



JobTransport, târgul care pune joburile în mișcare p. 4

Cum s-a dezvoltat piața auto în primele șase luni p. 28

Evoluția accidentelor feroviare, îngrijorătoare p. 18

Iluminatul stradal și costurile p. 38



George Dincă, directorul RAR: „Cel puțin o neconformitate pentru 56,24% din mașinile verificate!”

Cel puțin o neconformitate pentru 56,24% din mașini!

George Adrian Dincă, directorul Registrului Auto Român, subliniază că, anul trecut, 40% din mașinile controlate au avut defecțiuni cu posibil impact asupra siguranței rutiere. 16% au prezentat pericol iminent de producere a unor accidente.

Felicia Niculae

În primele 6 luni ale anului 2013, aproape 15.000 de mașini au fost respinse, din motive tehnice, la prima prezentare la RAR. Vorbim despre un procent de 16,1%, mai mare față de perioada corespunzătoare a anului 2012, când a fost de 14,9%. Cauzele acestor cifre sunt date de neingrijirea mașinilor de către proprietari și de portofelele tot mai goale ale românilor. George Adrian Dincă, șeful Registrului Auto Român, explică, pe larg, care este situația parcului auto din România și cum se implică instituția pe care o conduce astfel încât să crească siguranța în traficul rutier.

RBT: Cât de aglomerat mai este la RAR?

George Adrian Dincă: Există o dinamică anuală a solicitărilor de prestații RAR, care menține în general aceleași caracteristici, dacă nu sunt perturbări determinate de modificări legislative. Lunile decembrie și august - inclusiv pe fondul concediilor de odihnă - sunt, de regulă, mai aglomerate. La acest moment, media celui mai mare interval de așteptare este de 10 zile lucrătoare la activitatea de eliberare CIV pentru vehicule second-hand care se află la prima înmatriculare în România și de 3 zile lucrătoare la activitatea de certificare a autenticității vehiculelor înmatriculate în România, care își schimbă proprietarul.

Ce rezultate ați avut, de la implementarea proiectului call-center?

Implementarea proiectului call-center a evidențiat rezultatele scontate. Acum avem asigurată o încărcare

uniformă a reprezentanțelor RAR, alocarea contorilor pentru activitățile programabile realizându-se unitar, în funcție de productivitatea medie stabilită la nivelul general al instituției. Totodată, se asigură un acces cât mai rapid la activitatea de programare, prin preluarea fără sincope a tuturor apelurilor telefonice. De asemenea, există posibilitatea oferirii alternative a unor programări în județe limitrofe, dacă intervalul de așteptare este mai mic. Tot prin proiectul call-center am reușit să asigurăm un timp de reacție foarte scurt și să oferim posibilitatea unor acțiuni uniforme în cazurile de creștere temporară a numărului de solicitări de programare.

Vârsta medie a mașinilor românilor: 9,84 ani

Au românii mașini bune?

Din analizele statistice referitoare la activitatea stațiilor ITP autorizate de RAR (SITP), rezultă că vârsta medie a vehiculelor ce compun parcul auto național este de 9,84 ani. În intervalul 1-4 ani se situează 18,67% din vehiculele prezentate la ITP, în intervalul 5-9 ani se regăesc 37,6% din vehicule, iar peste 10 ani sunt 43,73% din vehicule.

Care este starea lor tehnică?

În ceea ce privește starea tehnică a vehiculelor, din analizele efectuate cu privire la activitatea SITP, s-a constatat un procent de 7,14% vehicule respinse la

prima prezentare. Se poate remarca faptul că deținătorii vehiculelor rutiere le "pregătesc" pe acestea înaintea prezentării lor la examenul ITP care este, de altfel, o activitate programată periodic, așa după cum îi sugerează și denumirea.

Opelul și Fordul, preferate de români

Ce mașini preferă românii și de ce?

Din punct de vedere al categoriei de utilizare, în primele șase luni ale anului 2013 au fost introduse în România 122.325 de autoturisme, 19.480 autoutilitare sub 3,5 tone, 6.100 autoutilitare peste 3,5 tone, 570 microbuze și autobuze, 6.088 motocicliuri, 7.309 remorci și semiremorci, 1.032 tractoare agricole sau forestiere. Din punct de vedere al mărcilor, în același interval de timp, principalele mărci care s-au înregistrat au fost: Opel - 18.790 de mașini, Ford - 16.264, Mercedes Benz - 9.913, Dacia - 7.801, Audi - 7.376, Renault - 6.897 și BMW - 6.847.

Aproape 15.000 de vehicule au primit „respins”

Potrivit ultimelor date, câte mașini verificate de inspectorii RAR au fost declarate neconforme? Sunt mai multe, mai puține, față de anul trecut sau față de alți ani?

Discutând de reprezentanțele RAR, în primele 6 luni ale anului 2013, dintre cele 93.042 vehicule introduse în România și care au avut ultima înmatriculare într-un stat membru UE, 14.944 au fost respinse din motive tehnice la prima prezentare la RAR. Obținem astfel un procent mediu de respingere de 16,1%, care este mai mare decât din perioada corespunzătoare a anului 2012, anume 14,9%. Explicația o regăsim în vechimea medie de fabricație a vehiculelor introduse în România, care este mai mare din cauza formulei de calcul a timbrului de mediu care descurajează importul de autovehicule Euro 4 și Euro 3, existând anumite situații particulare în care sunt avantajate autovehiculele Euro 2.

În paralel, RAR efectuează împreună cu



George Adrian Dincă
director RAR

lucrători ai Poliției Rutiere 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 autolaboratoare 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 tehnice necesare. Oprirea autovehiculelor se realizează de către lucrătorii 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 (între două ITP-uri, obligația menținerii vehiculului într-o stare tehnică bună, conform legislației aplicabile, este a deținătorului acestuia). În ceea ce privește analiza activității de CTT corespunzătoare anului 2012



este de remarcat faptul că au fost verificate 78.985 vehicule. Dintre acestea, 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, 40% din vehiculele controlate s-au aflat în această situație. 16% din vehiculele controlate au prezentat neconformități la sistemul de frânare, cel de direcție, la punțile și fuzetele acestora și au fost considerate ca prezentând pericol iminent de producere a unor accidente. Oricum, de la an la an, tendința este de scădere a numărului de vehicule care sunt depistate în trafic cu neconformități și mai ales cu neconformități încadrate în categoria defectelor periculoase care se sancționează dur de către Poliția Rutieră și pentru care RAR anulează imediat inspecția tehnică periodică deținută.

Dezinteres pentru întreținerea mașinii

Care sunt principalele cauze pentru care o mașină prezintă nereguli?

Am identificat, printre cauze, lipsa de preocupare a deținătorilor de vehicule pentru menținerea bunei stări

tehnice în intervalul dintre două inspecții tehnice și, câteodată, alocarea de resurse financiare insuficiente pentru întreținerea unui vehicul, mai ales atunci când aceasta este mai costisitoare (în funcție de valoarea vehiculului).

Tot din analiza cu privire la CTT rezultă că cel mai des întâlnite neconformități au fost înregistrate la instalația electrică, de iluminare, semnalizare și auxiliară, în proporție de 35%. Urmează alte cauze, cum ar fi emisiile poluante (20%), apoi neconformități la alte echipamente, inclusiv tahograf și limitator de viteză (13%), punți, jante, anvelope, suspensie (13%), ori cele legate de vizibilitate (12%), sistem de frânare (4%), sistem de direcție (3%) și zgomot, scurgeri de combustibil și/sau ulei (2%).

Ce procent din mașinile verificate de către inspectorii RAR prezintă nereguli în ceea ce privește efectuarea inspecției tehnice periodice?

Din totalul vehiculelor controlate tehnic în trafic la nivelul anului trecut, 95,10% din vehicule prezentau ca dovadă de efectuare a ITP valabilă. 2,10% dintre aceste vehicule aveau dovada de ITP expirată, 0,10% prezentau o dovadă falsă de ITP, iar în cazul a 2,70%

din vehiculele oprite, conducătorul auto a declarat că nu are documentele disponibile.

Blocarea în timp real a mașinilor cu probleme

Ce poate face RAR pentru sporirea siguranței în trafic, având în vedere că unele dintre mașinile care circulă în țară sunt ca niste coșciuge pe roți?

Pârghiile legale de care RAR dispune sunt cele referitoare la supravegherea activității stațiilor de inspecție tehnică periodică autorizate și cele referitoare la desfășurarea controlului tehnic în trafic. Suplimentar, la nivel legislativ, RAR participă cu specialiști la procesul de elaborare a legislației naționale, dar și comunitate din domeniul de activitate.

În ceea ce privește supravegherea activității SITP, RAR a implementat un sistem informatic foarte bine conceput și apreciat la nivel european, care este permanent revizuit și îmbunătățit și care a schimbat mult din vechile "obiceiuri" referitoare la ITP. Bineînțeles că nu ne declarăm pe deplin mulțumiți și vrem să fim în permanență cu un pas înaintea celor care doresc să fraudeze, în orice fel, sistemul.

RAR a implementat un program prin care poate bloca în timp real utilizarea în trafic a autovehiculelor cu probleme tehnice grave și care ar putea pune în pericol siguranța participanților la trafic. Demersul face parte din strategia de dezvoltare a RAR și adaptarea la cele mai noi standarde europene. Prin această aplicație on-line se realizează înregistrarea instant în bazele de date ale RAR, a raportului de control tehnic în trafic, precum și tipărirea acestuia la momentul controlului prin utilizarea imprimantelor cu care au fost dotate laboratoarele destinate acestei activități. Se pot realiza pe loc căutări în bazele de date ale RAR astfel încât pentru fiecare vehicul supus controlului să fie disponibile în orice moment, toate informațiile concludente cu privire la caracteristicile tehnice menționate în Cartea de identitate, cu pri-

vire la inspecțiile tehnice periodice efectuate, dar și la precedentele controale tehnice în trafic la care a fost supus. Suplimentar, vor fi înregistrate în timp real toate măsurile aplicate în urma rezultatelor controlului respectiv: reținerea certificatului de înmatriculare, reținerea permisului de conducere, imobilizarea autovehiculului și/sau anularea ITP.

Atunci când se impune, conform legislației aplicabile, vehiculele vor fi blocate automat în bazele de date ale RAR până la remedierea defecțiunilor și/sau a neconformităților constatate și înregistrate corespunzător.

Când te vizitează inspectorii RAR mai des

În ce măsură va puteți implica, alături de Poliția Rutieră, în controale în trafic? Ce măsuri puteți lua în cazul unor nereguli?

RAR împreună cu Poliția Rutieră desfășoară permanent acțiuni de control tehnic în trafic cu respectarea legislației în baza unor protocoale, respectiv a unor programări lunare de activitate. Acțiunile pot să aibă și anumite tematici specifice. În general, conform legislației, în baza defectelor menționate de către inspectorul RAR, pe raportul întocmit cu ocazia controlului, lucrătorul Poliției Rutiere aplică sancțiunile prevăzute de legislația privind circulația pe drumurile publice și înscrie măsurile aplicate la rubrica privind rezultatele controlului din raportul de CTT. Totuși, în cazul în care măsurile aplicate de către lucrătorul Poliției Rutiere includ și imobilizarea vehiculului ca urmare a gravității defectelor constatate, în cazul vehiculelor înmatriculate în România, inspectorul RAR va proceda suplimentar la anularea ITP.

Cum ar putea fi descurajați românii să circule cu adevărate rable, pericole pe drumurile publice?

În opinia mea, fenomenul este în scădere, iar rezultate și mai bune în acest sens s-ar putea obține prin aplicarea mai fermă a legislației aplicabile de către toate instituțiile implicate.

„Clonele”, identificate de inginerii RAR

Ce poate face RAR în privința așa-numitului fenomen de clonare a mașinilor?

Acțiunile rețelilor infracționale specializate folosesc metode din ce în ce mai perfecționate în vederea clonării autoturismelor, prin modificarea unor elemente de identificare ale acestora. Ca urmare, depistarea seriilor contrafăcute nu mai este posibilă fără ajutorul unor echipamente de expertiză specializate și fără cunoașterea detaliată a locurilor și caracteristicilor de poansonare și marcare a seriilor de identificare. Cunoscând acest lucru și ținând cont de tendința pe plan internațional în acest domeniu, în cadrul RAR se desfășoară activitatea de certificare a autenticității vehiculelor rutiere.

Astfel, RAR contribuie în mare măsură la scăderea numărului autoturismelor substituite care fac obiectul traficului internațional de vehicule furate. Certificarea autenticității face posibilă depistarea vehiculelor la care s-au făcut intervenții neautorizate asupra numărului de identificare (seria de șasiu) sau a altor elemente de identificare ale acestora. Bazele de date la care RAR are acces dau posibilitatea identificării unor

vehicule clonate care figurează înmatriculate în țara noastră sau în alte state ale căror instituții specializate în domeniul evidențelor auto ne pun la dispoziție aceste informații.

RAR este preocupat ca specialiștii din domeniul certificării autenticității vehiculelor rutiere să fie instruiți periodic cu cele mai noi informații cu privire la identificarea unor vehicule clonate. Descoperirea vehiculelor clonate presupune, pentru inginerul specialist din cadrul RAR, un înalt grad de pregătire, bazat pe experiența anterioară și pe informațiile la care are acces.

Dotare materială corectă, dar nu suficientă

Cât de bine dotat este RAR?

Istoric vorbind, RAR a înțeles, încă de la înființarea sa în anul 1991, că pentru a putea avea un cuvânt de spus în domeniul vehiculelor rutiere, esențială este dotarea materială, precum și calitatea și calificarea personalului cu care lucrează. A făcut progrese substanțiale și a abordat cu maximă atenție aceste domenii. În ceea ce privește dotarea materială, deși prin contractarea unor credite bancare, încă din anii '90, s-a trecut la investiții tehnice de calcul și în echipamente necesare în proces





de verificare tehnică. Se poate spune că prima mare etapă, primul mare pas înainte s-a făcut începând cu anul 2000, iar ulterior, în procesul de preaderare al țării noastre la UE, s-au utilizat la maximum posibil avantajele

programelor PHARE în scopul dotării materiale.

Ulterior, an de an, s-a avut în vedere realizarea unor programe justificate și echilibrate de investiții din surse proprii, astfel încât, la acest moment, se poate spune că RAR are o dotare materială corectă, dar nu suficientă, și trebuie să țină permanent pasul cu noua legislație în domeniu, dar și cu noile tehnologii aplicate.



CARTE DE VIZITĂ

GEORGE ADRIAN DINCĂ, director RAR

- A absolvit Facultatea de Transporturi din București;
- Din 2003 lucrează la RAR, unde a parcurs pași importanți, de la inginer mecanic la Departamentul Omologări la șef colectiv la Serviciul Exploatare - Întreținere Parc Auto, până la șef Serviciu și șef departament.
- Din 2012 este directorul Registrului Auto Român.