

STRATEGIE NAȚIONALĂ din 12 octombrie 2016

pentru siguranță rutieră pentru perioada 2016-2020

EMITENT: Guvernul

PUBLICAT ÎN: Monitorul Oficial nr. 902 bis din 9 noiembrie 2016

Aprobată prin [Hotărârea Guvernului nr. 755 din 12 octombrie 2016](#),
publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 902 din 9 noiembrie
2016

Abrevieri

ARACIS Agenția Română de Asigurare a Calității în Învățământul
Superior
ARR Autoritatea Rutieră Română - A.R.R.
AT Republica Austria
BE Regatul Belgiei
BG Republica Bulgaria
CH Confederația Elvețiană
CISR Consiliul Interministerial pentru Siguranță Rutieră
CNADNR Compania Națională Autostrăzi și Drumuri Naționale din România
S.A.
CY Republica Cipru
Cz Republica Cehă
DE Republica Federală Germania
DK Regatul Danemarcei
DN Drum Național
DPISR Delegația Permanentă Interministerială pentru Siguranță Rutieră
DR Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției
Române
DRPCIV Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a
Vehiculelor
EE Republica Estonia
EL Republica Elenă
ES Regatul Spaniei
ETSC Consiliul European pentru Siguranța în Transporturi
ETSI Institutul European de Standarde în Telecomunicații
FI Republica Finlanda
FR Republica Franceză
GB Marea Britanie
GPS Sistem de Poziționare Globală
GSM Sistem Global de Comunicații Mobile
HR Republica Croația
HU Ungaria
IE Irlanda
IL Statul Israel
ISCTR Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier

IT Republica Italiană
LT Republica Lituania
LU Marele Ducat al Luxemburgului
LV Republica Letonia
MAI Ministerul Afacerilor Interne
MAIS Scala Maximum Abreviată a Leziunilor
MENCs Ministerul Educației Naționale și Cercetării Științifice
MT Republica Malta
NL Regatul Țărilor de Jos
NO Regatul Norvegiei
OECD Organizația pentru Cooperare Economică și Dezvoltare
PL Republica Polonă
PT Republica Portugheză
RAR Registrul Auto Român R.A.
RO România
RO-LA Transport combinat rutier - feroviar
RS Republica Serbia
SCISR Secretariatul Consiliului Interministerial pentru Siguranță

Rutieră

SE Regatul Suediei
SEETO Observatorul Europei de Sud-Est pentru Transporturi
SI Republica Slovenia
SK Republica Slovacă
SMURD Serviciul Mobil de Urgență, Reanimare și Descarcerare
SNUAU Sistemul Național Unic pentru Apeluri de Urgență
STI Siteme de Transport Inteligente
STS Serviciul de Telecomunicații Speciale
TEN-T Rețeaua Trans-Europeană de Transport
UE Uniunea Europeană
UK Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord

CAP. I

INTRODUCERE

I.1. Premise

Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2016 - 2020 exprimă liniile strategice, directoare, pentru stabilirea politicii guvernamentale în ceea ce privește siguranța rutieră și căile de realizare și îmbunătățire a acesteia.

Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră pentru perioada 2016 - 2020 este un document de politici coerente și unitare în sfera siguranței rutiere, pe termen mediu, care a fost elaborat pentru contracararea rezultatelor nesatisfăcătoare ale politicilor existente în domeniu. Aceasta urmează a fi pusă în aplicare de către instituțiile cu atribuții în domeniu, organe de specialitate ale administrației publice centrale împreună cu reprezentanții autorităților administrației publice locale.

Întrucât rezultatele măsurilor care au avut ca scop creșterea siguranței participanților la trafic au fost sub așteptări, iar ambițiosul obiectiv de reducere la jumătate a numărului de decese în accidentele rutiere, pentru perioada 2001 - 2010 la nivelul Uniunii Europene nu s-a îndeplinit, numărul de decese în accidentele rutiere din Uniunea Europeană scăzând doar cu 35% până în 2010, Comisia Europeană a luat decizia de a elabora noile orientări pentru perioada 2011 - 2020 pentru un spațiu european de siguranță

rutieră, menținând obiectivul principal, de reducere a deceselor cu 50% față de perioada anterioară.

Comisia Europeană consideră inacceptabil de ridicat numărul deceselor și al vătămărilor corporale, recunoscând totodată că sistemul de transport sigur și durabil contribuie la competitivitate și prosperitate, la ocuparea forței de muncă, siguranță și securitate pe plan european. În acest sens a fost adoptată la Bruxelles, prin documentul COM(2010) 389 final din 20.07.2010, Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor - Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020*1). Planul de reducere cu 50% a numărului victimelor accidentelor rutiere la nivelul Uniunii Europene în perioada 2001-2010 nu a fost prevăzut în politicile publice din România.

*1)

<http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2010/R0/1-2010-389-R0-F1-1.Pdf>

I.2. Context

Siguranța rutieră a fost văzută ca o problemă a sistemului de transport, o consecință nefastă a acestuia, fără a se ține cont de faptul că accidentele rutiere presupun costuri directe care sunt suportate de sectorul de sănătate, domeniul afacerilor și de către familiile celor implicați. Accidentele rutiere sunt evenimente care au impact socio-economic extrem de puternic asupra societății în ansamblul ei și în mod direct asupra membrilor acesteia.

Conform statisticilor, dintre toate modurile de transport, transportul rutier este cel mai periculos și costisitor în termeni de vieți omenești și costuri aferente. Astfel, siguranța rutieră reprezintă o problemă de interes individual, național, european și mondial, iar abordarea acesteia trebuie să fie corespunzătoare fiecărui nivel în parte, cu răspunderea împărțită între toți actorii implicați.

De la primul accident rutier înregistrat în 1869 în Irlanda și până în prezent se estimează faptul că numărul persoanelor decedate pe drumurile publice se ridică la 30 milioane. Mai mult decât atât, se estimează faptul că mai bine de 1.24 milioane de persoane își pierd viața anual pe drumurile din întreaga lume, mult mai mulți rămân cu deficiențe grave și între 20 și 50 milioane sunt vătămați. Aceste evenimente sunt mai dese în special în țările în curs de dezvoltare, mai ales în rândul participanților vulnerabili la trafic și în rândul celor mai activi din punct de vedere social.

Organizația Mondială a Sănătății și Banca Mondială au estimat o creștere alarmantă a deceselor din trafic până în anul 2020, așa cum se poate observa și în Figura 1, dacă în prezent politicienii și cei a căror activitate concură la siguranța rutieră nu vor lua o serie de măsuri adiționale de îmbunătățire a siguranței rutiere. Astfel se propune ca decesul/rănirea gravă prin accidente rutiere să fie considerată, alături de problemele cardio-vasculare, cancer și atacuri cerebrale, ca o problemă de sănătate publică. Cum riscul de a fi implicat într-un accident rutier poate fi diminuat prin diferite măsuri, rezultă că și accidentele rutiere pot fi prevenite prin măsuri educative, ingineresti, preventive și corective,

reducând astfel numărul victimelor acestora.

Figura 1. Situația estimată a accidentelor rutiere până în 2020 (a se vedea imaginea asociată)

În ciuda unor îmbunătățiri recente, siguranța rutieră este o problemă gravă în România și performanța acesteia este semnificativ mai mică decât media UE. Rata fatalităților măsurată ca decese pe cap de locuitor este aproape de două ori față de media din UE și mai mult de triplu față de cele mai performante țări din UE. România se numără printre patru țări din UE cu cea mai mare rată de fatalități.

I.3. Abordarea sistemului de siguranță rutieră

Orice acțiune din domeniul siguranței circulației rutiere ar trebui să se bazeze pe abordarea durabilă a sistemului de siguranță, deja folosit cu mare succes în multe state membre ale UE, în Australia și Noua Zeelandă.

Soluția pentru un sistem de trafic în condiții de siguranță durabilă este aplicarea consecventă și sistematică a principiilor de siguranță. Punctul de plecare trebuie să fie utilizatorul drumului - în special limitările și capacitățile sale.

Aceasta se numește abordarea "sistemului de siguranță" și este ilustrată în Figura 2. Raportul OECD Spre zero: Obiective Ambițioase ale Siguranței Rutiere și Abordarea Sistemului Sigur*2) descrie abordarea "sistemului de siguranță" ca singura modalitate de a atinge nivelul de zero decese și vătămări grave rutiere și necesită ca sistemul rutier să fie proiectat astfel încât să prevadă și să fie adaptat factorului eroare umană.

*2) Spre zero: Obiective Ambițioase ale Siguranței Rutiere și Abordarea Sistemului Sigur - OECD/ITF, 2008

Figura 2. Abordarea sistemului de siguranță rutieră*3)

*3) http://www.kiwirap.org.nz/safe_road_system.html și <http://www.roadwise.asn.au/safesystem-approach-to-road-safety.aspx>

(a se vedea imaginea asociată)

O abordare a sistemului de siguranță are următoarele caracteristici:

- Recunoaște că în ciuda eforturilor de prevenire a acestora, participanții la trafic vor rămâne supuși greșelii și accidente vor avea loc;
- Subliniază faptul că cei implicați în proiectarea sistemului de transport rutier trebuie să accepte și să împărtășească responsabilitatea pentru siguranța sistemului, iar cei care folosesc sistemul trebuie să accepte responsabilitatea respectării normelor și constrângerile sistemului;
- Aliniază deciziile managementului de siguranță cu deciziile mai largi de transport și de planificare care îndeplinesc obiectivele economice, umane și de mediu mai ample;
- Modelează intervențiile pentru a îndeplini obiectivul pe termen lung, în loc să se bazeze pe intervenții "tradiționale" pentru a stabili limitele oricăror obiective pe termen lung.

Figura 3. Abordarea sistemului drum sigur: utilizator drum sigur, drumuri și zone laterale drumului sigure, viteze sigure și vehicule sigure*4)

*4) http://www.kiwirap.org.nz/safe_road_system.html și <http://www.roadwise.asn.au/safesystem-approach-to-road-safety.aspx>

(a se vedea imaginea asociată)

I.4. Elaborarea strategiei

În conformitate cu documentul neoficial al UE*5), pentru ca o țară să poată avea succes în abordarea problemelor sale de siguranță rutieră trebuie să existe activități eficiente și coordonate în toate sectoarele-cheie care afectează siguranța rutieră și obiective de performanță clar definite, care pot fi monitorizate pentru a constata dacă îmbunătățirile dorite au loc.

*5) Planificarea siguranței rutiere. Exemple de bune practici din strategiile naționale de siguranță rutieră în UE. Document neoficial ca sursă pentru gândire și discuții

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/național-road-safety-strategies_en.pdf

Același document neoficial menționat anterior evidențiază, de asemenea, că existența unei strategii de înaltă calitate privind siguranța rutieră națională poate fi privită ca un indicator al faptului că siguranța rutieră este o problemă pe agenda politică. Un plan bine întocmit poate fi un instrument pentru ca autoritățile responsabile să identifice acțiunile cele mai relevante de siguranță rutieră, să se concentreze pe activitatea lor în mod eficient și să aloce resursele necesare. Planul de siguranța rutieră poate fi, de asemenea, un instrument pentru responsabilitate și transparență, comunicarea priorităților de siguranță rutieră pentru cetățeni. De asemenea, se subliniază faptul că ar putea juca un rol mai mare în calitate de instrument de sprijin pentru țările care au început să lucreze, mai recent, la siguranța rutieră.

În conformitate cu prevederile [Hotărârii Guvernului nr. 437/1995](#) privind înființarea Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră (CISR), cu modificările și completările ulterioare, Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2016 - 2020 și Programul de acțiuni pentru implementarea acesteia au fost elaborate de către Delegația Permanentă Interministerială pentru Siguranță Rutieră.

CAP. II

INFORMAȚII GENERALE RELEVANTE

II.1. Date statistice privind accidentele rutiere grave

Principalele surse care au furnizat date statistice prezentate în această strategie sunt:

Sursa S1 - Buletinul Siguranței Rutiere - Raportul Anual 2014, elaborat de Ministerul Afacerilor Interne, Inspectoratul General al Poliției Române - Direcția Rutieră și Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității.

Sursa S2 - Cel de al 9-lea Raport Raport privind Indicatorii de Siguranță Rutieră, publicat de Consiliul European pentru Siguranță în Transporturi (ETSC).

Sursa S3 - Raport de evaluare privind necesitățile și lacunele din domeniul siguranței circulației în România - JASPERS, ianuarie 2016.

Sursa S4 - Planul general de acțiune pentru măsuri de îmbunătățire a siguranței rutiere - JASPERS, martie 2016.

De asemenea, au fost avute în vedere rezultatele studiului efectuat în vederea elaborării Master Planului General de Transport al României, cu privire la deficiențele constatate la infrastructura rutieră, precum și cel de al 10-lea Raport Raport privind Indicatorii de Siguranță Rutieră, publicat de Consiliul European pentru Siguranță în Transporturi (ETSC).

II.1.1. Prezentarea statisticilor naționale raportate la cele internaționale

În ciuda unor tendințe pozitive, siguranța rutieră este încă o mare provocare, România fiind printre cele patru țări UE cu cele mai mari rate de accidente rutiere cu victime împreună cu Letonia, Bulgaria și Lituania.

Cu 95 de morți la un milion de locuitori înregistrați în anul 2015 și 91 de morți la un milion de locuitori înregistrați în anul 2014, România are o rată a accidentelor cu victime de cca. 3 ori mai mare în comparație cu cele mai performante țări din UE (Suedia, Marea Britanie și Olanda) și ocupă, de asemenea, un loc fruntaș în comparație cu media celor șapte Participanți Regionali SEETO.

În plus, gradul de motorizare în jurul valorii de 200 de autoturisme la 1000 de locuitori în România este cu mult sub media UE și se estimează să crească puternic în anii următori*6). Acest lucru poate duce la creșterea numărului de accidente rutiere în anii următori dacă nu se iau măsuri preventive eficiente.

*6) Master Planul General de Transport, versiunea finală revizuită pentru termen scurt mediu și lung, Septembrie 2014, AECOM

Apreciind evoluțiile indicatorilor dinamici specifici din perioada 1990-2014 prezentați în Figura 4, se poate observa o tendință de creștere puternică în cursul perioadei 2003-2008, care a fost apoi inversată într-o tendință de scădere. Accidentele rutiere au scăzut de la 2.796 în 2009 la 1.818 în 2014 (-35%), cu toate acestea, vătămările au scăzut mai puțin în aceeași perioadă de la 15.295 la 13.237 (-9%). În același timp, în România s-a înregistrat o creștere constantă a numărului de autovehicule cu o tendință de creștere pe termen lung de 5% pe an*7).

*7) Master Planul General de Transport, versiunea finală revizuită pentru termen scurt mediu și lung, Septembrie 2014, AECOM

Figura 4. Indicatori dinamici specifici 1990-2014 (a se vedea imaginea asociată)

Numărul accidentelor rutiere a prezentat o tendință de creștere

puternică în cursul perioadei 2003-2008, care a fost apoi inversată într-o tendință de scădere.

Tabelul 1

Numărul de accidente și victime în România (2009-2014)*8)

*8) CARE (baza de date UE privind accidentele rutiere) și baza de date cu accidente de la Poliția Rutieră

An	Accidente cu victime	Nr. decese	Nr. răniți grav	Nr. răniți ușor	Nr. total victime	Număr de decese la 1 mil, locuitori
2009	10222	2796	9105	3389	15290	137
2010	9253	2377	8509	3209	14095	117
2011	9290	2018	8768	3362	14148	100
2012	9366	2042	8860	3698	14600	102
2013	8555	1861	8158	3296	13315	93
2014	8447	1818	8122	3297	13237	91

Conform datelor publicate de Consiliul European pentru Siguranță în Transporturi (ETSC) în 2015, reprezentate în Figura 5 și prezentate în detaliu în Anexă, din anul 2001 când a fost stabilită ținta pentru reducerea numărului de decese din accidentele rutiere și până în anul 2014, România a realizat cea mai slabă performanță, alături de Malta, Bulgaria și Polonia.

Figura 5. Evoluția numărului de decese înregistrate în urma accidentelor rutiere în UE, perioada 2001-2014*9)

*9) Consiliul European pentru Siguranță în Transporturi, al 9-lea Raport PIN, 2015.

(a se vedea imaginea asociată)

O îmbunătățire s-a observat în perioada 2010-2014, perioadă în care numărul de victime din accidentele rutiere a scăzut în România cu 23,5%, peste media UE de 18,2%, cum este evidențiat și în Figura 6. Acest fapt s-a datorat măsurilor adoptate în principal în direcția impunerii legii, a îmbunătățirilor aduse infrastructurii rutiere, a gradului de pregătire a

conducătorilor auto și a sistemului de intervenție în caz de accident.

Figura 6. Evoluția numărului de decese înregistrate în urma accidentelor rutiere în UE, perioada 2010-2014*10)

*10) Consiliul European pentru Siguranță în Transporturi, al 9-lea Raport PIN, 2015.

(a se vedea imaginea asociată)

În ceea ce privește starea globală a siguranței rutiere în România, reflectată de numărul de victime la 1 mil. de locuitori, conform datelor furnizate de ETSC, prezentate în Tabelul 14 din Anexă și ilustrate în Figura 7, situația s-a îmbunătățit în anul 2014 față de anul 2010, rămânând totuși în urmă față de situația altor State Membre ale UE și față de media UE. Astfel, scăderea înregistrată în România a fost de 22,22%, de la 117 victime la 1 mil. de locuitori în 2010, la 91 de victime la 1 mil. de locuitori în 2014 (Figura 8).

Figura 7. Decese raportate la 1 milion de locuitori înregistrate în urma accidentelor rutiere în UE, comparație între 2010 și 2014*11)

*11) Consiliul European pentru Siguranță în Transporturi, al 9-lea Raport PIN, 2015.

(a se vedea imaginea asociată)

Figura 8. Decese raportate la 1 milion de locuitori înregistrate în urma accidentelor rutiere în UE, 2014*12)

*12) Consiliul European pentru Siguranță în Transporturi, al 9-lea Raport PIN, 2015.

(a se vedea imaginea asociată)

De asemenea situația privind numărul de accidentați grav are o tendință descrescătoare, față de anul 2008, când s-au înregistrat cei mai mulți răniți grav, respectiv 9403. Astfel, în anul 2014 s-au înregistrat 8122 de răniți grav, cu 4,5% mai puțini decât în anul 2010, când s-au înregistrat 8509 (Figura 9). Scăderea însă nu este la fel de semnificativă ca în cazul numărului de decese, fapt reflectat în datele furnizate de ETSC, prezentate în Tabelul 15 din Anex. Precizăm totuși că situația prezentată are un caracter de relativitate datorită inexistenței la momentul înregistrărilor a unei accepțiuni comune privitoare la rănirea gravă.

Figura 9. Evoluția numărului de răniți grav înregistrați în urma accidentelor rutiere în UE, perioada 2010-2014*13)

*13) Consiliul European pentru Siguranță în Transporturi, al 9-lea Raport PIN, 2015.

(a se vedea imaginea asociată)

În această situație și în contextul adoptării de către Comisia

Europeană a Programului de Acțiuni de Siguranță Rutieră 2011-2020, program care a păstrat obiectivul de reducere cu 50% a numărului de răniți și victime în accidente rutiere la nivelul Uniunii Europene, România trebuie să adopte o strategie pe termen lung care își propune stoparea creșterii numărului de victime și atingerea obiectivului european.

II.1.2. Evoluția accidentelor rutiere în funcție de mediul producerii

În ultimii 5 ani, cele mai multe accidente grave s-au petrecut în mediul urban (42% din totalul accidentelor grave petrecute în 2014), urmate de mediul rural (35,1% în 2014), în timp ce în afara localităților s-au produs cele mai puține accidente grave (23% în 2014), tendință ce s-a păstrat în întreaga perioadă. În toate cele trei medii de producere, dinamica accidentelor rutiere grave a fost una descendentă, numărul acestora scăzând față de 2010 cu 10,1% în afara localității, cu 8,4% în mediul urban și 8,2% în mediul rural.

Aceeași tipologie se înregistrează și în cazul răniților grav, cel mai mare număr fiind înregistrat în mediul urban (42,2% comparativ cu 32,8% în mediul rural și 25% în afara localității în 2014). Și de această dată, față de 2010 tendința este de scădere (-5,2% în mediul urban, -5,4% în mediul rural și -2,3% în afara localității).

În ceea ce privește numărul de morți, în 2014 cea mai mare valoare se înregistrează în mediul rural (40,1%), spre deosebire de anii anteriori când cel mai mare număr de morți era înregistrat în accidentele produse în afara localității. Această schimbare este explicabilă prin rata mai mică de reducere a numărului de decedați în acest mediu. Astfel, comparativ cu anul 2010, numărul de decedați s-a redus pentru mediul rural cu 18,7% comparativ cu 24% în afara localității și 30% în mediul urban.

Figura 10. Distribuția accidentelor rutiere grave produse în perioada 2010-2014, în funcție de mediul producerii (a se vedea imaginea asociată)

II.1.3. Evoluția accidentelor rutiere în funcție de categoria de drum

Luând în considerare distribuția evenimentelor rutiere pe categorii de drum, se constată că în întreaga perioadă analizată cele mai multe accidente rutiere grave s-au produs pe străzile din interiorul localităților (40,4% în 2014), urmate de drumurile naționale (34,3%). Practic, pe aceste două segmente se produc aproximativ trei sferturi din totalul accidentelor grave de circulație, în timp ce cel mai mic număr se înregistrează pe autostrăzi (0,6%).

În ceea ce privește dinamica accidentelor rutiere grave în perioada 2010-2014, aceasta este una descendentă pe următoarele categorii de drumuri: drumuri naționale (-17%), străzile din interiorul localităților (-8,2%) și drumuri județene (-4,6%), în timp ce creșteri ale numărului accidentelor au fost semnalate pe alte drumuri (creștere majoră, +58,2%) drumuri comunale (+21,5%) și autostrăzi (+4,1%).

Drumurile municipale și străzile reprezintă mai mult de 45-50% din vătămări grave în timp ce acestea însumează aprox. 35% din rețeaua de drumuri. Drumurile naționale reprezintă 35% din persoanele rănite grav și 20% din totalul rețelei de drumuri. Astfel, pe drumurile naționale densitatea persoanelor rănite grav este de 0,18 și pe drumuri și străzi municipale 0,13 persoane rănite grav per km, comparativ cu, de exemplu, media de 0,10

persoane grav rănite per km pentru media rețelei totale de drumuri.

Figura 11. Distribuția accidentelor rutiere grave în perioada 2010-2014, în funcție de categoria de drum pe care s-au produs (a se vedea imaginea asociată)

Comparativ cu anul 2010, s-au înregistrat scăderi ale numărului de răniți grav pe majoritatea segmentelor de drum, cea mai intensă fiind înregistrată pe drumurile naționale (-11,4%). Scăderi mai puțin semnificative au avut loc pe străzi (-5,2%) și drumurile județene (-2,6%), în timp ce pe drumurile comunale s-a înregistrat o creștere importantă (+37,9%), ca și pe alte categorii de drumuri (+62,2%). În accidentele rutiere produse pe autostrăzi au fost rănite grav 48 persoane în 2014, valoare comparabilă cu cea din 2010 (47 răniți grav).

Situația este diferită în cazul numărului de decese rezultate din accidentele rutiere, acesta fiind mai ridicat pe drumurile naționale, unde pentru întreaga perioadă s-au înregistrat mai mult de jumătate din totalul morților rezultate din accidente rutiere (52,2% în 2014). Comparativ cu anul 2010, s-au înregistrat scăderi importante ale numărului de decese produse în urma accidentelor rutiere pe străzi (-30,6%), drumuri naționale (-29%), drumuri comunale (-14,3%), drumuri județene (-2,9%), în timp ce creșteri s-au constatat pe alte drumuri (+33,3%) și autostrăzi (21 în 2014 față de 18 în 2010). Densitatea de decese este mai mare, de asemenea, pe drumurile naționale, comparativ cu media pentru toate tipurile de drumuri. Densitatea pentru drumurile naționale este de 0,06 decese pe km în 2014, comparativ cu, de exemplu, media de 0,02 decese pe km pentru toate drumurile.

În general, drumurile cu o singură bandă pe sens sunt recunoscute ca fiind cel mai periculos tip de drum în Europa, cu medii de risc mult mai mari decât pentru autostrăzi. Acest lucru este, de asemenea, reflectat în statisticile românești în care drumurile naționale sunt mult mai reprezentate de decese și răniți grav în comparație cu cotele lor de lungime. În prezent, aproape 90% din rețeaua națională*14) are o singură bandă de circulație pe sens iar acest lucru contribuie, fără îndoială, la înregistrarea celor mai multe accidente și prin urmare un cost economic semnificativ.

*14) Master Planul General de Transport din România, Raport Final Revizuit al Master Planului pe termen scurt, mediu și lung, septembrie 2014, AECOM

Atunci când se compară numărul de decese și vătămări grave la numărul de vehicule pe km în funcție de tipul de drum, pentru a indica nivelul de expunere și riscul de accidente mortale, drumurile județene și drumurile locale (municipale, străzi și alte drumuri) se poziționează pe un nivel mai ridicat, așa cum se observă în Tabelul 2. Astfel, comparativ cu valorile de trafic, cel mai mare risc este identificat pe drumuri județene și drumuri locale.

Tabelul 2

Decese și vătămări grave în funcție de numărul de vehicule pe km (2011)

	Autostrăzi	Drumuri Naționale	Drumuri Județene	Drumuri locale	
Decese la 1mil. vehicule	2	15	35	181	
Vătămări grave la 1 mil. vehicule	5	45	132	1380	

II.1.4. Evoluția accidentelor rutiere în funcție de configurația drumului
Principalele tipuri de configurații ale drumului în care au loc accidente rutiere cu decese și vătămări grave sunt sectoarele de drum în aliniament (71% și, respectiv, 65%), în curbe (18% și, respectiv, 17%) și în intersecții (9% și, respectiv, 16%).

Tabelul 3

Numărul de decese și răni grave în funcție de configurația drumului (2009- 2014)

Caracteristică drum	Nr. decese	Nr. vătămări grave
Curbe	2353	8917
În tunel	16	82
Intersecții	1135	8405
Pe poduri	101	310
Trecere cale ferată	147	135
Aliniamente	9144	33653
Sub poduri	16	20
Total	12912	51522

II.1.5. Evoluția accidentelor rutiere în funcție de tipul vehiculului implicat

Cele mai multe vehicule implicate cu vinovăție în accidente rutiere grave, în ultimii 5 ani, sunt reprezentate de autoturisme. Totuși, în perioada 2010-2015 s-a înregistrat o scădere atât a numărului, cât și a ponderii acestora (de la 68% în 2010 la 56,5% în 2014).

O scădere semnificativă a avut loc și în cazul conducătorilor de moped (cu 57% față de 2010), responsabile fiind cel mai probabil modificările aduse de Noul Cod Rutier, conform căroră, începând cu 19 ianuarie 2013, persoanele care nu dețin permise de conducere din nicio categorie trebuie să susțină un examen teoretic și unul practic pentru obținerea permiselor din categoria AM, A1 și B1, pentru moped, scutere, ATV-uri și alte autovehicule dotate cu motoare de capacitate mică (a căror viteză nu depășește 45km/h iar capacitatea cilindrică este sub 50 cmc).

O pondere importantă în totalul accidentelor grave o au bicicliștii, tendința în cazul acestor participanți la trafic fiind una ascendentă (ponderea acestora în totalul vehiculelor implicate a fost de 13,9% în 2014 față de 6,6% în 2010). De asemenea, se remarcă faptul că numărul bicicliștilor implicați cu vinovăție în accidente rutiere grave s-a dublat practic în perioada de referință, în special datorită creșterii numărului de bicicliști, cât și a lipsei amenajărilor destinate acestora, precum piste pentru biciclete.

De asemenea, după cum se observă din tabelul de mai jos, s-au înregistrat creșteri importante ale numărului motocicletelor (+68,9%), autotrenurilor (+63,5%) autocamioanelor (+42,9%) și autoutilitarelor (+36%) implicate cu vinovăția conducătorului în accidente rutiere grave.

Tabelul 4

Tipologia vehiculelor implicate cu vinovăție în accidente rutiere

	2010	2011	2012	2013	2014	2010-2014	
Autoturism	4.527	4.444	4.427	3.590	3.470	-23.3	
Autoutilitară	534	606	570	636	726	36.0	
Bicicletă	439	537	634	858	944	115.0	
Moped	604	652	634	270	260	-57.0	
Motocicletă	177	217	226	328	299	68.9	
Tracțiune animală	222	253	258	245	212	-4.5	
Autotren	85	81	82	151	139	63.5	
Autospecială	45	45	38	34	48	6.7	

Autocamion	28	23	23	47	40	42.9	
------------	----	----	----	----	----	------	--

II.1.6. Cauzele de producere a accidentelor grave

Principalele cauze ale accidentelor rutiere grave produse în România, în perioada 2010- 2014, au fost indisciplinarea pietonilor și viteza, acestea fiind responsabile pentru producerea a aproximativ 41% din accidentele grave din ultimii 5 ani.

Alte cauze frecvente ale accidentelor rutiere grave sunt, în ordinea incidenței lor:

- neacordarea priorității (pietoni, vehicule),
- abaterile bicicliștilor,
- depășirea nereglementară,
- nerespectarea distanței între vehicule și conducerea sub influența alcoolului.

Cele 8 cauze figurate mai jos au determinat producerea a trei sferturi din accidentele grave de circulație din România.

Figura 12. Dinamica accidentelor rutiere grave în funcție de cauza producerii, 2010-2014 (a se vedea imaginea asociată)

Indisciplinarea pietonilor (traversarea nereglementară, deplasarea pietonilor pe partea carosabilă) a reprezentat în întreaga perioadă cauza cea mai frecventă a accidentelor rutiere grave, determinând aproximativ 22% din evenimentele rutiere grave. Tendința din ultimii ani este de reducere a numărului de accidente produse din această cauză (în 2014 s-a înregistrat o scădere cu 8,2% față de 2010). Acest fapt poate avea la bază și lipsa amenajărilor destinate pietonilor, respectiv amenajarea lor necorespunzătoare.

Viteza (nereglementară sau neadaptată la condițiile de drum) reprezintă cea de-a doua cauză de producere a accidentelor. În timp ce numărul accidentelor grave de circulație provocate de viteză a scăzut în 2014 față de 2010 (-9,5%), ponderea acestora în totalul accidentelor grave este similară în 2014 cu cea înregistrată în 2010 (19,6%). Ierarhia factorilor ce determină accidentele rutiere grave variază însă în funcție de categoria de drum, astfel că viteza reprezintă principala cauză de producere a accidentelor grave pe drumuri naționale, drumuri județene și drumuri comunale.

Neacordarea priorității pietonilor reprezintă cea de-a treia cauză de producere a accidentelor grave în România. Spre deosebire de evenimentele rutiere determinate de primele două tipuri de cauze, accidentele rutiere grave produse ca urmare a neacordării de prioritate pietonilor au crescut în 2014, atât ca valoare absolută (+9,1%), cât și ca pondere în totalul accidentelor grave față de 2010, reprezentând 10,2% din totalul accidentelor produse față de 8,6% în 2010.

Un alt tip de accidente ce prezintă o evoluție descendentă este produs de neacordarea de prioritate vehiculelor (cu -15,5% față de 2010), ca și cele produse de depășirea nereglementară (-22,4%) sau conducerea sub influența alcoolului (-12,4%).

Accidentele grave de circulație produse de nerespectarea distanței între vehicule și abaterile bicicliștilor prezintă o evoluție particulară,

concretizată într-o valoare superioară a accidentelor produse din aceste cauze în 2014 comparativ cu 2010. Astfel, numărul evenimentelor rutiere grave determinate de nerespectarea distanței între vehicule a crescut în anii 2011-2012 comparativ cu 2010, după care tendința este de scădere, însă valoarea din 2014 este încă superioară celei din anul de debut al analizei (creștere cu +6,3%). Ca și pondere, această cauză este responsabilă pentru producerea a 3,1% din accidentele grave în 2010 și 3,5% în 2014. Accidentele produse din această cauză sunt favorizate de neatenția conducătorilor auto, iar utilizarea telefoanelor mobile fără hands free sau transmiterea de mesaje în timpul conducerii, fenomene destul de frecvent întâlnite în ultimii ani, pot contribui la menținerea unei incidențe importante a acestui tip de evenimente rutiere produse.

În ceea ce privește impactul abaterilor bicicliștilor în ansamblul fenomenului rutier, se observă că incidența acestei cauze a crescut permanent în ultimii 5 ani, atât ca valoare absolută, cât și ca pondere. În 2014 s-au produs 612 accidente datorate abaterilor bicicliștilor, față de doar 443 în 2010, ceea ce semnifică o creștere cu 38,1%. De asemenea, ponderea accidentelor produse din această cauză în totalul evenimentelor rutiere grave a crescut de la 4,8% în 2010 la 7,2% în 2014. Explicația acestei dinamici constă probabil în utilizarea din ce în ce mai răspândită a acestui mijloc de deplasare, în condițiile insuficienței amenajărilor rutiere special destinate acestui tip de transport. De remarcat faptul că abaterile bicicliștilor reprezintă cea de-a doua cauză (după viteză) de producere a accidentelor rutiere grave pe drumurile comunale și cea de-a treia pe drumurile județene (după viteză și indisciplina pietonilor).

Cauzele principale care au determinat producerea accidentelor rutiere grave în anul 2014 au fost clasificate în 35 de categorii, care se distribuie conform graficului următor.

Figura 13. Distribuția accidentelor rutiere grave în funcție de cauza producerii, 2014 (a se vedea imaginea asociată)

Similar anilor anteriori, primele două cauze pentru producerea accidentelor rutiere grave în anul 2014 sunt viteza neadaptată la condițiile de drum (18,0% din totalul accidentelor) precum și traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni (16,6% din totalul accidentelor). Următoarele în ierarhie sunt neacordarea priorității pietonilor (10,2%) și neacordarea priorității vehiculelor (7,3%), urmate de abaterile bicicliștilor (7,2%).

Tabelul 5

Cauzele accidentelor rutiere încadrate în domenii cauzale

Domenii cauzale	Cauze incluse
vehicul/ conducător vehicul	(76,4%)
viteză	
- viteza	(19,6%) neregulamentară,
viteză	

neadaptată la condițiile de drum
- neacordarea priorității neacordare pietonilor prioritate (10,2%) pietonilor
- neacordarea priorității neacordare vehiculelor prioritate (7,3%) vehiculelor
nerespectare distanță între vehicule, depășire neregulamentară, neasigurare la schimbarea direcției de mers, circulație pe sens opus, neasigurare - alte manevre mers înapoi, neregulamentare conducere fără (21,8%) permis, conducere agresivă, întoarcere neregulamentară, nerespectare semnalizare semafor, neasigurare schimbare bandă, nerespectare reguli trecere la nivel cu calea ferată, nerespectare indicatoare rutiere de obligare sau reglementare, oprire/ staționare neregulamentară, alte abateri săvârșite de conducătorii auto

<p> adormire la volan, - deficiențe ale alte preocupări de conducătorului natură a distrage vehiculului (4,3%) atenția, infirmități sau afecțiuni medicale </p>
<p>- conducere sub influența conducere sub alcoolului influența (2,8%) alcoolului </p>
<p> defecțiuni tehnice - deficiențe ale vehicul, vehiculului (0,4%) neasigurare stabilitate încărcătură </p>
<p>- abateri ale bicicliștilor abateri bicicliști (7,2%) </p>
<p>- abateri ale abateri ale conducătorilor de conducătorilor de atelaje atelaje sau animale (2,8%) sau animale </p>
<p>alți participanți la trafic (23,4%) </p>
<p> traversare - indisciplina neregulamentară pietonilor (22,5%) piedoni, piedoni pe partea carosabilă; alte abateri pietoni </p>
<p>- abateri ale altor abateri ale categorii de conducătorilor de participanți la utilaje, abateri trafic (0,9%) ale pasagerilor/ călătorilor/ însoțitorilor </p>
<p> obstacol deficiențe ale nesemnalizat pe infrastructurii carosabil, (0,2%) animale sau alte obiecte pe carosabil, alte cauze referitoare </p>

la	
drum	

Așa cum reiese din tabelul de mai sus, peste trei sferturi dintre accidentele rutiere grave înregistrate în anul 2014 au fost produse din cauze legate de conducătorii de vehicule (prin nerespectarea unor reguli de circulație, efectuarea unor manevre riscante, conducere sub influența alcoolului, comportament inadecvat în conducerea vehiculelor etc.), iar aproape un sfert dintre ele derivă din abateri ale celorlalți participanți la trafic (pietoni, pasageri, conducători de utilaje etc.).

Figura 14. Distribuția numărului de accidente rutiere grave, pe medii de producere, în funcție de cauzele principale, 2014 (a se vedea imaginea asociată)

În mediul urban, primele cauze ale producerii accidentelor grave sunt cele ce țin de nerespectarea regulilor privind acordarea priorității (1171 de cazuri, dintre care 781 de neacordarea priorității pietonilor, iar 390 de neacordarea priorității vehiculelor) și de indisciplina pietonilor (970 cazuri). Efectuarea neregulamentară a unor manevre este o a treia categorie cauzală generatoare de accidente rutiere grave în mediul urban (640 cazuri). Viteza determină într-o măsură mai redusă (348 cazuri) producerea unor astfel de evenimente în traficul din localitățile urbane. Observăm că numărul persoanelor decedate în accidentele rutiere este mai redus în orașe, indiferent de tipul de cauză, comparativ cu celelalte medii.

Pentru mediul rural, cauzele ce determină producerea celor mai multe dintre accidentele rutiere grave sunt: indisciplina pietonilor (730 cazuri), efectuarea neregulamentară a unor manevre (646 cazuri), urmate de viteză (617 cazuri). O pondere importantă o au și accidentele generate de abateri ale bicicliștilor (297 cazuri), cele determinate de neacordarea de prioritate (213 cazuri, dintre care 72 de cazuri sunt de neacordare prioritate pietoni, iar 141 de neacordare prioritate vehicule) sau cele produse din cauza consumului de alcool de către conducătorul de vehicul (126 cazuri). Analiza indicilor de mortalitate pentru cele trei medii ne conduce la concluzia că, în comparație cu mediul urban, mediul rural este mai periculos din punctul de vedere al numărului de persoane decedate, indiferent de cauza principală implicată, însă mai puțin periculos decât drumurile din afara localităților.

Viteza este prima cauză în producerea accidentelor rutiere grave pe drumurile din afara localităților (687 accidente). A doua în ierarhia cauzelor accidentelor grave de circulație produse în afara localităților este efectuarea neregulamentară a unor manevre în trafic (556 accidente). Totodată, se constată faptul că mortalitatea cea mai ridicată per accident se înregistrează în afara localităților.

În tabelul următor sunt prezentate valorile indicilor de mortalitate (I.m.) în funcție de tipologia cauzelor și de mediul de producere al accidentelor.

Tabelul 6

Valorile indicilor de mortalitate în funcție de cauzele și mediul de producere ale accidentelor rutiere

Domenii cauzale /categorii	Indice mortalitate (nr. morți *100/nr. accidente grave)		
	Urban	Rural	În afara localităților
VEHICUL/ CONDUCĂTOR	11,2	22	32,3
VEHICUL			
- viteza	21,3	26,3	30,4
- neacordarea priorității pietonilor	8,8	34,7	25
- neacordarea priorității vehiculelor	5,6	14,9	29,2
- alte manevre neregulamentare	10,8	19,5	35,6
- deficiențe ale conducătorilor vehiculelor	25	21,9	39
- conducere sub influența alcoolului	12,5	21,4	28,8
- deficiențe ale vehiculului	42,9	50	47,1
- abateri ale bicicliștilor	9,3	19,9	19,3
- abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale	14,3	19,1	27,5
ALȚI PARTICIPANȚI LA TRAFIC	13,3	32,4	54,1

- indisciplina pietonilor	13,7	32,6	55,2	
- abateri ale altor categorii de participanți (conducători utilaje, pasageri)	2,3	27,3	25	
DEFICIENȚE INFRASTRUCTURĂ	25	0	33,3	
TOTAL	11,8	24,6	34,7	

Analiza indicilor de mortalitate pentru acest mediu ilustrează faptul că mediul rural este mai periculos din punctul de vedere al violenței victimizării comparativ cu mediul urban pentru majoritatea cauzelor care stau la baza producerii unui accident rutier grav (indisciplină pietoni, manevre neregulamentare, neacordare prioritate pietoni, neacordare prioritate vehicule, abateri bicicliști, abateri pasageri, deficiențe vehicul).

În afara localităților, viteza devine prima cauză a producerii accidentelor grave (696 cazuri). A doua categorie de cauze, însă mai restrânsă numeric, este reprezentată de efectuarea neregulamentară a unor manevre în trafic (518 cazuri). Totodată, se constată că, per ansamblu, indiferent de cauza lor, accidentele ce au avut loc în afara localităților au fost mult mai grave comparativ cu cele din mediul rural.

II.1.7. Tipologia accidentelor grave

Atât pentru decese cât și pentru răniți, cel mai frecvent tip de accident este lovirea pietonilor, care în perioada 2009-2014 a condus la moartea a 4.500 de persoane în total, respectiv 650-940 în fiecare an. Accidentele singulare (2.582), coliziunile frontale (2.308) și coliziunile laterale (1.522) sunt următoarele trei tipuri des întâlnite de accidente care duc la decese.

Figura 15. Numărul de decese (stânga) și răniți grav (dreapta) în funcție de tipul de accidente (2009-2014) (a se vedea imaginea asociată)

Lovirea pietonilor reprezintă 34% din toate accidentele cu decese și 31% din toate accidentele cu răniți cu decese. Accidentele singulare (20%), coliziunile frontale (18% din decese și 13% din vătămări grave) și coliziunile laterale (12% din decese și 16% vătămări grave) sunt următoarele trei tipuri comune de accidente care duc la decese sau vătămări grave.

Figura 16. Ponderea deceselor pe tip de accidente (2009-2014) (a se vedea imaginea asociată)

Figura 17. Ponderea vătămarilor grave pe tip de accidente (2009-2014) (a se vedea imaginea asociată)

Pietonii reprezintă un procent mare din totalul victimelor accidentelor comparativ cu media UE. În România, procentul de pietoni uciși în accidente rutiere are una dintre cele mai ridicate valori din UE. Acest fapt se datorează, de exemplu, combinației dintre viteza mare de circulație și necesitățile curente ale utilizatorilor vulnerabili care traversează drumul sau circulă pe carosabil (de ex. în sate liniare). Statisticile arată că, în afară de traversările neregulate ale pietonilor, prezența pietonilor pe carosabil, vehiculele care nu acordă prioritate pietonilor și alte abateri ale pietonilor, de asemenea, neatenția la mersul cu spatele și viteza vehiculului neadaptată la condițiile de drum sunt principalele cauze pentru victimele pietonale.

II.1.8. Categoria de vârstă și sexul

În graficul următor este prezentată distribuția pe grupe de vârstă a conducătorilor de autovehicule implicați în accidentele rutiere grave și a celor pentru care a fost stabilită vinovăția.

Remarcăm faptul că, prin comparație cu celelalte categorii de vârstă, conducătorii auto cu vârsta cuprinsă între 26 și 35 de ani au fost implicați mai des cu vinovăție în accidente rutiere grave în anul 2014 (1535 cazuri).

Figura 18. Distribuția pe grupe de vârstă a numărului de conducători auto implicați în/ vinovați de producerea accidentelor rutiere grave în 2014 (a se vedea imaginea asociată)

Conform raportului anual al poliției rutiere*15), persoanele cu vârsta de peste 65 de ani par să aibă cel mai mare risc cu o pondere în totalul de decese în accidente rutiere mai mare decât ponderea în totalul populației (21,4% față de 15,4% din populație). Pentru răniții grav, categoria cu cel mai înalt nivel de risc este cea a tinerilor cu vârsta cuprinsă între 18-25 de ani (14,5% față de 9,6% din totalul populației).

*15) Raportul de securitate, Raportul rutier anual 2014, Ministerul Afacerilor Interne, Inspectoratul General al Poliției Române, Direcția Drumuri și prevenirea criminalității, București - 2015

Bărbații reprezintă 75% din decese și 65% din răniții grav.

Tabelul 7 Decese și vătămări grave pe sexe*16)

*16) Raportul de securitate, Raportul rutier anual 2014, Ministerul Afacerilor Interne, Inspectoratul General al Poliției Române, Direcția Drumuri și prevenirea criminalității, București - 2015

	Decese		Vătămări grave	
	Bărbați	Femei	Bărbați	Femei
2010	1.802	575	5.562	2.947

2011	1.545	473	5.699	3.069
2012	1.542	500	5.783	3.077
2013	1.374	487	5.164	2.994
2014	1.361	457	5.204	2.918

II.1.9. Categoria participantului la trafic victimizat

Pornind de la ipoteza că vârsta influențează în mod diferit frecvența de victimizare pentru fiecare categorie de participanți la trafic (conducător de autovehicul cu 4 roți, conducător vehicul cu 2 roți, pieton), s-a realizat o analiză a distribuțiilor pentru fiecare dintre aceste categorii, în funcție de grupa de vârstă. Pentru această analiză s-au ales intervale de vârstă de șase ani, considerând că acestea sunt adecvate pentru a delimita etape importante pentru activitatea indivizilor din perspectivă socială (atât din punct de vedere al ocupării - preșcolar, școlar, ocupat profesional, pensionar; cât și din punct de vedere al responsabilităților familiale - copil, părinte, bunic; dar și al responsabilităților rutiere), etape care se reflectă și asupra modului de utilizare al drumului public.

Figura 19. Distribuția persoanelor decedate în accidente rutiere în 2014, în funcție de grupa de vârstă și categoria de participanți la trafic (a se vedea imaginea asociată)

Astfel, remarcăm faptul că ponderea cea mai mare a pietonilor victimizați în accidentele rutiere grave (atât persoane decedate, cât și răniți grav) se înregistrează în rândul persoanelor vârstnice. Pe lângă această categorie de vârstă, se remarcă, de asemenea, și vulnerabilitatea pietonilor minori în traficul rutier, aspect ilustrat prin ponderea semnificativă pe care o au aceștia în totalul persoanelor rănite grav în accidentele de circulație din anul 2014.

Pentru conducătorii unui autovehicul cu patru roți, segmentul de vârstă cel mai vulnerabil, atât ca număr de persoane decedate, cât și rănite grav, este populația tânără (cele mai active persoane din punct de vedere social, cu vârsta între 19 și 30 de ani).

II.1.10. Vechimea permisului de conducere

Deși nu coincid în totalitate, cea mai bună măsură pentru experiența de conducere în traficul rutier a conducătorilor de autovehicule implicați în accidentele grave de circulație este vechimea permisului de conducere a acestora.

Se observă, conform graficului de mai jos, că implicarea în accidentele rutiere grave este cu atât mai frecventă cu cât experiența de conducere a autovehiculelor, exprimată în ani de deținere a permisului de conducere, este mai redusă, fie că ne raportăm la numărul total de conducători, fie doar la cei implicați cu vinovăție în producerea acestor evenimente.

Figura 20. Distribuția conducătorilor auto implicați/implicați cu vinovăție în accidente rutiere grave din anul 2014, în funcție de vechimea permisului de conducere (a se vedea imaginea asociată)

Cei mai mulți conducători auto implicați în accidente grave de circulație și conducători pentru care a fost stabilită vinovăția pentru producerea unor astfel de evenimente în anul 2014 dețineau permisul de conducere de cel mult un an, urmați de cei care, la momentul producerii evenimentului rutier, aveau 6 ani vechime, adică cei care au obținut permisul de conducere în anul 2008, an în care s-a înregistrat cea mai gravă stare a siguranței rutiere din perioada post decembristă.

II.1.11. Perioade de timp

Potrivit raportului anual al poliției rutiere, cei mai mulți oameni mor în accidente rutiere care au loc în zilele de vineri și duminică. Cele mai multe accidente au loc în decembrie și în perioada august-octombrie. Cel mai mic număr este în luna februarie. Această tendință urmează schimbările condițiilor meteorologice și perioadele de vacanță cu trafic rutier mai intens.

II.2. Indicatori de performanță ai siguranței rutiere, precum și indicatori de risc

Pentru crearea unei imagini complete privind transportul rutier pe drumurile publice din România este necesar să analizăm și o parte dintre indicatorii de performanță ai siguranței rutiere monitorizați de Registrul Auto Român (grad de utilizare a luminilor de întâlnire pe timp de zi, grad de utilizare a centurilor de siguranță, grad de utilizare a căștilor de protecție pentru motocicliști, viteze medii de rulare în localități, viteze medii de rulare pe drumuri naționale/europene, viteze medii de rulare pe autostrăzi, parcurs mediu anual etc.). Acești indicatori (Road Safety Performance Indicators) reflectă acele condiții operaționale ale sistemului de trafic rutier care influențează performanța de securitate a sistemului, fiind concepuți pentru a servi drept instrumente de evaluare a condițiilor actuale de siguranță a sistemului de trafic rutier, măsurând impactul diferitelor intervenții privind siguranța rutieră.

În urma studiilor care au evaluat efectele utilizării luminilor de întâlnire pe timp de zi realizate de către R.A.R, s-a constatat că numărul accidentelor diurne a scăzut cu aproximativ 10% în cazul autoturismelor și cu 32% în cazul motocicletelor, față de perioada în care folosirea acestora nu era obligatorie.

Tabelul 8

Gradul de utilizare a luminilor de întâlnire pe timp de zi pe drumuri naționale/ europene și autostrăzi

An	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Grad de utilizare a luminilor de întâlnire pe							

timp de zi (%)								
Drumuri naționale/ europene								
- Autovehicule ușoare (< 3,5 tone)	67	70	80	80	82	83	83	
- Autovehicule grele (> 3,5 tone)	78	79	90	92	93	91	90	
- Motocicluri	64	75	71	82	83	87	87	
Autostrăzi								
- Autovehicule ușoare (< 3,5 tone)	69	83	74	81	87	85	87	
- Autovehicule grele (> 3,5 tone)	85	87	83	90	94	92	92	
- Motocicluri	74	67	76	90	86	92	88	

În ceea ce privește gradul de utilizare a centurilor de siguranță, se remarcă faptul că, pe autostrăzi, procentul celor care utilizează aceste sisteme de protecție este cu peste o treime mai mare decât cel măsurat pe drumurile naționale/europene, atât pentru conducătorii auto, cât și pentru pasagerii scaunelor din față.

Tabelul 9

Gradul de utilizare a centurilor de siguranță pe drumuri naționale/ europene și autostrăzi

An	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Grad de utilizare a centurilor de siguranță (%)							

Drumuri naționale/ europene								
-								
Conducători auto	45	47	49	49	49	57	62	
- Pasageri scaune față	45	49	48	47	46	56	57	
Autostrăzi								
-								
Conducători auto	76	76	71	81	86	85	83	
- Pasageri scaune față	74	80	76	82	85	84	82	

Având în vedere că folosirea căștii de protecție pentru motocicliști este una dintre cele mai eficiente și mai cunoscute metode de salvare a vieții în caz de accident, este îngrijorătoare situația înregistrată pe autostrăzi în cazul conducătorilor motocicletelor și în cazul pasagerilor.

Tabelul 10

Gradul de utilizare a centurilor de siguranță, pe drumuri naționale/europene și autostrăzi

An	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Grad de utilizare a căștilor de protecție pentru motocicliști (%)								
Drumuri naționale/ europene								
-								
Conducători moto	93	89	80	80	81	81	84	
- Pasageri	71	76	68	60	66	71	65	
Autostrăzi								
-								
Conducători moto	-	-	86	93	85	93	86	
- Pasageri	-	-	88	92	76	100	87	

Referitor la vitezele medii de rulare, acestea au rezultat după conducerea unui autoturism martor participant la trafic în București și în toate județele României. Au fost determinate viteze medii urbane în București și în toate orașele reședință de județ, viteze medii rurale pe raza fiecărui județ, precum și viteze medii de rulare pe autostrăzile existente, obiectivele acestor determinări constând în:

- identificarea zonelor unde se practică viteze de rulare mai mari;
- identificarea arterelor rutiere aglomerate, atât urbane, cât și rurale, precum și orele de aglomerare a traficului;
- folosirea vitezelor medii determinate ale traficului rutier și debitele orare de trafic rutier de pe arterele semnificative ca date primare pentru inventare de emisii, modelarea calității aerului și modelarea poluării acustice.

Analizând situația transmisă de R.A.R, viteza medie de rulare în cazul autovehiculelor ușoare (< 3,5 tone) a rămas relativ constantă pe întreaga perioadă pentru care au fost puse la dispoziție informații. În anul 2013, aceasta a fost de 124 km/h pe autostrăzi, de 66 km/h pe drumuri naționale/europene și de 33 km/h în localități.

Tabelul 11

Vitezele medii de rulare pentru autovehicule ușoare (< 3,5 tone)

An	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Viteze medii de rulare autovehicule ușoare (< 3,5 tone) - km/h							
- Localități	31	33	33	33	33	33	33
- Drumuri naționale/europene	65	66	66	67	66	67	68
- Autostrăzi	121	123	123	121	124	123	123

Un alt indicator al traficului rutier este parcursul mediu anual, care reprezintă o estimare a numărului de kilometri pe care o anumită categorie de autovehicule îl parcurge într-un an calendaristic. Pentru determinarea acestuia, Registrul Auto Român elaborează periodic un "Sondaj privind caracteristicile de mobilitate ale parcului auto din România". Pentru perioada 2009-2015, valorile estimate pentru autoturisme, autovehicule ușoare

comerciale, autocamioane grele, autobuze și motocicleturi sunt prezentate în următorul tabel.

Tabelul 12
Parcursul mediu anual pe categorii de vehicule (km)

An	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015		
Parcurs mediu anual - pe categorii (km)									
- Autoturisme	12.456	12.594	13.406	13.063	13.238	13.336	13.474		
Autovehicule ușoare									
comerciale (< 3,5 tone)	20.355	20.371	21.157	20.907	21.089	21.275	21.460		
- Autocamioane grele (> 3,5 tone)									
- Autobuze	47.276	47.297	48.040	47.347	47.350	47.368	47.383		
- Motocicluri	3.304	3.102	3.012	3.112	3.125	3.140	3.156		

II.3. Problemele majore identificate în cursul studiului efectuat în vederea elaborării Master Planului General de Transport al României, cu privire la infrastructura rutieră

În cadrul studiului efectuat în vederea elaborării Master Planului General de Transport al României, Capitolul 4.3 Analiza problemelor din sectorul de transport rutier - Siguranță, au fost identificate probleme majore în ceea ce privește infrastructura de transport rutier, probleme pe care le enunțăm în continuare:

A) Este cunoscut faptul că drumurile cu o bandă pe sens sunt cele mai periculoase. Rețeaua de drumuri naționale din România este formată, în principal, din drumuri cu o singură bandă pe sens și are o rată a numărului de accidente foarte ridicată comparativ cu restul țărilor din UE, în special în ceea ce privește accidentele soldate cu decese.

B) Există o problemă semnificativă de siguranță în ceea ce privește interacțiunea pietonilor cu rețeaua de drumuri naționale. Trebuie acordată atenție rețelei de drumuri naționale și luată în considerare măsura în care utilizatorii vulnerabili pot fi protejați. Acest lucru poate varia pentru mediul rural, sate și mediile urbane.

C) Siguranța pietonilor este o problemă care afectează în special așezările liniare, prin care trec multe drumuri naționale din România. Acest lucru indică o nevoie de creștere a gradului de separare. În aceste situații, accentul ar trebui să fie pus pe necesitatea amenajării zonelor de traversare a drumurilor în condiții de siguranță pentru pietoni și pe abordări solide în ceea ce privește managementul vitezei.

D) Activitățile pietonale mai intense sunt inevitabile în mediul urban și cel rural. Trebuie redusă expunerea acestor zone la camioanele de mare tonaj, având în vedere impactul disproporționat al camioanelor asupra ratelor de accidente pietonale. Camioanele sunt, de asemenea, o sursă importantă de poluare fonică și de scădere a calității aerului, constituind, iarăși, un motiv de eliminare a acestora din zonele locuite ori de câte ori este posibil.

E) Trebuie investigată măsura în care este posibilă creșterea gradului de iluminare pe rețeaua de drumuri naționale, în special în zonele cu activitate pietonală intensă. Soluțiile alternative care utilizează materiale reflectorizante pot fi mai potrivite în mediul rural.

F) Numărul actual al spațiilor de parcare în siguranță pentru camioane este inadecvat. Există beneficii legate de siguranță, beneficii comerciale și legislative care pot fi acumulate prin îmbunătățirea acestei situații.

G) Starea actuală a rețelei de drumuri este considerată pe plan internațional ca fiind de slabă calitate, iar statisticile oficiale arată că rețeaua națională clasificată ca fiind la o stare tehnică bună pentru doar 50% din lungimea sa. Trebuie să se pună accent pe îmbunătățirea acestui aspect și ar trebui analizat modul în care întreaga rețea națională servește scopului său declarat.

H) Timpii mari de parcurs reprezintă utilizarea ineficientă a timpului dar au și un impact economic negativ semnificativ, reducând oportunitățile de călătorie în interes personal sau de afaceri. Pentru a concura la nivel european, rețeaua de drumuri naționale are nevoie de îmbunătățirea timpului de călătorie, atât în termeni absoluți, cât și în ceea ce privește fiabilitatea.

I) Rețeaua națională curentă are un număr redus de drumuri considerate a fi la standarde ridicate în comparație cu restul țărilor din UE. Rețeaua de drumuri naționale reprezintă o proporție mai mare în cadrul rețelei totale în comparație cu alte țări din UE: deși amploarea rețelei naționale este mare în comparație cu alte țări din UE, numărul de drumuri considerate a fi la standard de "autostradă" este mai mic. Este nevoie de atenție în ambele situații - atât în cazul proporției rețelei naționale, care este prea mare, cât și în cazul autostrăzilor, care sunt necesare într-un număr mai mare.

J) Lipsa unor timpi de parcurs rezonabili și a unei perspective rezonabile în ceea ce privește majoritatea rețelei naționale, industria de transport nu poate optimiza livrările și maximiza potențialul de a contribui la creșterea economică generală.

K) Nivelul curent de întreținere pare să mențină rețeaua la un nivel general static, cel puțin în ceea ce privește proporția de drumuri cu durată de viață depășită. Dar este necesară o creștere semnificativă a investițiilor pentru a aduce întreaga rețea națională la un standard acceptabil.

L) Majoritatea țărilor din UE au recunoscut importanța furnizării de informații pentru conducătorii auto, în timp util și eficient. Furnizarea de informații de bună calitate privind timpul de călătorie și rutele alternative poate ajuta în mod semnificativ la exploatarea optimă a rețelei de drumuri

disponibile.

De asemenea, studiul formulează unele propuneri privind creșterea bugetului alocat întreținerii drumurilor, prin revizuirea sistemului de tarifare a utilizării rețelei de drumuri naționale și prin îmbunătățirea gradului de colectare a tarifelor de utilizare.

II.4. Concluzii privind producerea accidentelor rutiere

Împreună cu statisticile prezentate în acest capitol au fost analizate și Programul Operațional Sectorial Transport 2007-2013*17) din 2013, Prezentare de Ansamblu a Siguranței Rutiere pentru România*18) din 2015 și de asemenea și ultimul raport al Organizației Mondiale a Sănătății*19), iar toate au concluzionat cu privire la performanțele de siguranță rutieră în România următoarele aspecte:

*17) Programul Operațional Sectorial Transport 2007-2013, Ministerul Transporturilor, aprilie 2013

*18) DaCoTA, și Prezentare de Ansamblu Siguranță Rutieră Națională pentru România, Comisia Europeană, DG-MOVE

*19) Raportul Starea globală privind siguranța rutieră 2015, Organizația Mondială a Sănătății

- Multe drumuri naționale trec prin sate liniare și zone în intravilan, ceea ce duce la crearea unui conflict între trafic și viața cotidiană;
- Decesele pietonilor sunt suprareprezentate în România, reprezentând 36% din totalul deceselor (media UE este de 18%);
- Accidentele urmate de decese în care au fost implicate motorete și motociclete au crescut semnificativ între 2001 și 2010, iar riscul pentru aceste grupuri este de multe ori mai mare decât riscul pentru autoturisme;
- Decesele în rândul bărbaților cu vârsta cuprinsă între 50 și 64 ani sunt suprareprezentate în România;
- Tinerii și vârstnicii au cele mai mari riscuri de a muri ca urmare a unui accident rutier în România;
- Accidentele grave în zonele construite au o pondere mai mare în România față de restul țărilor din UE;
- Aplicarea legii privind depășirea vitezei legale (ex. numărul amenzilor pentru depășirea vitezei legale raportat la numărul de locuitori) și utilizarea dispozitivelor de siguranță pentru transportul copiilor este sub media UE;
- Viteza medie de circulație a crescut ușor între 2007 și 2010 în România;
- Procentul celor care poartă centura de siguranță este la un nivel scăzut în România.

CAP. III

PRIORITĂȚI, POLITICI, CADRUL JURIDIC EXISTENT

Prioritățile Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră pentru perioada 2016 - 2020, de îmbunătățire a legislației în domeniul rutier, a siguranței infrastructurii și de reducere graduală a numărului de victime din accidente de circulație, sunt în strânsă legătură cu obiectivele Guvernului

de interoperabilitate și de interconectare a rețelei de drumuri din România cu rețeaua de drumuri europeană, cu obiectivul de asigurare a coerenței și continuității lucrărilor de infrastructură pe termen lung, cu cel de refacere a rețelei de drumuri naționale la un nivel calitativ european, mai ales în contextul [Directivei 2008/96/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, transpusă prin [Legea nr. 265/2008](#) privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cu prioritățile planurilor integrate de mobilitate urbană durabilă, care se elaborează la nivelul celor 7 poli de dezvoltare și al județului Ilfov conform prevederilor [Legii nr. 350/2001](#) privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, cu obiectivele prevăzute în Master Planul General de Transport al României, precum și cu obiectivul dezvoltării infrastructurii feroviare simultan și în concordanță cu cea rutieră, în conformitate cu cerințele europene.

Dreptul la viață, dreptul la libera circulație și dreptul la securitate sunt drepturi fundamentale ale omului, conform [art. 3](#) și [13.1. din Declarația Universală a Drepturilor Omului](#). Aceste drepturi se regăsesc în Carta Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene, în Convenția Europeană a Drepturilor Omului și în Constituția României, statul fiind obligat să asigure cetățenilor condițiile optime pentru exercitarea drepturilor lor.

De asemenea, în Constituția României sunt garantate, conform art. 34 și 35:

- dreptul la ocrotirea sănătății - statul fiind obligat să ia măsuri pentru asigurarea sănătății publice, pentru organizarea asistenței medicale în caz de accidente și luarea de măsuri de protecție a sănătății fizice a persoanei, și
- dreptul la un mediu înconjurător sănătos și echilibrat ecologic.

Din punct de vedere al cadrului instituțional, în prezent România are legislație și instituții care să acopere aproape întreaga arie a problematicii siguranței rutiere, și anume: ministerele și autoritățile publice centrale reprezentate în CISR, CNADNR, ARR, RAR, DR, DRPCIV, precum și ISCTR. Lipsesc însă organismele care să coordoneze la nivel descentralizat activitatea de siguranță rutieră, precum și o mai bună comunicare inter-instituțională.

Coordonarea siguranței rutiere în România este, în principiu, realizată la două niveluri:

- CISR la nivel politic (miniștri);
- DPISR formată din instituțiile reprezentative.

Mai jos este prezentat schematic modul în care responsabilitățile sunt distribuite între instituțiile responsabile pentru a asigura legătura dintre nivelul tehnic și politic, așa cum este reglementat CISR:

Figura 21. Instituții implicate în siguranța circulației rutiere (a se vedea imaginea asociată)

CAP. IV

DEFINIREA PROBLEMEI

România a aderat la Uniunea Europeană în 2007 și a preluat obiectivul de reducere cu 50% a numărului de victime ale accidentelor de circulație

rutieră până în 2010; acest obiectiv nu a putut fi însă atins pe fondul creșterii constante a parcului auto, în condițiile unei infrastructuri rutiere a cărei dezvoltare nu se realizează în același ritm, cât și în lipsa unor măsuri coordonate de diminuare a riscului și de prevenție a accidentelor de circulație rutieră.

În cadrul raportului elaborat de JASPERS, au fost identificate următoarele deficiențe majore:

IV.1. Colectarea de date

Până în urmă cu doi ani, localizarea accidentelor se făcea prin numărul drumului și poziția km. Acum se fac înregistrări GPS, dar mai sunt încă și înregistrări fără identificare de acest gen.

Accidentele sunt slab și în mod disproporționat reprezentate în statisticile poliției în comparație cu înregistrările spitalelor, ca și în alte state membre ale UE.

IV.2. Analiza datelor

Este necesară stabilirea unui mecanism permanent de efectuare a unor analize încrucișate cu privire la accidente. Autoritățile centrale și locale cu responsabilități în domeniul infrastructurii rutiere nu au acces direct la o bază de date a accidentelor.

IV.3. Cooperarea cu autoritățile cu atribuții în infrastructura rutieră, județene și locale

Multe accidente au loc pe drumurile județene, comunale și pe străzile urbane, întrucât multe autorități cu atribuții în infrastructura rutieră, județene și locale, pun foarte puțin accent pe siguranța rutieră.

IV.4. Estimări ale costurilor sociale ale accidentelor

Conștientizarea cu privire la costurile accidentelor este un instrument important pentru a convinge nivelul politic să se aloce mai multe fonduri pentru activitatea de siguranță rutieră. Conform proiectului Master Planul General de Transport*20) următoarele valori au fost estimate pentru accidentele rutiere ce au loc în România (valoarea victimelor evitate), pe baza actualizării efectuate prin proiectul HEATCO*21) din 2010:

*20) Materplanul General de Transport din România. Varianta finală revizuită

*21) Valorile germane din HEATCO Livrabilă 5 (tabelul 5.2), reanalizate pentru România pentru valori și prețuri în 2010

Decese	635.972	
Vătămări grave	87.963	
Vătămări minore	7.114	

Creșterea anuală a valorii costurilor accidentelor va fi de 100% din creșterea PIB-ului pe cap de locuitor în sensul că aceste cifre pot fi modificate de la an la an în funcție de creșterea PIB-ului.

Cu toate acestea, nu s-au efectuat calcule precise ale costurilor sociale bazate pe costurile reale sau prioritățile identificate în România.

IV.5. Reglementări tehnice pentru infrastructura rutieră

Reglementările tehnice sunt de tip STAS și Normative. Normativele sunt obligatorii și STAS-urile sunt recomandabile. Reglementările tehnice sunt, în general, actualizate și armonizate cu cele europene, dar există norme vechi cum sunt STAS 863/85 "Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Specificații de proiectare", care este în vigoare și se aplică pentru drumurile care nu fac parte din TEN-T, respectiv STAS 10144 pentru proiectarea străzilor (din 1989-1995). Acestea includ:

- STAS 10144-1-90 Străzi. Profiluri transversale. Prescripții de proiectare;
- STAS 10144-2-91 Străzi. Trotuare, alei de pietoni și piste de cicliști. Prescripții de proiectare;
- STAS 10144-3-91 Elemente geometrice ale străzilor. Prescripții de proiectare;
- SR 10144-4-1995 Amenajarea intersecțiilor pe străzi. Clasificare și prescripții de proiectare;
- STAS 10144-5-89 Calculul capacității de circulație a străzilor;
- STAS 10144-6-89 Calculul capacității de circulație a intersecțiilor de străzi.

IV.6. Educație și campanii de siguranță rutieră

Subsumată educației pentru formarea abilităților de viață, educația rutieră sau, mai degrabă, educația pentru prevenirea riscului rutier, urmărește formarea abilităților și a competențelor rutiere personale, de grup și sociale în rândul preșcolarilor și elevilor din învățământul preuniversitar.

Realitatea educativă contemporană a demonstrat că, în cazul educației pentru formarea abilităților de viață, eficiența formativă este realizată cu rezultate maxime, în spațiul real, aplicativ, în cazul educației rutiere, al străzii, în defavoarea celui contrafactual, preponderent teoretic, al clasei. Motivele optării pentru preponderența organizării și desfășurării activităților aplicative de educație rutieră au la bază câteva argumente definitorii:

- evitarea transformării educației pentru siguranță rutieră într-un obiect de studiu teoretic;
- conștientizarea, de către elevi, a necesității acestui tip de educație;
- absența constrângerilor;
- spațiul real oferă infinit mai multe cazuri/situații resursă decât o planșă, un manual sau un afiș;
- valorificarea experienței copiilor care pot stabili mai ușor conexiuni;
- acumularea de noi informații și formarea abilităților prin experiențe personale și de grup;
- posibilitatea verificării imediate a informațiilor și a exersării nemijlocite a abilităților rutiere;

- exersarea abilității de rezolvare de probleme și dezvoltarea creativității elevilor;
- conștientizarea existenței riscului rutier.

Prin intermediul activităților practice, aplicative, copiii interacționează, investighează, deconstruiesc spre a reconstrui, experimentează, descoperă, găsesc soluții, își asumă responsabilități, pentru ca, ulterior, să devină independenți, din punctul de vedere al siguranței rutiere.

În acest moment, MENCS a multiplicat canalele de realizare a educației rutiere în învățământul preuniversitar, complementarizând zona educației formale cu cea non-formală și identificând soluții pentru asigurarea formării cadrelor didactice în acest domeniu (întrucât educația rutieră nu există ca specializare în urma absolvirii unei instituții de învățământ superior, iar obținerea permisului de conducere categoria B nu asigură nicio calificare profesională în domeniul educației). Astfel:

- tematica orelor/activităților de educație rutieră este actualizată, fiind structurată pe: obiective, concepte, teme, tipuri de activități/ciclu de învățământ, adresându-se întregului sistem de învățământ preuniversitar.
- deși excede prevederile [Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002](#) privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, MENCS a proiectat extinderea programului de educație rutieră și la nivel liceal, acest lucru realizându-se deja prin activități educative de tip non-formal sau prin studierea unor discipline opționale. Un model de disciplină opțională centrat pe educația rutieră a tinerilor a fost oferit în urma desfășurării proiectului european de prevenire a vătămării adolescenților AdRisk, la care au participat atât reprezentanții MENCS, cât și cei desemnați de MAI.

În prezent, conform Ordinului comun MAI/MECI nr. 233/1589/2007 privind desfășurarea orelor de educație rutieră în învățământul preșcolar, primar și gimnazial, orele de educație rutieră se derulează atât în zona educației formale, în cadrul disciplinei Consiliere și Orientare a cărei programă analitică pentru clasele I - VIII a fost aprobată prin OMECI nr. 5286/2006, cât și în zona educației nonformale - prin intermediul activităților aplicative (proiecte de educație rutieră, patrulare școlare de circulație, campanii rutiere, concursuri etc.), ce depășesc durata unei ore de curs. Ministerul Educației Naționale și Cercetării Științifice a extins aria de implementare a educației rutiere, prin intermediul disciplinelor de studiu opționale integrate curriculumului la decizia școlii. Un exemplu relevant în acest sens îl reprezintă programa școlară pentru disciplina opțională "Educație pentru prevenirea riscului rutier", destinată învățământului primar și aprobată prin [OMECS nr. 3542/2015](#) privind aprobarea [programei școlare](#) pentru disciplinele opționale "Joc și mișcare", curriculum la decizia școlii pentru clasa pregătitoare, clasa I și clasa a II-a, "Educație pentru prevenirea riscului rutier", curriculum la decizia școlii pentru învățământul primar, "Educație pentru dezvoltare", curriculum la decizia școlii pentru liceu, "Educație pentru drepturile de proprietate intelectuală", curriculum la decizia școlii pentru liceu.

Deficiențele identificate pe campanii de siguranță rutieră sunt:

- Spoturi video numai între 01-05 noaptea, prin urmare cu impact

limitat.

- Nu există un buget dedicat pentru campanii, iar bugetul de fiecare dată vine de la diferiți parteneri.

- Problema majoră este că nu pot fi desfășurate campanii la nivel național cu un calendar regulat, deoarece finanțarea nu există.

IV.7. Legile de circulație și aplicarea lor

Cele mai importante reglementări privind circulația sunt prevăzute în legea în vigoare dar problema, în multe cazuri, este punerea în aplicare a acesteia.

Următoarele deficiențe sunt identificate în raport cu cele mai bune practici:

- Virajul la dreapta în intersecții semaforizate nu este cea mai bună practică în siguranța rutieră și este deosebit de periculoasă pentru pietoni și bicicliști.

- Permitearea parcării pe trotuare (chiar și atunci când se lasă distanța de 1 m) este problematică, deoarece acest lucru obligă pietonii să circule pe carosabil, și, astfel, siguranța acestora este pusă în pericol. Adeseori, se parchează pe trecerile de pietoni și nici utilizarea trotuarului sau a trecerii pentru pietoni nu pare a fi supusă respectării legii.

- Amenzile sunt mici în România comparativ cu alte țări cu un grad de siguranță rutieră mai mare și, prin urmare, nu sprijină respectarea legii.

- Nu există suficiente echipamente pentru controlul manual și automat al vitezei.

- În zonele urbane semafoarele nu funcționează corespunzător în special în condiții meteorologice dificile sau în timpul traficului aglomerat. Polițiștii rutieri sunt adesea trimiși să dirijeze traficul în intersecții. Aceasta este o risipă de resurse care ar putea fi utilizate pentru a verifica dacă alte aspecte, cum ar fi excesul de viteză, parcare ilegală, centura de siguranță sau folosirea unui telefon mobil în timpul conducerii, sunt respectate.

- Inexistența separării traficului de viteză de traficul curent în satele liniare. Chiar dacă limita legală este de 50 km/h, în unele localități limita de viteză este de 70 km/h chiar dacă traficul este mixt. Potrivit poliției, controlul automat al vitezei nu poate fi folosit în România, din cauza reglementărilor existente.

- Deși legea interzice circulația vehiculelor cu tracțiune animală trase pe drumurile naționale, în cazul în care limita de viteză este de 90 km/h în afara zonelor construite, pot fi observate frecvent căruțe. Adesea, ele nu au niciun fel de semnalizare luminoasă sau dispozitiv reflectorizant pentru a fi vizibile pe timp de noapte. Faptul că legea nu este aplicată sever face ca circulația unor astfel de căruțe să nu fie descurajată pe drumurile naționale.

O altă problemă importantă este colectarea foarte scăzută a amenzilor, fapt ce poate pune în pericol respectarea legilor. Astfel, corelația legislativă dintre emiterea de amenzi și colectare este problematică. Amenzile sunt impuse de poliția rutieră, colectate de autoritățile locale și folosite în baza deciziei administrației locale ca fiind o parte din bugetul general și, prin urmare, nu pentru a îmbunătăți siguranța rutieră.

IV.8. Vehiculele și dispozitive de siguranță

- Bunele practici europene recomandă crearea unei baze de date comună pentru vehiculele rutiere și conducătorii auto pentru a permite identificarea istoricului vehiculului și istoricului conducătorului auto în cazul unui accident rutier.

- Activitățile de cercetare nu sunt pe deplin coordonate cu alte instituții responsabile pentru siguranța rutieră.

- Mașinile implicate într-un accident grav și reparate pot intra direct în rețeaua de drumuri, fapt care este văzut ca fiind problematic, deoarece acestea ar trebui să fie supuse inspecției tehnice auto.

- Conform părților interesate, inspecția tehnică ar putea fi supusă unor plăți informale când șoferii plătesc, dar vehiculul nu este verificat în realitate. Cu toate acestea, nu se știe cât de răspândit este fenomenul.

IV.9. Instruirea și testarea șoferilor

Instruirea conducătorilor auto și testarea acestora este la fel de importantă deoarece în cele mai multe țări - printre care și România - mulți șoferi noi și mai ales tinerii sunt implicați în accidente rutiere.

Deficiențele identificate sunt:

- Nu există norme detaliate la nivel de lege privind modul de formare și de acordare a autorizației de școală de conducători auto și eliberarea permiselor de conducere.

- > În [Ordonanța Guvernului nr. 27/2011](#) privind transporturile rutiere, cu modificările și completările ulterioare, există doar trei articole despre școlile de șoferi.

- > Acest lucru este reglementat prin [Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 733/2013](#) - suspendat, care a fost contestat în instanță de către asociațiile profesionale de instructori auto (aproximativ 300 de procese aflate pe rol). [Ordinul ministrului transporturilor nr. 75/2014](#) este acum în vigoare până la finalizarea litigiilor legate de [OMT nr. 733/2013](#)). Acesta a rezolvat problema temporar.

- Școlile de șoferi nu pot fi controlate în mod eficient dacă îndeplinesc cerințele de formare pentru desfășurarea numărului minim de ore de teorie și practică (datele din 2012 arată că unele școli ar fi asigurat o instruire de 32 de ore / zi, pentru 365 zile pe an; ARR intenționează să modifice legea pentru a evita astfel de situații în viitor). ARR intenționează să introducă criteriul de promovare a examenului (min. 50%) pentru prelungirea licenței de funcționare a școlii de șoferi pentru a controla numărul de candidați care pot lua examenul pentru permisul de conducere.

- Plățile neoficiale privind eliberarea permiselor de conducere. Evenimentele recente au arătat că acest lucru este încă posibil în România și permise de conducere au fost emise în acest mod.

IV.10. Intervenția de urgență la locul accidentelor rutiere

Intervenția de urgență la locul accidentelor rutiere are ca scop reducerea gravității consecințelor vătămării odată ce a avut loc un accident rutier. Comisia Europeană a declarat că mai multe mii de vieți omenești ar putea fi salvate în UE prin îmbunătățirea timpilor de răspuns ale serviciilor de urgență și ale altor elemente de îngrijire post-impact în caz de accidente

rutiere*22).

*22) Comunicarea Comisiei (2003) 311 final "Program european de acțiune pentru siguranța rutieră: înjumătățirea numărului victimelor accidentelor rutiere în Uniunea Europeană până în 2010: o responsabilitate comună".

Serviciul de urgență la nivel pre-spitalicesc funcționează bine și este bine organizat, și, astfel, se compară cu succes cu cele mai bune practici internaționale, fiind adoptat ca model în alte state. Totodată, oamenii respectă tot mai bine circulația ambulanțelor în trafic.

Finanțarea poate fi o problemă pe termen mai lung dat fiind faptul că Departamentul pentru Situații de Urgență aflat în subordinea Ministerului Afacerilor Interne asigură întreaga coordonare, în timp ce mare parte din finanțare se face de către Ministerul Sănătății. De exemplu, înlocuirea planificată a ambulanțelor care trebuia să fie finanțată de către Ministerul Sănătății nu s-a putut produce în 2015.

IV.11. Cercetare în domeniul siguranței rutiere

Cercetarea în domeniul siguranței rutiere ar trebui să ofere cadrul în care trebuie să fie luate deciziile politice de siguranță, astfel încât o abordare științifică sistematică să fie aplicată acestei probleme. Țările cu cele mai bune înregistrări privind siguranța rutieră pe plan internațional sunt de asemenea, cele care au avut în mod tradițional cele mai bune institute și cele mai active programe de cercetare în domeniul siguranței rutiere. Este important ca România să învețe de la alte țări ale UE și să utilizeze experiența și capacitatea de cercetare care nu există în țară, astfel încât și în viitor să existe posibilitatea implementării de intervenții mai eficiente de siguranță rutieră.

În prezent, nu există în România o strategie națională pentru cercetare în materie de siguranță rutieră și nu există nicio organizație independentă de cercetare în materie de siguranță rutieră națională, ci numai programe demonstrative și pilot, limitate, care au fost efectuate asupra siguranței rutiere. Astfel, în România nu există nicio cercetare sistematică asupra factorilor relevanți în domeniul siguranței rutiere pentru, de exemplu:

- Vehicule;
- Infrastructură rutieră;
- Factori umani;
- Factori instituționali;
- Alți factori.

Totodată, cercetarea în domeniul siguranței rutiere nu se regăsește în domeniile/sub-domeniile de specializare inteligentă a României cuprinse în Strategia națională pentru cercetare-dezvoltare, prin urmare perspectivele de a atrage finanțări nerambursabile pentru cercetări în domeniul siguranței rutiere sunt limitate. Totuși, România dispune de mai multe infrastructuri de cercetare-dezvoltare integrate în rețele de cercetare internaționale (ex: platforma ERRIS), prin intermediul universităților, institutelor de cercetare-dezvoltare sau unor companii private cu preocupări în domeniu, ceea ce oferă premisele unor proiecte de cercetare derulate în colaborare cu

parteneri europeni, o oportunitate în acest sens fiind programul Horizon 2020*23).

*23) Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social și Comitetul Regiunilor Orizont 2020 - Programul-cadru pentru cercetare și inovare - COM(2011) 808 final.

Dat fiind faptul că există un nivel insuficient al cercetării în domeniul siguranței rutiere, care are loc în universități sau instituții cu expertiză, și parțial în cadrul unor companii private cu preocupări în sfera siguranței rutiere, există puține informații care pot fi difuzate sau distribuite cadrelor universitare și cercetătorilor interesați. Prin urmare, nu pare să existe nicio revistă de cercetare de specialitate în materie de siguranță rutieră sau conferință anuală sau seminarii în care rezultatele cercetării în siguranță rutieră să fie difuzate, discutate sau răspândite în rândul cadrelor didactice universitare locale și printre cercetători.

CAP. V

DIRECȚII DE ACȚIUNE

Întrucât majoritatea accidentelor rutiere sunt determinate de comportamentul uman inadecvat, corectarea acestuia este de o importanță deosebită. În acest sens, strategia cuprinde următoarea serie de măsuri, care să acopere, în mod complet, domeniul factorului uman în siguranța rutieră, și anume:

(a) formarea și exersarea abilităților necesare deplasării în siguranță, începând cu vârsta preșcolară și până la sistemul universitar. Deprinderea timpurie a principiilor deplasării individuale sigure precum și cultivarea respectului față de viață, valori și lege sunt factori cheie în crearea unei culturi a siguranței rutiere;

(b) formarea deprinderilor de a conduce vehicule, îmbunătățirea formării instructorilor auto, îmbunătățirea cursurilor de instruire din școlile de șoferi, încurajarea creării de programe facultative de perfecționare a conducătorilor auto;

(c) creșterea eficacității legislației privind siguranța rutieră;

(d) aplicarea consecventă a legislației în vigoare;

(e) proiectarea produselor, mediului, programelor și serviciilor, astfel încât să poată fi utilizate de către toate persoanele, pe cât posibil, fără să fie nevoie de o adaptare sau proiectare specializată (design universal)

(f) promovarea programelor de conducere preventivă, de consiliere/reabilitare psihologică pentru șoferii care încalcă prevederile legale privitoare la viteză și la conducerea sub influența băuturilor alcoolice;

(g) implementarea unui sistem de certificare și evaluare a calității și performanței furnizorilor de servicii de formare a conducătorilor auto (furnizori de atestate profesionale, școli de șoferi, școli de conducere defensivă);

(h) îmbunătățirea managementului integrat prin îmbunătățirea

intervenției post accident - în cazul victimelor care rămân cu sechele în urma accidentelor rutiere, prin abilitare și reabilitare, terapie ocupațională, vizând capacitatea acestora de adaptare și funcționare normală;

(i) asigurarea accesibilității persoanelor cu dizabilități, în condiții de egalitate cu ceilalți, la mediul fizic, la transport, informație și mijloace de comunicare, inclusiv la tehnologiile și sistemele informatice și de comunicații și la alte facilități și servicii deschise sau furnizate publicului, atât în zonele urbane, cât și rurale;

(j) acordarea de asistență psihologică post-traumatică supraviețuitorilor, rudelor și apropiaților victimelor accidentelor de circulație în faza acută;

(k) îmbunătățirea procedurilor de aducere la cunoștința rudelor și apropiaților victimelor accidentelor de circulație a decesului celor dragi;

(l) fundamentarea modificărilor legislative a măsurilor din domeniul siguranței rutiere, prin utilizarea tabelor comparative care conțin date privind situația din alte state europene, rezultate prognozate;

(m) seminarii, conferințe de presă, materiale de presă, campanii de sensibilizare;

(n) campanii de impunere a legii.

O altă direcție de acțiune o reprezintă realizarea unei infrastructuri care să corespundă nevoilor de mobilitate și nevoilor de dezvoltare economică, prin creșterea capacității de transport (autostrăzi), fără scăderea gradului de siguranță. În afară de necesitatea existenței unei infrastructuri sigure pentru toți participanții la traficul rutier, un rol important în această strategie îl are prevenirea accidentelor rutiere prin educația tuturor celor implicați în trafic, indiferent de vârstă sau profesie, prin intensificarea și profesionalizarea comunicării și informării de siguranță rutieră. Este important de remarcat faptul că indisciplina pietonală este cauza aparentă a celor mai grave accidente rutiere însă trebuie de asemenea remarcat și faptul că infrastructura rutieră nu este prietenoasă cu pietonii, mai ales în localitățile lineare, și nu oferă o variantă fezabilă de deplasare pentru aceștia. Același lucru este valabil și pentru bicicliști, în cazul cărora apare o creștere spectaculoasă a implicării cu vinovăție în accidentele rutiere.

De asemenea, în paralel cu intensificarea campaniilor de comunicare, legislația rutieră și metodele de impunere a acesteia vor trebui aduse la nivelul statelor membre cu performanțe apropiate de obiectivele asumate de UE în domeniu. În acest sens, este necesară actualizarea legislației sub aspectul sancționării și urmării executării sancțiunilor pentru nerespectarea legislației rutiere și instalarea de sisteme automate de supraveghere a traficului rutier.

Potrivit estimărilor, România are actualmente un grad de încasare al amenzilor contravenționale mult sub media statelor membre ale Uniunii Europene, neexistând o situație exactă a gradului de încasare a amenzilor în cazul în care procesele verbale sunt înmânate contravenienților în momentul constatării. Având în vedere că, în viitor, accentul se va muta pe constatarea abaterilor cu ajutorul sistemelor automate, trebuie analizat și adaptat modelul statelor membre UE care au procente maxime de încasare pe acest tip de constatare a contravențiilor.

Un accent deosebit se va pune pe identificarea soluțiilor de reducere numărului de persoane decedate și al persoanelor grav rănite din următoarele categorii cu risc crescut:

- participanți la trafic vulnerabili (pietoni, mopediști, motocicliști, bicicliști);
- vârste cu risc crescut: copii, tineri cu vârste între 18 și 25 de ani, persoane vârstnice.

CAP. VI

OBIECTIVE

Obiectivul general al prezentei strategii este de reducere la jumătate a numărului de decese din accidente rutiere până în anul 2020 față de anul 2010, astfel încât în anul 2020 să se înregistreze cel mult 1188 de decese, față de 2377 în 2010.

Obiectivul prezentei strategii este ca România să devină o țară sigură din punct de vedere al traficului rutier pentru cetățenii ei, pentru investitori și turiști, pentru cei care o tranzitează, prin reducerea progresivă, în perioada 2016 - 2020, a numărului victimelor accidentelor rutiere, pentru a ne putea înscrie în graficul comun stabilit de statele membre UE, în perspectivă, numărul celor decedați sau răniți grav în sistemul de transport rutier trebuind să fie redus cât mai aproape de zero astfel încât nivelul de risc în sistemul de transport rutier să fie cel puțin la fel de scăzut ca în orice alt sistem al vieții sociale și economice în condiții normale.

Obiectivele strategice ale acestui document sunt strâns legate, pe de-o parte, de obligațiile pe care România le are ca stat membru al Uniunii Europene și care rezultă din documentele Comisiei Europene, iar, pe de altă parte, de realitățile imediat înconjurătoare și de incidentele sau evenimentele din domeniul siguranței rutiere.

Răspunzând la invitația Comisiei Europene de a întreprinde acțiunile necesare pentru atingerea obiectivului central al strategiei, acela de a reduce numărul persoanelor decedate în accidente rutiere, au fost prevăzute, acolo unde era oportun, propuneri legislative, și au fost reiterate mijloacele și soluțiile legale privind alocarea resurselor necesare în vederea implementării unui plan coerent și eficient din punct de vedere al costurilor pentru punerea în practică a orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020, în special propunându-se centrarea implementării pe schimbul de experiență și cele mai bune practici, pe îmbunătățirea colectării datelor, elaborarea unor programe sectoriale de siguranță ce decurg din programul valabil pentru perioada pentru care a fost elaborată strategia, de preluare a legislației europene în materie de siguranță rutieră și elaborarea unor campanii de informare, sensibilizare și asigurare a punerii în aplicare a măsurilor propuse, coordonate la nivel național de CISR

VI.1. Întărire și coordonare instituțională

VI.1.1. Îmbunătățirea sistemului de management integrat al serviciilor specializate de urgență care intervin în cazul accidentelor rutiere

Dezbaterile din cadrul Consiliului Uniunii Europene referitoare la siguranța rutieră subliniază constant faptul că există nevoia stringentă de a se acorda o atenție deosebită reducerii numărului de persoane rănite în urma accidentelor rutiere, pentru conformitate cu Declarația de la Moscova din 20 noiembrie 2009 și a Rezoluției Adunării Generale a ONU din 2 martie 2010.

De asemenea, Consiliul Uniunii Europene sprijină elaborarea unei definiții comune a termenului persoane rănite și este de acord cu obiectivul principal privind siguranța rutieră, de reducere a vătămărilor corporale, și susține elaborarea unei strategii de îmbunătățire a intervențiilor de urgență în cazuri de accidente și de reducere a vătămărilor corporale, precum și de reabilitare prin intermediul serviciilor post traumatice.

Și pentru România realizarea managementului integrat al serviciilor și resurselor este de importanță maximă pentru micșorarea timpilor de intervenție în caz de urgență și pentru sporirea calității intervenției.

a. Serviciul de Telecomunicații Speciale

România a implementat, prin Direcția pentru Apel Unic de Urgență din cadrul STS, SNUAU, o platformă unică de comunicații și IT care asigură la nivel național accesul populației la numărul unic european de urgență 112 și care pune la dispoziția agențiilor specializate de intervenție, un mediu comun de operare permisiv utilizării cu mai multă eficiență a resurselor materiale și umane în soluționarea urgențelor, asigurării cooperării între agențiile specializate de intervenție, constituind astfel, un instrument util al actului managerial în rezolvarea situațiilor de urgență.

Pentru furnizarea serviciului de urgență 112, SNUAU este compus din Centrele unice pentru apeluri de urgență aflate în coordonarea STS și din Dispeceratele de urgență / Dispeceratele integrate de urgență aflate în coordonarea agențiilor specializate de intervenție definite prin "structurile autorităților administrației publice, care au rolul de intervenție imediată pentru soluționarea urgențelor în domeniul ambulanței, SMURD, poliției, jandarmeriei, serviciilor publice profesionale și voluntare pentru situații de urgență, inclusiv SMURD, contra-terrorismului, precum și alte structuri stabilite prin hotărâre a Guvernului", organizate la nivel de reședință de județ, la nivelul municipiului București și la nivelul municipiilor și orașelor sau acolo unde este necesar.

În conformitate cu ETSI*24), SNUAU realizează două structuri funcționale:

*24) ETSI - Institutul European de Standarde în Telecomunicații

a) o structură integrată distribuită, în care centrul unic pentru apeluri de urgență transferă apelurile de urgență și datele asociate la dispeceratele de urgență ale agențiilor specializate de intervenție, situate în sedii diferite, proprii agențiilor;

b) o structură integrată centralizată, în care centrul unic pentru apeluri de urgență și dispeceratele de urgență ale agențiilor specializate de intervenție sunt realizate fizic în același sediu, sub forma unui dispecerat integrat de urgență.

Centrele pentru apel unic de urgență au autonomie funcțională la nivel de județ și pot răspunde particularităților locale, responsabilitatea intervenției fiind în sarcina agențiilor specializate de intervenție. SNUAU, potrivit flexibilității de care dispune în structură și funcționare, este capabil să răspundă oricărui mod de organizare și reglementare pentru intervenție al acestor agenții.

În prezent, în mai multe județe a fost realizată colocarea dispeceratelor de urgență ale serviciilor de ambulanță cu dispeceratele de

urgență ale Inspectoratului pentru Situații de Urgență - SMURD obținându-se astfel o coordonare unitară, integrată, la nivelul actului medical și implicit o utilizare eficientă a resurselor, fapt ce va determina extinderea modului de operare. Totodată, prin demersurile inițiate de către autoritatea publică centrală pentru afaceri interne și unele administrații locale vor fi realizate spații tehnice care să permită funcționarea dispeceratelor de urgență în aceeași locație (colocate), creându-se astfel condițiile extinderii modului de operare în cadrul unor dispecerate integrate de urgență.

În concluzie, demersurile imediate vizează atât asigurarea funcționalității într-un spațiu comun prin realizarea colocării dispeceratelor de urgență cât și în mod integrat, prin unificarea dispecerizării resurselor pe domenii de intervenție (medical, ordine publică ș.a.). Într-o altă perspectivă, printr-o restructurare la nivelul agențiilor specializate de intervenție, poate fi realizată o integrare la nivelul rolurilor existente în sistem astfel încât oricare dispecer să poată dispune de orice categorie sau categorii de resurse potrivite a fi alocate urgenței semnalate.

b. Coordonarea operațională a intervențiilor integrate

Platforma oferită de SNUAU asigură premisa interoperabilității și cooperării serviciilor de urgență dar lipsa exercițiului comun de cooperare impune crearea unei proceduri și a unui management integrat al intervenției. La ora actuală există acte normative care reglementează intervențiile integrate, ex. SMURD - Pompieri, sau care la nivelul autorităților publice centrale pentru afaceri interne și pentru sănătate reglementează intervenția prin folosirea elicopterului, numeroase protocoale de colaborare și metodologii de cooperare inter-instituțională.

Conform Metodologiei privind cooperarea agențiilor specializate de intervenție în cazul urgențelor primite prin SNUAU 112, în cazul urgențelor care necesită acțiunea mai multor agenții, operatorul 112 transmite evenimentul la toate dispeceratele de urgență ale agențiilor implicate, în sistem de conferință și acordă prioritate agenției stabilite prin indexul de incidente-cooperare ca responsabilă cu natura cazului respectiv. Odată cu transferul legăturii este transferată și funcția de coordonator al conferinței. După preluarea urgenței dispecerul agenției devine din acel moment coordonatorul conferinței. Orice informație ulterioară primită ulterior referitoare la cazul semnalat va fi transferată tuturor agențiilor implicate în soluționarea urgenței semnalate.

Este necesar ca toate instituțiile cu competențe de intervenție în cazuri de urgență să construiască scheme de intervenție mult mai clare, delimitate conform atribuțiilor specifice acestor autorități, care să specifice protocolul intervențiilor integrate, să unifice standardele de formare și să coreleze procedurile de intervenție ale tuturor acestor instituții pentru a asigura intervenții rapide, coerente și de cea mai bună calitate. Se impune stabilirea obligativității de a participa la stagii de formare și la exerciții de simulare practică comune ale personalului cu atribuții în domeniu din instituțiile menționate.

c. Dezvoltarea bazei materiale

Este necesară achiziția de noi elicoptere, autospeciale de descarcerare, echipament medical, echipament de telecomunicații pentru

asigurarea unei legături permanente între echipele de prim ajutor sau ambulanțe și unitățile de primiri urgente ale spitalelor, echipament de telecomunicații (terminale radio, receptoare și controlere GPS) și asigurarea de canale radio pentru cooperarea serviciilor de intervenție, reabilitarea tehnică a actualelor echipaje integrate, achiziționarea de autospeciale de poliție dotate cu echipamente pentru semnalizarea și cercetarea locului producerii accidentelor rutiere, crearea unor noi puncte de operare aeromedicală prin colaborare între spitale județene de urgență și Inspectoratul General de Aviație.

d. Dezvoltarea unui sistem integrat de informații și date statistice

Pentru coerența și eficacitatea acțiunilor din domeniile prevenirii accidentelor, a intervenției la accidente, a asistării post accident dar și din sfera acțiunilor juridice declanșate ca urmare a accidentelor rutiere, este necesară crearea unui sistem integrat de informații legate de accidente, inclusiv prin crearea unor registre de traumă.

De asemenea trebuie avută în vedere cooperarea internațională în scopul aplicării sancțiunilor la regimul circulației rutiere, prin schimbul de informații despre abateri, autorii acestora și deținătorii vehiculelor, între autoritățile competente în domeniu din celelalte state membre ale Uniunii Europene.

e. Adoptarea sistemului MAIS

În vederea stabilirii în viitor a unor ținte numerice privitoare la reducerea numărului de răniți grav din accidentele rutiere, nu doar privitoare la reducerea numărului de decese, este necesar ca în concordanță cu celelalte state membre ale Uniunii Europene să fie adoptat sistemul MAIS. Acest sistem va permite cuantificarea unitară a numărului de răniți grav de către unitățile medicale de primire a urgențelor.

VI.1.2. Întărirea capacității instituționale

a. Întărirea rolului Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră

Crearea unui mediu care să asigure un grad ridicat de siguranță rutieră este în responsabilitatea Guvernului României, instituția care are toate atribuțiile și responsabilitățile pentru siguranța și binele societății.

Pentru a îmbunătăți concentrarea acțiunilor pe siguranța rutieră, Guvernul României ar trebui să asigure un nivel ridicat de angajament politic în vederea reducerii accidentelor rutiere prin sprijinirea organului principal - CISR și a grupului de experți din subordinea acestuia - DPISR.

Siguranța rutieră este multidisciplinară și implică mai multe organizații guvernamentale, astfel că Guvernul României ar trebui să joace un rol principal în inițierea, organizarea și coordonarea eforturilor naționale privind siguranța rutieră.

Activitățile organelor de specialitate guvernamentale implicate în siguranța rutieră trebuie să fie complementare și coordonarea trebuie dezvoltată la toate nivelurile, inclusiv la nivel regional și local. Este important să se asigure că sunt stabilite mecanisme suficiente și durabile pentru finanțarea siguranței rutiere. În același timp, un cadru rațional de alocare a resurselor permite o justificare strategică solidă pentru

investiții în domeniul siguranței rutiere, bazată pe rentabilitate și analize costuri-beneficii. Pentru a atinge obiective mai ambițioase de performanță, este necesar să fie stabilite surse de finanțare și mecanisme noi.

Unul dintre obiectivele acestei strategii este acela de a consolida rolul CISR ca organ principal în materie de siguranță rutieră permițându-i să-și direcționeze eforturile în domeniul siguranței rutiere. Acesta ar trebui să coordoneze activitățile în materie de siguranță rutieră pe orizontală, între instituții naționale și departamentele sale, și pe verticală, între CISR și județe, municipalități și alte instituții locale.

Angajamentul politic este important pentru ca acest obiectiv să reușească, prin urmare, este necesar angajamentul personal și public al miniștrilor din componența CISR cu privire la reducerea numărului de victime din accidente rutiere. În plus ar trebui stabilite și prevederi clare legate de funcționarea CISR. Astfel, miniștrii ar trebui să se întâlnească la fiecare 6 luni pentru a stabili sarcini și a aproba documentele de activitate ale DPISR.

Este prin urmare necesar să existe o legislație clară și funcțională în materie de siguranță rutieră în România. În plus, alocarea și obținere unor resurse financiare suficiente și durabile pentru a menține îmbunătățirile din domeniul siguranței rutiere ar trebui să fie garantată pe termen lung. Reglementările în vigoare privind CISR ar trebui revizuite pentru a asigura responsabilități clar definite și o configurare corespunzătoare a acestui organism, inclusiv rolul CISR și DPISR și al membrilor săi, precum și rolul la nivel județean și local.

b. Îmbunătățirea continuă a sistemului de intervenție la accidente și a asistenței medicale de urgență

Intervenția de urgență la locul accidentelor are ca scop reducerea gravității consecințelor vătămării odată ce a avut loc un accident de circulație. Comisia Europeană a afirmat că mai multe mii de vieți ar putea fi salvate în UE prin îmbunătățirea timpilor de răspuns ai serviciilor de urgență și a altor elemente de îngrijire post-impact în caz de accidente rutiere.

Pentru a asigura un nivel ridicat al serviciilor de urgență, trebuie asigurată finanțarea pentru operaționalizarea completă a parcului de ambulanțe, prin aceasta asigurându-se promptitudinea serviciilor de urgență și un nivel calitativ ridicat al acestora.

Serviciul spitalicesc trebuie de asemenea avut în vedere, mai ales pentru minimalizarea factorilor de risc, care ar putea include lipsa de personal medical instruit în mod adecvat, în special în ceea ce privește medicina de urgență și gestionarea traumelor, precum și lipsa de echipament medical adecvat, atât în ariile urbane, cât și în cele mai izolate comunități.

VI.2. Factorul uman în siguranța rutieră

VI.2.1. Întărirea rolului educației rutiere și a campaniilor de sensibilizare și conștientizare:

Strategia Națională de Siguranță Rutieră plasează în centrul atenției sale, după modelul european, participantul la trafic, care este considerat principala verigă în lanțul realizării siguranței rutiere. Din acest document

rezultă faptul că eficacitatea tuturor componentelor politicii de siguranță rutieră depinde în cele din urmă de comportamentul participanților la trafic. Din acest motiv considerăm că este important să se acorde prioritate educației și formării continue, un accent deosebit punându-se pe formarea copiilor, tinerilor și a conducătorilor auto începători.

a. Reglementarea Planului național de educație rutieră

Eforturile statelor europene în domeniul educației rutiere se axează pe ideea unei educații continue de-a lungul întregii vieți, nivelurile succesive de formare a abilităților și competențelor rutiere fiind integrate în cadrul unei strategii coerente de educație rutieră.

Educația societății în ceea ce privește prevenirea riscului rutier începe din perioada copilăriei, continuă pe tot parcursul vieții și se realizează prin campanii de informare și educare organizate de autoritățile cu responsabilități în domeniu, cât și de organizații nonguvernamentale. În acest sens, este necesară elaborarea și implementarea Planului național de educație rutieră, care să cuprindă următoarele componente:

i) Componenta A "educația rutieră în școală" destinată preșcolarilor și elevilor din sistemul de învățământ preuniversitar necesită o abordare complexă, coerentă, continuă susținută atât de un cadru legal adecvat și racordat la realitatea existentă, cât și de un parteneriat instituțional eficient. Astfel se recomandă:

- asigurarea continuității educației rutiere și la nivel liceal (având în vedere gradul de risc asociat vârstei adolescenței/presiunii grupului/etc. și obținerea permisului de conducere la împlinirea vârstei de 18 ani) prin modificarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- formarea continuă a cadrelor didactice implicate în educația rutieră prin intermediul cursurilor de formare realizate și acreditate în baza unui parteneriat MENCȘ - MAI (având în vedere pregătirea de specialitate și expertiza reprezentanților MAI);

- multiplicarea obiectelor de studiu opționale centrate pe problematica educației rutiere și elaborarea suporturilor educaționale de curs/materialelor didactice auxiliare;

ii) Componenta B "în media" care se adresează prin intermediul mesajelor media de utilitate publică tuturor categoriilor de participanți la trafic, mai ales celor mai vulnerabile dintre acestea (copii, tineri 18-25 ani, vârstnici, pietoni, bicicliști, mopediști și motocicliști). Componenta B reprezintă planul de asigurare a permanenței campaniilor de comunicare și sensibilizare a publicului, cu ajutorul mass-mediei.

În plus formatul media al știrilor privind accidentele trebuie îmbunătățit. La acest moment știrile de tipul "nou record de viteză pe autostrada ..." sau "nou record de viteză în București" nu fac decât să instige la încălcarea legii și să potențeze acțiuni lipsite de responsabilitate din partea unor conducători auto.

iii) Componenta C "pentru activitatea profesională" care se adresează persoanelor expuse riscului de accident rutier în cadrul desfășurării activității profesionale. Pregătirea în cadrul acestei componente trebuie efectuată în mod obligatoriu de către angajator, conform legislației în

vigoare, în cadrul procesului de instruire periodică a personalului în domeniul securității și sănătății în muncă. Introducerea acestei componente are în vedere faptul că pentru persoanele expuse traficului rutier în timpul îndeplinirii îndatoririlor de serviciu, accidentul rutier poate fi considerat accident de muncă cu toate implicațiile legale, sociale și materiale asociate;

iv) Componenta D "infrastructura lizibilă" care se adresează tuturor participanților la trafic și care este pusă în aplicare de către administratorul drumului prin intermediul mesajelor și indicatoarelor de informare cu privire la folosirea corectă și adecvată a infrastructurii (vezi modul aleatoriu în care se circulă pe drumul național București - Bacău);

v) Componenta E "pregătirea conducătorilor auto" privitoare la formarea inițială a conducătorilor auto, care este pusă în aplicare în cadrul pregătirii și examinării pentru obținerea permisului de conducere.

b. Îmbunătățirea programelor naționale de comunicare privind siguranța rutieră printr-o mai bună coordonare și printr-o desfășurare a acestora în mod permanent

Alături de construirea unei infrastructuri rutiere sigure, este importantă prevenirea accidentelor rutiere prin educația tuturor celor implicați în trafic, indiferent de vârstă sau profesie, în acest scop fiind necesară intensificarea și profesionalizarea comunicării și informării privind siguranța rutieră, printr-o mai mare implicare logistică și materială. Astfel de programe ar trebui să aibă loc cu titlu permanent, în baza unei alocări bugetare permanente, care să permită prezentarea mesajelor, din punct de vedere al spațiului și timpului, astfel încât impactul asupra grupului țintă să fie maxim.

Membrii CISR ar trebui să coordoneze campaniile naționale dedicate siguranței rutiere și să gestioneze activitatea de comunicare în domeniul siguranței rutiere adresată autorităților și factorilor de decizie politică.

Pregătirea strategiei pentru campanii bazată pe factori de risc, pentru a elabora un plan pentru campanii regulate de siguranță rutieră și detalierea acestuia de către fiecare autoritate responsabilă și alocarea unui buget specific pentru campaniile de siguranță rutieră ar trebui să fie preocuparea permanentă în acest sector.

Dezvoltarea unui plan nou pentru campanii regulate de siguranță rutieră și detalierea acestuia de către fiecare autoritate responsabilă sunt necesare. În acest sens, în trimestrul al IV-lea al fiecărui an, DPISR propune CISR planul de asigurare a permanenței campaniilor de comunicare și sensibilizare a publicului, cu ajutorul mass-mediei, pentru anul următor.

Alături de instituțiile publice, pot fi invitate să participe ca parteneri, în cadrul campaniilor, organizațiile non-guvernamentale și companiile private care sunt active și au responsabilități sociale asumate în domeniul siguranței rutiere.

c. Îmbunătățirea educației rutiere a tinerilor

În domeniul educației rutiere a tinerilor este necesară înființarea unui program regulat de finanțare pentru dezvoltarea facilităților de instruire a copiilor și tinerilor în materie de siguranță rutieră, în spații identificate de autoritățile publice locale.

Se impune, de asemenea, derularea unor campanii educaționale

orientate spre instruirea utilizatorilor de biciclete cu privire la circulația pe drumurile publice și condițiile de siguranță ce trebuie respectate la deplasarea bicicliștilor pe drumurile publice, în condițiile în care numărul bicicliștilor este în continuă creștere, acest mijloc de deplasare fiind promovat inclusiv de strategiile și politicile orientate spre asigurarea unei vieți active și sănătoase populației. Prin prisma faptului că utilizatorii de biciclete nu au în mod necesar permis de conducere a autovehiculelor, aceștia sunt vulnerabili față de anumite reguli de circulație, pe care nu le cunosc și nici nu pot fi evaluați cu privire la cunoașterea și înțelegerea acestora.

d. Reabilitarea și consilierea conducătorilor de autovehicule cu abateri grave de la normele circulației rutiere, comise în mod repetat

Este necesară promovarea inițiativelor legislative pentru introducerea programelor de conducere preventivă și de consiliere psihologică în cazul conducătorilor de autovehicule cu abateri grave de la normele circulației rutiere, comise în mod repetat.

Se va crea cadrul legal pentru inițierea și finanțarea unor programe complexe de reabilitare pentru șoferii cu abateri repetate, cu permis suspendat sau anulat, pornind de la premisa că aceste persoane ar trebui recuperate, mai ales în cazul conducătorilor auto profesioniști. Aceste programe vor fi voluntare sau obligatorii și se vor baza pe faptul că încălcările repetate ale legislației rutiere nu sunt cauzate atât de necunoașterea regulilor sau de probleme de inaptitudine psihomotorie sau medicală, ci mai degrabă de atitudinea conducătorilor auto. Acestea pot fi corectate mai ales prin consiliere psihologică și programe de conducere preventivă și de schimbare a comportamentelor celor care încalcă prevederile legale. În cazul conducătorilor auto care conduc sub influența băuturilor alcoolice sau a substanțelor psihotrope, de asemenea, ar trebui avute în vedere cel puțin acțiuni de asistare printr-o intervenție rapidă și focalizată (brief intervention), efectuate de personal specializat.

VI.3. Formarea în domeniul siguranței rutiere

VI.3.1. Crearea de programe universitare, post-universitare și de formare în domeniul siguranței rutiere, în conformitate cu legislația în vigoare și cu standardele ARACIS

Pentru îmbunătățirea expertizei în domeniul siguranței rutiere, este necesară promovarea programelor de studii, de formare inițială și continuă în domeniul siguranței rutiere. Printre formările inițiale sau post universitare pot fi menționate programele pentru inginerii de trafic, aceste programe urmând a fi introduse de către universități, în parteneriat cu instituții care pot oferi specialiști din această zonă de activitate și împreună cu instituții care pot utiliza ulterior capacitatea de expertiză nou creată. Printre programele de formare continuă care pot fi avute în vedere sunt cele pentru auditorii de siguranță rutieră și pentru experții tehnici judiciari.

În cadrul programelor universitare de pregătire a studenților, pot fi integrate module de expertiză tehnică a accidentelor, legislația privind circulația pe drumurile publice și legislație specifică din domeniul transportului rutier, mobilitate urbană, reconstituirea accidentelor de

circulație, psihologia transporturilor, logistică, managementul flotei.

Finanțarea proiectelor instituțiilor de învățământ superior și ale celor din subordinea autorității publice centrale pentru educație națională se va face din veniturile proprii sau externe, după caz.

VI.3.2. Îmbunătățirea calității cercetării la locul accidentului și a expertizelor tehnice judiciare:

a) Îmbunătățirea capacității de cercetare la locul accidentului. În prezent, cercetarea la locul accidentului, în cazul accidentelor soldate cu vătămări corporale este o obligație ce revine organelor de poliție, ce presupune prelevarea și consemnarea tuturor urmelor și a mijloacelor materiale de probă, condiție imperios necesară pentru stabilirea ulterioară a vinovăției persoanelor care au generat starea de pericol care a condus la producerea accidentelor. Ca orice activitate, și aceasta poate fi supusă perfecționării în sensul creșterii calității actelor procedurale, prin îmbunătățirea dotării tehnice și metodelor destinate cercetării accidentelor rutiere.

b) De asemenea, se impune perfecționarea activității de expertiză tehnică judiciară prin aplicarea metodelor moderne de reconstrucție a parametrilor cinematici și dinamici caracterizanți ai conflictelor rutiere de către experții tehnici judiciari.

VI.3.3. Îmbunătățirea practicii judiciare prin introducerea în programele de pregătire a magistraților a unor tematici generale, necesare unei corecte înțelegeri a aspectelor ce țin de accidente rutiere și care nu aparțin domeniului juridic

Se impune identificarea căilor de formare a magistraților care soluționează dosare referitoare la accidente rutiere, necesare pentru îmbunătățirea actului de justiție în aceste cauze.

VI.4. Îmbunătățirea evaluării medicale și psihologice

VI.4.1. Îmbunătățirea evaluării medicale și psihologice pentru obținerea permisului de conducere auto

Evaluarea medicală a candidaților va urmări realizarea unor evidențe integrate din punct de vedere medical pentru funcțiile care concură la siguranța rutieră, care să poată fi accesate de toți actorii implicați (medicul de familie, medicii specialiști examinatori din Comisia de Medicală și Psihologică de Siguranța Transporturilor, etc.).

Evaluarea psihologică a candidaților va urmări:

a) stabilirea profilului psihologic al candidatului de către o persoană autorizată. Rezultatul evaluării va putea condiționa accesul la școlarizare al candidaților care prezintă riscuri comportamentale majore pentru propria persoană sau pentru ceilalți participanți la trafic și va sta la baza consilierii candidatului și / sau a formării personalizate în cadrul școlilor de șoferi. Concluziile evaluării vor însoți dosarul candidatului la examinarea în vederea obținerii permisului auto;

b) introducerea programelor de conducere preventivă, de consiliere/reabilitare psihologică pentru șoferii care încalcă prevederile legale privitoare la viteză și la conducerea sub influența băuturilor alcoolice, programe de consiliere-reeducare post-eveniment de circulație,

precum și responsabilizarea prin lege a celor implicați în eliberarea avizelor medicale și psihologice.

VI.4.2. Îmbunătățirea evaluării medicale și psihologice a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației

Privitor la evaluarea medicală și psihologică a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației, următoarele aspecte vor fi avute în vedere în permanență:

a) actualizarea periodică a baremelor de evaluare medicală și psihologică aplicabile diferitelor categorii de persoane cu funcții care concură la siguranța circulației și

b) îmbunătățirea securității și a controlului activității unităților care efectuează evaluarea medicală și psihologică a persoanelor cu funcții care concură la siguranța circulației, prin implicarea specialiștilor în domeniu, în scopul eliminării posibilităților de obținere a avizelor medicale și psihologice în mod fraudulos.

VI.5. Instruire și examinare

VI.5.1. Îmbunătățirea calității instruirii oferite de școlile de șoferi și centrele de pregătire și perfecționare profesională a personalului de specialitate din domeniul transportului rutier

Examinarea candidaților la obținerea permisului de conducere este un factor important care contribuie la siguranța rutieră, reprezentând evaluarea cunoștințelor acumulate, a abilităților și atitudinilor formate în procesul de pregătire teoretică și instruire practică a conducătorilor auto.

Siguranța rutieră depinde, însă, în primul rând, de modul în care se efectuează pregătirea viitorilor conducători auto în cadrul școlilor de profil. În acest context, un element important îl reprezintă creșterea calității pregătirii teoretice (prin introducerea suplimentară a altor module) și instruirii practice oferite de școlile de conducători auto (creșterea numărului de ore de conducere în traseu și în poligon).

Un accent mult mai mare trebuie pus pe pregătirea instructorilor, care trebuie să fie capabili să pregătească viitorii conducători de autovehicule în spiritul principiilor moderne de tehnică a conducerii și tacticii în trafic, precum și în spiritul conducerii preventive, disciplină care trebuie să devină, explicit, parte a pregătirii viitorilor conducători de autovehicule.

În acest context, sarcina principală a autorității publice centrale pentru transport rămâne aceea de a aplica și controla corespunzător procesele de pregătire și autorizare și de monitorizare a acestora în vederea îmbunătățirii continue a cadrului legislativ. În vederea profesionalizării activității de formare a conducătorilor auto, se impune implementarea unui sistem unic de certificare și evaluare a calității și performanței tuturor furnizorilor de servicii de formare a conducătorilor auto (furnizori de atestate profesionale, școli de șoferi, școli de conducere defensivă), precum și de certificare și testare periodică a instructorilor care activează în aceste organizații.

Pentru formarea abilităților de conducere a vehiculelor, care să aibă

loc ulterior obținerii permisului de conducere, este posibilă crearea condițiilor pentru apariția de centre moderne de formare și testare pentru conducere sigură care să cuprindă poligoane unde să se poată desfășura probe de control al derapajului, al acvaplanării, de frânare în curbă, și simularea impactului, răsturnării, a reacției și simularea traficului. Aceste centre de formare și testare vor oferi accesul la cursuri voluntare pentru învățarea practică, cu ajutorul instructorilor profesioniști, a principiilor unei conduceri responsabile în condiții de carosabil umed, acoperit cu zăpadă, în cazul derapajului, curbelor, etc.

Cu toate acestea, mesajul cu care ar trebui să rămână participantul la un astfel de program ar trebui să se refere la dificultatea mare și posibilitatea foarte limitată de a mai recăpăta controlul asupra unui autovehicul care a pierdut aderența, și nu de a încuraja participanții la program să încerce deliberat, pe drumul public, manevrele învățate.

Îmbunătățirea legislației din domeniu va avea în vedere completarea cadrului legal, inclusiv cu prevederi care să facă posibilă aplicarea obiectivelor prevăzute în Comunicarea Comisiei Europene către Parlamentul European, către Consiliu, către Comitetul Economic și Social și către Comitetul Regiunilor, din 20 iulie 2010, intitulată "Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranța rutieră 2011 - 2020"*25):

*25) COM(2010) 389 final

a) acordarea unei atenții sporite instruirii continue a deținătorilor de permis de conducere care nu sunt atestați profesional în transportul rutier, persoane cu dizabilități sau persoane în vârstă. Măsurile posibile în acest sens vor ține cont de starea de mobilitate a acestora, de realizarea instruirii în forme adaptate, precum și de adoptarea unor soluții alternative;

b) reducerea duratei de valabilitate administrativă a permisului începând cu o anumită vârstă.

VI.5.2. Perfecționarea legislației din domeniu

Este necesară completarea legislației cu norme care să facă posibilă, acolo unde evoluția fenomenului rutier o impune, aplicarea obiectivelor prevăzute în Comunicarea COM(2010) 389 final, precum:

a) introducerea de norme privind îmbunătățirea continuă a abilităților deținătorilor de permise de conducere care nu sunt atestați profesional pentru transporturile rutiere, a persoanelor cu dizabilități și a persoanelor în vârstă;

b) reducerea perioadelor de efectuare a verificării medicale a conducătorilor auto începând cu o anumită vârstă, în conformitate cu normele stabilite de Ministerul Sănătății;

c) eliberarea unui duplicat al permisului de conducere având aceeași valabilitate administrativă cu documentul înlocuit, în cazul pierderii, furtului ori al deteriorării permisului de conducere;

d) obligativitatea absolvirii învățământului minim obligatoriu pentru obținerea permisului de conducere;

e) îmbunătățirea legislației privind controlul și sancționarea școlilor de conducători auto și a centrelor de pregătire și perfecționare, concomitent

cu implementarea unui sistem de evaluare a calității serviciilor prestate de aceste organizații.

VI.5.3. Îmbunătățirea calității examinării

Adaptarea permanentă a cerințelor privind cunoștințele teoretice și abilitățile practice în conducerea autovehiculului la sistemul de criterii bazat pe evaluarea cuantificată și comportamentală legată de conducerea preventivă, evaluarea riscurilor, siguranța rutieră, primul ajutor, eficiența energetică și conducerea ecologică.

Este necesară implementarea procedurilor de asigurare a corectitudinii și legalității examenelor pentru obținerea permisului de conducere și pentru obținerea atestatelor și certificatelor profesionale. Înregistrarea modului de desfășurare a probei practice a examenului pentru obținerea permisului de conducere prin intermediul mijloacelor tehnice montate în habitacul autovehiculului este una dintre acestea. Alte proceduri vor fi legate de înregistrarea video a tuturor examenelor, dar și de organizarea examenelor profesionale în sistem centralizat, în fiecare județ într-o singură sală.

VI.6. Îmbunătățirea legislației și a controlului respectării acesteia

VI.6.1. Îmbunătățirea legislației rutiere

Controalele și sancțiunile pentru încălcările normelor de circulație sunt unele dintre cele mai eficiente mijloace de reducere a numărului de victime și accidente care au loc pe drumuri, în special prin efectul descurajator pe care acestea le au. În acest context, trebuie întărită punerea în aplicare a normelor rutiere, fapt care ar conduce la creșterea gradului de siguranță a circulației.

Astfel, trebuie asigurată o legislație rutieră flexibilă, care să fie actualizată oricând este nevoie, în funcție de evoluțiile înregistrate în domeniul siguranței rutiere sau de modificările legislației europene în domeniu.

Pentru îmbunătățirea legislației principalul instrument la dispoziția autorităților este cercetarea impactului legislației existente asupra siguranței rutiere, cercetarea comparată a legislației europene din domeniu, a metodelor de comunicare și impunere a acesteia, precum și schimbul de informații interguvernamental cu state membre UE cu performanțe notabile în domeniu.

Pentru stoparea agresivității rutiere, este necesară completarea legislației rutiere, cel puțin cu următoarele aspecte:

- 1) interzicerea folosirii dispozitivelor de detectare a aparatelor radar;
- 2) crearea premiselor pentru introducerea unor prevederi legislative privind utilizarea unor dispozitive care să nu permită pornirea motorului, dacă sunt depistate urme de alcool în aerul expirat, dispozitive denumite "alcolock"*26);

*26) <http://www.alcolockgb.com/>

- 3) creșterea gradului de intransigență a legii în ceea ce privește

conducerea vehiculelor care circulă cu viteză mai mare decât viteza legală, prin creșterea graduală, în funcție de cuantumul vitezei, a duratei de suspendare a permisului și a cuantumului amenzii;

4) crearea cadrului care să permită participarea la programe de reabilitare comportamentală / consiliere psihologică, la cursuri de conducere defensivă/preventivă sau efectuarea în spitale a unui stagiu de asistare a victimelor accidentelor rutiere.

În ceea ce privește indisciplina pietonală și a bicicliștilor, categoriile cele mai vulnerabile și cele mai reprezentate în statisticile de decese, este necesară îmbunătățirea legislației rutiere privind impunerea reglementărilor privind circulația pe drumurile publice, concomitent cu crearea și îmbunătățirea infrastructurii în ceea ce privește creșterea gradului de siguranță a utilizatorilor vulnerabili.

Se impune totodată crearea unui cadru mult mai strict care să sancționeze participanții la trafic care încalcă prevederile legale cu privire la deplasarea pe drumurile publice (bicicliști care deși au piste amenajate se deplasează pe carosabil, vehicule cu tracțiune animală care circulă pe drumuri naționale și europene, motocicliști care nu respectă marcajele rutiere și circulă între benzi, pietoni care traversează neregulamentar etc.).

VI.6.2. Îmbunătățirea capacității de supraveghere și impunere a legii prin intermediul sistemelor automate de constatare a abaterilor

În 6 aprilie 2004, Comisia Europeană a formulat [Recomandarea nr. 2004/345/CE](#)*27), care se referă la intensificarea supravegherii circulației rutiere pentru combaterea principalului factor de creștere a mortalității în cazul accidentelor rutiere, și anume viteza excesivă. Axarea strategiilor guvernamentale de îmbunătățire a siguranței rutiere pe aspectul îmbunătățirii gradului de încasare a amenzilor contravenționale stă la baza strategiei de transport a Comisiei Europene, principiul fiind acela că gradul de încasare a amenzilor rutiere este invers proporțional cu numărul accidentelor rutiere.

*27) [Recomandarea Comisiei nr. 2004/345/CE](#) din 6 Aprilie 2004 privind impunerea legii în domeniul siguranței rutiere

Pentru că parcul auto și mobilitatea acestuia la nivelul statelor UE este într-o creștere rapidă care nu poate fi egalată de creșterea numărului de agenți de poliție, soluția menținerii unui grad ridicat de siguranță rutieră este reprezentată de dezvoltarea și extinderea utilizării sistemelor automate de constatare a abaterilor. Pentru eficientizarea acțiunilor de supraveghere, este nevoie în primul rând de extinderea utilizării acestor sisteme, atât pe drumurile naționale, cât și pe celelalte drumuri publice.

Sistemele automate de constatare a abaterilor sunt importante și din alte puncte de vedere. Acestea furnizează date care pot fi folosite și pentru verificarea legalității transporturilor în ceea ce privește accesul la piață, greutatea, autorizarea de folosire a infrastructurii, plata rovinietei, legalitatea transportului de masă lemnoasă, sau aspecte legate de vehicul.

Reglementările privind regimul juridic al contravențiilor prevăd că încasările din amenzi aplicate pentru contravențiile la regimul circulației

pe drumurile publice se fac venit integral la bugetele administrațiilor publice locale. Din acest motiv, în România, sistemele automate de constatare a abaterilor nu au avut nici o perspectivă de dezvoltare, în contextul în care nu a existat o posibilitate de autofinanțare. De exemplu, Sistemul de Supraveghere Video a Traficului Rutier pe DN1 nu poate fi dezvoltat întrucât nu există legal posibilitatea finanțării acestuia din amenzi.

Este deci necesară găsirea soluțiilor de finanțare pentru instalarea, interconectarea, întreținerea și operarea sistemelor de supraveghere video a traficului, precum și pentru acoperirea costurilor de aplicare a sancțiunilor constatate cu ajutorul acestor sisteme de supraveghere video a traficului pe drumurile publice.

Este necesară de asemenea elaborarea unui plan național de management și supraveghere video a întregii rețele de drumuri publice, plan care să fie în acord cu componenta de drumuri inteligente din prezenta strategie și implicit cu elementele fundamentale ale [Directivei 2010/40/UE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, plan care să cuprindă cel puțin:

a) definirea unui necesar de sisteme de management și sisteme automate de constatare a abaterilor cel puțin la nivelul rețelei de autostrăzi, drumuri naționale și în zona punctelor negre;

b) definirea unor dispecerate zonale la care toate sistemele să fie conectate;

c) definirea unor proiecte standardizate de sisteme de management și sisteme automate de constatare a abaterilor pentru diferite tipuri de drumuri /localități: urban mic, urban mare, drum județean, drum național, autostradă.

VI.6.3. Creșterea gradului de încasare a amenzilor contravenționale și scăderea costurilor administrative de procesare a contravențiilor

În România, gradul de încasare a amenzilor la regimul circulației este sub 40%, în timp ce la nivelul statelor membre UE acesta este de peste 90%, în Olanda fiind chiar de 98%.

Pentru îmbunătățirea gradului de încasare a amenzilor contravenționale pot fi avute în vedere:

a) analiza posibilității introducerii principiului "răspunderii obiective", în cazul contravențiilor constatate prin sisteme automate. Pentru aceasta este necesară amendarea legislației privind regimul juridic al contravențiilor;

b) îmbunătățirea serviciului public on-line ce va permite utilizatorilor plata amenzilor contravenționale.

VI.7. Siguranța Infrastructurii Rutiere

VI.7.1. Îmbunătățirea managementului siguranței infrastructurii rutiere:

a. Îmbunătățirea modului de aplicare a [Directivei nr. 2008/96/CE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

După modificarea și completarea [Legii nr. 265/2008](#) privind

gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, prin [O.U.G. nr. 22/2016](#) (lege care transpune [Directiva nr. 2008/96/CE](#) privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere) ar trebui evaluate următoarele aspecte:

- reducerea costurilor de audit care ar trebui să fie mai mici decât sunt în prezent,
- stabilirea numărului de personal necesar efectuării inspecțiilor de siguranță rutieră proporțional cu dimensiunea rețelei de drumuri, frecvența impusă și numărul de accidente soldate cu persoane decedate".

b. Îmbunătățirea modului de tratare a punctelor negre, cu accent pe măsuri și rezultate

Sistemul existent de gestionare privind punctele negre ar trebui revizuit. Trebuie susținut și introdus un program pentru activități privind gestionarea punctele negre sistematice și recurente pentru identificarea, analiza, identificarea măsurilor, stabilirea priorităților, îmbunătățirea efectivă și evaluare.

Punctele negre ar trebui identificate în fiecare an, pe toate drumurile, așa cum face în prezent Poliția Rutieră. Administratorii drumurilor ar trebui să primească date referitoare la punctele negre pentru drumurile aflate în administrarea lor și ar trebui să fie obligați să le supună analizei, împreună cu autoritățile abilitate.

Pe baza analizelor tuturor punctelor negre identificate, ar trebui identificate măsuri care ar putea rezolva problemele de siguranță rutieră de ex. prin îmbunătățiri fizice, nu numai indicatoare de avertizare amplasate în punctele negre. Indicatoarele de avertizare ar trebui amplasate în punctele negre doar ca o măsură temporară până la implementarea unei măsuri adecvate.

Eliminarea punctelor negre, conform recomandărilor din studiul pentru elaborarea Master Planului General de Transport al României - Raportul privind Master Planul pe termen scurt, mediu și lung, ar trebui să se facă având în vedere următoarele bune practici:

Tipul de intervenție	Condiții de implementare
Măsuri de siguranță la intrarea în localitate (insule, marcaje orizontale și verticale)	Localități rurale
Trecere de benzi de circulație la intrarea în localitate /borduri ieșite	Localități rurale

în relief/înalte și marcaje)	
Benzi rezonatoare	Localități rurale
zonele urbane și Benzi mediane	zonele rurale în
continue cu borduri	care predomină
accidentele cu impact frontal	
zone în care nu Separatoare mediane din plastic	sunt instalate nici parapete New Jersey, nici benzi mediane cu borduri
Refugiu pentru pietoni	În zonele cu număr redus de accidente cu pietoni
Limitatoare de viteză din plastic	Localități rurale cu drumuri cu o singură bandă
În localitățile Trotuare	rurale unde nu sunt instalate
În zonele cu număr Treceri de pietoni	mare de accidente cu semnalizare controlată pe drumuri cu o singură bandă în care sunt implicați pietoni
Benzi dedicate pentru viraje la stânga	În zonele în care se înregistrează un număr mare de coliziuni laterale + insule)
Alveole pentru autobuz/parcări locale	Localități rurale locale

În zonele cu număr Iluminat stradal mare de accidente cu pietoni
În zonele cu număr Sisteme video de mare de accidente monitorizare a cauzate traficului de viteze mari/ (radare) condus imprudent, și/sau coliziuni față-spate
Parapete New Jersey pe căi de În zonele rurale în rulare care drumul are interurbane patru alăturate cu 2 benzi benzi pe sens
În zonele cu un Pasarele/ pasaje număr mare de subterane accidente cu pietonale pietoni, iar drumul are 4 benzi sau are separatoare de sensuri
În zonele în care Parapete de se înregistrează un siguranță număr (acostament) mare de accidente cu vehicule care părăsesc carosabilul

Sursa: Analiză AECOM

Efectul potențial al fiecărei măsuri ar trebui evaluat și împreună cu costurile sociale calculate și costul măsurării, raportul costuri-beneficii ar trebui calculat. Punctele negre pot fi prioritizate în funcție de raportul cost-beneficiu și un număr de puncte negre clasificate cu cel mai bun raport cost beneficiu ar trebui să fie selectate pentru îmbunătățire.

Numărul selectat depinde de bugetul disponibil pentru fiecare administrator de infrastructură rutieră. Autoritățile cu atribuții în infrastructura rutieră ar trebui să facă modificări la locațiile punctelor negre într-un interval de timp rezonabil de la identificarea problemei, de ex. între unu și doi ani.

Monitorizarea gestionării punctelor negre trebuie să aibă loc în fiecare an, pentru o mai bună înțelegere a efectelor diferitelor tipuri de îmbunătățiri.

c. Îmbunătățirea standardelor de construcție a drumurilor, cu accent pe creșterea siguranței rutiere și a prevenirii efectelor erorilor umane și elaborarea unui manual de siguranță rutieră cu cele mai bune practici legate de proiectare și construcție a drumurilor și de amenajare a zonelor adiacente drumului

Managementul siguranței rutiere este nou în România și ar constitui un avantaj elaborarea unui manual pentru a ajuta autoritățile cu atribuții în domeniul infrastructurii rutiere. Acest manual ar trebui să cuprindă cele mai bune practici din România și din alte state membre ale UE. Acesta ar trebui să ofere o sursă de inspirație pentru o proiectare în condiții de siguranță, inclusiv elementele cărora trebuie să li se acorde atenție pe și de-a lungul drumurilor din localitățile liniare și în zonele construite.

Standardele de construcție a drumurilor existente aplicabile ar trebui revizuite pentru a identifica dacă există elemente de siguranță rutieră care au nevoie de actualizare. Cele mai vechi și mai relevante pentru siguranța rutieră ar trebui actualizate, punându-se accent pe cele mai noi informații în domeniu.

VI.7.2. Crearea unei infrastructuri rutiere sigure și introducerea utilizării pe scară largă a sistemelor de transport inteligente - STI

Crearea unei infrastructuri rutiere sigure este una din condițiile fundamentale ale siguranței rutiere. În recomandările Comisiei Globale pentru Siguranță Rutieră*28) cu privire la Rezoluția Adunării Generale a Națiunilor Unite care proclamă "Decada de Acțiune pentru Siguranță Rutieră 2011 - 2020"*29) este menționat ca principiu pentru statele în curs de dezvoltare, ca 10% din valoarea tuturor proiectelor de infrastructură rutieră să fie dedicate siguranței rutiere, fiind demonstrat faptul că investițiile în siguranța infrastructurii aduc rezultate rapide în reducerea numărului și gravității accidentelor rutiere.

*28)

http://www.makeroadssafe.org/publications/Documents/decade_of_action_report_1r.pdf

*29) http://www.unece.org/press/pr2010/10trans_p05/Resolution.pdf

În România se manifestă nevoia asigurării fondurilor pentru întreținerea, repararea, modernizarea și construcția unei infrastructuri sigure la nivel național dar și identificarea de noi surse financiare, care să asigure componenta locală a costurilor pentru realizarea obiectivelor enunțate.

De asemenea, creșterea gradului de siguranță rutieră a rețelei de drumuri naționale se realizează și prin introducerea obligativității gestionării siguranței infrastructurii rutiere prin evaluarea de impact, a inspecțiilor și a auditului de siguranță rutieră la construcția de drumuri noi și reabilitarea /modernizarea drumurilor existente, prin aplicarea

prevederilor [Legii nr. 265/2008](#) privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată, cu modificările și completările ulterioare, care transpune [Directiva nr. 2008/96/CE](#) privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere.

Consiliul Uniunii Europene, în Concluziile sale cu privire la obiectivele prevăzute de Comisia Europeană în domeniul siguranței rutiere pentru perioada 2011-2020, subliniază faptul că, în pofida evoluțiilor generale pozitive, în ceea ce privește reducerea numărului de victime pe drumuri, anumite categorii de participanți la trafic, de tipul bicicliștilor și al pietonilor, tinerilor, persoanelor vârstnice, persoanelor cu dizabilități și motocicliștilor, rămân extrem de vulnerabile și consideră ca fiind necesară elaborarea unei strategii pentru sporirea siguranței acestor participanți la trafic prin încurajarea realizării unor infrastructuri adecvate și că, în special din perspectiva celor mai recente statistici existente, este necesară elaborarea unei strategii pentru sporirea siguranței motocicliștilor, fapt ce ar trebui să fie considerat o urgență.

Prioritățile referitoare la infrastructura rutieră sunt:

a) reîncadrarea drumurilor în concordanță cu funcțiunea îndeplinită: tranzit, local și de acces și modificarea în consecință a standardelor, normelor tehnice și a bunelor practici de construcție a drumurilor și organizare a traficului;

b) intensificarea inspecțiilor de siguranță periodice ale rețelei de drumuri;

c) punerea în aplicare a procedurilor referitoare la evaluarea de impact și la operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere;

d) identificarea și clasificarea tronsoanelor cu o concentrare mare de accidente;

e) intensificarea construcției de autostrăzi, precum și de drumuri expres, inclusiv finalizarea centurii cu profil de autostradă a Capitalei, unul din beneficii, din punct de vedere al siguranței rutiere, fiind atragerea traficului de tranzit;

f) creșterea siguranței rutiere în localitățile liniare de-a lungul drumurilor europene și naționale prin implementarea unor măsuri specifice, cum ar fi amenajarea de trotuare, instalarea de separatoare de sens (parapeți New Jersey), înlocuirea trecerilor pentru pietoni la nivel cu drumul cu treceri pentru pietoni denivelate sau cu treceri pentru pietoni cu zonă de așteptare (refugiu) la axul drumului;

g) continuarea reabilitării drumurilor, îmbunătățirea semnalizării orizontale și verticale;

h) descurajarea furtului elementelor de semnalizare rutieră prin introducerea de elemente construite cu noile tehnologii din materiale nerevalorificabile;

i) introducerea de noi elemente de siguranță;

j) transformarea trecerilor la nivel cu calea ferată în pasaje denivelate, prin modernizarea infrastructurii existente și în cadrul proiectelor noi de drum,

k) reabilitarea traseelor din localitățile liniare;

l) realizarea parcărilor pentru a facilita conformarea conducătorilor auto cu prevederile [Regulamentului \(CE\) nr. 561/2006](#)*30), precum și pentru a facilita activitatea de control a respectării legislației în domeniul transportului rutier;—————

*30) [Regulamentului \(CE\) nr. 561/2006](#) din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere

m) separarea traficului lent de cel de tranzit prin construirea de drumuri dedicate vehiculelor lente, cum ar fi: utilaj agricol, căruțe, biciclete; în cazul bicicletelor, în afara traficului local, poate fi avut în vedere traficul turistic - cicloturismul - în anumite sectoare pilot, în condițiile în care există, actualmente, în state membre ale Uniunii Europene, rețele internaționale de cicloturism care leagă marile orașe prin intermediul "drumurilor verzi"*31) dedicate exclusiv bicicletelor. De asemenea se va avea în vedere dezvoltarea cu prioritate a tuturor tipurilor de drumuri verzi, inclusiv a celor care nu se intersectează cu căile principale de transport rutier;

*31) Federația Europeană a Bicicliștilor, EuroVelo a demarat cu sprijinul Comisiei Europene un proiect de 12 trasee europene însumând 60.000 de km, dintre care 20.000 km deja construiți, trasee dintre care menționăm traseul Oceanul Atlantic - Marea Neagră sau traseul râurilor, traseu de 3.653 km între Nantes și Constanța;

n) iluminarea drumului public pe timp de noapte, în special în intersecții și în zonele cu activitate pietonală, precum și a trecerilor pentru pietoni astfel încât pietonul să fie vizibil cu suficient timp înainte de a se angaja în traversare;

o) introducerea de prevederi legale privitoare la proiectarea infrastructurii de transport rutier, astfel încât să se asigure adaptarea la fenomenele meteorologice extreme;

p) eliminarea potențialelor pericole de pe marginea suprafeței carosabile, cum ar fi elemente cu rigiditate ridicată, periculoase la impact, precum și a rigolelor cu adâncime mare, situate aproape de marginea părții carosabile;

q) marcarea corespunzătoare a sectoarelor de drum, mai ales ale celor de autostradă, pentru orientarea conducătorilor auto în vederea adoptării și menținerii unei distanțe minime de siguranță față de vehiculul din față;

r) creșterea capacității de eliberare a suprafeței carosabile în urma evenimentelor rutiere;

s) extinderea introducerii sectoarelor de drum de 2+1 benzi de circulație, una din benzi fiind bandă pendulantă cu separator de sens;

t) creșterea siguranței rutiere a rețelei de drumuri prin noi abordări de organizare și amenajare a spațiilor urbane destinate circulației (benzi dedicate, separarea tipurilor de circulație - pe verticală sau orizontală, signalistic, mobilarea spațiilor publice, etc).

u) elaborarea standardelor privind construcția pistelor pentru biciclete.

Consiliul Uniunii Europene, în Concluziile sale privind siguranța rutieră, subliniază faptul că dezvoltarea în continuare a STI va contribui în mod semnificativ nu doar la instituirea unui sistem de transport durabil și eficient pe termen lung, ci și la siguranța rutieră și salută Planul de acțiuni STI propus de Comisia Europeană precum și elaborarea de către aceasta

a [Directivei 2010/40/UE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, și încurajează statele membre să acorde un înalt grad de prioritate implementării STI.

De-a lungul timpului s-a evidențiat nevoia de a se asigura condițiile necesare dezvoltării unor rețele de comunicații electronice în bandă largă, care să asigure suportul pentru implementarea tuturor sistemelor de avertizare prin panouri cu mesaj variabil, colectarea și/sau furnizarea datelor de-a lungul rețelelor și infrastructurilor de transport, funcționarea sistemelor de transport inteligent, precum și schimbul de date între entitățile implicate în gestionarea și managementul traficului. De asemenea, au fost evidențiate o serie de inconveniente, care în momentul de față nu permit realizarea infrastructurii de comunicații electronice în bandă largă, cum ar fi aspectele de ordin tehnic, prin lipsa unei zone de protecție, fiind utilizabilă doar zona de siguranță, aspectele de ordin financiar, cum ar fi valorile ridicate ale taxelor de utilizare a zonei de siguranță a drumurilor.

Analizând situația existentă în România dar și în perspectiva implementării deciziilor europene, este necesar ca Consiliul de coordonare pentru STI, înființat prin [Ordonanța Guvernului nr. 7/2012](#) privind implementarea STI în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport, aprobată prin [Legea nr. 221/2012](#), să elaboreze un plan național de acțiuni STI care va contribui, conform atribuțiilor, la elaborarea de către autoritatea publică centrală pentru transport, în baza H.G. nr. 835/2011, a raportului centralizat privind activitățile și proiectele naționale cu privire la domeniile prioritare prevăzute la art. 2 din Directiva nr. 2010/40/UE și a căror sferă de aplicare este menționată în anexa I la directivă.

Planul național de acțiuni STI va fi elaborat în conformitate cu domeniile prioritare precizate de [Directiva nr. 2010/40/UE](#) și de [Ordonanța Guvernului nr. 7/2012](#), aprobată prin [Legea nr. 221/2012](#), respectiv:

- I. Domeniul prioritar I: Utilizarea optimă a datelor rutiere, din trafic și de călătorie;
- II. Domeniul prioritar II: Continuitatea serviciilor STI de management al traficului și al mărfurilor;
- III. Domeniul prioritar III: Aplicațiile STI pentru siguranța și securitatea rutieră;
- IV. Domeniul prioritar IV: Asigurarea legăturii vehiculului cu infrastructura de transport.

Un capitol separat îl constituie măsurile care fac parte din categoria STI, capitol în care Consiliul de coordonare pentru STI, denumit în continuare CC STI, structură fără personalitate juridică, organizat în cadrul autorității publice centrale pentru transport va avea un rol important pentru:

a) stabilirea măsurilor necesare implementării, dezvoltării, întreținerii și modernizării infrastructurilor de comunicații electronice în bandă largă în zona drumurilor, mai ales în zona drumurilor de interes național, care să cuprindă reglementări cu privire la taxarea utilizării zonei de siguranță și de protecție a drumurilor și autostrăzilor, prin diminuarea acestora cel puțin la nivelul celor practicate în țări UE, reglementări constructive aplicabile în faza de proiect tehnic de construcție sau reabilitare,

reglementări privind autorizarea lucrărilor specifice realizării infrastructurilor de comunicații electronice în bandă largă în zonele asociate rețelelor de transport (rutier/feroviar);

b) crearea și operaționalizarea Centrului Național de Informare Rutieră la nivelul autorității publice centrale care coordonează activitatea CNADNR, centru care va gestiona informațiile necesare privind managementul traficului rutier la nivelul rețelei de drumuri naționale, pentru informarea operativă a utilizatorilor de infrastructură rutieră;

c) transmiterea informațiilor referitoare la traficul rutier pe autostrăzi și drumuri naționale, prin voce, în direct, în cadrul programelor radio, pe canalele de date de radiodifuziune;

d) crearea și operaționalizarea dispeceratelor pentru autostrăzi și drumuri europene și naționale, în vederea asigurării integrate a managementului traficului de către administratorul drumului și a supravegherii video a traficului de către Poliția Rutieră;

e) crearea de proiecte pilot urmate de crearea unei strategii la nivel național de amplasare a antenelor GSM/cablurilor de fibră optică în zona de siguranță a drumurilor astfel încât să se asigure o acoperire de 100% a teritoriului național cu semnal GSM. La ora actuală, anumite porțiuni extinse din zonele puțin populate, de exemplu centrul și nordul țării - zone estimate la aproape 20% din teritoriul național - nu au semnal GSM și nu sunt conectate la nici o rețea de comunicații, ceea ce face imposibilă contactarea SNUAU, în caz de accident rutier sau de alte urgențe, de către locuitorii sau vizitatorii aflați pe teritoriul României în zonele respective;

f) implementarea sistemelor de cântărire în mers pe infrastructura rutieră;

g) implementarea la nivelul autostrăzilor a punctelor de acces telefonic prevăzute cu două căi de acces: către serviciile specializate de intervenție prin numărul unic de apel de urgență 112 și către dispeceratele autostrăzilor pentru informări non-urgente: depanare, tractare, pericole;

h) implementarea sistemelor de supraveghere a traficului, utilizate de către Poliția Rutieră și asigurarea funcționalităților acestor sisteme pentru a permite folosirea lor de către administratorul drumurilor naționale în scopul managementului traficului rutier;

i) implementarea sistemelor de semnalizare și avertizare rutieră prin panouri cu mesaje variabile;

j) implementarea măsurilor de dotare cu echipamente pentru managementul traficului.

De asemenea Ministerul Comunicațiilor și pentru Societatea Informațională va asigura rolul coordonator în relația cu furnizorii de rețele și servicii de comunicații electronice, asociațiile de profil, Autoritatea Națională pentru Administrare și Reglementare în Comunicații, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice și Consiliul Concurenței, iar pe baza consultărilor publice, împreună cu Ministerul Transporturilor, va iniția un set concret de propuneri, care să conducă la reglementarea aspectelor menționate la lit. a) de mai sus.

VI.7.3. Controlul îmbunătățirii siguranței drumurilor publice și sancționarea administratorilor/executanților de lucrări la drumuri pentru nerespectarea prevederilor legale

Pentru prevenirea evenimentelor rutiere, autoritățile publice centrale pentru transport și pentru afaceri interne, prin structurile specializate, vor intensifica acțiunile de control și vor aplica sancțiuni în cazul în care administratorul drumului public/al căii ferate, societățile care execută lucrări în zona drumului public și deținătorii de obiective în zona drumului nu respectă prevederile legale în vigoare.

Întreținerea infrastructurii rutiere și asigurarea condițiilor de siguranță a acesteia sunt absolut necesare pentru asigurarea unui trafic rutier sigur. În acest sens, trebuie intensificate inspecțiile de siguranță asupra stării de viabilitate și a semnalizării rutiere, conform prevederilor legale, pentru identificarea, remedierea și, după caz, sancționarea, nerespectării normelor în vigoare, avându-se în vedere în principal:

a) existența și menținerea, în conformitate cu standardele și normele în vigoare, a marcajelor, indicatoarelor rutiere și a amenajărilor de infrastructură rutieră, amplasate pe drumurile publice;

b) semnalizarea lucrărilor precum și a obstacolelor aflate pe suprafața carosabilă;

c) refacerea după intervenție a suprafeței carosabile în cazul lucrărilor la rețelele edilitare (apă, gaz, electricitate, etc.);

d) existența de construcții, accese rutiere, panouri publicitare sau alte activități private în zona drumului public, neautorizate sau care nu respectă prevederile legale și care afectează siguranța rutieră.

VI.7.4. Realizarea de amenajări speciale destinate participanților vulnerabili la trafic

Este necesară adoptarea unor măsuri de limitare a gradului de vulnerabilitate a unora dintre participanții la trafic (de tipul bicicliștilor și al pietonilor, tinerilor, persoanelor vârstnice, persoanelor cu dizabilități și motocicliștilor) prin realizarea de amenajări speciale în zona drumurilor publice, separarea diferitelor tipuri de utilizatori prin benzi dedicate, separarea pe verticală a diferitelor tipuri de transport, etc.), definirea de zone cu interdicție/condiționalitate de trafic (zone cu viteză redusă, zone exclusiv pietonale, etc) ca măsuri de limitare a conflictului dintre transportul motorizat și transportul nemotorizat, măsuri ce participă deopotrivă la siguranța rutieră dar și la protejarea și valorificarea patrimoniului construit.

Este necesară de asemenea adoptarea și implementarea unor standarde de actualitate cu privire la piste pentru bicicliști.

VI.8. Transport și Mobilitate

VI.8.1. Creșterea siguranței transportului rutier de marfă și a transportului de persoane în curse regulate

Îmbunătățirea permanentă a legislației din domeniul transporturilor, îmbunătățirea planificării și modului de efectuare a activităților de control în domeniu, prin folosirea informațiilor oferite de sistemele de supraveghere video a traficului, operate de autoritățile publice centrale pentru transport și pentru afaceri interne prin structurile specializate, la care să aibă acces instituțiile și organismele cu atribuții în domeniu.

În ceea ce privește transportul de marfă, datele statistice relevă

faptul că, în condițiile în care infrastructura rutieră nu s-a dezvoltat în ritmul creșterii economice, în România s-a înregistrat o creștere constantă a volumului de marfă transportată, cu procente situate între 3% și 5% anual. Totodată, sectorul transportului rutier de mărfuri a devenit al treilea mare angajator din România, cu 121.000 de angajați, în timp ce ocupația de șofer autocamion-mașină de mare tonaj a devenit ocupația cu cel mai mare număr de angajați din mediul privat din România (peste 127.000). Din acest motiv, pentru degrevarea și sporirea siguranței sistemului rutier, se vor promova transporturilor combinate, de tip R0-LA.

În urma numeroaselor accidente grave cu implicarea autobuzelor cu capacitatea mai mică de 22 de locuri, dotarea acestora cu limitatoare de viteză și instituirea obligației utilizării centurilor de siguranță a fost introdusă cu titlu de obligativitate prin noua legislație a transporturilor rutiere. La transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interjudețean se urmărește înlocuirea etapizată a vehiculelor de capacitate până în 22 de locuri, cu autobuze și autocare, pentru sporirea siguranței și a confortului acestui tip de transport.

În scopul diminuării pasării responsabilității între conducătorul auto și angajator cu privire la încălcarea reglementărilor privind circulația pe drumurile publice și a reglementărilor privind desfășurarea operațiunilor de transport rutier, este necesară stabilirea prin lege a responsabilității comune pentru respectarea legislației aplicabile și a sancționării ambelor părți pentru nerespectarea acesteia.

VI.8.2. Revizuirea reglementărilor de dezvoltare urbană și a normelor de construire în mediul urban de-a lungul drumurilor de tranzit - europene, naționale, județene - și limitarea dezvoltării liniare a localităților existente

România este una dintre puținele țări europene cu o densitate extrem de mare a localităților liniare amplasate de-a lungul drumurilor naționale. Una din soluțiile acestei probleme ar fi construcția de autostrăzi sau de centuri ocolitoare care mențin traficul de tranzit în afara localităților, precum și limitarea extinderii intravilanului localităților de-a lungul drumurilor existente, prin impunerea acestor restricții în documentațiile de urbanism.

Fără aceste măsuri și în lipsa unei strategii de dezvoltare urbană, există riscul ca prin extinderea localităților liniare, o pondere și mai mare din lungimea drumurilor naționale să devină drumuri cu funcție mixtă, de mobilitate, respectiv de accesibilitate locală, punând probleme de siguranță rutieră din cauza conflictelor de trafic și impunând o viteză medie redusă. Trebuie acordată atenție evitării unor situații în care drumurile ocolitoare, de centură devin drumuri locale și de acces prin dezvoltarea zonelor urbane adiacente. În acest sens, se impune restricționarea construirii în zonele adiacente arterelor de tranzit și ocolitoare.

VI.9. Siguranța Vehiculelor

Consiliul Uniunii Europene recunoaște progresele considerabile înregistrate în ceea ce privește siguranța vehiculelor, în special cu privire la standardele tehnice referitoare la siguranța activă și pasivă a vehiculelor, dar subliniază, totuși, faptul că siguranța ar trebui, de

asemenea, să fie menținută pe durata întregului ciclu de viață al vehiculelor, prin îmbunătățirea permanentă a modului de organizare, desfășurare, monitorizare și control a inspecțiilor tehnice periodice și prin eficientizarea permanentă a controlului tehnic în traficul rutier, precum și printr-o îmbunătățire a schimbului de date între statele membre cu privire la informațiile referitoare la vehicule și inspecții.

VI.9.1. Creșterea siguranței rutiere prin îmbunătățirea stării tehnice a parcului rutier

Este necesară actualizarea legislației referitoare la inspecția tehnică periodică și controlul tehnic în trafic al vehiculelor, conform [Directiva nr. 2014/45/UE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor și a remorcilor acestora și [Directiva nr. 2014/47/UE](#) a Parlamentului European și a Consiliului din 3 aprilie 2014 privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale care circulă în Uniune.

De asemenea se impune menținerea unui nivel ridicat al controalelor stațiilor de inspecție tehnică periodică și al vehiculelor comerciale în traficul rutier.

VI.9.2. Introducerea inspecției tehnice de siguranță pentru repunerea în circulație a vehiculelor implicate în accidente rutiere

Inspeția tehnică de siguranță se va efectua vehiculelor care au fost implicate în accidente rutiere și va cuprinde verificări suplimentare (structura caroseriei, sistemul de direcție, etc.) față de cele prevăzute în [Reglementările](#) privind certificarea încadrării vehiculelor rutiere înmatriculate în normele tehnice privind siguranța circulației rutiere, protecția mediului și în categoria de folosință conform destinației, prin inspecția tehnică periodică - RNTR 1, aprobate prin [OMT nr. 2133/2005](#) cu modificările și completările ulterioare.

VI.9.3. Efectuarea de expertize tehnice extrajudiciare vehiculelor implicate în accidente rutiere în vederea identificării pieselor și lucrărilor necesare restabilirii parametrilor funcționali ai vehiculelor din punct de vedere al siguranței rutiere și a protecției mediului

Expertizele tehnice extrajudiciare care au ca scop evaluarea din punct de vedere tehnic a ansamblurilor mecanice, echipamentelor electrice și/sau electronice, a structurii caroseriei și a emisiilor poluante se vor realiza în cadrul unor laboratoare care au capacitatea tehnică adecvată și care, în urma evaluării, vor fi autorizate de către autoritatea publică centrală pentru transport.

VI.10. Cercetare

VI.10.1. Determinarea, actualizarea și îmbunătățirea utilizării costurilor sociale ale accidentelor rutiere

Costurile sociale trebuie calculate pe baza datelor din România sau a valorii declarate din România. Trebuie efectuată o cercetare privind evaluarea accidentelor rutiere și a accidentelor în funcție de severitate și actualizată periodic, în conformitate cu cele mai bune practici ale UE. Acest lucru ar trebui să se realizeze, preferabil, prin metoda "Dorința de a plăti", mai degrabă decât prin metoda "Costului uman".

O cercetare pentru a cuantifica costurile accidentelor rutiere în funcție de gravitate și amploarea pierderilor anuale susținute de economia românească trebuie inițiată. Analizele cost-beneficiu trebuie aplicate pentru a clasifica și selecta intervențiile de siguranță care ar putea fi cele mai rentabile și a le evalua după punerea în aplicare. CISR, precum și toate ministerele reprezentate ar trebui să utilizeze costuri sociale în activitatea lor privind siguranța rutieră. Estimările privind costurile sociale ale accidentelor ar trebui să se repete la fiecare 3 ani, inclusiv informații de la spitale și societățile de asigurare sau prin preferințele declarate.

VI.10.2. Stabilirea viziunilor și a obiectivelor detaliate

Stabilirea unei strategii naționale pentru siguranța rutieră ar trebui să ia în considerare nevoile tuturor participanților la trafic, inclusiv utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, și ar trebui să anticipeze, de asemenea, dezvoltarea țării, de ex. dezvoltarea parcului de vehicule. Bunele practici europene arată că pentru ca o țară să fie în măsură să aibă succes în abordarea problemelor de siguranță rutieră trebuie să existe activități eficiente și coordonate în toate sectoarele cheie care afectează siguranța rutieră și obiective de performanță clar definite care să poată fi monitorizate pentru a vedea dacă au loc îmbunătățirile dorite.

O strategie de siguranță rutieră trebuie să stabilească obiective ambițioase, dar realiste pentru cel puțin cinci sau zece ani. În plus față de strategia de siguranță rutieră, trebuie elaborat un plan de acțiune care să programeze acțiunile specifice, părțile responsabile și alocarea de resurse specifice. Stabilirea unor obiective detaliate pentru reducerea deceselor și vătămărilor grave este în general acceptată ca o prevedere a unui obiectiv comun pentru cei implicați în siguranța rutieră. Aceștia trebuie să simtă că obiectivul este realizabil.

Cu toate acestea, obiectivul ar trebui să fie, de asemenea, ambițios, pentru a evita complezența și a concentra eforturile asupra celor mai eficiente măsuri. Indicatori relevanți pentru problemele din România ar trebui să completeze aceste elemente.

Acțiunile posibile pentru a stabili viziuni și obiective sunt în primul rând adoptarea Master Planului General de Transport și asigurarea faptului că organismele implicate sunt evaluate în mod oficial pentru performanța atinsă.

Rezultatul strategiei și al planului de acțiuni trebuie monitorizat și evaluat nu numai prin prisma atingerii obiectivului global, dar și prin evaluarea altor indicatori, cum ar fi:

- reducerea numărului de decese și pietoni răniți grav
- numărul de decese și vătămări grave cauzate de:
 - excesul de viteză,
 - conducătorii auto aflați sub influența băuturilor alcoolice,
 - coliziuni frontale,
 - ieșirea de pe carosabil;
- proporția portului centurilor de siguranță și a căștilor de protecție pentru motocicliști, mopediști și bicicliști,
- proporția conducătorilor auto aflați sub influența băuturilor alcoolice detectați la control,

- proporția conducătorilor auto care depășesc viteza pe diferite tipuri de drumuri (autostrăzi, drumuri naționale, județene, locale, drumurile din localități liniare).

Pe termen mediu, ar trebui să fie pregătite pentru perioada după 2020 o nouă Strategie Națională de Siguranță Rutieră și planuri de acțiune corespunzătoare în armonie cu viitoarele linii directoare stabilite la nivelul Uniunii Europene. În cadrul acesteia, în plus față de obiectivele naționale, trebuie propuși indicatori pentru obiectivele regionale și obiectivele pentru grupurile de risc (de exemplu pietoni), de ex.:

- obiective formale de cost social - care ar putea fi costul social total al accidentelor acceptabil pentru societate,
- obiective cu rezultate intermediare - în funcție de grupul de risc, tipul de accident, cauza accidentului etc.,
- obiective cu rezultate de control - ponderea încălcărilor,
- obiective pentru valoarea activităților de intervenție în diferite domenii relevante pentru siguranța drumurilor, ponderea reducerii traficului/vitezei în sate liniare, ponderea drumurilor echipate cu facilități pentru pietoni și, acolo unde este cazul, bicicliști.

VI.10.3. Îmbunătățirea colectării și analizei datelor și a diseminării statisticilor

Potențiale acțiuni pentru a îmbunătăți disponibilitatea și utilizarea datelor din sistemul de date și analiză privind accidentele de circulație sunt:

- Îmbunătățirea colectării de date
- Îmbunătățirea analizei datelor
- Îmbunătățirea cooperării cu autoritățile cu atribuții în domeniul infrastructurii rutiere locale.

Pentru a îmbunătăți colectarea de date, utilizarea localizării prin GPS ar trebui extinsă la toate accidentele. Colectarea datelor trebuie organizată pentru a permite o mai bună monitorizare a impactului intervențiilor în domeniul siguranței rutiere în ceea ce privește schimbările în comportamentul participanților la trafic sau reducerea numărului de victime în rândul grupurilor-țintă.

Instrumentele pentru analiza complexă a datelor privind accidentele ar trebui îmbunătățite, iar aceasta trebuie realizată anual, pentru o mai bună înțelegere a cauzelor accidentelor rutiere.

Administratorii drumurilor, institutele de cercetare, consultanții etc. trebuie să aibă acces la baza de date a accidentelor la nivel național pentru a face analize ale punctelor negre, gestionarea rețelei sau evaluarea generală a siguranței rutiere, ca parte a proiectelor de drumuri.

Trebuie creat un sistem de colectare a datelor despre accidente care să permită fiecărui administrator de drum, de ex. autoritățile locale și județene să colecteze date din baza de date a accidentelor și să aibă acces la fișele cu date detaliate ale accidentelor, dacă este necesar. Acest sistem trebuie să fie disponibil la diferite niveluri:

- Direcția Regională Drumuri din CNADNR pentru drumuri naționale și autostrăzi

- Consiliul Județean pentru drumurile județene
- Administrator de străzi și drumuri locale - orașe și comune.

Ar trebui asigurată o cooperare mai bună în ceea ce privește statisticile privind accidentele între nivelul central și nivelul județean. Consiliile locale și județene ar trebui să aibă acces la datele privind accidentele și ar trebui să identifice și să elimine punctele negre etc., inclusiv prin aplicarea instrumentelor specifice de gestionare a siguranței circulației pe infrastructura rutieră.

VI.10.4. Crearea sistemului de monitorizare și evaluare

Monitorizarea și evaluarea acțiunilor de siguranță rutieră sunt importante pentru o mai bună înțelegere a eficacității măsurilor, pentru îmbunătățirea măsurilor de siguranță rutieră în timp, precum și pentru utilizarea eficientă a fondurilor limitate, disponibile pentru siguranța rutieră. Este importantă astfel crearea unui sistem necesar pentru a informa toate părțile interesate cu privire la progresul și eficacitatea măsurilor de siguranță rutieră, și ar putea fi, de asemenea, folosit pentru a informa publicul cu privire la progresele înregistrate în activitatea de siguranță rutieră.

Sistemul de monitorizare și evaluare a aplicării Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră trebuie să se bazeze pe analiza datelor relevante privind accidentele, cum ar fi reducerea numărului de victime sau schimbarea comportamentului și alți indicatori. Trebuie creată o listă de indicatori pentru siguranța rutieră în funcție de cauze principale și / sau elemente specifice, eventual, în funcție de regiune, pentru a monitoriza realizarea. De asemenea ar trebui descris modul în care monitorizarea trebuie să aibă loc, ce tip de date sunt necesare etc. Colectarea corectă de date trebuie organizată în funcție de necesități, pentru a permite monitorizarea impactului intervențiilor de siguranță rutieră în ceea ce privește schimbările în comportamentul de utilizare a drumurilor periculoase sau reducerile de victime în rândul grupurilor țintă.

În plus, un sistem de monitorizare pentru locațiile care au fost supuse îmbunătățirii siguranței rutiere trebuie implementat, precum și sisteme care să monitorizeze și să evalueze performanța de siguranță conform țăintelor asumate.

Într-o etapă ulterioară, studii de evaluare regulate a siguranței pentru fiecare categorie de drumuri (naționale, județene și locale) trebuie realizate pentru a asigura calitatea respectării standardelor de siguranță specificate.

Pentru a suplimenta datele privind accidentele și pentru a calcula ratele de expunere, trebuie implementat un sistem de contorizare a traficului în toate orașele, pe principalele artere / la principalele intersecții pentru a monitoriza traficul rutier.

VI.10.5. Îmbunătățirea cercetării, dezvoltării și transferului de cunoștințe

Cercetarea în domeniul siguranței rutiere ar trebui să ofere cadrul pe baza căruia să fie luate decizii privind politicile de siguranță, astfel încât problema să beneficieze de o abordare științifică sistematică. Țările cu cele mai bune rezultate de siguranță rutieră pe plan internațional sunt,

de asemenea, cele care au avut în mod tradițional cele mai bune și cele mai active programe de cercetare în materie de siguranță rutieră și institute de cercetare în materie de siguranță rutieră. Este important ca România să învețe de la aceste state membre ale UE și să utilizeze experiența de cercetare și capacitățile care nu există în țară, astfel încât intervenții mai eficiente în materie de siguranță să fie implementate și monitorizate în viitor.

Pentru a îmbunătăți cercetarea și dezvoltarea și transferul de cunoștințe, Guvernul, prin CISR, ar trebui să întocmească o situație a tuturor cercetărilor în domeniul siguranței rutiere efectuate în România în ultimii 10 ani și să identifice universități și institute de cercetare interesate și capabile să întreprindă cercetări comandate pe probleme de siguranță rutieră.

Pe baza acestor informații ar trebui dezvoltată o strategie națională de cercetare privind siguranța rutieră cu obiective clare unde să fie identificate și asigurate fondurile necesare. Un program de cercetare de un an în cele mai severe puncte negre din România unde sunt implicați pietoni și bicicliștii (utilizatorii vulnerabili ai drumurilor), precum și proiectarea măsurilor de reducere a numărului de accidente cu participanți la trafic vulnerabili pe diferite zone și tipul de drumuri ar putea reprezenta punctul de plecare.

Ar trebui elaborat un cadru cuprinzător de proiecte de cercetare care să acopere de ex. factorii vehicule, factorii rutieri, factorii comportamentali și factorii instituționali pentru punerea în aplicare într-o perioadă de 3-5 ani. Ar trebui de asemenea asigurate fonduri corespunzătoare pentru a finanța un program comprehensiv de cercetare privind siguranța rutieră și pentru a invita cadre universitare/cercetători/consultanți să liciteze pentru monitorizarea eficacității intervențiilor planului de acțiune în cadrul strategiei de siguranță rutieră.

Cercetarea în domeniul siguranței rutiere ar trebui dezvoltată. De asemenea ar trebui încurajată capacitatea universităților și institutelor de cercetare de a crea și menține colective de cercetători pentru a sprijini programul de siguranță în România. În mod alternativ, ar trebui înființată o organizație națională independentă de cercetare în materie de siguranță rutieră pentru a realiza un program național de cercetare privind siguranța rutieră.

Institutele de cercetare și universitățile ar trebui încurajate/sprijinite să organizeze o conferință anuală a cadrelor universitare, cercetătorilor și a altor persoane care lucrează în domeniul siguranței rutiere, pentru a prezenta și a discuta rezultatele cercetării.

CAP. VII

REZULTATELE POLITICILOR PUBLICE

Reducerea progresivă a numărului de victime ale accidentelor rutiere în perioada 2016 - 2020, obiectiv central în strategie, constituie, în același timp, principalul rezultat ce este așteptat în implementarea politicilor publice de implementare a prezentului document, indicator fizic comun pentru structurile din cadrul CISR, care reflectă corectitudinea deciziilor cuprinse în strategie și a modului de acțiune privind promptitudinea cu care măsurile de implementare ale acesteia au fost puse în

practică. În același timp, aplicarea prevederilor strategiei conduce la acționarea unitară și coerentă în domeniul siguranței rutiere și răspunde obiectivelor stabilite de Comisia Europeană pentru acest domeniu.

CAP. VIII

INDICATORI

Principalul indicator cu privire la reușita implementării strategiei prin mijloacele oferite de politicile cuprinse în Planul de Acțiuni Prioritare îl reprezintă atingerea obiectivului general al prezentei strategii, acela de reducere la jumătate a numărului de decese din accidente rutiere până în anul 2020 față de anul 2010, astfel încât în anul 2020 să se înregistreze cel mult 1188 de decese, față de 2377 în 2010.

Alți indicatori care vor reflecta specificul cuantificărilor, pentru fiecare domeniu de activitate în parte, în legătură cu siguranța rutieră, vor fi prezenți în analizele programelor sectoriale de siguranță rutieră ale fiecărei componente ce alcătuiește CISR, conform recomandărilor și rezultatelor cercetărilor în domeniu.

CAP. IX

IMPLICAȚII PENTRU BUGET

Pentru activități eficiente în materie de siguranță rutieră, este important ca nivelul politic să recunoască importanța siguranței rutiere și să canalizeze fondurile necesare prin intermediul bugetelor ministeriale și finanțării la nivel local, pentru a pune în aplicare strategia și planul de acțiune. Astfel, este important să se stabilească și să se asigure bugete dedicate siguranței rutiere pentru finanțarea activităților de punere în aplicare a Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră și a Planului de acțiuni de către principalele părți interesate.

Trebuie identificat un buget specific pentru fiecare minister din cadrul CISR pentru a finanța activitățile specifice care sunt în responsabilitatea directă a ministerului respectiv. Este important să se găsească soluții de finanțare durabile pe termen mediu pentru activități în domeniul siguranței rutiere de ex. prin fonduri speciale, colectate prin contribuții ale fiecărui utilizator motorizat de infrastructură rutieră. Rezultatul ar fi mecanisme adecvate pentru a asigura venituri pentru finanțarea activităților de siguranță rutieră.

Resursele financiare principale necesare implementării Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră provin din:

a) fonduri de la bugetul de stat alocate fiecărei instituții reprezentate în CISR, prevăzute în bugetele proprii ale acestora, în cadrul sumelor aprobate anual prin legea bugetului de stat;

b) fonduri din partea Uniunii Europene, alocate în cadrul programelor de asistență financiară nerambursabilă cu destinația sau cu componente privind accesibilitatea și siguranța rutieră;

c) donații și sponsorizări, oferite/acceptate în condițiile legii;

d) alte surse constituite conform legii.

Programele Sectoriale de Acțiune pentru implementarea Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră pentru perioada 2016 - 2020, care rezultă din Planul de Acțiuni pentru aplicarea acestora, vor specifica anual sursele de finanțare necesare îndeplinirii fiecărui obiectiv stabilit și volumul acestora.

0 evaluare a costului de implementare a unora dintre acțiunile din

Planul de Acțiuni se regăsește în Planul general de acțiune pentru măsuri de îmbunătățire a siguranței rutiere - JASPERS, martie 2016.

CAP. X

IMPLICAȚII JURIDICE

Realizarea obiectivelor prevăzute în Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2016-2020 implică respectarea legislației naționale și a celei europene în domeniu.

Pe lângă toate acestea, strategia vizează și aducerea procedurilor și practicilor naționale la nivelul bunelor practici ale Uniunii Europene. Instituțiile cu responsabilități în siguranța rutieră prezintă în cadrul întâlnirilor DPISR proiectele de acte normative care vizează acest domeniu, pentru a fi discutate, supuse adoptării de CISR și înaintate autorităților publice competente, potrivit legii, în vederea aprobării.

Instituțiile cu responsabilități în siguranța rutieră, vor avea o preocupare constantă pentru revizuirea și adaptarea legislației în scopul identificării soluțiilor legislative, care să reglementeze în mod eficient aspectele prezentate la punctul VI.6.

CAP. XI

ETAPE ULTERIOARE ȘI INSTITUȚII RESPONSABILE

După aprobarea prezentei strategii, instituțiile cu responsabilități în domeniul siguranței rutiere vor elabora propriile documente necesare implementării sectoriale a acesteia. Instituțiile responsabile cu implementarea strategiei sunt stabilite atât prin prevederile legale după care este organizat și funcționează CISR, cât și prin Planul de Acțiuni.

Pe termen mediu, ar trebui să fie pregătite pentru perioada după 2020 o nouă Strategie Națională de Siguranță Rutieră și planuri de acțiune corespunzătoare în armonie cu viitoarele linii directoare stabilite la nivelul Uniunii Europene, dar și cu recomandările rezultante din cercetările viitoare cu privire la cauze și indicatori.

ANEXA 1

la Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră pentru perioada 2016-2020

Tabelul 13.

Evoluția numărului de decese în accidente rutiere, 2001-2014, UE

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012				
MT	16	16	16	13	16	10	14	15	21	15	17	9	18	10	-44.4%	-33.3%
LU	70	62	53	50	47	43	45	35	48	32	33	34	45	35	-22.2%	9.4%
NO	275	310	280	258	224	242	233	255	212	210	168	145	187	147		

IT	7,096	6,980	6,563	6,122	5,818	5,669	5,131	4,725	4,237	4,114				
	3,860	3,653	3,385	3,330	-1.6%	-19.1%								
BE	1,486	1,306	1,214	1,162	1,089	1,069	1,067	944	943	841	861	767		
	724	715	-1.2%	-15.0%										
ES	5,517	5,347	5,399	4,741	4,442	4,104	3,823	3,100	2,714	2,478				
	2,060	1,903	1,680	1,661	-1.1%	-33.0%								
NL	1,083	1,069	1,088	881	817	811	791	750	720	640	661	650	570	
	570	0.0%	-10.9%											
IL	542	525	445	467	437	405	382	412	314	352	341	263	277	279
	0.7%	-20.7%												
DE	6,977	26,842	6,613	5,842	5,361	5,091	4,949	4,477	4,152	3,651				
	4,009	3,601	3,340	3,368	0.8%	-7.8%								
UK	3,598	3,581	3,658	3,368	3,337	3,300	3,056	2,718	2,337	1,905				
	1,960	1,802	1,769	1,807	2.1%	-5.1%								
CY	98	94	97	117	102	86	89	82	71	60	71	51	44	45
													2.3%	-25.0%
LT	706	697	709	752	773	760	740	499	370	299	297	301	258	265
	2.7%	-11.4%												
FR	8,252	7,741	6,126	5,593	5,318	4,709	4,620	4,275	4,273	3,992				
	3,963	3,653	3,268	3,384	3.5%	-15.2%								
IE	411	376	335	374	396	365	338	279	238	212	186	162	188	195
	3.7%	-8.0%												
SE	534	515	512	463	423	428	454	380	341	266	319	285	260	270
	3.8%	1.5%												
CZ	1,334	1,431	1,447	1,382	1,286	1,063	1,222	1,076	901	802	773			
	742	654	688	5.2%	-14.2%									

HU	1,239	1,429	1,326	1,296	1,278	1,303	1,232	996	822	740	638	605		
	591	626	5.9%	-15.4%										
BG	1,011	959	960	943	957	1,043	1,006	1,061	901	776	658	605	601	
	655	9.0%	-15.6%											
SK	625	626	653	608	600	608	661	606	385	353	324	295	223	258
	15.7%	-26.9%												
LV	558	559	532	516	442	407	419	316	254	218	179	177	179	212
	18.4%	-2.8%												
EU	55,091	54,124	51,166	48,017	45,981	43,777	43,211	39,713	35,427	31,595	30,803	28,177	26,009	25,845
	28	-0.6%	-18.2%											

Tabelul 14.

Decese în accidente rutiere per milion de locuitori, 2010 și 2014, UE

	2014	2010					
	Decese	Nr.	Decese	Decese	Nr.	Decese	
	locuitori	per	locuitori	per	locuitori	per	
	milion de	milion de	milion de	milion de	milion de	milion de	
	locuitori	locuitori	locuitori	locuitori	locuitori	locuitori	
MT	10	425,384	24	15	414,027	36	
SE	270	9,644,864	28	266	9,340,682	28	
UK*)	1,807	64,308,261	28	1905	62,510,197	30	
NO*)	147	5,107,970	29	210	4,858,199	43	
CH	243	8,139,631	30	327	7,785,806	42	
DK*)	183	5,627,235	33	255	5,534,738	46	
IL(1)	279	8,296,000	34	352	7,695,100	46	

NL	570	16,829,289	34	640	16,574,989	39	
ES*)	1,661	46,512,199	36	2478	46,486,619	53	
FI*)	224	5,451,270	41	272	5,351,427	51	
DE*)	3,368	80,767,463	42	3651	81,802,257	45	
IE*)	195	4,605,501	42	212	4,549,428	47	
SK	258	5,415,949	48	353	5,390,410	65	
AT	430	8,506,889	51	552	8,375,290	66	
FR*)	3,388	65,835,579	51	3992	64,658,856	62	
SI	108	2,061,085	52	138	2,046,976	67	
CY	45	858,000	52	60	819,140	73	
IT*)	3,330	60,782,668	55	4114	59,190,143	70	
PT*)	607	10,427,301	58	937	10,573,479	89	
EE*)	78	1,315,819	59	79	1,333,290	59	
HU	626	9,877,365	63	740	10,014,324	74	
LU	35	549,680	64	32	502,066	64	
BE*)	715	11,203,992	64	841	10,839,905	78	
CZ	688	10,512,419	65	802	10,462,088	77	
HR	308	4,246,809	73	426	4,302,847	99	
EL*)	793	10,903,704	73	1258	11,183,516	112	
RS*)	563	7,146,759	79	660	7,306,677	90	
PL	3,202	38,017,856	84	3907	38,167,329	102	
LT	265	2,943,472	90	299	3,141,976	95	
BG**)	655	7,245,677	90	776	7,421,766	105	
RO	1,818	19,947,311	91	2377	20,294,683	117	
LV	212	2,001,468	106	218	2,120,504	103	
EU28	25,849	506,824,509	51	31595	503,402,952	63	

