

„VÂRSTA MEDIE A VEHICULELOR PREZENTATE LA ITP A TRECUT



Am discutat cu George-Adrian Dincă, directorul Registrului Auto Român, despre situația parcului auto național, pe baza unei serii de statistici ce relevă o tendință îngrijorătoare.

Care este situația parcului auto național?

Dacă luăm ca indicator al stării parcului auto național existența unei dovezi valabile de ITP (inspecția tehnică periodică – n.red.), putem sintetiza că, din totalul vehiculelor controlate tehnic în trafic la nivelul anului 2012, 95,1% prezentau o astfel de dovadă valabilă. Un procent de 2,1% din aceste vehicule aveau dovada de ITP expirată, 0,1% aveau o dovadă falsă, iar în cazul a 2,7%, conducătorul auto a declarat că nu are documentele disponibile.

Care este vârsta medie a parcului auto național?

Din analizele statistice referitoare la activitatea stațiilor ITP autorizate de RAR, rezultă că vârsta medie a vehiculelor ce compun parcul auto național era de 9,84 de ani în 2012. În intervalul 1–4 ani se situau 18,67% din vehiculele prezentate la ITP, în intervalul 5–9 ani se regăseau 37,6% din vehicule, iar peste 10 ani erau 43,37%.

În ultimii ani, ați constatat o îmbătrânire a parcului auto?

Este interesant de remarcat că, după o scădere a vârstei medii în anii 2009 (8,63 ani) și 2010 (8,8 ani), a urmat o creștere la 9,33 ani în 2011 și 9,84 ani în 2012. Din păcate, această tendință se menține și pentru primul semestru al anului în curs, când vârsta medie a vehi-

culelor ce s-au prezentat la ITP a urcat la 10,64 ani.

Ce acțiuni au fost întreprinse de RAR pentru verificarea conformității mașinilor aflate în trafic?

RAR împreună cu lucrătorii ai Poliției Rutiere efectuează acțiuni de control tehnic în trafic (CTT) pentru vehiculele care circulă pe drumurile publice din România, cu excepția celor utilitare (începând de la data înființării ISCTR), prin utilizarea unui număr de 44 de laboratoare auto complet echipate și dotate. În cadrul acestor acțiuni se urmărește „extragerea” din trafic a acelor vehicule care, la momentul desfășurării controlului, nu îndeplinesc integral cerințele necesare. Oprirea autovehiculelor se realizează de către lucrătorii ai Poliției Rutiere și sunt vizate, în principal, acele vehicule pentru care există indicii cu privire la o întreținere necorespunzătoare și deci la o stare tehnică precară.

Care sunt rezultatele acestor controale?

În ceea ce privește analiza activității de CTT corespunzătoare anului 2012, este de remarcat faptul că au fost verificate 78.985 de vehicule. Din acestea, un procent de 56,24% au fost înregistrate cu cel puțin o neconformitate încadrată în categoria defectelor minore, majore sau periculoase. Dacă se au în vedere doar defectele înregistrate care au impact asupra siguranței rutiere, un procent de 40% din vehiculele con-

INTERVIEW

...OR CE S-AU DE 10 ANI"

trolate s-a aflat în această situație. 16% din vehiculele controlate au prezentat neconformități la sistemul de frânare, la cel de direcție, la punțile și fuzetele acestora și au fost considerate un pericol iminent de producere a unor accidente.

Față de anul trecut, ați constatat o îmbunătățire a situației?

În general, de la an la an, tendința a fost de scădere a numărului de vehicule care sunt depistate în trafic cu neconformități și mai ales cu

tă, statistic vorbind, starea reală a parcului auto din România din cauza selecției efectuate la oprirea acestora în trafic, dar care, pe de altă parte, prezintă vehiculul în starea efectivă de întreținere între două ITP-uri, fără pregătiri speciale, rezultă că defecțiunile cel mai des întâlnite au fost înregistrate la: instalația electrică, de iluminare, semnalizare și auxiliară 35%, emisii poluante 20%. Defecțiuni pentru alte echipamente, inclusiv tahograf sau limitator de viteză re-

RAR ARE ÎN VEDERE SIMPLIFICAREA ANUMITOR ACTIVITĂȚI ȘI REDUCEREA NUMĂRULUI DE DOCUMENTE SOLICITATE.

neconformități încadrate în categoria defectelor periculoase, care se sancționează dur de către Poliția Rutieră și pentru care RAR anulează imediat inspecția tehnică periodică deținută.

Și pentru 2013 se prefigurează o menținere a acestei tendințe, lucru constatat ca urmare a analizei rezultatelor înregistrate în primele 6 luni ale anului: la 35.988 de vehicule controlate, 54,5% au fost înregistrate cu cel puțin o neconformitate încadrată în categoria defectelor minore, majore sau periculoase, 38% au avut defecțiuni care au impact asupra siguranței rutiere și aproximativ 17% dintre vehiculele controlate au fost considerate ca prezentând un pericol iminent de producere a unor accidente.

Care sunt problemele cele mai întâlnite?

Tot din analiza cu privire la CTT, despre care spuneam că nu reflec-

prezintă 13%, punți, jante, anvelope suspensie, tot 13%, vizibilitate, 12%, sistem de frânare, 4%, sistem de direcție, 3% și zgomot, scurgeri de combustibil și ulei, 2%.

Care sunt îmbunătățirile pe care doriți să le aduceți în funcționarea instituției?

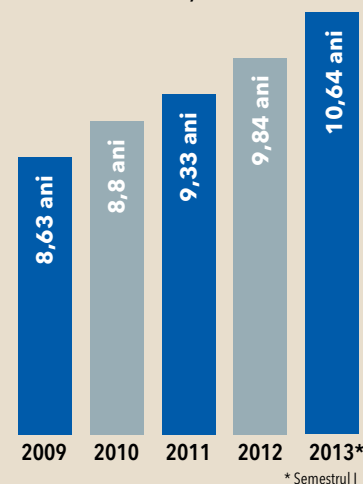
Preocuparea permanentă a conducerii vizează atât întărirea capacității instituționale a RAR, cât și dialogul cât mai deschis cu clienții noștri, persoane fizice sau juridice care activează în domeniul auto. Primul aspect se materializează atât prin politica de personal și dotarea cu echipamente moderne, avansate din punct de vedere tehnologic, cât și prin adaptarea rapidă a procedurilor de lucru la modificările legislative care interesează activitatea RAR. Deschiderea către clienții noștri este singura modalitate civilizată și eficientă care asigură o colaborare cu beneficii de



ambele părți. În afară de creșterea gradului de accesibilitate pentru serviciile RAR prin implementarea conceptului de call-center și utilizarea mijloacelor de informare mass-media cu privire la paleta de activități și necesitatea acestora, avem în vedere simplificarea anumitor activități și reducerea numărului de documente solicitate prin apelarea la schimbul informatic de date între instituțiile care au o contribuție în cadrul procesului de înmatriculare al unui vehicul nou sau la mâna a doua aflat la prima înmatriculare.

INTERVIU REALIZAT DE ALEXANDRU GUGOAȘĂ
FOTO: RADU CHINDRIȘ

EVOLUȚIA VÂRSTEI MEDII A PARCULUI AUTO NAȚIONAL



VÂRSTA MEDIE A MAȘINILOR DIN PARCUL AUTO NAȚIONAL

