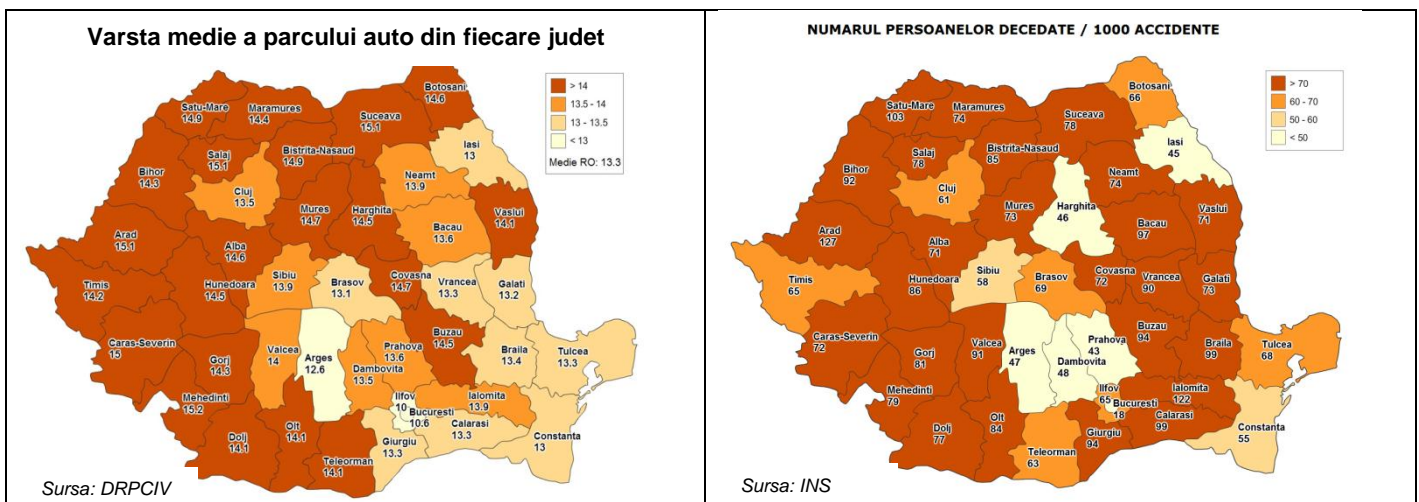


COMUNICAT DE PRESA

Eliminarea Timbrului de Mediu va contribui la o și mai mare deteriorare a nivelului de siguranță rutieră din România

După cum menționam în precedentul Comunicat de presă (din 28 oct.), intenționăm să analizăm - într-o succesiune de informări de presă tematice -, impactul eliminării Timbrului de Mediu asupra unor sfere sociale și economice dintre cele mai diverse. Dacă în precedentul am analizat impactul negativ al acestei inițiative asupra creșterii poluării și, pe cale de consecință, a afectării sănătății populației, în cel de astăzi ne propunem să punctăm câteva aspecte legate de modul în care eliminarea Timbrului de mediu va genera serioase probleme de siguranță în trafic, ca urmare a creșterii numărului de autovehicule vechi, multe dintre ele, într-o stare tehnică precară, departe de nivelul de conformitate cu normativele constructorului.

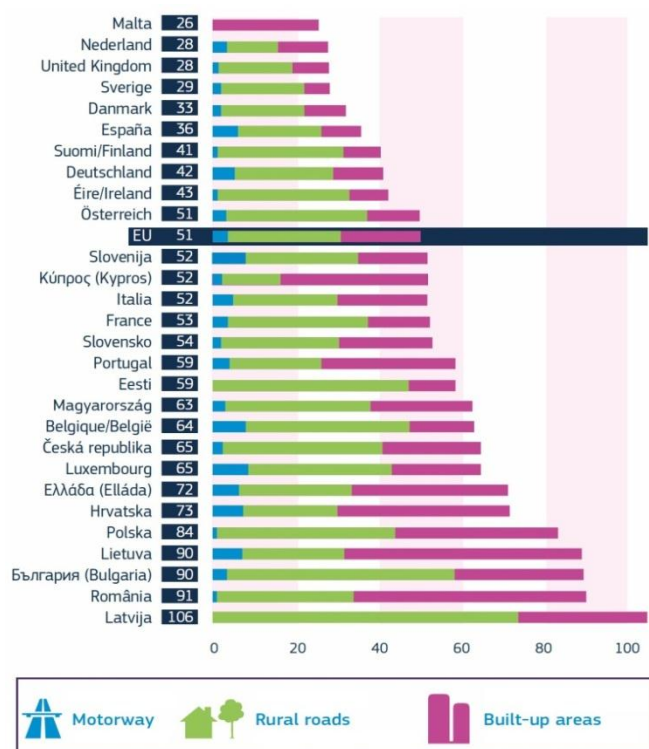
Afirmația de mai sus este susținută de către rezultatele controalelor efectuate de către Registrul Auto Român care, în anul 2015 a verificat tehnic în trafic 81.702 vehicule în toată țara, **5,55% (4.535) dintre vehiculele controlate prezentând pericol iminent de accident**. Conform Comunicatului de presă al acestei instituții tehnice (<http://www.rarom.ro/?p=2061>) procentajul de respingere în funcție de vechime arată că 63,1% dintre vehiculele mai vechi de 15 ani au prezentat diferite neconformități (93% dintre acestea fiind datorită unor deficiențe legate de siguranța rutieră), față de 48,0% dintre cele cu vârsta cuprinsă între 6 și 8 ani, sau 28,5% la cele mai noi de 3 ani. **Se demonstrează astfel, legatura directă între vârsta autovehiculelor și riscul crescut pe care acestea îl reprezintă pentru ceilalți participanți la trafic**, aceasta fiind destul de elocventă și dacă analizăm teritorialitatea numărului de accidente cu urmări fatale, comparativ cu vechimea parcului auto din respectivele județe (figura următoare).



În plus, trebuie avut în vedere faptul că, autovehiculele, cu cât sunt mai noi, au elemente de siguranță activă și pasivă (descrise pe site-ul APIA <http://www.apia.ro/siguranta-rutiera/>) mai numeroase și mai eficiente, comparativ cu cele fabricate în urmă cu mai mulți ani.

Dar, scăderea nivelului de siguranță în trafic nu este o noțiune abstractă. Aceasta se traduce, în primul rând, **prin pierderi de vieți omenești**. Din acest punct de vedere, semnalul de alarmă pe care dorim să-l punctăm, este acela că, deja, România ocupă un nedorit loc doi în rândul statelor membre UE în ceea ce privește numărul de accidente grave, soldate cu decese (indicatorul măsurat este numărul de decese la 1.000.000 locuitori), în țara noastră înregistrându-se **dublul mediei UE, respectiv 91 decese, comparativ cu 51, cât este media pe ansamblul UE**. Creșterea numărului și a vârstei medii a autoturismelor din parcul național, vor agrava această situație, cu atât mai mult cu

cât observăm că România este în top și pe segmentul numărului de decese provenite din accidente rutiere în aglomerările urbane (figura următoare).



(Sursa: Road safety 2014 – How is your country doing - <http://ec.europa.eu/roadsafety/>)

Pe de altă parte, facem apel la memoria recenă și reamintim decidenților faptul că, a trecut mai puțin de o lună (12 octombrie 2016) de când Guvernul României a aprobat **Strategia Națională De Siguranță Rutieră pentru perioada 2016–2020**, precum și **Planul de acțiuni pentru implementarea strategiei**, <http://gov.ro/ro/stiri/strategie-i-plan-de-actiuni-pentru-cre-terea-sigurantei-rutiere-pana-in-2020-i-reducerea-la-jumatate-a-deceselor-din-accidente-rutiere-fata-de-2010>, acestea având următoarele obiective majore:

- a) creșterea siguranței rutiere și
- b) reducerea la jumătate a numărului de decese din accidente rutiere până în anul 2020 față de anul 2010,

asumarea de către România a acestor obiective fiind în concordanță cu **orientările comunicate de Comisia Europeană** pentru perioada 2011-2020 pentru un spațiu european de siguranță rutieră și **reducerea deceselor cu 50% față de perioada anterioară.**

În plus, trebuie avut în vedere faptul că scăderea nivelului de siguranță rutieră, are impact negativ inclusiv asupra Bugetului de Stat - în Strategia Națională de Siguranță Rutieră (pag. 39) regăsim și costurile aferente accidentelor rutiere ce au loc în România - dar, deși ele sunt importante, nu considerăm a fi relevante pentru analiza noastră, axată în principal pe chestiuni de natură tehnică.

Un ultim aspect pe care ni-l propunem să îl abordăm în această analiză, este cel referitor la **menținerea siguranței active și pasive a autovehiculelor pe toată durata de viață a acestora.** Aceasta se poate realiza atât prin **controale rutiere**, cât și prin reconsiderarea / consolidarea **inspecției tehnice periodice**, care, conform Directivei 2014/45/EU (privind inspecția tehnică periodică a autovehiculelor), se poate introduce la intervale mai scurte de timp, în următoarele situații:

- a) după un accident care a afectat principalele elemente de siguranță ale vehiculului,
- b) când sistemele și componentele de siguranță și cele legate de protecția mediului ale vehiculului au fost transformate sau modificate
- c) când vehiculul a ajuns la un kilometraj de 160.000 de km

O astfel de abordare va descuraja conducerea pe drumurile publice a unor vehicule neconforme cu standardele în baza cărora acestea au fost omologate, mai ales dacă și penalizările administrative sau financiare pentru nerespectarea lor vor fi semnificative.