

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

1. Titlul proiectului de act normativ

HOTĂRÂRE A GUVERNULUI privind aprobarea Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră 2009-2013

2. Motivele introducerii proiectului de act normativ

1. Descrierea situației actuale

Situația siguranței rutiere din România, similară cu a altor state din estul și centrul Europei, este departe de ținta asumată de reducere cu 50% a numărului de victime ale accidentelor rutiere până în 2010. Prin Hotărârea Guvernului nr. 437 din 20 iunie 1995 a fost înființat Consiliul Interministerial pentru Siguranța Rutieră, *“ca organ consultativ al Guvernului, care asigură concepția de ansamblu și coordonarea pe plan național, pe baza unui program național de acțiuni prioritare, a activităților privind îmbunătățirea fluenței circulației și siguranței rutiere, desfășurate de organele de specialitate ale administrației publice și de alte instituții și organizații cu atribuții în aceste domenii.”*

În același act normativ, la articolului 2 din Regulamentul de Organizare și Funcționare al Consiliului Interministerial pentru Siguranța Rutieră este stipulat că *“Obiectivul Consiliului Interministerial pentru Siguranța Rutieră îl constituie asigurarea unei concepții de ansamblu și coordonarea pe plan național, pe baza Programului național de acțiuni prioritare, a activităților privind îmbunătățirea fluenței circulației și siguranței rutiere, desfășurate de organele de specialitate ale administrației publice și de alte instituții și organizații cu atribuții în acest domeniu, precum și elaborarea de propuneri către Guvern privind asigurarea și utilizarea mijloacelor financiare necesare pentru realizarea programului.”*

La momentul actual, țara noastră nu are o strategie unitară de siguranță rutieră și nici un plan de acțiuni care să conducă la atingerea obiectivelor strategice.

În același timp, Consiliul Interministerial pentru Siguranța Rutieră nu dispune de fonduri special destinate activităților de siguranță rutieră.

Având în vedere cele arătate mai sus, în data de 23 aprilie 2007, cu ocazia celei de a XXII-a Reuniuni Ordinare a Consiliului Interministerial pentru Siguranța Rutieră, membrii Consiliului Interministerial pentru Siguranța Rutieră. au hotărât că:

1. Siguranța rutieră este declarată prioritate națională.
2. Va fi supusă aprobării Guvernului adoptarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră pentru perioada 2009-2013 și a Programului de acțiuni pentru implementarea acestei strategii pe perioada 2000-2010, strategie în cadrul căreia un rol cheie îl va avea întărirea Consiliului Interministerial pentru Siguranța Rutieră și a Secretariatului permanent al Consiliului Interministerial pentru Siguranța Rutieră și înființarea Institutului pentru Siguranță Rutieră, ca instituție care implementează auditul de siguranță rutieră, conform actului normativ inițiat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Membrii Consiliului Interministerial pentru Siguranța Rutieră vor sprijini introducerea în bugetele proprii ale instituțiilor pe care le conduc, fonduri destinate campaniilor de promovare ale siguranței

	rutiere și proiectelor de siguranță rutieră.
2.Schimbări preconizate	Prin adoptarea prezentului proiect de Hotărâre a Guvernului, se ating următoarele obiective: • Adoptarea unei strategii naționale unitare în domeniul siguranței rutiere, identificând astfel obiectivele prioritare în ceea ce privește siguranța rutieră • Se vor crea premisele elaborării unor planuri de acțiuni care să conducă la creșterea gradului de siguranță rutieră • Se va optimiza și se va intensifica activitatea Consiliului Interministerial pentru Siguranța Rutieră și a comisiilor sale de specialitate • Se va întări colaborarea instituțiilor administrației centrale și vor fi canalizate eforturile tuturor factorilor implicați în creșterea gradului de siguranță rutieră, în vederea atingerii obiectivului comunitar de înjumătățire a numărului victimelor accidentelor rutiere până în anul 2013
3.Alte informații	

3. Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1.Impactul macroeconomic	Adoptarea prezentului proiect de Hotărâre a Guvernului va avea impact macroeconomic în ceea ce privește gradul mai ridicat de siguranță și scăderea costurilor transportului rutier prin micșorarea numărului de accidente rutiere.
2.Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu are impact în acest domeniu
3.Impactul social	Adoptarea prezentului proiect de Hotărâre a Guvernului va avea impact social în ceea ce privește gradul mai ridicat de siguranță rutieră, și implicit un număr redus de victime ale accidentelor rutiere.
4. Impactul asupra mediului	Adoptarea prezentului proiect de Hotărâre a Guvernului va avea impact asupra mediului în ceea ce privește gradul ridicat de protecție a mediului.
5.Alte informații	Nu au fost identificate

4. Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

- mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare	Veniturile bugetare se vor modifica prin scăderea costurilor sociale și economice ale victimelor accidentelor de circulație.					

2. Modificări ale cheltuielilor bugetare a) bugetul de stat	Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră trasează direcțiile de acțiune pentru creșterea nivelului de siguranță rutieră, componenta financiară a strategiei referindu-se numai la alocarea în bugetul instituțiilor publice cu atribuții în domeniu a sumelor necesare îndeplinirii obiectivelor propuse. Fondurile proprii vor putea fi suplimentate de fiecare instituție în parte, din credite externe.
3.Impact financiar, plus/minus a) bugetul de stat	Costurile nu pot fi calculate decât în urma executării planurilor de acțiuni pentru implementarea strategiei naționale de siguranță rutieră și în urma alcătuirii planurilor de finanțare a acțiunilor propuse. La momentul actual, estimarea pierderilor economice și sociale datorate accidentelor rutiere ne indică o valoare de aproximativ 2% din Produsul Intern Brut. Creșterea gradului de siguranță rutieră, concretizată prin scăderea numărului de victime, ar conduce la creșterea veniturilor bugetare. Analiza cost beneficiu, folosită de instituțiile bugetare, este folosită de asemenea în negocierile purtate cu organismele finanțatoare internaționale.
4.Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest lucru.
5.Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest lucru.
6.Calculare detaliate privind fundamentarea modificărilor cheltuielilor bugetare	În al Raportul nr.16153-RO din 8 mai 1997 referitor la al Doilea Proiect de Reabilitare a Drumurilor, experții Băncii Mondiale au estimat prețul plătit în cazul pierderii unei vieți omenești victimă a unui accident rutier la 130.000 dolari, prețul plătit în cazul unei răniri grave la 13.000 dolari, iar prețul în cazul unei răniri ușoare la 1.000 dolari.
7. Alte informații	Nu au fost identificate

5. Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Proiecte de acte normative suplimentare	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
2.Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie	Nu există legislație comunitară în domeniul managementului siguranței rutiere.
3.Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
4.Evaluarea conformității	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
5.Alte acte normative și/sau documente	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la

internaționale din care decurg angajamente	acest domeniu
6. Alte informații	Nu au fost identificate

6. Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate 2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Proiectul de Hotărâre a Guvernului a fost supus dezbaterilor în Comisia de Dialog Social și a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii realizează consultarea cu autoritățile administrației publice locale.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile HG nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Proiectul de Hotărâre a Guvernului a fost supus consultărilor Consiliul interministerial pentru dezvoltare regională, infrastructură, amenajarea teritoriului și turism.
5. Informații privind avizarea de către a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu

6. Alte informații	Nu au fost observate
--------------------	----------------------

7. Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 5 alin. (3) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de acte normative spre adoptare, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 50/2005.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu
3. Alte informații	Nu au fost observate

8. Măsuri de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a actului normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Instituțiile vizate își vor integra în strategiile proprii elementele aferente domeniului de activitate cuprinse în Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră
2. Alte informații	Nu au fost observate

Pentru considerentele de mai sus, am elaborat alăturat proiectul de HOTĂRÂRE A GUVERNULUI pentru aprobarea Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră 2009-2013

MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII,
RADU BERCEANU

AVIZĂM FAVORABIL

**MINISTERUL
ADMINISTRAȚIEI ȘI
INTERNELOR
ADMINISTRATIVE**

**MINISTRU
DAN NICA**

**MINISTERUL JUSTIȚIEI
ȘI LIBERTĂȚILOR
CETĂȚENEȘTI**

**MINISTRU
CĂTĂLIN MARIAN
PREDOIU**

**MINISTERUL
ECONOMIEI**

**MINISTRU
ADRIEAN VIDEANU**

**MINISTERUL
DEZVOLTĂRII
REGIONALE ȘI
LOCUINȚEI**

**MINISTRU
VASILE BLAGA**

MINISTERUL MEDIULUI

**MINISTRU
NICOLAE NEMIRSCHI**

**MINISTERUL
COMUNICAȚIILOR ȘI
SOCIETĂȚII
INFORMAȚIONALE**

**MINISTRU
GABRIEL SANDU**

MINISTERUL SĂNĂTĂȚII

**MINISTRU
ION BAZAC**

**MINISTRUL EDUCAȚIEI,
CERCETĂRII ȘI
INOVĂRII**

**MINISTRU
ECATERINA
ANDRONESCU**

SECRETAR DE STAT,

EUSEBIU PISTRU

SECRETAR GENERAL,

RADIAN TUFĂ

**DIRECȚIA GENERALĂ JURIDICĂ ȘI RESURSE UMANE
DIRECTOR GENERAL**

MIRELA BIANCA CĂTINEAN

**DIRECȚIA GENERALĂ AFACERI EUROPENE ȘI RELAȚII INTERNAȚIONALE,
DIRECTOR GENERAL**

JAQUELINE IORDAN

**DIRECȚIA GENERALĂ ECONOMICĂ ȘI BUGET,
DIRECTOR GENERAL**

LILIANA MUȘAT

**DIRECȚIA TRANSPORT RUTIER,
DIRECTOR GENERAL**

SORIN SÎRBU

GUVERNUL ROMÂNIEI



HOTĂRÂRE

privind aprobarea Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră 2009-2013

În temeiul art.108 din Constituția României, republicată, și al art.11, lit. f) din Legea nr. 90 din 2001 privind organizarea și funcționarea Guvernului României și a ministerelor, având în vedere prevederile art.1 din Hotărârea de Guvern nr. 437 din 1995 privind înființarea Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră,

Guvernul României adopta prezenta

H O T Ă R Ă R E:

Art. 1 - Se aproba Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră 2009-2013, prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2 - Coordonarea implementării prezentei strategii este asigurată de Consiliul Interministerial pentru Siguranță Rutieră constituit conform prevederilor în vigoare.

Art. 3 - (1) Ministerele și celelalte organe ale administrației publice centrale de specialitate și autoritățile administrației publice locale au obligația de a duce la îndeplinire obiectivele specifice domeniului lor de activitate, prevăzute în Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră 2009-2013.

(2) În termen de 6 luni de la data publicării prezentei hotărâri, Consiliul Interministerial pentru Siguranță Rutieră va aproba prin hotărâre Planul de Acțiuni pentru implementarea Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră 2009-2013, care va specifica și sursele de finanțare identificate pentru îndeplinirea obiectivelor.

Art. 4 - Prezenta Hotărâre se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

PRIM MINISTRU

EMIL BOC

STRATEGIA NAȚIONALĂ PENTRU SIGURANȚĂ RUTIERĂ 2009-2013

Obiective Strategice	Direcții principale / Instituții responsabile	Acțiuni prioritare / Observații
	Întărirea C.I.S.R. Instituției responsabile: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii	Modificarea Hotărârii Guvernului României nr. 437 / 1995 privitor la înființarea Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră și cuprinderea următoarelor aspecte: a. Înființarea în cadrul C.I.S.R. a Comitetelor Județene de Siguranță Rutieră b. Introducerea ca membri ai C.I.S.R. a conducătorilor Ministerului Justiției, Ministerului Public și Consiliului Superior al Magistraturii d. Definirea Secretariatului C.I.S.R. ca direcție în cadrul Autorității Rutiere Române - ARR, al cărei director să fie numit de ministrul transporturilor și infrastructurii
	Înființarea Agenției Naționale de Colectare a Amenzilor Responsabili: Ministerul Justiției, Ministerul Public, Consiliul Superior al Magistraturii, Ministerul Administrației și Internelor, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Autoritățile Administrației Publice Locale	a. Adoptarea Hotărârii de Guvern de înființare a Agenției Naționale de Colectare și Distribuie a Amenzilor b. Modificarea actelor normative care reglementează circuitul legal de sancționare, urmărire, încasare și distribuie a amenzilor contravenționale colectate
II. Crearea de strategii sectoriale de siguranță rutieră (la nivel de ordin de ministru, ordin comun, etc.)	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii	a. Dezvoltarea și întreținerea unei infrastructuri rutiere sigure b. Îmbunătățirea evaluării și a intervenției psihologice de formare sau reabilitare în vederea obținerii sau redobândirii permisului de conducere a șoferilor c. Îmbunătățirea legislației rutiere - Obligatorietatea participării în cadrul programelor de consiliere sau reabilitare psihologică de siguranță rutieră, cu posibilitatea ca o parte din cuantumul amenzii să fie redus corespunzător d. Creșterea siguranței transportului rutier de persoane în curse regulate

		e. Îmbunătățirea calității instruirii oferite de școlile de șoferi și de centrele de pregătire profesională în transporturile rutiere f. Coordonarea Planului Național Anual de comunicare de siguranță rutieră și prevenire a accidentelor rutiere, cu participarea tuturor membrilor C.I.S.R.
Ministerul Administrației și Internelor și Autoritățile administrației publice locale	Autoritățile Administrației Publice Locale	a. Stimularea și promovarea transportului public și a celui nemotorizat și respectiv descurajarea transportului motorizat individual b. Crearea Planurilor județene și locale de mobilitate și siguranță rutieră c. Înființarea Autorității pentru Transport Metropolitan București, precum și autorități la nivelul fiecărei mari aglomerări urbane d. Promovarea Legii de organizare a transportului urban e. Îmbunătățirea siguranței infrastructurii și a mijloacelor de semnalizare orizontală și verticală f. Promovarea introducerii tehnologiilor de management și supraveghere a traficului
Ministerul Administrației și Internelor, Ministerul Justiției, Ministerul Public, Consiliul Superior al Magistraturii	Poliția Rutieră Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor	a. Îmbunătățirea capacității de supraveghere și impunere a legii prin întărirea Poliției Rutiere b. Îmbunătățirea legislației rutiere c. Controlul siguranței drumurilor publice în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență 195/2002 privind circulație pe drumurile publice d. Îmbunătățirea controlului, sancționării și recuperării pierderilor în cazul furtului sau distrugerii elementelor de infrastructură e. Îmbunătățirea sistemului de reconstrucție și expertiză judiciară a accidentelor rutiere
Ministerul Educației, Cercetării și Inovării și autoritățile administrației publice locale, Universități		a. Crearea unei strategii comprehensive de educație rutieră pentru toate ciclurile de învățământ pre-universitar b. Promovarea Planurilor de Mobilitate Școlară pentru unitățile de învățământ preșcolar, primar, gimnazial și liceal c. Sprijinirea, prin mijloacele de informare de care dispune M.E.C.I., a campaniilor de informare și comunicare de siguranță rutieră

		d. Crearea de Programe universitare și post-universitare de formare în domeniul siguranței rutiere
Ministerul Dezvoltării Regionale și Locuinței, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii		a. Coordonarea acțiunilor de implementare a politicilor europene de mobilitate generală și transport urban corespunzătoare Cartei Verzi Europene a Transportului Urban b. Îmbunătățirea normelor referitoare la studiile de circulație care fundamentează Planurile de Urbanism Generale elaborate de autoritățile administrației publice locale, prin introducerea obligativității elaborării unor Planuri de mobilitate inter-modală și de siguranță rutieră de detaliu, care să țină seama de interdependența între dezvoltarea urbană, regională și rețelele de transport public c. Revizuirea normelor de construire sau dezvoltare urbană de-a lungul drumurilor de tranzit (europene, naționale, județene, etc.) și limitarea dezvoltării liniare a localităților existente d. Atragerea de fonduri europene, proiectarea, realizarea și dezvoltarea unei rețele de transport regional pe calea ferată, corelată cu rețeaua de transport urban pentru marile aglomerații urbane din România
Ministerul Mediului, Ministerul Sănătății și Ministerul Tineretului și Sporturilor		Lansarea / sprijinirea campaniilor de promovare a transportului public și a celui alternativ (mersul pe jos, cu bicicleta, etc.), de stimulare a folosirii raționale a autovehiculelor personale și de promovare a car-sharing - ului (folosirea în comun a autovehiculelor) sau a campaniilor inițiate de Organizația Mondială a Sănătății
Ministerul Economiei		a. Coordonarea activităților de promovare a propunerilor furnizorilor din industria auto care intenționează să introducă în fabricație componente care contribuie la siguranța circulației, inclusiv sisteme ITS
Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale		a. Servicii, comerț și lucrul la domiciliu prin sisteme electronice și de comunicații b. Aplicații ce conferă siguranță prin utilizarea noilor tehnologii c. Adoptarea unui Plan Național ITS d. Stabilirea unei Platforme naționale E-CALL
Comisia pentru Supravegherea Asigurărilor		a. Implementarea sistemului bonus-malus de stabilire a cuantumului primei de asigurare auto în funcție de riscul de accident al șoferului b. Stabilirea procentului din primele de asigurare auto care finanțează campaniile de informare dedicate siguranței rutiere c. Sprijinirea campaniilor de informare și comunicare de siguranță rutieră

	Ministerul Justiției, Ministerul Public, Consiliul Superior al Magistraturii, Institutul Național al Magistraturii, Înalta Curte de Casație și Justiție	a. Unificarea practicii judiciare în ceea ce privește instrumentarea și soluționarea dosarelor penale ale accidentelor rutiere b. Îmbunătățirea practicii judiciare prin pregătirea magistraților pentru înțelegerea corectă a aspectelor, altele decât cele juridice, aferente accidentelor rutiere
III. Diminuarea gravității consecințelor accidentelor rutiere	Crearea unui sistem de management integrat al intervenției resurselor serviciilor specializate de urgență care intervin în cazul accidentelor rutiere Responsabili: Ministerul Administrației și Internelor, Ministerul Sănătății, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii	România a implementat Sistemul național unic pentru apeluri de urgență, platformă care asigură la nivel național accesul populației la numărul unic european de urgență 112, și care pune la dispoziția serviciilor specializate de intervenție în caz de urgență un suport informatic și de comunicații care să asigure interoperabilitatea și cooperarea acestor servicii. Sistemul 112 a fost implementat conform standardelor europene definite de către EMTEL/ETSI și poate asigura funcționarea Centrelor 112 atât ca structură integrată a serviciilor specializate de intervenție (colocare, după modelul Serviciului Mobil de Urgență, Reanimare și Descarcerare - SMURD Mureș) cât și ca structură separată, intervențiile coordonate ale acestora fiind făcute conform clasificării incidentelor pe linia siguranței rutiere, stabilite pe baza experienței, de către aceste servicii de urgență. Dar, deși există datorită acestui sistem, premisele tehnice ale unei intervenții integrate, instituțiile cu competențe în intervenția de urgență continuă să acționeze independent. 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, însă integrarea operațională presupune reformarea serviciilor specializate de intervenție.

STRATEGIA NAȚIONALĂ PENTRU SIGURANȚĂ RUTIERĂ 2008-2013

CONCEPȚIA DE ANSAMBLU

Circulația rutiera, prin dimensiunile, masele și vitezele mari ale vehiculelor aflate în mișcare reprezintă prin ea însăși un pericol care reclama reguli de desfășurare precise, sisteme tehnice evolute pentru siguranța deplasării, o infrastructură adecvată, cât și o educație rutieră a tuturor participanților la trafic. Este de interes social major ca toți participanții să respecte regulile de utilizare ale rețelelor de infrastructură rutieră și să se poată baza pe faptul că și ceilalți utilizatori le vor respecta.

Conform datelor Organizației Națiunilor Unite, se estimează că accidentele rutiere ar putea deveni până în anul 2020 a doua cea mai importantă cauză de deces la nivel mondial, astăzi fiind pe locul nouă. La începutul mileniului III se estimează că pe glob au loc 1 milion de decese anual din cauza accidentelor rutiere.

Adunarea Generală a Națiunilor Unite a adoptat Rezoluțiile nr. 57/309/29.05.2003 „Criza Globală a Siguranței Rutiere” și 58/289/11.05.2004 „Îmbunătățirea Siguranței Rutiere la nivel global”, în care se menționează că toate statele lumii trebuie să intensifice eforturile de prevenire a accidentelor și Organizația Mondială a Sănătății a fost nominalizată, ca instituție coordonatoare în cadrul sistemului Națiunilor Unite pentru domeniul siguranței rutiere.

Din punctul de vedere al sănătății publice, accidentele rutiere reprezintă o problemă suplimentară majoră, studii ale Departamentului pentru Europa a Organizației Mondiale a Sănătății, arată că fiecărei răni mortale îi corespunde un număr de 30 de internări în spital, 300 de vizite în Departamentele de Urgență ale spitalelor, nenumărate vizite în cabinetele medicilor de familie.

UNIUNEA EUROPEANĂ

La nivelul anului 2000, în Uniunea Europeană, accidentele rutiere produceau anual aproximativ 40.000 de victime, costurile economice fiind de ordinul a 160 miliarde Euro, aproximativ 1-3% din PIB-ul anual al fiecărui stat membru.

Având în vedere aceste date alarmante, Comisia Europeană a elaborat în anul 2001 Cartea Albă a Transporturilor, un document strategic pe termen mediu și lung, în care, considerând că prețul plătit pentru mobilitate de locuitorii Uniunii Europene este inadmisibil de mare, stabilește ca obiectiv comun al țărilor membre reducerea cu 50% a numărului persoanelor decedate în accidente de circulație rutieră până în anul 2010 raportat la anul 2000.

Atât la jumătatea perioadei, cât și în anul 2008 analizele efectuate de Comisia Europeană dar și de organizații neguvernamentale au evidențiat mari diferențe între statele din sudul și estul Europei și țările cu un grad mai mare de siguranță (Suedia, Regatul Unit sau Olanda) și au ajuns la concluzia că toate statele membre trebuie să facă mai mult pentru atingerea scopului comun.

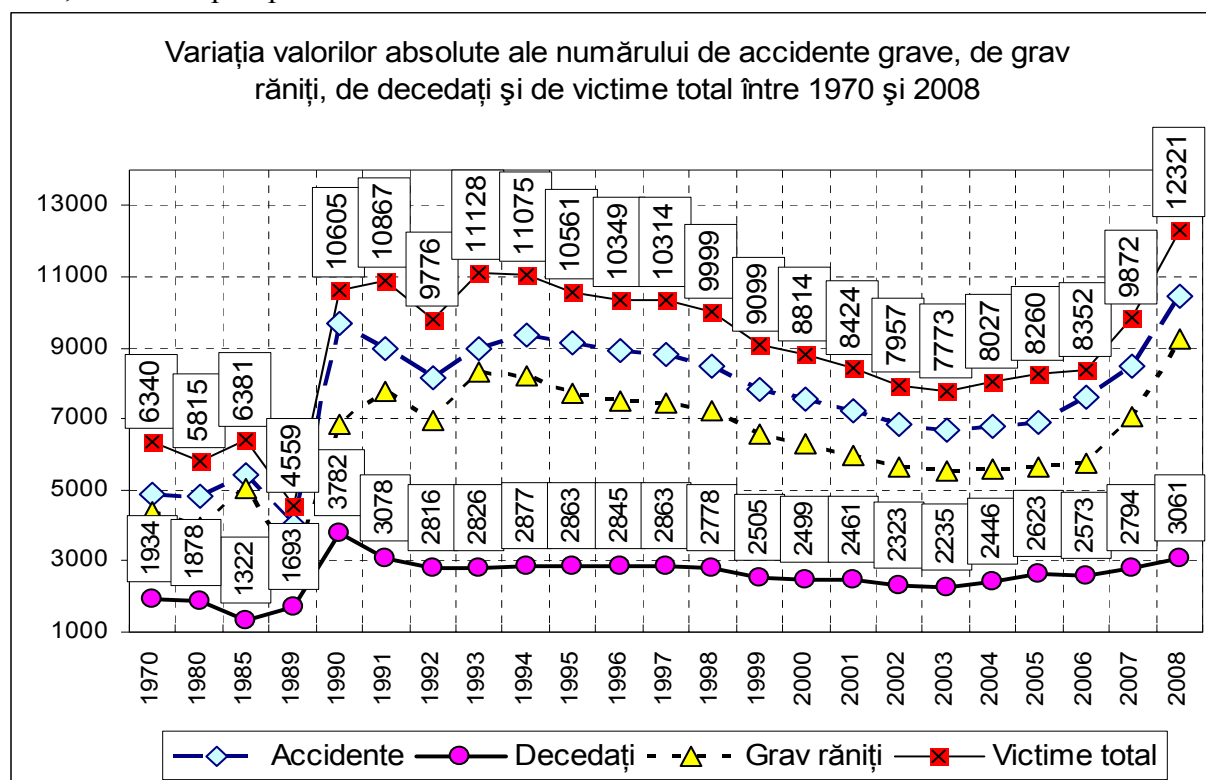
1. CARACTERISTICILE SITUAȚIEI SIGURANȚEI RUTIERE ÎN ROMÂNIA

DINAMICA ACCIDENTELOR RUTIERE ÎN PERIOADA 1990 - 2008

Anul 1990 a adus o situație catastrofală din punctul de vedere al accidentelor rutiere în România: într-un număr de 9708 accidente grave au murit 3782 și au fost grav răniți 6823 de persoane, ceea ce corespunde unei creșteri de circa două ori față de valorile din anul 1970. Cauzele acestei deteriorări

explozive sunt multiple, dintre care cele mai importante au fost creșterea bruscă a mobilității cu automobilul, scăderea bruscă la un nivel deosebit de redus a activității de control-constrângere din partea Poliției și a altor instituții ale administrației, nivelul de experiență limitat al conducătorilor de autovehicule din România aferent conducerii în trafic dens. După anul 1990 până în 2003, numărul de decedați în accidente rutiere a avut o tendință constant descrescătoare, dar, cu mici excepții, aceste scăderi nu au fost semnificative din punct de vedere statistic. Scăderea cea mai mare, de 18,6% a avut loc în anul 1991 față de 1990. Trebuie subliniat, însă, că în același an a avut loc o creștere de 14,2% la numărul celor grav răniți (adică e posibil ca probabilitatea de supraviețuire să fi crescut prin îmbunătățirea sistemului de intervenție medicală și tehnică), în timp ce numărul de accidente a scăzut cu 7,8%. Abia în 1992 se poate observa o scădere a tuturor parametrilor (inclusiv a numărului total al victimelor, a celor decedați cumulat cu cel a răniților grav).

După 2003 a apărut o tendință de creștere aproape continuă a numărului celor decedați, astfel, încât în 2008, acest parametru a atins o valoare foarte apropiată celei din 1991, iar raportat la valoarea din 2001, a fost cu aproape 25% mai mare.

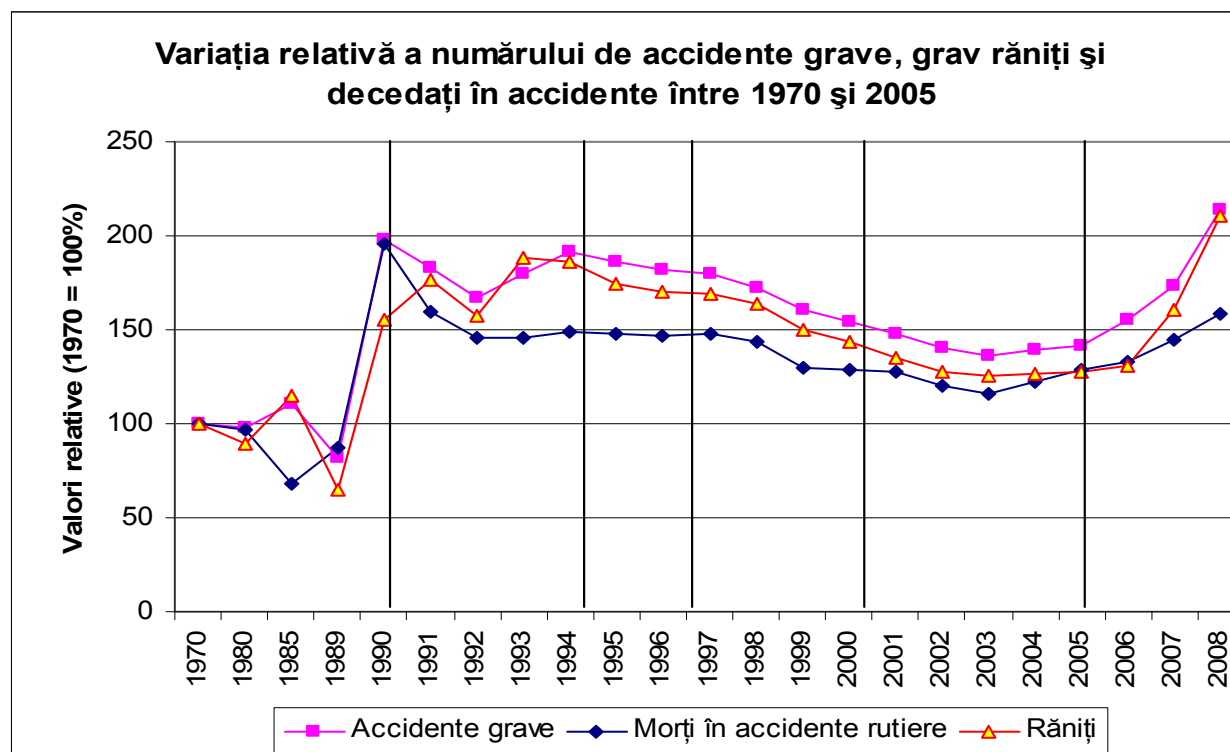


În perioada dintre 1970 și 2005, au avut loc schimbări care au avut influență asupra siguranței rutiere. În primul rând schimbarea de regim de la sfârșitul anului 1989, a produs o modificare dramatică în nivelul siguranței rutiere în România (așa cum s-a arătat mai sus). În 1990 au fost extrem de multe accidente cauzate și de defecțiuni tehnice, ca urmare, prin Hotărârea Guvernului României 594/1991 privind verificarea îndeplinirii condițiilor tehnice de către autovehiculele și remorcile acestora care circulă pe drumurile publice, a fost îmbunătățită verificarea condițiilor tehnice pe care trebuie să le îndeplinească autovehiculele și remorcile.

În 1993 s-au efectuat primele modificări importante ale legislației rutiere de după 1990, modificări care au intrat în vigoare în 1994. S-a unificat limita de viteză a autovehiculelor de categoria B la 80 km/h în afara localităților. Cu aceeași modificare a devenit obligatorie folosirea centurilor de siguranță pe scaunele față în afara localităților. De asemenea, nivelul amenziilor a fost adus la zi, în funcție de nivelul de atunci al inflației.

În 1999 au intrat în vigoare următoarele modificări ale Regulamentului de aplicare a Decretului 328 /

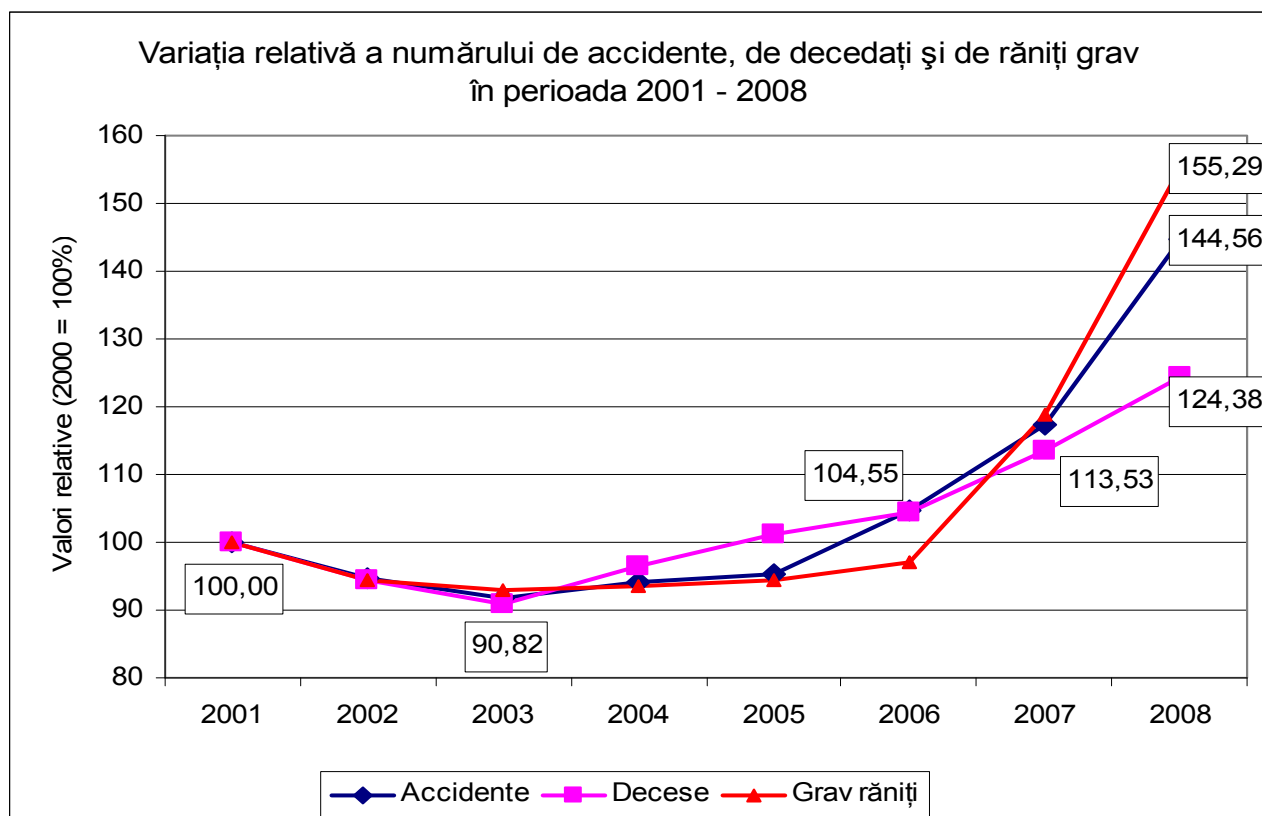
1966 privind circulația pe drumurile publice. Cu această ocazie a fost redusă limita de viteză în localități de la 60 la 50 km/h, mărită limita de viteză în afara localităților în cazul autoturismelor la 90 km/h pe drumurile normale, iar la 120 km/h pe autostrăzi. Utilizarea centurilor de siguranță pentru scaunele față a devenit obligatorie pentru toate drumurile publice. Nivelul amenzilor a crescut semnificativ. Aceste modificări par să fi avut efectul cel mai puternic asupra siguranței rutiere de după 1992 (numărul de accidente respectiv numărul de decedați a scăzut cu cca. 8%, iar numărul celor răniți cu cca. 10%), cel puțin în primul an de aplicare, mulțumită atât promovării puternice în mass-media cât și activității de impunere a legii peste medie de intensă, tipic pentru perioadele de aplicare a unor noi reglementări.



1990:	Schimbarea de regim politic
1991:	sistem nou de verificare tehnică a autovehiculelor
1994:	centuri de siguranță obligatoriu în afara localităților; amenzi mărite
1995:	înființarea CISR
1999:	centuri de siguranță pe locurile din față obligatoriu pe orice drum public; 50 km/h în localități, 90 km/h în afară, 120 km/h pe autostradă; amenzi mărite
2003:	OUG 195 centuri obligatoriu și în spate + scaun copii, viteze mărite: 100 km/h pe E, 130 km/h pe autostradă. Nivelul de alcoolemie pentru infracțiune scăzut la 0,8 g/ L sânge
2005:	supraveghere video, control automat viteze
2006:	Modificări OUG 195
2008:	Măsuri de siguranță rutieră pe drumurile naționale

În urma unui proces foarte lung, în 2002 a fost promovat sub forma unei Ordonanțe de Urgență a Guvernului, noua Lege a circulației pe drumurile publice, care a intrat în vigoare la 1 februarie 2003. În anul 2003 s-a ajuns la nivelul minim din punctul de vedere al tuturor parametrilor statistici aferenți accidentelor rutiere. Toți cei trei parametri au prezentat o scădere de ușor sub 10% față de valorile corespunzătoare din anul 2001. Această scădere oricum era mai mică decât cea necesară pentru a realiza și în cazul României ținta strategică propusă de Comisia Europeană, reducerea la jumătate a numărului de decedați.

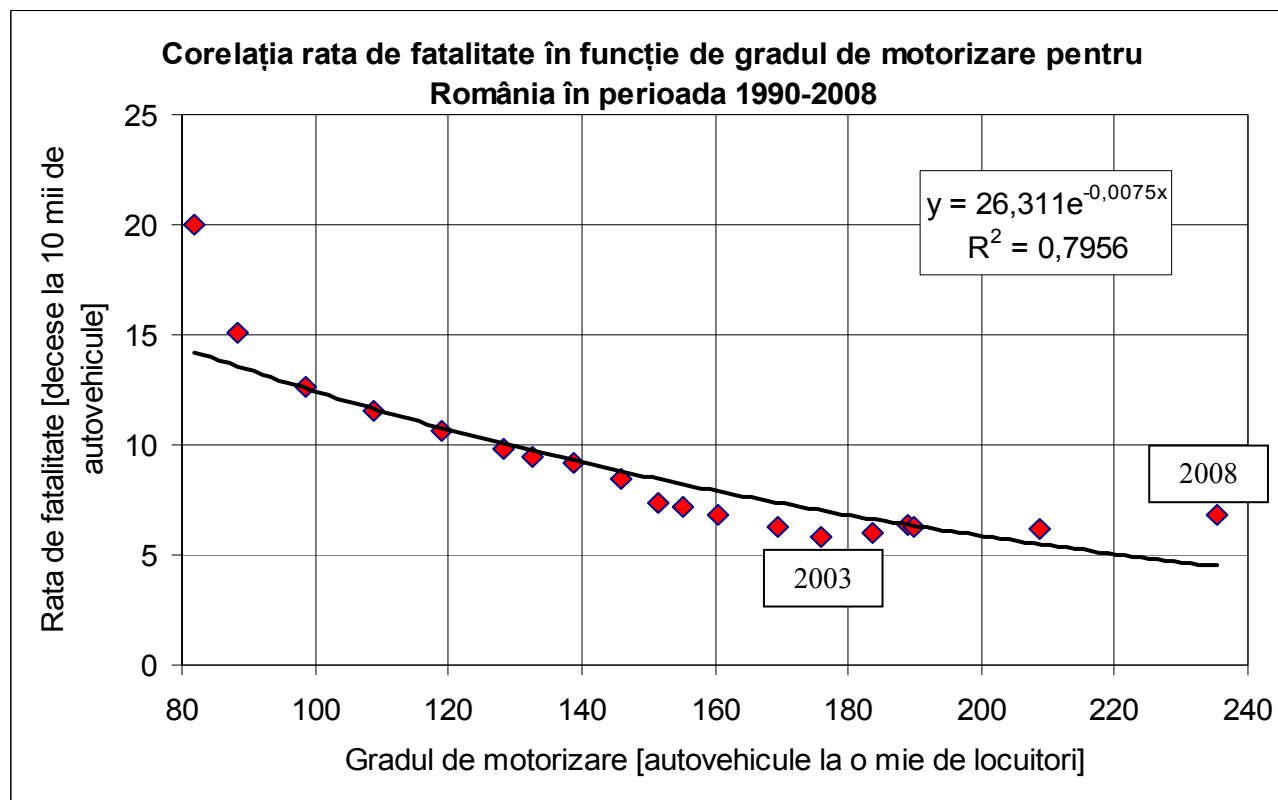
În noua legislație, printre altele a devenit obligatorie utilizarea centurilor de siguranță pentru toți pasagerii din autovehicul, iar nivelul de alcoolemie de la care conducerea unui autovehicul este considerată infracțiune de la 1 la 0,8 g alcool pur pentru 1 L de sânge. Pe de altă parte, limitele de viteză au fost mărite pentru drumurile în afara localităților, în general cu 10 km/h. Astfel, pe drumurile expres și E a ajuns la 100 km/h, ceea ce este nivelul cel mai înalt în Europa pentru drumuri cu două benzi. Numai în Germania și Austria, respectiv în Regatul Unit și Irlanda limita de viteză pe drumuri cu două benzi este la fel de mare. Pe autostradă, limita de viteză a crescut de la 120 la 130 km/h.



În 2008, numărul celor decedați a crescut, ajungând la aproximativ aceeași valoare ca în 1991, iar raportat la valoarea din 2001, numărul celor decedați a ajuns să fie de 124,38%, situație absolut unică, cel puțin cantitativ, în țările membre ale UE. Fără o analiză detaliată nu se poate determina care au fost cauzele principale ale acestei înrăutățiri, dar este foarte probabil că, printre altele, amintita creștere a limitelor de viteză a avut un rol important.

Perioada de după 1990 a fost caracterizată de o creștere dinamică a parcului de autovehicule, gradul de motorizare crescând între 1990 și 2008 cu peste 286%. Această creștere duce chiar și în mod natural, dar în ritmuri diferite în funcție de eficiența activităților de îmbunătățire a siguranței rutiere, la o scădere a nivelului de risc rutier, caracterizat prin rata de fatalitate. Dacă în 1990, rata de fatalitate în România a avut valoarea de 20, în 2003 a ajuns să fie de 5,84 decese la 10 mii de autovehicule, scăderea fiind continuă.

Primul an în care rata de fatalitate a crescut față de anul anterior a fost 2004, valoarea fiind de 5,95, iar în 2005 tendința s-a menținut, valoarea crescând la 6,02 decese la 10 mii de autovehicule, iar în 2008 rata de fatalitate având valoarea de 6,8 decese la 10.000 autovehicule, aproximativ cât a fost în 2001, deși parcul de autovehicule a crescut dinamic, ceea ce arată că în perioada 2004 – 2008 au apărut sau au fost amplificate fenomene care au înrăutățit semnificativ siguranța rutieră.



Comparații internaționale

În ceea ce privește situația valorii ratei de mortalitate, România în anul 2004, avea o situație destul de bună, în sensul că valoarea de 1,06 decese la 10 mii locuitori era sub media europeană. Trebuie subliniat că rata de mortalitate nu arată o corelație bună cu situația siguranței rutiere, mai degrabă arată locul mortalității prin accidente rutiere în cadrul mortalității generale a societății respective. Deci acest parametru nu poate fi folosit pentru a caracteriza riscul de expunere la accident sau la deces prin accident rutier. Pe de altă parte, această situație relativ bună s-a deteriorat între timp, valoarea în 2007 fiind de 1,3 decese la 10 mii locuitori, în timp ce media UE a ajuns de 0,87. deci valoarea era semnificativ mai rea decât media UE, existând doar șapte țări membre UE în cazul cărora parametrul avea valoare mai defavorabilă. În 2008 valoarea pentru România s-a înrăutățit și mai mult fiind de 1,42. Datele pentru celelalte țări europene nu ne stau la dispoziție.

Din punctul de vedere al variației relative a numărului de decedați din anul 2007 raportat la anul 2001, în România s-a înregistrat o creștere de 14%, valoarea de departe cea mai mare dintre toate țările membre UE. Spre comparație, țările cu rezultatele următoare cele mai defavorabile au fost Lituania și Slovenia cu 5%. Mai mult, în 2008 situația s-a înrăutățit masiv, numărul de decedați crescând semnificativ față de 2007, astfel că raportat la anul 2001 creșterea a fost de +25% în loc de circa -40% cât ar trebui să fie în cazul în care am fi pe drumul cel bun spre a respecta ținta din cartea Albă a Transporturilor al Comisiei Europene.

Caracteristici speciale ale accidentelor rutiere în România

Una din caracteristicile speciale ale siguranței rutiere în România este ponderea extrem de mare a accidentelor și, mai ales, a deceselor care au avut loc în interiorul localităților. În cazul ponderii accidentelor care au avut loc în interiorul localităților, în anul 2003, media țărilor EU-25 era de 60%, în timp ce în România ponderea era de 78,8%.

În cazul numărului deceselor situația este mult mai îndepărtată de media europeană, în sensul că, dacă media Uniunii Europene-25 pe anul 2003 a fost de 40%, în România era de 67,5%.

Această pondere extrem de mare poate fi explicată prin faptul că, foarte multe accidente grave au loc în interiorul localităților mici, traversate de drumuri majore (așa-numitele localități liniare), unde accidentele au loc la viteze anormal de mari pentru localități iar multe dintre accidente implică pietoni, accidente care au un grad de severitate mai mare decât celelalte categorii de coliziuni.

O altă problemă specială importantă este ponderea relativ mare a accidentelor dintre vehicule și pietoni. Conform datelor publicate de Organizația Națiunilor Unite – Comisia Economică pentru Europa, ponderea pietonilor respectiv a accidentelor dintre vehicule și pietoni este mult mai mare decât în datele din Baza de Date de Trafic și Accidente - T.R.A.D.B. (50% comparativ cu 30% pentru anul 2003). Dar chiar și pe baza datelor din T.R.A.D.B., se poate spune că ponderea acestei categorii de accidente este foarte mare în comparație cu situația țărilor europene.

2. CADRUL LEGISLATIV ȘI INSTITUȚIONAL

Dreptul la viață, dreptul la libera circulație, și dreptul la securitate sunt drepturi fundamentale ale omului, conform art.3 și 13.1. din Carta Organizației Națiunilor Unite a Drepturilor Omului. Aceste drepturi se regăsesc în Constituția României, precum și în proiectul Constituției Europene, 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,
- dreptul la un mediu înconjurător sănătos și echilibrat ecologic.

Din punct de vedere al cadrului instituțional, la ora actuală, România are instituții care să acopere aproape întreaga arie a problematicii siguranței rutiere, activitatea de bază derulându-se, conform experților Uniunii Europene, la un nivel de competență satisfăcător în cadrul principalelor instituții responsabile cu siguranța rutieră și anume: Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România, Autoritatea Rutieră Română, Registrul Auto Român, Direcția Poliției Rutiere, etc .

Probleme se înregistrează în principiu în activitatea de analiză și management integrat al siguranței rutiere.

3. VIZIUNEA

Nivelul de risc în sistemul de transport rutier nu trebuie să fie mai ridicat decât în orice alt sistem al vieții sociale și economice în condiții normale. Nivelul de risc trebuie diminuat încontinuu.

În perspectivă, numărul celor decedați sau răniți grav în sistemul de transport rutier trebuie să fie redus cât mai aproape de zero.

Un rol important în această strategie îl are prevenția 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 de siguranță rutieră.

4. ȚINTA STRATEGICĂ / INDICATORI DE PERFORMANȚĂ

România trebuie să devină o țară sigură din punctul de vedere al traficului rutier pentru cetățenii ei,

pentru investitori și turiști, pentru cei care o tranzitează.

- Reducerea numărului de persoane decedate în accidente rutiere cu cel puțin 25% față de anul 2008 până în anul 2013.
- Reducerea numărului de persoane decedate și a persoanelor grav rănite din categoria participanților la trafic vulnerabili (pietoni) cu cel puțin 30% față de anul 2008 până în 2013.
- Păstrarea la un nivel scăzut a numărului de victime din rândul utilizatorilor de biciclete, mopede și motociclete, în pofida creșterii rapide a numărului acestora.

OBIECTIVE STRATEGICE ȘI DIRECȚII PRINCIPALE

Obiectiv Strategic: I. Crearea structurilor instituționale

Direcții Principale:

- *Întărirea C.I.S.R.*
- *Înființarea Agenției Naționale de Colectare a Amenzilor*

Obiectiv Strategic: II. Crearea de strategii sectoriale de siguranță rutieră

Instituții responsabile:

- *Ministerul Transporturilor și Infrastructurii*
- *Ministerul Administrației și Internelor*
- *Autoritățile administrației publice locale*
- *Ministerul Educației, Cercetării și Inovării*
- *Ministerul Dezvoltării Regionale și Locuinței*
- *Ministerul Mediului, Ministerul Sănătății, Ministerul Tineretului și Sporturilor*
- *Ministerul Economiei*
- *Comisia pentru Supravegherea Asigurărilor*
- *Ministerul Justiției, Ministerul Public, Consiliul Superior al Magistraturii și Institutul Național al Magistraturii, Înalta Curte de Casație și Justiție*

Obiectiv Strategic: III. Diminuarea gravității consecințelor accidentelor rutiere

Direcții Principale:

- *Crearea unui sistem de management integrat al intervenției resurselor serviciilor specializate de urgență care intervin în cazul accidentelor rutiere*

Obiectiv Strategic: I. Crearea structurilor instituționale

Direcții Principale:

- *Întărirea C.I.S.R.*
- *Înființarea Agenției Naționale de Colectare a Amenzilor*

Întărirea CISR

Comitetele Județene de Siguranță Rutieră

Inițial propunere a consultantului Eptisa în cadrul proiectului Phare 2001, Audit de siguranță rutieră și sate liniare, Comitetele Județene de Siguranță Rutieră pot reprezenta autoritățile administrației publice locale în cadrul CISR, având ca scop generarea de strategii județene de siguranță rutieră.

Întărirea Secretariatului CISR

Definirea Secretariatului CISR ca direcție al cărei director să fie numit de ministrul transporturilor, prin intermediul Consiliului de administrație al ARR, poate duce la întărirea activității C.I.S.R..

Invitarea ca membri ai CISR a Ministerului Justiției, Ministerului Public și Consiliului Superior al Magistraturii

Fără implicarea acestor instituții, instituțiile cu atribuții de control al traficului rutier și transporturilor rutiere nu pot finaliza acțiunile de sancționare a nerespectării reglementărilor legale în vigoare.

Agenția Națională de Colectare a Amenzilor

Axarea strategiilor guvernamentale de îmbunătățire a siguranței rutiere pe aspectul îmbunătățirii încasării amenzilor contravenționale sta la baza strategiei de transport a Comisiei Europene, principiul fiind acela ca gradul de încasare a amenzilor rutiere este invers proporțional cu numărul accidentelor rutiere. În unele din statele UE cu cele mai bune performante în domeniul siguranței rutiere s-a constatat că în anumite state unui grad de încasare a amenzilor de 30% îi poate corespunde un număr de victimele în accidente rutiere de aproape 3 000 în timp ce creșterea la 90% a gradului de încasare poate scădea numărul victimelor sub 1 000.

ANCA va funcționa ca o autoritate independentă în subordinea Ministerului Justiției. Atribuțiile centrale propuse ale ANCA sunt:

- (a) procesarea, administrarea și colectarea de amenzi;*
- (b) coordonarea pedepselor prin munca în serviciile pentru comunitate, ale sentințelor custodiile precum și ale mandatelor de arestare;*
- (c) informarea publicului, a presei și al lanțului de parteneri*

ANCA va avea nevoie de cooperarea întregului lanț de parteneri ce funcționează din înăuntrul și din afara Ministerului Justiției precum ar fi poliția, biroul Procurorului Public, serviciile de stagiul penal, tribunalele, sistemul de închisori și executorii judecătorești.

(a) De la procesare la colectare: descrierea procedurilor

Pentru înregistrarea amenzilor și aplicarea procedurii corect și eficient, ANCA trebuie să verifice datele persoanelor fizice sau ale organizațiilor ce sunt amendate. Identificarea corectă se face prin

utilizarea unor diverse surse de informații cum ar fi sisteme de baze de date locale, Camera de Comerț, etc. În cazurile amenzilor neplătite până la data scadenței, ANCA investighează cazul și determină ca plata amenzii să fie făcută prin emiterea unui ordin de plată direct din contul bancar al plătitorului. În cazul în care aceasta procedură eșuează, ANCA recurge la un executor judecătoresc. Dacă și acesta eșuează în procesul de colectare, ANCA dispune în continuare de un număr de alte metode de constrângere cum ar fi în cazul **amenzilor de trafic** revocarea permisului auto, confiscarea autoturismului, sau chiar (printr-un ordin judecătoresc) arestarea plătitorului la un centru de arest pe o perioadă determinată de tribunal pe lângă obligația de a-și achita amenda. În cazul **amenzilor penale** din cazuri extreme, plătitorul poate fi închis la închisoare pe o perioadă determinată de tribunal, iar plătitorul nu mai are obligația de a-și achita amenda. În cazul amenzilor pentru daune materiale, închiderea plătitorului nu elimină obligația plății amenzii. De asemenea, în cazul unui **ordin de confiscare**, plătitorul poate fi închis pentru incapacitatea conformării unui ordin judecătoresc.

(b) Coordonarea pedepselor prin munca în serviciile pentru comunitate, ale sentințelor custodiile precum și ale mandatelor de arestare

Odată ce tribunalul stabilește o pedeapsă persoanei acuzate de o infracțiune, ANCA coordonează deopotrivă plasarea inculpatului în închisoare, pedepsele prin munca în serviciile pentru comunitate, precum și mandatele de arestare.

(c) Informarea publicului, a presei și al lanțului de parteneri

Publicul general poate contacta ANCA via telefon sau prin corespondență dacă există plângeri sau întrebări. Răspunsul ANCA conține pe lângă formularul standard de colectare a amenzii și informații generale în legătură cu modalitatea și opțiunile plății și procedura de contestare a amenzii aplicate. Departamentul de Comunicații a ANCA răspunde totodată și corespondenței primite din partea presei. În mod regulat ANCA strânge, redactează și trimite informații de management generale despre procedurile și coordonarea procesului de colectare de amenzi lanțului de parteneri ai săi.

Obiectiv Strategic: II. Crearea de strategii sectoriale de siguranță rutieră

Domenii de responsabilitate:

- *Ministerul Transporturilor și Infrastructurii*
- *Ministerul Administrației și Internelor*
- *Autoritățile administrației publice locale*
- *Ministerul Educației, Cercetării și Inovării*
- *Ministerul Mediului, Ministerul Sănătății, Ministerul Tineretului și Sporturilor*
- *Ministerul Dezvoltării Regionale și Locuinței*
- *Ministerul Economiei*
- *Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale*
- *Comisia pentru Supravegherea Asigurărilor*

- *Ministerul Justiției, Ministerul Public, Consiliul Superior al Magistraturii și Institutul Național al Magistraturii, Înalta Curte de Casație și Justiție*

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

Dezvoltarea și întreținerea unei infrastructuri rutiere sigure

Crearea unei infrastructuri rutiere sigure este una din condițiile fundamentale ale siguranței rutiere. În studiul Comisiei pentru Siguranță Globală 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. Pentru menținerea gradului de siguranță rutieră a rețelei de drumuri europene și naționale, există necesitatea definirii, printr-un act normativ, a unui plafon minim al fondurilor anuale alocate siguranței infrastructurii rutiere.

În România prioritățile referitoare la infrastructura rutieră sunt:

- 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
- introducerea obligativității auditului de siguranță rutieră pentru toate proiectele de infrastructură rutieră; Directiva Europeană 2008/96 CE, legea nr. 265/2008 și normele de aplicare.
- intensificarea inspecțiilor de siguranță periodice ale rețelei de drumuri
- intensificarea construcției de autostrăzi, inclusiv finalizarea centurii cu profil de autostradă a Capitalei, cu unul din beneficii din punct de vedere al siguranței rutiere, atragerea traficului de tranzit și creșterea siguranței în localitățile liniare de-a lungul drumurilor europene și naționale
- continuarea reabilitării drumurilor europene și naționale - îmbunătățirea semnalizării orizontale și verticale (furtul elementelor de infrastructură poate fi limitat prin introducerea de elemente construite cu noile tehnologii din materiale nevalorificabile), introducerea de noi elemente de siguranță, reabilitarea punctelor negre și a localităților liniare
- construirea parcajelor pentru efectuarea controalelor și pentru respectarea timpilor de odihnă în cazul transporturilor rutiere comerciale
- separarea traficului lent de cel de tranzit prin construirea de drumuri dedicate vehiculelor lente (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 la nivelul Uniunii Europene rețele internaționale de cicloturism care leagă marile orașe prin intermediul „drumurilor verzi” dedicate exclusiv bicicletelor. 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
- introducerea de prevederi legale privitoare la proiectarea infrastructurii de transport rutier, astfel încât să se asigure adaptarea la intensificarea fenomenelor meteorologice extreme
- eliminarea potențialelor pericole de pe marginea suprafeței carosabile (perdele de copaci, rigole adânci, capete de podețe)
- Crearea și operaționalizarea Centrului Național de Informare Rutieră la nivelul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, centru care va gestiona informațiile necesare privind

managementul traficului rutier la nivelul rețelei de drumuri naționale, pentru informarea operativă a utilizatorilor de infrastructură rutieră;

- Asigurarea de echipamente radio (RDS) pentru transmiterea pe canalele de date de radiodifuziune a informațiilor referitoare la traficul rutier pe autostrăzi și drumuri naționale
- Crearea și operaționalizarea dispeceratelor autostrăzi și drumuri naționale, pentru asigurarea integrată a managementului traficului de către administratorul drumului și a supravegherii video a traficului de către Poliția Autostrăzi sau Poliția Rutieră;
- Dezvoltarea, întreținerea și monitorizarea unei rețele naționale de telecomunicații amplasată în zona de siguranță a autostrăzilor și drumurilor naționale;
- Implementarea sistemelor de cântărire în mers în infrastructura noilor autostrăzi, cu posibilitatea de taxare automată
- Implementarea la nivelul autostrăzilor și drumurilor naționale 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 sau ale drumurilor naționale pentru informări non-urgente (depanare, tractare, pericole);
- 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;
- Implementarea panourilor în consolă cu mesaje variabile pentru informarea participanților la trafic;
- Implementarea echipamentelor pentru managementul traficului (senzori de condiții meteo a carosabilului - RWIS, senzori de viteză, senzori de trafic, etc.);
- Creșterea capacității de eliberare a suprafeței carosabile în urma evenimentelor rutiere

Creșterea siguranței transportului rutier de persoane în curse regulate

În urma numeroaselor accidente grave cu implicarea microbuzelor, dotarea cu limitatoare de viteză și cu centuri de siguranță a microbuzelor a fost introdusă ca obligatorie prin noua legislație a transporturilor rutiere care a intrat în vigoare începând cu 01.10.2006. Pentru transportul rutier de persoane în cursele regulate interurbane se urmărește înlocuirea etapizată a microbuzelor cu autobuze și autocare, pentru sporirea siguranței și a confortului acestui tip de transport.

Îmbunătățirea evaluării și intervenției psihologice pentru formare (inițială / continuă) sau reabilitare în vederea obținerii sau redobândirii permisului de conducere

Statele europene aplică programe complexe de consiliere psihologică de formare inițială sau continuă sau programe de reabilitare pentru șoferii cu abateri repetate, cu permis suspendat sau anulat. Aceste programe pot fi voluntare sau obligatorii, și se bazează pe faptul că încălcările repetate ale legislației rutiere nu sunt cauzate atât de necunoașterea regulilor cât de structura personalității șoferului, structură care poate fi influențată prin intervenție de consiliere psihologică personalizată și mai puțin prin cursuri teoretice de ordin general.

Spre exemplu, una din modificările importante ale legislației rutiere ar putea fi obligativitatea, pentru anumite încălcări grave sau repetate, de a participa în centre autorizate la programe de reabilitare comportamentală sau consiliere psihologică referitoare la siguranța rutieră, eventual cu posibilitatea de reducere a cuantumului amenzii contravenționale în cazul prezentării dovezilor de urmare a programelor menționate.

Școlile de șoferi și centrele de pregătire profesională în transporturile rutiere

Siguranța rutieră depinde printre altele și 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 și instruirii practice oferite de școlile de conducători auto.

În urma auditului școlilor de șoferi realizat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Normele privind autorizarea școlilor de conducători auto au fost aprobate prin Ordinul Ministrului Transporturilor Construcțiilor și Turismului nr. 1856/2006. Regulamentul de organizare și desfășurare a cursurilor în vederea obținerii permisului de conducere este în curs de elaborare.

Aceste acte normative modifică și completează legislația existentă în vederea alinierii la Directiva Comisiei Europene nr. 2000/56/CE care amendează Directiva Consiliului nr. 91/439/CEE privind permisele de conducere, și vizează înlăturarea din modul de organizare și desfășurare a cursurilor de pregătire în vederea obținerii permisului de conducere în cadrul școlilor de conducători auto, a elementelor care nu sunt conforme cu normele Uniunii Europene.

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii revizuieste la momentul actual normele privind autorizarea centrelor de pregătire profesională în transporturile rutiere și organizarea activității de formare.

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

Pentru formarea și testarea șoferilor este necesară amenajarea de centre moderne de formare și testare pentru conducere sigură care să cuprindă poligoane în care să se poată desfășura probe de control al derapajului, al acvaplanării, de frânare în curba, și simularea impactului, răsturnării, a reacției și simularea traficului.

În primă instanță, centrele de conducere sigură pot avea în vedere formarea șoferilor din serviciile de intervenție și ai Ministerului Apărării Naționale, precum și formarea șoferilor vehiculelor care efectuează transport de persoane sau transport de mărfuri periculoase.

Ulterior, centrele de conducere sigură pot fi deschise și șoferilor amatori, accesul la cursurile voluntare fiind posibil imediat după obținerea permisului auto pentru învățarea practică, cu ajutorul instructorilor profesioniști dar folosind propria mașină, a principiilor unei conduceri responsabile în condiții de carosabil umed, acoperit cu zăpadă, în cazul derapajului, curbelor, etc. La nivel național pot fi organizate competiții de conducere sigură pentru șoferii amatori.

Pentru a stimula interesul investitorilor privați în a dezvolta poligoane de conducere sigură, se poate introduce obligativitatea, pentru candidații la obținerea permisului auto, a absolvirii unor cursuri minime de conducere în centre de conducere sigură.

Campanii de informare și comunicare de siguranță rutieră

Alături de construirea unei infrastructuri rutiere sigure este importantă prevenția 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 de siguranță rutieră, printr-o mai mare implicare logistică și materială.

În calitate de instituție care asigură președinția CISR, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii trebuie de asemenea să coordoneze campaniile naționale dedicate siguranței rutiere, în care să implice toți membrii CISR, precum și comunicarea de siguranță rutieră dedicată autorităților și

factorilor de decizie politică. În acest sens, la sfârșitul lunii ianuarie a fiecărui an, CISR va adopta Planul național anual de comunicare de siguranță rutieră și prevenire a accidentelor rutiere.

MINISTERUL ADMINISTRAȚIEI ȘI INTERNELOR ȘI AUTORITĂȚILE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE LOCALE

AUTORITĂȚILE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE LOCALE

Transportul public și cel nemotorizat versus transportul motorizat individual

Pentru rezolvarea problemelor de siguranță, fluentă și protecția mediului în marile orașe, pârgiii importante care trebuie acționate integrat, sunt stimularea transportului public și descurajarea transportului motorizat individual.

Transportul public trebuie susținut prin următoarele tipuri de măsuri:

- subvenționarea investițiilor (din fonduri guvernamentale sau locale) pentru achiziționarea de vehicule, sisteme de ticketing, sisteme de informare în timp real
- introducerea benzilor / căilor dedicate transportului public urban, eventual prevăzute cu semafor prioritar
- îmbunătățirea siguranței stațiilor transportului public de persoane
- îmbunătățirea gradului de securitate al pasagerilor prin sisteme de camere de supraveghere amplasate în vehiculele transportului public
- taxarea suplimentară a proprietății imobiliare în cazul absenței transportului public
- asigurarea unui management de exploatare prin coordonarea unitară a tuturor rețelelor de transport public urban (transport de suprafață și subteran)

De cealaltă parte, reducerea ponderii *Transportului Motorizat Individual* se poate obține de către autoritățile administrației publice locale prin următoarele tipuri de acțiuni:

- creșterea nivelului de tarifare și colectare a taxelor pentru parcare (rezidențială și de tranzit)
- creșterea taxelor pentru deținerea autovehiculului, sau taxelor pentru congestie
- promovarea sistemelor de utilizare în comun a autoturismelor (car-sharing)

„Car-sharing” sau folosirea în comun a vehiculelor este un concept nou în transportul individual fiind puternic sprijinit de Comisia Europeană prin intermediul mai multor programe printre care programul Moses, și are la bază necesitatea reducerii traficului motorizat individual și mai buna integrare a acestuia în transportul intermodal urban.

Printre cele mai importante direcții de acțiune la nivelul orașelor europene se numără:

- crearea benzilor dedicate „mașinilor ocupate la capacitate” (High Occupied Cars – autovehicule care circulă cu mai mult de 3 sau de 4 persoane) sau acordarea pentru aceste vehicule a dreptului de a circula pe benzile dedicate transportului public
- stimularea introducerii „schemelor de folosire în comun a vehiculelor” pe baza programării orare și geografice a deplasărilor, atât în instituțiile publice care numără sute sau mii de angajați (ministere, spitale, etc.) cât și în cele private și stimularea cluburilor public-private de car-sharing (car city club - 6 mașini sunt folosite de 85 de persoane)
- stimularea „transportului public individual” adică a închirierii cu ora a vehiculelor din puncte fixe

Transportul nemotorizat - Mobilitatea prin Propulsie Umană

Bicicleta a fost redescoperită de statele Uniunii Europene datorită multiplelor avantaje oferite în condițiile mediului urban actual:

- mobilitate crescută în condițiile congestiilor zilnice din traficul rutier
- costuri reduse ale deplasării
- grad crescut de siguranță oferit celorlalți participanți la trafic
- protecția mediului
- sănătatea utilizatorului în condițiile creșterii incidenței afecțiunilor datorate sedentarismului (obezitate, diabet, boli cardio-vasculare)

Însă prin masa redusă și viteza de deplasare de regulă inferioară autovehiculelor și prin protecția fizică mult mai redusă la impact, bicicliștii sunt participanți vulnerabili la traficul rutier față de alte categorii de vehicule. De aceea este necesară o protejare specială a lor contra accidentelor în care sunt implicate autovehicule, fapt realizabil prin mai multe măsuri, printre care principalele sunt reducerea vitezei de circulație a autovehiculelor și separarea traficului bicicletelor de cel auto.

Statele Uniunii Europene stimulează utilizarea bicicletei ca mijloc de transport prin oferirea condițiilor optime de siguranță și confort, observându-se o creștere semnificativă a numărului de bicicliști de îndată ce municipalitățile au pus la dispoziție piste funcționale dedicate bicicliștilor.

Pentru a deveni capitale turistice, orașele românești pot oferi vizitatorilor atât hărțile pistelor de biciclete din mediul urban, precum și piste de biciclete interurbane (drumurile verzi) care leagă orașele europene făcând posibile sejururi cu bicicleta de-a lungul întregului teritoriu european.

În România, primul Program Național de Acțiuni al Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră (1995-2000) a prevăzut construirea la nivelul Capitalei a 50 de km de piste pentru biciclete conform standardelor europene, obiectiv rămas nerealizat și care ar trebui reluat.

Toate aceste aspecte trebuie integrate în cadrul campaniilor de promovare ale acestui mijloc de transport pentru toate tipurile de deplasare urbană: mersul la serviciu și deplasarea în interes de serviciu, curierat urban rapid, prestatori de servicii (depanatori, medici, instalatori etc.) sau chiar servicii publice pe bicicleta ca factor de eficiență economică - posta, poliție, inspectori etc. care circula cu bicicletă, cumpărături, turism pe baza centrelor de închiriere etc. relaxare și sport.

De asemenea, în cadrul promovării „Mobilității cu Propulsie Umană” alături de promovarea bicicletei, ar trebui încurajat mersul pe jos prin asigurarea tuturor condițiilor de siguranță necesare și a calității operaționale și prin promovarea dezvoltării urbane mixte, care să nu ducă la generarea unui procent prea mare de deplasări lungi, care nu mai pot fi efectuate prin mers pe jos.

Planuri zonale de siguranță rutieră în mediul urban

Dezvoltarea unor planuri comprehensive de mobilitate și siguranță rutieră în mediul urban și la nivel județean trebuie să fie parte a preocupărilor autorităților administrației publice locale în domeniul asigurării mobilității și a îmbunătățirii calității vieții.

Autoritatea pentru Transport Metropolitan București

Înființarea acestei instituții este sarcină a Primăriei Municipiului București, și are ca obiectiv managementul transportului public în Capitală și zona adiacentă, pentru toate modurile de transport.

Siguranța infrastructurii, semnalizarea orizontală și verticală

La nivelul autostrăzilor, drumurilor europene și naționale există reglementări unitare referitoare la

siguranța infrastructurii și elementele de marcare și semnalizare, reglementări care nu se aplică în cazul infrastructurii județene sau locale.

Îmbunătățirea și creșterea gradului de utilizare a elementelor de semnalizare trebuie să constituie o prioritate pentru autoritățile administrației publice locale, în acest sens dovedindu-se necesară modificarea normelor și a standardelor tehnice.

În cadrul acestui demers, de o atenție deosebită trebuie să beneficieze punctele cu risc crescut de accident, putând fi avute în vedere semaforizarea intersecțiilor și a trecerilor de pietoni, folosirea de materiale și elemente de marcaj orizontal cu vizibilitate crescută, amplasarea indicatoarelor și toaletarea corespunzătoare a vegetației din dreptul acestora.

În cazul acestor locații cu risc crescut de accident, elementele de semnalizare ar trebui însoțite de mesaje concise adresate tuturor participanților la trafic, care să îndemne la respectarea normelor de siguranță rutieră.

Tehnologiile Intelligent Transport Systems - ITS de management și supraveghere a traficului

Introducerea tehnologiilor inteligente pentru managementul și supravegherea traficului și pentru managementul flotelor de transport public cu posibilitatea informării în timp real a călătorilor, au devenit indispensabile în marile orașe în condițiile creșterii parcului auto și a traficului rutier.

Campanii de informare și comunicare de siguranță rutieră

Pentru obținerea unui trafic sigur în zonele urbane și rurale este importantă prevenția 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 de siguranță rutieră.

POLIȚIA RUTIERĂ

Supravegherea și impunerea legii de către Poliția Rutieră

În 6 aprilie 2004, Comisia Europeană a formulat Recomandarea nr. 345, care se referă la intensificarea supravegherii circulației rutiere pentru combaterea principalului factor de creștere a mortalității în cazul accidentelor rutiere, și anume viteza excesivă.

Pentru eficientizarea acțiunilor de supraveghere, Poliția Rutieră are nevoie în primul rând de dotarea agenților cu mijloace tehnice moderne și extinderea sistemelor de supraveghere automată atât pe drumurile naționale cât și în mediul urban.

Referitor la sistemele automate de supraveghere a traficului, legislația actuală prevede administrarea și operarea acestor sisteme de către Poliția Rutieră, în timp ce încasările din amenzi se fac venit integral la bugetele locale (Legea 526 / 2004 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor). În acest sens este necesară introducerea în actul normativ menționat a obligativității utilizării fondurilor provenite din amenzi pentru siguranța rutieră.

Dacă în interiorul localităților, este mult mai simplu de obținut sprijinul financiar al autorităților administrației publice locale, pentru sistemele de supraveghere automată a traficului de pe drumurile naționale care traversează mai multe localități, este foarte greu de definit responsabilitatea întreținerii acestor sisteme, în aceste condiții fiind absolut necesară găsirea unei soluții și amendarea în consecință a legislației existente.

Controlul siguranței drumurilor publice în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență 195/2002 privind circulație pe drumurile publice

Întreținerea infrastructurii rutiere și asigurarea condițiilor de siguranță a acestora sunt absolut necesare pentru asigurarea unui trafic rutier sigur. În acest sens trebuie intensificat controlul vizual în cadrul misiunilor de patrulare, pentru identificarea și sancționarea nerespectării normelor în vigoare, avându-se în vedere:

- existența și menținerea la standarde a marcajelor și indicatoarelor de pe drumurile publice deschise circulației
- semnalizarea lucrărilor precum și a obstacolelor aflate pe suprafața carosabilă
- refacerea după intervenție a suprafeței carosabile (în cazul utilităților publice: apă, gaz, electricitate, etc.)
- gradul de menținere a amenajărilor de infrastructură în limitele unui trafic sigur
- existența de construcții, accese rutiere, panouri publicitare sau activități în zona drumului public care nu respectă prevederile legale sau afectează siguranța rutieră

Îmbunătățirea legislației rutiere

Câteva modificări care pot fi avute în vedere:

- Împuternicirea Jandarmeriei Române și a Poliției Comunitare în ceea ce privește sancționarea contravențiilor la legea circulației rutiere;
- Mutarea responsabilității săvârșirii contravenției de la șoferul care a condus vehiculul la proprietarul vehiculului, în cazul determinării contravenției prin mijloace electronice (camere video de supraveghere a traficului), pentru simplificarea încasării amenzii contravenționale;
- Eliminarea instituției martorului din procedura contravențională, actualmente Poliția Rutieră, în calitate de reprezentant al statului român fiind în inferioritate față de cetățeanul român în fața puterii judecătorești (cetățeanul se reprezintă singur, iar Poliția Rutieră are nevoie de instituția martorului);
- Considerarea ca ilegală a comercializării și folosirii dispozitivelor de detecție a aparatelor radar;
- Introducerea obligativității obținerii permisului de conducere pentru a putea conduce moped pe drumurile publice;
- Sporirea gradului de intransigență a legii în ceea ce privește abaterile grave: reținerea la secția de Poliție pentru 24 de ore și suspendarea permisului între 1 an și 3 ani în cazul constatării stării de ebrietate la volan, confiscarea vehiculului care circulă cu o viteză de cel puțin de două ori mai mare decât viteza legală;
- Testarea alcoolemiei, de către agenții de poliție, de fiecare dată când aceștia opresc autovehiculele;
- Înăsprirea legii prin prevederea a mai multor puncte contravenționale în cazul șoferilor profesioniști, a celor tineri și a celor începători;
- Introducerea permisului probator pentru șoferii începători, care poate fi suspendat la mai puține puncte contravenționale și care îndeamnă la un condus mai prudent;
- Modificarea legislației naționale privind staționarea și oprirea, precum și privind procedurile de ridicare a vehiculelor staționate ilegal, în sensul extinderii competențelor aferente și către Poliția Comunitară și permiterea stabilirii de către autoritățile administrative locale de regulamente proprii asupra acestei activități, urmată de urgentarea adoptării hotărârilor de Consilii Locale / Consiliu General privind procedurile de ridicare a vehiculelor parcate ilegal, în paralel cu reglementarea parcării pe locurile legale;
- Urgentarea adoptării hotărârilor de Consilii Locale / Consiliu General privind procedurile de ridicare a vehiculelor parcate ilegal, în paralel cu reglementarea parcării pe locurile existente;

- Extinderea sistemului de management al traficului din Capitală și pentru funcțiunea de supraveghere a traficului de către Poliția Rutieră.
- Admiterea ca probă legală a măsurării vitezei medii pe un sector de drum
- păstrarea ca probă a buletinului de analiză a concentrației de alcool din aerul expirat și eliminarea obligativității analizei de sânge și specificarea faptului că, dacă șoferul supus controlului dorește analiza sângelui, plata să se facă de către acesta
- Elaborarea de proceduri clare de reținere a contravenienților sau persoanelor suspecte, de imobilizare/confiscare a vehiculului, de folosire a forței împotriva agresorilor, proceduri aprobate de procuratură și de puterea judecătorească
- Interzicerea accesului pe drumurile publice a vehiculelor de tip ATV – în marea majoritate a statelor europene, accesul aceste vehicule este permis numai în afara drumurilor (off road)
- Oferirea posibilității șoferilor de a opta pentru reducerea amenzii contravenționale prin participarea în centre autorizate la programe de reabilitare comportamentală sau consiliere psihologică referitoare la siguranța rutieră.

Propunerile de actualizare sau îmbunătățire a legislației rutiere ar trebui prezentate public pentru o perioadă limitată în scopul participării tuturor participanților la trafic, în calitatea acestora de factori direct implicați în circulația rutieră. La aceste propuneri să se solicite și contribuția Societății Civile reprezentată de organizațiile neguvernamentale.

Controlul, sancționarea și recuperarea pierderilor în cazul furtului sau distrugerii elementelor de infrastructură

Autoritățile centrale și cele ale administrației publice locale trebuie să identifice soluții de reducere a furtului și distrugerii de elemente de semnalizare și infrastructură rutieră, acest tip de activitate criminală ducând la efecte dezastruoase din punct de vedere al siguranței rutiere și la costuri suplimentare de înlocuire sau întreținere. Este recomandabil ca elementele de semnalizare să fie confecționate din materiale care nu pot fi valorificate și care să descurajeze furtul.

Investigarea accidentelor rutiere

Reorganizarea și îmbunătățirea activității de investigare/ reconstrucție a accidentelor rutiere de către poliție este necesară. Înființarea unor echipe specializate în structură regională, dotarea lor cu resurse materiale și umane adecvate, îmbunătățirea sistemului de pregătire a organelor de cercetare penală, realizarea unui manual de investigare a accidentelor grave pentru impunerea unor standarde unice la nivel național sunt necesare în acest scop.

Reconstrucția accidentelor grave trebuie făcută pe baza unor standarde extrem de riguroase, folosind ultimele echipamente electronice din domeniu, expertiza judiciară fiind asigurată de către poliția rutieră.

DIRECȚIA REGIM PERMISE DE CONDUCERE ȘI ÎNMATRICULARE A VEHICULELOR

Îmbunătățirea sistemului de examinare a conducătorilor de vehicule în vederea obținerii permisului de conducere

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

Revizuirea criteriilor de examinare trebuie realizată permanent în funcție de cerințele armonizării

cu legislația europeană și de eficiența acestor măsuri în reducerea numărului de accidente rutiere.

MINISTERUL EDUCAȚIEI, CERCETĂRII ȘI INOVĂRII și AUTORITĂȚILE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE LOCALE

Strategia de educație rutieră pentru învățământul pre-universitar

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

Educația începe din perioada preșcolară, trece prin ciclurile preșcolar, primar, gimnazial și liceal, și continuă cu campanii de informare și educare a tuturor categoriilor de vârstă.

În condițiile în care mobilitatea școlară și cea asociată timpului liber este parte integrantă din viața tuturor elevilor, în cuantum de cel puțin 2 ore de mobilitate / zi, este importantă implementarea prevederilor Ordinului Comun al Ministrului Internelor și Reformei Administrative și al Ministrului Educației, Cercetării și Tineretului nr. 1589/25.07.2007, prin formarea cadrelor didactice prin programe organizate în parteneriat cu instituții abilitate și specializate în formarea în domeniul siguranței rutiere, elaborarea de materiale educaționale moderne (soft-uri educaționale, suporturi de curs interactive, materiale multimedia, etc.).

În al doilea rând, mobilitatea și siguranța rutieră trebuie să fie gândite ca făcând parte integrantă din însuși sistemul școlar, la nivelul unităților de învățământ se promovează elaborarea Planurilor de Mobilitate Școlară proprii, și Programe Aplicative de Siguranță Rutieră asociate acestor planuri, fiind asistate de autoritățile administrației publice locale, responsabile cu transportul public urban și siguranța rutieră.

Planurile de Mobilitate Școlară și Programele aplicative constau în analizarea mijloacelor de transport și a rutelor utilizate, analizarea riscurilor asociate precum și elaborarea de soluții pentru minimizarea acestor riscuri pentru deplasarea elevilor pe drumul casă-școală. Toate aceste activități trebuie promovate și sunt menite să antreneze atât elevii, părinții, personalul didactic și conducerile școlilor cât și reprezentanții autorităților administrației publice locale și centrale reprezentate în teritoriu în direcția creării unui spațiu rutier sigur în zonele traseelor casă-școală. Aceste nuclee de siguranță rutieră pot deveni în final premisele unui spațiu rutier sigur extins în toate zonele de deplasare sau rezidență ale persoanelor implicate. Trebuie conștientizat că obiceiurile de deplasare din copilărie devin modele pentru viața adultă și este important să nu existe generații de copii și tineri care consideră că doar deplasarea motorizată individuală este cea acceptabilă.

De asemenea, alături de prezența disciplinei educației rutiere în interiorul curriculumului școlar este important ca prevenția accidentelor rutiere să se facă și prin intermediul campaniilor de informare și comunicare de siguranță rutieră care se pot desfășura cu sprijinul inspectoratelor școlare județene / inspectoratului școlar al municipiului București în toate ciclurile educaționale pre-universitare. În aceste campanii pot fi atrase și companiile private care editează manualele școlare, prin introducerea unor elemente care pot oferi informații despre siguranța rutieră, cu respectarea în același timp a prevederilor legale referitoare la planurile cadru, a programelor și a manualelor școlare. De asemenea pot fi avute în vedere și companiile care editează materiale didactice auxiliare care au ca scop informarea și comunicarea de siguranță rutieră.

Programe post-universitare de formare în domeniul siguranței rutiere

Pentru îmbunătățirea expertizei în domeniul siguranței rutiere este necesară promovarea

programele parteneriale de formare continuă în domeniul siguranței rutiere. Printre programele post-universitare care pot fi avute în vedere sunt cele pentru auditorii de siguranță rutieră, pentru experții tehnici judiciari și cele pentru inginerii de trafic, aceste programe urmând a fi introduse de către universități, avându-se în vedere principiul autonomiei universitare, în parteneriat cu instituții care pot oferi specialiști din aceste zone de activitate și împreună cu instituții care pot utiliza ulterior capacitatea de expertiză nou creată.

Finanțarea proiectelor se va face de fiecare instituție în funcție de modul de finanțare specific, și anume: instituțiile de învățământ preuniversitar la bugetele unităților administrativ teritoriale de care aparțin iar instituțiile din subordinea Ministerului Educației, Cercetării și Inovării, după caz, din veniturile proprii sau din fonduri de la bugetul de stat prin Ministerul Educației, Cercetării și Inovării.

MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE ȘI LOCUINȚEI

Managementul Mobilității

În majoritatea țărilor Uniunii Europene ca și în alte țări dezvoltate, managementul traficului și integrarea inter-modală a transporturilor a făcut pași importanți atât în ceea ce privește transportul de persoane cât și a transportului de marfă.

În cadrul proiectului de Restructurare a Transporturilor finanțat de Banca Mondială, există un sub-proiect de creare de către Primăria Municipiului București a unei Autorități pentru Transport Metropolitan București care să aibă ca principal obiectiv integrarea și dezvoltarea durabilă a transportului urban, peri-urban și regional la nivelul și în jurul Capitalei. Strategiile de dezvoltare durabilă trebuie să prevadă ca, în cazul creșterii ponderii zonelor rezidențiale exterioare orașului să se prevadă pe centură respectiv pe marginea zonei centrale puncte de transfer prevăzute cu parcuri P&R („park and ride”) pentru a nu mări traficul pe drumurile radiale.

În urma dezvoltării urbane rapide dublate de o creștere continuă a parcului auto, a numărului de șoferi și a volumelor de trafic, este absolut necesară intervenția rapidă a autorităților pentru sistematizarea traficului existent și pentru planificarea mobilității pentru perioadele următoare.

În acest sens trebuie să existe obligativitatea alcătuirii de Planuri de mobilitate inter-modală la nivel urban, peri-urban și județean. Planurile de mobilitate au în vedere dezvoltarea durabilă a traficului rutier de la nivel județean până la nivel local, cu respectarea caracteristicilor locale, printr-un management eficient al traficului existent, prin intervenții pentru păstrarea unui echilibru în utilizarea diferitelor moduri de transport.

Aceste planuri de mobilitate sunt absolut necesare pentru alcătuirea unei strategii de dezvoltare durabilă locală, regională și națională, având ca principii de bază asigurarea mobilității și a accesibilității cu menținerea siguranței, confortului și fluenței traficului rutier precum și protecția mediului și a sănătății cetățenilor.

Revizuirea normelor de construire sau dezvoltare urbană de-a lungul drumurilor de tranzit

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 localităților de-a lungul drumurilor existente prin norme administrative impuse

la acordarea aprobărilor de construcție.

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, punând probleme de siguranță rutieră din cauza conflictelor de trafic (traversări, viraje la stânga, manevre de întoarcere, pietoni și cicliști etc.) și impunând viteză medie redusă pe porțiuni lungi de drum. Trebuie acordată atenție evitării unor situații în care drumurile ocolitoare (de centură), construite special pentru eliminarea traficului de tranzit din localitate, devin drumuri locale și de acces prin construirea de obiective generatoare de trafic local sau de acces de-a lungul lor.

MINISTERUL MEDIULUI, MINISTERUL SĂNĂTĂȚII, MINISTERUL TINERETULUI ȘI SPORTURILOR

Campanii de promovare a transportului public și a celui alternativ

Comitetul European pentru Mediu și Sănătate, inițiativă a Organizației Mondiale a Sănătății în zona europeană, are pe lista de priorități creșterea siguranței rutiere în mediul urban prin promovarea transportului public și a mobilității cu propulsie umană („Human Powered Mobility”), mersul pe jos sau mersul cu bicicleta, cu accent pe crearea unei civilizații mai sigure pentru generațiile următoare. În eforturile de promovare sunt implicate ca parteneri mai multe instituții ale administrației centrale și cele ale administrației publice locale.

Din punctul de vedere al sănătății Comitetul European pentru Mediu și Sănătate a atras atenția asupra faptului că promovarea mersului pe jos sau a folosirii bicicletei poate fi făcută având în vedere sănătatea participantului la trafic, în condițiile creșterii incidenței afecțiunilor datorate sedentarismului cum ar fi obezitatea, diabetul, bolile cardio-vasculare atât în rândul adulților, cât și, într-un mod surprinzător la vârste fragede. De asemenea, prin încurajarea mersului pe jos și a bicicletei de la vârste fragede se poate obține un bazin mai larg de selecție pentru sportul de performanță.

Organizația Națiunilor Unite - ONU a desemnat Organizația Mondială a Sănătății ca și coordonator al activităților de siguranță rutieră în cadrul Organizației Națiunilor Unite; în 2004, Ziua Mondială a Sănătății fiind dedicată flagelului constituit de accidente rutiere, iar săptămâna 23-29 aprilie 2007 fiind Săptămâna Mondială a Siguranței Rutiere. În acest context implicarea activă a autorităților române din domeniul sănătății ar fi benefică pentru coordonarea națională a acestor evenimente internaționale.

De asemenea, Ministerul Sănătății poate sprijini campaniile de prevenire a accidentelor, care pot duce la economii substanțiale din bugetul sistemului medical.

MINISTERUL COMUNICAȚIILOR ȘI SOCIETĂȚII INFORMAȚIONALE

Servicii, comerț și lucrul la domiciliu prin sisteme electronice și de comunicații

Stimularea serviciilor electronice, comerțului electronic și a lucrului la domiciliu prin utilizarea serviciilor de telecomunicații, internet și a semnăturii electronice și evitarea deplasărilor sunt pârghii prin care se poate obține reducerea traficului individual motorizat, economie de timp și resurse materiale, eficiență și competitivitate.

Aplicații ce conferă siguranță prin utilizarea noilor tehnologii

Sistemele electronice, informatice și de comunicații, sistemele inteligente de protecție, adaptarea vitezei, poziționare și navigare, sistemele de supraveghere și management al traficului, sunt câteva dintre aplicațiile pentru oferirea siguranței prin intermediul noilor tehnologii. Soluțiile care și-au dovedit eficiența sunt implementate la scara întregii Uniuni Europene.

Adoptarea unui Plan Național ITS

Comisia Europeană a propus un plan de acțiuni ITS și un proiect de directivă în acest sens, fiind nevoie ca CISR să propună spre adoptare un plan de acțiuni ITS național. Este nevoie de întărirea platformei naționale pentru e-call, de includerea e-safety în programul de acțiuni 2009, de formularea unui punct de vedere pluridisciplinar asupra documentelor europene aflate pe agenda Comisiei Europene (Plan de acțiune pentru implementarea sistemelor ITS în Europa COM 2008/886 final, Directivă de instituire a cadrului pentru implementarea ITS în transportul rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport COM 2008/887 final, Green Paper TENT, Revizuirea Politicilor în scopul unei mai bune integrări a rețelei transeuropene de transport în serviciul politicii comune de transport COM 2009 / 44 final), ca parte a punctului de vedere al României în dezbaterile din Consiliul European și Parlamentul European.

COMISIA PENTRU SUPRAVEGHEREA ASIGURĂRILOR

Bonus-malus - stabilirea cuantumului primei de asigurare auto în funcție de riscul de accident al șoferului

Această metodă de creștere a cuantumului primei în funcție de riscul de accident al șoferului care încheie asigurarea este una din cele mai eficiente metode de reducere a numărului de accidente rutiere.

Stabilirea procentului din primele de asigurare auto care finanțează campaniile de informare privind siguranța rutieră

Ca autoritate competentă în domeniul asigurărilor auto, Comisia Pentru Supravegherea Asigurărilor trebuie să stabilească procentul din primele de asigurare auto, care finanțează campaniile de informare privind siguranța rutieră conform prevederilor Ordonanței de urgență nr. 195/2002, privind circulație pe drumurile publice aprobată cu modificările și completările ulterioare.

Sprijinirea campaniilor de informare și comunicare de siguranță rutieră

Sectorul asigurărilor este unul din factorii importanți în prevenția 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 de siguranță rutieră.

MINISTERUL JUSTIȚIEI, MINISTERUL PUBLIC, CONSILIUL SUPERIOR AL MAGISTRATURII, INSTITUTUL NAȚIONAL AL MAGISTRATURII, ÎNALTA CURTE DE CASAȚIE ȘI JUSTIȚIE

Îmbunătățirea practicii judiciare aferente accidentelor rutiere

Seminarii pentru formarea magistraților care soluționează dosare referitoare la accidentele rutiere

sunt necesare pentru îmbunătățirea actului de justiție în aceste cauze.

Unificarea practicii judiciare în ceea ce privește instrumentarea și soluționarea dosarelor penale ale accidentelor rutiere este necesară pentru asigurarea unei justiții echitabile.

Obiectiv Strategic: III. Diminuarea gravității consecințelor accidentelor rutiere

Direcție Principală:

Crearea unui sistem de management integrat al intervenției resurselor serviciilor specializate de urgență care intervin în cazul accidentelor rutiere

1. Serviciul de Telecomunicații Speciale

România a implementat Sistemul Național Unic pentru Apeluri de Urgență - SNUAU, platformă care asigură la nivel național accesul populației la numărul unic european de urgență 112, și care pune la dispoziția serviciilor specializate de intervenție în caz de urgență un suport informatic și de comunicații care să asigure interoperabilitatea și cooperarea acestor servicii, inclusiv prin oferirea unei imagini unitare asupra resurselor comune la dispoziție pentru intervenție.

Sistemul 112 a fost implementat conform standardelor europene definite de către EMTEL/ETSI și poate asigura funcționarea Centrelor 112 în două moduri:

- ca structură integrată a serviciilor specializate de intervenție - colocare, preluarea și tratarea apelurilor 112 în același loc pentru toate serviciile de urgență: Ambulanța, I.S.U., S.M.U.R.D., Poliția, Jandarmeria și Protecția Civilă. Dispeceratul integrat se afla în structura autorităților administrației publice locale.
- ca structură separată - un centru de preluare a apelurilor la nivel județean sau al municipiului București care preia apelul și o parte din date, ulterior transferând apelul și datele către dispeceratele independente ale serviciilor de urgență funcție de necesitățile cazului, intervențiile coordonate ale acestora fiind făcute conform clasificării incidentelor pe linia siguranței rutiere, stabilite pe baza experienței, de către aceste servicii de urgență.

Centrele 112 au autonomie la nivel de județ și pot răspunde particularităților locale, responsabilitatea intervenției fiind în sarcina agențiilor specializate de intervenție, SNUAU este capabil să răspundă oricărui mod de organizare și reglementare pentru intervenție al acestor agenții.

Actualmente alte 4 județe se pregătesc pentru integrarea preluării apelurilor după modelul Mureș și pentru asigurarea unei co-gestiuni a sistemului de preluare a apelurilor de urgență 112 de către toate serviciile operaționale implicate și de către autoritățile administrației publice locale, dar există și posibilitatea ca trecerea la standardul integrat să se facă întâi prin unificarea dispeceratelor și resurselor diverselor competențe, spre exemplu la nivelul actelor de urgență medicală – SMURD - Ambulanță, etc.

2. Coordonarea operațională a intervențiilor integrate

Platforma oferită de S.N.U.A.U. 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 Ministerului Administrației și Internelor și Ministerului Sănătății reglementează intervenția prin folosirea elicopterului, numeroase protocoale de colaborare și metodologii de cooperare inter-instituțională.

Este nevoie de reglementări care să asigure managementul unitar al intervenției serviciilor specializate și resurselor folosite de acestea în cazul accidentelor rutiere. În acest sens perfecționarea cadrului de reglementare este facilitată de existența Comitetului Național de Coordonare a S.N.U.A.U., înființat în baza Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.34 / 2008, Comitet care funcționează sub autoritatea Guvernului și care are în componență membri cu responsabilități în domeniu din cadrul Ministerului Administrației și Internelor și ai Ministerului Sănătății.

Este necesar, ca la momentul actual, 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.

3. 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, crearea unor noi baze aeriene de salvare prin colaborare între spitale și Unitatea Specială de Aviație a Ministerului Administrației și Internelor precum și formarea în domeniul acordării primului ajutor, defibrilării semiautomate, acordării asistentei de urgență în echipa și descarcerării, după modelul propus de Inspectoratul General pentru Situații de Urgență – I.G.S.U. / S.M.U.R.D.