

STRATEGIA NAȚIONALĂ PENTRU SIGURANȚĂ RUTIERĂ 2011 – 2020

Capitolul 1 - INTRODUCERE

1.1. Premise

Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră 2011 – 2020 este un document de politici coerente și unitare în sfera siguranței rutiere, pe termen lung, care a apărut ca urmare a rezultatelor nesatisfăcătoare ale politicilor existente în domeniu. Aceasta urmează a fi pusă în aplicare de către instituțiile cu atribuții în domeniu, organe de specialitate ale administrației publice centrale împreună cu reprezentanții autorităților administrației publice locale recunoscute prin lege.

Întrucât rezultatele măsurilor care au avut ca scop creșterea siguranței participanților la trafic au fost slabe, iar ambițiosul obiectiv de reducere la jumătate a numărului de decese în accidentele rutiere, pentru perioada 2001 – 2010 la nivelul Uniunii Europene nu s-a îndeplinit, numărul de decese în accidentele rutiere din Uniunea Europeană scăzând doar cu 35% până în 2010, Comisia Europeană a luat decizia de a elabora noile orientări pentru perioada 2011 – 2020 pentru un spațiu european de siguranță rutieră, menținând obiectivul principal, de reducere a deceselor cu 50% față de perioada anterioară.

Comisia Europeană consideră inacceptabil de ridicat numărul deceselor și al vătămarilor corporale, recunoscând totodată că sistemul de transport sigur și durabil contribuie la competitivitate și prosperitate, la ocuparea forței de muncă, siguranță și securitate pe plan european.

În acest sens a fost elaborat și comunicat de Comisia Europeană și un program detaliat de siguranță rutieră pentru perioada 2011 – 2020.

Planul de reducere cu 50% a numărului victimelor accidentelor rutiere la nivelul Uniunii Europene în perioada 2001-2010 nu a fost prevăzut în politicile publice din România. Menționăm că România nu a avut o strategie pe termen lung privind siguranța rutieră, dar a preluat obiectivul european de reducere a numărului de decese odată cu aderarea la Uniunea Europeană în 2007.

În perioada 2001-2008, în România s-a înregistrat însă o creștere cu 25% a numărului persoanelor decedate, ceea ce plasează țara noastră pe penultimul loc în clasamentul european, conform tabelului¹ prezentat alăturat:

¹ Modificările în procente ale numărului victimelor accidentelor rutiere între 2001 și 2009
- Al patrulea raport PIN – “Road Safety Target in Sight: Making up for lost time”,



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

1.2. Părțile implicate în elaborarea strategiei și modul de lucru

În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 437/1995 privind înființarea Consiliului Interministerial pentru Siguranța Rutieră, cu modificările și completările ulterioare, denumit în continuare C.I.S.R, părțile implicate în elaborarea Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră și a Programului Național de Acțiuni Prioritare pentru implementarea acesteia, sunt organele de specialitate ale administrației publice centrale și reprezentanții administrației publice locale recunoscute prin lege, care au atribuții privind siguranța rutieră.

În structura C.I.S.R funcționează Delegația Permanentă Interministerială de Siguranță Rutieră, denumită în continuare D.P.I.S.R, care este alcătuită din experți ai autorităților publice reprezentate în C.I.S.R.

D.P.I.S.R are ca principal atribut elaborarea strategiei naționale de siguranță rutieră și a programelor naționale de acțiuni prioritare pentru implementarea acesteia, asigurând punerea în practică a tuturor hotărârilor C.I.S.R.

C.I.S.R. supune aprobării Guvernului, prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, strategia națională de siguranță rutieră și programele naționale de acțiuni prioritare pentru implementarea strategiei.

Membrii C.I.S.R. sunt conducătorii, sau, după caz, reprezentanții conducătorilor următoarelor organe de specialitate ale administrației publice centrale și, respectiv, ai autorităților administrației publice locale ale municipiului București și ai structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale recunoscute de lege:

- Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, denumit în continuare MTI;
- Ministerul Administrației și Internelor, denumit în continuare MAI;
- Ministerul Economiei, Comerțului și Mediului de Afaceri, denumit în continuare MECMA;
- Ministerul Finanțelor Publice, denumit în continuare MFP;
- Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului, denumit în continuare MDRT;
- Ministerul Mediului și Pădurilor, denumit în continuare MMP;
- Ministerul Comunicațiilor și Societății Informaționale, denumit în continuare MCSI;
- Ministerul Sănătății, denumit în continuare MS;
- Ministerul Educației, Cercetării Tineretului și Sportului, denumit în continuare MECS;
- Primăria Municipiului București, denumită în continuare PMB;
- Federația Autorităților Locale din România;
- Asociația Comunelor din România;
- Asociația Orașelor din România;
- Asociația Municipiilor din România;
- Uniunea Națională a Consiliilor Județene din România.

De asemenea, în elaborarea celor două documente este implicat și Secretariatul Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră, denumit în continuare S.C.I.S.R., care este asigurat de MTI prin Autoritatea Rutieră Română – ARR, denumită în continuare ARR, care desfășoară activitate permanentă, asigurând secretariatul tehnic al D.P.I.S.R.

Activitatea sa permanentă constă în:

- a) pregătirea și distribuirea materialelor de lucru pentru ședințele D.P.I.S.R. și C.I.S.R.;
- b) gestionarea proiectelor de acte normative elaborate și a hotărârilor adoptate de C.I.S.R.;
- c) consemnarea și gestionarea dezbaterilor din plenul C.I.S.R. și D.P.I.S.R., precum și din cadrul ședințelor grupurilor de lucru ale D.P.I.S.R.;
- d) asigurarea secretariatului tehnic al D.P.I.S.R.;
- e) asigurarea desfășurării coerente a activităților D.P.I.S.R. și C.I.S.R.

Capitolul 2 - INFORMAȚII GENERALE RELEVANTE

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

Acești indicatori sunt specifici pentru fiecare sector de activitate care concură la siguranța rutieră și vor fi utilizați în analizele privind îndeplinirea măsurilor propuse în vederea îmbunătățirii siguranței rutiere, fiind prezenți în analizele care vor fi prezentate în cadrul D.P.I.S.R..

De exemplu, MTI, prin structurile sale de specialitate, monitorizează anual următorul set de date:

| | 2007 | 2008 | 2009 |
|---|------|------|------|
| Grad de utilizare a luminilor de întâlnire pe timp de zi : [%] | | | |
| Drumuri naționale/europene: | | | |
| – autoturisme | – | 69 | 67 |
| – autovehicule grele (>3,5 tone) | – | 80 | 78 |
| – motocicletele și motorete | – | 73 | 64 |
| Autostrăzi: | | | |
| – autoturisme | – | 67 | 69 |
| – autovehicule grele (>3,5 tone) | – | 82 | 85 |
| – motocicletele și motorete | – | 73 | 74 |
| Grad de utilizare a centurilor de siguranță pentru automobile: [%] | | | |
| Drumuri naționale/europene: | | | |
| Conducători auto | – | 56 | 45 |
| Pasageri scaune față | – | 56 | 45 |
| Autostrăzi: | | | |
| Conducători auto | – | 74 | 76 |
| Pasageri scaune față | – | 70 | 74 |
| Grad de utilizare a căștilor de protecție pentru motocicliști: [%] | | | |
| Conducători moto | – | 90 | 93 |
| Pasageri | – | 56 | 71 |
| Viteze medii de rulare în localități: [km/h] | | | |
| – autovehicule ușoare (<3,5 tone) | 30 | 29 | 31 |
| – autovehicule grele (>3,5 tone) | 20 | 20 | 21 |
| – motocicletele | 38 | 37 | 39 |
| – motorete | 20 | 20 | 20 |
| Viteze medii de rulare pe drumuri naționale/europene: [km/h] | | | |
| – autovehicule ușoare (<3,5 tone) | 63 | 64 | 65 |
| – autovehicule grele (>3,5 tone) | 51 | 52 | 53 |
| – motocicletele | 70 | 72 | 73 |

| | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|
| – motorete | 40 | 40 | 40 |
| Viteze medii de rulare pe autostrăzi: [km/h] | | | |
| – autovehicule ușoare (<3,5 tone) | 113 | 119 | 121 |
| – autovehicule grele (>3,5 tone) | 90 | 90 | 90 |
| – motocicletele | 113 | 119 | 121 |
| – motorete | 40 | 40 | 40 |
| Parc autovehicule în circulație [buc.] | 4.298.161 | 4.846.773 | 5.084.531 |
| Indice de mobilitate [milioane autovehicule x km] | 58.852 | 67.869 | 71.409 |

Din analiza acestor date se observă, în primul rând, gradul scăzut de utilizare a centurilor de siguranță în cazul autovehiculelor. De asemenea, se observă creșterea gradului de utilizare a căștilor de protecție de către pasagerii autovehiculelor moto de la 56%, la 71%.

În ceea ce privește viteza medie de rulare pe rețeaua de drumuri naționale/europene pentru autovehiculele sub 3,5 t, se constată că, deși viteza maximă legală este de 90/100 km/h pe aceste drumuri, viteza medie înregistrată este mult inferioară, și anume de numai de 65 km/h la nivelul anului 2009, necorespunzând necesităților sistemului de transport actual. Această situație se înregistrează datorită faptului că, actualmente, capacitatea proiectată a drumurilor a fost depășită de valorile de trafic, precum și funcției mixte pe care aceste drumuri o îndeplinesc, fiind în același timp drumuri de tranzit, dar și drumuri de acces - în condițiile în care mai mult de 60% din rețea traversează localități, procentul fiind în creștere prin extinderea continuă a intravilanului și a dezvoltării localităților de-a lungul drumurilor naționale și europene.

Aceste probleme cresc extrem de mult riscul de accident pe rețeaua existentă de drumuri, indicatorul de risc fiind, la nivelul anului 2009, de 41 de persoane decedate la miliard vehicul x kilometru (kilometri parcurși).

| | Suprafață (mii km ²) | Populație (milioane) | Densitate (loc/km ²) | Parc în circulație (Mii) | Lungime rețea (km) | Circulație (milioane vehicule x km) | Vehicule per 100 locuitori | Persoane decedate 2005/2008 | Persoane decedate la milion locuitori | Persoane decedate la miliard km parcurși |
|-------------------------|-------------------------------------|-------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|--------------------------|---|----------------------------------|-----------------------------------|--|---|
| ROMÂNIA 2009 | 238,39 | 22,2 | 93/km ² | 5,352 | 81.693 | 67.869 | 21.78 | 3063 | 139.22 | 45 |

Analizând distribuția accidentelor grave de circulație în funcție de vârsta persoanei vinovate de producerea accidentului, s-a constatat că, în cazul unei treimi dintre accidentele grave, ca și dintre victimele acestora, responsabili au fost conducători auto tineri (categoria 18 – 25 ani). Ponderea celor vinovați de producerea unor accidente rutiere grave este tot mai redusă, pe măsură ce vârsta acestora crește. Astfel, dacă 21% dintre accidentele grave au fost comise de către șoferi cu vârste cuprinse între 31 și 40 de

ani, șoferii peste 60 de ani au fost vinovați de producerea a numai 15% dintre accidentele grave de circulație².

2.2. Cauzele accidentelor grave de circulație din perioada 2003-2009 în funcție de mediul producerii acestora - media anuală

| În afara localității: 22%(1819) | În mediul urban: 44,4% (3647) | În mediul rural: 33,4% (2742) |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ❖ Viteza neadaptată la condițiile de drum 23,2% (422) ❖ Conducerea imprudentă 16,37% (298) ❖ Depășirea neregulamentară 10,45% (190) ❖ Traversarea neregulamentară 9,33% (170) ❖ Viteza neregulamentară 5,38% (98) | <ul style="list-style-type: none"> ❖ Traversarea neregulamentară 27,76% (1012) ❖ Neacordarea priorității pietonilor 15,72% (573) ❖ Neacordare prioritate vehicule 10,63% (388) ❖ Viteza neadaptată la condițiile de drum 7,99% (291) ❖ Conducerea imprudentă 7,08% (258) | <ul style="list-style-type: none"> ❖ Traversarea neregulamentară 19,18% (526) ❖ Viteza neadaptată la condițiile de drum 15,74% (432) ❖ Conducerea imprudentă 13,54% (371) ❖ Circulația pietonilor pe carosabil 4,78% (131) ❖ Depășirea neregulamentară 4,73% (130) |

Se constată faptul că accidentele de circulație au cauze diferite, în funcție de mediul în care acestea s-au produs. Astfel, dacă în afara localității pe primele locuri se situează viteza neadaptată la condițiile de drum, conducerea imprudentă și depășirea neregulamentară, în mediul urban principalele cauze sunt cu totul altele, respectiv traversarea neregulamentară sau neacordarea priorității, atât pietonilor, cât și vehiculelor. Mediul rural reprezintă, din punct de vedere al cauzalității, o combinație între celelalte două categorii, reunind atât cauzele specifice accidentelor produse în mediul urban, cât și ale celor produse în afara localității. Această situație este determinată, în primul rând, de faptul că, în România, foarte multe localități rurale sunt traversate de drumuri naționale sau chiar europene, cu trafic intens³.

2.3. Concluzii

Concluzia “Studiului privind atitudinile în trafic ale conducătorilor auto”⁴ al Institutului de Cercetare și Prevenire a Criminalității desfășurat în anul 2010 constă în faptul că unii șoferi au o percepție eronată asupra comportamentelor de risc în trafic, caracterizată prin:

² **Statistici Inspectoratul General al Poliției Rutiere - Direcția Rutieră –2009**

³ Sursa: Statistici Inspectoratul General al Poliției Rutiere – Direcția Rutieră 2003 – 2009.

⁴ <http://www.politiaromana.ro/Prevenire/studii.htm>

- supraestimarea rolului experienței de conducător auto, indiferent de dificultatea condițiilor de trafic;
- subestimarea efectelor alcoolului asupra neurofiziologiei umane, indiferent de cantitatea ingerată;
- necunoașterea sau convingeri eronate referitoare la dinamica autovehiculului la viteze mari;
- supra-aprecierea capacității de anticipare a modificării rapide a circumstanțelor din trafic, astfel încât își permit să se lanseze în manevre riscante sau să nu se asigure suficient;
- deși cea mai mare parte a respondenților sunt de acord că se confruntă cu o stare precară a drumurilor și cu comportamente frecvente riscante ale altor șoferi, o parte dintre ei solicită ridicarea limitelor de viteză sau chiar eliminarea limitelor pe autostrăzi;
- incapacitatea de a corela condițiile dificile de trafic cu potențialul de risc al unor manevre, atitudini sau comportamente în aceste condiții reprezintă unul dintre principalii factori de risc pentru conducătorii auto, dificil însă de conștientizat de către aceștia;
- o mare parte a conducătorilor auto nu recunosc întotdeauna relația între regulile de circulație și securitatea traficului rutier, fiind dispuși să încalce regulile dacă apreciază că acest lucru nu le periclitează siguranța la acel moment.

Prin urmare, putem conchide că șoferii români nu au o problemă deosebită cu reprezentarea consecințelor asociate unor comportamente riscante sau încălcării regulilor de circulație, însă subestimează probabilitatea de producere a acestora.

În cadrul aceluiași sondaj, Poliția Rutieră este privită ca factor de reglare a comportamentului în trafic, mai ales prin prezența în stradă a agenților de poliție însărcinați cu fluidizarea circulației și a echipajelor mobile. Astfel:

- peste 50% dintre cei care declară că se simt în siguranță în trafic pun acest sentiment pe seama prezenței polițiștilor în traficul rutier;
- mai mult de jumătate dintre conducătorii auto apreciază că este foarte probabil să li se verifice viteza cu radarul în deplasările cotidiene, în timp ce o treime a apreciat că este posibil doar *uneori* să li se verifice viteza;
- 40% dintre conducătorii auto au fost verificați cu etilo-testul cel puțin o dată în ultimii trei ani;
- un sfert dintre conducătorii auto au fost amendați pentru depășirea limitei de viteză cel puțin o dată în ultimii trei ani.

Capitolul 3 - PRIORITĂȚI, POLITICI, CADRUL JURIDIC EXISTENT

Ținând cont de libera circulație a persoanelor și de principiul liberei circulații, România și-a propus să răspundă la apelul făcut de Consiliul Uniunii Europene de a identifica rapid soluții pentru îmbunătățirea siguranței rutiere elaborând prezenta Strategie Națională de Siguranță Rutieră, ce urmează să fie implementată prin politicile cuprinse în Programul Național de Acțiuni Prioritare.

Modelul european propus în vederea obținerii unei eficiențe maxime în domeniul siguranței rutiere, ca aceasta să fie integrată în alte politici prioritare, precum educația, sănătatea, politica socială și ocuparea forței de muncă, aplicarea legii, mediul înconjurător, cercetarea, asigurările și impozitarea, asigură o abordare holistică, care este necesară pentru îndeplinirea obiectivului principal al strategiei europene, preluat și în Strategia Națională de Siguranță Rutieră.

Prioritățile Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră 2011-2020, de îmbunătățire a legislației în domeniul rutier, a siguranței infrastructurii și de reducere graduală a numărului de victime din accidente de circulație, sunt în strânsă legătură cu obiectivele Guvernului de interoperabilitate și de interconectare a rețelei de drumuri din România cu rețeaua de drumuri europeană, cu obiectivul de asigurare a coerenței și continuității lucrărilor de infrastructură pe termen lung prin promovarea pactului național “Autostrăzile României”, cu cel de refacere a rețelei de drumuri naționale la un nivel calitativ european, mai ales în contextul adoptării Directivei Consiliului și Parlamentului 2008/96/CE privind managementul siguranței infrastructurii rutiere, precum și cu obiectivul dezvoltării infrastructurii feroviare simultan și în concordanță cu cea rutieră, în conformitate cu cerințele europene.

Prezentul document recunoaște faptul că siguranța rutieră reprezintă o chestiune de responsabilitate comună a instituțiilor reprezentate în C.I.S.R., care necesită adoptarea de acțiuni la diverse niveluri în cadrul sectorului public și privat, și care să fie susținute de societatea civilă.

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 Constituția Europeană, 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 legislație și instituții care să acopere aproape întreaga arie a problematicii siguranței rutiere, și anume: Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A. denumită în continuare CNADNR, ARR, Regia Autonomă Registrul Auto Român, denumită în continuare RAR, Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române, denumită în continuare DPR, precum și structura responsabilă cu gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, din cadrul ARR. Lipsesc însă organismele care să coordoneze la nivel județean activitatea de siguranță rutieră (Comisiile Județene de Siguranță Rutieră), precum și o mai bună comunicare inter-instituțională.

Capitolul 4 - DEFINIREA PROBLEMEI

Deși România a aderat la Uniunea Europeană în 2007 și a preluat obiectivul de reducere cu 50% a numărului de victime ale accidentelor de circulație până în 2010, numărul acestora crește anual, proporțional cu creșterea constantă a parcului auto și a mobilității acestuia, în condițiile unei infrastructuri rutiere învechite.

Capitolul 5 - OBIECTIVE

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

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

5.1. Obiectivele strategice și factorii responsabili

| OBIECTIVE | INSTITUȚII RESPONSABILE MEMBRE C.I.S.R. | ALTE INSTITUȚII RESPONSABILE |
|---|---|---------------------------------|
| I. ÎNTĂRIRE ȘI COORDONARE INSTITUȚIONALĂ | | |
| Întărirea Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră prin: A. Crearea cadrului legislativ pentru înființarea Comisiilor Județene de Siguranță Rutieră în cadrul Instituției Prefectului | Membrii C.I.S.R. MAI | |
| B. Crearea de instanțe specializate în domeniul circulației rutiere | Membrii C.I.S.R. și Consiliul Superior al Magistraturii, denumit în continuare - CSM | |

| | | |
|---|---|--|
| <p>C. Îmbunătățirea sistemului de management integrat al serviciilor specializate de urgență care intervin în cazul accidentelor rutiere prin:</p> <p>a. Serviciul de Telecomunicații Speciale, denumit în continuare STS</p> <p>b. coordonarea operațională a intervențiilor integrate</p> <p>c. dezvoltarea bazei materiale</p> <p>d. crearea unui grup de lucru „Sisteme de Transport Inteligente⁵”, cu un subgrup „E-Call”⁶ în cadrul D.P.I.S.R.; adoptarea unui Plan Național STI și a poziției României în cadrul demersurilor Uniunii Europene</p> | <p>MAI, MS, MTI, MCSI, STS</p> | |
| <p>II. FACTORUL UMAN ÎN SIGURANȚA RUTIERĂ</p> | | |
| <p>A. Educație Rutieră și campanii de sensibilizare și conștientizare prin:</p> <p>a. revizuirea Programului de Educație Rutieră în sistemul de învățământ pre-universitar și promovarea Planurilor de Mobilitate școlară pentru unitățile de învățământ preșcolar, primar, gimnazial și liceal</p> <p>b. coordonarea programelor naționale de conștientizare și sensibilizare privind siguranța rutieră și de prevenire a accidentelor rutiere</p> <p>c. schimbarea formatului de prezentare a evenimentelor rutiere prin media</p> <p>d. lansarea / sprijinirea campaniilor de promovare a transportului public și a celui alternativ - mersul pe jos, cu bicicleta - 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</p> <p>e. reabilitare și consiliere</p> | <p>MECTS și Autoritățile administrației publice locale</p> <p>Membrii C.I.S.R.</p> <p>Membrii C.I.S.R.</p> <p>MMP, MS, MECTS</p> <p>Comisia pentru Supravegherea Asigurărilor, denumită în continuare CSA</p> <p>MAI, MTI, MS</p> | <p>Colegiul Psihologilor din România denumit în continuare COPSI</p> |

⁵ ” sisteme în cadrul cărora se aplică tehnologii ale informației și comunicațiilor în domeniul transportului rutier, inclusiv infrastructură, vehicule și utilizatori, în gestionarea traficului și gestionarea mobilității, precum și pentru interfețe cu alte moduri de transport”, în conformitate cu Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport.

⁶ <http://www.e-safety.ro/ecall/index.html>

III. FORMAREA ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI RUTIERE

| | | |
|--|------------------|---|
| A. Crearea de Programe universitare, post-universitare și de formare în domeniul siguranței rutiere pentru: <ul style="list-style-type: none">- Auditor de siguranță rutieră- Managementul traficului rutier- Mobilitate urbană- Reconstituirea accidentelor- Psihologia transporturilor | MECTS, MDRT, MTI | COPSI, Instituții de Învățământ Superior și Centre de Cercetare publice sau private, |
| B. Îmbunătățirea cercetării la locul accidentului a. îmbunătățirea capacității de cercetare la fața locului b. perfecționarea activității de expertiză tehnică judiciară prin aplicarea metodelor moderne de reconstrucție a parametrilor cinematici și dinamici caracterizanți ai conflictelor rutiere de către experții tehnici judiciari. | MAI | Ministerul Justiției, denumit în continuare - MJ și Corpul Experților Tehnici Judiciari |
| C. Îmbunătățirea practicii judiciare prin pregătirea magistraților pentru înțelegerea corectă a aspectelor, altele decât cele juridice, aferente accidentelor rutiere. | Membrii C.I.S.R. | CSM, Institutul Național al Magistraturii, denumit în continuare INM, MJ |

IV. ÎMBUNĂTĂȚIREA EVALUĂRII PSIHOLOGICE A CANDIDAȚILOR PENTRU OBTINEREA PERMISULUI AUTO

| | | |
|--|---------|-------|
| Îmbunătățirea evaluării psihologice a candidaților pentru obținerea permisului de conducere auto | MTI, MS | COPSI |
|--|---------|-------|

V. INSTRUIRE ȘI EXAMINARE

| | | |
|---|---------|-------|
| A. Îmbunătățirea calității instruirii oferite de școlile de conducători auto și de centrele de pregătire profesională din transporturile auto | MTI | COPSI |
| B. Îmbunătățirea sistemului de criterii pentru examinarea în vederea obținerii permisului de conducere | MAI, MS | COPSI |

VI. IMPUNEREA LEGII

| | | |
|--------------------------------------|------------------|--|
| A. Îmbunătățirea legislației rutiere | Membrii C.I.S.R. | |
|--------------------------------------|------------------|--|

| | | |
|--|--|--|
| B. Îmbunătățirea capacității de supraveghere și impunere a legii prin intermediul sistemelor de supraveghere video C. Creșterea gradului de încasare a amenzilor contravenționale și scăderea costurilor administrative de procesare a contravențiilor. | MAI, Autoritățile administrației publice locale, MFP | |
| D. Crearea unui Registru Național al Persoanelor și Locurilor de Muncă cu atribuții în siguranța circulației | MTI | |
| VII. SIGURANȚA INFRASTRUCTURII | | |
| A. Dezvoltarea și întreținerea unei infrastructuri rutiere sigure cu o componentă specială dedicată sistemelor de transport inteligente – STI | MCSI, MTI, Autoritățile administrației publice locale | |
| B. Îmbunătățirea siguranței infrastructurii și a mijloacelor de semnalizare orizontală și verticală | MTI, Autoritățile administrației publice locale | |
| C. Controlul îmbunătățirii siguranței drumurilor publice în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare | MAI | |
| VIII. TRANSPORT ȘI MOBILITATE | | |
| A. Creșterea siguranței transportului rutier de mărfuri și a transportului rutier public de persoane în curse regulate | MTI | |
| B. Stimularea și promovarea transportului public și a celui nemotorizat și respectiv descurajarea transportului motorizat individual | Autoritățile administrației publice locale, MDRT, MAI | |
| C. Îmbunătățirea normelor referitoare la studiile de circulație și reglementarea planurilor de mobilitate și introducerea planurilor locale și regionale de mobilitate integrată și siguranță rutieră în fundamentarea planurilor de urbanism și amenajare a teritoriului. | Autorități publice locale | |
| D. Promovarea înființării autorităților pentru transport public metropolitan, după modelul celor existente. | | |
| E. Coordonarea acțiunilor de implementare a politicilor europene de mobilitate generală și specifică. | MDRT, MTI | |
| F. Revizuirea normelor de construire sau dezvoltare urbană de-a lungul drumurilor de tranzit - europene, naționale, județene - și limitarea dezvoltării liniare a | MTI, MDRT, Administrațiile publice locale | |

| | | |
|--|------------|--|
| localităților existente. | | |
| G. 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 | MTI | |
| H. Promovarea măsurilor alternative pentru prevenirea congestiilor de trafic (servicii, comerț și lucrul la domiciliu prin sisteme electronice și de comunicații). | MCSI | |
| IX. SIGURANȚA VEHICULELOR | | |
| A. Creșterea siguranței rutiere prin îmbunătățirea stării tehnice a parcului de vehicule comerciale | MTI MAI | |
| B. Introducerea inspecției tehnice de siguranță pentru repunerea în circulație a vehiculelor implicate în accidente rutiere. | MTI | |
| C. Aplicații ce conferă siguranță prin utilizarea noilor tehnologii | MCSI | |
| D. Efectuarea de expertize tehnice extrajudiciare vehiculelor implicate în accidente rutiere în vederea identificării pieselor și lucrărilor necesare restabilirii parametrilor funcționali ai vehiculelor din punct de vedere al siguranței rutiere și a protecției mediului | MTI | |
| X. CERCETARE | | |
| Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, cu modificările și completările ulterioare, prevede calcularea unor noi indicatori, respectiv: costul social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate, costul social mediu al unui accident grav, clasificarea tronsoanelor de drum cu o concentrație mare de accidente. Responsabilitatea determinării acestor indicatori revine, conform Legii nr. 265/2008, ARR. | ARR | |

5.2.Descrierea obiectivelor :

I. Întărire și Coordonare Instituțională

A. Întărirea C.I.S.R. prin crearea cadrului legislativ pentru înființarea Comisiilor Județene de Siguranță Rutieră în cadrul Instituției Prefectului

În prezent se constată lipsa unor entități cu atribuții de siguranță rutieră la nivelul administrației publice locale, ceea ce constituie un impediment în desfășurarea activităților de siguranță rutieră. De aceea, se impune înființarea Comisiilor Județene de Siguranță Rutieră, care vor fi formate din reprezentanții autorităților cu atribuții pe linie de siguranță rutieră și vor avea ca obiectiv elaborarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea Planului Județean de Acțiuni de Siguranță Rutieră.

B. Crearea de instanțe specializate în domeniul circulației rutiere

Din practica judiciară se poate observa faptul că, pentru soluționarea dosarelor din domeniul rutier, derularea acestora durează un timp nejustificat de lung. De aceea, pentru judecarea cu celeritate a dosarelor, este necesar să se creeze instanțe specializate pentru domeniul circulației rutiere, în cadrul cărora să funcționeze resurse specializate pentru soluționarea acestora.

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

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

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

Și pentru România realizarea managementului integrat al serviciilor și resurselor este de importanță maximă pentru micșorarea timpilor de intervenție în caz de urgență și pentru sporirea calității intervenției, însă integrarea operațională presupune reformarea serviciilor specializate de intervenție.

a. Serviciul de Telecomunicații Speciale

România a implementat, prin Direcția pentru Apelul Național Unic de Urgență din cadrul STS, Sistemul Național Unic pentru Apeluri de Urgență, denumit în continuare SNUAU, o 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 puse 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, Inspectoratul pentru Situații de Urgență, denumit în continuare ISU, Serviciul Mobil de Urgență, Reanimare și Descarcerare, denumit în continuare SMURD, Poliția, Jandarmeria și Protecția Civilă. Dispeceratul integrat se află în structura autorităților administrației publice locale – modelul Mureș;

- 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 în 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 fiind capabil să răspundă oricărui mod de organizare și reglementare pentru intervenție al acestor agenții.

În prezent, alte 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.

b. Coordonarea operațională a intervențiilor integrate

Platforma oferită de SNUAU asigură premisa interoperabilității și cooperării serviciilor de urgență dar lipsa exercițiului comun de cooperare impune crearea unei proceduri și a unui management integrat al intervenției. La ora actuală există acte normative care reglementează intervențiile integrate, ex. SMURD - Pompieri, sau care la nivelul MAI și MS 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 activității SNUAU, 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 MAI și MS.

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

c. Dezvoltarea bazei materiale

Este necesară achiziția de noi elicoptere, autospeciale de descarcerare, echipament medical, echipament de telecomunicații pentru asigurarea unei legături permanente între echipele de prim ajutor sau ambulante și unitățile de primiri urgențe 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 Inspectoratul General de Aviație al MAI precum și formarea în domeniul acordării primului ajutor, defibrilării semiautomate, acordării asistenței de urgență în echipă și descarcerării, după modelul SMURD.

d. crearea unui grup de lucru „Sisteme de Transport Inteligente”⁷, cu un subgrup „E-Call”⁸ în cadrul D.P.I.S.R.; adoptarea unui Plan Național STI și a poziției României în cadrul demersurilor Uniunii Europene

Consiliul Uniunii Europene, în Concluziile sale privind siguranța rutieră, subliniază faptul că dezvoltarea în continuare a sistemelor de transport inteligente va contribui în mod semnificativ nu doar la instituirea unui sistem de transport durabil și eficient pe termen lung, ci și la siguranța rutieră și salută Planul de acțiuni STI propus de Comisia Europeană precum și elaborarea de către aceasta a Directivei 2010/40 UE a Parlamentului

⁷ ” sisteme în cadrul cărora se aplică tehnologii ale informației și comunicațiilor în domeniul transportului rutier, inclusiv infrastructură, vehicule și utilizatori, în gestionarea traficului și gestionarea mobilității, precum și pentru interfețe cu alte moduri de transport”, în conformitate cu Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport.

⁸ <http://www.e-safety.ro/ecall/index.html>

European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, și încurajează statele membre să acorde un înalt grad de prioritate implementării STI.

Analizând situația existentă în România dar și în perspectiva implementării deciziilor europene, este necesar ca în cadrul D.P.I.S.R. să se constituie un Grup de Lucru „STI” și un Sub-Grup „E-Call” care să formuleze un punct de vedere pluridisciplinar, din perspectiva siguranței rutiere, asupra documentelor aflate pe agenda Comisiei Europene.

Acest Grup de Lucru va colabora la elaborarea unui plan național de acțiuni STI și va contribui conform atribuțiilor la elaborarea de către MTI, în baza HG nr. 835/2011, a raportului centralizat privind activitățile și proiectele naționale cu privire la domeniile prioritare prevăzute la art. 2 din Directiva 2010/40/CE, denumită în continuare Directiva STI și a căror sferă de aplicare este menționată în anexa I la Directiva STI.

II. Factorul Uman în Siguranța Rutieră

A. Educație rutieră și campanii de sensibilizare și conștientizare

Strategia Națională de Siguranță Rutieră plasează în centrul atenției sale, după modelul european, participantul la trafic, care este considerat principala verigă în lanțul realizării siguranței rutiere. Din acest document rezultă faptul că eficacitatea tuturor componentelor politicii de siguranță rutieră depinde în cele din urmă de comportamentul participanților la trafic. Din acest motiv considerăm că este important să se acorde prioritate educației și formării continue, un accent deosebit punându-se pe formarea tinerilor șoferi începători.

a. Revizuirea Programului de Educație Rutieră în sistemul de învățământ pre-universitar și promovarea Planurilor de Mobilitate școlară pentru unitățile de învățământ preșcolar, primar, gimnazial și liceal

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

Educația începe din perioada preșcolară, continuă cu ciclurile primar, gimnazial și liceal, și ulterior se realizează prin 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 quantum de cel puțin 2 ore de mobilitate / zi, este important ca mobilitatea și siguranța rutieră să fie gândite ca făcând parte integrantă din însuși sistemul școlar, la nivelul unităților de învățământ urmând să fie promovată elaborarea Planurilor de Mobilitate școlară proprii și a Programelor Aplicative de Siguranță Rutieră asociate acestor planuri, fiind asistate de autoritățile administrației publice locale responsabile cu siguranța rutieră.

Formarea cadrelor didactice se va realiza prin intermediul proiectelor parteneriale inițiate de instituții guvernamentale sau non-guvernamentale specializate în domeniul siguranței rutiere. În acest context poate fi avută în vedere elaborarea de materiale educaționale moderne cum ar fi: soft-uri educaționale, suporturi de curs interactive, materiale multimedia, etc.

Planurile de Mobilitate școlară și Programele Aplicative constau în analizarea deplasării cu mijloacele de transport și a rutelor utilizate, analizarea riscurilor asociate mobilității rutiere, precum și elaborarea de soluții pentru minimalizarea 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 conducerea școlilor, cât și reprezentanții autorităților administrației publice locale și centrale reprezentate în teritoriu, în direcția creării unui spațiu rutier sigur în zonele traseelor înspre și dinspre 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.

Este important ca prevenirea accidentelor rutiere să se facă prin intensificarea activităților educative de tip non-formal 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, conștientizare și sensibilizare pe tema siguranței rutiere.

b. Coordonarea programelor naționale de conștientizare și sensibilizare privind siguranța rutieră și de prevenire a accidentelor rutiere, cu participarea tuturor membrilor C.I.S.R

Alături de construirea unei infrastructuri rutiere sigure, este importantă prevenirea accidentelor rutiere prin educația tuturor celor implicați în trafic, indiferent de vârstă sau profesie, în acest scop fiind necesară intensificarea și profesionalizarea comunicării și informării privind siguranța rutieră, printr-o mai mare implicare logistică și materială.

În calitate de instituție care asigură președinția C.I.S.R., MTI trebuie să coordoneze campaniile naționale dedicate siguranței rutiere, în care să se implice toți membrii C.I.S.R., și să gestioneze activitatea de comunicare în domeniul siguranței rutiere adresată autorităților și factorilor de decizie politică.

În acest sens, în trimestrul al IV-lea al fiecărui an, C.I.S.R. va adopta Planul Național Anual de Media pentru promovarea campaniilor și măsurilor de siguranță rutieră și prevenire a accidentelor rutiere, pentru anul următor.

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

c. Schimbarea formatului de prezentare a evenimentelor rutiere prin media

d. Lansarea/Sprijinirea campaniilor de promovare a transportului public și a celui alternativ-mersul pe jos, cu bicicleta - 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

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, 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 punct 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 pe bicicletă, 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 la nivel internațional. În acest context, implicarea activă a autorităților române din domeniul sănătății ar fi benefică pentru coordonarea, la nivel național, a evenimentelor internaționale la care participă și România.

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

e. Reabilitare și consiliere

Promovarea inițiativelor legislative pentru introducerea programelor de conducere preventivă și de consiliere psihologică în cazul conducătorilor de autovehicule cu abateri

Se va crea cadrul legal pentru inițierea și finanțarea unor programe complexe de reabilitare pentru șoferii cu abateri repetate, cu permis suspendat sau anulat. Aceste programe vor fi voluntare sau obligatorii și se vor baza pe faptul că încălcările repetate ale legislației rutiere nu sunt cauzate atât de necunoașterea regulilor, cât de atitudinile conducătorilor auto. Acestea pot fi corectate mai ales prin consiliere psihologică și programe de conducere preventivă și de schimbare a comportamentelor celor care încalcă prevederile legale (pot fi avute în vedere **Programele naționale britanice de îmbunătățire a comportamentului conducătorului auto**⁹).

III. Formarea în Domeniul Siguranței Rutiere

A. Crearea de programe universitare, post-universitare și de formare în domeniul siguranței rutiere

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

În cadrul programelor universitare de pregătire a studenților, pot fi integrate module de expertiză tehnică a accidentelor.

Finanțarea proiectelor se va face de fiecare instituție, în funcție de modul de finanțare specific, și anume: instituțiile de învățământ preuniversitar de la bugetele unităților administrativ teritoriale de care aparțin, iar instituțiile de învățământ superior și cele din subordinea Ministerului Educației, Cercetării, Tineretului și Sportului, din veniturile proprii sau externe, după caz.

B. Îmbunătățirea cercetării la locul accidentului

a. Îmbunătățirea capacității de cercetare la fața locului

În prezent, cercetarea la fața locului, în cazul accidentelor soldate cu vătămări corporale este obligație ce revine organelor de poliție, presupune prelevarea și consemnarea tuturor urmelor și a mijloacelor materiale de probă, condiție imperios necesară pentru stabilirea ulterioară a vinovăției persoanelor care au generat starea de pericol care a condus la producerea accidentelor. Ca orice activitate, și aceasta poate fi supusă perfecționării.

⁹ <http://www.driver-improvement.co.uk/>

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

C. Îmbunătățirea practicii judiciare prin pregătirea magistraților pentru înțelegerea corectă a aspectelor, altele decât cele juridice, aferente accidentelor rutiere

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

IV. Îmbunătățirea Evaluării Medicale și Psihologice a Candidaților pentru Obținerea Permisului auto

Evaluarea medicală și psihologică a candidaților va urmări:

- stabilirea profilului psihologic al candidatului de către o persoană autorizată. Rezultatul evaluării va putea condiționa accesul la școlarizare al candidaților care prezintă riscuri comportamentale majore pentru propria persoană sau pentru ceilalți participanți la trafic și va sta la baza consilierii candidatului și / sau a formării personalizate în cadrul școlilor de șoferi. Concluziile evaluării vor însoți dosarul candidatului la examinarea în vederea obținerii permisului auto;
- realizarea unor evidențe integrate din punct de vedere medical pentru funcțiile care concură la siguranța rutieră, care să poată fi accesate de toți actorii implicați (medicul de familie, medicii specialiști din Comisia de Siguranță a Circulației, etc.).

De asemenea, va fi analizată și promovată posibilitatea introducerii programelor de conducere preventivă, de consiliere/reabilitare psihologică pentru șoferii care încalcă prevederile legale privitoare la viteză și la consumul de alcool la volan, programe de consiliere-reeducare post-eveniment de circulație, precum și responsabilizarea prin lege a celor implicați în eliberarea avizelor medicale și psihologice.

V. Instruire și Examinare

A. Îmbunătățirea calității instruirii oferite de școlile de șoferi și centrele de pregătire profesională din transporturile auto

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

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

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

În acest context, sarcina principală a MTI rămâne aceea de a aplica și controla corespunzător procesele de pregătire și autorizare și de monitorizare a acestora în vederea îmbunătățirii continue a cadrului legislativ.

Pentru formarea abilităților de conducere a vehiculelor, care să aibă loc ulterior obținerii permisului de conducere, este posibilă crearea condițiilor pentru apariția de centre moderne de formare și testare pentru conducere sigură care să cuprindă poligoane unde să se poată desfășura probe de control al derapajului, al acvaplanării, de frânare în curbă, și simularea impactului, răsturnării, a reacției și simularea traficului.

Aceste centre de pilotaj vor oferi accesul la cursuri voluntare pentru învățarea practică, cu ajutorul instructorilor profesioniști, a principiilor unei conduceri responsabile în condiții de carosabil umed, acoperit cu zăpadă, în cazul derapajului, curbelor, etc.

Îmbunătățirea legislației din domeniu va avea în vedere completarea cadrului legal, inclusiv cu prevederi care să facă posibilă aplicarea obiectivelor prevăzute în Comunicarea Comisiei Europene către Parlamentul European, către Consiliu, către Comitetul Economic și Social și către Comitetul Regiunilor, din 20 iulie 2010, intitulată „Către o zonă europeană de siguranță rutieră: orientările politicii de siguranță rutieră în 2011 – 2020”:

a) evaluarea posibilității introducerii dreptului de a conduce anumite vehicule, în anumite condiții, pe drumurile publice, anterior obținerii pentru prima dată a permisului de conducere. Acest drept urmează a fi dobândit în urma efectuării instruirii și a unei testări efectuate de autoritățile competente, și va permite conducerea pe drumurile publice a anumitor vehicule, cel puțin în următoarele condiții cumulative:

- 1) conducerea va avea loc în prezența unui însoțitor cu experiență, deținător al permisului de conducere corespunzător categoriei de vehicul condus și care va răspunde juridic solidar cu conducătorul pentru corectitudinea cu care este condus autovehiculul;
- 2) conducerea se va efectua numai pe anumite drumuri publice și în anumite intervale orare.

b) acordarea unei atenții sporite instruirii continue a deținătorilor de permis de conducere care nu sunt atestați profesional în transportul rutier, persoane cu dizabilități sau persoane

în vârstă. Măsurile posibile în acest sens vor ține cont de dreptul de a se deplasa al acestora, precum și de adoptarea unor soluții alternative;

c) crearea cadrului legislativ necesar în vederea introducerii permisului provizoriu de conducere, printr-un program de obținere graduală a permisului de conducere, după modelul Statelor Membre ale Uniunii Europene, care au înregistrat rezultate pozitive în domeniul siguranței rutiere, și în acord cu Raportul OMS din anul 2008 “*World Report on Child Injury Prevention*”. Permisul provizoriu de conducere, valabil numai pe teritoriul României, va fi premergător obținerii permisului de conducere și va impune anumite restricții pentru conducătorul auto;

d) introducerea permisului de conducere pentru moped;

e) reducerea duratei de valabilitate a permisului începând cu o anumită vârstă;

f) obligativitatea prezentării avizului medical eliberat de medicul de familie la preschimbarea/prelungirea valabilității permisului auto;

g) obligativitatea absolvirii învățământului minim obligatoriu pentru obținerea permisului de conducere.

B. Îmbunătățirea sistemului de criterii pentru examinarea în vederea obținerii permisului de conducere

Îmbunătățirea sistemului de criterii pentru examinarea în vederea obținerii permisului de conducere se va realiza cel puțin prin adăugarea următoarelor aspecte:

a) evaluarea mai amplă, inclusiv medico-psohologică, a abilităților de conducere, nu doar verificarea cunoașterii legislației și abilitatea de a efectua anumite manevre;

b) evaluarea cuantificată (prin teste teoretice) și comportamentală (examinare practică) legată de conducerea preventivă, evaluarea riscurilor, siguranța rutieră, primul ajutor, eficiența energetică, și conducerea ecologică.

VI. Impunerea Legii

A. Îmbunătățirea legislației rutiere

Controalele și sancțiunile pentru încălcările normelor de circulație rămân unul dintre cele mai eficiente mijloace de reducere a numărului de victime și accidente care au loc pe drumuri, în special prin efectul descurajator pe care acestea le au. În acest context, trebuie să se deruleze mai activ punerea în aplicare a normelor de circulație, ceea ce asigură într-un grad mai înalt munca de prevenire a organelor de poliție rutieră.

Însă, fără o legislație rutieră flexibilă, care să fie actualizată oricând este nevoie, în funcție de evoluțiile înregistrate în domeniul siguranței rutiere sau de modificările legislației europene în domeniu, nu se poate vorbi despre schimbările necesare asigurării creșterii gradului de siguranță rutieră.

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

Pentru stoparea agresivității rutiere, este necesară completarea OUG 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, cel puțin cu următoarele aspecte:

- interzicerea folosirii dispozitivelor de detectare a aparatelor radar,
- introducerea unor prevederi legislative privind utilizarea dispozitivului „alcolock”¹⁰;
- introducerea obligativității obținerii permisului de conducere pentru a putea conduce mopede pe drumurile publice, în conformitate Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind permisele de conducere;
- creșterea gradului de intransigență a legii în ceea ce privește conducerea vehiculelor care circulă cu viteză mai mare decât viteza legală, prin creșterea graduală, în funcție de cuantumul vitezei, a duratei de suspendare a permisului și a cuantumului amenzii;
- interzicerea accesului pe drumurile publice a vehiculelor de tip ATV, cu excepția drumurilor comunale, pentru care este obligatoriu să existe avizul autorităților administrației publice locale;
- oferirea posibilității șoferilor de a opta pentru reducerea perioadei de suspendare a exercitării dreptului de a conduce autovehicule prin participarea în centre autorizate la programe de reabilitare comportamentală / consiliere psihologică, la cursuri de conducere defensivă/ preventivă sau la efectuarea în spitale a unui stagiu de asistare a victimelor accidentelor rutiere, după caz.

B. Îmbunătățirea capacității de supraveghere și impunere a legii prin intermediul sistemelor de supraveghere video

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. Axarea strategiilor guvernamentale de îmbunătățire a siguranței rutiere pe aspectul îmbunătățirii încasării amenzilor contravenționale stă la baza strategiei de transport a Comisiei Europene, principiul fiind acela că gradul de încasare a amenzilor rutiere este invers proporțional cu numărul accidentelor rutiere.

¹⁰ <http://www.alcolockgb.com/>

Pentru că parcul auto și mobilitatea acestuia la nivelul statelor UE este într-o creștere rapidă care nu poate fi egalată de creșterea numărului de agenți de poliție, soluția menținerii unui grad ridicat de siguranță rutieră este reprezentată de dezvoltarea și extinderea sistemelor de supraveghere video a traficului.

Pentru eficientizarea acțiunilor de supraveghere, DPR are nevoie în primul rând de extinderea sistemelor de supraveghere automată, atât pe drumurile naționale, cât și pe celelalte drumuri publice. Sistemele de supraveghere video a traficului sunt importante și din alte puncte de vedere. Acestea furnizează date care pot fi folosite și de Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, denumit în continuare ISCTR, pentru verificarea legalității aspectelor legate de transporturi, greutate, autorizație de folosire a infrastructurii, plata rovinietei sau aspecte legate de vehicul.

Articolul 8 alin. (3) și (4) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare prevăd că încasările din amenzi aplicate pentru contravențiile la regimul circulației pe drumurile publice se fac venit integral la bugetele administrațiilor publice locale. Din acest motiv, în România, sistemele de supraveghere video a traficului rutier nu au avut nici o perspectivă de dezvoltare, în contextul în care nu a existat o posibilitate de autofinanțare. De exemplu, Sistemul de Supraveghere Video a Traficului Rutier pe DN1 nu poate fi dezvoltat întrucât nu există legal posibilitatea finanțării acestuia din amenzi de către DPR.

Este deci necesară modificarea prevederilor art. 8 din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, în sensul ca o parte din sumele provenind din amenzile aplicate pentru contravențiile la regimul circulație pe drumurile publice să se facă venit la bugetul de stat.

Din sumele colectate, diverse procente vor fi alocate bugetelor administratorilor drumurilor pentru instalarea, interconectarea și întreținerea sistemelor de supraveghere video a traficului pe drumurile publice, precum și Poliției Române pentru operarea sistemelor de supraveghere video a traficului și acoperirea costurilor de aplicare a sancțiunilor constatate cu ajutorul acestor sisteme.

Este necesară elaborarea unui plan național de management și supraveghere video a întregii rețele de drumuri publice, plan care să fie în acord cu componenta de drumuri inteligente din prezenta strategie și implicit cu elementele fundamentale ale Directivei europene referitoare la sistemele inteligente de transport, plan care să cuprindă cel puțin:

- definirea unui necesar de sisteme de management și supraveghere video la nivelul întregii rețele de drumuri publice;
- definirea unor dispecerate zonale la care toate sistemele de monitorizare din zona de responsabilitate să fie conectate;
- definirea unor proiecte standardizate de sisteme de management și supraveghere a traficului rutier pentru diferite tipuri de drumuri/localități: urban mic, urban mare, drum județean, drum național, autostradă;

- administratorii de drum vor finanța instalarea și funcționarea corespunzătoare a sistemelor de supraveghere video a traficului rutier, din sumele provenite din amenzi, repartizate de la bugetul de stat, având obligația de a nu le da altă destinație. De asemenea, vor avea obligația de a conecta sistemele la centrele zonale și de a respecta standardele cerute la nivel național.

Amenzile contravenționale la regimul circulației sunt estimate la peste 450 milioane lei anual.

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

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

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

- posibilitatea aplicării sancțiunilor contravenționale conducătorilor auto prin plata pe loc, pe bază de chitanță eliberată de agentul constatator, iar la cerere, în vederea contestării sancțiunii, putând fi întocmite procese verbale de contravenție. Această prevedere se aplică tuturor conducătorilor de autovehicule care circulă pe teritoriul României;
- introducerea tichetului de contravenție care însoțește permisul de conducere și care este destinat evidențierii sancțiunilor contravenționale la regimul rutier achitate. Lipsa acestuia dovedește neachitarea contravalorii amenzii și atrage după sine suspendarea exercitării dreptului de a conduce autovehicule până la plata amenzii;
- crearea serviciului public on-line ce va permite utilizatorilor plata amenzilor contravenționale, neplata amenzii ducând la adăugarea de penalizări;
- eliminarea prescrierii proceselor verbale.

VII. Siguranța Infrastructurii Rutiere

A. Dezvoltarea și întreținerea unei infrastructuri rutiere sigure cu o componentă specială dedicată sistemelor de Transport Inteligente - STI

Crearea unei infrastructuri rutiere sigure este una din condițiile fundamentale ale siguranței rutiere. În recomandările Comisiei Globale pentru Siguranță Rutieră¹¹ cu privire la Rezoluția Adunării Generale a Națiunilor Unite care proclamă „Decada de Acțiune pentru Siguranță Rutieră 2011 – 2020”¹² 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

11

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

¹² http://www.unece.org/press/pr2010/10trans_p05/Resolution.pdf

infrastructurii aduc rezultate rapide în reducerea numărului și gravității accidentelor rutiere.

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

O sursă de creștere a veniturilor necesare pentru realizarea obiectivelor menționate mai sus se poate constitui prin derogare de la prevederile art. 8 alin. (3) și (4) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, în sensul ca sumele provenite din amenzile aplicate persoanelor fizice și juridice de către personalul împuternicit al MTI, pentru încălcarea prevederilor legislației specifice din domeniul transporturilor rutiere, să se facă într-un anumit procent venit la bugetul de stat, iar diferența să revină MTI urmând a fi reținută integral ca venit extrabugetar cu titlu permanent și să fie folosită la lucrările de infrastructură menționate.

De asemenea, creșterea gradului de siguranță rutieră a rețelei de drumuri naționale se realizează și prin introducerea obligativității gestionării siguranței infrastructurii rutiere prin evaluarea de impact, a inspecțiilor și a auditului de siguranță rutieră la construcția de drumuri noi și reabilitarea / modernizarea drumurilor existente, prin aplicarea prevederilor Legii nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, cu modificările și completările ulterioare, care transpune Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind managementul siguranței infrastructurii rutiere.

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

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;
- intensificarea inspecțiilor de siguranță periodice ale rețelei de drumuri;
- punerea în aplicare a procedurilor referitoare la evaluarea de impact și la operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere;
- identificarea și clasificarea tronsoanelor cu o concentrare mare de accidente;

- intensificarea construcției de autostrăzi, inclusiv finalizarea centurii cu profil de autostradă a Capitalei, unul din beneficii, din punct de vedere al siguranței rutiere, fiind atragerea traficului de tranzit;
- creșterea siguranței rutiere în localitățile liniare de-a lungul drumurilor europene și naționale prin implementarea unor măsuri specifice;
- continuarea reabilitării drumurilor europene și naționale, îmbunătățirea semnalizării orizontale și verticale;
- descurajarea furtului elementelor de semnalizare rutieră prin introducerea de elemente construite cu noile tehnologii din materiale nevalorificabile;
- introducerea de noi elemente de siguranță, eliminarea punctelor negre și reabilitarea traseelor din localitățile liniare;
- realizarea parcărilor în conformitate cu normele europene 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, cum ar fi: utilaj agricol, căruțe, biciclete; în cazul bicicletelor, în afara traficului local, poate fi avut în vedere traficul turistic – cicloturismul - în anumite sectoare pilot, în condițiile în care există, actualmente, la nivelul Uniunii Europene, rețele internaționale de cicloturism care leagă marile orașe prin intermediul „drumurilor verzi”¹³ dedicate exclusiv bicicletelor;
- introducerea de prevederi legale privitoare la proiectarea infrastructurii de transport rutier, astfel încât să se asigure adaptarea la fenomenele meteorologice extreme;
- eliminarea potențialelor pericole de pe marginea suprafeței carosabile - perdele de copaci, rigole adânci, capete de podețe etc.;
- creșterea capacității de eliberare a suprafeței carosabile în urma evenimentelor rutiere;
- generalizarea introducerii sectoarelor de drum de 2+1 benzi de circulație, una din benzi fiind bandă pendulantă cu separator de sens.

Un capitol separat îl constituie măsurile care fac parte din categoria STI (Sisteme Inteligente de Transport), capitol în care MCSI, MTI, STS vor avea un rol important pentru:

- crearea și operaționalizarea Centrului Național de Informare Rutieră la nivelul MTI, centru care va gestiona informațiile necesare privind managementul traficului rutier la nivelul rețelei de drumuri naționale, pentru informarea operativă a utilizatorilor de infrastructură rutieră;
- transmiterea informațiilor referitoare la traficul rutier pe autostrăzi și drumuri naționale, prin voce, în direct, în cadrul programelor radio, pe canalele de date de radiodifuziune;
- crearea și operaționalizarea dispeceratelor pentru autostrăzi și drumuri europene și naționale, în vederea asigurării integrate a managementului traficului de către administratorul drumului și a supravegherii video a traficului de către DPR;

¹³ 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;

- dezvoltarea, întreținerea și monitorizarea unei rețele naționale de telecomunicații amplasată în zona de siguranță a autostrăzilor și drumurilor europene și naționale (drum inteligent);
- crearea de proiecte pilot urmate de crearea unei strategii la nivel național de amplasare a antenelor GSM / cablurilor de fibră optică în zona de siguranță a drumurilor astfel încât să se asigure o acoperire de 100% a teritoriului național cu semnal GSM. La ora actuală, anumite porțiuni extinse din zonele puțin populate, de exemplu centrul și nordul țării - zone estimate la aproape 20% din teritoriul național – nu au semnal GSM și nu sunt conectate la nici o rețea de comunicații, ceea ce face imposibilă contactarea SNUAU, în caz de accident rutier sau de alte urgențe, de către locuitorii sau vizitatorii aflați pe teritoriul României în zonele respective;
- implementarea sistemelor de cântărire în mers pe infrastructura rutieră;
- implementarea la nivelul autostrăzilor a punctelor de acces telefonic prevăzute cu două căi de acces: către serviciile specializate de intervenție prin numărul unic de apel de urgență 112 și către dispeceratele autostrăzilor pentru informări non-urgente: depanare, tractare, pericole;
- implementarea sistemelor de supraveghere a traficului, utilizate de către DPR și asigurarea funcționalităților acestor sisteme pentru a permite folosirea lor de către administratorul drumurilor naționale în scopul managementului traficului rutier;
- implementarea panourilor cu mesaje variabile pentru informarea participanților la trafic;
- implementarea echipamentelor pentru managementul traficului.

B. Îmbunătățirea siguranței infrastructurii și a mijloacelor de semnalizare orizontală și verticală

Se vor elabora reglementări unitare referitoare la siguranța infrastructurii și elementele de marcare și semnalizare, reglementări care se vor aplica tuturor categoriilor de drumuri.

În cadrul acestui demers, de o atenție deosebită trebuie să beneficieze punctele cu risc crescut de accident, prin efectuarea de lucrări specifice de siguranța circulației.

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.

C. Controlul îmbunătățirii siguranței drumurilor publice în conformitate cu prevederile OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice cu modificările și completările ulterioare

Pentru prevenirea evenimentelor rutiere, DPR va intensifica acțiunile de control și va aplica sancțiuni în cazul în care administratorul drumului public/al căii ferate, societățile care execută lucrări în zona drumului public și deținătorii de obiective în zona drumului nu respectă prevederile legale în vigoare.

Întreținerea infrastructurii rutiere și asigurarea condițiilor de siguranță a acesteia sunt absolut necesare pentru asigurarea unui trafic rutier sigur. În acest sens, trebuie intensificate inspecțiile de siguranță asupra stării de viabilitate și a semnalizării rutiere,

efectuate de polițiștii rutieri împreună cu reprezentanții administratorului drumului, pe parcursul misiunilor de patrulare, pentru identificarea, remedierea și, după caz, sancționarea, nerespectării normelor în vigoare, avându-se în vedere în principal:

- existența și menținerea, în conformitate cu standardele și normele în vigoare, a marcajelor, indicatoarelor rutiere și a amenajărilor de infrastructură rutieră, amplasate pe drumurile publice;
- semnalizarea lucrărilor precum și a obstacolelor aflate pe suprafața carosabilă;
- refacerea după intervenție a suprafeței carosabile în cazul lucrărilor la rețelele edilitare (apă, gaz, electricitate, etc.);
- existența de construcții, accese rutiere, panouri publicitare sau alte activități private în zona drumului public, neautorizate sau care nu respectă prevederile legale și care afectează siguranța rutieră.

VIII. Transport și Mobilitate

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

Îmbunătățirea permanentă a legislației din domeniul transporturilor, îmbunătățirea planificării și modului de efectuare a activităților de control în domeniu, folosirea informațiilor oferite de sistemele de supraveghere video a traficului, operate de DPR și MTI, la care să aibă acces ISCTR.

În ceea ce privește transportul de marfă, pentru degrevarea și sporirea siguranței sistemului rutier, se va încerca stimularea transporturilor combinate, de tip RO-LA.

În urma numeroaselor accidente grave cu implicarea microbuzelor, dotarea cu limitatoare de viteză și folosirea centurilor de siguranță la microbuze a fost introdusă cu titlu de obligativitate prin noua legislație a transporturilor rutiere. La transportul rutier de persoane prin servicii regulate în trafic interjudețean se urmărește înlocuirea etapizată a vehiculelor de capacitate până în 22 de locuri (exemplu: microbuze), cu autobuze și autocare, pentru sporirea siguranței și a confortului acestui tip de transport.

B. Stimularea și promovarea transportului public și a celui nemotorizat și respectiv descurajarea transportului motorizat individual

Transportul public și cel nemotorizat versus transportul motorizat individual

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

Creșterea gradului de utilizare a transportului public trebuie susținut prin următoarele tipuri de măsuri:

- accesarea fondurilor europene și subvenționarea investițiilor, din fonduri guvernamentale sau locale, pentru achiziționarea de vehicule, sisteme de ticketing, sisteme de informare în timp real;

- introducerea benzilor 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;
- asigurarea unui management de exploatare prin coordonarea unitară a tuturor rețelelor de transport public la nivelul orașelor sau la nivel regional prin realizarea unor parteneriate ale autorităților locale cu furnizorii de servicii de transport.

De cealaltă parte, reducerea ponderii transportului motorizat individual se poate obține de către autoritățile administrației publice locale prin următoarele tipuri de acțiuni:

- extinderea sistemelor de tarifare și de colectare a taxelor pentru parcuri;
- creșterea progresivă a taxelor pentru deținerea mai multor autovehiculelor ne-comerciale;
- introducerea taxelor pe congestie;
- promovarea sistemelor de utilizare în comun a autoturismelor - car-sharing¹⁴;
- reducerea taxelor pentru autovehiculele folosite în sistemul „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 (de exemplu, MOSES¹⁵) și are la bază necesitatea reducerii traficului motorizat individual și mai buna integrare a acestuia în transportul inter-modal urban.

Se pot avea în vedere următoarele direcții de acțiune, după modelul european:

- crearea benzilor dedicate „vehiculelor ocupate la capacitate” - autovehicule care circulă cu mai mult de 3 persoane;
- 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 - 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

Promovarea avantajelor utilizării bicicletei 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.

¹⁴ http://en.wikipedia.org/wiki/Car_sharing

¹⁵ http://ec.europa.eu/research/environment/newsanddoc/article_1707_en.htm

Însă, prin masa redusă și viteza de deplasare, de regulă inferioară, a autovehiculelor și prin protecția fizică mult mai redusă la impact, bicicliștii sunt participanți vulnerabili la traficul rutier față de alte categorii de utilizatori. De aceea, este necesară o protecție 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.

Astfel, se va avea în vedere stimularea utilizării bicicletei ca mijloc de transport prin oferirea condițiilor optime de siguranță și confort, ceea ce va conduce la o creștere semnificativă a numărului de bicicliști, de îndată ce municipalitățile vor pune la dispoziție piste funcționale dedicate bicicliștilor.

Pentru a deveni atractive din punct de vedere turistic, orașele românești vor fi conectate la rețeaua europeană pentru cicliști - drumurile verzi - și vor oferi vizitatorilor atât condiții integrate de transport rutier și feroviar la nivel regional și local, cât și hărțile pistelor de biciclete din mediul urban, și a pistelor de biciclete interurbane care leagă orașele europene făcând posibile călătoriile cu bicicleta de-a lungul întregului teritoriu european.

MMP, prin Administrația Fondului pentru Mediu, va iniția crearea cadrului legal privind stimularea construirii de piste de biciclete în localitățile cu o populație de peste 20.000 de locuitori.

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, sau chiar servicii publice pe bicicletă ca factor de eficiență economică, cumpărături, turism pe baza centrelor de închiriere, 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, a calității operaționale și prin promovarea dezvoltării urbane mixte, care să nu genereze unui procent prea mare de deplasări lungi, ce nu mai pot fi efectuate prin mers pe jos.

C. Îmbunătățirea normelor referitoare la studiile de circulație și reglementarea planurilor de mobilitate și introducerea planurilor locale și regionale de mobilitate integrată și siguranță rutieră în fundamentarea planurilor de urbanism și amenajare a teritoriului

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.

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 reglementat un cadru necesar alcătuirii de Planuri de mobilitate inter-modală la nivel urban, peri-urban și județean, care să asigure cel puțin standardele minime acceptate la nivel european. Planurile de mobilitate vor avea 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 emiterea autorizațiilor de construcție, asigurarea mobilității și a accesibilității cu menținerea siguranței, confortului și fluenței traficului rutier.

D. Promovarea înființării autorităților pentru transport public metropolitan

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 transportul de marfă. Recent a fost adoptată Ordonanța Guvernului nr. 21/2011 privind înființarea Autorității Metropolitane de Transport București, denumită în continuare AMTB, în cadrul proiectului de Restructurare a Transporturilor finanțat de Banca Mondială. AMTB care are ca principal obiectiv integrarea și dezvoltarea durabilă a transportului urban și peri-urban la nivelul și în jurul Capitalei. Strategiile de dezvoltare durabilă trebuie să prevadă ca, în cazul creșterii ponderii zonelor rezidențiale exterioare orașului, pe centură, respectiv pe marginea zonei centrale, să existe puncte de transfer prevăzute cu parcuri P&R - „park and ride”¹⁶ pentru a nu mări traficul pe drumurile radiale.

Pe acest model, toate orașele de rangul I¹⁷ și zonele de interes turistic sau socio-economic pot crea autorități de transport metropolitan similare.

E. Coordonarea acțiunilor de implementare a politicilor europene de mobilitate generală și specifică

Cartea Verde Europeană a Transportului Urban „O nouă cultură a mobilității urbane” este un document cadru al Comisiei Europene, care a fost adoptat în septembrie 2007 și care își propune să abordeze provocările transportului urban prin următoarele obiective strategice: orașe cu trafic fluent, orașe mai ecologice, un transport urban mai inteligent, mai accesibil și mai sigur.

¹⁶ http://en.wikipedia.org/wiki/Park_and_ride

¹⁷ Lege nr. 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național

Planul de Acțiune pentru Mobilitate Urbană 2009-2012 a fost adoptat de Comisie în anul 2009 și prevede 20 de măsuri prioritare, care vizează creșterea siguranței rutiere, susținerea financiară a proiectelor integrate de transport urban, promovarea transportului public și ecologic și schimbul de experiență și bune practici la nivelul autorităților și specialiștilor în domeniu.

Acestea sunt reperele care vor fi avute în vedere la elaborarea strategiei naționale pentru mobilitate urbană și a planului de măsuri pentru implementarea acesteia.

F. Revizuirea normelor de construire sau dezvoltare urbană de-a lungul drumurilor de tranzit-europene, naționale, județene și limitarea dezvoltării liniare a localităților existente

România este una dintre puținele țări europene cu o densitate extrem de mare a localităților liniare amplasate de-a lungul drumurilor naționale. Una din soluțiile acestei probleme ar fi construcția de autostrăzi sau de centuri ocolitoare care mențin traficul de tranzit în afara localităților, precum și limitarea extinderii 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 locală, punând probleme de siguranță rutieră din cauza conflictelor de trafic și impunând o viteză medie redusă. Trebuie acordată atenție evitării unor situații în care drumurile ocolitoare, de centură devin drumuri locale și de acces prin dezvoltarea zonelor urbane adiacente. În acest sens, se impune restricționarea construibilității în zonele adiacente arterelor de tranzit și ocolitoare.

G. 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

România beneficiază de o rețea feroviară bine dezvoltată în plan teritorial, dar depășită din punct de vedere al calității infrastructurii și serviciilor. Promovarea proiectelor de construire și reabilitare a rețelei feroviare trebuie făcută după un model integrat și inter-modal, încurajând accesibilitatea la nivel local și regional, atât pentru pasageri, cât și pentru mărfuri, și utilizând buna practică și experiența altor orașe europene, în ceea ce privește decongestionarea transportului rutier (utilizarea RO-LA) și ecologizarea transportului.

De asemenea, este nevoie de creșterea nivelului de absorbție a fondurilor prin accesarea programelor europene dedicate promovării infrastructurii, serviciilor și materialului rulant aferent.

H. Promovarea măsurilor alternative pentru prevenirea congestiilor de trafic (servicii, comerț și lucrul la domiciliu prin sisteme electronice de comunicații)

Promovarea 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 pot obține reducerea traficului individual motorizat, economie de timp și resurse materiale, eficiență și competitivitate.

IX. Siguranța Vehiculelor

Consiliul Uniunii Europene recunoaște progresele considerabile înregistrate în ceea ce privește siguranța vehiculelor, în special cu privire la standardele tehnice referitoare la siguranța activă și pasivă a vehiculelor, dar subliniază, totuși, faptul că siguranța ar trebui, de asemenea, să fie menținută pe durata întregului ciclu de viață al vehiculelor, printr-o consolidare a inspecțiilor tehnice auto și a controalelor rutiere, precum și printr-o îmbunătățire a schimbului de date între statele membre cu privire la informațiile referitoare la vehicule și inspecții.

A. Creșterea siguranței rutiere prin îmbunătățirea stării tehnice a parcului rutier

Se va asigura actualizarea legislației referitoare la inspecția tehnică periodică și controlul tehnic în trafic al vehiculelor.

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

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

C. 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 s-au dovedit eficiente la scara întregii Uniuni Europene vor fi implementate și în România prin aplicarea exemplelor de bune practici.

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

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

X. Cercetare

În conformitate cu reglementările Legii nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, cu modificările și completările ulterioare, care transpune prevederile Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, ARR este responsabilă cu cercetarea în vederea stabilirii costului social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate, costului social mediu al unui accident grav. De asemenea, ARR efectuează clasificarea tronsoanelor de drum cu o concentrație mare de accidente și clasificarea siguranței rețelei, pe baza unor analize periodice.

Fiecare instituție din structura C.I.S.R. își face propriile studii pe baza indicatorilor specifici care descriu starea și îmbunătățirea siguranței rutiere la momentul efectuării cercetării.

Capitolul 6 - PRINCIPII GENERALE

6.1. Definiție

Strategia Națională de Siguranță Rutieră 2011 – 2020 exprimă liniile strategice, directoare, pentru stabilirea politicii statului român în ceea ce privește siguranța rutieră și căile de realizare și îmbunătățire a acesteia.

6.2. Principii

1. Principiul suveranității – reflectă dreptul statului român de a reglementa siguranța rutieră în scopul promovării obiectivelor sale în acest domeniu pentru îndeplinirea obiectivului central de reducere a numărului persoanelor decedate în accidentele rutiere, luând în considerare obligațiile României ca stat membru cu respectarea politicii europene în domeniu și a tratatelor, convențiilor, acordurilor și înțelegerilor încheiate cu alte state.

2. Principiul legalității – presupune respectarea prevederilor Constituției și a legislației naționale în domeniu, precum și a tuturor prevederilor relevante din legislația internațională, acordând o mare atenție drepturilor omului.

3. Principiul cooperării active cu Uniunea Europeană – presupune cooperarea activă în procesul de micșorare a numărului de persoane decedate în accidente rutiere și asigurarea unui rol activ al României la nivel european în elaborarea unei politici comune cu cea a Uniunii Europene în domeniul siguranței rutiere, precum și în identificarea unor soluții durabile la nivel național și european.

4. Principiul acțiunii unitare și integrate – vizează implementarea unitară a politicii statului și a prevederilor legale în domeniul siguranței rutiere, precum și o implementare concretă la toate nivelurile, integrată politicii de transport în România.

5. Principiul nediscriminării – presupune implementarea prezentei strategii cu respectarea egalității, excluderii privilegiilor și discriminării între persoane.

6. Principiul flexibilității – presupune o adaptare periodică a politicii și a măsurilor de implementare în domeniul siguranței rutiere, acordând considerația necesară realităților economice, sociale și culturale, la nivel intern, regional și internațional.

7. Principiul transparenței – presupune implementarea unei politici active de informare și, după caz, consultare a societății civile cu privire la deciziile și procedurile aplicate domeniului siguranței rutiere.

8. Principiul cooperării internaționale – presupune dezvoltarea și intensificarea cooperării cu autoritățile străine cu competențe în siguranța rutieră, precum și cu organizații specializate, atât guvernamentale cât și neguvernamentale.

Consiliul Uniunii Europene, în Concluziile sale privind orientările pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020, salută Comunicarea făcută de Comisia Europeană și aprobă propunerea acesteia de a continua urmărirea obiectivului de a reduce la jumătate numărul deceselor în accidente rutiere până în 2020 și de a acționa în direcția implementării celor șapte obiective strategice esențiale descrise în respectivul document, care pentru prezenta strategie au și caracter de principiu de elaborare, model după care a fost structurată și care, de altfel, se află și la baza elaborării Programului Național de Acțiuni Prioritare pentru implementarea acesteia.

Consiliul Uniunii Europene îndeamnă Comisia să creeze un instrument comun de monitorizare și evaluare a eficienței politicilor de siguranță rutieră.

Având în vedere faptul că organismul coordonator, C.I.S.R., este un organism consultativ, răspunderea pentru ducerea la îndeplinire a prezentei strategii aparține instituțiilor membre ale C.I.S.R. și instituțiilor cu responsabilități în domeniul siguranței rutiere, conform legii.

C.I.S.R. îi revine, însă, sarcina de a asigura evaluarea rezultatelor politicilor publice de siguranță rutieră împreună cu autoritățile administrației publice locale pe baza rapoartelor semestriale și anuale referitoare la implementarea strategiei naționale și rapoartelor privind situația generală a siguranței rutiere la nivel național în cadrul reuniunilor C.I.S.R.. Apoi acestea sunt prezentate Guvernului de către ministrul transporturilor și infrastructurii, în calitate sa de președinte al C.I.S.R..

Implementarea hotărârilor C.I.S.R., a strategiei naționale de siguranță rutieră și asigurarea condițiilor de desfășurare a activității D.P.I.S.R., se face din sumele aprobate anual prin legea bugetului de stat, care sunt prevăzute, de conducătorii instituțiilor reprezentate în C.I.S.R., în calitate lor de ordonatori principali de credite în bugetele proprii de venituri și cheltuieli

Capitolul 7 - DIRECȚII DE ACȚIUNE

Obiectivul prezentei strategii este ca România să devină o țară sigură din punct de vedere al traficului rutier pentru cetățenii ei, pentru investitori și turiști, pentru cei care o tranzitează, prin reducerea progresivă, în perioada 2011 - 2020, a numărului victimelor accidentelor rutiere, pentru a ne putea înscrie în graficul comun stabilit de statele membre

UE, în perspectivă, numărul celor decedați sau răniți grav în sistemul de transport rutier trebuind să fie redus cât mai aproape de zero astfel încât nivelul de risc în sistemul de transport rutier să fie cel puțin la fel de scăzut ca în orice alt sistem al vieții sociale și economice în condiții normale.

Având în vedere că eroarea factorului uman este prima cauză a accidentelor rutiere, abordarea completă a acestuia este de o deosebită importanță.

În acest sens, strategia cuprinde următoarea serie de măsuri, care să acopere, în mod complet, domeniul factorului uman în siguranța rutieră, și anume:

- formarea și exersarea abilităților vitale, începând cu vârsta preșcolară și până la sistemul universitar. Deprinderea timpurie a principiilor deplasării individuale sigure este un factor cheie în crearea unei culturi a siguranței rutiere;
- formarea deprinderilor de a conduce vehicule, prin introducerea permiselor necesare conducerii mopederelor, îmbunătățirea formării instructorilor auto, îmbunătățirea cursurilor de instruire din școlile de șoferi, prin introducerea permisului probator (provizoriu);
- întărirea legislației privind siguranța rutieră;
- aplicarea consecventă a legislației în vigoare;
- promovarea programelor de conducere preventivă, de consiliere/reabilitare psihologică pentru șoferii care încalcă prevederile legale privitoare la viteză și la consumul de alcool la volan;
- îmbunătățirea managementului integrat prin îmbunătățirea intervenției post accident - în cazul victimelor care rămân cu sechele în urma accidentelor rutiere, prin terapie ocupațională, care va viza inclusiv modificarea spațiului vital, personal, urban și instituțional în sensul facilitării accesului persoanei cu dizabilități, capacitatea acestora de adaptare și funcționare normală;
- acordarea de asistență psihologică post-traumatică supraviețuitorilor, rudelor și apropiaților victimelor accidentelor de circulație în faza acută;
- îmbunătățirea procedurilor de aducere la cunoștința rudelor și apropiaților victimelor accidentelor de circulație a decesului celor dragi;
- fundamentarea modificărilor legislative a măsurilor din domeniul siguranței rutiere, prin utilizarea tabelelor comparative care conțin date privind situația din alte state europene, rezultate prognozate;
- seminarii, conferințe de presă, materiale de presă, campanii de sensibilizare;
- campanii de impunere a legii.

În afară de necesitatea existenței unei infrastructuri sigure pentru toți participanții la traficul rutier, un rol important în această strategie îl are prevenirea accidentelor rutiere prin educația tuturor celor implicați în trafic, indiferent de vârstă sau profesie, prin intensificarea și profesionalizarea comunicării și informării de siguranță rutieră.

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

România are actualmente un grad de încasare a amenzilor contravenționale constatate cu mijloace automate de supraveghere video montate pe DN 1 de aproximativ 37%, neexistând o situație exactă a gradului de încasare a amenzilor în cazul în care procesele verbale sunt înmânate contravenienților în momentul constatării. Având în vedere că, în viitor, accentul se va muta pe constatarea cu ajutorul sistemelor de supraveghere, trebuie analizat și adaptat modelul statelor membre UE care au procente maxime de încasare pe acest tip de constatare a contravențiilor.

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

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

Capitolul 8 - REZULTATELE POLITICILOR PUBLICE

Reducerea progresivă a numărului de victime ale accidentelor rutiere în perioada 2011 – 2020, obiectiv central în strategie, constituie, în același timp, principalul rezultat ce este așteptat în implementarea politicilor publice de implementare a prezentului document, indicator fizic comun pentru structurile din cadrul C.I.S.R., care reflectă corectitudinea deciziilor cuprinse în strategie și a modului de acțiune privind promptitudinea cu care măsurile de implementare ale acesteia au fost puse în practică. În același timp, aplicarea prevederilor strategiei conduce la acționarea unitară și coerentă în domeniul siguranței rutiere și răspunde cerințelor formulate de Comisia Europeană pentru acest domeniu.

Capitolul 9 - REZULTATELE ACȚIUNILOR

C.I.S.R. prin D.P.I.S.R. asigură monitorizarea tuturor activităților în legătură cu implementarea Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră 2011 – 2020.

În scopul implementării prevederilor Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră 2011 - 2020 s-a elaborat Programul Național de Acțiuni Prioritare, care cuprinde politicile concrete și responsabilitățile specifice ale instituțiilor cu atribuții în domeniu, precum și termenele de realizarea lor. Pentru realizarea activităților cuprinse în acest program de acțiune, fiecare dintre ministerele și instituțiile cu competență în materie, va elabora anual propriile programe de măsuri, detaliind acțiunile a căror responsabilitate de implementare le revine.

În termen de 30 de zile de la data publicării prezentei Strategii în Monitorul Oficial al României, fiecare instituție care intră în componența C.I.S.R. și are atribuții în domeniu va elabora și prezenta spre aprobare conducătorilor instituțiilor componente ale C.I.S.R. planul propriu de acțiune, ce rezultă din Programul Național de Acțiuni Prioritare, având responsabilitatea ca, anual, acesta să fie bugetat.

A. Cooperare inter-instituțională din cadrul C.I.S.R.

Cooperarea inter-instituțională asigură o concepție unitară și coerentă de acțiune în domeniul siguranței rutiere și buna colaborare dintre instituțiile reprezentate în C.I.S.R. și reprezentanții autorităților administrației publice locale ale municipiului București și ai structurilor asociative ale administrației publice locale recunoscute de lege.

Un segment important al acestei cooperări îl reprezintă dezvoltarea programelor de colaborare cu organizațiile neguvernamentale interne și internaționale relevante în domeniu, în scopul sensibilizării participanților la trafic cu privire la consecințele de ordin economic și social ce decurg din numărul mare de accidente rutiere.

Pe lângă cooperarea la nivel național, este necesară intensificarea cooperării la nivel regional – european cu structuri care au atribuții în acest domeniu.

De asemenea, la nivel internațional, este necesar ca România să promoveze o cooperare activă cu organizații internaționale cu preocupări în domeniul siguranței rutiere, cu scopul de a îmbunătăți managementul național al siguranței rutiere.

Acțiunile instituțiilor cu atribuții în domeniu vor fi coordonate de C.I.S.R., asigurând astfel implementarea obiectivelor Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră, precum și respectarea obligațiilor și sarcinilor ce îi revin României din legislația europeană privind siguranța rutieră. Acest mecanism de cooperare interinstituțională va asigura următoarele:

- monitorizarea procesului de armonizare a cadrului legislativ intern cu legislația și practicile Uniunii Europene și cele internaționale în domeniu;
- avizarea proiectelor de acte normative cu aplicabilitate în domeniu.;
- evaluarea, semestrial sau ori de câte ori se impune, a stadiului implementării politicilor și programelor ce decurg din Strategia Națională de Siguranță Rutieră;
- avizarea proiectelor de modificare a prezentei strategii;
- analiza anuală, pe baza datelor statistice furnizate de autoritățile competente și a studiilor cu privire la evoluția siguranței rutiere, în baza cărora se iau decizii și recomandări și se stabilesc direcții noi de acțiune în vederea îmbunătățirii activității din domeniu;
- realizarea și interconectare sistemelor informatice ale instituțiilor competente, urmărind creșterea gradului de operabilitate și facilitarea schimbului de date și informații necesare procesului decizional;

Cooperarea între instituții are un caracter permanent și constituie un element esențial pentru implementarea eficientă a strategiei, politicilor și legislației în domeniu, fiind parte integrantă a procesului de dezvoltare și modernizare a cadrului instituțional al autorităților cu atribuții în domeniul siguranței rutiere. Prin aceasta se urmărește creșterea gradului de interoperabilitate și reducerea costurilor materiale și umane prin utilizarea eficientă a bazelor de date existente și a schimbului de informații relevante de natură să susțină luarea celor mai bune decizii la nivel sectorial. Cooperarea inter-instituțională poate fi o pârgie care conferă posibilitatea preluării bunelor practici de la structurile cu experiență în domeniu și poate conduce la atingerea țintei de micșorare a numărului de persoane decedate în accidentele rutiere.

Capitolul 10 - INDICATORI

Principalul indicator cu privire la reușita implementării strategiei prin mijloacele oferite de politicile cuprinse în Programului Național de Acțiuni Prioritare este chiar numărul deceselor înregistrate în accidente rutiere. Alți indicatori care vor reflecta specificul cuantificărilor, pentru fiecare domeniu de activitate în parte, în legătură cu siguranța rutieră, vor fi prezenți în analizele programelor sectoriale de siguranță rutieră ale fiecărei componente ce alcătuiește C.I.S.R.

Capitolul 11 - IMPLICAȚII PENTRU BUGET

În conformitate cu Hotărârea de Guvern nr. 437/1995 cu completările și modificările ulterioare, a fost înființat C.I.S.R., organ consultativ al Guvernului României, fără personalitate juridică, cu misiunea de a asigura concepția de ansamblu și coordonarea pe plan național, pe baza strategiei naționale de siguranță rutieră și a programului național de acțiuni prioritare pentru implementarea strategiei, a activităților privind îmbunătățirea siguranței rutiere, desfășurate de organele de specialitate ale administrației publice și alte instituții și organizații cu atribuții în acest domeniu, și evaluarea politicilor publice privind siguranța rutieră.

În același timp, este stabilit faptul că asigurarea îndeplinii hotărârilor C.I.S.R., implementarea strategiei naționale de siguranță rutieră și condițiilor de desfășurare a activității D.P.I.S.R., este realizată prin obligativitatea pe care o au conducătorii instituțiilor reprezentate în C.I.S.R., ca în calitate de ordonatori principali de credite, să prevadă, în bugetele proprii resursele financiare necesare, în cadrul sumelor aprobate anual prin legea bugetului de stat.

Resursele financiare necesare implementării Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră provin, în principal, din:

- fonduri de la bugetul de stat alocate fiecărei instituții reprezentate în C.I.S.R., prevăzute în bugetele proprii ale acestora, în cadrul sumelor aprobate anual prin legea bugetului de stat.;
- fonduri din partea Uniunii Europene, alocate în cadrul programelor de asistență financiară nerambursabilă cu destinația sau cu componente privind accesibilitatea și siguranța rutieră;
- credite externe garantate de Guvernul României pentru domeniul siguranței rutiere;
- credite externe care nu implică garanții guvernamentale pentru domeniul siguranței rutiere;
- donații și sponsorizări, oferite/acceptate în condițiile legii;
- alte surse.

Planurile Sectoriale de Acțiune pentru Implementarea Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră 2011 - 2020, care rezultă din Programului Național de Acțiuni Prioritare pentru aplicarea acesteia, vor specifica anual sursele de finanțare necesare îndeplinirii fiecărui obiectiv stabilit și volumul acestora.

Capitolul 12 - IMPLICAȚII JURIDICE

Realizarea obiectivelor prevăzute în Strategia Națională de Siguranță Rutieră 2011 – 2020 implică respectarea legislației naționale existente precum și a celei europene în domeniu și urmărește continuu crearea și existența unui cadru legislativ flexibil în limitele căruia Guvernul României să poată reacționa prompt, în funcție de mutațiile survenite la nivel național, regional sau european în ceea ce privește managementul siguranței rutiere.

Pe lângă toate acestea, strategia vizează și aducerea procedurilor și practicilor naționale la nivelul bunelor practici ale Uniunii Europene.

Din momentul aprobării prezentei strategii, toate instituțiile cu responsabilități în siguranța rutieră au obligația de a prezenta în cadrul întâlnirilor D.P.I.S.R. proiectele de acte normative care vizează acest domeniu, pentru a fi discutate și supuse avizării C.I.S.R., în calitate sa de organ consultativ al Guvernului care asigură concepția de ansamblu și coordonarea activităților privind îmbunătățirea siguranței rutiere în mod coerent și unitar.

Capitolul 13 - PROCEDURI DE MONITORIZARE ȘI EVALUARE

În conformitate cu prevederile HG nr. 437/1995 privind înființarea Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră, cu modificările și completările ulterioare, C.I.S.R. are sarcina de a evalua rezultatele politicilor publice de siguranță rutieră și ale programelor naționale de acțiuni prioritare pentru implementarea Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră.

Delegația Permanentă Interministerială pentru Siguranță Rutieră, care funcționează în structura C.I.S.R., este compusă din experți ai autorităților publice reprezentate în C.I.S.R. care sunt delegați în cadrul D.P.I.S.R. și au următoarele atribuții privind activitatea de monitorizare și evaluare:

- elaborează rapoartele semestriale și anuale referitoare la stadiul implementării strategiei naționale de siguranță rutieră și rapoartele anuale privind situația generală a siguranței rutiere la nivel național. Informările se prezintă în cadrul reuniunilor C.I.S.R. și apoi sunt prezentate Guvernului de către ministrul transporturilor, în calitate sa de președinte al C.I.S.R.;
- elaborează propuneri de măsuri legislative, prognoze, studii,
- inițiază acțiuni corective sau suplimentare, cu aprobarea C.I.S.R., atunci când este necesar, în scopul îmbunătățirii gradului de siguranță rutieră din România;
- elaborează raportările semestriale privind activitățile publice de informare și comunicare de siguranță rutieră.

Aceste lucruri sunt realizabile pe baza planurilor anuale sectoriale ce cuprind măsuri care se regăsesc în Planul Anual de Implementare a Strategiei Naționale de Siguranță Rutieră, măsuri care permanent vor fi analizate în felul în care au fost duse la îndeplinire, al rezultatelor și termenelor la care au fost realizate.

Capitolul 14 - ETAPE ULTERIOARE ȘI INSTITUȚII RESPONSABILE

După aprobarea prezentei strategii, instituțiile cu responsabilități în domeniul siguranței rutiere au obligația să elaboreze propriile documente necesare implementării sectoriale a acesteia. Instituțiile responsabile cu implementarea strategiei sunt stabilite atât prin prevederile legale după care este organizat și funcționează C.I.S.R, cât și prin Programul Național de Acțiuni Prioritare (Anexa 2).

Rezultatele implementării strategiei și evaluarea impactului politicilor publice de siguranță rutieră, precum și a cercetărilor din domeniu, sunt activități pe care C.I.S.R le va coordona.

D.P.I.S.R va elabora rapoarte semestriale și anuale referitoare la stadiul implementării strategiei, rapoarte anuale privind situația generală a siguranței rutiere la nivel național, precum și raportări semestriale privind situația finanțării programelor de acțiuni și activitățile publice de informare și comunicare de siguranță rutieră. De asemenea, D.P.I.S.R. va elabora propunerile legislative solicitate de C.I.S.R, prognoze, studii, va iniția acțiuni corective sau suplimentare cu scopul îmbunătățirii gradului de siguranță rutieră și va organiza anual Conferința Națională de Siguranță Rutieră.

Pentru realizarea Programului Național de Acțiuni Prioritare, C.I.S.R. va emite hotărâri care vor fi îndeplinite de entitățile din cadrul C.I.S.R. Aceste vor fi făcute public prin grija S.C.I.S.R, afișându-se pe site-ul MTI.

Pentru problemele cu caracter normativ, C.I.S.R va elabora propuneri de reglementare legală care vor fi înaintate autorităților publice cu drept de inițiativă legislativă.

Pentru problemele care interesează autoritățile administrației publice locale, acestea vor consulta hotărârile C.I.S.R și vor putea elabora reglementări proprii, prin hotărâri ale consiliului local sau județean ori, după caz, prin dispoziții ale primarului.

**Programul de Acțiuni Prioritare pentru perioada 2011 – 2020 de implementare a
Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră 2011 – 2020**

Obiective strategice:

1. Îmbunătățirea măsurilor de siguranță pentru autovehicule prin:

- Implementarea aplicațiilor ce conferă siguranță în transportul rutier

Prin aplicarea legislației Uniunii Europene în domeniu, în perioada 2011-2020 se va introduce obligativitatea echipării anumitor categorii de vehicule cu noi dispozitive care să permită îmbunătățirea siguranței rutiere, cum ar fi:

- sistemul de control electronic al stabilității (pentru autoturisme, autobuze și camioane, pentru a reduce riscul de pierdere a stabilității sau de derapaj);
- sistemele de avertizare la trecerea involuntară peste liniile de separare a benzilor de circulație (pentru camioane și autobuze);
- sistemele avansate de asistență pentru conducătorii auto (avertismentele anti-coliziune);
- sisteme de absorbție a energiei de șoc în cazul coliziunilor frontale;
- oglinzile retrovizoare pentru punctul mort.

Responsabili: MTI

Termen: permanent, de la data apariției legislației specifice

- Creșterea gradului de siguranță a vehiculelor în circulație, prin:
 - introducerea inspecției tehnice de siguranță pentru repunerea în circulație a vehiculelor implicate în accidente rutiere;
 - radierea definitivă din circulație a vehiculelor implicate în accidente rutiere care au fost despăgubite de firmele de asigurări ca daună totală și a autovehiculelor care au fost depuse pentru casare în vederea înscrierii în programul de stimulare a înnoirii parcului auto (Programul „RABLA”).

Responsabili: MTI și MAI

Termen: 2012

- Stimularea Programului de înnoire a parcului auto național, prin achiziționarea de vehicule sigure, eficiente energetic și mai puțin poluante

Responsabili: MMP

Termen: 2020

2. Construcția unei infrastructuri rutiere mai sigure prin:

- Atragerea de fonduri europene pentru dezvoltarea unei infrastructuri sigure;

Responsabili: MTI, Autorități ale administrației publice locale

Termen: Permanent

- Aplicarea principiilor legislației UE privind gestionarea siguranței infrastructurii la drumurile rurale. Aceasta impune includerea anumitor condiții de siguranță în procesul de planificare, în faza de proiectare și în cea anterioară proiectării atunci când se dezvoltă o infrastructură, precum și audituri de siguranță ale infrastructurii, identificarea „punctelor negre” (punctele în care se concentrează accidentele) și inspecții de siguranță. Extinderea acestor principii la drumurile din zone rurale se poate efectua în baza schimbului de bune practici între statele membre;

Responsabili: MTI, MDRT

Termen: Permanent

- Realizarea parcărilor în conformitate cu normele europene pentru efectuarea controalelor și pentru respectarea timpilor de conducere și odihnă în cazul transporturilor rutiere comerciale;

Responsabili: MTI, Autorități publice locale

Termen: Permanent

- Dezvoltarea și întreținerea unei infrastructuri rutiere sigure cu o componentă specială dedicată sistemelor de transport inteligente – STI;

Responsabili: MTI, MCSI, autoritățile administrației publice locale

Termen: Permanent

- Îmbunătățirea siguranței infrastructurii și a mijloacelor de semnalizare orizontală și verticală;

Responsabili: MTI, MAI, autoritățile administrației publice locale

Termen: Permanent

- Controlul îmbunătățirii siguranței drumurilor publice în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr.195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Responsabili: MAI

Termen: Permanent

- asigurarea unui management de exploatare prin coordonarea unitară a tuturor rețelelor de transport public la nivelul orașelor sau la nivel regional prin realizarea unor parteneriate ale autorităților locale cu furnizorii de servicii de transport.

Responsabili: MDRT, Autorități publice locale

Termen: 2020

3. Promovarea tehnologiilor inteligente¹ prin:

- Preluare și implementarea specificațiilor tehnice adoptate de Comisia Europeană în temeiul Directivei 2010/40 UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport STI;

Responsabili: MTI, MCSI

Termen: 2020

- Accelerarea implementării „e-call”² și examinarea aplicabilității acesteia la motocicliști, la camioanele de mare tonaj și la autobuze;

Responsabili: MTI, MCSI, STS

Termen: 2020

- Crearea unei baze de date comune care asigură schimbul de informații de interes public între instituțiile membre CISR

Responsabili: CISR

¹ ” sisteme din domeniul transportului rutier (inclusiv infrastructură, vehicule și utilizatori) și al gestionării traficului și mobilității, în cadrul cărora se aplică tehnologii ale informației și comunicațiilor și care au interfețe cu alte moduri de transport”, în conformitate cu Propunerea de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de instituire a cadrului pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport.

² <http://www.e-safety.ro/ecall/index.html>

Termen: 2020

- Crearea unui sistem de informare a participanților la trafic.

Responsabili: MTI, Autorități ale administrației publice locale

Termen: 2020

4. Consolidarea activităților de educare și formare a participanților la trafic și a altor categorii profesionale implicate în siguranța rutieră prin:

Participantul la trafic este prima verigă în lanțul de siguranță dar și cel mai predispus să comită erori. Indiferent de măsurile tehnice implementate, eficacitatea politicii siguranței rutiere depinde, în primul rând, de comportamentul participanților la trafic. Educația, formarea și aplicarea legii sunt esențiale. În acest sens, sunt prioritare:

- Elaborarea unui plan național de educație rutieră care să se adreseze, cu precădere, categoriilor vulnerabile de participanți la trafic (copii, tineri 18-25 ani, vârstnici, pietoni, bicicliști, mopediști);

Responsabili: MAI, MECTS, MS, Autorități ale administrației publice locale

Termen: 2020

- Îmbunătățirea activității de formare, pregătire continuă și examinare a candidaților pentru obținerea permisului de conducere, a conducătorilor auto, a personalului cu responsabilități în activitatea de formare și pregătire continuă precum și a personalului cu responsabilități pe linia siguranței rutiere, prin:
 - perfecționarea continuă a programelor de formare a conducătorilor auto și a personalului cu responsabilități pe linia siguranței rutiere bazată pe integrarea rezultatelor studiilor privind accidentele de trafic;
 - actualizarea criteriilor obligatorii pentru accesarea la cursurile pentru obținerea permisului de conducere;
 - examinarea posibilității de introducere a unor perioade de probă după testul practic (permisul provizoriu);
 - examinarea posibilității de introducere a condusului ecologic în testele teoretice și practice pentru asigurarea unui stil de conducere mai sigur și mai curat.

Responsabili: MTI, MAI

Termen: 2020

- Îmbunătățirea practicii judiciare prin pregătirea magistraților pentru înțelegerea corectă a aspectelor, altele decât cele juridice, aferente accidentelor rutiere, precum și testarea periodică a experților tehnici judiciari;

Responsabili: MJ

Termen: 2020

- Modificării formatului de prezentare a știrilor legate de incidentele și accidentele rutiere;

Responsabili: MAI, MTI, MS, CNA

Termen: 2020

- Elaborarea și promovarea Planul național anual de media pentru promovarea campaniilor și măsurilor de siguranță rutieră, prevenire a accidentelor rutiere în colaborare cu toți actorii cu interes în domeniul siguranței rutiere;

Responsabili: C.I.S.R.

Termen: 2020

- Stimularea și promovarea transportului public și a celui nemotorizat și respectiv descurajarea transportului motorizat individual.

Responsabili: MDRT, Autorități ale administrației publice locale

Termen: 2020

- Inițierea și promovarea programelor și proiectelor educaționale, a campaniilor naționale de educare și sensibilizare în domeniul protecției mediului și dezvoltării durabile.

Responsabili: MECTS, MMP

Termen: de la începerea primului an școlar după adoptarea prezentului program

5. Îmbunătățirea cadrului legislativ și a aplicării lui prin:

Aplicarea corectă a legilor este un factor important care contribuie la reducerea considerabilă a numărului de răniți și decese. Depășirea vitezei legale, traversarea neregulamentară, neacordarea priorității pietonilor, condusul sub influența băuturilor alcoolice, nepurtarea centurii de siguranță sunt considerate primele cauze responsabile pentru accidentele rutiere fatale. Măsurile de consolidare privind aplicarea legii vor include:

- creșterea capacității de impunere a legislației prin:
 - Intensificarea controlului privind respectarea legislației în vigoare, inclusiv a transportului rutier de mărfuri și persoane;
 - Definirea și extinderea cadrului de utilizare a sistemelor de supraveghere video a traficului rutier;

Responsabili: MTI, MAI, Autorități ale administrației publice locale

Termen: 2020

- Înăsprirea sancțiunilor privind conducerea sub influența băuturilor alcoolice, prin măsuri suplimentare ca:
 - utilizarea dispozitivului „alcolock” ;
 - participarea la programe de reabilitare (pentru șoferi profesioniști și ne profesioniști) după ce șoferii au fost descoperiți conducând sub influența băuturilor alcoolice;
 - introducerea programelor de conducere preventivă și de consiliere psihologică;

Responsabili: MAI, MS

Termen: 2020

- Eficientizarea sistemului de urmărire și colectare a amenzilor;

Responsabili: MCSI, MFP, MJ, Autorități ale administrației publice locale

Termen: 2020

- Crearea cadrului legal de înființare a Comisiilor Județene de Siguranță Rutieră;

Responsabili: MAI, Consiliile Județene

Termen: 2020

- Menținerea regimului legal de viteză în funcție de categoria de drum și în localități (maximum 50 km/h în localități, 30 km/h în apropierea școlilor, în zonele rezidențiale și în zonele aglomerate);

Responsabili: MAI, MTI și autoritățile publice locale

Termen: 2020

- Limitarea extinderii localităților în lungul drumurilor naționale și de tranzit;

Responsabili: MDRT, Autorități ale administrației publice locale

Termen: 2020

- Introducerea Ministerului Justiției în structura Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră;

Responsabili: C.I.S.R. prin MTI și MJ

Termen: 2020

- Modificarea HG nr. 437/1995 privind înființarea Consiliului Interministerial pentru siguranță rutieră, cu modificările și completările ulterioare pentru crearea unui grup de lucru STI la nivelul D.P.I.S.R.;

Responsabili: CISR prin MTI

Termen: 2020

- Crearea de instanțe judecătorești specializate în domeniul circulației rutiere;

Responsabili: MJ, CSM

Termen: 2020

- Facilitarea schimbul transfrontalier de informații în domeniul siguranței rutiere care va permite identificarea și sancționarea șoferilor străini;

Responsabili: MAI

Termen: 2020

- Îmbunătățirea cercetării la locul accidentului.

Responsabili: MAI și MJ

Termen: 2020

- Crearea cadrului legal privind stimularea transportului urban „verde” și reducerea traficului de autoturisme în localitățile urbane

Responsabili: MMP, MDRT, Autoritățile publice locale

Termen: 2020

- Crearea cadrului legal privind stimularea construirii de piste de biciclete în localitățile cu o populație de peste 20.000 de locuitori;

Responsabili: MMP, MDRT, Autorități publice locale

Termen: 2020

6. Îmbunătățirea serviciilor de intervenție și prim ajutor în cazul accidentelor rutiere cu vătămare corporală prin:

Reducerea numărului de accidente cu vătămare corporală va fi o prioritate pentru România în următorul deceniu. Vor fi elaborate măsuri de acțiune în ceea ce privește accidentele rutiere cu vătămare corporală și primul ajutor, incluzând:

- îmbunătățirea sistemului de management integrat al serviciilor specializate de urgență în cazul accidentelor rutiere;

Responsabili: MS, STS

Termen: 2020

- Promovarea schimbului de bune practici între statele membre referitor la intervenția serviciilor de urgență în caz de accident, precum și instituirea unui sistem de colectare și analizare a datelor privind accidentele cu vătămare corporală;

Responsabili: MS, STS

Termen: 2020

- examinarea avantajelor potențiale ale dezvoltării și instalării de dispozitive de înregistrare a evenimentelor („cutii negre”), în special pe autovehiculele comerciale, cu scopul de a îmbunătăți anchetele tehnice și analiza accidentelor.

Responsabili: MTI

Termen: 2020

7. O nouă perspectivă asupra cvadriciclurilor și autovehiculelor cu două sau trei roți

Spre deosebire de alte moduri de transport, care indică o scădere a numărului de decese și de răniri grave în timp, cele cu cvadricicluri și autovehicule cu două sau trei roți înregistrează o creștere. Autoritățile competente se vor concentra în mod particular asupra acestor tipuri de autovehicule. În acest sens, se propun următoarele măsuri pentru autovehiculele motorizate pe două roți:

- Interzicerea accesului pe anumite drumuri publice a vehiculelor mai puțin sigure din punct de vedere constructiv din categoria cvadricicluri și vehicule cu două sau trei roți;

Responsabili: MTI, MAI

Termen: 2020

- Prin aplicarea legislației Uniunii Europene în domeniu, în perioada 2011-2020 se va introduce obligativitatea echipării cvadriciclurilor și autovehiculelor cu două sau trei roți cu noi echipamente care să permită îmbunătățirea siguranței rutiere.

Responsabili: MTI

Termen: permanent, de la data apariției legislației specifice.