

► Material realizat de Departamentul de Politici Publice / iunie 2022

Strategie pe bune în domeniul siguranței rutiere

Guvernul trebuie să refacă Strategia de siguranță rutieră abia adoptată. **Iată de ce**

PNRR înseamnă investiții, dar și reforme. Am reușit să includem investiții în domeniul în rutier - cu greu, am insistat pe nevoia enormă a României. Am decis că siguranța rutieră trebuie să devină dintr-o datorie mereu uitată a clasei politice o prioritate pe bune. Însă Guvernul vrea să fușerească reforma aceasta. Strategia privind siguranța rutieră e primul pas. Urmează schimbarea Codului Rutier. Nu trebuie fușerită și aceasta. Cerem Guvernului modificarea Strategiei și ajustarea sa la problemele reale și la angajamentele asumate prin PNRR

Până la finalul trimestrului al II-lea 2022, Guvernul are obligația de a adopta Strategia Națională privind siguranța rutieră, strategie care constituie un jalon al Măsurii "Transport sustenabil, decarbonizare și siguranță rutieră" din PNRR.

În acest scop, Departamentul de Politici Publice al USR vă propune în cele ce urmează unele principii spre a fi promovate și integrate în această Strategie.

► Background

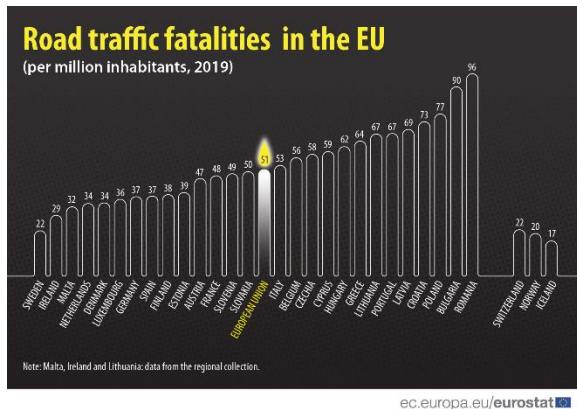
Conform celor mai recente date EUROSTAT disponibile, rata deceselor în accidente rutiere era în 2020 de două ori mai mare decât media Uniunii Europene, cifre exprimate în număr de decese/million de locuitori.



ec.europa.eu/eurostat

Situația României reprezintă o ușoară scădere față de anul precedent în cifre absolute (de la 96 la 85 de morți/milionul de locuitori), dar este o creștere față de media UE, acolo unde strategiile de reducere a

deceselor în accidente rutiere au făcut ca media la nivel de Uniune să scadă în același interval de la 51 la 42 de morți.



De altfel, la nivelul Uniunii Europene există un [cadru de politici publice](#) menite să reducă dramatic numărul de decese sau răni grave în accidente rutiere, cu acțiuni pe următoarele componente:

- Infrastructuri sigure
- Vehicule sigure
- Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță
- Un cadru adecvat pentru viitor

Țintele asumate prin PNRR la capitolul Siguranță rutieră, capitol în care strategia este doar primul pas, sunt:

- Reducerea cu 25 % până în T1 2026 a numărului de persoane decedate sau grav rănite ca urmare a accidentelor rutiere în municipalități urbane comparativ cu anul de referință 2019
- Reducerea la jumătate a punctelor negre din trafic până în T2 2026 (reducerea la 129, față de 267 existente în 2021)

La data de 15 aprilie, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a scos în consultare publică un proiect de Hotărâre de guvern pentru aprobarea [Strategiei](#)

[Naționale pentru Siguranța Rutieră și Planul de acțiuni pentru implementarea acestuia](#) (linkurile ar putea fi inaccesibile din Microsoft Edge, folosiți browsere alternative).

La data de 25 mai, Guvernul a aprobat această strategie prin HG.

Propunerile MTI cuprinse în strategie prevăd:

- Comunicare interinstituțională mai bună (!) și campanii de educare pentru o mai bună conștientizare în rândul participanților la trafic cu privire la responsabilități și riscuri
- O clasificare a segmentelor de infrastructură rutieră din punct de vedere al gradului de siguranță
- Sisteme tehnice automate de constatare a abaterilor de la legislația rutieră
- Utilizarea tehnologiei pentru a preveni, monitoriza evenimentele și pentru intervenții
- Folosirea încasărilor din amenzi rutiere pentru a finanța măsuri de siguranță rutieră

Proiectul de strategie al MTI nu adresează suficient unele aspecte menționate în angajamentele asumate prin PNRR:

- Adaptarea legislației rutiere pentru a răspunde mai bine încălcărilor care generează decese și răni grave
- Autoritatea Rutieră va realiza până la sfârșitul lui 2024 un audit al nivelului de siguranță al segmentelor de drumuri. Este de așteptat ca abia după 2024 să se pună problema îmbunătățirii infrastructurii.
- Conține doar referiri la nevoia de dezvoltare a unui sistem de transport

inteligent, nu și o viziune a felului în care va fi realizat acest lucru.

Având în vedere că Strategia elaborată de MTI pare a fi mai degrabă un document formal, merit doar să bifeze obligația Guvernului de a adopta o strategie în domeniul siguranței rutiere în intervalul prevăzut de PNRR, există o fereastră de oportunitate pentru a încerca punerea în discuție la nivel național a unei strategii cu măsuri reale, inteligente, menite să reducă substanțial numărul de victime și să crească siguranța infrastructurii.

► Concluzii

În acest sens, propunerea DPP la acest capitol vizează adăugarea următoarelor elemente:

I. Legislație rutieră

- a. Strategie distinctă a MAI/Politiei Române/Politiiei Rutiere în vederea identificării, monitorizării, descurajării și sancționării comportamentelor din trafic care stau la baza accidentelor rutiere grave, atât în rândul șoferilor (pe categorii de automobile/motociclete/mope de/biciclete), cât și în rândul pietonilor. Singurul focus al Poliției Rutiere este în practică depășirea vitezei regulamentare.

Prin această strategie, Poliția Rutieră trebuie să își asume la rândul său ținte clare de reducere a numărului de victime.

- b. Reflectarea acestor cauze în legislația rutieră, prin adaugarea de contravenții și infracțiuni care să reducă în trafic comportamentele care

duc la accidente cu morți și răniți grav.

Coerență în adoptarea de politici publice în domeniu, pentru a evita situații precum cea recentă în care OG1/2022 a Guvernului, care introducea astfel de contravenții și infracțiuni în Codul Rutier, este în curs de "neutralizare" de către coaliția de guvernare în timpul procesului legislative ([PL-x 163/2002](#)). Măsurile preconizate de Guvern nici măcar nu au fost susținute politic în Parlament la nivel de ministru sau secretar de stat.

II. Infrastructură rutieră

- a. Introducerea unor echipamente inteligente de monitorizare a conformării la legislația rutieră. Putem propune nu doar radare, ci ansambluri de radare care calculează viteza medie de deplasare între două puncte de pe drum.

În practică, majoritatea punctelor fixe sau mobile de radar clasic sunt semnalizate prin aplicații larg răspândite (ex. Waze), ceea ce le reduce semnificativ eficiența. Șoferii se vor conforma doar în zona în care este semnalizat radarul, uneori reducând viteza brusc și foarte mult, ceea ce reprezintă un alt factor de risc pentru siguranța rutieră.

Radarele care calculează viteza medie sunt imune la acest tip de semnalizare.

- b. Introducerea unor timpi maximi în care administratorii drumurilor (CNAIR, UAT-uri) trebuie să intervină pentru remedierea unor deficiențe care afectează gradul de siguranță al unui sector de drum.
- c. Măsuri pentru limitarea intervalelor de timp în care se intervine în infrastructura rutieră pentru corectarea unor deficiențe care afectează siguranța traficului (denivelări, supări, deteriorări ale elementelor pasive de siguranță).

În practică, administratorul drumului preferă să monteze semne de circulație care introduc cu anii restricții de viteză pe anumite segmente de drum deteriorate, ca unică măsură până când lucrările necesare sunt introduse în planurile de investiții și efectuate în teren.

Un astfel de exemplu se află pe autostrada A2, unde pragurile de acces peste unele poduri au semnalizare de denivelări și restricții de viteză de peste 4 ani.



Măsura vizează și deținătorii de utilități (gaz, apă, energie electrică sau termică, telecom) care intervin în mediul urban și ale căror lucrări trenează adesea nejustificat de mult, afectând capacitatea de transport și gradul de siguranță al unor segmente critice de infrastructură.

III. Asigurări

- a. Corelarea asigurărilor obligatorii ale autovehiculelor cu particularitățile socio-demografice ale deținătorilor/conducătorilor, conform statisticilor existente la nivelul Poliției Rutiere.

Poliția Rutieră operează o bază de date în care colectează și grupează toate caracteristicile accidentelor de circulație:

a) date despre accident: mecanismul de producere, ora prezentării ambulantei, localitatea, codul postal, cauza concurența, alți vinovați, seria și numărul fișei statistice;

b) date despre drum: nume drum (strada), caracteristica drum, configurația caracteristicii drumului, reper fix, distanța reper (m), restricții de circulație, intersecție cu drumul, categorie bandă;

c) date despre vehiculele implicate: utilizarea vehiculului, marca, tipul, anul fabricației, serie caroserie, înregistrat (da/nu), numărul înregistrare, țara de înregistrare, culoarea, rulajul, inspectia tehnică periodică (da/nu), defectiuni tehnice, tip proprietar, numele, prenumele detinatorului, asigurare RC (da/nu), numărul de locuri, numărul ocupanților, substanțe speciale;

d) date despre participanții la trafic: adresa, profesia, poziție, acțiune, categoria permisului, anul eliberării permisului, starea permisului, situația permisului, atestat profesional (da/nu), ore conducere neantrenate, scopul călătoriei, lungimea călătoriei, valoarea alcoolemiei, articolul de lege.

Procesarea datelor statistice rezultate din această bază de date ar trebui să poată fi folosită de către asigurători pentru stabilirea prețurilor RCA nu doar în funcție de caracteristicile mașinilor asigurate, ci și în funcție de riscul individual (sex, vârstă, ocupație, vechime a permisului de conducere, categorii de vehicule pentru care este deținut permis, etc.).

De altfel, procesarea – fie și anonimată – a datelor din această bază are caracter de secret de serviciu, astfel încât se ridică întrebarea pe ce se bazează politicile publice din domeniu.

ANEXĂ

Angajamente asumate prin PNRR:

Descriere:

Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2021-2030 va implementa normele și liniile directoare ale UE astfel cum sunt prezentate în Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 și în „viziunea zero”, care vizează reducerea până în 2050 a deceselor în accidente rutiere până aproape de zero. Ca obiectiv intermediar, România își asumă obiectivul UE de reducere a numărului de victime (răniți sau decedați) cu 50 % față de nivelul de referință din 2019 până în 2030.

Strategia se va adresa în mod integrat și multidisciplinar tuturor actorilor implicați în asigurarea siguranței rutiere și va include:

- punerea în aplicare a **normelor care reglementează conformitatea**, sancțiuni mai aspre pentru încălcarea legii;
- **reducerea limitelor de viteză** în anumite zone sau drumuri în funcție de datele privind accidentele/analiza riscurilor și de cele mai bune practici la nivelul UE,
- introducerea unui **sistem de gestionare a vitezei** și a unor elemente de siguranță obligatorii, revizuirea regulilor de circulație, inclusiv în ceea ce privește prioritatea pentru utilizatorii vulnerabili;
- **reducerea punctelor negre/hotspoturi** atât în mediile urbane, cât și în cele interurbane, inclusiv un plan specific de investiții pentru a reduce cu 129 numărul de puncte negre/hotspoturi până în T2-2026, comparativ cu cele 267 de puncte negre/hotspoturi inițiale din 2021;
- **eliminarea treptată din registrul național a vehiculelor**

vechi/deficitare, intensificarea inspecțiilor și a controalelor în materie de siguranță;

- educație și formare, **campanii de informare**;
- integrarea sistemului legislativ și **reforma sistemelor de transport inteligente (STI)**.

Guvernul României va aproba un document strategic pentru sistemele de transport inteligente (STI). Strategia STI se va dezvolta în corelare cu politicile de transport intermodal pentru a servi nevoilor de operare eficientă în nodurile multimodale. Entitatea responsabilă cu monitorizarea implementării Strategiei de siguranță rutieră și indicatorii-cheie de performanță vor fi clar definiți și operaționali.

Jalon/țintă:

Adoptarea strategiei naționale privind siguranța rutieră

Termen: 2022 T2

Indicatori implementare:

Adoptarea strategiei prin Hotărâre de Guvern (legislație secundară) și implementare

Responsabil:

MTI/CNAIR/UAT/MLPDA/MMAP