

ROMÂNIA
MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
ACADEMIA DE POLIȚIE
„Alexandru Ioan Cuza”

TEMA:
**MANAGEMENTUL ASIGURĂRII STĂRII DE
LEGALITATE ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR
RUTIERE**

CONDUCĂTOR ȘTIINȚIFIC:
PROF. UNIV. DR. COSTICĂ VOICU

DOCTORAND:
MAXIM BODAN VALENTIN

- BUCUREȘTI -

2013

Cuprins

ABREVIERI

Introducere

CAPITOLUL I Cadrul juridic al activității din domeniul transporturilor rutiere

1.1 Transportul rutier la nivel european

1.1.1 Transportul rutier și comunitatea europeană

1.1.2 Transportul urban pe plan european

1.1.3 Managementul transportului rutier european

1.2 Transportul rutier în România

1.2.1 Infrastructura rutieră în România

1.2.2 Strategia în domeniul infrastructurii rutiere

1.3 Siguranța rutieră

1.4 Protecția infrastructurii critice

1.4.1 Evoluția conceptului de infrastructură critică

1.4.2 Sectorul de transport – componentă a infrastructurii critice

CAPITOLUL II MANAGEMENTUL ASIGURĂRII STĂRII DE LEGALITATE

ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR RUTIERE

2.1 Noțiunea de transport

2.2 Asigurarea dreptului la libera circulație a cetățenilor și mărfurilor

2.2.1 Afirmarea și recunoașterea internațională a dreptului la liberă circulație

2.2.2 România și dreptul la liberă circulație

2.2.3 Dreptul la liberă circulație, ca drept înscris în Constituția României

2.2.4 Conținutul juridic al dreptului la libera circulație. Corelarea cu celelalte drepturi

2.2.5 Perspectivele dreptului la libera circulație în condițiile internaționale contemporane

2.3 Clasificarea transporturilor

2.4 Componentele sistemelor de transport

- 2.5 Cerințele impuse sistemelor de transport
- 2.6 Indicatori cheie ai activităților de transport
- 2.7 Structura și procesul transportului rutier
 - 2.7.1 Structura organizatorică a transportului rutier
 - 2.7.2 Procesul de transport auto: noțiune, structură, clasificare **Error! Bookmark not defined.**
 - 2.7.3 Clasificarea proceselor de transport auto
 - 2.7.3.1 Elementele de organizare a circulației automobilelor în transportul de mărfuri
- 2.8 Asigurarea stării de legalitate
- 2.9 Instituții și autorități implicate în domeniul sistemului de transport rutier și mecanismele de cooperare interinstituțională
 - 2.9.1 Ministerul Afacerilor Interne – Inspectoratul General al Poliției Române
 - 2.9.2 Ministerul Transporturilor
 - 2.9.2.1 Consiliul Interministerial pentru Siguranță Rutieră – C.I.S.R.
 - 2.9.2.2 Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România (C.N.A.D.N.R)
 - 2.9.2.3 Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (I.S.C.T.R)
 - 2.9.2.4 Autoritatea Rutieră Română (A.R.R)
 - 2.9.2.5 Regia Autonomă Registrul Auto Român (R.A.R)
 - 2.9.3 Ministerul Educației Naționale
 - 2.9.4 Ministerul Sănătății
 - 2.9.5 Ministerul Apărării Naționale
 - 2.9.6 TISPOL – Organizația Europeană a Polițiilor Rutiere
 - 2.9.7 Grupul de Lucru pentru Traficul Rutier – ONU CEE (WP1)
 - 2.9.8 Administrațiile/Autoritățile publice județene și locale
 - 2.9.8.1 Consiliile județene și locale
 - 2.9.8.2 Comisiile de sistematizare a circulației rutiere
 - 2.9.8.3 Comisiile de acorduri unice
 - 2.9.9 Poliția Locală

- 2.9.10 Comisia pentru supravegherea asigurărilor
- 2.9.11 Mass Media
- 2.10 Contractul de transport
- 2.11 Reglementări și instituții în traficul rutier internațional de mărfuri
- 2.12 Managementul transporturilor multimodale
 - 2.12.1 Clasificarea antreprenorilor de transport multimodal
 - 2.12.2 Servicii asigurate de antreprenorii de transport multimodal
 - 2.12.3 Restructurarea tranzitului vamal în contextul transportului multimodal
- 2.14 Managementul transportului internațional de mărfuri
- 2.15 Reglementări în expediția internațională de mărfuri cu mijloace auto
- 2.16 Asociația internațională pentru transportul mărfurilor perisabile
- 2.17 Acorduri și convenții bilaterale
 - 2.17.1 Convenția vamală sub acoperirea carnetelor TIR
 - 2.17.2 Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe cale rutieră (CMR)
 - 2.17.2.1 Executarea contractului de transport internațional de mărfuri pe cale rutieră
 - 2.17.2.2 Drepturi, obligații și răspunderi ale părților

Capitolul III CONTRAVENȚIONALITATE ȘI CRIMINALITATEA ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR RUTIERE

- 3.1 Aspecte generale privind transportul rutier
- 3.2 Obiectivele sistemului de transport
- 3.3 Reglementarea transportului rutier
- 3.4 Domeniul de aplicare a Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere
- 3.5 Clasificare transporturi rutiere
 - 3.5.1 Transportul rutier de mărfuri
 - 3.5.2 Transportul rutier de persoane
- 3.6 Necesitatea apărării juridico – penale a siguranței rutiere

- 3.6.1 Conceptul infracțiunilor contra siguranței rutiere și locul acestora în sistemul dreptului penal
- 3.6.2 Siguranța circulației rutiere
- 3.6.3 Societatea civilă – componentă a siguranței rutiere
- 3.7 Criminologia infracțiunilor contra siguranței rutiere
 - 3.7.1 Cauzele infracțiunilor contra siguranței rutiere
- 3.8. Infracțiunile contra siguranței circulației rutiere, categorie specifică de infracțiuni
 - 3.8.1 Concept și caracterizare
 - 3.8.2 Raporturile cu alte categorii de infracțiuni
- 3.9 Infracțiuni contra siguranței circulației rutiere
 - 3.9.1 Punerea în circulație sau conducerea unui vehicul neînmatriculat
 - 3.9.2 Conducerea unui vehicul fără permis de conducere
 - 3.9.3 Conducerea unui vehicul sub influența alcoolului sau altor substanțe
 - 3.9.4 Refuzul sau sustragerea de la prelevarea de mostre biologice
 - 3.9.5 Părăsirea locului accidentului ori modificarea sau ștergerea urmelor acestuia
 - 3.9.6 Împiedicarea sau îngreunarea circulației pe drumurile publice
 - 3.9.7 Nerespectarea atribuțiilor privind verificarea tehnică ori efectuarea reparațiilor
 - 3.9.8 Efectuarea de lucrări neautorizate în zona drumului public
 - 3.9.9 Sustragerea, distrugerea, degradarea sau aducerea în stare de neîntrebuințare a indicatoarelor, semafoarelor ori amenajărilor rutiere
 - 3.9.9.1 Săvârșirea infracțiunii în modalitatea sustragerii
 - 3.9.9.2 Săvârșirea infracțiunii în modalitatea distrugerii, degradării ori aducerii în stare de neîntrebuințare
 - 3.9.10 Instalarea mijloacelor de semnalizare rutieră sau modificarea pozițiilor acestora, fără autorizație eliberată de autoritățile
 - 3.9.11 Teza finală a prevederilor art. 92 alin. 1 din Ordonanță
- 3.10 Aspecte generale și specifice privind accidentul de circulație ca accident de muncă

3.10.1 Accidentul de traseu

3.10.1.1 Cum este definit accidentul de traseu

3.10.2 Categoriile de informații ce se transmit Inspectoratului Teritorial de Muncă

3.10.3 Categoriile de informații ce se transmit asiguratorului

3.10.4 Modalități de îmbunătățire a stării de sănătate a conducătorului auto

3.11 Modalități de prevenire a infracțiunilor contra siguranței rutiere

Capitolul IV GLOBALIZAREA TRANSPORTURILOR RUTIERE– OPORTUNITATE A CRIMEI ORGANIZATE

4.1 Scurtă caracterizare a fenomenului crimei organizate

4.2 Cauzele și condițiile amplificării fenomenului crimei organizate

4.3 Corupția în administrația publică

4.4 Forme de manifestare a crimei organizate

4.3.1 Traficul ilicit de droguri

4.3.2 Traficul de persoane

4.3.3 Traficul cu autoturisme furate

4.4. Competențe și responsabilități privind combaterea riscurilor și amenințărilor generate de proliferarea criminalității organizate

4.5. Crima organizată o amenințare la adresa securității naționale

PROPUNERI

CONCLUZII

Bibliografie

MOTO:

„Nimic nu este posibil fără indivizi, nimic nu este durabil fără instituții...”

Jean Monnet

Introducere

Mobilitatea, transportul de persoane și de mărfuri este una dintre marile realizări ale omenirii, iar asigurarea durabilă a viitorului acestora este esențială pentru dezvoltarea socio-economică europeană.

Cea mai mare parte a sectorului mobilitate prin transport rutier este dependentă de vehicule și servicii, care asigură transportul de persoane și mărfuri fiind axat pe un transport eficient iar domeniile cheie ale acestui sector au fost identificate ca fiind următoarele:

- Mobilitate și Transport
- Energie și Mediu
- Siguranță și Securitate
- Accesibilitate și Competitivitate;

Activitatea de transport a devenit tot mai complexă datorită nivelului deja foarte avansat de tehnologie, precum și de creșterea tot mai mare a solicitărilor societății civile ori a piețelor mondiale.

Este esențial ca pentru susținerea elementelor cheie identificate, să se intervină legislativ la nivel global, pentru a exploata la maximum evoluțiile tehnologice atât în ceea ce privește performanța, cât și securitatea ori protecția mediului înconjurător.

Tratatul privind Comunitatea Europeană, semnat la Roma în anul 1958, a pus bazele unei politici comune în domeniul transporturilor, pentru cele trei tipuri de transport terestru: **rutier**, feroviar și pe căi navigabile interioare.

În baza acestui important Tratat, Comunitatea Europeană a adoptat o serie de măsuri menite să asigure o dezvoltare coerentă în acest domeniu, respectiv:

- crearea unei piețe comune a transporturilor prin liberalizarea accesului la piață și recunoașterea mutuală a diplomelor și certificatelor;
- eliminarea neconcordanțelor legislative de natură a produce distorsiuni ale concurenței, prin armonizarea standardelor și reglementărilor în

materie;

- îmbunătățirea siguranței circulației rutiere;
- rezolvarea problemelor legate de impactul transporturilor – asupra

mediului.

Obiectivele politicii comunitare privind transportul **rutier** de bunuri și de pasageri sunt crearea condițiilor optime pentru furnizarea eficientă a serviciilor de transport, promovarea unui sistem comun eficient de transport **rutier**, contribuirea la armonizarea condițiilor de concurență dintre operatorii de transport și încurajarea respectării regulilor privind condițiile de muncă în acest sector.

Transportul **rutier** deține de departe cea mai importantă pondere dintre toate modurile de transport, atât în ceea ce privește transportul de marfă, cât și cel de pasageri, evoluția sa în ultimele decenii fiind absolut impresionantă. Distanțele acoperite prin intermediul transportului **rutier** s-au triplat în ultimii 30 de ani.

Începând de la data de 1 ianuarie 1993, orice transportator dintr-un stat membru al Uniunii Europene poate transporta fără restricții bunuri către un alt stat membru, aceste operațiuni anterior acestei date necesitau autorizații speciale în aplicarea acordurilor bilaterale sau cote comunitare.

În prezent, dreptul de a desfășura aceste activități se bazează pe condiții de calitate pe care operatorii de transport trebuie să le respecte și care le conferă dreptul de a primi o licență de transport în cadrul Comunității. Astfel de activități transnaționale nu trebuie însă să ducă la perturbări grave ale pieței de transport, și, din acest motiv, Consiliul a stabilit un sistem de monitorizare, ce oferă un mecanism de protecție a pieței.

Folosirea pe scara tot mai largă a automobilelor a avut numeroase efecte asupra societății moderne. Creșterea numărului de automobile a contribuit mult la dezvoltarea suburbiilor, locuite de cei care lucrează în marile orașe, dar, pe de altă parte a condus și la escaladarea problemelor ecologice de la consumul de resurse naturale la zgomot și vibrații, totodată în comparație cu transportul pe căile ferate, transportul rutier are o eficiență de doar o zecime, atunci când ambele sisteme lucrează la o capacitate maximă.

Repartiția geografică a căilor rutiere este mai echilibrată decât a celor feroviare și în consecință acestea au preluat o mare parte a transportului de mărfuri, în țările dezvoltate reprezentând mai mult de 60% din total.

Începând cu anul 1992, Ministerul Transporturilor a demarat o serie de programe de reabilitare a rețelei rutiere din România, cu asistență acordată de către principalele instituții financiare europene, la care s-a adăugat contribuția Guvernului României, până în prezent aceasta concretizându-se în refacerea infrastructurii și a suprastructurii rutiere pe o lungime totală de 1.031 km.

CAPITOLUL I

Cadrul juridic al activității din domeniul transporturilor rutiere

Capitolul cuprinde patru subsecțiuni care evidențiază măsurile prevăzute în legislația europeană și cea română cu privire la transporturile rutiere totodată sintetizează o serie de măsuri menite să asigure o dezvoltare coerentă și echilibrată în domeniul transporturilor rutiere, respectiv: crearea unei piețe – comune a transporturilor prin liberalizarea accesului la piață și recunoașterea mutuală a diplomelor și certificatelor, eliminarea neconcordanțelor – legislative de natură a produce distorsiuni ale concurenței, prin armonizarea standardelor și reglementărilor în materie, îmbunătățirea siguranței – circulației, rezolvarea problemelor legate de impactul transporturilor – asupra mediului.

Secțiunea a patra, „Protecția infrastructurii critice” a avut la bază modelul economic bazat pe relația cerere–ofertă, ca element dinamizator pentru trecerea societății umane la etapa revoluției industriale, promotorii acestei transformări considerau dezvoltarea rețelelor de drumuri, poduri și canale navigabile, necesară pentru facilitarea extinderii relațiilor economice și sociale, ca fiind una din datoriile fundamentale ale statului¹.

Această tendință a determinat abordarea conceptului de infrastructură din perspectiva realizării unei dezvoltări durabile a societății umane, ca parte organică a relației om-mediu-dezvoltare².

Din aceste considerente, apreciem că procesul de redefinire a conceptului de infrastructură este departe de a se încheia datorită, în principal, interacțiunii mai multor factori care determină o diversitate de abordări de natură militară, economică, academică, informatică sau socială.

¹ Adam Smith - *The Wealth of Nations*, Bantam Classic, New York, 2003, p. 916

² „Programul 21” adoptat la Conferința ONU asupra Mediului și Dezvoltării, Rio de Janeiro, 1992.

CAPITOLUL II

MANAGEMENTUL ASIGURĂRII STĂRII DE LEGALITATE ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR RUTIERE

Capitolul al doilea, cuprinde 17 subsecțiuni și debutează evidențierea dreptului persoanelor la libera circulație pe un anumit teritoriu fapt ce a constituit obiectul a numeroase acte internaționale, care, în funcție de sfera raporturilor juridice reglementate, au recunoscut principiul liberei circulații ca fiind unul esențial în protecția drepturilor și libertăților persoanelor.

Aplicat diferențiat, după cum este vorba despre cetățenii străini sau cetățenii propriului stat, principiul a fost adoptat și de către legiuitorul român în Constituție și în alte acte normative.

În practica Uniunii Europene dreptul la libera circulație, definit în mod generic în documentele adoptate de către Organizația Națiunilor Unite, și-a găsit consacrară și fundamentarea temeinică la nivelul întregului spațiu european, în prezent, acest drept fiind recunoscut de toate statele europene și acordându-i-se o însemnătate dintre cele mai mari în cadrul ordinilor juridice și sistemului legislativ național.

În subsecțiunea a treia am prezentat modul în care sunt clasificate transporturile în conformitate cu legislația națională și tratatele internaționale ratificate de România iar în subsecțiunea a patra au fost descrise componentele sistemelor de transport.

O altă subsecțiune importantă a acestui capitol este „*Structura și procesul de transport*” în care am dezbătut operațiunile transportului, inclusiv expediția, sunt prestații diferite, care se efectuează pe baza a două contracte comerciale distincte, contractul de transport și, după caz, contractul de expediție ori contractul de prestări de servicii conexe transportului.

Subsecțiunea 9 expune într-o manieră sintetică principalele instituții cu atribuții în domeniul transporturilor rutiere și siguranței acestora, precum și

obiectivele generale ale acestora.

În România, “**Managementul integrat în domeniul siguranței rutiere, al prevenirii incidentelor de trafic și al asigurării stării de legalitate**” reprezintă și totodată presupune o cooperare interinstituțională permanentă a următoarelor instituții, autorități și servicii:

➤ **Ministerul Afacerilor Interne** - *Inspectoratul General al Poliției Române, prin Direcția Rutieră, Direcția de Ordine Publică, Institutul pentru Cercetarea și Prevenirea Criminalității, Inspectoratul pentru Situații de Urgență ;*

➤ **Ministerul Transporturilor;**

○ *Consiliul Interministerial pentru Siguranță Rutieră – C.I.S.R*

○ *Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România*

S.A. denumită în continuare CNADNR;

○ *Autoritatea Rutieră Română A.R.R., denumită în continuare ARR;*

○ *Regia Autonomă Registrul Auto Român, denumită în continuare RAR;*

○ *Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, denumit în continuare ISCTR.*

➤ **Ministerul Educației Naționale** (incluzând domeniul academic și universitar);

➤ **Ministerul Sănătății;**

➤ **Ministerul Apărării;**

➤ **Ministerul Finanțelor Publice;**

➤ **Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice;**

➤ **Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice;**

➤ **Ministerul pentru Societatea Informațională;**

➤ **Ministerul Muncii, Familiei și Protecției Sociale;**

➤ **Administrațiile – Autoritățile Publice Județene și Locale;**

➤ **Poliția Locală³;**

➤ **Mass media;**

³ Legea nr 155 din 2010, Legea politiei locale, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 483 din 14 iulie 2010.

- **Federația Autorităților Locale din România;**
- **Asociația Comunelor din România;**
- **Asociația Orașelor din România;**
- **Asociația Municipiilor din România;**
- **Uniunea Națională a Consiliilor Județene din România.**
- **Instituții Publice⁴;**
- **Companii Naționale sau Internaționale;**
- **Organizații non-guvernamentale;**
- **Asociații;**
- **Mass Media.**

Pentru a se obține rezultate notabile și cele propuse și așteptate în acest domeniu, este important să se stabilească un set clar de norme și reguli, care trebuie să fie respectate de către toți partenerii în ceea ce privește realizarea unei cooperări și coordonări eficiente.

Pentru ca această cooperare să fie și să se realizeze în mod efectiv, trebuie să existe stabilite sarcini și măsuri atât comune, cât și independente, concrete pentru toate dintre aceste instituții.

În mod concret, atribuțiile fiecărei instituții, autorități și serviciu specializat sunt prezentate în această subsecțiune.

⁴ Serviciul Telecomunicații Speciale, Reprezentanța Permanentă a OMS, Reprezentanța Comisiei Europene, Biroul Băncii Mondiale în România, Fond de Protecție a Victimelor Străzii;

Capitolul III

CONTRAVENȚIONALITATE ȘI CRIMINALITATEA ÎN DOMENIUL TRANSPORTURILOR RUTIERE

Capitolul al treilea cuprinde unsprezece subsecțiuni și prezintă preocuparea de a construi un stat de drept și de a-i asigura funcționarea normală, legată istoricește de promovarea democrației și de edificarea unor structuri statale în măsură să apere și să garanteze drepturile și libertățile fundamentale ale omului, să garanteze desfășurarea relațiilor sociale într-un climat de legalitate.

Temeiul și geneza responsabilității se află în libertatea ce o dobândește omul pe calea cunoașterii și stăpânirii legilor societății și naturii, de a acționa și participa ca subiect creator la viața socială⁵.

De la primul cod rutier și până astăzi s-au succedat o multitudine de legi, cu structuri diferite, reflectând realități și concepții diverse.

Ordonanța de Urgență a Guvernului României, nr. 195/2002, privind circulația pe drumurile publice, republicată⁶, precum și Regulamentul pentru aplicarea acestei Ordonanțe⁷, îndeplinesc un rol însemnat în disciplinarea circulației rutiere.

Normele generale aplicabile transporturilor rutiere, feroviare, navale și aeriene, componentele rețelei de transport de interes național și european, precum și atribuțiile și răspunderile autorităților competente de reglementare, coordonare, control, inspecție și supraveghere cu privire la activitățile de transport și la mijloacele de transport sunt stabilite de Ordonanța Guvernului nr. 19/1997 privind transporturile, aprobată prin Legea nr. 197/1998⁸. În același timp, după cum voi arăta în cele ce urmează, reglementări specifice fiecărui tip de activitate de transport pot fi regăsite în diferite acte normative speciale.

⁵ Idem

⁶ Publicată în Monitorul Oficial nr. 670 din 3 august 2006

⁷ Hotărârea Guvernului nr. 1391 din 4 octombrie 2006, publicată în Monitorul Oficial nr. 876 din 26 octombrie 2006

⁸ Publicată în Monitorul Oficial, nr. 425 din 11 Noiembrie 1998

Dispozițiile Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere constituie cadrul general pentru organizarea și efectuarea transporturilor rutiere de mărfuri și persoane pe teritoriul României, precum și a activităților conexe acestora, în condiții de siguranță și calitate, cu respectarea principiilor liberei concurențe, garantarea accesului liber și nediscriminatoriu la piața transportului rutier, protecția mediului înconjurător, a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice și pentru satisfacerea necesităților economiei naționale și a nevoilor de apărare ale țării⁹.

Activitățile de transport rutier, precum și activitățile conexe acestora se desfășoară astfel încât să fie respectate reglementările în vigoare privind condițiile de lucru, de exploatare a vehiculelor rutiere și de utilizare a infrastructurii rutiere, precum și condițiile privind siguranța circulației.

O componentă a cadrului social-politic care exercită influența asupra dreptului în general și a dreptului transporturilor în special o reprezintă **STRUCTURILE ORGANIZATORICE ALE SOCIETĂȚII**, respectiv: statul, partidele politice, grupurile de interese, grupurile de presiune, structuri sociale nestatale, societatea civilă.

Societatea civilă - sintagmă prezentă în vocabularul cotidian, prea adesea utilizată în contexte nepotrivite - poate fi definită ca ansamblul formelor organizatorice nestatale, apolitice, fundamentate pe dreptul de liberă asociere consfințit de Constituție, prin intermediul cărora sunt exprimate public interesele specifice (economice, sociale, spirituale, profesionale etc.) ale opiniei publice.

Societatea civilă este șansa pe care o au cei fără putere de a se exprima, de a judeca puterea; ea poate și trebuie să fie o contra pondere în raport cu forța statului și a structurilor politice.

Societatea civilă are o poziție distinctă de cele două domenii tradiționale, am spune șablon, ale societății: domeniul public ce este organizat și funcționează

⁹ Articolul 1 din Ordonanța guvernului nr. 27/2011

potrivit regulilor impuse de guvernare și domeniul privat obsedat de profit, organizat pe principii aproape exclusiv comerciale.

De pe această poziție societatea civilă acționează în toate domeniile vieții economico-sociale, asupra tuturor nivelurilor puterii publice (legislativ, executiv, judecătoresc, regional și local), utilizând o mare gamă de mijloace și modalități legale și democratice, în scopul servirii interesului general al societății.

Altfel spus, societatea civilă este preocupată de starea generală a națiunii, de destinul, de viitorul acesteia.

Ea trebuie să fie cea care promovează adevărata esență a solidarității umane, cea care determină implicarea cetățenilor în treburile cetății începând cu respectarea drepturilor și libertăților fundamentale individuale și colective, lupta împotriva corupției și criminalității, a ignoranței și birocrăției, asigurarea traiului decent, ocrotirea mediului, modernizarea învățământului, culturii și artei etc.

Societatea civilă este în mod real un puternic și important factor de configurare a dreptului prin funcțiile specifice pe care le are.

Astfel, o primă funcție a societății civile o reprezintă aceea de MONITORIZARE, de SUPRAVEGHERE, a puterii publice privitor la modul concret în care sunt gestionate treburile țării. În fond, statul sau puterea publică, este o creație a societății civile, realitate care îi conferă dreptul de a dialoga cu acesta. Prin intermediul acestei funcții societatea civilă ține sub presiune puterea publică pentru ca aceasta să-și onoreze programul de guvernare, să reglementeze în manieră modernă instituțiile juridice fundamentale: proprietatea, dreptul la muncă, dreptul la educație, libera asociere, familia, adopția etc.

Funcția de SANȚIONARE a PUTERII este exercitată de către societatea civilă în principal la urnele de vot, având la îndemână și alte modalități: moțiuni de cenzură, forme specifice de grevă, dezbateri pe probleme de interes pentru societate în general sau pentru anumite grupuri de interese, măsuri de interes pentru societate în general sau pentru anumite grupuri de interese, măsuri de protest etc.

La fel de importantă este și **funcția educativă a societății civile**, care își propune să conștientizeze componentele sale principale (sindicate, patronate, celelalte forme asociative) asupra rolului și locului lor în societate. Societatea civilă trebuie și poate să se preocupe mult mai intens de formarea și consolidarea culturii politice, juridice și civile la nivelul celor mai reprezentative segmente ale populației.

Pentru a răspunde la întrebarea: „reprezintă societatea civilă factor de configurare a dreptului?”, a trebuit să prezint situațiile și împrejurările concrete care să probeze faptul că sindicatele, patronatele, precum și alte componente ale societății civile au determinat puterea să configureze într-un anumit fel legislația specifică.

Pe baza conceptului de accident de circulație s-au efectuat în ultimii ani importante cercetări sociologice asupra circulației rutiere, cercetări care au urmărit să pună în lumină cauzele accidentelor de circulație și modalitățile combaterii și prevenirii acestui fenomen. Trebuie remarcat faptul că aceste investigații nu privesc infracțiunile care se comit în domeniul circulației rutiere, ci îmbrățișează un fenomen mult diferit (accidentul de circulație) a cărui sferă nu coincide decât în parte cu aceea a infracțiunii rutiere. În analiza cauzelor care determină infracțiunile rutiere, concluziile desprinse cu privire la cauzele accidentelor de circulație nu ar putea folosi decât parțial și din alte motive.

Capitolul IV

GLOBALIZAREA TRANSPORTURILOR RUTIERE– OPORTUNITATE A CRIMEI ORGANIZATE

În capitolul patru sunt prezentate oportunitățile pentru crima organizată determinate de globalizarea transporturilor și complexitatea acestor activități care au devenit o adevărată provocare pentru instituțiile de aplicare a legii din țară și străinătate.

Grupările organizate au adoptat noi modele structurale care sunt extinse la nivel internațional și au crescut totodată gradul de tehnologizare al acestora

Crima organizată modernă adoptă modele structurale celulare pentru o mai mare flexibilitate și pentru a evita identificarea ierarhiilor care le guvernează. Aceste structuri de rețele fluide fac mult mai grea aplicarea eficientă a legii acționând oportunist pe termen scurt într-o schemă economică favorabilă și chiar externalizează părți ale acestor operațiuni.

Globalizarea a revoluționat atât comerțul licit cât mai ales pe cel ilicit; inovațiile tehnologice au redus barierele naționale, infrastructura de transport a crescut, și susțin volume mari de afaceri internaționale. Rețelele extinse de internet și telefonie mobilă au favorizat comunicare rapidă, iar sistemele financiare integrate permit o mișcare globală de bani foarte ușoară fiind exploatate de criminali pentru spălarea veniturilor ilicite.

Crima organizată s-a concentrat pe avansul comercial și tehnologic care a fost susținut de comunicare și afaceri internaționale. Infractorii folosesc permanent metode inovatoare de a trece veniturile ilegale în întreaga lume și totodată de crearea de legături între cifrele de afaceri puternice și politicieni.

PROPUNERI

În secțiunea destinată propunerilor am considerat necesară punerea în practică a unor măsuri menite să modernizeze și să crească autoritatea și eficiența poliției rutiere și totodată să protejeze concret agentul de circulație, indiferent de gradul profesional sau formațiunea din care face parte.

Eliminarea practicii existente în prezent de a acoperi lacunele sau neclaritățile legii prin ordine sau dispoziții interne, pe care le considerăm a fi ineficiente și totodată periculoase, întrucât acestea conferă drepturi și obligații numai pentru polițiști, nefiind opozabile participanților la trafic, procurorilor, instanțelor; actele normative trebuie modificate sau completate doar de către organul emitent.

Funcționarea inadecvată a justiției, prin incriminarea excesivă și condamnarea permisivă a unor fapte penale, regăsită în finalitatea judiciară redusă, instaurarea unei adevărate “cutume” în practica judiciară a Parchetelor de a trata infracțiunile la regimul circulației rutiere ca fapte care nu prezintă gradul de pericol social al unei infracțiuni, evidențiată prin diferența foarte mare dintre numărul de infracțiuni constatate și cele trimise în instanță (un exemplu în acest sens îl constituie infracțiunile de conducere a unui autovehicul cu îmbibație alcoolică între 0,80 g 0/00 și 1,20 g 0/00 alcool pur în sânge, conducerea fără permis de conducere ori cu permisul de conducere retras, suspendat, anulat, conducerea pe drumurile publice a unui autovehicul ori remorci neînmatriculate ori cu număr fals).

Propunerile de “lege ferenda”, în ceea ce privesc OUG 195/2002R privind circulația pe drumurile publice, HG 1391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a OUG 195/2002R și OG 2/2001, privind regimul juridic al contravențiilor au avut în vedere creșterea gradului de severitate a prevederilor legale, pentru o exactă statuare a unor aspecte ilicite și pentru întărirea rolului coercitiv al sancțiunii, considerăm oportună modificarea legislației, după cum urmează:

1. Art. 221, din HG 1391/2006, privind circulația pe drumurile publice, prevede posibilitatea reducerii perioadei de suspendare a exercitării dreptului de a conduce autovehicule, pe drumurile publice, la 30 de zile, cu îndeplinirea cumulativă a unor condiții, prevăzute în mod expres.

➤ considerăm oportună eliminarea posibilității reducerii perioadei de suspendare, pentru întărirea rolului coercitiv al sancțiunii și pentru următoarele motive:

- această prevedere nu se regăsește în alte sisteme legislative rutiere europene;

- conferă un grad de flexibilitate unei măsuri cu caracter coercitiv, aplicată pentru fapte de pericol social ridicat;

- nu este benefică din punct de vedere administrativ, datorită faptului că implică procesarea și implementarea de documente, altele decât cele întocmite cu ocazia constatării contravenției.

2. În situația cetățenilor străini sancționați cu amenda contravențională, legiuitorul nu prevede vreo posibilitate legală de a determina acești conducători auto să achite sancțiunea, în termenul legal prevăzut, astfel că procentul de executare a amenzilor, în aceste cazuri este foarte restrâns.

➤ considerăm oportună modificarea legislației, astfel încât să existe posibilitatea legală de reținere a documentelor sau imobilizare a autovehiculului, până la momentul plății sancțiunii amenzii contravenționale, de către cetățenii străini sancționați, pentru următoarele motive:

- această prevedere se regăsește în alte sisteme legislative rutiere europene;

- în situația cetățenilor străini sancționați contravențional, un procent redus achită sancțiunea amenzii, astfel încât măsurile stabilite nu au finalitate;

- nu există posibilitatea aplicării procedurii de executare silită a cetățenilor străini, în situația neplății amenzii;

3. Legislația rutieră în vigoare permite sancționarea abaterilor contravenționale, constatate cu mijloace tehnice omologate, după o prealabilă comunicare de către deținătorul de autovehicul a identității conducătorului auto;

➤ considerăm oportună adaptarea cadrului legal, prin modificarea OG 2/2001, privind regimul constatării și sancționării contravențiilor, astfel încât să existe posibilitatea sancționării în lipsă a deținătorului de autovehicul, în situația constatării a abaterilor cu mijloacele tehnice omologate ori certificate, de supraveghere a traficului și măsurare a vitezei de deplasare, pentru următoarele motive:

- aceasta prevedere se regăsește în alte sisteme legislative rutiere europene;
- prin intermediul acestei măsuri va fi eliminată posibilitatea eludării răspunderii contravenționale, prin comunicarea către organul constator a altor date de identitate ale presupusului conducător auto;
- măsura este benefică și din punct de vedere administrativ, întrucât se elimină costurile suplimentare legate de corespondență și, totodată, se reduce bugetul de timp alocat acestei activități;

4. Legislația rutieră în vigoare permite posibilitatea contestării procesului verbal de constatare a contravenției, fără a fi necesară achitarea sancțiunii amenzii.

➤ Considerăm oportună modificarea OG 2/2001, privind regimul constatării și sancționării contravențiilor, astfel încât să fie introdusă obligativitatea achitării sancțiunii amenzii contravenționale, ca și condiție pentru contestarea procesului verbal de constatare a faptei, deoarece: se constată faptul că, o mare parte din contravenienții care contestă procesul verbal de constatare a faptei ilicite, nu achită sancțiunea amenzii contravenționale, scopul depunerii plângerii fiind exclusiv acela de a eluda plata amenzii contravenționale;

5. Legislația rutieră în vigoare prevede aceleași perioade de suspendare, indiferent de vechimea în conducere a contravenientului.

➤ considerăm oportună mărirea perioadei de suspendare a dreptului de a conduce, pentru conducătorii auto cu vechime în conducere mai mică de 2 ani, întrucât: considerăm benefică implementarea acestei măsuri, atât din punct de vedere coercitiv, cât mai ales din punct de vedere educativ, față de conducătorii auto cu experiență redusă.

6. Legislația rutieră în vigoare permite persoanelor care au fost condamnate să-și redobândească dreptul de a conduce autovehicule pe drumurile publice, ca urmare a anulării acestui drept, după cum urmează:

- la 1 an de la data rămânerii definitive și irevocabile a sentinței de condamnare cu închisoare, pentru situațiile în care s-a luat măsura suspendării executării pedepsei;

- 6 luni, pentru persoanele care au fost condamnate cu închisoare și au executat pedeapsa privativă de libertate;

➤ considerăm necesară modificarea prevederilor legale referitoare la redobândirea dreptului de a conduce autovehicule, pe drumurile publice, de către persoanele cărora acest drept le-a fost anulat, în urma aplicării unor pedepse penale, după cum urmează:

- după cel puțin 2 ani, de la executarea pedepsei privative de libertate;
- la expirarea pedepsei și a termenelor prevăzute de art. 64 și 71, din Codul Penal, articole care prevăd pedepsele accesorii și complementare, pentru condamnările cu închisoare, referitor la care s-a luat măsura suspendării executării pedepsei.

7. Legislația rutieră în vigoare prevede obligativitatea testării la regulile de circulație, a conducătorilor auto cărora le-a fost reținut permisul de conducere, în vederea restituirii acestuia sau pentru solicitarea și aprobarea reducerii perioadei de suspendare.

➤ considerăm oportună eliminarea testării la regulile de circulație a conducătorilor auto cărora le-a fost reținut permisul de conducere în vederea suspendării, pentru restituirea acestuia, întrucât:

- această prevedere nu se regăsește în alte sisteme legislative rutiere europene;
- considerăm că această măsură nu este de natură a crește gradul corectiv al sancțiunii;
- poate reprezenta ori genera factori de risc în domeniul corupției;
- măsura este benefică și din punct de vedere administrativ, întrucât se reduce bugetul de timp alocat acestei activități;

8. Legislația rutieră în vigoare permite conducătorilor auto să utilizeze detectoare ale aparaturii de supraveghere a traficului și măsurare a vitezei de deplasare.

➤ considerăm oportună modificarea prevederilor legale referitoare la dreptul conducătorilor auto de a utiliza detectoare ale aparaturii de supraveghere a traficului și măsurare a vitezei de deplasare, interzicerea utilizării acestora, statuarea acestei situații ca fiind contravenție, sancționată cu amendă și cu măsura confiscării acestui mijloc, întrucât:

- această prevedere se regăsește în alte sisteme legislative rutiere europene;
- considerăm că utilizarea de către conducătorii auto a acestor mijloace de detectare, nu este de natură a crește gradul de siguranță a traficului rutier și totodată nu are caracter preventiv;

9. Legislația rutieră în vigoare nu gradualizează perioada de suspendare, pentru nerespectarea regimului legal de viteză, stabilind o suspendare de 90 de zile pentru această contravenție, măsura nefiind direct proporțională cu viteză nelegală.

➤ considerăm oportună modificarea prevederilor legale referitoare la stabilirea perioadei de suspendare a dreptului de a conduce, pentru nerespectarea

regimului legal de viteză, astfel încât să se realizeze o gradualizare reală a acestei măsuri, direct proporțional cu viteza nelegală, după cum urmează:

- pentru depășirea cu peste 30 km/h a limitei impuse pe un anumit sector de drum: suspendare 30 zile;
- pentru depășirea cu peste 40 km/h a limitei impuse pe un anumit sector de drum: suspendare 60 zile;
- pentru depășirea cu peste 50 km/h a limitei impuse pe un anumit sector de drum: suspendare 90 zile;
- pentru depășirea cu peste 60 km/h a limitei impuse pe un anumit sector de drum: suspendare 120 zile;

fără a exista posibilitatea reducerii termenului de suspendare.

10. Legislația în vigoare nu gradualizează perioada de suspendare, pentru încălcări repetate ale normelor rutiere referitoare la consumul de alcool, stabilind o suspendare de 90 de zile pentru această contravenție, indiferent de frecvența faptelor.

➤ considerăm oportună modificarea prevederilor legale, privind perioada de suspendare a dreptului de a conduce, pentru consum de alcool, în sensul măririi acesteia, de la 90 de zile la 120 de zile, în situația încălcării în mod repetat a acestei norme rutiere;

11. Art. 87, alin. 5, din OUG 195/2002 R, statuează infracțiunea conducătorului auto “*de a se supune recoltării probelor biologice sau testării aerului expirat*”

➤ considerăm oportună modificarea art. 87, alin. 5, din OUG 195/2002 R, prin înlocuirea sintagmei “*de a se supune recoltării probelor biologice sau testării aerului expirat*”, cu sintagma “*de a se supune recoltării probelor biologice și testării aerului expirat*”, astfel încât aceasta infracțiune să fie în mod clar statuată;

12. Legislația rutieră în vigoare, permite conducerea pe drumurile publice a anumitor categorii de vehicule, fără obligativitatea deținerii permisului de conducere.

➤ considerăm oportună modificarea prevederilor legale, astfel încât să fie introdusă obligativitatea deținerii permisului de conducere, pentru conducerea pe drumurile publice a mopederelor, motoretelor, ciclomotoarelor și a oricăror autovehicule, indiferent de capacitatea cilindrică sau a vitezei constructive;

13. În prezent examinarea persoanelor pentru obținerea permisului de conducere, atât din punct de vedere teoretic, cât și practic, se realizează de către compartimentele specializate, din cadrul Instituției Prefectului. Având în vedere că siguranța și fluența traficului rutier, sunt atribute ale formațiunilor rutiere județene și ale altor instituții cu responsabilități în acest sens, acestea nu au posibilitatea legală de exercitare a controlului acestei activități.

➤ considerăm oportună modificarea prevederilor legale, astfel încât să fie introdusă posibilitatea legală de control a activității de examinare a persoanelor, pentru obținerea permisului de conducere, de către formațiunile rutiere județene, în colaborare cu reprezentanți ai Autorității Rutiere Române;

14. În prezent, în conformitate cu prevederile art. 111, alin. 4, din OUG 195/2002 R, *permisul de conducere al conducătorului de autovehicul sau tramvai, implicat într-un accident de circulație din care a rezultat uciderea sau vătămarea corporală a uneia sau a mai multor persoane, se reține de către poliția rutieră, dacă acesta a încălcat o regulă de circulație, eliberându-se dovada înlocuitoare, cu sau fără drept de circulație, după caz. În conformitate cu prevederile art. 111, alin. 6, din OUG 195/2002 R, la cererea titularului permisului de conducere reținut în condițiile prevăzute la alin. 4, procurorul care efectuează urmărirea penală sau exercită supravegherea cercetării penale ori, în faza de judecată, instanța de judecată investită cu soluționarea cauzei, poate dispune prelungirea dreptului de circulație, cu câte cel mult 30 de zile.*

Bibliografie

1. Andreescu M., Şimonescu-Diaconu R.E, *Infrapecuni rutiere- Jurisprudencă rezumată*, Ediția 2, Ed. C.H.Beck, Bucureşti, 2013.
2. Albu, P., *Crima organizată în perioada de tranziție – o amenințare la adresa securității internaționale*, Ed. MIRA, Bucureşti, 2007.
3. Avramescu N, Stancu M, Lepădatu M, Gabor S, *Conducerea preventivă*, Editura IFPTR, Miercurea Ciuc, ediția 2000.
4. Axelson, P.W., D.Y. Chesney, D.V. Galvan, J.B. Kirshbaum, P.E. Longmuir, C. Lyons, and K.M.Wong, *Designing Sidewalks and Trails for Access*, Federal High-way administration, Washington, DC, July 1999.
5. Balsamo W., Carpozi jr. G., *Mafia S.A.*, Ed. All, Bucureşti, 2009.
6. Banciu D. – *Tendențe actuale ale crimei și criminalității în România*, Editura „Lumina Lex”, Bucureşti, 2002.
7. Biter F și Ignat D-A, *Permisul de conducere – Chestionare de legislație rutieră*, Editura Prometheus, Bucureşti, 2008.
8. Biter F, *Curs de Poliție Rutieră*, vol. I, Editura Tritonic, Bucureşti 1999.
9. Biter F, Ignat D-A, *Curs de Poliție Rutieră*, vol. II, Editura Academia de Poliție, Bucureşti 2002.
10. Breban V, *Dicționar al limbii române contemporane de uz intern*, Editura Științifică și Enciclopedică, Bucureşti, 1980.
11. Bujor V., Guțuleac V., *Metodologia cunoașterii și clasificării grupărilor criminale*, Chișinău, 1998.
12. Busek E, Werner Mikulitsch, *Uniunea Europeană și drumul către răsărit*, Editura Institutul European, Iași, 2005
13. Căpățână, O., Stancu, Gh., *Dreptul transporturilor. Partea generală*, Bucureşti, Editura Lumina Lex, 2002.

14. Chipăilă I. și colectiv – Globalizarea traficului de copii, Ed. Sitech, Craiova, 2006.
15. Cioca, L. I., Managementul securității și sănătății în muncă, Ed. Universității "Lucian Blaga" din Sibiu, Sibiu, 2009.
16. Constantin Alexa – Transporturi și expediții internaționale, Ed. All, Buc., 1995.
17. Costin Mircea, Răspunderea penală și civilă pentru încălcarea regulilor de circulație, Ed. Dacia, 1978.
18. Demetrescu, P. I., Contractul de transport, Cartea I, București, Editura Didactică și Pedagogică, 1962.
19. Dobrinoiu V., Corupția în dreptul penal român, Ed. Lumina Lex, București, 2001.
20. Eliescu, M., Răspunderea civilă delictuală, București, 1972.
21. Eliescu, M., Răspunderea civilă delictuală, București, 1972.
22. Federal Highway Administration, Washington, DC, June 2000.
23. Gheorghiuță Mateuț și colaboratorii, Traficul de ființe umane. Infractor. Victimă. Infracțiune, Ed. Alternative Sociale, Iași 2005.
24. Ignat D.A, Considerațiuni asupra infracțiunilor rutiere, Editura Crepuscul, Ploiești, 2011.
25. Ignat D-A, Curs complet de legislație rutieră, Editura Prometeus, București, 2008.
26. Ignat Dragoș Andrei, Curs complet de legislație rutieră, Ed. Prometeus, București, 2008.
27. Izabella Gilda Grama – Eficiența economică a implementării în România a sistemului de transport multimodal, Ed. Europolis, Constanța, 2003.
28. Izabella Gilda Grama – Management portuar, Ed. Europolis, Constanța, 2005.
29. Izabella Gilda Grama – Managementul transporturilor internaționale, Ed. Europolis, Constanța, 2007.

30. Manolache, O., Dreptul transportatorilor, București, Editura All Beck, 2001.
31. Marcov Georgeta, Infrafracțiuni săvârșite în cadrul circulației rutiere, nr. 2/1968.
32. Neagu Elena, Trafic rutier, dinamica și expertiza accidentelor rutiere, Ed. Universul, Pitești, 1995.
33. Piperea, Gh., Dreptul transporturilor, București, Editura All Beck, 2003.
34. Reglementări privind accesul la activitate și condițiile de efectuare a transporturilor rutiere, Editura Institutului de Formare Profesională în Transporturi Rutiere, 2007.
35. Robinson, B.W., et al., Roundabouts: An Informational Guide, Publication No. FHWA-RD-00-067.
36. Șerb S, Ignat D-A și alții, Drept polițienesc și contravențional, Editura Tritonic, București, 2003.
37. Singer, A. (2009). The new geography of United States immigration. Brookings Immigration Series, 3. Washington, DC: The Brookings Institution.
38. Șipoș, Șt., Cu privire la natura juridică a activității de transport, R.D.C nr. 11/1996.
39. Stancu E, Criminalistică, Editura Actami, București, 2001.
40. Stancu E, Tratat de Criminalistică, ediția a IV-a, Editura Universul Juridic, București, 2008.
41. Tarnu L.I, Libera circulație a persoanelor în condițiile aderării României la Uniunea Europeană, Ed TehnomMedia, Sibiu, 2008.
42. Tarnu L.I., Aspecte ale sistematizării și semnalizării traficului rutier în România, Editura Universității „Lucian Blaga” din Sibiu.
43. Tarnu, L. I, Analiza, investigarea și reconstrucția accidentelor rutiere, Ed. Universul Juridic, București, 2012.
44. Tarnu, L. I, Investigarea și reconstrucția accidentelor rutiere, Ed. Lucian Blaga din Sibiu, 2009.

45. Transportation Research Board. (2005). Crash reduction factors for traffic engineering and intelligent transportation system (ITS) improvements: State-of-knowledge report. NCHRP Research Results Digest, Number 299. Washington, D.C.
46. Turianu C, *Infrațiunile rutiere*, Editura All Beck, București, 2000.
47. Turianu C. *Infrațiuni contra siguranței circulației rutiere*, Ed. Științifică și Enciclopedică, București 1986.
48. Turianu Corneliu, *Infrațiunile Rutiere*, Ed. All Beck, București 2000.
49. Turianu Corneliu, *Legislație rutieră comentată și adnotată*, Ed. Științifică și Enciclopedică, București, 1996.
50. United States Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, 1995 Nation-wide Personal Transportation Survey.
51. Voicu C, *Istoria statului si Dreptului Romanesc*, Ed. Universul Juridic, Bucuresti, 2008.
52. Voicu C, *Teoria Generala a Dreptului*, Ed. Universul Juridic, Bucuresti, 2010.
53. Voicu C. Voicu A., *Teoria Generala a Dreptului*, Ed. Universul Juridic, Bucuresti, 2013.
54. Voicu C, Voicu A, Moinescu G, Nastase D.C. *Teoria Generala a Dreptului, prelegeri si sinteze*, Ed. Teocora, Buzau, 2011.
55. Voicu C., *Siguranța și ordinea publică*, Editura ARTPRINT, București, 2002.
56. Voicu C., *Spălarea banilor murdari*, Ed. Sylvi, București, 1999.
57. Volonicu Nicolae, *Tratat de procedură penală*, Ed. Paideia, București, 1998.
58. Zegeer, C., J. Stutts, and W. Hunter, *Pedestrian and Bicycle, Volume VI: Safety Effectiveness of Highway Design Features*, Report No. FHWA-RD-91-049, Federal Highway Administration, Washington DC, November 1992.

<http://www.walkinginfo.org/newsroom/newsletter/signup.cfm>;

<http://www.ite.org/education/webinars.asp>.

<http://www.nhi.fhwa.dot.gov/>

www.politiaromana.ro - [dpr/atributii.htm](http://www.politiaromana.ro/dpr/atributii.htm)

www.mai.gov.ro

www.tispol.org

www.mtr.ro

www.and.ro

www.arr.ro

www.rarom.ro

www.untrr.ro

www.artri.ro

www.unece.org/trans/roadsafe

www.cisr.ro

www.roadsafty.com

Reglementări legislative

- ***Constituția României***, editată de Guvernul României, București, 2007
- Codul Penal al României
- Codul de Procedura Penala
- Codul Muncii

- Legea nr. 218/2002 privind organizarea și funcționarea Poliției Române;
- Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată 2012 – Legea privind auditul de siguranță rutieră, publicată în Monitorul Oficial nr. 777 din 20 noiembrie 2008;
- Legea nr 155 din 2010, Legea poliției locale, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 483 din 14 iulie 2010;

- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr.1391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002, privind circulația pe drumurile publice;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 109/2004, actualizată, privind transporturile rutiere;
- Ordonanța Guvernului nr. 19/18.08.1997 privind transporturile, republicată;
- Ordonanța Guvernului nr. 43/28.08.1997 privind regimul drumurilor, republicată;
- Ordonanța Guvernului nr. 15/24.01.2002 privind introducerea unor tarife de utilizare a infrastructurii de transport rutier, aprobată prin Legea nr. 424/2002, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța Guvernului nr. 37/16.08.2007 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, cu modificările și completările ulterioare, aprobată prin legea nr. 371/2007;
- Hotărâre nr. 437 din 20 iunie 1995 privind înființarea Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră publicată în Monitorul Oficial nr. 134 din 3 iulie 1995;
- Hotărâre nr. 901 din 20 august 2008 pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 437/1995 privind înființarea Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră publicată în Monitorul Oficial nr. 635 din 3 septembrie 2008;
- Ordonanța Guvernului nr. 2/2001, privind regimul juridic al contravenției;
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 21/2004 privind Sistemul Național de Management al Situațiilor de Urgență;

- O.G. nr. 26 din 2011 privind organizarea și funcționarea ISCTR;
- Normele metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație, în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului, aprobate prin Ordinul comun MI-MT nr. 1112/411/2000;
 - OMTI/MAI 1025/16 din 2011/2012 Normativ privind prevenirea și combaterea înzăpezirii drumurilor publice, indicativ AND 525-2011;
 - Regulament comun M.E.C. și M.I. 38554/10.09.1999 și nr.191365/09.09.1999 – efectuarea activităților de educație rutieră în rândul publicului preșcolar și preuniversitar;
 - Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere ;
 - Rezoluția 64/255 din 2010 a Adunării Generale a Organizației Națiunilor Unite;
 - O. G. nr. 44/1997 privind transporturile rutiere;
 - O. G. nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare;
 - O. G. nr. 48/1999 privind transportul rutier al mărfurilor periculoase;
 - O. G. nr. 88/1999 privind stabilirea unor reguli pentru transportul combinat de mărfuri;
 - O. G. nr. 15/2002 privind introducerea unor tarife de utilizare a infrastructurii de transport rutier;
 - O. G. nr. 17/2002 privind stabilirea perioadelor de conducere și a perioadelor de odihnă ale conducătorilor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere naționale;
 - O. G. nr. 56/2002 privind monitorizarea pieței transporturilor rutiere și măsurile ce trebuie luate în situații de criză în domeniul transportului rutier de mărfuri;

- H. G. nr. 625/1998 privind organizarea și funcționarea Autorității Rutiere Române - A.R.R.;
- Legea nr. 38/2003 privind activitatea în regim de taxi și în regim de închiriere.
- Legea nr. 319/2006 - Legea securitatii si sanatatii in munca, publicata in Monitorul Oficial al Romaniei nr. 646 din 26 iulie 2006
- Convenția referitoare la contractul de transport internațional de mărfuri pe șosele (CMR), Geneva, 1956;
- Convenția asupra circulației rutiere, Geneva, 1949;
- Acordul European privind activitatea echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale, Geneva, 1970;
- Acordul european referitor la transportul rutier internațional al mărfurilor periculoase (A.D.R.), Geneva, 1957;

A. Instituții europene și internaționale

1. Uniunea Europeană - The European Union on-line - www.europa.eu.int.
2. Parlamentul European - <http://www.europarl.eu.int>.
3. Consiliul Uniunii Europene - <http://ue.int/en/summ.htm>
4. Comisia Europeană - http://europa.eu.int/comm/index_en.htm
5. Curtea de Justiție - <http://curia.eu.int/en/index.htm>
6. Tribunalul de Primă Instanță - <http://curia.eu.int/en/index.htm>
7. Mediatorul European - <http://www.euro-ombudsman.eu.int/>
8. Europol <http://www.europol.europa.eu>
9. Organizația Internațională pentru Migrație - d.kozak@iom.int.

B. Instituții din România

1. Ministerul Afacerilor Externe - www.mae.ro.
2. Ministerul Afacerilor Interne In
3. Centrul de Documentare Europeană - Școala Națională de Științe

Politice și Administrație Publică - www.snspra.ro.

4. Centrul de Informare Europeană - Institutul Național de Informare și Documentare (INID) - www.bcub.ro.

5. Centrul de Informare al Comisiei Europene în România - www.infoeuropa.ro.

6. Schengen Romania www.schengen.mira.gov.ro.

7. Agenția Națională Antidrog <http://www.ana.gov.ro>.

Agenția Națională împotriva Traficului de Persoane <http://anitp.mira.gov.ro>

Index de adrese web pe problemele drepturilor omului

Instituții europene și internaționale

- Organizația Națiunilor Unite, <http://www.un.org>
- Consiliul Europei, <http://www.col.int>
- Curtea Europeană a Drepturilor Omului, <http://www.col.int/ECHR>
- Colecția de tratate a Națiunilor Unite, <http://untreaty.un.org>
- Uniunea Europeană, The European Union on-line, www.europa.eu.int
- Parlamentul European – <http://www.europarl.eu.int>
- Consiliul Uniunii Europene, http://ue.int/comm/index_en.htm
- Curtea de Justiție, <http://curia.eu.int/en/index.htm>
- Tribunalul de Primă Instanță, <http://curia.eu.int/en/index.htm>
- Mediatorul European, <http://www.euro-ombudsman.eu.int>

Instituții din România

- Camera Deputaților, <http://cdep.ro>
- Senatul României, <http://senat.ro>
- Ministerul Justiției, <http://www.just.ro>
- Curtea Constituțională a României, <http://ccr.ro>
- Înalta Curte de Casație și Justiție, <http://www.scj.ro>
- Consiliul Legislativ, <http://www.clr.ro>

- Ministerul Afacerilor Externe, www.mae.ro
- Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Locuințelor, <http://www.mdlpl.ro>
- Biblioteca Națională a României, www.bnr.ro
- Centrul de Documentare Europeană – Școala Națională de Științe Politice și Administrație Publică, www.snspace.ro
- Centrul de Informare Europeană – Institutul Național de Informare și Documentare (INID), www.bcub.ro
 1. Centrul de Informare al Comisiei Europene în România, www.infoeuropa.ro