

Evoluția sistemului de siguranță rutieră din Republica Moldova. Aspecte problematice

Gheorghe BOTNARIUC,
*doctorand, Academia de Administrare Publică
de pe lângă Președintele Republicii Moldova*

SUMMARY

A thorough analysis of the progress made by the Republic of Moldova in the field of administration of road safety indicates that despite the delayed issuing of the law on road safety, the appointment of the Prime Minister as the President of the National Council for road safety and approval of the state strategy for road safety, at present there isn't any criteria for assessing the effectiveness of public authorities engaged in administration of road safety, still a presence of departmental interests is being present in the process of solving the road safety issues, it is considered to be inadmissible that the Ministry of Internal Affairs remains responsible for the subject of road safety.

Administrarea siguranței rutiere în Republica Moldova își are originea în perioada în care Moldova făcea parte din U.R.S.S. Astfel, până la destrămarea Uniunii Sovietice, în țara noastră erau puse în aplicare mecanisme bazate pe conceptul sistemului centralizat de asigurare a securității circulației rutiere, accentul fiind plasat pe consolidarea centralizării în procesul de organizare și desfășurare a activității în domeniu. Conceptul era axat pe rolul exclusiv al autorităților publice cu antrenarea organizațiilor obștești.

În acest context, deciziile Comitetului Central al P.C.U.S. și ale Consiliului de Miniștri al U.R.S.S. erau adoptate, fără a se ține seama de acoperirea financiară. Ulterior, administrarea prin intermediul actelor interdepartamentale era realizată de către ministere, departamente și organe ale administrației publice locale. De regulă, erau implicate ministerele de interne, învățământului, sănătății, industriei etc. ale Uniunii Sovietice și ale republicilor unionale.

Documentele de bază care reglementau activitatea subiecților sistemului de sigu-

ranță rutieră erau adoptate de către Comitetul Central al P.C.U.S. și Consiliul de Miniștri al U.R.S.S., în medie, o dată la cinci ani.

În acea perioadă, concepția era bazată pe strategia de reducere a numărului de accidente rutiere. Esența strategiei consta în ideea precum că rata accidentelor rutiere, decedaților și traumatizaților nu trebuia să depășească rata de motorizare. În termeni cantitativi, indicii relativi ai situației accidentare raportați la 10 mii de vehicule trebuiau să fie într-o permanentă descreștere.

La baza acestei strategii se afla ideologia axată pe lipsa de contradicții în sistemul socialist. Prin urmare, se considera precum că accidentele rutiere aveau un caracter tehnologic, fiind tranzitorii și temporare, ceea ce a determinat în anul 1982 trasarea, de către Partidul Comunist al Uniunii Sovietice, sarcinii privind eradicarea accidentelor rutiere. Astfel, siguranța traficului rutier nu era considerată problemă de interes public major și la elaborarea bugetelor nu erau prevăzute surse pentru soluționarea acesteia.

Prin urmare, sarcina trasată urma să fie realizată sub aspect tehnico- tiin ific, prin crearea de noi tehnologii de supraveghere  i de dirijare a circulației rutiere finan at  integral din bugetul central  i implementarea acestora finan at  din bugetele locale, dar controlată de către autorita ile centrale în baza rapoartelor statistice de stat cu aplicarea, în caz de necesitate, a măsurilor administrative.

 n acea perioadă, eficien a acestui mecanism s-a dovedit a fi destul de înaltă, dovadă servind reducerea numărului accidentelor rutiere cu 3,5% în condi iile cre terii cu 10-12% a numărului total de vehicule.

 ncep nd cu anul 1989, în contextul evenimentelor social-politice, acest mecanism a devenit ineficient. Prin urmare, în perioada anilor 1989-1991 s-a agravat considerabil situa ia accidentar .  n Moldova, problema siguranței traficului a ajuns în aten ia Consiliului de Mini tri al R.S.S. Moldovenești în anul 1957, care la data de 21 august a adoptat Hotărârea nr. 324 cu privire la situa ia creată  i măsurile de prevenire a accidentelor în traficul rutier, [1,p.1-6] prin care s-a constatat activitatea nesatisfăcătoare a autoritaților publice în domeniul circulației și siguranței rutiere. Astfel, Consiliul de Mini tri a trasat sarcini concrete pentru subiec ii sistemului siguranței rutiere în vederea înlăturării neajunsurilor în activitatea de prevenire a accidentelor rutiere.

Agravarea considerabilă a situației accidentare a determinat Consiliul de Mini tri să adopte un  ir de hot r ri  i dispozi ii cu privire la intensificarea activita ii de prevenire a accidentelor rutiere, prin care autorita ile abilitate au fost responsabilizate cu noi sarcini concrete în vederea asigurării siguranței rutiere,  i anume:

1. Hotărârea Consiliului de Mini tri al R.S.S. Moldovenești nr. 426 din 11.09.1959. [2, p.131-134]

2. Hotărârea Consiliului de Mini tri al

R.S.S. Moldovenești nr. 155 din 31.03.1962. [3, p.112-113]

3. Hotărârea Consiliului de Mini tri al R.S.S. Moldovenești nr. 13 din 10.01.1968. [4, p.25-31]

4. Dispozi ia Consiliului de Mini tri al R.S.S. Moldovenești nr. 396p din 30.07.1969. [5, p.130]

5. Dispozi ia Consiliului de Mini tri al R.S.S. Moldovenești nr. 459p din 29.10.1971. [6, p.6-8]

6. Hotărârea Consiliului de Mini tri al R.S.S. Moldovenești nr. 65 din 29.02.1972. [7, p.206-208]

7. Hotărârea Consiliului de Mini tri al R.S.S. Moldovenești nr. 289 din 14.09.1973. [8, p.102-103]

8. Hotărârea Consiliului de Mini tri al R.S.S. Moldovenești nr. 27 din 29.01.1975. [9, p.179-184]

9. Hotărârea Consiliului de Mini tri al R.S.S. Moldovenești nr. 192 din 05.05.1980. [10, p.146-148]

10. Hotărârea Consiliului de Mini tri al R.S.S. Moldovenești nr. 8 din 08.01.1982. [11, p.16-21]

11. Hotărârea Consiliului de Mini tri al R.S.S. Moldovenești nr. 193 din 11.06.1986. [12, p.47-48]

12. Hotărârea Consiliului de Mini tri al R.S.S. Moldovenești nr. 73 din 02.03.1989. [13, p.148-149]

13. Hotărârea Guvernului R.S.S. Moldovenești nr. 237 din 31.07.1990. [14, p.13-15]

O altă etapă a procesului de administrare a sistemului de siguranță rutieră s-a conturat  ncep nd cu adoptarea Declara iei de Independen   a Republicii Moldova [15] prin elaborarea primului Regulament de circula ie rutieră, care a fost pus în aplicare la data de 01.01.1996.

 ncep nd cu această etapă, administrarea sistemului de siguranță rutieră a început să se realizeze într-o manieră mult mai largă fiind implica i mai mul i subiec i.  n anul 1999, au fost schimbate  i eliberate permise de conducere auto  i certificate

de înmatriculare a vehiculelor în conformitate cu cerințele Convenției asupra circulației rutiere, încheiată la 8 noiembrie 1968, la Viena, în cadrul Conferinței Organizației Națiunilor Unite pentru circulația rutieră. Această măsură a fost realizată prin intermediul Hotărârii Guvernului Republicii Moldova cu privire la unele măsuri în vederea respectării condițiilor Convenției asupra circulației rutiere nr. 571 din 21.06.1999.

Prin urmare, în același an a fost elaborat un nou Regulament al circulației rutiere care intră în vigoare la data de 05.10.1999, ca urmare a schimbărilor care au avut loc în traficul rutier și în modalitățile de administrare a sistemului de siguranță rutieră, impuse de creșterea considerabilă a gradului de motorizare.

În anul 2002, Regulamentul circulației rutiere a fost supus din nou unor modificări principiale, de conformare a acestuia realităților existente și cerințelor **Convenției internaționale privind circulația rutieră**, întrucât, după cum s-a menționat, Regulamentul este elementul de bază în administrarea și organizarea traficului rutier, care intră în vigoare, la rândul său, la data de 23.05.2002.

În același an, întru realizarea Legii privind controlul și prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri și de alte substanțe psihotrope nr. 713-XV din 6 decembrie 2001 și asigurarea securității circulației rutiere, Guvernul Republicii Moldova hotărăște să introducă, cu începere de la 1 decembrie 2002, măsura de „control al treziei” obligatoriu pentru conducătorii mijloacelor de transport de pasageri (taximetre, maxi-taxi, autobuze etc.) și de mărfuri periculoase (explozibile, inflamabile), care este exercitată de Dispensarul Republican de Narcologie și cabinetele narcologice teritoriale, cu eliberarea, o dată la doi ani, a unui aviz consultativ și a adeverinței medicale pentru conducătorii mijloacelor de transport.

În anul 2003, Guvernul Republicii Moldova hotărăște să instituie, în scopul asigurării securității circulației rutiere, Consiliul Național pentru Securitatea Circulației Rutiere și aprobă Regulamentul acestuia, având ca sarcină de bază elaborarea în termen de trei luni a unui program național de acțiuni prioritare pentru redresarea situației privind securitatea circulației rutiere pe termen scurt - anii 2003-2004 și pe termen lung - până în anul 2008. Consiliul nominalizat a devenit succesorul Comisiei pentru securitatea circulației rutiere de pe lângă Consiliul de Miniștri al R.S.S. Moldovenești și era prezidat de un viceprim-ministru.

La data de 8 aprilie a aceluiași an, a fost adoptată Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 415 din 08.04.2003 despre aprobarea Regulamentului cu privire la supravegherea tehnică exercitată de poliția rutieră, având drept scop principal asigurarea securității circulației rutiere, sporirii eficienței activității supravegherii tehnice, determinării formelor de relații cu persoanele juridice și fizice. Prin intermediul acestui regulament au fost responsabilizate diferite subunități ale poliției rutiere cu supravegherea tehnică și cu funcții de dirijare a acestei activități.

Urmare a multiplelor tentative de a promova proiectul, Parlamentul Republicii Moldova a adoptat la data 7 iunie 2007 Legea Republicii Moldova nr. 131-XVI **privind siguranța traficului rutier**, publicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, nr.103-106, 2007, art. 443. [16] Obiectivul acestei legi constă în reglementarea juridică a relațiilor sociale în domeniul administrării sistemului de siguranță rutieră, delimitarea competențelor autorităților publice în procesul de asigurare a ordinii și deplinei siguranțe pe drumurile țării.

Astfel, pentru realizarea obiectivelor de bază ale administrării sistemului de siguranță rutieră s-a impus ajustarea cadrului legal în vederea stabilirii clare a atribuțiilor instituțiilor abilitate în domeniul siguranței

rutiere conform sectoarelor de competen  , implementarea mecanismelor  i instrumentelor recomandate de practica interna ional , asigurarea sus inerii ac iunilor întreprinse, precum sporirea responsabilit  ii tuturor subiecților implica i în acest proces.

Următoarea ini iativ  legislativă a Parlamentului Republicii Moldova a constituit-o adoptarea pe 24.10.2008 a noului Cod contraven ional care a intrat în vigoare la data de 31.05.2009, în care sunt incriminate  i sanc ionate toate încălcările normelor rutiere s v r ite de către participanții la trafic. Concomitent, întru executarea prevederilor art. 37 din Legea nr. 131-XVI din 7 iunie 2007 privind siguranța traficului rutier, prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 357 din 13.05.2009, a fost aprobat un nou Regulament al circulației rutiere  i pus în aplicare la 15 iulie a aceluia i an.

Ulterior, în scopul eficientizării activității poli iei rutiere, orientate spre prevenirea  i combaterea cazurilor de conducere a vehiculelor în stare de ebrietate, au fost adoptate Hot r rile Guvernului Republicii Moldova nr. 296 din 16.04.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului privind modul de testare alcoolscoptică  i examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate  i naturii ei  i Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 493 din 14.08.2009 pentru aprobarea Regulamentului privind eviden a contraven iilor în domeniul circulației rutiere  i asigurarea accesului titularului permisului de conducere la informa ia despre punctele de penalizare etc.

 n contextul dezideratului privind aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, un rol important revine modernizării sectorului transporturilor, în special sub aspectul sporirii siguranței rutiere.

 n această ordine de idei, în luna martie a anului 2010, Republica Moldova a semnat rezolu ia ONU privind declararea anilor 2011-2020 *„Deceniul ac iunilor în domeniul siguranței rutiere”*  i  i-a asumat responsabilit  ile ce decurg din aceasta, printre care

 i obiectivul de a reduce cu 50% numărul accidentelor p n  în anul 2020.

Reie ind din seriozitatea problemelor cu care se confruntă Republica Moldova la capitolul siguranței traficului rutier, Guvernul Republicii Moldova, prin Hotărârea nr.1214 din 27 decembrie 2010, aprobă Strategia națională pentru siguranță rutieră, care stabile te drept obiectiv prioritar constituirea unei baze pentru o politică de siguranță rutieră eficientă  i durabilă, ce include organizarea domeniului siguranței rutiere din punct de vedere strategic  i institu ional, crearea unui sistem eficient de management în domeniul siguranței traficului rutier, precum  i cre terea gradului de con tientizare a siguranței rutiere la nivel național. [17]

Analiz nd drumul parcurs de Republica Moldova în domeniul administrării sistemului siguranței rutiere, vom constata: nec t nd la adoptarea cu  nt rziere a legii siguranței traficului rutier, preluarea, în 2009, a pre edin iei Consiliului Național pentru securitatea circulației rutiere de către Primul-Ministru, aprobarea Strategiei Na ionale pentru Siguran   Rutieră, actualmente nu sunt instituite criteriile de apreciere a eficacit  ii activității autorităților publice cu abilit  i în domeniul circulației și siguranței rutiere, în soluționarea problemei siguranței traficului rutier continuă să predomină interesele departamentale, responsabil pentru siguranța rutieră r m ne Ministerul Afacerilor Interne al Republicii Moldova, ceea ce este inadmisibil.

Prin urmare, ajungem la concluzia că administrarea sistemului de siguranță rutieră în Republica Moldova este exercitată în lipsa unui mecanism de control asupra activității autorităților abilitate, nu este orientată spre un scop unic  i nu dispune de un feedback al ac iunilor autorităților care deseori nu reac ioneaz  sau reac ioneaz  cu mare  nt rziere la schimbările mediului atât intern c t  i extern.

Analiza efectuată denotă faptul că nive-

lul de siguranță a traficului rutier este condiționat de un șir de factori cum ar fi:

- educația rutieră în instituțiile preuniversitare;
- disciplina participanților la trafic;
- calitatea instruirii conducătorilor auto;
- construcția și starea tehnică a unităților de transport;
- dotarea unităților de transport cu mijloace de securitate pasivă;
- întreținerea arterelor rutiere în starea corespunzătoare;
- amenajarea arterelor rutiere cu mijloace tehnice de reglare a circulației etc.

Prin urmare, drumurile publice, îndeosebi cele locale, nu corespund cerințelor și nu sunt pregătite la nivelul corespunzător pentru deplasarea în siguranță a participanților la trafic. Întru soluționarea problemei vizate a fost înaintat un șir de sesizări și propuneri în adresa Guvernului Republicii Moldova și administratorilor de drumuri, o mare parte dintre care nu au fost soluționate, fiind invocat motivul de bază – insuficiența mijloacelor financiare.

Până în prezent nu este elaborat un program de prevenire și lichidare a consecințelor alunecărilor de teren, care afectează unele sectoare ale drumurilor publice. În mare parte, aceste sectoare nu sunt semnalizate corespunzător și prezintă pericol pentru participanții la trafic.

În același timp, nu se realizează în volumul necesar lucrările de reparație a dru-

murilor publice și amenajarea acestora cu mijloace tehnice de dirijare a circulației rutiere. La moment lipsesc sau necesită a fi reînnoite circa 60% din indicatoarele rutiere ale drumurilor naționale, majoritatea dintre care sunt indicatoare de informare și orientare.

În domeniul învățământului nu este asigurată instruirea prealabilă a corpului didactic, precum și înzestrarea instituțiilor preuniversitare cu manuale și materiale metodice pentru studierea la un nivel corespunzător a cursului opțional „**Siguranța traficului rutier**”.

Ca urmare a lipsei unei politici de stat, fundamentată din punct de vedere economico-juridic, o situație complicată se atestă și în asigurarea siguranței tehnice a parcului auto al țării, în special în transportul auto de călători cu acces public, precum și în transportul de persoane în regim taxi, unde cota-parte majoritară revine multiplelor întreprinderi private, care nu dispun de cadre calificate de șoferi și tehnico-ingineriști, precum și de bază tehnico-materială pentru asigurarea stării tehnice corespunzătoare a parcului auto.

Astfel, asigurarea unui climat de ordine și deplină siguranță pe drumurile țării ține de soluționarea problemelor enumerate printr-o abordare sistemică prin implementarea strategiilor și mecanismelor moderne cu stabilirea răspunderii pentru autoritățile abilitate în domeniu.

BIBLIOGRAFIE

1. Arhiva Națională a Republicii Moldova, fondul 2848, inventar 22, dosar 198, p. 1-6.
2. Arhiva Națională a Republicii Moldova, fondul 2848, inventar 22, dosar 221, p. 131-134.
3. Arhiva Națională a Republicii Moldova, fondul 2848, inventar 22, dosar 246, p. 112-113.
4. Arhiva Națională a Republicii Moldova, fondul 2848, inventar 22, dosar 297, p. 25 - 31.
5. Arhiva Națională a Republicii Moldova, fondul 2848, inventar 29, dosar 183, p. 130.
6. Arhiva Națională a Republicii Moldova, fondul 2848, inventar 29, dosar 199, p. 6-8.
7. Arhiva Națională a Republicii Moldova, fondul 2848, inventar 22, dosar 332, p. 206 - 208.

8. Arhiva Națională a Republicii Moldova, fondul 2848, inventar 22, dosar 342, p. 102 - 103.
9. Arhiva Națională a Republicii Moldova, fondul 2848, inventar 22, dosar 351, p. 179 - 184.
10. Arhiva Națională a Republicii Moldova, fondul 2848, inventar 22, dosar 404, p. 146 - 147.
11. Arhiva Națională a Republicii Moldova, fondul 2848, inventar 22, dosar 427, p. 16 - 21.
12. Arhiva Națională a Republicii Moldova, fondul 2848, inventar 22, dosar 485, p. 47 - 48.
13. Arhiva Națională a Republicii Moldova, fondul 2848, inventar 22, dosar 519, p. 148 - 149.
14. Arhiva Națională a Republicii Moldova, fondul 2848, inventar 22, dosar 535, p. 13 - 15.
15. Legea Republicii Moldova nr. 691 din 27.08.1991 privind Declara ia de Independen   a Republicii Moldova, publicat: 27.08.1991, în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 011, art. nr.: 103;118, promulgat: 27.08.1991.
16. Raport de expertiză la proiectul *Legii privind siguranța traficului rutier* ( nregistrat în Parlament cu numărul 1049 din 15 martie 2007).
17. *Analiza preliminară* a impactului de reglementare (A.I.R.) efectuată pentru proiectul Hotărârii Guvernului Republicii Moldova „Cu privire la aprobarea proiectului Legii cu privire la modificarea  i completarea Legii nr. 131-XVI din 7 iunie 2007 privind siguranța traficului rutier”, capitolul III, punctul 3.1.

Prezentat: 13 noiembrie 2013.

E-mail: vitalie-ionascu@mail.ru