

EXPUNERE DE MOTIVE

I. INTRODUCERE

Acest proiect de lege urmărește facilitarea condițiilor de obținere a permisului categoria A1 pentru posesorii de permis categoria B, dacă aceștia îndeplinesc o serie de criterii cum ar fi: vârsta minimă de 24 ani, deținere permis categoria B de cel puțin 2 ani și parcurgerea unui curs practic obligatoriu pe motocicletă categoria A1 de 10 ore.

II. CADRUL LEGISLATIV ACTUAL – permis categoria A1

1) *Cadrul legislativ internațional (european) actual*

În foarte multe țări europene legislația rutieră care reglementează obținerea permisului categoria A1, include amendamente care facilitează obținerea acestei categorii dacă solicitantul posedă permis categoria B.

În continuare vom exemplifica cu situația actuală din câteva țări europene, unde posesorii de permis categoria B pot obține permisul categoria A1, dacă îndeplinesc condițiile:

1. Franța - permis categoria B (vechime minim 2 ani) + 7 ore practică;
2. Spania - permis categoria B (vechime minim 3 ani);
3. Italia - permis categoria B + 10 ore practică;
4. Belgia - permis categoria B (vechime minim 2 ani);
5. Polonia - permis categoria B (vechime minim 3 ani);
6. Cehia - permis categoria B + doar motocicletă transmisie automată (scuter);
7. Austria - permis categoria B (vechime minim 5 ani) + 6 ore practică;
8. Slovacia - permis categoria B (vechime minim 2 ani) + doar motocicletă transmisie automată (scuter);
9. Portugalia - permis categoria B + vârstă minimă 25 ani;
10. Marea Britanie - vârstă minimă 17 ani + curs practic (CBT);
11. Letonia - permis categoria B + 10 ore practică;
12. Luxemburg - permis categoria B (vechime minim 2 ani) + 7 ore practică;
13. Malta - permis categoria B + 10 ore practică.

Datorită acestor facilități legislative, în marile aglomerări urbane din aceste țări regăsim foarte multe motociclete ușoare (permis categoria A1) care asigură o mobilitate urbană excepțională.

2) Cadrul legislativ national actual

În România legislația actuală nu prevede niciun amendament care să vină în sprijinul posesorilor de permis categoria B, în vederea obținerii permisului categoria A1 mai facil.

Aceste amendamente sunt specifice fiecărei țări din Uniunea Europeană și se stabilesc local.

Prin Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările și completările ulterioare în vigoare, este definit cadrul obținerii permisului categoria A1. Elementele principale definiției sunt:

Capitol I (Dispoziții generale)

„ Art. 6. - (22) motocicletă - autovehiculul cu două roți, cu sau fără ataș, echipat cu un motor care are o capacitate cilindrică mai mare de 50 cm³ și/sau a cărui viteză maximă, prin construcție, depășește 45 km/h;”

Capitol III (Conducătorii de vehicule), Secțiunea 1 (Dispoziții generale):

„ Art. 20. - (1) Pentru a conduce pe drumurile publice autovehicule, tramvaie ori tractoare agricole sau forestiere, conducătorii acestora trebuie să posede permis de conducere corespunzător.

(2) Permisele de conducere se eliberează pentru următoarele categorii de vehicule: AM, A1, A2, A, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, Tr, Tb sau Tv.

(3) Descrierea categoriilor de vehicule prevăzute la alin. (2), pentru care se eliberează permise de conducere, este prevăzută în **Anexa nr. 1**.

(4) Vârsta minimă pentru obținerea permisului de conducere este de:

a) 16 ani împliniți, pentru categoriile de vehicule AM, A1 și B1; ”

Anexa nr. 1 OUG 195/2002

„ Categoriile de vehicule pentru care se eliberează permisul de conducere

Categoriile de vehicule pentru care se eliberează permisul de conducere, prevăzute la art. 20 alin. (2), se definesc astfel:

a) categoria AM: moped;

b) categoria A1:

1. motociclete cu cilindree maximă de 125 cm³, cu puterea maximă de 11 kW și cu un raport putere/greutate de cel mult 0,1 kW/kg;

2. tricicluri cu motor cu puterea maximă de 15 kW; ”

Capitol III (Conducătorii de vehicule), Secțiunea a 2-a (Permisul de conducere):

„ Art. 24. - (2) Permisele de conducere dau dreptul de a conduce vehicule pe drumurile publice, după cum urmează:

e) permisele de conducere eliberate pentru categoria A2 sunt valabile și pentru categoria A1;

f) permisele de conducere eliberate pentru categoria A sunt valabile și pentru categoriile A1 și A2, cele eliberate pentru categoria B sunt valabile și pentru categoria B1, cele eliberate pentru categoria C sunt valabile și pentru categoria C1, iar cele eliberate pentru categoria D sunt valabile și pentru categoria D1;

g) permisele de conducere eliberate pentru categoria B sunt valabile pentru triciclurile cu motor având o putere de peste 15 kW, cu condiția ca deținătorii permiselor să aibă vârsta de 21 de ani împliniți.”

Ca și **concluzie**, conform codului rutier actual, permisul categoria A1 poate fi obținut doar prin următoarele căi:

1. de la vârsta de 16 ani, dacă este susținut un examen dedicat (parte practică și parte teoretică);
2. posesia de permis categoria A sau A2, care includ și categoria A1.

III. CONTEXTUL PROIECTULUI

Extinderea accelerată actuală a zonelor urbane și imposibilitatea adaptării infrastructurii la valorile de trafic pentru autovehiculele pe 4 roți, obligă la propunerea de soluții alternative pentru asigurarea unei mobilități urbane optime la nivelul populației.

Sprijinirea utilizării de motocicletă ușoare prin facilitarea obținerii permisului categoria A1 pentru posesorii de permis categoria B, este una din soluțiile alternative pentru asigurarea mobilității urbane.

Această măsură este una complementară celor de dezvoltare a infrastructurii mari de transport orășenesc și vine în plus cu un grad de mobilitate foarte bun pentru anumite categorii sociale și profesionale (navetiștii din zonele adiacente marilor aglomerări urbane, servicii de curierat și livrare, agenți de vânzări, profesii care implică un grad mare de mobilitate, persoane care locuiesc în zone neacoperite de rețeaua de transport în comun, etc.).

Studiile de mobilitate urbană demonstrează clar superioritatea mijloacelor de transport pe două roți motorizate față de cele pe patru roți. Având în vedere că România are o flotă foarte redusă de motociclete ușoare în acest moment (aproape inexistentă în raport cu majoritatea țărilor europene), considerăm că este oportună luarea de măsuri care să sprijine adoptarea în masă a acestui mijloc de transport pe două roți (motociclete ușoare, scutere).

În foarte multe țări europene și asiatice acest mijloc de transport este foarte popular și susținut de guvernele respective deoarece s-a dovedit eficient și adaptabil la infrastructura existentă.

Trebuie avut în vedere și trendul actual în care majoritatea vehiculelor migrează spre sursa de energie electrică, fiind nevoie de o echivalare corespunzătoare între categoriile actuale și categoriile nou apărute.

IV. IMPACTUL SOCIAL ȘI ECONOMIC

Extinderea rapidă și nesistematizată a zonelor urbane din jurul marilor orașe a redus drastic gradul de mobilitate urbană pentru autovehiculele pe patru roți, acestea nu reușesc să se deplaseze cu o viteză medie rezonabilă, iar alternativele de transport în comun nu reușesc să țină pasul cu necesitățile de transport ale populației pentru aceste zone.

Avantajele creșterii numărului de motociclete ușoare care se conduc cu permis categoria A1, prin facilitarea obținerii acestuia sunt:

- a. Creșterea gradului de mobilitate urbană pentru populație, cu implicații pozitive pentru economie și confort.

Se asigura migrația/naveta facilă a forței de muncă din zonele adiacente marilor aglomerări urbane, în contextul dificil al găsirii unui loc de muncă pentru aceste zone.

Perioada optimă pentru folosirea mijloacelor de transport pe două roți coincide cu cererea maximă de forță de muncă sezonieră: construcții și agricultură.

Mijloacele de transport în comun nu oferă flexibilitatea necesară pentru un grad de mobilitate urbană foarte bun (majoritatea mijloacelor de transport supraterane sunt blocate de traficul de autovehicule pe patru roți), având o viteză medie redusă, ore fixe de deplasare, stații, acoperire parțială zone de dezvoltare urbană.

- b. Fluidizarea / decongestionarea zonelor urbane supraaglomerate;
- c. Se rezolvă problema parcărilor;
- d. Consum redus de combustibil și reducerea poluării;

Reducerea poluării se realizează prin consumul redus de combustibil și prin folosirea vehiculelor electrice care se încadrează în această categorie A1.

V. FACTORI DE RISC ȘI MĂSURI COMPENSATORII

Impactul social și economic pozitiv adus de facilitarea obținerii permisului categoria A1 de către posesorii de permis categoria B are și o latură negativă care se manifestă sub forma creșterii riscului de accident a participanților la trafic, în special a celor care conduc motocicletele categoria A1.

Sunt analizați astfel principalii factori de risc care pot apărea la implementarea acestui proiect, în vederea propunerii unor măsuri specifice pentru reducerea impactului negativ asociat cu acești factori.

1. Factori de risc:

1.1. Teribilismul vârstei 16-18 ani

În urma analizei studiilor existente până în prezent, atât din România cât și din alte state membre UE, s-a constatat că principala cauză a accidentelor în care au fost implicate mopedele sau motocicletele ușoare încadrate la categoria A1, este vârsta timpurie la care motocicliștii au obținut permisul categoria A1.

Ca măsură compensatorie se propune introducerea criteriului de vârstă minimă obligatorie pentru obținerea permisului de categoria A1 prin intermediul permisului categoria B, fiind unul din factorii de risc cei mai întâlniți în statisticile accidentelor de motociclete ușoare și mopedele.

Criteriul vârstei minime (CVM): $CVM > 24$ ani

2.2. Lipsa experienței practice

În urma analizei studiilor existente până în prezent, atât din România cât și din alte state membre UE, s-a constatat că una din cauzele principale ale accidentelor în care au fost implicate mopedele și motocicletele ușoare încadrate la categoria A1, este lipsa de experiență practică.

Ca măsură compensatorie se propune introducerea criteriului de experiență practică obligatorie pentru obținerea permisului de categoria A1, fiind unul din factorii de risc cei mai întâlniți în statisticile accidentelor de motociclete ușoare și mopedele.

Criteriul experienței practice (CEP): $CEP > 10$ ore practică.

Față de cele de mai sus, supunem spre dezbateră și adoptare **propunerea legislativă anexată, de modificarea unor acte normative privind facilitarea condițiilor de obținere permis categoria A1 pentru posesorii de permis categoria B.**

In numele INIȚIATORILOR:

Deputat PSD - PETREA Gabriel

Deputat PSD - ROTARU Alexandru

Au contribuit:

Constantin Rosu – membru activ Club Vespa România