



## Rolul juristului în ONG-uri

În data de 3.12.2025, orele 18-20, a avut loc un workshop cu tema Rolul Juristului în ONG-uri. Link-ul de acces a fost: <https://meet.google.com/syk-yuri-iap>

Invitat a fost dl. Cătălin Radu Codescu, din 2016-prezent: Președinte Asociația Victimelor Accidentelor de Circulație (AVAC)

### 1. Prezentarea invitatului

Invitatul a susținut că este absolvent al Facultății de Drept din cadrul Academiei de Poliție Al. I. Cuza, 1994-1998. A fost ofițer de poliție, în perioada 1998-2003. Ulterior a continuat studiile (2000-2001) absolvind cursuri postuniversitare în Științe Penale-Criminalistică la Facultatea de Drept, Universitatea din București.

În ceea ce privește activitățile desfășurate de -a lungul timpului se pot reține:

- Elaborarea de lucrări științifice interdisciplinare privind vătămarea corporală și prejudiciul în cazul victimelor accidentelor rutiere;
- Efectuarea de studii interdisciplinare privind dinamica producerii accidentelor rutiere;
- Colaborarea cu Academia de Poliție Al. I. Cuza în procesul de formare a viitorilor ofițeri de Poliție Rutieră;
- Colaborarea cu Institutul pentru Studiul și Tratamentul Traumei pe aspecte specifice traumelor persoanelor vătămăte în accidente rutiere
- Implicarea activă în procesul legislativ ce are legătură cu drepturile persoanelor vătămăte (Legea nr. 32/2021, Legea nr. 132/2017, modificări ale OUG nr. 195/2002 etc.).

Din anul 2000 a înființat un ONG, respectiv **Asociația Victimelor Accidentelor de Circulație (AVAC Romania)**

### 2. Obiectul de activitate al AVAC

Fondată în anul 2000, AVAC este o asociație neguvernamentală, ce a luptat, încă de la înființare, pentru găsirea celor mai eficiente soluții de creștere a siguranței rutiere, cât și



pentru sprijinirea victimelor accidentelor de circulație în valorificarea drepturilor lezate prin evenimentele rutiere.<sup>1</sup>

Principalele activități sunt acelea de sesizare și încercare de a completa legislația în domeniu. Așadar, datorită AVAC cu sprijinul unor parlamentari și a CSM au apărut și s-au modificat acte normative. Iată câteva aspect relevante în acest sens:

### ***Victimele accidentelor nu mai plătesc taxa de timbru la valoarea pretentiilor?***

Prin intrarea în vigoare a noului Cod penal (01 februarie 2014), victimele accidentelor care au suferit leziuni traumatice evaluate medico-legal prin cel mult la 90 zile de îngrijiri medicale nu au mai beneficiat de scutire de plata taxei judiciare de timbru. Sesizând această gravă încălcare a unor drepturi fundamentale, în februarie 2017, printr-un memoriu adresat CSM, am început demersul de corectare a legislației privind taxele judiciare de timbru, întrucât în practica multor instanțe, victimele accidentelor, deși implicate fără vinovăție în evenimentele rutiere în urma cărora au suferit vătămări corporale, au fost obligate să plătească taxe de timbru foarte mari (mii de euro), aspect ce a reprezentat o îngrădire evidentă a accesului la justiție, dar și o încălcare a art. 22 din Constituția României. CSM, prin decizia din 04.05.2017, a considerat legitim demersul nostru și a sesizat Ministerul Justiției pentru corectarea legislației. Din păcate din anul 2017 și până la începutul anului 2020 nu am reușit să găsim sprijin parlamentar pentru punerea în acord a legislației cu decizia CSM. În anul 2020, în urma unor discuții purtate cu dnul deputat Ioan Cupșa, a fost înregistrat în Parlament Proiectul de lege Plx. 473/2020 la inițiativa domniei sale și a domnului deputat Gabriel Andronache, proiect prin care a fost stabilită o taxă de timbru de 100 lei pentru acțiunile și cererile având ca obiect despăgubiri civile pentru prejudiciile materiale și morale decurgând din vătămări ale integrității fizice și/sau psihice. Proiectul a fost adoptat de Parlament pe data de 24 februarie 2021, devenind legea 32/2021.

### **Limitarea despăgubirilor la 500.000 lei a fost blocată iar victimele își pot valorifica și dreptul la integritate psihică!**

În perioada 2016-2017 am participat la ședințele de lucru ale Parlamentului României pe proiectul de lege privind răspunderea civilă auto – RCA, reușind să modificăm forma inițială susținută de asiguratorii și să întărim dreptul judecătorilor, așa cum este legal, să analizeze și să stabilească întinderea daunelor morale, în echitate, având în vedere legea, principiile de drept, modul în care au fost lezate valorile ocrotite de lege, jurisprudența CEDO, CJUE și ICCJ și nu în baza unor criterii nestiințifice dorite de asiguratorii pentru a plăti despăgubiri cât se poate de mici. \* Aratăm că, deși jurisprudența CEDO impune o particularizare a

<sup>1</sup> <https://www.avac.ro/>



cauzelor și implicit judecare în echitate, iar legislația comunitară aduce în discuție necesitatea despăgubirii integrale și echitabile a victimelor ranite foarte grav, în România s-a încercat, dar prin intervenția AVAC nu s-a reușit, plafonarea despăgubirilor la un nivel jignitor (cca. 100.000 euro pentru cele mai grave vătămări); la sesiunile de lucru ale Comisiilor Parlamentare, AVAC a propus corectarea articolului din proiectul de lege prin introducerea, în evaluarea judecătorilor, a probelor cu caracter psihologic. Forma actuală a articolului din legea nr. 132/2017 are la bază propunerea AVAC;

### ***Diversele neconformități ce privesc arterele rutiere s-au diminuat?***

În data de 12 decembrie 2021 s-a produs un accident rutier soldat cu consecințe deosebit de grave în zona podului Ciurel de pe Șoseaua Virtuții, prin plonjarea unui vehicul în raul Dambovița. În urma acestui eveniment AVAC, sesizând neconformitățile grave ale arterei rutiere din acea zonă, a transmis un comunicat de presă prin care a sancționat dur și ferm administratorul drumului public pentru viciile grave legate de siguranța arterei rutiere. În urma comunicatului și al diverselor materiale de presă redactate în baza mesajului AVAC, Primăria Capitalei a instalat un sistem de parapete optim astfel încât, din acel moment, în zona podului Ciurel nu a mai avut loc niciun accident rutier grav.<sup>2</sup>

## **3. Atribuțiile unui jurist în cadrul AVAC**

3.1. Documentarea cu privire la acte normative care privesc obiectul de activitate al ONG-ului, respectiv în privința victimelor accidentelor rutiere.

De ex., în anul 2022, într-un articol intitulat Pseudoștiință și manipulare (sept.2022), după pandemie, a avut o intervenție în legătură cu un ordin al ministrului Sănătății<sup>3</sup>. Acest ordin cu privire la un punctaj *traumatic* utilizat pentru stabilirea despăgubirilor victimelor accidentelor rutiere. Invitatul a susținut că ”Pentru a înțelege cât de gravă este situația pentru știința dreptului și pentru victimele vătămate grav, doresc să arăt ce reprezintă acest punctaj și care este valoarea lui științifică”.

Iată cum a argumentat afirmația de mai sus:

<sup>2</sup> <https://b365.ro/curba-mortii-de-la-podul-ciurel-din-bucuresti-cine-este-responsabil-pentru-pericolul-iminent-de-pe-sosea-444749/>

<https://www.gandul.ro/actualitate/video-acuzatii-grave-la-adresa-administratiei-strazilor-pentru-haosul-din-curba-mortii-isi-permite-sa-condamne-la-moarte-pe-banda-rolanta-19726461>

<sup>3</sup> <https://catalincodescu.ro/pseudostiinta-si-manipulare/>



- stabilirea despăgubirilor victimelor accidentelor rutiere trebuie să se bazeze pe norme de drept civil, întrucât vorbim despre un prejudiciu ce trebuie compensat, prejudiciu evidențiat prin impactul evenimentului traumatic în viața victimei
- punctajul care a căpătat forță juridică cu ajutorul Ministrului Sănătății, reprezintă o pretinsă evaluare a leziunilor traumatice suferite de victimă, dar nu este întemeiat pe norme de drept civil ( așa cum ar fi normal, din punct de vedere juridic pentru stabilirea prejudiciului), ci pe norme de drept penal, care privesc autorul faptei, și nu victima acestuia și sunt utilizate exclusiv în scopul încadrării juridice a faptei penale
- tabelul traumatic validat prin acest act normativ are la baza un criteriu penal de evaluare a leziunilor traumatice (zilele de îngrijiri medicale), criteriu străin de nevoile dreptului pentru a cunoaște modul în care viața victimei a fost afectată de accident
- din punct de vedere științific, prejudiciul suferit de victimă, prejudiciu ce poate avea impact pe o perioadă determinată sau permanent, este reprezentat de deficitul funcțional instalat în viața victimei, cu alte cuvinte de limitarea sau afectarea abilităților/funcției fizice, cu impact și asupra integrității psihice, ce atinge aspecte care privesc viața familială, profesională și socială a acesteia (de exemplu: prejudiciul de agrement, menajer, sexual, dureri fizice și psihice, prejudiciul estetic, etc.).
- punctajul traumatic inventat exclusiv pentru ”mutilarea dreptului la despăgubire” a victimelor accidentate grav în evenimente rutiere, nu are niciun element comun cu argumentele anterioare, ci transformă perioada de vindecare a țesutului afectat în traumă (Ex: 7 zile pentru piele, „x” zile pentru țesut osos, etc.) în puncte traumatice, cărora le atribuie o valoare în bani.
- raționamentul creării acestui punctaj are la baza o pseudoștiință și nu se identifică, sub nicio formă, cu nevoile științelor juridice de lămurire a modului în care leziunile traumatice produse în accidente rutiere afectează viața victimelor, nu are nicio legătură cu nevoile efective de dezdăunare.

În ceea ce privește istoricul apariției acestui ”punctaj traumatic”, autorul menționează că a fost elaborat de către anumiți medici legiști. În mod normal, având în vedere rolul medicinei legale de a lămuri știința dreptului ori de câte ori acesta nu poate lămuri anumite aspecte legate de o traumă fizică prin mijloace proprii, un astfel de barem traumatic ar fi trebuit să se nască din inițiativa instituțiilor juridice chemate să soluționeze cauze privind afectarea integrității fizice și psihice în urma unor infracțiuni. În realitate însă, acest barem nu a apărut pentru a lămuri aspecte juridice, așa cum ar fi trebuit, ci pentru a facilita asigurătorilor plata



unor sume ridicole pentru despăgubirea victimelor accidentelor rutiere. Acest barem a fost comandat de asiguratorii, doar înspre folosul lor, și nu de instituții abilitate din domeniul juridic. Despre valoarea acestui punctaj-barem se naște o întrebare: *Dacă acest barem poate ajuta la o echitabilă compensare a victimelor?*

Acest barem nu are la bază o analiză științifică a impactului leziunilor traumatice în viața victimei sub aspect funcțional și al duratei de afectare, nici nu urmărește o dezdăunare echitabilă a persoanei prejudiciate, ci cu totul altceva. Cu alte cuvinte un astfel de document nu poate ajuta la aflarea adevărului, întrucât este în contradicție atât cu știința dreptului, cât și cu științele medicale chemate să evedențieze severitatea, durata și modul în care anumite leziuni traumatice afectează viața pacientului.

Din documentul științific pus la dispoziție cea mai gravă afecțiune este evaluată la 200 de puncte traumatice, echivalentul a cca. 180.000 euro, dacă ne raportăm la salariul minim brut actual. Aici intră, de exemplu traumatismele vertebro-medulare care conduc la paralizie. Ne întrebăm acum dacă suma de 180.000 euro poate acoperi nevoile de viață, limitările și durerile încercate de victimă? Răspuns categoric: *Sub nicio formă!*

În raport cu acest aspect autorul arată că în primele luni de la suspendarea activității ultimului asigurator trimis în faliment de către ASF, organismul care garantează polițele RCA în sistemul carte verde (în afara țării) a raportat plăți sau rezerve pentru plăți de daune în cazul a cel puțin 4 dosare cu sume mai mari de 10 milioane de lei/dosar (aproximativ 2 mil. euro/ dosar).

Se poate observa că acest *barem traumatologic* promovat legislativ, limitează la aproximativ 7-8 % din sumele convenite pentru vătămări severe, despăgubirile din România. Iată cum instituțiile statului, în totală necunoaștere a complexității unor probleme și fără niciun fundament științific sau juridic, fac jocuri murdare ce calcă în picioare valorile statului de drept, nesocotesc nevoile cetățenilor, garantate prin legea RCA și Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi (Versiune codificată, text cu relevanță pentru SEE).<sup>4</sup>

Câteva paragrafe reprezentative în raport de despăgubirile acordate victimelor pot fi:

- (10) Fiecare stat membru ar trebui să poată deroga de la obligația generală de asigurare în ceea ce privește vehiculele care aparțin anumitor persoane fizice sau juridice, publice sau private. În cazul unui accident cauzat de

<sup>4</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=celex:32009L0103>



aceste vehicule, statul membru care prevede această derogare ar trebui să desemneze o autoritate sau un organism responsabil cu despăgubirea victimelor accidentelor cauzate într-un alt stat membru. Ar trebui garantat că sunt despăgubite corespunzător nu numai victimele accidentelor cauzate de aceste vehicule în străinătate, ci și victimele accidentelor care au avut loc în statul membru în care vehiculul staționează în mod obișnuit, fie că acestea au sau nu reședința pe teritoriul acestui stat membru. Mai mult, statele membre ar trebui să asigure comunicarea către Comisie a listei persoanelor exonerate de obligația asigurării și a autorităților sau organismelor responsabile cu despăgubirea victimelor accidentelor cauzate de aceste vehicule, în vederea publicării sale.

- (11) Fiecare stat membru ar trebui să poată deroga de la obligația generală de asigurare în ceea ce privește anumite tipuri de vehicule sau anumite vehicule care au o plăcuță specială. În acest caz, celelalte state membre au dreptul de a solicita, la intrarea vehiculului pe teritoriul lor, o carte verde valabilă sau un contract de asigurare la frontieră pentru a garanta despăgubirea victimelor accidentelor cauzate de aceste vehicule pe teritoriul lor. Cu toate acestea, deoarece eliminarea controalelor la frontierele din interiorul Comunității implică imposibilitatea de a verifica dacă vehiculele care trec frontierele sunt asigurate, despăgubirea victimelor accidentelor cauzate în străinătate nu poate fi garantată. Ar trebui, de asemenea, să se asigure despăgubirea corespunzătoare a victimelor accidentelor cauzate de aceste vehicule nu numai în străinătate, ci și în statul membru în care vehiculul staționează în mod obișnuit. În acest scop, statele membre ar trebui să trateze în același mod victimele accidentelor cauzate de aceste vehicule și victimele accidentelor cauzate de vehicule neasigurate. Despăgubirea victimelor accidentelor cauzate de un vehicul neasigurat ar trebui efectuată de organismul de despăgubire din statul membru în care a avut loc accidentul. Atunci când organismul de despăgubire intervine în favoarea victimelor unui accident cauzat de un vehicul care beneficiază de derogare, acesta ar trebui să își poată invoca dreptul față de organismul statului membru în care vehiculul staționează în mod obișnuit. După o anumită perioadă de aplicare a acestei posibilități de derogare și ținând seama de experiența acumulată prin aceasta, Comisia ar trebui, după caz, să



prezinte propuneri pentru înlocuirea sau abrogarea sa.

- (12) Obligația statelor membre de a garanta ca suma asigurată să nu fie mai mică decât anumite valori minime constituie un element major pentru protecția victimelor. Suma minimă asigurată în cazul vătămarilor corporale ar trebui calculată astfel încât să despăgubească integral și echitabil toate victimele care au suferit răni foarte grave, ținând seama în același timp de frecvența scăzută a accidentelor care implică victime multiple și de numărul scăzut de accidente în care mai multe victime suferă de răni foarte grave în cursul aceluiași accident. Suma minimă asigurată pentru o victimă sau pentru un accident ar trebui prevăzută. Pentru facilitarea introducerii acestor sume minime, ar trebui stabilită o perioadă de tranziție. Totuși, un termen mai scurt decât această perioadă de tranziție ar trebui prevăzut, în care statele membre ar trebui să majoreze sumele minime astfel încât să atingă cel puțin jumătate din nivelurile prevăzute.

*In contextual acestui punctaj -barem, autorul încheie îngrijorat: ” Ne-am bucura să vedem Parchetul General că se sesizează din oficiu și încearcă să lămurească atât modul în care a apărut acest barem, cât și modul în care a fost posibil să apară într-un act normativ un astfel de document neștiințific, punând în balanță consecințele deosebit de grave în raport cu drepturile fundamentale și cu activitatea de îndeplinire a justiției în România, crearea unor avantaje nelegale pentru asiguratorii, în detrimentul victimelor accidentelor de circulație”.*

Invitatul are o serie de articole postate și publicate în care atrage atenția asupra unor aspecte teoretice care ridică probleme de aplicare, cum ar fi:

- [Driving Hero Podcast cu Silviu Toma,](#)
- [Oamenii și legea – invitat Cătălin Codescu,](#)
- [In cât timp se soluționează cauzele privind accidentele auto](#)
- [Despăgubirea victimelor accidentelor în Romania](#)



### 3.2. Activități de consiliere și reprezentare în instanță

Despagubirea victimelor accidentelor face obiectul unei cercetari aprofundate a AVAC, asa incat suntem in masura sa sprijinim persoanele care ne solicita suport pentru a le ajuta sa-si valorifice eficient dreptul la despagubire si astfel sa isi acopere prejudiciul suferit.

Astfel:

1. AVAC asigura o informare corecta si completa a victimelor cu privire la situatia juridica in care se afla;
2. AVAC acorda, prin avocatii cu care colaboreaza, asistenta juridica victimelor accidentelor;
3. AVAC pune la dispozitia victimelor contacte ale unor specialisti in diverse discipline care au legatura cu accidentul (ex: specialisti in medicina legala, in expertiza privind capacitatea de munca, in ortopedie, in psihologie, etc.);
4. AVAC pune la dispozitia membrilor săi studiile realizate in domeniul juridic ce privesc victimizarea, procesul de despagubire, dinamica accidentelor rutiere, etc.



**Siguranța rutieră- activități  
de educație rutieră,  
identificarea diverselor  
neconformități**

-La invitația Direcției de  
Probațiune din cadrul

Ministerului Justiției ne-am implicat la realizarea proiectului privind programul de reintegrare socială pentru persoanele care au comis infracțiuni contra siguranței circulației pe drumurile publice;

- Activități de educație rutieră;
- Campanii de siguranță rutieră desfășurate împreună cu Poliția Română sau cu alte entități. Ex: Campania "Traume ireparabile", Campania Europa FM "Dincolo de cifre sunt oameni", etc.;
- Participări la dezbateri/conferințe legate de siguranța rutieră;
- Identificarea diverselor neconformități ce privesc arterele rutiere și sesizarea instituțiilor abilitate pentru corectarea acestora.



### 3.3. Implicare în procesul legislativ

În perioada 2016-2017 am participat la ședințele de lucru pe proiectul de lege RCA reușind să modificăm forma inițială susținută de asiguratorii și să întărim dreptul judecătorilor, așa cum este legal, să analizeze și să stabilească întinderea daunelor morale, în echitate, având în vedere legea, principiile de drept, modul în care au fost lezate valorile ocrotite de lege, jurisprudența CEDO, CJUE și ÎCCJ. Arătăm că, deși jurisprudența CEDO impune o particularizare a cauzelor și implicit judecare în echitate, iar legislația comunitară aduce în discuție necesitatea despăgubirii integrale și echitabile a victimelor rănite foarte grav, în România s-a încercat, dar prin intervenția AVAC nu s-a reușit, plafonarea despăgubirilor la un nivel jignitor; Forma actuală a articolului din legea nr. 132/2017 are la bază propunerea AVAC;

- În februarie 2017, printr-un memoriu adresat CSM, am început demersul de corectare a legislației privind taxele judiciare de timbru, întrucât în practica multor instanțe,



victimele accidentelor, deși implicate fără vinovație în evenimentele rutiere în urma cărora au suferit vătămări corporale, au fost obligate să plătească taxe de timbru foarte mari, aspect ce a reprezentat o îngrădire evidentă a accesului la justiție, dar și o încălcare a art. 22 din Constituția României. CSM, prin decizia din 04.05.2017, a considerat legitim demersul nostru și a sesizat Ministerul Justiției pentru corectarea legislației. Din păcate din anul 2017 și până la începutul anului 2020 nu am reușit să găsim sprijin parlamentar pentru punerea în acord a legislației cu decizia CSM. În anul 2020 a fost înregistrat în Parlament Proiectul de lege Plx. 473/2020 la inițiativa domnilor deputați Ioan Cupșa și Gabriel Andronache, proiect prin care a fost stabilită o taxă de 100 lei pentru acțiunile și cererile având ca obiect despăgubiri civile pentru prejudiciile materiale și morale decurgând din vătămări ale integrității fizice și/sau psihice. Proiectul a fost adoptat de Parlament pe data de 24 februarie 2021, devenind legea 32/2021.

### 3.4. Alte activități

- Participăm la dezbateri juridice pe teme ce privesc valorificarea drepturilor victimelor accidentelor de circulație;
- Elaborăm materiale tehnice și științifice pe diverse aspecte legate de modul în care viața victimelor este afectată de accident;
- Colaborăm cu Institutul de Studiu și Tratare a Traumelor – ISTT pentru sprijinirea victimelor, dar și pentru evidențierea întinderii și intensității traumelor psihice generate de evenimentele rutiere;
- Identificăm diverse încălcări ale drepturilor victimelor și sesizăm instituțiile abilitate pentru corectarea acestora.

### 3.5. Postarea de anunțuri actualizate privind teme de interes general, precum:

#### Infrastructura rutieră și siguranța în trafic!

Fără a deține informații de natură tehnică privind calitatea drumurilor publice și fără a căuta, prin statistici, pentru a identifica posibile legături între starea arterelor rutiere și



accidente, nu este dificil de costatat că șoselele din țara noastră oferă, în mare măsură, un grad scăzut de protecție participanților la trafic.

Avem, zi de zi, blocaje rutiere atât în orașe, cât și pe anumite drumuri naționale unde valorile de trafic sunt crescute. Această stare de fapt ne indică existența unei grave probleme privind capacitatea arterelor rutiere de preluare a fluxului de vehicule, respectiv de fluență.

În egală măsură avem zone importante din platforma drumurilor cu gropi, denivelări sau lipsuri legate de sistemele de protecție și semnalizare. Se produc accidente cu părăsirea platformei drumului pe poduri, unde sistemele de parapete nu corespund standardelor în vigoare, sau pe autostrăzi, unde marcajele nu sunt optime. Aceste neconformități relevă existența unor grave probleme de siguranță a drumurilor.

AVAC este permanent în contact cu ceea ce se întâmplă în zona siguranței rutiere colaborând atât cu instituțiile publice implicate, cât și cu entități private. Punctele noastre de vedere au fost permanent în atenția presei care a prezentat nemumărate articole în acest sens.

În prezent, problema conformității infrastructurii este reglementată printr-o serie de acte normative însă ceea ce trebuie subliniat este faptul că, în conformitate cu H.G. nr. 1391/2006, administratorul drumului public este obligat să asigure viabilitatea acestuia, prin viabilitate înțelegându-se starea tehnică corespunzătoare a părții carosabile, constând în practicabilitatea permanentă a acesteia potrivit reglementărilor specifice sectorului de drum, lipsa obstacolelor și existența amenajărilor rutiere și a mijloacelor de semnalizare, care să asigure fluența și siguranța circulației;

Totodată, prin intrarea în vigoare a legii nr. 51/2024, Ministerului Transporturilor are obligația de a verifica, prin entitățile din subordine, starea mijloacele de semnalizare rutieră și totodată de a ține evidența acestora.

Înțelegem astfel că, administratorii rețelelor rutiere au obligația de a asigura o permanentă practicabilitate a drumurilor și, în egală măsură, de a verifica și ține evidența mijloacelor de semnalizare rutieră.

Se întâmpla acest lucru în prezent?

Așa cum am arătat mai sus, în prezent există grave probleme ce privesc atât fluența, cât și siguranța traficului rutier, probleme ce relevă eficiența scăzută a administratorilor drumurilor publice legată de asigurarea viabilității arterelor rutiere administrate.



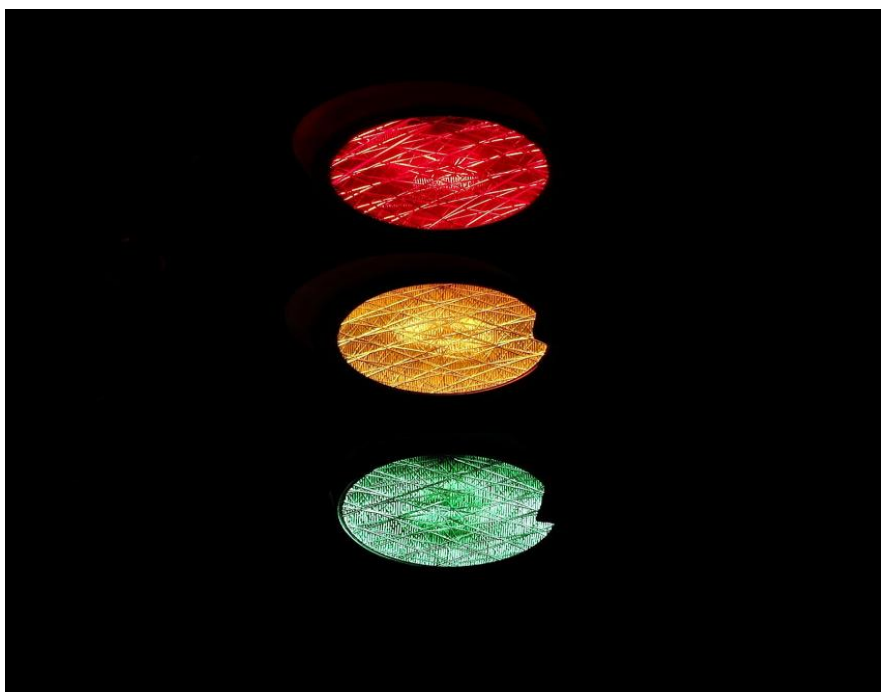
La o conferință din domeniu, organizată în data de 19.03.2024 la Palatul Parlamentului, reprezentantul Autorității Rutiere Române, instituție care are competența de a verifica conformitatea drumurilor publice, a afirmat că peste jumătate din drumurile verificate sunt încadrate în categoria de „drum roșu”, prin raportare la Metodologia Comisiei Europene.

Având în vedere prevederile legale în vigoare dar și problemele discutate la conferința susmenționată, AVAC a trimis o adresa către CESTRIN S.A. în calitate de organism de strategie și dezvoltare tehnică a CNAIR, pentru a se informa cu privire la modul în care cel mai mare administrator de rețele rutiere din România își îndeplinește obligațiile legale.

Concret, AVAC a solicitat informații cu privire la situația indicatoarelor rutiere, a marcajelor și a sistemelor de parapete, precum și a modului în care este ținută evidența acestora.

Din răspunsul CESTRIN, pe care îl publicăm pe site-ul nostru, putem înțelege că este demarat un proces de inventariere a mijloacelor de semnalizare, iar evidența acestora este ținută cu ajutorul unui soft.

Putem concluziona că nici în prezent nu constatăm o conștientizare a importanței respectării legislației și a valorilor țării noastre de către anumite autorități, aspect care se reflectă în statistica accidentelor și în costul ridicat al serviciilor privind asigurările auto și reparațiile.





## 5. Aniversare un sfert de secol de activitate

De 25 de ani, <sup>5</sup>AVAC - Asociația Victimelor Accidentelor de Circulație și-a concentrat activitatea în jurul protejării victimelor dar și pentru creșterea gradului de siguranță rutieră. Am pornit greu dar, prin eforturi susținute, am devenit un partener important pentru multe instituții ale statului și nu numai. În acest an aniversar, am ajuns la a 4-a ediție a Forumului Siguranței Rutiere, eveniment realizat în parteneriat cu Senatul României, prin Comisia pentru apărare, ordine publică și siguranță națională. Multe trusturi de presă ne solicită punctul de vedere înainte de a difuza știri legate de accidente rutiere, iar opiniile noastre științifice cu privire la modificările legislative au reprezentat, nu de puține ori, argumentul major pentru forma finală a unor acte normative. Victimele care au apelat la noi au beneficiat de servicii juridice acordate de avocați cu experiență și au putut să-și valorifice în mod corect, dreptul la despăgubire. Cu ocazia acestei aniversări, AVAC a lăsat un nou site, mult mai ușor de parcurs de către cei care vor să ne solicite sprijin, site pe care vă invităm să îl accesați <https://www.avac.ro>. Mai avem mult de lucru dar este important să rămânem cât mai aproape de nevoile reale ale victimelor și să găsim cele mai eficiente soluții pentru creșterea gradului de siguranță în trafic.

În zilele de 28-29 octombrie 2025 a avut loc a IV-a ediție a Forumului siguranței rutiere. Cu acest prilej s-au aniversat și 25 ani de la fondarea AVAC, 25 ani de suport pentru victimele accidentelor rutiere. Implicarea în aceste activități a crescut, cu fiecare ediție. De data aceasta vor fi 2 zile de Forum și au fost implicați și parlamentari și instituții publice, Ong-uri, dar și mulți copii din sală. De apreciat, prezența și reprezentarea unor instituții publice precum Direcția de poliție rutieră, INEC, dar și parteneri de la Conducere defensivă, pentru că se observă din statistici creșterea fără precedent a accidentelor rutiere, inclusiv a celor generate de consumul de substanțe psihoactive, implicit și scăderea respectului față de autorități, față de legi.

Circulația rutieră este oglinda societății, iar noi constatăm, foarte clar și întemeiat, creșterea agresivității în general, dar și pe drumurile publice. Cele două, agresivitatea

<sup>5</sup> <https://www.avac.ro/25-de-ani-avac>



și respectul față de autorități se corelează. Constatăm o scădere a respectului față de autorități, fata de lele care generează, la rândul-i, agresivitate în societate.

Temeni noi, precum femicid, feminicid, și acestea conjugate cu agresivitate, devin expresii ale abuzurilor letale împotriva femeilor pe diverse motive

Trebuie sa gasim solutii pentru a stopa aceste aspecte negative manifestate atât pe plan fizic, cât și psihic, atât în baza Art. 22 Constituție , cât si baza normelor dreptului penal, ca ultima ratio.

Zona de contravenție a rămas depășită prin gravitatea lucrurilor. Școala clasica de drept penal susține că pedeapsa trebuie să fie proporțională cu gravitatea faptei, fara accent pe personaliattea faptuitor, în timp ce școala pozitivistă consideră că sistemul sanctionator nu e eficient in descuraja faptele antisociale, de aceea sunt recomandate mijloacele sociale, economice motivandu-se că ar fi mai eficiente: Apare și o școală neoclasica care apreciază că doar severitatea sanctiunilor poate descuraja savârșirea faptelor antisociale.

Se pune o întrebare logică față de aceste curente de gândire: Daca mai sunt eficiente aserțiunile acestor școli , în condițiile în care pericolul Tik-toc devenit un canal de transmitere a informatiilor foaret rapid, care nu are temeii științific, care nu are în spate studii, ci promovează nonvaloarea, ura, discriminarea sunt preferate de mulți tineri.

Deopotrivă, cu ocazia acestui workshop s-a pus accentul și pe factorii de risc care pot contribui, gradual, la creșterea numărului accidentelor rutiere. Și aici s-a vorbit nu numai despre factorul uman, adică despre faptul că foarte mulți tineri au obținut permisul de conducere, într-un timp foarte scurt, și conduc mașini foarte scumpe, dar și că mulți dintre ei încă nu au reprezentarea consecințelor consumului de substanțe psihoactive la volan.

De asemenea, vorbim și despre vârsta conducătorilor auto și în acest context despre capacitatea șoferilor de a răspunde rapid, adică de a avea timpi de reacție foarte reduși, capacitate care scade de-a lungul timpului

În acest context, s-a vorbit și despre alți factori de risc care sunt generați de condițiile tehnice ale autovehiculelor care circulă pe drumurile publice, totodată vorbim despre starea acestor drumuri publice, adică despre asfalt, despre planeitate



optimă, despre administrarea drumurilor (care ar trebui să se facă firesc și nu doar să se repare drumurile în urma unor presiuni).

De regulă, din partea conducătorilor la trafic se așteaptă mai multă precauție, dar și o bună informare înainte de a porni la drum cu privire la vreme, temperaturi atmosferice și starea tehnică a mașinii. Deopotrivă sunt necesare măsuri pentru supravegherea traficului, adică implementarea unor sisteme moderne, de monitorizare a traficului, pentru că într-un accident este implicată cel puțin o singură persoană. De aceea este nevoie să existe întotdeauna atenție cu privire la identificarea formei de vinovăție, relevantă și în stabilirea încadrării juridice a faptei.

Activitatea de prevenire trebuie să acopere o mare amplitudine. Sunt importante organizarea și desfășurarea a cât mai multor activități cu copiii, pentru a se face educație rutieră de la o vârstă cât mai fragedă, iar această educație trebuie adaptată la particularitățile de vârstă ale grupului țintă, la nivelul de înțelegere al copiilor.

În acest sens, AVAC a desfășurat o caravană în care a reușit să disemineze informații valoroase pentru circa 100 de copii.

Activitatea AVAC va continua cu noi membri, pe aceleași paliere amintite anterior căci multevrezultate au fost încurajatoare.