte decât în propria persoană.</p>
7	<p>C.D.</p> <p>La Art. I, art. 203 doi, alin. (2), lit. a) formularea <i>”locul ridicării vehiculului”</i> nu este suficient de clara. Revizuiti, va rog, aceasta formulare cu una mai precisa. Ca de exemplu <i>”adresa exacta a vehiculului”</i> sau altceva.</p> <p>La Art. III trebuie introdus si intrarea in vigoare a Art. II privind aplicarea ridicarii vehiculelor si de catre polistul local, deci "Art. III.– Prevederile art. I si art. II intră [...]" !</p>	<p>1. Sintagma <i>”locul ridicării vehiculului”</i> are legătură cu faptul că ridicarea vehiculului se realizează ca urmare a săvârșirii unei fapte contravenționale; O.G. nr.2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor stabilește, ca element obligatoriu în procesul-verbal de constatare a contravenției, <i>”indicarea ... locului în care a fost săvârșită”</i>. Prin urmare, textul este corelat cu reglementările în vigoare în materia regimului contravențiilor și, coroborat cu datele rezultate din înregistrarea audio/video a staționării, se poate indentifica exact <i>”locul”</i> faptei.</p> <p>2. Recomandarea a fost valorificată.</p>
8	<p>M.B.</p>	<p>Deși recomandările au fost formulate pentru Regulament, conținutul acestora vizează mai curând sfera OUG nr.195/2002. Pentru aceste considerente, motivațiile MAI la propunerile dumneavoastră le regăsiți în tabelul destinat <i>proiectului de lege</i>.</p>

<p>9</p>	<p>C.M.</p> <p>Avand in vedere ca proiectul de HG care reglementeaza ridicarea autoturismelor parcate neregular este in dezbatere publica, în calitate de cetatean platitor de taxe in Bucuresti, va rog sa amendati in urmatorul sens art. 203 care face precizari privind operatiunile de ridicare a autovehiculelor, pentru a dovedi ca exista totusi respect fata de cetatenii ai caror masini sunt ridicate si pentru ca respectivii sa nu moara de inima la fata locului crezand ca masinile le-au fost furate:</p> <p>"Pe locul in care s-a aflat vehiculul ridicat, administratorul drumului public care efectueaza operatiunea de ridicare va depune un marcaj / afis autocolant care sa precizeze urmatoarele date: numarul de inmatriculare al vehiculului ridicat, data si ora ridicarii (se va completa la fata locului cu marker vizibil), adresa si nr. de telefon al ridicatorului si adresa locatiei de unde se poate ridica respectivul vehicul."</p> <p>Avand in vedere ca penuria de locuri de parcare din Bucuresti nu a fost rezolvata, ba chiar este aproape imposibil sa fie rezolvata, ceea ce am solicitat este o dovada minima de bun simt la adresa cetateanului. Mentionez ca ceea ce am solicitat este o practica in tarile civilizate.</p>	<p>Întrucât, potrivit art.120 alin.(1) din Constituția României, autoritățile administrației publice locale funcționează în baza principiului autonomiei locale, rezultă că Guvernul nu poate impune, printr-o <i>hotărâre</i> a sa, obligații pentru aceste autorități.</p> <p>Totuși, impunerea unor obligații de natura celor propuse se poate realiza prin <i>lege</i>. În acest sens, rugăm a se studia <i>proiectul de lege pentru modificarea și completarea OUG nr.195/2002</i>, inițiat de MAI, care prevede explicit faptul că <i>operațiunile de ridicare constituie un serviciu public</i>, respectiv că pentru realizarea unui serviciu public de calitate, autoritățile sunt obligate să adopte o serie de <i>măsuri de informare a proprietarilor de vehicule</i>.</p>
<p>10</p>	<p>V.M.</p> <p>1. Sa se stabileasca un interval orar pentru ridicari, de ex intre 08:18:00.</p> <p>2. Sa se tina cont de conditii meteo nefavorabile: ninsori abundente, etc. In aceste situatii Primariile nu dezapezesc in timp util si spatiile de parcare, si asa foarte limitate la numar, vor fi si mai putine la numar.</p>	<p>1. În cadrul dezbaterii publice, organizate în data de 12.07.2016, cât și prin mesajele transmise, cetățenii au arătat că există situații obiective care reclamă funcționarea acestui „serviciu public” și în afara orelor de program propuse.</p> <p>2. În situația unor ninsori abundente, credem că nici ridicarea vehiculelor nu va putea opera în condiții normale; de regulă, cetățenii asigură prin propriile forțe dezăpezirea locului de parcare de reședință, fără a mai aștepta intervenția primăriei.</p>

<p>3. Introducerea exceptiilor pentru masinile de interventie pentru utilitati: gaze, energie electrica, apa, canalizare. Se poate cere inregistrarea acestor masini intr-o baza e date, etc dar pentru cei din sector poate fi benefica. Tot pentru aceasta categorie de auto sa nu se ridice daca sunt parcate in timpul serviciului pe parcarile de resedinta.</p> <p>4. Dreptul celor ce platesc chirie pentru parcarile de resedinta sa fie limitat la 18:00 - 09:00.</p> <p>5. Sa se acorde zece minute sa revina la autovehicul.</p> <p>6. Numai politistul rutier sa poata dispune ridicarea, nu si Politia Locala.</p> <p>7. Sa oblige prestatorul de ridicari sa detina o asigurare de min....x milioane de euro.</p> <p>8. Restituirea auto sa se faca si pe baza de PV de contraventie, etc (tip amenda). Eliberarea auto sa se faca si fara plata prealabila. Ce se</p>	<p>3. O normă pentru astfel de situații nu este necesară. Ridicarea vehiculului are în vedere <i>eliberarea drumului public, de vehiculul care, abuziv, ocupă o porțiune din acesta, împiedicând circulația normală a celorlalți participanți la trafic</i>; în situația unei intervenții, de exemplu, la un stâlp de electricitate, nu mai avem de a face cu un abuz, fapt atestat chiar de realizarea lucrărilor; pe de altă parte, în astfel de cazuri, deplasarea vehiculului de intervenție, dacă afectează traficul, se poate realiza chiar de către conducătorul vehiculului, de regulă prezent la acesta sau în proximitate.</p> <p>4. O astfel de obligație nu poate fi impusă printr-o hotărâre a Guvernului; pe de altă parte, condițiile le poate stabili doar proprietarul parcării de reședință, în speță autoritatea locală.</p> <p>5. O astfel de regulă ar produce întotdeauna discuții, de când se calculează cele 10 minute și cât de „necesară” a fost staționarea neregulamentară în acel loc; pe de altă parte, s-ar ajunge în situația de a „legaliza” staționarea neregulamentară. În schimb, proiectul prevede că transportul vehiculului la locul de depozitare nu se mai realizează, dacă până la inițierea deplasării conducătorul se prezintă la vehicul.</p> <p>6. Dreptul poliției locale de a aplica măsura este prevăzut de Legea poliției locale, nr.155/2010. Prin HG se stabilește doar procedura aplicabilă.</p> <p>7. În proiectul de HG nu se vorbește de un „prestator de ridicări”, această operațiune fiind, potrivit legii, în sarcina administrației publice locale; în urma dezbaterii publice și a mesajelor cetățenilor, din <i>proiectul de lege</i> a fost eliminată posibilitatea realizării operațiunilor de ridicare, transport și depozitare de către operatorii economici. Activitatea va reprezenta un serviciu public.</p> <p>8. Fiecare autoritate a administrației publice locale va putea să stabilească modalitățile de plată/ restituire cele mai adecvate pentru</p>
--	--

	<p>intampla daca nu poate plati in 24 de ore? Masina ramane acolo si mai multe zile, se cumuleaza datorie si mai mare. Este un cerc vicios.</p> <p>9. Sa fie clar semnalizate prin indicatoare si marcaje rutiere locurile cu oprirea/parcarea interzisa.</p> <p>10. Ref la Art 203, "(3) Transportul vehiculului ridicat la locul de depozitare nu se mai execută dacă, până la inițierea acestuia, proprietarul sau utilizatorul vehiculului se prezintă la locul ridicării și este de acord cu suportarea cheltuielilor efectuate. În acest caz, se suportă contravaloarea operațiunii de ridicare." - contravenientul poate fi de acord cu plata ridicării, dar nu pe loc!</p> <p>11. Ref la Art. 203 . - (1) Vehiculul ridicat se restituie după ce se face dovada achitării tarifului aferent operațiunii/ operațiunilor efectuate, în baza documentelor care atestă proprietatea ori deținerea legală a acestuia – se genereaza acelasi cerc vicios: nu poate plati acum, suma generata se maresta si se adanceste si mai mult in incapacitatea de plata.</p> <p>Si o intrebare: ce se intampla pe strazile cu o singura banda pe sens si desi sunt parcate masini pe ambele parti, se poate circula pe mijloc? Practic, una din cele doua auto parcate in paralel este parcata neregulamentar. Cum se stabileste care este de vina? Se vor pedepsi ambii soferi?</p>	<p>comunitate.</p> <p>9. Reguli în acest sens se regăesc în proiectul de lege.</p> <p>10, 11. A se vedea pct.8</p> <p>Vehiculele immobilizate voluntar pe o porțiune de carosabil care nu are prevăzute marcaje pentru parcare, se regăesc în situația de staționare neregulamentară.</p>
<p>11</p>	<p>Batranul Lup</p> <p>[...] Aceasta hotarare de guvern este foarte buna, dar trebuie sa prevada si vehiculele care sunt parcate in dreptul cailor de acces pe proprietati si pe benzile de circulatie. Ridicarea si interzicerea carutelor pe drumurile publice, in special in orase precum Bucurestiul.</p>	<p>Textul art. 143 lit.d) vizează orice situație în care accesul la proprietate este blocat de vehiculul staționat.</p> <p>Interdicția căruțelor de a circula prin municipiul București este prevăzută deja de textul art. 71 alin.(1) din OUG nr.195/2002, care</p>

		prevede că: „Sunt interzise accesul și deplasarea vehiculelor cu tracțiune animală, a mașinilor și utilajelor autopropulsate utilizate în lucrări de construcții, agricole și forestiere, a animalelor de povară, de tracțiune sau de călărie, precum și a animalelor izolate sau în turmă pe drumurile naționale, în municipii și pe drumurile la începutul cărora exista indicatoare de interzicere a accesului.”
12	<p>A.E.</p> <p>In Constitutia Romaniei, la art. 57 : "Exercitarea drepturilor si libertatilor" se consemneaza : - Cetățenii români, cetățenii străini și apatrizii trebuie să-și exercite drepturile și libertățile constituționale cu bună-credință, fără să încalce drepturile și libertățile celorlalți. In acest sens, pentru inscrierea Romaniei pe drumul spre civilizatie si pentru cultivarea respectului pentru drepturile si libertatile celorlalti, propun modificarea textului art.143, alin.d) din OUG 195/2002 dupa cum urmeaza:</p> <p>„d) in dreptul cailor de acces care deserveasc proprietatile alaturate drumurilor publice, fara a afecta dimensionarea acestora;”</p>	Idem pct. 11
13	<p>Adevaratii Veloprieteni CYCLOMANIACS Association Bike Works</p> <p>1. Articolul 14 se modifica astfel: În circulatia pe drumurile publice bicicleta <i>trebuie sa fie</i>:</p> <p>a) prevazuta cu dispozitiv de frânare eficace; b) prevazuta cu un sistem adecvat, functional, de directie; c) dotata cu sistem de avertizare sonora; se interzic echiparea si</p>	<p>1. Recomandarea a fost valorificată parțial, cu privire la echiparea cu dispozitive/ elemente reflectorizante. Obligația privind dotarea bicicletei cu sistem de avertizare sonoră se justifică în condițiile în care infrastructura rutieră nu permite separarea circulației participanților la trafic; mai mult, există piste pentru biciclete amenajate și pe</p>

<p>folosirea sistemelor de avertizare sonora specifice autovehiculelor;</p> <p>d) echipata în fata cu lumina de culoare alba sau galbena, iar în spate cu lumina de culoare rosie si cu cel putin un dispozitiv fluorescent-reflectorizant, vizibil, de aceeasi culoare;</p> <p>e) echipata cu elemente sau dispozitive care, în miscare, formeaza un cerc continuu, fluorescent-reflectorizante de culoare portocalie fixate pe spitele rotilor.</p> <p>Sistemul de avertizare sonora al bicicletelor este inefficient atunci cand doresti sa avertizezi conducatorul unui vehicul. Iar atunci cand avertizezi un pieton, acesta, de cele mai multe ori, se sperie, avand reactii neasteptate. Dotarea bicicletelor cu sistem de avertizare sonora nu are de ce să fie obligatorie, acesta nefiind util.</p> <p>Referitor la elementele si dispozitivele fluorescent-reflectorizante de pe roti, multe biciclete vin cu anvelope sau jante dotate astfel, nemaifiind necesara montarea unora suplimentare pe spite.</p> <p>2. Se modifică art. 118 astfel:</p> <p>“Conducatorul de vehicul care efectueaza depasirea este obligat:</p> <p>a) sa se asigure ca acela care îl urmeaza sau îl preceda nu a semnalizat intentia începerii unei manevre similare si ca poate depasi fara a pune în pericol sau fara a stânjeni circulatia din sens opus;</p> <p>b) sa semnalizeze intentia de efectuare a depasirii;</p> <p>c) sa pastreze în timpul depasirii o distanta laterala suficienta fata de vehiculul depasit. La depășirea unei biciclete, distanța laterală minimă este de 1,5 m;</p> <p>d) sa reintre pe banda sau în sirul de circulatie initial dupa ce a semnalizat si s-a asigurat ca poate efectua aceasta manevra în conditii de siguranta pentru vehiculul depasit si pentru ceilalti participanti la trafic.”</p>	<p>trotuar, fapt care impune o minimă posibilitate de avertizare, din timp, a pietonilor.</p> <p>2.</p> <p>O distanță certă nu poate fi niciodată corect apreciată de conducătorul de autovehicul; pe de altă parte, un astfel de text ar ridica probleme deosebite în cazul cercetării unui accident de circulație.</p>
--	--

Mersul în echilibru (cu bicicleta) și turbulențele provocate de trecerea unui autovehicul impun niste repere la depășirea bicicliștilor astfel încât conducătorii auto fără experiență să poată traduce sintagma "o distanță laterală suficientă" într-un ordin de mărime ușor de înțeles.

3. Se modifica litera n) din articolul 142:

~~"n) pe trotuar. dacă nu se asigura spațiu de cel puțin 1 m pentru circulația pietonilor~~ ; Administratorul de drum poate amenaja parcări pe trotuare, marcate și semnalizate corespunzător, doar dacă lățimea minimă a fâșiei de trotuar rămasă la dispoziția pietonilor este de cel puțin 2 metri. Nu se pot amenaja parcări pe trotuare la mai puțin de 10 m de intersecții, stații de autobuz sau treceri pentru pietoni. Nu se pot amenaja parcări pentru autovehicule pe trotuare dacă accesul se face prin circulația acestora pe trotuar. Se pot amenaja parcări pentru biciclete pe trotuare dacă acestea nu stânenesc circulația pietonilor pe fâșia de trotuar.

Până acum, legislația rutieră nu a acordat suficientă protecție participanților vulnerabili la trafic. Deasemenea, principiile mobilității urbane durabile pun în prim plan nevoile omului. În acord cu nevoia acestor schimbări de paradigmă, Regulamentul de aplicare a OUG 195/2002 trebuie să prevadă schimbările necesare asigurării spațiului minim necesar de deplasare a celei mai vulnerabile categorii de pietoni: persoanele cu dizabilități. Experții în domeniu au stabilit, în Normativul 51/2012, ca trotuarelor conformate pentru a fi utilizate de către persoane cu handicap să fie de 1.80 m pentru trafic constant în dublu sens. De precizat că Normativul stabilește criteriile minime de amenajare a spațiului urban. De aceea considerăm că rotunjirea la 2 m este justificată.

3. Recomandarea a fost valorificată, în sensul că au fost introduse norme clare privind posibilitatea de a parca pe trotuar numai dacă acesta este marcat și semnalizat corespunzător, iar amenajările nu încalcă drepturile celorlalți. Propunerea privind mărirea culoarului pentru deplasarea pietonilor, la 2 m, poate fi preluată numai printr-o intervenție la nivel de lege.

4. Se modifica alin. 2 al art. 144 astfel:

~~(2) Administratorul drumului public poate permite oprirea sau stationarea, partial ori total, a unui vehicul pe trotuar, cu respectarea marcajului, iar în lipsa acestuia, numai dacă ramâne liber cel puțin un culoar de minimum 1 m latime înspre marginea opusa partii carosabile, destinat circulației pietonilor.~~ doar în spațiile unde sunt amenajate parcări pe trotuare, marcate si semnalizate corespunzător, dacă lățimea minimă a fâșiei de trotuar rămasă la dispoziția pietonilor este de cel puțin 2 metri. Nu se pot amenaja parcări pe trotuare la mai puțin de 10 m de intersecții, stații de autobuz sau treceri pentru pietoni. Nu se pot amenaja parcări pentru autovehicule pe trotuare dacă accesul se face prin circulația acestora pe trotuar. Se pot amenaja parcări pentru biciclete pe trotuare dacă acestea nu stânjenesc circulația pietonilor pe fâșia de trotuar.

5. Articolul 160, aliniatul 1, se modifica astfel:

„(1) Bicicletele, atunci când circulă pe drumul public, trebuie conduse numai pe un singur rând. În cazul în care pe un sector de drum există mai multe benzi de circulație pe sens, iar bicicliștii constituie un grup de minim 6 persoane, aceștia pot ocupa prima bandă de circulație.

In cazul grupuri de biciclisti, obligația acestora de a se deplasa pe un singur rând crește riscul de accidente. Circulația în *grup compact*, prin ocuparea primei benzi de circulație este comparabilă cu situația existenței unui vehicul care se deplasează mai lent.

6. Articolul 161, litera h) se modifica astfel:

„h) sa transporte o alta persoana, cu exceptia copilului pâna la 7 ani, numai daca vehiculul are montat în fata un suport special, precum si a

4. Recomandarea a fost valorificată, parțial.

Propunerea privind mărirea culoarului pentru deplasarea pietonilor, la 2 m, poate fi preluată numai printr-o intervenție la nivel de lege.

5. Infrastructura subdimensionată a drumurilor din România raportat la numărul mare al autovehiculelor aflate în trafic nu permite, pe de o parte, deplasarea în condiții de siguranță a grupului de bicicliști, crescând riscul victimelor în rândul acestora; pe de altă parte, introducerea unei astfel de reguli ar afecta considerabil fluenta.

6. Recomandarea a fost valorificată.

situatiei când vehiculul este construit si/sau echipat special pentru transportul altor persoane. Copiii cu vârsta până la 7 ani pot fi transportați și în spate, dacă bicicleta este dotată cu dispozitiv omologat.”

Scaunele pentru bicicleta se pot monta si in spate. Nu exista argumente valide pentru care sa se impuna restrictii in cazul dispozitivelor omologate. Mai mult, în unele cazuri este preferabil ca amplasarea să se facă în spate, având în vedere că suportul special poate deveni un obstacol la pedalare.

7. Articolul 161, litera i) se abrogă:

~~i) sa circule pe partea carosabila în aceeași direcție de mers, dacă există o cale laterala, o poteca sau un acostament practicabil, ce poate fi folosit;~~

Scopul dispozitiilor OUG este acela de a asigura siguranta participantilor la trafic. Articolul i) propune acelasi tip de abordare ca in cazul pistelor pentru biciclete, unde, daca exista, biciclistul trebuie s-o foloseasca. Insa, comparativ cu pista pentru biciclete, legea nu ofera nicio protectie participantului la trafic. Daca respectivele variante, pomenite de textul legii, sunt sigure pentru utilizare, administratorul de drum le poate semnaliza ca piste, efectul fiind acelasi. In acest fel, exista si raspunderea administratorului de drum fata de asigurarea viabilitatii respectivelor tronsoane.

8. Articolul 161, litera m), se modifica astfel:

m) sa circule atunci când partea carosabila este acoperita cu polei, gheata sau zapada, cu exceptia cazurilor când anvelopele sunt speciale pentru circulatia pe timp de iarna;

7. Recomandarea a fost valorificată parțial, prin reformularea textului astfel încât să răspundă intenției normative.

8. Infrastructura rutieră nu permite deplasarea în condiții de siguranță a bicicliștilor, pe drumuri publice acoperite cu polei, gheață sau zăpadă, cu atât mai mult cu cât nu există o separare a fluxurilor de circulație, față de celelalte vehicule.

<p>9. Articolul 161, litera n), se modifică astfel: n) sa circule cu defectiuni tehnice la sistemele de frânare sau cu un vehicul care nu este prevazut cu avertizor sonor;</p> <p>10. Articolul 161, litera p), se modifică astfel: p) sa circule pe alte benzi decât cea de lângă bordura sau acostament, cu exceptia cazurilor în care, înainte de intersectie, trebuie sa se încadreze regulamentar în funcție de direcția de deplasare pentru efectuarea virajului la stânga;</p> <p>Conform reglementării curente se nasc conflicte în trafic atunci când există o bandă specială pentru virajul la dreapta. În acest caz, biciclistul este pus în situația de a rămâne încadrat pe o bandă care nu este conformă cu direcția lui de deplasare.</p> <p>11. Articolul 161, litera r), se modifică astfel: r) sa circule în afara localităților fara a purta îmbracaminte cu elemente fluorescent-reflectorizante, de la lasarea serii pâna în zorii zilei sau atunci când vizibilitatea este redusă;</p> <p>Bicicleta este dotata, conform dispozitiilor legale, cu reflectorizantne in spate si pa lateral, lumina laba in fata si rosie in spate. Crearea de obligatii si in cazul imbracamintii nu este necesara, fiind inutila, mai ales in conditiile in care viteza traficului este mai redusa in localitati iar strazile sunt luminate. De aceea, obligatia de purtare a elementelor reflectorizante trebuie sa ramana doar in afara localitatii.</p> <p>12. b) vehiculul are montate și pornite semnalele speciale de avertizare luminoase conform art. 32 alin. (2) lit. a) și b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și</p>	<p>9. Dotarea bicicletei cu sistem de avertizare sonoră reprezintă o măsură minimă de avertizare, mai ales în contextul infrastructurii rutiere care nu permite separarea deplasării pietonilor și bicicliștilor.</p> <p>10. Textul vizează regula potrivit căreia bicicleta se deplasează numai pe banda de lângă bordură sau acostament (pentru deplasarea înainte și la dreapta), virajul la stânga reprezentând o excepție.</p> <p>11. Recomandarea a fost valorificată.</p> <p>12. Textul a fost reformulat, ca alin.(4), și circumstanțiat la situația în care, vehiculul <i>desfășoară o acțiune de intervenție sau misiune cu caracter de urgență.</i></p>
---	--

completările ulterioare;

13. Art. 203²

(1) Ridicarea vehiculului se dispune prin dispoziție de ridicare, în scris sau completată automat.

Intr-un secol al tehnologiei, si intr-o perioada in care polititstii se plang de lipsa de personal, propunerea ca dispunerea sa se faca "in scris" se pare ca reprezinta o dorinta ca prevederile sa fie cat mai greu de aplicat. Trebuie ca legislatia sa permita inclusiv utilizarea tehnologiei in constatarea contravențiilor precum si emiterea automata a documentelor administrative.

14. Art. 203³

– (1) Operațiunile executate pentru ridicarea vehiculului constau în ridicarea, transportul și depozitarea vehiculului.

(2) Transportul vehiculului ridicat la locul de depozitare se face cu vehicule specializate în astfel de operațiuni, ~~care asigură preluarea în totalitate a vehiculului transportat pe caroseria vehiculului transportor.~~

Precizarile privind "preluarea în totalitate a vehiculului transportat pe caroseria vehiculului transportor" lasa impresia că este vorba de o propunere legislativă "cu dedicatie" pentru anumite firme. Trebuie eliminata această referire, fiind si alte sisteme care permit transportul autovehiculelor imobilizate. La punctul 6 (art 203) se precizează "Administratorul drumului public răspunde pentru eventualele avarii cauzate vehiculului ca urmare a efectuării operațiunilor de ridicare, transport și depozitare, în condițiile prevăzute de lege". Este de datoria administratorului de drum sa aleagă tipul de vehicul specializat care să execute ridicarea vehiculelor imobilizate neregulamentar.

13. Textul propus nu exclude posibilitatea completării prin intermediul unui sistem electronic.

14. Recomandarea a fost valorificată.

Și în textul inițial, s-a urmărit exclusiv ca deplasarea vehiculului la locul de depozitare să nu se realizeze utilizând propriile roți (remorcare, tractare). Chiar dacă se stabilește răspunderea administratorului, credem că trebuie să existe o protecție, prin norme adecvate, a proprietarilor de vehicule și, implicit, să evităm discuții/litigii cu privire la eventuale defecte/ avarii produse ca urmare a tractării/ remorcării.

	<p>15. Art. 203⁴</p> <p>(1) Vehiculul ridicat se restituie după ce se face dovada achitării tarifului aferent operațiunii/ operațiunilor efectuate, în baza documentelor care atestă proprietatea ori deținerea legală a acestuia.</p> <p>(2) În cazul în care a fost dispusă măsura tehnico-administrativă a unui vehicul care avea montate și pornite semnalele speciale de avertizare luminoase conform aparținând instituțiilor prevăzute la art. 32 alin. (2) lit. a) și b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, restituirea se face cu titlu gratuit.</p> <p>(3) Programul de restituire a vehiculelor depozitate în spațiile special amenajate se asigură prin serviciu continuu, pe durata a 24 de ore.</p> <p>Pentru a evita abuzurile în care vehiculele poliției, salvării sau pompierilor sunt parcate după bunul plac doar pentru că sunt înregistrate pe numele respectivelor instituții, trebuie precizat foarte clar că această excepție face referire doar la mașinile aflate în misiune și care au pornite semnalele luminoase. Fără ca ele să fie semnalizate astfel, ele reprezintă un pericol la fel de mare ca restul vehiculelor. În acest caz, dispozițiile propuse nu au cum să propună excepții de la dispozițiile OUG 195/2002, care au ca scop <i>asigurarea desfășurării fluente și în siguranță a circulației pe drumurile publice.</i></p>	<p>15. Recomandarea a fost valorificată.</p> <p>Textul a fost reformulat, ca alin.(4), și circumstanțiat la situația în care, vehiculul <i>desfășoară o acțiune de intervenție sau misiune cu caracter de urgență.</i></p>
14	<p>Asociația Română fără Grupi</p> <p>1. Art. 4. se completează cu următorul text:</p> <p>(3) În cazul în care siguranța participanților la trafic este pusă în pericol, din cauza neasigurării viabilității drumului public pe o perioadă mai lungă de 30 de zile consecutive de la data constatării</p>	<p>1, 2. Art.3 din Regulament stabilește deja <i>obligația administratorului de a asigura viabilitatea drumului public</i>, iar art.105 pct.4 din OUG nr.195/2002 sancționează neîndeplinirea acestei obligații cu amenda prevăzută în clasa a V-a de sancțiuni.</p>

<p>deficiențelor, poliția rutieră va închide drumul public până la remedierea deficiențelor de infrastructură rutieră.</p> <p>O perioadă mai mare de 30 de zile în care participanții la trafic sunt supuși unei stări permanente de situații periculoase pentru fluenta și siguranța circulației și care pun în pericol viața și integritatea corporală a participanților la trafic este inacceptabilă.</p> <p>2. Art. 5. (1) se modifică cu următorul text: Administratorul drumului public este obligat să ia măsuri de înlăturare a cauzelor evenimentelor rutiere datorate configurației, stării sau dotării tehnice necorespunzătoare a acestuia în termen de maxim 30 de zile de la data constatării deficiențelor de infrastructură rutieră.</p> <p>O perioadă mai mare de 30 de zile în care participanții la trafic sunt supuși unei stări permanente de situații periculoase pentru fluenta și siguranța circulației și care pun în pericol viața și integritatea corporală a participanților la trafic este inacceptabilă.</p> <p>3. Art. 7. se completează cu următorul text: (5) Întersecțiile, aflate în afara localităților, cu un drum național sau cu un drum județean sunt prevăzute cu sens giratoriu ori sistem de semaforizare ori pasaj denivelat</p> <p>Va crește gradul de siguranță rutieră și va contribui în mod substanțial la reducerea numărului de accidente și la fluidizarea traficului</p> <p>4. Art. 47. se completează cu următorul text:</p>	<p>Pe de altă parte, textul în vigoare al art.5 din Regulament utilizează termenul de „imediat”. Introducerea unui termen de <i>până la 30 de zile</i> nu va face decât să-l absolve pe administrator de îndeplinirea <i>imediată</i> a obligației ce-i revine, pentru readucerea drumului la starea inițială. Mai mult, termenul „imediat” este mult mai adecvat pentru situațiile în care starea tehnică a drumului public este afectată extrem de redus, iar administratorul nu trebuie să realizeze activități complexe pentru aducerea la starea inițială.</p> <p>3. Prin acest text se ajunge la o dublare a textelor care prevăd obligația administratorului de a asigura viabilitatea drumului public; conform definiției de la art.2 pct.2, viabilitatea drumului presupune inclusiv „existența amenajărilor rutiere și a mijloacelor de semnalizare, care să asigure fluenta și siguranța circulației”.</p> <p>4, 5. O astfel de prevedere există deja la art.58 alin.(4), care prevede că:</p>
--	---

<p>(4) Trecherile pentru pietoni amenajate pe arterele de circulație cu două sau mai multe benzi de circulație pe sens, situate pe raza localităților, sunt prevăzute cu semafoare acționate manual prin care cererea de culoare verde se face direct de către pietoni.</p> <p>Instalarea semafoarelor comandate manual de către pietoni va crește gradul de siguranță rutieră și va contribui în mod substanțial la reducerea numărului de accidente, la reducerea numărului de opriri/porniri impuse de ciclurile semaforice (impact major asupra diminuării nivelului de emisii poluante), la fluidizarea traficului prin temporizarea accesului pietonilor pe trecerea de pietoni.</p> <p>5. Art. 47. se completează cu următorul text:</p> <p>(5) Pe sectoarele de drum, situate pe raza localităților, trecherile pentru pietoni amenajate pe arterele de circulație cu două sau mai multe benzi de circulație pe sens sunt prevăzute cu semafoare acționate manual prin care cererea de culoare verde se face direct de către pietoni</p> <p>Instalarea semafoarelor comandate manual de către pietoni va crește gradul de siguranță rutieră și va contribui în mod substanțial la reducerea numărului de accidente, la reducerea numărului de opriri/porniri impuse de ciclurile semaforice (impact major asupra diminuării nivelului de emisii poluante), la fluidizarea traficului prin temporizarea accesului pietonilor pe trecerea de pietoni.</p> <p>6. Art.96 (1) se modifică cu următorul text:</p> <p>Participanții la trafic sunt obligați să anunțe administratorul drumului public ori cea mai apropiată unitate de poliție ori cel mai apropiat agent de poliție atunci când au cunoștință despre neasigurarea</p>	<p>„Pe sectoarele de drum unde valorile de trafic permit, administratorul drumului public, cu avizul poliției, poate amplasa în zona marcajului trecerii pentru pietoni <i>semafoare sau panouri speciale cu comandă manuală a cererii de verde, care se poate face direct de către pietoni.</i>”</p> <p>6. Recomandarea a fost valorificată.</p>
---	--

<p>viabilității drumului public sau a oricărei alte situații periculoase pentru fluența și siguranța circulației.</p> <p>Situațiile periculoase impun reacții cât mai rapide, iar un agent de poliție este mai aproape de participanții la trafic comparativ cu o unitate de poliție sau cu sediul administratorului drumului public care pot fi la kilometri distanță de saturația periculoasă. De asemenea, agentul de poliție poate lua, în timp real, măsurile ce se impun pentru îndepărtarea pericolului.</p> <p>Expresia viabilitatea drumului este explicată la Art.2 din Regulament și cuprinde inclusiv cuvântul obstacol, precum și alte noțiuni legate de siguranța rutieră.</p> <p>7. Art.142 lit. n se modifică cu următorul text: Pe trotuar</p> <p>Trotuarul este un spațiu destinat pietonilor. Parcarea se face în spații special amenajate.</p> <p>8. Art.160 (4) se modifică cu următorul text: Este obligatoriu ca, în circulația pe drumurile publice, biciclistul să poarte casca de protecție omologată</p> <p>Creșterea siguranței bicicliștilor.</p> <p>9. Se elimină indicatorul rutier "Parcare în care mașina se află cu două roți pe trotuar"</p>	<p>7. Recomandarea a fost valorificată (cu menținerea elementelor prezentate în dezbateră publică).</p> <p>8. Recomandarea a fost valorificată. Propunerea are scopul de a responsabiliza această categorie de participanți la trafic, dar și de a reduce riscul de victimizare al acestora.</p> <p>9. Panoul adițional „Modalități în care se execută parcarea” este cuprins în Anexa 2 la O.U.G. nr. 195/2002, putând face, eventual, obiectul propunerilor de modificare a acestui act normativ.</p>
---	---

15	<p>FN FAR</p> <p>1. Să se reintroducă prevederile normative ale art.29(3), ce au fost abrogate de HG nr.480/2013, citez: „Art. 29. – (3) Pregătirea practică a persoanei prevăzute la alin.(2), în vederea obținerii permisului de conducere valabil pentru oricare dintre categoriile A, B, BE și subcategoriile A1 și B1, se poate efectua și de către un instructor auto autorizat în condițiile legii, care a încheiat un contract cu unitatea autorizată în care solicitantul a efectuat pregătirea teoretică”</p> <p>Solicităm insistent acest lucru, deoarece prin abrogarea acestei prevederi normative, foarte importante pentru siguranța circulației rutiere, s-a creat un monopol pentru câteva S.C., școlile de șoferi, în detrimentul PFA – instructorilor autorizați. Și această abrogare s-a făcut la inițiativa grupului bine organizat a „băieților deștepți” ce s-au aciuat pe lângă câțiva salariați cu funcții de conducere din Ministerul Transporturilor, care l-au „convins” pe fostul ministru Oprea Gabriel, pentru a obține foloase materiale necuvenite. <u>Putem aduce probe cu înscrisuri materiale.</u></p> <p>2. Examenul pentru obținerea permisului de conducere să poată fi susținut de cetățeanul român, în orașul de reședință de județ unde unitatea de învățământ la care a urmat cursurile de pregătire are sediul, indiferent unde are domiciliul sau reședința, deoarece cum se procedează acum este DISCRIMINARE.</p> <p>Știm că cetățeanul român poate să urmeze liceul, facultatea, cursurile</p>	<p>1. Abrogarea textului în cauză este detaliată în Nota de fundamentare a proiectului devenit HG nr.480/2012. Pe scurt, argumentele țin de faptul că:</p> <ul style="list-style-type: none"> - în punctul său de vedere, Consiliul Concurenței a apreciat că o condiționare a prezenței instructorilor auto pe piața serviciilor de pregătire în vederea obținerii permisului de conducere de încheierea unui contract de prestări servicii cu o școală de conducători auto este o reglementare ce conține aspecte anticoncurențiale; - domeniul pregătirii persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere intră în sfera competențelor (inclusiv de reglementare) Ministerului Transporturilor, conform art. 62 și următoarele din O.G. nr.27/2011. <p>De altfel, competențele enunțate sunt prevăzute și de textele art.122 lit.f) și h) din O.U.G nr.195/2002, republicată.</p> <p>În privința unor aspecte care nu privesc procedura transparenței decizionale a proiectului, ci sfera răspunderii penale, este necesar să fie sesizate unitățile de parchet abilitate să evalueze probele cu înscrisuri materiale.</p> <p>2. Această problematică nu privește Regulamentul, ci însăși OUG nr.195/2002 (art.24). Ținând seama de principiul ierarhiei actelor normative, care presupune ca un act subsecvent (hotărârea Guvernului) să se încadreze în limitele actului de nivel superior pe care-l execută (OUG nr.195/2002), rezultă că prin proiectul de hotărâre nu se pot adopta soluții care contravin legii.</p>
----	--	--

<p>de pregătire și/sau perfecționare în orice locație a țării noastre și poate să susțină examenul de terminare a pregătirii pentru obținerea actului de studii (calificare) în localitatea unde unitatea de învățământ își are sediul, fără să fie obligat să-și facă reședința sau domiciliul acolo.</p> <p>OARE pentru permisul de conducere de ce nu se poate această facilitate????</p> <p>Motivarea conducerii DRPCIV, când au introdus domiciliul ca și una din condiții la susținerea examenului este nelegală, deoarece prevederile art. 7(1) lit.e, din Directiva Europeană nr.126/2006, <u>se referă doar la cetățenii altui stat</u>, art. 7 (1) lit. e, citez: <i>Permisele de conducere se eliberează numai solicitanților care: (e) au reședința obișnuită pe teritoriul statului membru care eliberează permisul sau pot dovedi că urmează studii pe teritoriul statului membru respectiv de cel puțin șase luni.</i></p> <p>3. Pregătirea practică a cursanților să poată începe numai după ce candidatul(a) a fost declarat(ă) „admis” la examenul teoretic, de către autoritatea competentă.</p>	<p>Susținerea că Directiva 126/2006 se referă <i>doar la cetățenii altui stat</i>, nu și la cetățenii români, este eronată. Actul european este transpus în legislația națională a fiecărui stat membru UE, astfel că nu există reguli pentru proprii cetățeni și reguli pentru cetățenii UE (alții).</p> <p>Prin urmare, normele transpuse în OUG nr.195/2002, în acord cu dispozițiile directivei, se aplică <i>oricărui cetățean UE care solicită autorităților române examinarea</i> în vederea obținerii permisului de conducere.</p> <p>3. Condițiile în care se realizează <i>pregătirea</i> persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere fac obiectul O.G. nr.27/2011, iar nu al Regulamentului; așa cum am arătat anterior, <i>competența</i> de a stabili regulile de efectuare a <i>pregătirii candidaților</i> aparține Ministerului Transporturilor.</p> <p>Având în vedere art.64 din O.G. nr.27/2011, care prevede: „<i>Condițiile și obligațiile privind pregătirea teoretică și practică a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere se stabilesc de către autoritatea competentă prin norme.</i>”, este necesar ca propunerea să fie înaintată Ministerului Transporturilor și Autorității Rutiere Române, pentru reevaluarea normelor menționate.</p> <p>MAI exercită competențe diferite, iar acestea se referă, conform OUG nr.195/2002 și Regulamentului aprobat prin HG nr.1391/2006, la</p>
---	--

<p>4. Deoarece acum se modifică și Legea învățământului, venim cu o propunere care a mai fost făcută de noi de multe ori.</p> <p>PROPUNEM ca planul și programa de învățământ începând cu anul școlar 2017-2018 din sistemul de învățământ de stat și particular, să cuprindă obligatoriu ore de educație rutieră din primele trei etape de învățământ.</p> <p>Aceste ore de educație rutieră să fie incluse în orarul săptămânal al fiecărei clase, ca cele de matematică, sau limbă maternă, mergând pe principiul că „așa cum oricare copil știe să vorbească limba maternă trebuie să știe să circule pe stradă în siguranță începând cu clasa I-a”, după cum urmează:</p> <p>...</p> <p>Noi federația am depus nenumărate înscrieri cu sugestiile, amendamentele, observațiile și motivațiile noastre constructive profesionale, foarte bine argumentate și susținute juridic de legislația națională și europeană referitoare la „proiectele de modificare și completare a celor două acte normative” mai sus menționate conform Legii 52/2003, dar nu găsim înțelegere la în special la Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor, unde se pare că „băieții deștepți” își vor impune în continuare punctul de vedere.</p> <p>Precizăm că ne vom folosi de prevederile art.14 din Legea 52/2003, dacă va fi cazul.</p> <p><i>Față de conținutul proiectelor celor două acte normative de mai sus, dacă se vor introduce și propunerile enunțate mai sus de către noi, nu mai avem alte</i></p>	<p><i>examinarea candidaților.</i></p> <p>4. Propunerea nu are legătură cu niciunul din cele două proiecte promovate de MAI; Conținutul concret al Planului și programei de învățământ nu se stabilește prin OUG nr.195/2002 sau prin Regulament. Din perspectiva OUG nr.195/2002, problematica este clarificată prin instituirea obligațiilor de la art.124.</p> <p>Propunerile concrete formulate de FNFAR (referitoare la numărul de ore de educație, conținutul acestora, nivelul de pregătire, șamd) pot fi înaintate Ministerului Educației Naționale și Cercetării Științifice, pentru a le analiza cu ocazia elaborării celor două documente menționate.</p> <p>Propunerile FNFAR au fost analizate constructiv și echilibrat, așa cum de altfel se poate observa cu privire la oricare dintre propunerile regăsite în acest material.</p>
---	--

	<p><i>obiecțiuni.</i></p> <p>Noi formatorii auto din România, depunem acest înscris cu gânduri curate, întrucât dorim cu adevrat să contribuim la realizarea unei legislații rutiere foarte bună câtă mai europeană valabilă pentru viitorii 15-25 de ani, fără să aducă atingere negativă câtuși de puțin, nici unei persoane ce este implicată sub orice formă în acest domeniu.</p>	
16	<p>Federatia Biciclistilor din Romania, R.M.</p> <p>2.1 La SUBSECTIUNEA 2 art.14: Subsectiunea are titlul: Conditii tehnice minime pe care trebuie sa le îndeplineasca bicicletele, mopedele, vehiculele cu tractiune animala si cele trase sau împinse cu mâna</p> <p>Art. 14 În circulatia pe drumurile publice bicicleta trebuie sa fie:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) prevazuta cu dispozitiv de frânare eficace; b) prevazuta cu un sistem adecvat, functional, de directie; c) dotata cu sistem de avertizare sonora; se interzic echiparea si folosirea sistemelor de avertizare sonora specifice autovehiculelor; d) echipata în fata cu lumina de culoare alba sau galbena, iar în spate cu lumina de culoare rosie si cu cel putin un dispozitiv fluorescent-reflectorizant, vizibil, de aceeasi culoare; e) echipata cu elemente sau dispozitive care, în miscare, formeaza un cerc continuu, fluorescent-reflectorizante de culoare portocalie fixate pe spitele rotilor. <p>Art. 15 Remorca atasata unei biciclete trebuie sa fie echipata, în partea din</p>	<p>Recomandarea a fost valorificată parțial, cu privire la elementele sau dispozitivele fluorescent-reflectorizante</p> <p>Motivarea corespunde textului art.14, care a fost revizuit în sensul</p>

<p>spate, cu un dispozitiv fluorescent-reflectorizant de culoare roșie, iar dacă lumina din spate a bicicletei este obturată de remorca, aceasta trebuie să fie echipată și cu o lumina de culoare roșie."</p> <p>Este excesivă cerința de catadioptri portocalii pe spate. Ar trebui admisă și alternativa cu suprafața reflectorizantă pe anvelopă, inclusiv de culoare albă, sau catadioptri pe spitzze dar și culoare albă sau galbenă... și de asemenea suprafețe reflectorizante pe alte părți laterale ale bicicletei, nu neapărat pe roți.....</p> <p>2.2 La Art. 46 alin.(1): "Art. 46 (1) Semnificația, precum și dimensiunile mijloacelor de semnalizare rutieră, forma, simbolul, culoarea și condițiile de execuție, amplasarea, instalarea și aplicarea acestora se stabilesc în conformitate cu standardele în domeniu."</p> <p>Considerăm că acele elemente ar trebui stabilite prin act normativ, ca ordin ministerial, nu prin standarde aprobate de ASRO.</p> <p>2.3 La art. nr. 55: "Art. 55 Semnalul luminos destinat numai dirijării circulației bicicletelor are în câmpul sau imaginea unei biciclete de culoare roșie, respectiv verde pe fond negru. Aceeași destinație o are și semnalul luminos al unui semafor însoțit de un panou adițional pe care figurează o bicicletă."</p> <p>Ar fi recomandabil să aibă și semafoarele pentru biciclete și culoarea galbenă....</p>	<p>menționat. Nu este clar care este intervenția asupra art.15, propunerea având același conținut ca textul în vigoare.</p> <p>Asociația de Standardizare din România ASRO este organismul național de standardizare în baza prevederilor O.G. nr. 39/1998, Legii nr. 177/2006 și Legii nr. 355/2002, recunoscută prin Hotărârea Guvernului nr. 985/2004. În condițiile existenței unui organism național, reglementarea nu poate face obiectul unui ordin de ministru.</p> <p>Culoarea galbenă are justificare pentru autovehicule, având un rol pregătitor.</p>
---	---

<p>2.4 La art.81 alin.4 Art. 81 (4) Marcajul transversal constând din linii discontinue paralele, aplicate perpendicular sau oblic fata de axul drumului, indica locul destinat traversarii partii carosabile de catre biciclisti.</p> <p>Ar trebui specificat regimul juridic al acestuia, care sa fie analog celui de traversare pentru pietoni - adica sa confere biciclistilor prioritate, obligand vehiculele care intersecteaza / peste a caror traseu e trasat marcajul de traversare pentru biciclete sa cedeze acestora trecerea daca nu exista semaforizare.</p> <p>2.5 La art. 101 "(1) Vehiculele trebuie conduse numai pe drumurile, părțile carosabile, benzile sau piste stabilite pentru categoria din care fac parte. În cazul în care pe drumurile publice nu sunt amenajate benzi sau piste speciale pentru biciclete și celelalte vehicule fără motor, acestea pot fi conduse și pe acostament în sensul de mers, dacă circulația se poate face fără pericol."</p> <p><i>Ar trebui atenuata obligatia respectiva, pentru a permite bicicletelor sa ruleze si in afara pistei eventual existente, pentru ca pot fi diverse situatii obiectiv justificate....</i></p> <p>2.6 La art. 117 Art. 117 (1) Conducatorii vehiculelor cu doua roti, precum si ai celor cu tractiune animala ori ai celor trase sau împinse cu mâna sunt obligati sa efectueze urmatoarele semnale: a) bratul stâng întins orizontal atunci când intentioneaza sa schimbe directia de mers spre stânga sau de a depasi; b) bratul drept întins orizontal atunci când intentioneaza sa schimbe</p>	<p>Regulile referitoare la manevre și reguli de prioritate sunt cuprinse în OUG nr.195/2002.</p> <p>A fost realizată o intervenție la art.161 alin.(1) lit.r).</p> <p>Pe drumul public (pe partea carosabilă) nu ar trebui să existe, pentru siguranța biciclistului manevre „intempestive”. De altfel, alin.(2) prevede, tocmai pentru siguranța participanților, obligația de semnalizare cu cel puțin 25 m înainte de efectuarea manevrelor.</p>
---	---

<p>directia de mers spre dreapta; c) bratul drept întins orizontal balansat în plan vertical atunci când intentioneaza sa opreasca. (2) Semnalele prevazute la alin. (1) trebuie efectuate cu cel puțin 25 m înainte de efectuarea manevrelor.</p> <p>Balansarea verticala a bratului biciclistului care vrea sa opreasca este inutila si de regula nu poate fi executata in siguranta, ca de obicei nevoia de franare apare intempestiv si trebuie din motive de siguranta ambele maini pe ghidon, nu cu una franezi puternic si cealalta in aer pentu a semnala intentia de o opri.</p> <p>2.7 La art. 141 alin 6: (6) Nu este permisa stationarea pe partea carosabila, în timpul noptii, a tractoarelor, a remorcilor, a mopedelor, a bicicletelor, a masinilor si utilajelor autopropulsate utilizate în lucrari de constructii, agricole sau forestiere, a vehiculelor cu tractiune animala ori a celor trase sau împinse cu mâna."</p> <p>Interdictia ar trebui sa acopere si pe pistele de biciclete, care conform definitiei anterior citate (art. 6 pct. 25 din OUG 195 / 2002) ale pistelor nu sunt considerate carosabil daca sunt trasate la nivelul trotuarului sau acostamentului....</p> <p>2.8 La art. 142: Art. 142 – Se interzice oprirea voluntara a vehiculelor: k) pe pistele obligatorii pentru pietoni si/sau biciclisti ori pe benzile rezervate unor anumite categorii de vehicule, semnalizate ca atare; o) pe pistele pentru biciclete;"</p>	<p>Pentru pistele de biciclete, interdicția staționării operează în condițiile art.142 lit.o), coroborat cu art.143 lit.a).</p> <p>Recomandarea a fost valorificată.</p>
--	---

<p>Se constata o redundanta care ar trebui eliminata pentru ca genereaza confuzie. La lit.k ar trebui reformualt in "pentru pietoni si pentru pietoni si biciclisti" ca sa nu acopere si pisteles pentru biciclete</p> <p>2.9 La SECTIUNEA 4: Reguli pentru alti participanti la trafic SUBSECȚIUNEA 1: Circulația bicicletelor</p> <p>Art. 160 (1) Bicicletele, atunci când circulă pe drumul public, trebuie conduse numai pe un singur rând.</p> <p>(3) Daca pe directia de deplasare exista o pista pentru biciclete, semnalizata ca atare, conducatorii vehiculelor prevazute la alin. (1) sunt obligati sa circule numai pe aceasta pista. Se interzice circulatia altor participanti la trafic pe pista pentru biciclete.</p> <p>(4) Se recomanda ca, în circulația pe drumurile publice, biciclistul sa poarte casca de protectie omologata.</p> <p>Alin.1 este excesiv, trebuind introduse exceptii cum exista si in legislatia altor tari - un minim de exceptii trebuind sa fie rulatul cate 2 in paralel daca e grup mai mare si compact - nu doar la competitii sau grupuri escortate de Politie - si / sau cand nu se stanjeneste semnificativ traficul existand vizibilitate si trafic redus sau moderat</p> <p>Alin.3 este excesiv, trebuind ca obligativitatea de utilizare a pistei pentru biciclete sa aiba un <i>caracter exceptional</i> si temeinic justificat obiectiv pentru acea zona in parte.</p> <p>Alin.4 trebuie eliminat pentru ca exista riscul ca in caz de accident biciclistul sa fie considerat ca avand culpa pe motiv ca nu a respectat recomandarea chiar daca nu a incalcat nicio regula de circulatie</p>	<p>Infrastructura subdimensionată a drumurilor din România raportat la numărul mare al autovehiculelor aflate în trafic nu permite, pe de o parte, deplasarea în condiții de siguranță a grupului de bicicliști, crescând riscul victimelor în rândul acestora; pe de altă parte, introducerea unei astfel de reguli ar afecta considerabil fluența.</p> <p>Din moment ce există o pistă pentru biciclete, de ce ar fi excesivă obligația de la alin.(3), de a circula pe aceasta? Cum ar putea fi stabilit un <i>caracter excepțional</i> obligației de a circula pe o pistă care, prin destinație, aparține biciclistilor?</p> <p>Textul a fost reformulat.</p>
---	---

2.10 La art. 161:

"Art. 161 (1) Se interzice conducatorilor de biciclete:

- a) sa circule pe sectoarele de drum semnalizate cu indicatorul având semnificatia "Accesul interzis bicicletelor";
- b) să învețe să conducă biciclete pe drumurile intens circulat;
- c) sa circule pe trotuare, cu exceptia cazului când pe acestea sunt amenajate piste speciale destinate lor;
- d) sa circule fara a tine cel putin o mâna pe ghidon si ambele picioare pe pedale;
- e) sa circule în paralel, cu exceptia situatiilor când participa la competitii sportive organizate;
- f) sa circule în timp ce se afla sub influenta alcoolului, a produselor ori substantelor stupefiante sau a medicamentelor cu efecte similare acestora;
- g) sa se tina de un vehicul aflat în mers ori sa fie remorcat de un alt vehicul sau împins ori tras de o persoana aflata într-un vehicul;
- h) sa transporte o alta persoana, cu exceptia copilului pâna la 7 ani, numai daca vehiculul are montat în fata un suport special, precum si a situatiei când vehiculul este construit si/sau echipat special pentru transportul altor persoane;
- i) sa circule pe partea carosabila în aceeasi directie de mers, daca exista o *cale laterala*, o *poteca* sau un acostament practicabil, ce poate fi folosit;
- j) sa transporte sau sa traga orice fel de obiecte care, prin volumul ori greutatea lor, stânjenesc sau pericliteaza conducerea vehiculului ori circulatia celorlalti participanti la trafic;
- k) sa circule pe aleile din parcuri sau din gradini publice, cu exceptia cazurilor când nu stânjenesc circulatia pietonilor;
- l) sa circule pe timp de noapte sau când vizibilitatea este redusa, fara

<p>sa îndeplineasca conditiile prevazute la art. 14 si 16;</p> <p>m) sa circule atunci când partea carosabila este acoperita cu polei, gheata sau zapada;</p> <p>n) sa circule cu defectiuni tehnice la sistemele de frânare sau cu un vehicul care nu este prevazut cu avertizor sonor;</p> <p>o) să traverseze drumurile publice, pe trecerile destinate pietonilor, în timp ce se deplasează pe bicicletă;</p> <p>p) sa circule pe alte benzi decât cea de lângă bordura sau acostament, cu exceptia cazurilor în care, înainte de intersectie, trebuie sa se încadreze regulamentar pentru efectuarea virajului la stânga;</p> <p>r) sa circule fara a purta îmbracaminte cu elemente fluorescent-reflectorizante, de la lasarea serii pâna în zorii zilei sau atunci când vizibilitatea este redusa;</p> <p>s) sa conduca vehiculul fara a mentine contactul rotilor cu solul.</p> <p>(2) Pe timpul circulației pe drumurile publice, conducătorii de biciclete sunt obligați să aibă asupra lor actul de identitate".</p> <p>La alin.1 lit.c, interdictia ar trebui atenuata pentru a tolera bicilisti in unele cazuri si pe trotuare</p> <p>La alin.1 lit. e) ar trebui atenuat, vezi propunerile anterioare</p> <p>La alin.1 lit. g) ar trebui atenuat in sensul permiterii ca o bicicleta sa tracteze o alta bicicleta, eventual doar in unele conditii, dar nu o interdictie totala si generala...</p> <p>La alin. 1 lit. h) ar merita reformulat pentru a fi mai clar ca poti lua ca pasager unul sau chiar mai multi adulti pe bicicleta daca aceasta e expres construita in acest sens (tandem, triem, duet, biciclete cu atas</p>	<p>Spre deosebire de alți participanți la trafic, pietonul nu poate circula sau „staționa” decât pe trotuar. O „atenuare” a regulii care deja permite circulația bicicletelor pe trotuar, în contextul altor activități permise pe trotuar, ar echivala cu o nesocotire a dreptului pietonului de a dispune de propria sa cale de circulație.</p> <p>Vezi explicațiile prezentate anterior, referitoare la condițiile permise de infrastructura rutieră.</p> <p>Textul este clar în privința excepțiilor posibile: - cu exceptia „copilului până la 7 ani, numai daca vehiculul are montat în fata un suport special,”</p>
--	--

	<p>si tricicluri cu mai multe locuri, bicicleta de conferinta etc.) si la fel oricati copii pe suporturi specializate, doar la chestii improvizate se poate tolera asa transport de copil mic de pana la 7 ani.</p> <p>La alin. 1 lit.1) trebuie eliminata referirea la "poteca" si clarificata notiunea de "cale laterala".</p> <p>La alin. 1 lit.m, o, p si r, formularile sunt excesive si ar trebui atenuate</p>	<p>- precum si a situatiei „când vehiculul este construit si/sau echipat special pentru transportul altor persoane;” Pe de altă parte, textul a fost completat, pentru a permite transportul copiilor în vârstă de până la 7 ani, daca bicicleta este prevăzută din construcție cu un suport special sau dacă are montat un dispozitiv omologat.</p> <p>Recomandarea a fost valorificată.</p> <p>Infrastructura rutieră nu permite deplasarea în condiții de siguranță a bicicliștilor, pe drumuri publice acoperite cu polei, gheață sau zăpadă, cu atât mai mult cu cât nu există o separare a fluxurilor de circulație, față de celelalte vehicule (lit.m).</p> <p>Obligația de a traversa pe lângă bicicletă (lit.o) nu este excesivă, ci dimpotrivă asigură respectarea destinației trecerii pentru pietoni și drepturilor acestei categorii de participanți la trafic.</p> <p>Textul (lit.p) vizează regula potrivit căreia bicicleta se deplasează numai pe banda de lângă bordură sau acostament (pentru deplasarea înainte și la dreapta), virajul la stânga reprezentând o excepție.</p> <p>Recomandarea referitoare la lit.r a fost valorificată.</p>
17	<p>M.I., Drumuri Verzi</p> <p>vă adresăm prezenta cerere pentru a completa Regulamentul de aplicare a Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice și a proiectului de Lege pentru</p>	<p>Introducerea unei simple definiții, fără crearea de reguli referitoare la <i>zona comună</i>, nu aduce niciun beneficiu reglementării; pe de altă parte, o astfel de definiție, ar trebui să-și găsească locul în OUG nr.195/2002,</p>

	<p>modificarea cu urmatoarea dispozitie:</p> <p>“Zona comuna (partajata) <i>In zona comuna (partajata), semnalizata ca atare, pietonii pot folosi toata latimea drumului public. Conducatorii de vehicule sunt obligati sa circule cu o viteza de cel mult 20 km/h, sa nu stationeze sau sa parcheze vehiculul în afara spatiilor anume destinate si semnalizate ca atare, sa nu stânjeneasca sau sa împiedice circulatia pietonilor chiar daca, în acest scop, trebuie sa opreasca. Toate strazile sunt deschise circulatiei bicicletelor in ambele sensuri, cu exceptia celor semnalizate distinct.”</i></p> <p>Precizam ca, in comparatie cu zona rezidentiala, aceasta completare permite implementarea modelului si in alte zone functionale ale orasului, asa cum se intampla in celalalte tari din Europa. Pentru semnalizarea acestor zone, propunem acest tip de indicatoare, similar celor utilizate in Europa.</p> <p>Precizam ca necesitatea reglementarii acestor zone a reiesit in urma analizei traficului din cele mai mari orase din Romania (Bucuresti, Timisoara, Brasov, Constanta, Craiova, Cluj-Napoca, Ploiesti si Iasi). Recomandarile specialistilor se regasesc in lista de propuneri de modificari legislative ce fac parte din Planurile de Mobilitate Urbana Durabila, strategii dezvoltate in ultimii 2 ani in mai multe orase din Romania.</p>	<p>nu în Regulament.</p>
18	<p>Asociatia pentru sprijinul copiilor cu cerinte speciale dr Katz L.S.</p> <p>Proiectul d-voastră nu ia in considerare si faptul că punctul initial al trotuarului incepe din parcare special amenajată pentru handicap locomotor a vehiculelor de transport sau conduse de utilizatori de scaune rulante, asa cum Normativul 051/2000 aprobat prin Ordinul</p>	<p>MAI a propus în dezbateri două proiecte de acte normative:</p> <ul style="list-style-type: none"> - o hotărâre a Guvernului, care conform (intenției inițiale) trebuie să facă aplicarea art.64 din OUG nr.195/2002, în sensul de a stabili o procedură de ridicare a vehiculelor. - o lege care amendează de o manieră mai consistentă OUG nr.195/2002.

<p>189/2013 MLPAT care e obligatoriu, arată si față de care d-voastră încălcați legea.</p> <p>Parcarea trebuie corect marcată si rezervată, iar Statul nu a marcat si rezervat corect si complet.</p> <p>Trebuie să includeti si clauze ca să nu blocați sau ridicati masini cu card-legitimatie valid, utilizate de handicapatii nostrii cu scaune rulante grele, indiferent unde acestea sunt stationate sau parcate pentru că ii omorâți si nu se mai pot intoarce acasă.</p> <p>Proiectul nu reglementează modalitatea in care asigurati REZERVAREA locurilor de parcare special amenajate asa cum Lg 448/2006 vă obligă.</p> <p>Proiectul d-voastră abrogă Ordinul 223/2007 al ANPH care reglementează continutul cardului-legitimatie pentru utilizatorii de scaune rulante grele si alte tehnologii assitive sau nu recunoasteti această categorie de soferi si călători minori si adulti ?</p> <p>Cerem să respectati prevederile Ordinul 223/2007 al ANPH privind cardul international de parcare pt handicap si să luati act de existenta soferului si călătorului cu scaun rulant greu, electric, nepliabil si de necesitatea punerii in acord a vehiculelor putătoare de card-legitimatie al acestuia si parcările necesare special amenajate.</p> <p>Gravidele, bătrânii, mame cu cărucior si purtătorii de cărje nu sunt handicapati locomotori. Handicapati locomotori sunt cei certificati cu certificat de incadrare in grad de handicap emis de Primării si care au masini adaptate de transport, transfer, sofat.</p> <p>Dacă nu luati in considerare prezenta, in apărarea interesului national, al distroficilor neuro-musculari si paraplegicilor/paralizatilor, intrucât</p>	<p>Niciunul dintre aceste proiecte nu-și propune să afecteze drepturile persoanelor cu handicap și nu aduc atingere prevederilor Ordinului ANPH nr.223/2007.</p> <p>Dimpotrivă, <i>proiectul de lege</i> vine să îmbunătățească reglementările astfel încât să <i>faciliteze ridicarea vehiculelor care staționează neregulamentar pe un loc rezervat persoanelor cu handicap</i>, tocmai pentru a se asigura respectarea întocmai a prevederilor Legii nr.448/2006 (a se vedea art.V din proiectul de lege).</p>
---	---

	<p>pe 13 s-au epuizat cele 20 de zile calendaristice, dar petitul este in termenul celor 20 de zile lucrătoare, iar pe site nu ati specificat ce fel de 20 de zile alocati pentru interventia mea, vă rog să trimiteti petitul acolo unde ati trimis si proiectul (la Parlament) pentru a fi analizat si inclus in prevederile legale.</p>	
<p>19</p>	<p>Confederația Sindicală Națională Meridian</p> <p>1. Art.203 alin.2 lit.b) propun să fie modificat astfel: „gradul profesional, numele și prenumele polițistului rutier ori polițistului local care dispune măsura tehnico-administrativă</p> <p>2. Art.203 alin.2 lit.f) propun să fie eliminat, iar în locul său să se introducă locul exact unde s-a produs încălcarea legii și unde s-a dispus ridicarea</p>	<p>1. Completarea propusă nu este necesară, având în vedere că devine incident art. II, care prevede aplicarea procedurii, <i>în mod corespunzător</i>, de către polițistul local, conform competențelor pe care i le conferă legea. Cu alte cuvinte, în textul respectiv se va citi <i>polițistul local</i>, atunci când măsura se dispune de acesta. De observat și faptul că nicăieri în Regulament nu se utilizează sintagma <i>polițist local</i>.</p> <p>2. Recomandarea a fost valorificată. Într-adevăr, textul criticat menține percepția că <i>ridicarea vehiculului</i> reprezintă o <i>sanctiune</i> aplicată proprietarului sau utilizatorului vehiculului; în fapt, nu este vorba de a aplica o sancțiune, ci de a îndepărta vehiculul care constituie un obstacol pentru circulația celorlalți. Pe de altă parte, existența unei astfel de reguli ar putea genera o problemă de aplicare a măsurii în cazul vehiculelor înmatriculate în alte state, pe numele unor cetățeni străini, când acuratețea datelor din evidențele specifice depinde de depistarea în trafic a unor astfel de autovehicule și preluarea datelor de la conducătorii acestora. În privința <i>locului unde s-a dispus ridicarea</i>, precizăm că articolul conține deja referiri la acesta, la lit.a): „data, ora și <i>locul ridicării vehiculului</i>;”</p>

	<p>3. Art. II propun să fie modificat astfel pentru o mai mare clarificare: „Procedura privind ridicarea, blocarea vehiculului, prevăzută de Regulamentul de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1391/2006, cu modificările și completările ulterioare, se aplică în mod corespunzător și de polițistul local în situația prevăzută la art.7 alin.(1) lit. h) și k) (deoarece poliția locală poate lua măsuri împotriva conducătorilor de autovehicule care parchează pe locurile special destinate persoanelor cu handicap).</p>	<p>3. Recomandarea a fost valorificată Textul art.II a fost completat în mod corespunzător.</p>
20	<p>D.R.</p> <p>Subsemnatul D.R., cetatean roman, va solicit respectuos sa includeti in modificarile Codului Rutier OUG 195/2002 si HG pentru completarea Regulamentului de aplicare a OUG prevederi legale prin care sa se interzica parcare autoturismelor pe trotuar - spatiu destinat circulatiei pietonilor.</p>	<p>În <i>proiectul de hotărâre</i> se aduc unele îmbunătățiri reglementărilor care privesc parcare autovehiculelor pe trotuar, care să asigure respectarea drepturilor pietonilor.</p> <p>În <i>proiectul de lege</i>, se propun modificări mai consistente în această privință, inclusiv prin lăsarea la dispoziția pietonilor a unui culoar de deplasare de cel puțin 2 metri.</p>
21	<p>Asociația Municipiilor din România (adresa nr.1091/2016)</p> <p>1. Din punct de vedere al tehnicii legislative, observăm că proiectul de HG reia prevederile cuprinse în textul proiectului de lege, fără completări/lămuriri suplimentare care ar putea fi de natura normelor metodologice, ducând astfel la o simplă dublare a textului legal. Considerăm că o serie de prevederi de proiectul de Lege pot fi prevăzute doar în Regulament: modalitatea de transport, modalitatea de reglementare a tarifelor pe care le percepe administratorul drumului public/ operatorul economic autorizat.</p>	<p>MAI a promovat concomitent două proiecte de acte normative, însă <i>intrarea în vigoare a acestora nu se va realiza în același timp</i>, ci la date diferite.</p> <p>Promovarea <i>proiectului de HG</i> este cerută de vidul legislativ, generat de <i>lipsa unei proceduri</i> care să facă posibilă aplicarea art.64 din OUG nr.195/2002, în forma în care acesta este în vigoare. HG va produce efecte <i>în perioada imediat următoare</i>, după finalizarea procedurilor de consultare, avizare, respectiv adoptare de către Guvern.</p>

<p>2. În textul proiectului de HG, la art.203¹ alin.(1) în loc de „Ridicarea vehiculului reprezintă măsura tehnico-administrativă pe care polițistul rutier o poate dispune în una din situațiile prevăzute de art. 143” solicităm formularea „Ridicarea vehiculului reprezintă măsura tehnico-administrativă pe care polițistul rutier o poate dispune în situațiile prevăzute de OUG nr.195/2002”, având în vedere că art.143 reglementează doar situațiile în care este interzisă staționarea voluntară, cadrul aplicării măsurii ridicării vehiculelor fiind mult mai larg reglementat în proiectul de lege de modificare a OUG nr.195/2002.</p> <p>3. În textul proiectului de HG, art.203¹ solicităm introducerea alin.(4)</p>	<p><i>Proiectul de lege urmărește să îmbunătățească de o manieră mai consistentă reglementările din OUG nr.195/2002, referitoare la ridicarea vehiculelor, dar și să aducă o serie de elemente de noutate. Intrarea în vigoare a proiectului de lege nu o putem preconiza, fiind vorba de o decizie a Parlamentului României.</i></p> <p>Prin urmare, nu este vorba de o dublare a textelor, pentru că nu intră în vigoare în același timp, ci de <i>stabilirea (prin HG a) unor reguli procedurale în limitele pe care le permite legea la acest moment.</i> Ulterior, dacă Parlamentul României va adopta propunerile prevăzute în proiectul de lege, în baza art.VI din acest proiect, MAI va proceda la modificarea/ completarea prevederilor HG nr.1391/2006, astfel încât acesta să fie corelat cu prevederile noii legi.</p> <p>Aceste informații se regăsesc deja în Nota de fundamentare a proiectului de HG (secțiunea a II-a, pct.3), însă, pentru mai multă claritate, documentul a fost completat cu informații relevante.</p> <p>2. <i>La acest moment, având în vedere că art.64 din OUG nr.195/2002 dispune doar cu privire la ridicarea vehiculelor staționate neregulamentar pe partea carosabilă, rezultă că nu se pot institui alte soluții decât cele propuse în proiectul de HG.</i> Scopul urmărit de AMR, ca de altfel și de MAI, va fi atins în momentul în care vor intra în vigoare prevederile din proiectul de lege. La acel moment, regulile pe care acum le stabilim prin proiectul de HG vor fi abrogate implicit, urmând ca sfera ridicării vehiculelor să fie extinsă dincolo de situațiile de la art.143 din Regulament.</p> <p>3. Explicația a fost oferită la punctele anterioare.</p>
--	---

	<p>cu următoarea formulare: „(4) Ridicarea vehiculelor se poate face și atunci când există indicii temeinice că vehiculul în cauză este înmatriculat, dar din motive obiective numărul de înmatriculare sau seria de identificare nu este vizibilă, identificarea urmând a fi făcută la momentul ridicării vehiculului”. Această completare ar ajuta APL în rezolvarea problemei mașinilor abandonate în târgurile de mașini, fără plăcuțe de înmatriculare.</p>	<p>Pe fond, credem că soluția propusă este greșită: între împrejurarea că „există indicii temeinice că vehiculul este înmatriculat” și motivarea că în târguri există mașini abandonate, „fără plăcuțe de înmatriculare” este o diferență majoră. Pe de altă parte, un astfel de text nu poate fi inclus în Regulament, având în vedere că există un <i>regim juridic</i> clar stabilit pentru vehiculele fără stăpân/ abandonate și <i>reguli speciale de ridicare prevăzute de Legea nr.421/2002</i>.</p>
22	<p>OPTAR, M.I.</p> <p>1. La art.2, după pct.10, se introduc două puncte noi, 11 și 12, având următorul cuprins: 11. banda comună pentru transportul public de persoane și biciclete – banda rezervată transportului public de persoane pe care este permisă circulația bicicletelor. 12. banda pentru biciclete – parte carosabilă special amenajată, semnalizată corespunzător prin indicatoare și marcaj, destinată numai circulației bicicletelor, a cărei utilizare are caracter opțional pentru acestea, accesul altor categorii de participanți la trafic putând fi tolerat în unele cazuri prin indicatoare corespunzătoare.</p> <p>2. La art.53, după pct.2, se introduce un nou punct, pct.3, cu următorul cuprins: 3. indicatorul „permis circulației înainte” și indicatorul „permis bicicletelor la dreapta” permit trecerea bicicletelor în direcția indicată, conducătorul de vehicul fiind obligat să circule cu viteză redusă, să respecte semnificația semnalizării rutiere și a regulilor de circulație aplicabile în acel loc.</p>	<p>Instituirea unor astfel de reguli, referitoare la utilizarea bicicletelor pe scară mai largă, este posibilă în contextul în care, anterior, se creează o infrastructură adecvată care să permită separarea fluxurilor, pe categorii de vehicule, și se promovează politici de încurajare a utilizării acestor vehicule și reducerii deplasării motorizate.</p>

	<p>3. La art.135, pct.g se completează astfel: g) când intersectează o traversare pentru biciclete sau se intersectează cu un biciclist care circulă pe o pistă pentru biciclete sau o bandă pentru biciclete, semnalizată ca atare.</p> <p>4. la art.142, pct.o) se completează astfel: o) pe pistele pentru biciclete sau pe benzile pentru biciclete;</p> <p>5. La art.160, după pct.4, se introduce un nou punct, pct.5, cu următorul cuprins: 5. se interzice circulația altor participanți la trafic pe banda pentru biciclete.</p> <p>6. La art.167 pct.g) se completează astfel: g) să circule pe pistele pentru biciclete sau benzile pentru biciclete, amenajate și semnalizate corespunzător;</p> <p>7. Se propune completarea anexei nr.2 la OUG nr.195/2002 cu indicatoare: - „bandă pentru biciclete” - „permis bicicletelor înainte” - „permis bicicletelor la dreapta”</p>	<p>Potrivit OUG nr.195/2002, modificarea anexei nr.2 este posibilă, prin hotărâre a Guvernului, numai „pe baza modificărilor și completărilor aduse convențiilor și acordurilor internaționale în domeniu, la care România este parte.”. Nu este suficientă doar introducerea unor indicatoare, fără a se realiza și o intervenție asupra OUG nr.195/2002, cu referire la regulile privind prioritatea; pe de altă parte, orice indicator ce urmează să fie introdus în legislație, se supune, mai întâi, unui proces de standardizare.</p>
23	<p>Politia Locala Oradea</p> <p>Propunem modificarea și completarea art.203³ alin.2, care va avea următorul cuprins: „Transportul vehiculului ridicat la locul de depozitare se face cu</p>	<p>Textul a fost reformulat în acord cu observațiile formulate în cadrul dezbaterii publice organizate de MAI.</p>

	vehicule specializate în astfel de operațiuni care asigură fie preluarea în totalitate a vehiculului transportat, pe caroseria vehiculului transportator, fie remorcarea vehiculului transportat de către vehiculul transportator.”	
24	<p>M.I.A.</p> <p>Art. 223</p> <p>(1) Poliția rutieră asigură însoțirea coloanelor oficiale cu echipaje specializate potrivit competenței.</p> <p>(2) Se însoțesc cu echipaje ale poliției rutiere demnitari români sau oficialități străine cu funcții similare acestora, după cum urmează:</p> <p>a) președintele României;</p> <p>b) președintele Senatului;</p> <p>c) președintele Camerei Deputaților;</p> <p>d) primul-ministru al Guvernului.</p> <p>(3) În situații deosebite, care impun deplasarea în regim de urgență, pot beneficia de însoțirea cu echipaje ale poliției rutiere și miniștrii din Guvernul României (și delegațiile conduse de aceștia) sau omologi din străinătate aflați în vizită oficială în România, precum și șefii misiunilor diplomatice acreditate în România, cu ocazia depunerii scrisorilor de acreditare.</p> <p>(4) Beneficiază de însoțire și candidații la funcția de Președinte al României, pe timpul campaniei electorale, după validarea candidaturii, doar în perioada premergătoare turului II al alegerilor, numai pe raza localităților unde au loc activitățile electorale.</p> <p>(5) Beneficiază de însoțire cu echipaje ale poliției rutiere foștii președinți ai României, în condițiile legii.</p> <p>(6) Concursurile organizate pe drumurile publice, autorizate potrivit legii, care presupun restricționarea circulației pe anumite sectoare, precum și transporturile agabaritice sau speciale vor fi însoțite numai</p>	Propunerile nu sunt însoțite și de o motivare, care să facă posibilă identificarea intenției de reglementare urmărite.

	<p>cu aprobarea Inspectoratului General al Poliției Române, în funcție de disponibilitate, contra cost, potrivit tarifelor stabilite de normele legale.</p> <p>10. urgentă - situația de criză sau de pericol potențial major care necesită deplasarea imediată pentru prevenirea producerii unor evenimente cu consecințe negative, pentru salvarea de vieți omenești sau a integrității unor bunuri ori pentru limitarea afectării mediului înconjurător;</p> <p>- oricare altă situație care impune deplasarea imediată/rapidă, în vederea limitării efectelor negative ce pot periclita desfășurarea unor activități specifice, dacă ele ar fi amânate</p>	
25	<p>C.H. F.G.</p> <p>Va solicit respectuos sa includeti in modificarile Codului Rutier OUG 195/2002 si HG pentru completarea Regulamentului de aplicare a OUG prevederi legale prin care sa se interzica parcare autoturismelor pe trotuar - spatiu destinat circulatiei pietonilor.</p>	<p>A se vedea motivațiile prezentate la nr.crt.13, pct.3</p>
26	<p>M.M</p> <p>1. ART. 203. alin 2, lit b propun sa fie modificat astfel; „gradul profesional, numele si prenumele politistului rutier ori politistului local care dispune masura tehnico-administrativa</p> <p>2. ART. 203. alin 2, lit f, propun sa fie eliminat, iar in locul sau sa se introduca locul exact unde s-a produs incalcarea legii si de unde s-a dispus ridicarea.</p> <p>3. Art. II Propun sa fie modificat astfel pentru o mai mare clarificare,</p>	<p>1. Intervenția nu este oportună, în contextul în care năcieri în <i>regulament</i> nu se face referire la polițistul local. Pe de altă parte, completarea nu este necesară, având în vedere că norma devine incidentă și polițistului local, ca efect al art.II din proiect.</p> <p>2. <i>Locul exact unde s-a produs încălcarea legii</i> este locul ridicării vehiculului, la care face referire lit.a).</p> <p>3. Recomandarea a fost valorificată.</p>

<p>procedura privind ridicarea, blocarea vehiculului, prevazuta de RAOUG nr. .195/2002, aprobat prin HG. nr. 1391/2006, cu modificarile si complectarile ulterioare, se aplica in mod corespunzator si de politistul local in situatia prevazuta de art .7, alin 1, lit h si k.. (deoarece politia locala poate lua masuri impotriva conducatorilor de autovehicule care parcheaza pe locurile special destinate persoanelor cu handicap).</p>	
---	--