

NOTĂ INFORMATIVĂ

la proiectul Hotărîrii Guvernului privind modificarea și completarea Hotărîrii Guvernului nr. 1452 din 24 decembrie 2007 *Pentru aprobarea Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier*

1.INTRODUCERE

Siguranța circulației rutiere reprezintă un element de bază al confortului cotidian al oricărei societăți moderne. Dezvoltarea sectorului auto și evoluția tehnologică mondială a produs transpunerea treptată a vehiculelor rutiere din obiect de lux, într-un obiect de uz curent și o necesitate elementară a societății moderne și a relațiilor social-economice, devenind accesibilă majorității grupurilor sociale.

Elementele principale ale unui sistem de circulație rutieră pot fi grupate convențional în trei componente: (1) infrastructura rutieră, (2) vehiculele rutiere și (3) utilizatorii (oamenii). Toți utilizatorii rutieri trebuie să aibă cunoștințe, aptitudini și abilități de a conduce în siguranță atât pentru ei însuși, cât și pentru alți participanți la traficul rutier. Grupul-țintă principal al oricărui sistem educațional sunt tinerii, iar scopul primordial este de a concentra atenția asupra conducătorilor începători, totodată, stimulând educarea continuă de-a lungul vieții și pentru cei care dețin deja permisul de conducere.

Conducătorii tineri și începători acumulează experiența de a conduce cu puține cunoștințe și înțelegere a complexității vehiculelor și sistemului circulației rutiere. Majoritatea dintre ei acționează impulsiv, analizează mai puțin adecvat situațiile apărute și generează un risc sporit în trafic, comportamente cauzate de: (1) lipsa de experiență în perceperea situațiilor de risc, (2) imaturitatea și expunerea la risc naturală vârstei (inclusiv schimbările fiziologice din organism) și (3) factori externi, care nu au legătură directă cu aptitudinile de conducere a vehiculelor, dar care influențează abilitatea de a acționa în siguranță.

Acumularea experienței de a conduce este crucială în crearea unui mediu sigur în traficul rutier și pentru un condus auto în siguranță, prin urmare instruirea calitativă a conducătorilor auto este definitorie. Calitatea slabă a instruirii și lipsa de experiență duce la un timp de reacție mai mare, capacitate vizuală de identificare redusă și distragere ușoară a conducătorilor auto în timpul conducerii. Totodată, factori precum stilul de viață, educația părinților, bunăstarea familială, ambianța de grup și alte activități sociale influențează, de asemenea, siguranța în conducerea vehiculului. Acestea, combinate cu o serie de factori de risc, sporesc considerabil rata accidentelor rutiere printre tineri și conducători auto începători.

2. SITUAȚIE ACTUALĂ ȘI DATE STATISTICE

Anual, în urma accidentelor rutiere, pe plan global, peste 1,2 milioane de persoane își pierd viața, iar în jur de 50 de milioane suferă traumatisme de grade diferite. În prezent, accidentele rutiere sunt a 9 cauză de deces printre toate grupurile de vârstă și se estimează a fi a 7 până în anul 2030. Totodată, acestea sunt cauza principală ale deceselor în rândul tinerilor (15-29 ani - Global status report on road safety, 2015. World Health Organization.

Nivel național

În Republica Moldova, conform datelor Inspectoratului Național de Patrulare, pe parcursul anului 2015 au fost înregistrate 2527 accidente rutiere, în urma cărora au decedat 297 de persoane, iar 3021 au fost traumatizate. Începând cu 2010, anual, numărul de accidente, decese și traumatisme este în ușoară scădere, cu o majorare a numărului de decese doar în anul 2014.

Potrivit statisticilor, cele mai multe accidente rutiere s-au produs din vina conducătorilor auto – 2278 sau 90% din numărul total de accidente. În context, în anul 2015, din totalul de 2527 accidente rutiere, cele mai multe, 643 sau 27,1%, se datorează vitezei neadecvate vizibilității, condițiilor, situației rutiere, soldate cu 110 decedați sau 37% și 752 traumatizați sau 24,8%. Depășirea vitezei stabilite și starea de ebrietate alcoolică sunt următoarele cauze principale ale deceselor în urma accidentelor rutiere, cu 43 de persoane și, respectiv, 24. Putem deduce că motivul principal al accidentelor rutiere se datorează factorilor ce derivă din perceperea inadecvată a riscurilor care se dezvoltă în timpul circulației rutiere.

Totodată, Raportul comun privind datele statistice și atitudinea publică față de siguranța rutieră în Chișinău și Tiraspol, finanțat de Comisia Europeană și PNUD, a evidențiat, pentru municipiul Chișinău, în anul 2011, o dinamică negativă a ratei de accidente soldate cu persoane decedate și traumatizate, printre conducătorii auto începători. Astfel, grupul de persoane cu experiență de conducere între 0-3 ani a produs 291 accidente, soldate cu 27 persoane decedate și 372 traumatizate, ceea ce reprezintă cea mai mare rată pentru un grup de vârstă din numărul total de accidente – 1035, decedați – 46 și traumatizați – 1343.

Nivel internațional

La nivelul Uniunii Europene, tinerii cu vârste cuprinse între 18 și 24 ani, au totalizat 17% din totalul de persoane decedate în accidente rutiere, în perioada 2004-2013 și 15% în 2013, în timp ce aceștia reprezintă doar 8% din populație (Traffic safety basic facts, 2015. European road safety observatory.). Tinerii

totalizează 27% din numărul total de conducători auto decedați. Totodată, din numărul total de decedați în grupul de vârstă 18-24 ani, 65% îl constituie conducătorii auto, cifră ce este de asemenea mai mare comparativ cu alte grupuri de vârstă.

Drept consecință, tinerii înregistrează, proporțional, un număr mai mare de fatalități, comparativ cu alte grupuri de vârstă, reliefând importanța unei concentrări sporite a atenției în instruirea acestora în privința siguranței rutiere.

Statistica europeană denotă faptul că numărul de fatalități este mai mic în țările cu o cultură sporită a siguranței circulației rutiere, o îndelungată și complexă experiență în instruirea conducătorilor auto. Media europeană de fatalități per milion de populație, în 2015, este de 51,5, cu țări precum Malta, Olanda, Suedia și Marea Britanie înregistrând cifre sub 30, iar România, Bulgaria și Letonia înregistrând cele mai proaste rezultate, cu cifre de peste 90. În Republica Moldova, în 2014, această cifră a fost de 91, fapt ce plasează țara noastră în categoria celor mai proaste rezultate din domeniul siguranței rutiere.

3. MĂSURI ÎN VEDEREA COMBATERII RISCULUI DE ACCIDENTE LA CONDUCĂTORII AUTO ÎNCEPĂTORI ȘI TINERI

Rata înaltă de accidente printre tineri și începători în primele luni de conducere a sugerat la nivel internațional implementarea unor măsuri complexe, menite să reducă riscul producerii accidentelor, prin: (1) îmbunătățirea calității și metodelor folosite în instruirea auto inițială (școli auto) pre și post examinare, (2) extinderea în timp și etapizarea procesului de obținere a permisului de conducere și (3) instituirea măsurilor protective pentru conducerea auto asistată și de sine stătătoare.

Instruirea conducătorilor auto nu este reglementată după un model unic la nivel internațional, totuși, abordarea clasică poate fi definită printr-un proces de instruire teoretică și practică, urmată de susținerea unei examinări și, în caz de promovare, obținerea permisului de conducere auto. Rata mare de accidente a conducătorilor auto începători/tineri a făcut ca abordarea clasică de instruire auto să fie complementată cu diverse măsuri, scopul cărora este de a spori nivelul de siguranță în traficul rutier.

3.1 Ore teoretice și practice obligatorii

Modelul standard pentru asigurarea unei instruirii auto adecvate este caracterizat prin obligativitatea efectuării unui anumit număr de ore teoretice și practice în cadrul școlilor auto autorizate. În context, prin aceasta se urmărește acumularea unor cunoștințe prin intermediul interacțiunii cu instructori auto profesioniști și

garantarea unui set minim de cunoștințe pentru începători. Majoritatea statelor membre ale Uniunii Europene impun acest model ca opțiune de bază sau îl combină cu alte metode de instruire. În prezent, în Uniunea Europeană media de ore teoretice și practice este de câte 30 ore de fiecare. Este important de menționat că în spațiul anglo-saxon acest model este folosit în mod opțional. În Finlanda un candidat urmează în medie 20 de ore practice și 30 teoretice, în cadrul unei școli auto, în Belgia – 4 ore teoretice și 10 ore practice, în Germania – 28 ore teoretice și 36 ore practice, în Ungaria – 28 ore teoretice și 29 ore practice obligatorii, dar de facto se fac 30 și, respectiv 35, Elveția - minimum 8 ore teoretice și 25 ore practice. De remarcat este faptul că orele teoretice prevalează în fața celor practice în țările est europene, astfel, în Letonia sunt obligatorii cel puțin 58 ore teoretice și 12 ore practice, în Estonia – 41 ore teoretice și 40 ore practice, în Bulgaria 36 ore teoretice și 25 ore practice (Survey of existing training methodologies and driving instructors needs. Commission of the European Communities. Competitive and sustainable GROWTH Programme).

3.2 Structurarea instruirii

Raportul tematic Driver Education, Training & Licensing, elaborat în anul 2007 în cadrul proiectului SUPREME, finanțat de Comisia Europeană, a concluzionat la nivel european 3 exemple de programe de instruire auto, în cadrul școlilor auto, ca bune practici în materie instruire auto. Astfel, Initial Driver Training din Danemarca (26 ore teoretice și 20 ore practice obligatorii), Driver Training Stepwise din Olanda (42 ore obligatorii) și Driver Training Curriculum din Norvegia (34 ore obligatorii) sunt apreciate ca modele de instruire bine structurate și asigură: (1) trecerea treptată de la sarcini ușoare la sarcini dificile, (2) conectarea imediată a cunoștințelor teoretice căpătate cu instruirea practică, și (3) introducerea metodelor de instruire ce implică personal și emoțional candidatul și se axează pe conducere defensivă și perceperea riscurilor. Mai mult, efectuarea unei instruirii calificate este legată și de numărul maximum de persoane pe care trebuie să îl aibă grupa de instruire (Ex: În Norvegia grupa de instruire este de maximum 16 persoane).

3.3 Conducere asistată

Conducerea asistată oferă posibilitatea acumulării experienței practice în conducerea vehiculului până a susține examinarea finală și obținerea permisului de conducere valabil. Acest element de instruire auto oferă posibilitatea conducerii vehiculului auto de sine stătător, dar asistat în permanență pe bancheta din față de către o altă persoană. Față de persoana care asistă conducerea, în funcție de țară, sunt impuse anumite cerințe legate de vârstă (Ex: Germania - minimum 30 ani,

Suedia – minimum 24 ani, Marea Britanie – minimum 21 ani) și experiență de a conduce (Ex: Suedia, Germania – cel puțin 5 ani să dețină permis de conducere, Marea Britanie, Estonia – 3 ani). Totodată, în Suedia persoana care asistă în conducere, premergător procesului, trebuie să parcurgă un curs de instruire de câteva ore, iar în Estonia acesta trebuie să fie oficial desemnat de către părinți. De asemenea, poate fi limitat și numărul de persoane care asistă conducerea (Ex. Suedia – maximum 4 persoane). Conducerea asistată este permisă în peste jumătate din țările Uniunii Europene, dar și țări precum USA, Canada, Australia, Singapore, Rusia, Noua Zelandă, etc. În cazul conducerii asistate, vehiculul rutier nu trebuie echipat cu sistem dublu control. În timpul conducerii asistate, în marea majoritate a cazurilor, este obligatorie semnalizarea în față și în spate a vehiculului pe care îl conduce cu un pătrat de culoare galbenă, pe fondul căruia se aplică litera L de culoare neagră.

3.4 Țintă de kilometraj sau ore pentru conducerea asistată.

Rezonabilitatea folosirii elementului de conducere asistată este legată de necesitatea acumulării unei vaste experiențe practice de a conduce până a purcede la conducere de sine stătătoare. Această experiență nu poate fi acumulată prin câteva ore practice în cadrul școlilor auto. Actualmente, media europeană de ore practice în cadrul școlilor auto este de 30 ore¹, totodată recentele studii efectuate în Suedia și Norvegia² concluzionează că conducerea pre-examinare între 5000 și 7000 km sau 120 de ore poate reduce substanțial riscul de accidente pentru conducătorii auto începători. Astfel, în vederea stimulării acumulării unei experiențe practice adecvate s-a purces la stabilirea unor ținte de kilometraj sau ore. În Austria și Franța, în cazul alegerii opțiunii pentru conducerea asistată, a fost instituit o țintă de 3000 km care trebuie înregistrată într-un jurnal de bord.

3.5 Reducerea vârstei minime pentru conducere asistată

O altă metodă de încurajare a acumulării de experiență practică prin conducere asistată este micșorarea vârstei minime de conducere. Prin urmare, în Suedia în cazul conducerii asistate a fost micșorată vârsta la 16 ani, menținând la 18 vârsta pentru obținerea permisului de conducere, fapt ce oferă 2 ani pentru conducere asistată. Pe când în Austria vârsta pentru conducere asistată a fost micșorată la 16, concomitent a fost micșorată la 17 vârsta pentru obținerea permisului, ceea ce oferă dreptul deplin de a conduce mai devreme cu 1 an, în cazul alegerii opțiunii de conducere asistată. În unele state ale USA conducerea asistată este permisă de la vârsta de 14 ani.

¹ Driving training and traffic safety education. A consultation paper, 2009. European Commission.

² Gregersen et al., 2000. Sagberg, 2002.

3.6 Introducerea unei perioade minime de timp pentru conducere asistată

În unele țări stimularea practicii prin conducere asistată se efectuează și prin introducerea unei perioade minime în care trebuie să conduci până a accede la dreptul de a susține examenul final. Astfel, în Irlanda perioada „permisului pentru începător” în care se permite conducerea asistată trebuie să dureze minimum 6 luni, iar kilometrajul și orele efectuate sunt înregistrate într-un jurnal de bord, după care poți susține examinarea finală. În Franța perioada obligatorie de conducere asistată este de 1 an, iar în USA și Canada perioada de conducere asistată este obligatorie de la 6 luni la 1 an.

3.7 Combinarea obligatorie a conducerii asistate cu instruirea din cadrul școlii auto sau susținerea unui test

În foarte multe jurisdicții introducerea conducerii asistate a fost condiționată de parcurgerea unei instruirii teoretice și practice minime în cadrul unei școli auto. În Franța pentru a putea beneficia de posibilitatea conducerii asistate trebuie să treci un curs de 20 ore practice și să susții o examinare preliminară. Totodată, în majoritatea statelor care aplică programe Graduated Driving Licence (GDL, în continuare) (USA, Canada, Australia, Irlanda) o precondiție de a începe conducerea asistată este susținerea unei examinări teoretice.

3.8 Instituirea perioadei de probațiune

Un element important în vederea reducerii riscului de accidente în perioada imediat următoare obținerii permisului de conducere este instituirea unei perioade de probațiune. Prin acest procedeu la obținerea dreptului de a conduce de sine stătător se instituie o perioadă de 1-3 ani, în timpul căreia încălcările comise sunt monitorizate, iar retragerea permisului de conducere se efectuează printr-o procedură mai simplificată. Astfel, în Marea Britanie perioada de probațiune este de 2 ani, iar permisul se retrage la 6 puncte de penalizare. În Germania perioada este de 2 ani, la 14 puncte de penalizare este obligatorie urmarea unui curs de îmbunătățire a abilităților de conducere, iar la 18 puncte se retrage permisul. În Finlanda, în primul an de probațiune, se permit doar 3 încălcări ale circulației rutiere, iar în 2 ani se admit 4, după care se retrage permisul.

3.9 Instituirea restricțiilor de conducere

În vederea diminuării riscurilor ce survin din conducerea asistată până la obținerea permisului de conducere practic în toate țările se aplică instituirea restricțiilor de conducere. Restricțiile vizează în primul rând factorii de risc evidențiați în cazul conducerii auto a începătorilor și tinerilor. În context, în timpul conducerii asistate

se impun restricții de viteză, toleranță zero pentru consum de alcool, restricții la numărul de pasageri în vehicul, restricții de conducere pe timp de noapte. Totodată, restricțiile de viteză și toleranța zero pentru consum de alcool se aplică în unele țări și față de perioada de probațiune (Ex: Franța).

3.10 Etapizarea procesului de obținere a permisului

În vederea organizării stricte a proceselor care vizează conducerea asistată și perioada de probă, în spațiul anglo-saxon s-a purces la etapizarea procesului de obținere a permisului. Prin urmare pentru fiecare etapă a procesului de instruire s-a instituit câte un permis de conducere distinct: (1) pentru începători și (2) intermediar (probațiune), iar obținerea permisului de conducere deplin este condiționată de parcurgerea succesivă a acestor etape. Primul program GDL a fost introdus în Australia în anii 60. Începând cu anii 90 aceste programe au fost adoptate în USA, Canada, Noua Zeelandă, Singapore, dar și alte țări.

3.11 Curs de instruire practică avansată

În vederea întăririi abilităților de conducere, tot mai intens începe a fi aplicat modelul Advanced Driver Training. Acesta presupune efectuarea unei instruiți avansate, de câteva ore, într-un poligon, inclusiv cu suprafață alunecoasă, unde se pune accent pe dezvoltarea abilităților de a conduce defensiv și de a percepe riscurile care apar în trafic. Astfel de cursuri de instruire sunt obligatorii în țări precum Suedia, Austria, Norvegia, Finlanda și Elveția, dar și, opțional, în multe altele. Un alt tip de Advanced Driver Training este axat pe simularea pe un poligon a situațiilor de accident, astfel încât conducătorul auto să simtă prin experiență profesională situațiile de accident. Consecințele acestui tip de instruire, însă, a fost nefast pentru siguranța circulației rutiere, amplificând rata de accidente a conducătorilor începători, datorită efectului de supra-încredere care a ridicat rata de acceptare a riscurilor³. În context, Advanced Driver Training a fost reorientat spre dezvoltarea abilităților de a conduce defensiv și de a percepe riscurile care apar în trafic.

3.12 Ore obligatorii de evaluare sau discuții psihologice în grup

Una dintre cele mai noi tehnici de instruire auto este obligativitatea organizării discuțiilor psihologice de grup care au drept obiectiv evaluarea experienței acumulate. Discuțiile în grup se organizează în cadrul unei ședințe de 1-2 ore și au menirea de a încuraja împărtășirea experienței de a conduce și obținerea unui

³ SUPREME Project. Thematic report: Driver education, training & licensing. 2007

feedback de la un instructor profesionist în conștientizarea propriilor percepții, dar și ale colegilor.

3.13 Conducere auto cu feedback

Această tehnică de instruire pune accent pe evaluarea experienței de a conduce de către un instructor auto în timpul unei ore de condus practic.

Ultimele trei metode de instruire descrise sunt caracteristice noilor concepții de instruire auto după obținerea permisului de conducere și sunt aplicabile perioadei de probațiune⁴. Astfel, oferind conducătorului auto posibilitatea de a evalua și reflecta cu un profesionist experiența de a conduce, odată cu conducerea de sine stătătoare. Aceste metode în Suedia sunt înglobate în conceptul de „sală de siguranță” și sunt aplicabile în perioada pre-examinare. Iar în Norvegia sesiunile de evaluare sunt organizate până la obținerea permisului, dar după fiecare etapă de instruire practică.

3.14 Conducere de sine stătătoare până la obținerea permisului

O metodă neobișnuită de acumulare a experienței de a conduce este exemplul Belgiei, care a instituit metoda conducerii de sine stătătoare, și nu conducere asistată, până a susține examinarea și obținerea permisului de conducere. Astfel, un candidat trebuie să treacă un curs teoretic și practic de 20 ore la o școală auto, după care poate conduce vehiculul până la 18 luni de sine stătător, dar cu restricții de circulație nocturnă pe timp de weekend, în timpul sărbătorilor naționale și posibilitatea de a transporta în vehicul doar 1 persoană cu vârsta minimă de 24 ani. Această metodă a devenit una foarte populară printre tineri, totodată guvernul belgian a fost criticat pentru ea, deoarece a fost catalogată ca interpretând greșit conceptul de acumulare a experienței în condiții de siguranță. În context, ținând cont că Belgia este unica țară cu o astfel de abordare a instruirii practice și alte evaluări nu sunt disponibile, autoritățile belgiene au fost solicitate să evalueze prin cercetări suplimentare impactul acesteia⁵.

3.15 Automatizarea examenelor

Una dintre cele mai grave probleme ale procesului de instruire și examinare, în special în țările cu economie în curs de tranziție, este corupția. Implicarea factorului uman în procesul de examinare, pe lângă greșelile obiective de evaluare, implică și greșeli subiective generate de abuz și corupție. În context, abordarea problemei în cauză a fost în strânsă legătură cu implementarea tehnologiilor

⁴ SUPREME Project. Thematic report: Driver education, training & licensing. 2007

⁵ SUPREME Project. Thematic report: Driver education, training & licensing. 2007

moderne. Astfel, în anul 2000, în Coreea de Sud a fost construit primul autodrom automatizat care permite susținerea primei etape a examinării auto (poligon) în condiții ce exclude complet factorul uman în procesul de evaluare. De asemenea, implementarea tehnologiilor moderne permite, la moment, și susținerea celei de-a doua etape de examinare (oraș) cu reducerea la maximum a implicării factorului uman în procesul de evaluare. Actualmente, poligoane auto automatizate pe baza tehnologiilor oferite de companii sud coreene sunt implementate la nivelul centrelor de examinare de stat în Republica Coreea (19), Georgia (11), Kazahstan (11), Turkmenistan (3), Vietnam (25), Irak (1) și la nivelul unor școli auto din Federația Rusă (11), Republica Coreea (410), Laos (1) și Malaiezia (1).

3.16 Instruire permanentă

Instruirea auto permanentă este un concept care presupune începerea acumulării de informații relevante succesiv prin programe adaptate vârstei începând cu grădinița și terminând odată cu obținerea permisului de conducere. Această metodă vizează sporirea culturii siguranței rutiere în general și este destinată atât pietonilor, cât și bicicliștilor și viitorilor conducători auto. Instruirea permanentă, ca element de formare a unei culturi de siguranță rutieră, în forma descrisă este aplicată în Franța. Ministerul francez al transporturilor este responsabil de conținutul programului de educație permanentă și după necesități implică și alte autorități⁶.

3.17 Test de percepere a riscurilor

În multe țări nu se pune accent pe procesul de instruire structurat și obligatoriu, dar se acordă o mai mare atenție metodelor de examinare a candidaților. Astfel, în cadrul procesului de examinare a cunoștințelor teoretice candidatul trebuie să susțină un Test de Percepere a Riscurilor, care reprezintă simularea video la un computer a traficului rutier. În timpul acestei simulări candidatul trebuie să identifice riscurile care se dezvoltă în trafic în vederea prevenirii posibilelor situații de accident. (Ex: Marea Britanie, Australia, Dubai)

4. IMPACTUL MĂSURILOR DE COMBATERE A RISCULUI DE ACCIDENTE CAUZATE DE CONDUCĂTORII AUTO ÎNCEPĂTORI ȘI TINERI

Practica mondială denotă, după implementarea măsurilor menite să securizeze comportamentul conducătorilor auto începători/tineri prin programe de etapizare a

⁶ SUPREME Project. Best practices in road safety. Handbook for measures at the national level. 2007

dreptului de obținere a dreptului de a conduce, o diminuare a accidentelor și deceselor cu o eficacitate de la 4 la 60% în dependență de țară⁷.

Evaluarea programelor de instruire în SUA și Canada au arătat un beneficiu real de pe urma implementării elementelor de etapizare a dreptului de obținere a dreptului de a conduce. Astfel, în 2003, statul Nova Scotia, Canada, ca urmare a implementării programului de etapizare a dreptului de obținere a dreptului de a conduce, a înregistrat o reducere de 29% a accidentelor cu implicarea conducătorilor auto de 16 ani⁸, pe când statul Ontario, Canada, în 2002 a declarat o reducere cu 31% a accidentelor cu implicarea conducătorilor auto cu vârsta între 15 și 19 ani.⁹ Cercetările efectuate în SUA au înregistrat efecte similare în Michigan¹⁰ – reducere de 26% la conducători de 16 ani, North Carolina¹¹ – reducere de 25% la conducători de 16 ani, Florida¹² – reducere de 9% la conducători auto de 16-17 ani. Mai mult, un studiu efectuat în 2006 de către Johns Hopkins University cu sprijinul National Highway Traffic Safety Administration a reliefat că statele cu programe de etapizare a dreptului de obținere a dreptului de a conduce comprehensive înregistrează o diminuare cu 20% a accidentelor fatale cu implicarea conducătorilor auto de 16 ani.

Un motiv de îngrijorare privind implementarea elementului de conducere asistată a fost faptul că numărul de accidente din perioada de practică va crește. Cu toate acestea, un studiu efectuat de Gregerosn, N-P., Nyberg, A.&Berg, H.Y, în 2013, comparând costurile măsurii în ce privește accidentele rutiere la 1000 de persoane din timpul practicii asistate și beneficiile privind reducerea numărului de accidente la 1000 de persoane după obținerea permisului de conducere valabil, a constatat că beneficiile depășesc costurile de 34 de ori.¹³ Un alt studiu efectuat de Gregersen, N-P și Sagberg în 2005, a constatat că în Suedia, în primul an după obținerea permisului de conducere, riscul de a comite un accident la 1 milion de kilometri de către conducătorii auto începători a fost de 0,975, în timp ce după introducerea elementului de conducere asistată acesta a înregistrat o scădere de 46% până la 0,527.

În Franța rata de promovare a examenelor este de 70% față de 50%, în favoarea celor care au adoptat opțiunea de instruire cu conducere asistată. Cu toate acestea o

⁷ Global status report on road safety 2015, World Health Organization

⁸ Mayhew et al., 2003

⁹ Mayhew et al., 2002

¹⁰ Shope et al., 2001

¹¹ Foss et al., 2001

¹² Ulmer et al., 2000

¹³ Basic driver training. New models. University of Turku, Finland.

diminuare a numărului de accidente la conducătorii auto începători nu a fost înregistrată.¹⁴

În Austria a fost înregistrată o reducere cu 11,2% a numărului de accidente fatale și cu persoane rănite printre conducătorii de 18-19 ani, care au urmat un curs de instruire avansată post-examinare¹⁵. De asemenea, aplicarea conceptului de „sală de siguranță”, în cazul Suediei, a arătat o îmbunătățire considerabilă a cunoștințelor și aptitudinilor la 18 săptămâni după instruire.¹⁶

În urma introducerii perioadei de probațiune în Germania în 1986, un studiu efectuat în 1992 a arătat o reducere cu 5% a numărului de accidente comise de conducători auto începători de sex masculin, în special accidente severe.

5. SISTEMUL DE INSTRUIRE ȘI EXAMINARE AUTO ÎN REPUBLICA MOLDOVA

În prezent, în Republica Moldova sistemul de management al siguranței circulației rutiere este reglementat prin Legea nr.131 din 07.06.2007 privind siguranța traficului rutier și Hotărârea de Guvern nr. 357 din 15.05.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere, iar procedurile eliberare a permisului auto sunt reglementate de Hotărârea de Guvern nr. 1452 din 24.12.2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier.

Pentru obținerea permisului de conducere auto, candidatul trebuie să susțină un examen teoretic și practic, la centrele de examinare din cadrul Î.S. Registru, în baza unui certificat de școlarizare auto, emis de către o școală auto licențiată și acreditată. În vederea absolvirii unei școli auto, este obligatorie frecventarea a 144 ore teoretice și 40 ore practice pentru categoria de bază B. Cursul de instruire este divizat după cum urmează: bazele legislației în traficul rutier (64 ore), conducerea autovehiculului, comportament și siguranță (40 ore), construcția și exploatarea autovehiculului (20 ore), acordarea primul ajutor, educație antidrog (20) și instruirea în conducerea autovehiculului (40 ore).

Alte tipuri de instruire auto nu sunt permise. Permisul de conducere se eliberează la 18 ani pentru categoria de bază B, fără alte mecanisme opționale.

¹⁴ SUPREME Project. Thematic report: Driver education, training & licensing. 2007

¹⁵ SUPREME Project. Thematic report: Driver education, training & licensing. 2007

¹⁶ SUPREME Project. Thematic report: Driver education, training & licensing. 2007

În Republica Moldova sistemul de instruire auto și obținere a permisului de conducere auto este unul rigid, în mare parte bazat de curriculumul de instruire de tip sovietic. În 25 de ani de independență, Republica Moldova nu a reușit să asimileze nici o măsură implementată la nivel internațional și care este catalogată ca buna practică în materie de instruire auto.

Datele statistice naționale referitor la rata de promovare a examenelor finale din prima încercare pentru obținerea permisului de conducere denotă următoarele: (1) examen teoretic, 2013 – 64,67% rata de promovare, 2014 – 78,49% și 2015 – 69,4%, (2) examen practic, 2013 – 72,08%, 2014 – 71,88% și 2015 – 29,98%. Îngrijorătoare este prăbușirea ratei de promovare a examenelor practice până la 29,98% în 2015. De notat este și faptul că în 2015 brusc a scăzut și numărul solicitanților de a susține examene, pentru teorie – de la 62 817 în 2014 la 34388, iar pentru practică – de la 63 331 la 27 568. În context, dacă la nivelul cunoștințelor teoretice candidații înregistrează rezultate similare mediilor europene, atunci aptitudinile practice sunt la cel mai jos nivel.

Acest fapt poate fi explicat atât prin instruire deficientă în cadrul școlilor, cât și prin lipsa oricăror alte metode de acumulare a experienței decât în cadrul orelor de școlarizare. Cu siguranță, nu putem exclude din calcul și subiectivismul examinerilor, metodologia de examinare și starea tehnică a vehiculelor de examinare, care deseori sunt contestate, cu toate acestea, cauza principală a acestor rezultate slabe nu poate să nu fie asociată deficiențelor sistemului actual de instruire auto.

6. PROPUNERI DE MODIFICĂRI NECESARE PENTRU REPUBLICA MOLDOVA

Experiența internațională oferă candidatului o varietate de posibilități de instruire auto, inclusiv prin metode individuale, totodată asigurând programe de instruire auto în cadrul școlilor auto, orientate spre stimularea evaluării și percepției riscurilor, auto-conștientizării procesului de instruire prin implicare personală și emoțională.

În contextul celor expuse, considerăm oportun aplicarea în Republica Moldova a unor măsuri în vederea sporirii calității procesului de instruire auto și formării unor conducători auto siguri pentru circulația rutieră. Astfel, prima etapă de reformare a sistemului de instruire și examinare auto se propune a fi efectuată prin modificarea Hotărârii de Guvern nr. 1452 din 24.12.2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru

obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier și implementarea următoarelor elemente:

1. Implementarea conceptului de conducere asistată.

În vederea stimulării acumulării unei experiențe de conducere auto adecvate premergătoare susținerii examenului final și conducerii de sine stătătoare, conducerea asistată poate fi instituită:

- (a) ca metodă de instruire opțională, fără acumularea unui anumit număr de ore,
- (b) ca metodă obligatorie, cu un număr obligatoriu de ore (până la 120), efectuate cu un instructor auto autorizat sau o persoană desemnată de către părinți.

Conducerea asistată urmează a fi o metodă complementară și urmează a fi aplicată după parcurgerea orelor practice obligatorii de instruire auto din cadrul unei școli auto. Persoana care asistă conducerea auto nu trebuie să fie în grupul de risc al conducătorilor începători, respectiv trebuie să aibă vârstă minimă de 25 ani și experiență de conducere de minimum 5 ani. Această persoană poate fi un instructor auto autorizat din cadrul unei școli auto, instructor auto autorizat individual sau o persoană desemnată de către un părinte.

2. Micșorarea vârstei de instruire

În contextul necesității de acumulare a unei experiențe practice cât mai vaste, micșorarea vârstei de instruire pentru cei ce folosesc opțiunea conducerii asistate de la 16,5 ani are menirea de a oferi timp suficient pentru a acumula această experiență.

3. Instituirea conceptului de permis de conducere pentru începător

În vederea responsabilizării procesului de instruire practică prin conducere asistată și aplicării unui mecanism de control mai eficient asupra acestui proces, este oportună introducerea permisului auto pentru începător. Acesta urmează a fi eliberat persoanelor după parcurgerea cursului teoretic și practic de instruire auto, în cadrul unei școli auto și susținerea examenului teoretic. Eliberarea permisului urmează a fi efectuată pentru persoanele care au vârsta minimă de 17 ani. Conducerea auto asistată este permisă doar în baza permisului de conducere pentru începător. La atingerea vârstei de 18 ani, persoana deținătoare a permisului de conducere pentru începător, în cazul acumulării numărului minim de ore practice asistate, poate susține examenul practic și obține permisul de conducere cu drepturi depline.

4. Instituirea unei perioade minime pentru conducere asistată

Instituirea unei perioade minime este o altă metodă de a stimula acumularea experienței practice dar structurate în timp, astfel încât instruirea auto să nu se limiteze doar la câteva zile. În context, este benefică instituirea unei perioade minime de 6 luni, din momentul obținerii permisului de conducere pentru începător până la susținerea examenului final și obținerea permisului de conducere deplin.

5. Implementarea conceptului de restricții față de conducerea auto asistată

În vederea diminuării efectelor factorilor de risc care afectează conducerea auto a începătorilor/tinerilor, urmează a fi stabilite următoarele restricții față de conducerea asistată:

- (a) Stabilirea vitezei maxime de conducere de 70 km/h,
- (b) Toleranță Zero la alcool în timpul conducerii,
- (c) Interzicerea prezenței pasagerilor în vehicul, în afara persoanei care asistă conducerea pe bancheta din față.

În caz de depistare a încălcărilor enumerate, permisul de conducere pentru începător urmează a fi retras imediat, cu aplicarea unei sancțiuni contravenționale pecuniare conducătorului începător. În cazul persoanei care asistă conducerea, de asemenea, urmează a fi aplicate sancțiuni contravenționale, cu aplicarea a până la 8-10 puncte de penalizare. Totodată, pentru alte încălcări ale regulilor de circulație rutieră, conducătorul începător poate acumula până la 6 puncte de penalizare, după care survine retragerea permisului. În aceste cazuri, pentru fiecare încălcare a conducătorului începător se sancționează similar și persoana care asistă. După retragerea permisului, persoana trebuie să înceapă de la zero procesul de instruire auto.

6. Instituirea unei perioade de probă după obținerea permisului de conducere

Instituirea unei perioade de probă de 1-2 ani după obținerea permisului de conducere este o metodă eficientă de responsabilizare post examinare. Astfel, în această perioadă urmează a fi menținute restricțiile de viteză de maximum 80 km/h și toleranța zero la alcool în timpul conducerii. În caz de depistare a încălcărilor, permisul de conducere urmează a fi retras. De asemenea, permisul de conducere urmează a fi retras și la acumularea a 8 puncte de penalizare. În ambele cazuri, după retragerea permisului, persoana urmează să susțină repetat examenele, în vederea obținerii permisului auto, după susținerea unui curs de evaluare practică și discuții psihologice în cadrul unei școli auto.

7. Automatizarea proceselor de instruire

În vederea formării unui cadru eficient de evidență și analiză a procesului de instruire este necesară crearea unui sistem automatizat de evidență a candidaților, orelor, cursurilor, examenelor, școlilor auto și examinerilor. Acest lucru va permite eliminarea proceselor manuale care au loc în cadrul interacțiunii școlilor auto cu centrele de examinare, totodată va asigura monitorizarea corectitudinii procesului de instruire, prin acces la zi la informația despre instruire. Totodată, în vederea combaterii formalismului în procesul de instruire, implementarea unui sistem automatizat trebuie să includă și conectarea audio-video online, în vederea monitorizării de la distanță, a sălilor de instruire și vehiculelor auto, atât din școlile auto, cât și din centrele de examinare de stat.

Mai mult, implementarea sistemului automatizat va exclude necesitatea prezentării certificatului de școlarizare, astfel, confirmarea parcurgerii instruirii auto în cadrul școlilor auto urmând a fi efectuată în baza datelor obligatorii incluse în program, eliminând documentele pe suport de hârtie. Actualmente există doar un sistem automatizat pentru examinare teoretică.

8. Instituirea testului de percepție a riscurilor

Testele automatizate de percepție a riscurilor, ca parte componentă a examenului teoretic, ar fi o metodă eficientă de a verifica în condiții de siguranță maximă, prin simularea video la computer a traficului rutier, a capacității de observare și analiză a dezvoltării situațiilor rutiere în trafic. Capacitatea de percepere a riscurilor este un element esențial de prevenire a accidentelor rutiere. Este important de menționat că, în cadrul discuțiilor între autoritățile britanice și moldovenești, privind preschimbarea permiselor de conducere auto, Driver&Vehicule Licensing Agency, Marea Britanie a motivat refuzul preschimbării permiselor moldovenești inclusiv prin lipsa unui test de percepere a riscurilor în cadrul examinării teoretice.

9. Automatizarea probei practice a examenului

Crearea unui sau a mai multe poligoane auto automatizate de susținere a examinării practice va permite excluderea completă a factorului uman și va permite evaluarea obiectivă a capacităților reale ale candidaților. Relevanța problemei este legată și de faptul că majoritatea obiecțiilor față de susținerea probei practice sunt legate de examinarea în cadrul poligonului.

10. Instituirea unui mecanism eficient de contestare

Orice proces obiectiv de evaluare a cunoștințelor trebuie să dispună de un mecanism eficient de contestare, în cadrul unor comisii care nu au tangență cu instituția responsabilă de efectuarea examinării. În context, considerăm

că înregistrarea video a probelor teoretice și practice va contribui substanțial la obiectivitatea evaluării unei contestații.

Ministru

Vasile BOTNARI