

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE



Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității

DIRECȚIA RUTIERĂ

Adresa Bd. George Coșbuc, nr. 83 - 85, sector 5, București;

Telefon 021 208 25 25 /19652 sau 19653

Fax 021 335 36 66

E-mail circulatie@politiaromana.ro

Pagina web

<https://www.politiaromana.ro/ro/structura-politiei-romane/unitati-centrale/directia-rutiera>

INSTITUTUL DE CERCETARE ȘI PREVENIRE A CRIMINALITĂȚII

Adresa Str. Domnița Anastasia, nr.1, sector 5, București

Telefon 021.208.25.25/26.043

E-mail prevenire@politiaromana.ro

Pagina web

<https://www.politiaromana.ro/ro/structura-politiei-romane/unitati-centrale/institutul-de-cercetare-si-prevenire-a-criminalitatii>

Buletinul siguranței

rutiere Raport anual 2023

București

2024



CUPRINS

Cuvânt înainte	5
Principalele rezultate	6
Capitolul I	15
Context intern și internațional în problematica accidentelor rutiere grave	15
Capitolul II	39
Analiza accidentelor rutiere grave în anul 2023	39
Capitolul III	73
Pietoni implicați în accidente rutiere grave	73
Capitolul IV	86
Activități desfășurate la nivel național privind prevenirea și combaterea indisciplinei și infraționalității rutiere	86
Anexe	95

Buletinul siguranței

rutiere Raport anual 2023

București 2024

Cuvânt înainte

Devenit deja tradiție, Buletinul Siguranței Rutiere marchează și pentru anul 2023 realizarea unui document de mare utilitate, sperăm, pentru autorități și pentru profesioniștii din domeniu.

Analiza riguroasă și complexă a unei palete largi de indicatori ai traficului rutier din România va fi pusă la dispoziția decidenților, specialiștilor și publicului interesat, fiecare dintre aceștia putând să contribuie semnificativ la creșterea siguranței în trafic, la implementarea unor măsuri de fluidizare, de reducere a vulnerabilităților infrastructurii rutiere, precum și la corectarea comportamentelor de risc.

Prezenta ediție acordă o importanță specială unui segment vulnerabil al participanților la trafic – pietonii. Fie că vorbim despre comportamentele de risc ale unor pietoni, despre grupe de vârstă mai vulnerabile, despre nerespectarea regulilor rutiere de către unii conducători auto sau despre segmente de drum amenajate impropriu siguranței pietonale, accidentele cu victime pietoni suscită un interes deosebit pentru specialiștii implicați în măsurile de creștere a nivelului de siguranță rutieră. Demersul nostru de analiză a datelor își propune să completeze celelalte cercetări și aplicații în domeniu, pentru a contribui la creșterea standardelor de siguranță în trafic.

Ca de fiecare dată, partenerii noștri ne-au sprijinit cu expertiză și cu date statistice furnizate, astfel încât să putem elabora o lucrare la standarde științifice ridicate și le mulțumim și pe această cale.

Autorii

PRINCIPALELE REZULTATE

Contextul internațional

- Conform estimărilor Organizației Mondiale a Sănătății, la nivel global, accidentele rutiere vor duce la decesul a 13 milioane de persoane și rănirea a 500 de milioane în următorul deceniu.
- În ultimul deceniu, 2013-2023, în Uniunea Europeană, numărul deceselor cauzate de accidentele rutiere a scăzut cu 16%.
- În aceeași perioadă, rata mortalității în accidente rutiere a scăzut de la 55% în 2013 la 46% în 2023.
- Accidentele rutiere reprezintă principala cauză a deceselor în rândul copiilor și a tinerilor adulți cu vârsta cuprinsă între 5-29 de ani.
- În anul 2023, în Europa, și-au pierdut viața aproximativ 20.418 persoane.
- Uniunea Europeană are printre cele mai sigure drumuri din lume, cu 46 de decese la un milion de locuitori, în 2023.
- La nivelul UE, în anul 2023, numărul de decese în accidente rutiere a înregistrat doar o ușoară scădere cu aproximativ 1% față de 2022.
- Din cele 32 de țări monitorizate de programul PIN, 18 au înregistrat scăderi ale mortalității în accidentele rutiere în anul 2023 față de anul 2022, iar în 12 țări acest indicator a înregistrat creșteri în aceeași perioadă.
- România se află printre cele 18 state în care rata numărului de decese a scăzut în 2023. Reducerea înregistrată în România este mai accentuată față de media europeană (diminuare cu 5,4% în țara noastră comparativ cu doar 1,3% în UE). Totodată, mortalitatea a scăzut de la 86 de decese la 1 milion de locuitori în 2022, la 81 de decese/ 1 milion de locuitori în 2023. În ciuda acestei evoluții pozitive, România se află pe cel de-al doilea loc în UE, după Bulgaria, în ceea ce privește rata mortalității din accientele rutiere.
- Cele mai sigure țări europene sunt Norvegia (20 de decese la un milion de locuitori) și Suedia (22 de decese la un milion de locuitori).

Contextul național

- În România, la sfârșitul anului 2023, numărul celor care dețineau permis de conducere era de 8.669.974 de persoane, ceea ce reprezintă 45,5% din totalul populației țării și 56,6% din populația adultă.
- La finalul anului 2023, parcul auto din România număra 10.333.293 de vehicule, cu 327.885 de unități mai mult decât în anul 2022 (10.005.408), înregistrându-se astfel o creștere cu 3,2%.
- În anul 2023, gradul de motorizare (parc auto/1.000 de locuitori) în țara noastră era de 426, Bucureștiul având cele mai multe autoturisme la mia de locuitori (742) alături de județele Timiș (485), Cluj (468), Constanța (466). La polul opus, județele Vaslui (278), Botoșani (279), Călărași (288) se caracterizează prin cele mai scăzute rate de motorizare din țară.
- În anul 2023, au fost prezentate la ITP 5.629.035 de vehicule (în creștere de la 5.330.560 de vehicule în anul 2022). Numărul mediu de deficiențe/vehicul a fost de 2,34.
- Vechimea medie a vehiculelor prezentate la ITP în anul 2023 (prima prezentare) a fost de 15,43 ani (în creștere față de anul precedent când aceasta a fost de 15,21 ani).
- Din cele 86.705 vehicule controlate tehnic în trafic în 2023, 34,3% erau neconforme din punct de vedere al securității rutiere.
- 6,82 % din vehiculele controlate tehnic în trafic și 15,75% din totalul vehiculelor neconforme prezentau pericol iminent de accident.
- În România s-au înregistrat 7,3 înmatriculări auto noi la 1000 de locuitori.
- La finalul anului 2023 erau în vigoare 7.053.399 de contracte RCA, din care 5.514.050 erau încheiate cu persoane fizice și 1.534.349, cu persoane juridice.
- Valoarea totală a daunelor întâmplare pentru asigurările RCA, în anul 2023, de societățile de asigurări autorizate și supravegheate de ASF, de societățile autorizate în alte state membre care desfășoară activitate de asigurare în România în baza dreptului de stabilire (FoE) sau a libertății de a presta servicii (Freedom of services-FoS) și de Fondul de Garantare a Asiguraților a fost de 5.538.066.650 de lei.
- La 31.12.2023, lungimea rețelei de drumuri publice totaliza 86.388 km din care 17.677 km (20,4%) drumuri naționale, 35.046 km (40,6%) drumuri județene și 33.665 km (39,0%), drumuri comunale.
- La sfârșitul anului 2023, România avea 997 km de autostradă și 70 km de drumuri expres.

- Densitatea rețelei de drumuri publice la 100 km² teritoriu era de 36,2%. Cele mai mari valori de densitate au fost înregistrate în regiunile București-Ilfov (50,8 km), Nord-Est (40,7 km) și Sud-Vest Oltenia (39,1 km).
- Indicele de mobilitate (milioane autovehicule x km parcurși) în anul 2023 a fost 179.517.

Dinamica accidentelor rutiere în anul 2023

- În anul 2023, pe drumurile publice din România s-au produs **4.527** de accidente rutiere grave, evenimente rutiere care au cauzat decesul a **1.545** de persoane, rănirea gravă a **3.537** de persoane și rănirea ușoară a altor **2.172** de persoane.
- În medie, în fiecare zi a anului 2023 s-au produs **12 accidente** rutiere grave, în care și-au pierdut viața 4 persoane și au fost rănite grav 10 persoane.
- În 2023, în România a fost înregistrată o rată de 81 de decese la un milion de locuitori.
- Comparativ cu 2022, în anul **2023** s-au produs cu 188 mai puține accidente rutiere grave (-3,82%). De asemenea, numărul persoanelor vătămate (decedați și răniți grav) în astfel de evenimente este mai mic cu 246 de persoane (-4,61%).
- Indicele de mortalitate¹ a fost de **34,1%** în 2023, valoare ușor mai scăzută față de cea din 2022 (**34,6%**).
- Raportat la mediul producerii lor, în anul 2023, cel mai mare număr de accidente rutiere grave a fost înregistrat în mediul rural, **1.857** de evenimente, **41%** din totalul anual.
- În mediul **rural** s-a înregistrat un indice de mortalitate de **36,6%**, în timp ce în mediul urban indicele de mortalitate a fost de 19,4% în anul 2023. Pe de altă parte, deși mai puțin numeroase, evenimentele rutiere grave produse pe drumurile din **afara localităților** înregistrează cel mai mare indice de mortalitate (**54,7%**).
- În **afara localității**, în anul 2023 au fost înregistrate cu **9,8%** mai puține evenimente rutiere grave comparativ cu anul precedent (-107 accidente rutiere grave), cu 85 mai multe decese și cu 51 mai puține persoane rănite grav.
- Asemănător anului 2022, **strada** a reprezentat sectorul de drum pe care s-au produs cele mai multe accidente rutiere grave și în anul **2023 (37,9%** din totalul accidentelor rutiere grave). Drumurile naționale reprezintă a doua categorie în ceea ce privește numărul de accidente rutiere grave produse pe acest sector de drum (32,7%).

¹ **indicele de mortalitate** = numărul persoanelor decedate raportat la numărul de accidente rutiere grave x 100

- În ceea ce privește victimele, pe **drumurile naționale**, și-au pierdut viața **45,3%** din totalul persoanelor decedate în accidente rutiere în anul 2023, de peste 2 ori mai multe decât în evenimentele rutiere care s-au produs pe stradă, situație similară celei din anul anterior. Deși se regăsesc pe primul loc ca număr de accidente rutiere grave, evenimentele petrecute pe stradă au cel mai scăzut indice de mortalitate.
- La fel ca în anii precedenți, **intersecția** și **curba** reprezintă elemente de infrastructură cu un potențial mai ridicat de risc rutier. În accidentele produse în curbă, în anul 2023 și-au pierdut viața 296 de persoane și au fost rănite grav 615, în timp ce în accidentele rutiere grave din intersecții au decedat 161 de persoane și au fost rănite grav 644. De asemenea, două treimi dintre accidentele rutiere grave s-au produs pe segmente de drum fără caracteristici deosebite.
- Se remarcă, în continuare, gravitatea accidentelor rutiere produse prin nerespectarea regulilor de trecere la **calea ferată**: în cele 16 evenimente de această natură și-au pierdut viața 18 persoane, ridicând valoarea indicelui de mortalitate la **112,5%**.
- **91,7%** dintre evenimentele rutiere grave au avut loc în condiții meteo normale. Evenimentele rutiere grave produse în condiții meteo deosebite, deși mai puțin numeroase, au un nivel mai ridicat de victimizare (persoane decedate și rănite grav în accidente rutiere), evidențiindu-se astfel influența pe care factorii meteo o au asupra securității traficului rutier.
- În anul 2023, **viteza neadaptată la condițiile de drum** reprezintă cauza generatoare de cele mai multe accidente rutiere grave atunci când starea carosabilului este umedă, cu un total de 176 de accidente rutiere grave înregistrate, cât și în condiții meteo nefavorabile (zăpadă, polei, gheață, mazăgă etc) cu 45 de evenimente rutiere grave produse.
- În funcție de tipul impactului, aproximativ o treime dintre accidentele rutiere grave din anul 2023 s-au produs prin **lovirea unui pieton**. Față de anul anterior, se remarcă o ușoară scădere, în 2023 producându-se cu 131 mai puține astfel de evenimente.
- **Coliziunea laterală** reprezintă a doua categorie ca număr de evenimente (12,4% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere față de anul trecut cu 12,2%), urmată de coliziunea frontală (11,4% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere față de anul 2022 cu 2,8%) și lovirea unui obstacol în afara carosabilului (9,4% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere cu 7% față de anul precedent).

- În ceea ce privește dinamica lunară a accidentelor rutiere grave produse în 2023, începând cu luna **martie** se constată o creștere a numărului de accidente rutiere grave până în luna iunie 2023, moment în care se atinge și valoarea maximă de evenimente produse, apoi scăderi teptate până în luna octombrie, când se manifestă din nou o creștere a evenimentelor rutiere, după care din nou o scădere luna următoare și iar creștere spre finalul anului.
- Săptămâna generică a anului 2023 relevă o creștere a frecvenței accidentelor rutiere grave către ziua de vineri, atingând atunci valoarea maximă înregistrată, urmând ca în ziua de sâmbătă să se manifeste o reducere a frecvenței de apariție a unor astfel de evenimente. În 2023, în ziua de marți s-au înregistrat cele mai puține accidente rutiere grave.
- Numărul persoanelor decedate raportat la numărul accidentelor rutiere grave reflectă faptul că anul 2023 a fost caracterizat de un **indice de mortalitate mai scăzut** în aproape toate zilele săptămânii față de anul precedent.
- Analizând dinamica orară a accidentelor rutiere grave, observăm că între orele **6-7** dimineața, numărul accidentelor rutiere grave crește semnificativ, fiind înregistrată o valoare de aproximativ 2 ori mai mare comparativ cu o oră în urmă. În continuare, între orele 08-09, urmează o ușoară scădere a evenimentelor rutiere grave, după care numărul accidentelor se află într-o ușoară creștere până în intervalul 12-13. Începând cu ora 13 se remarcă o serie de mici creșteri și scăderi ale evenimentelor rutiere grave până la ora 18. După ora 18 urmează o scădere treptată până în intervalul orar 04-05.
- Valorile maxime ale zilei se înregistrează în intervalul 17-18, când au avut loc 313 accidente rutiere grave. În plus, remarcăm că perioada cea mai aglomerată din zi din punct de vedere al numărului accidentelor rutiere grave este intervalul orar 15-19, când se înregistrează 26,1% din accidentele grave produse în 24 de ore.
- Accidentele rutiere produse în intervalul **03-04** sunt caracterizate de o mortalitate mai ridicată, ceea ce sugerează faptul că, în condiții de trafic mai puțin intens, comportamentele rutiere pot deveni mai imprudente, implicând riscuri de victimizare mai mari.
- Un sfert (25,1%) dintre persoanele decedate ca urmare a accidentelor rutiere grave și-au pierdut viața în astfel de evenimente produse în intervalul orar 17-20 și 2 din 5 (40,8%) răniți grav au fost înregistrați în intervalul 12-19.
- **Neadaptarea vitezei la condițiile de drum** rămâne, și în anul 2023, cea mai frecventă cauză generatoare de accidente rutiere grave. Următoarele cauze în ordinea frecvenței lor de manifestare sunt: abaterile bicicliștilor, traversarea

neregulamentară a pietonilor, neacordarea de prioritate pietonilor și neacordarea de prioritate vehiculelor.

- Comparativ cu anul anterior, cauza „**abaterile bicicliștilor**” a urcat pe locul al doilea în clasamentul principalelor cauze generatoare de accidente rutiere grave, înregistrând cu 39 (+7,6%) mai multe evenimente rutiere grave față de anul 2022, în locul cauzei „**traversarea neregulamentară a pietonilor**”, care a produs cu 46 (-7,8%) accidente rutiere grave față de anul precedent, situată astfel pe locul al treilea în clasament. Neacordarea de prioritate pietonilor a produs cu 21 mai puține accidente în acest an (-4,7%), iar neacordarea de prioritate vehiculelor a produs cu 14 mai puține accidente rutiere grave decât în anul 2022 (-3,7%).
- În **58%** dintre accidentele grave produse în anul 2023, vinovăția, integral sau în parte, aparține unui conducător de autoturism. Implicarea conducătorilor de vehicule femei în accidentele rutiere grave a fost de 6 ori mai mică decât cea a bărbaților. De asemenea, de 5,7 ori mai puține femei au fost implicate cu vinovăție în evenimente rutiere grave.
- La fel ca în anul 2022, în 2023, pietonii au reprezentat cele mai numeroase victime. Astfel, pietonii reprezintă **30,5%** din totalul celor decedați în urma accidentelor rutiere grave produse în anul 2023. Aceste cifre confirmă gradul ridicat de vulnerabilitate a pietonilor, dar și nivelul de indisciplină rutieră pe care îl manifestă.
- **Numărul victimelor decedate în accidentele rutiere grave** produse în anul 2023 este **mai mic cu aproximativ 5%** decât cel înregistrat în 2022 (cu 88 de persoane), iar **al celor rănite grav cu aproximativ 4%** mai mic (cu 158 de persoane).
- După pietoni, conducătorii autovehiculelor cu 4 roți reprezintă a doua categorie de participanți decedați în evenimente rutiere (28,8% dintre persoanele decedate), fiind urmași ca frecvență de pasageri (23,2%).
- În schimb, în privința persoanelor rănite grav, conducătorii autovehiculelor cu 4 roți reprezintă 19,3%, iar pasagerii 25% din total.
- Bicicliștii reprezintă 10% din totalul victimelor decedate în 2023 și 12% din totalul răniților grav, iar conducătorii de vehicule motorizate cu 2 roți reprezintă 6% din totalul celor care au decedat și 12,4% din totalul persoanelor rănite grav.
- Numărul conducătorilor de vehicule motorizate cu 2 roți decedați a crescut de la 77 în 2022 la 93 în 2023 (**+16** persoane).
- Numărul bicicliștilor care au decedat în accidente rutiere a scăzut ușor, de la 160 la 156 de persoane (**-4** persoane).
- Similar anilor precedenți, persoanele cu **vârsta de peste 60 de ani** reprezintă peste **o treime** dintre victimele decedate în traficul rutier (37,2%).

- Cea mai mare frecvență a mortalității este regăsită la persoanele cu vârstă cuprinsă între 66 și 75 de ani (279 de decese), fiind categoria de vârstă cea mai des întâlnită în rândul pietonilor și bicicliștilor decedați.
- Distribuția pe categorii de vârstă a persoanelor rănite grav în accidentele rutiere produse în anul 2023 arată că, spre deosebire de distribuția persoanelor decedate în aceleași condiții, persoanele cu vârstă de peste 65 de ani au o pondere mai mică (18,5% dintre răniții grav, față de 28,9% dintre decedați).
- Marea majoritate a persoanelor rănite grav în accidentele rutiere produse în anul 2023 se distribuie destul de echilibrat în intervalul de vârstă 18-75 de ani, unde se încadrează aproximativ 8 din 10 victime.
- 1 din 5 conducători de vehicule, motorizate sau nu, care au decedat în accidente rutiere în anul 2023 aveau vârstă cuprinsă între 18 și 30 de ani.
- 58,7% dintre participanții la trafic cu vârstă cuprinsă între 18 și 35 de ani care au decedat erau conducători de vehicule.
- Bărbații reprezintă 75% dintre persoanele care au decedat în accidente rutiere grave și 63,4% dintre persoanele rănite grav.

Pietoni implicați în accidente rutiere grave

- În anul 2023, pe drumurile publice din România s-au produs **1.479 de accidente** rutiere grave care au avut ca victime (morți sau răniți grav) **pietoni**. Acestea au condus la **decesul a 472 de pietoni și rănirea gravă a 1.021**.
- Incidentele în urma cărora au decedat sau au fost răniți grav pietoni au reprezentat **32,7%** din accidentele rutiere grave produse în 2023 .
- În ansamblul victimelor accidentelor rutiere, **pietonii** au reprezentat, în 2023, **30,6%** din persoanele **decedate** și **28,9%** din persoanele **rănite grav**.
- În medie, în anul 2023, zilnic au avut loc 4 accidente în care au fost implicați pietoni, a decedat cel puțin un pieton și au fost răniți grav 4 pietoni.
- Mai mult de **jumătate** dintre accidentele grave în care au fost implicați pietoni s-au produs în mediul **urban** (826 de incidente, 55,6% din total). Cele mai multe **decese** în rândul pietonilor au fost înregistrate în urma accidentelor produse în mediul **rural** (216 pietoni decedați, 46,4% din total).
- Deși au înregistrat cea mai mică valoare dintre cele trei medii de producere, accidentele din **afara localităților** sunt caracterizate de cel mai mare **indice de**

mortalitate² (60,8%). Prin comparație, accidentele produse în mediul urban au avut un indice de mortalitate de 21,1%, iar cele din rural de 41,6%.

- În 2023, cele mai multe accidente cu pietoni s-au produs, în ordine, pe **străzi** (55,6% dintre incidente), pe drumurile naționale (24,6%) și pe drumurile județene (14%).
- În accidentele produse pe **drumurile naționale** au fost **răniți grav 186** de pietoni (18,2%), iar în cele de pe drumurile județene 118 (11,6%). Cele mai multe **decese** în rândul pietonilor au fost însă înregistrate în accidentele produse pe **drumuri naționale** (40,5%), urmate de străzi (34,5%) și drumuri județene (19,3%).
- În mediul **urban**, cea mai mare parte a deceselor și rănilor grave în rândul pietonilor au avut loc în urma unor incidente produse pe **străzile** din interiorul localității.
- În mediul **rural**, mai mult de **jumătate** dintre **decesele** pietonilor (50,7%) au rezultat în urma unor accidente produse pe **drumurile naționale** și aproximativ o **treime** (34,7%) pe **drumurile județene** ce tranzitează localitățile rurale din România. De asemenea, 71,8% dintre pietonii răniți grav au fost înregistrați în urma unor accidente pe drumuri naționale sau județene. Această distribuție subliniază încă o dată consecințele pe care lipsa unei infrastructuri adecvate le are asupra siguranței participanților la trafic.
- În mediul **urban**, principala cauză a producerii unor accidente grave cu pietoni este **neacordarea de prioritate pietonilor** (responsabilă pentru producerea a 40,5% dintre accidentele cu pietoni), urmată de traversarea neregulamentară a drumului de către aceștia (cauză principală în 34,8% dintre accidentele grave cu pietoni).
- În mediul **rural**, principala cauză este **traversarea neregulamentară** (aceasta a provocat 40,3% dintre accidentele grave cu pietoni), urmată de deplasarea/staționarea pietonilor pe partea carosabilă (22,2%) și neacordarea de prioritate pietonilor (16,3%).
- Cea mai mare parte a accidentelor grave în care au fost implicați pietoni (81,8%), cele mai multe decese în rândul acestora (86,9%) și cel mai mare număr de pietoni răniți grav (79,6%) s-au înregistrat pe **secțiuni de drum fără vreo caracteristică specială**.
- **Intersecția** este segmentul de drum cu cea mai mare relevanță în producerea unor accidente cu pietoni, în intersecții având loc un număr de 233 de accidente grave cu pietoni (15,8% din totalul accidentelor în care au fost implicați pietoni) care au avut drept consecințe decesul a 49 de pietoni (10,4% din totalul pietonilor decedați) și rănirea gravă a 184 (18%).

² Indice de mortalitate= număr de pietoni*100/număr de accidente rutiere grave în care au fost implicați pietoni

- **Mai puțin de o zecime** dintre accidentele grave cu pietoni s-au produs în **absența iluminatului stradal corespunzător** (inexistent, nefuncțional sau oprit). Cele mai multe accidente grave cu pietoni (81,3%), cele mai multe decese (72,9%) și cel mai mare număr de răniți grav (84,5%) în rândul acestora au fost înregistrate în condiții adecvate de luminozitate.
- Pietonii au fost **vinovați principali** de producerea a **53,8%** dintre accidentele grave în care au fost implicați, vinovați secundari în cazul a 3,8% și nevinovați în cazul a 42,4%.
- **Jumătate** (42,5%) dintre pietonii care au suferit leziuni grave sau au decedat în evenimente rutiere nu aveau **niciun fel de vinovăție** în producerea acestora.
- 42,4% dintre pietonii decedați aveau **peste 65 de ani** și 30% dintre pietonii răniți grav se încadrau în această categorie de vârstă.



Capitolul I

CONTEXTUL INTERN ȘI INTERNAȚIONAL ÎN PROBLEMATICA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE

Contextul internațional

Conform Organizației Mondiale a Sănătății, „la nivel global, accidentele rutiere cauzează aproape 1,3 milioane de decese care ar putea fi prevenite și aproximativ 50 de milioane de răni în fiecare an – transformându-le în principalul ucigaș al copiilor și tinerilor din întreaga lume”³.

Totodată, „așa cum stau lucrurile, se estimează că acestea vor provoca încă 13 milioane de decese și 500 de milioane de răni în următorul deceniu și împiedică dezvoltarea durabilă, în special în țările cu venituri mici și medii”⁴.

Accidentele rutiere reprezintă principala cauză a deceselor în rândul copiilor și a tinerilor adulți cu vârsta cuprinsă între 5-29 de ani ⁵, după cum relevă tabelul de mai jos

³ Global Plan, Decade of action for road safety, 2021-2023, pg. 6, https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true

⁴ Ibidem

⁵ Global status report on road safety 2023, pg. 4, conform datelor din 2019 <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>

Principalele cauze ale mortalității

Rang	Toate vârstele	Vârste între 5-29 de ani
1	Boli cardiace ischemice	Accidente rutiere
2	Accidente vasculare cerebrale	Tuberculoză
3	Boli pulmonare obstructive cronice	Boli diareice
4	Infecții ale căilor respiratorii inferioare	Violența interpersonală
5	Cauze noonatale	Autorănire
6	Cancer de trahee, bronhii, plămâni	HIV/AIDS
7	Alzheimer și alte boli de demență	Infecții ale căilor respiratorii inferioare
8	Boli diareice	Cauze maternale
9	Diabet zaharat	Înec
10	Boli de rinichi	Ciroză a ficatului
11	Ciroză a ficatului	Malaria
12	Accidente rutiere	Meningită

De asemenea, între cele mai importante cauze de deces la nivel mondial, accidentele rutiere ocupă unul din primele două locuri la categoriile de vârstă 15-19 ani, 5-9 ani și 10-14 ani⁶.

Rang	Vârsta 1-4 ani	Nr decese	Vârsta 5-9 ani	Nr decese	Vârsta 10-14 ani	Nr decese	Vârsta 15-19 ani	Nr decese
1	Infecții respiratorii	205.093	Boli diareice	76.189	Boli diareice	52.982	Accidente rutiere	72.656
2	Boli diareice	171.536	Accidente rutiere	53.999	Accidente rutiere	42.560	Tuberculoză	59.685

⁶Child and adolescent road safety, pg. 6,
https://www.unicef.org/media/130721/file/UNICEF_Child_and_Adolescent_Road_Safety_Technical_Guidance_2022.pdf

3	Malarie	165.894	Tuberculoză	39.894	Neoplasme maligne	21.648	Violență interpersonală	45.952
4	Pojar	69.255	Infecții respiratorii	35.142	Infecții respiratorii	20.691	Auto rănire	35.634
5	Tuberculoză	67.201	Meningită/encefalită	24.864	Meningită/encefalită	18.802	Boli diareice	27.082
6	Tuse convulsivă	53.041	Pojar	23.474	Înec	17.485	Neoplasme maligne	26.284
7	Anomalii congenitale	48.430	Malarie	22.233	Accidente	16.998	Boli cardio vasculare	25.192
8	HIV/AIDS	42.707	Neoplasme maligne	20.638	HIV/AIDS	16.883	Cauze maternale	19.124
9	Înec	41.492	Anomalii congenitale	18.243	Anomalii congenitale	13.486	HIV/AIDS	16.349
10	Accidente	40.717	Înec	17.652	Boli cardio vasculare	13.641	Accidente	16.075
11	Accidente rutiere	40.392	Accidente	16.823	Malaria	11.348	Înec	13.012

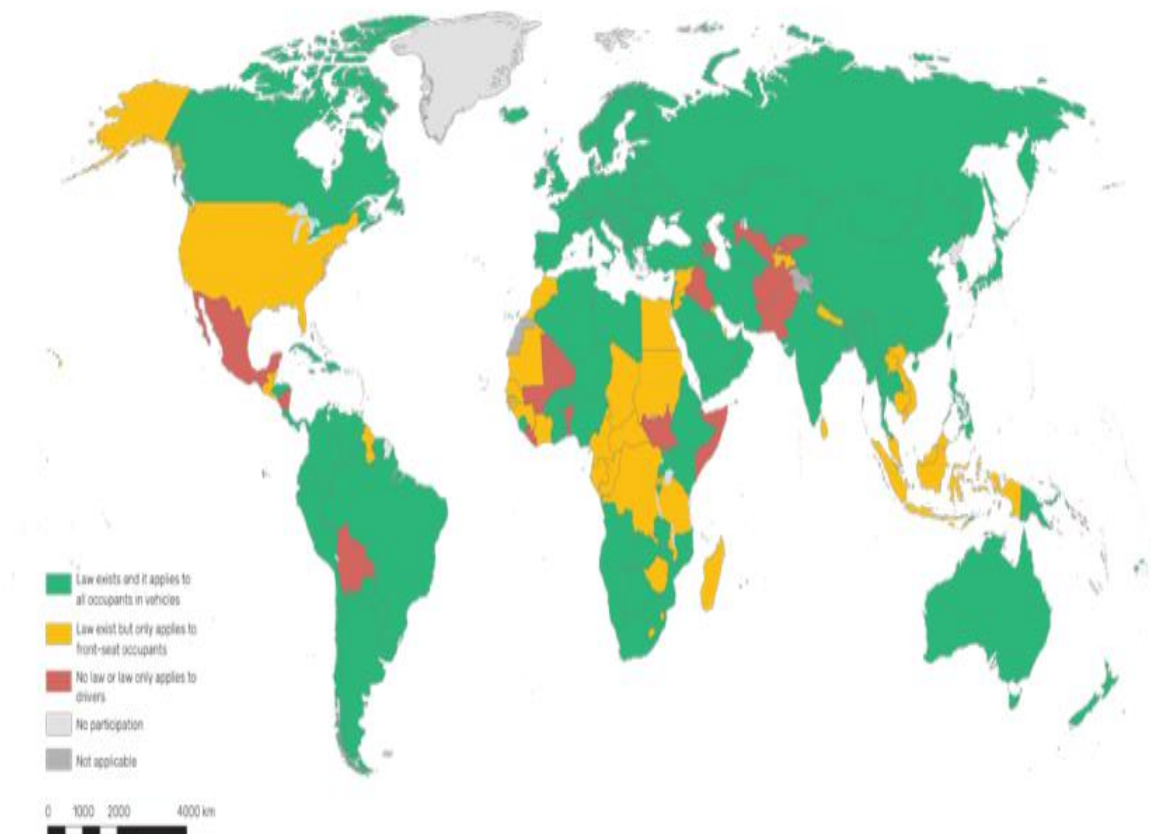
Diminuarea riscului de deces în accidente rutiere, conform OMS⁷, ar putea fi atins, printre altele, prin:

- folosirea centurii de siguranță - poate reduce riscul de deces pentru ocupanții unui vehicul cu până la 50%.
- folosirea sistemelor de siguranță pentru copii. Acestea pot duce la o scădere de până la 71% a deceselor în rândul copiilor.
- folosirea corectă a căștii de protecție - poate reduce riscul de deces în accidente rutiere de peste 6 ori și riscul de răni la nivelul capului cu până la 74%.

⁷ WHO, Road traffic injuries, 13 decembrie 2023, <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Global status report on road safety 2023 arată că, la nivel mondial, există unele diferențe în reglementările legislative ale țărilor privind folosirea sistemelor de protecție pentru copii, a căștilor de protecție și a centurii de siguranță⁸.

Fig. 15. Status of seat-belt laws in countries, 2022



Constatăm că în majoritatea țărilor - zonele verzi de pe hartă - există legi care reglementează și obligă la utilizarea centurii de siguranță de către toți pasagerii din vehicule.

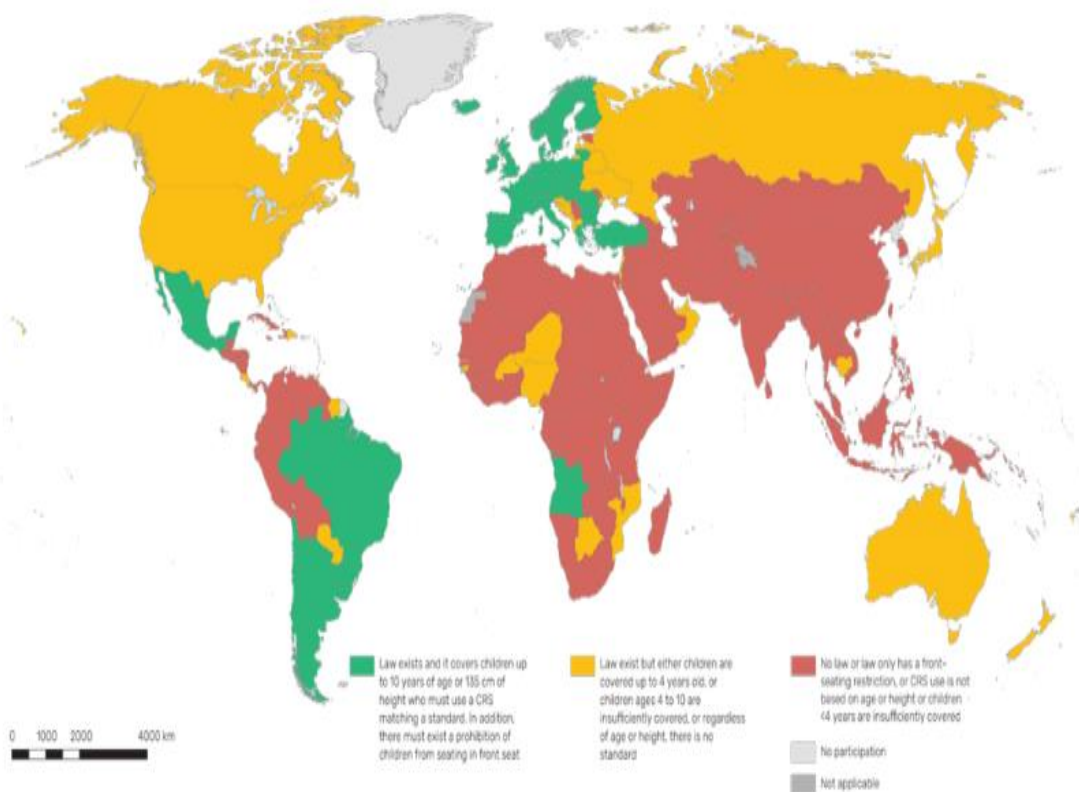
Folosirea sistemelor de siguranță pentru copii, pe de altă parte, este abordată diferit la nivel mondial și distingem:

- zonele verzi: legile există și se aplică copiilor cu vârsta de până la zece ani și înălțimea de 135 cm, care trebuie să folosească sisteme de siguranță omologate. În plus, în aceste țări (printre care și România) pentru copii există interdicția de a sta pe scaunul din față al mașinii.

⁸ Global status report on road safety 2023, pg. 36, <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>

- zonele galbene: legile există, dar fie se aplică copiilor cu vârsta de până la 4 ani, fie copiii cu vârsta între 4-10 ani sunt insuficient abordați, fie, indiferent de vârsta sau înălțimea copiilor, nu există standarde.
- zonele roșii: descriu una dintre următoarele situații - nu există legi, legile impun pentru copii doar restricția de a nu sta pe scaunul din față al mașinii sau sistemele de siguranță pentru copii folosite nu se bazează pe vârsta sau înălțimea copiilor. Așa cum se observă, cel mai slab reprezentate, în legislațiile țărilor, sunt reglementările privind sistemele de protecție pentru copiii pasageri în autovehicule.

Fig. 16. Status of child restraint system laws in countries, 2022



La nivel european, scopul de scădere a numărului de decese în accidentele rutiere a fost completat cu stabilirea aceluiași deziderat privitor la vătămările grave. „Prin aprobarea Declarației de la Valleta, la obiectivul pe termen lung al EU-de apropiere de un nivel zero al deceselor cauzate de accidente rutiere până în 2050 - s-a adăugat faptul că același obiectiv ar trebui atins pentru vătămările grave. De asemenea, comunicarea a propus noi ținte intermediare de reducere a numărului de decese cauzate de accidente

rutiere cu 50% în perioada 2020-2030, precum și de reducere a numărului de vătămări grave cu 50% în aceeași perioadă.”⁹

Comisia Europeană a stabilit, astfel, o nouă abordare a siguranței rutiere, „sistemul sigur”, care este preluată și de Strategia Națională privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030 și care „recunoaște că, deși oamenii vor face greșeli și pot fi implicați în accidente rutiere, scopul trebuie să fie întotdeauna asigurarea unui mediu care să permită atenuarea consecințelor grave nedorite”¹⁰.

Pentru a asigura un trafic rutier mai sigur în întreaga Europă, Comisia Europeană a înaintat Consiliului European două propuneri care vizează îmbunătățirea siguranței rutiere și facilitarea liberei circulații a cetățenilor în UE. Una dintre propuneri este **directiva privind permisele de conducere** și introduce patru elemente de noutate pe lângă reglementările aflate în vigoare, în domeniu¹¹:

- un regim european pentru șoferii începători care permite **conducerea însoțită** după obținerea unui permis la vârsta de 17 ani.
- condiții mai stricte pentru **conducătorii auto începători** în primii 2 ani de conducere (sau mai mulți, în funcție de regulile statelor membre), după obținerea permisului.
- un **permis de conducere mobil** ca parte a portofelului european de identitate digitală.
- utilizarea **autoevaluărilor** ca filtru pentru examinarea medicală a aptitudinii conducătorului auto.

Propunerea a fost menținută de către Consiliu privind, totuși, mai multe modificări, astfel¹²:

- menținerea caracterului voluntar al **reducerii perioadelor de valabilitate** pentru permisele de conducere ale persoanelor în vârstă.
- o prezentare mai clară a **verificării capacității fizice și mentale** de a conduce, înainte de eliberarea și reînnoirea permiselor de conducere, pe baza diferitelor sisteme dezvoltate în statele membre.
- alinierea elementelor tehnice pentru permisele de conducere mobile la **revizuirea** regulamentului privind **identitatea digitală (eIDAS)** și o mai bună legătura între adoptarea actelor de punere în aplicare și obligația statelor membre privind punerea în aplicare.

⁹ *Strategia Națională privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030*, pg.4, <https://sgg.gov.ro/1/wp-content/uploads/2022/05/ANEXA-1-26.pdf>

¹⁰ *Ibidem*

¹¹ *Road safety: Council adopts positions for safer road traffic in the EU*, <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2023/12/04/road-safety-council-adopts-positions-for-safer-road-traffic-in-the-eu/>

¹² *Ibidem*

- orientări mai detaliate pentru **evaluarea de către Comisie** a cadrului de siguranță rutieră al țărilor terțe.
- detalierea **cerințelor privind însoțitorul** în cadrul regimului de conducere însoțită, cu caracter obligatoriu numai pentru permisul de conducere categoria B.
- reformularea condițiilor pentru **perioada de probă**, având în vedere competențele și practicile consacrate ale statelor membre.
- posibilitatea ca cetățeanul să susțină un **examen teoretic**, în anumite condiții, în statul membru de cetățenie, atunci când acesta este diferit de statul membru de reședință, dar nicio astfel de opțiune pentru testul practic.

În 7 decembrie 2023, propunerea a fost supusă votului, prima lectură, în Comisia pentru transport și turism, la nivelul Parlamentului European, procedura de aprobare continuând în 2024¹³.

În acord cu demersurile de creștere a siguranței rutiere și de responsabilizare a factorului uman, tot la nivel european, în cadrul Săptămânii Europene a Mobilității 2023, pe 20 septembrie, la Bruxelles, a fost lansată campania globală „Make a Safety Statement”, care se va desfășura pe parcursul a doi ani în peste 1000 de orașe din 80 de țări, inclusiv în România.¹⁴

„Săptămâna europeană a mobilității sprijină promovarea politicilor UE în domenii precum transportul, schimbările climatice, eficiența energetică și dezvoltarea urbană sustenabilă”.¹⁵ Ideea organizării acestui eveniment a venit după ce Franța, în 1998, a proclamat o zi sub deviza „Fără mașină în oraș!”, încurajând astfel oamenii să se deplaseze fără mașini și să folosească alte moduri de transport sustenabile.

Campania lansată în 2023, „Make a Safety Statement are drept scop creșterea gradului de conștientizare cu privire la siguranța rutieră prin construirea unei culturi a siguranței, o lume în care străzile sunt sigure, verzi și locuibile. Prin implicarea activă în campanie se urmărește scăderea factorilor de risc, în special în zonele urbane, permițând oamenilor să se plimbe, să meargă cu bicicleta, să folosească transportul public și să se bucure de mediul lor în siguranță”¹⁶.

¹³ [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2023/0053\(COD\)&l=en](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2023/0053(COD)&l=en)

¹⁴ *Comisia Europeană, Reprezentanta în România, Săptămâna europeană a mobilității*, https://romania.representation.ec.europa.eu/news/saptamana-europeana-mobilitatii-2023-2023-09-15_en

¹⁵ *Comisia Europeană, Combaterea schimbărilor climatice cu fiecare deplasare, Context*, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/IP_15_5642

¹⁶ *Road Safety – A Shared Responsibility*, <https://unric.org/en/road-safety-a-shared-responsibility/>



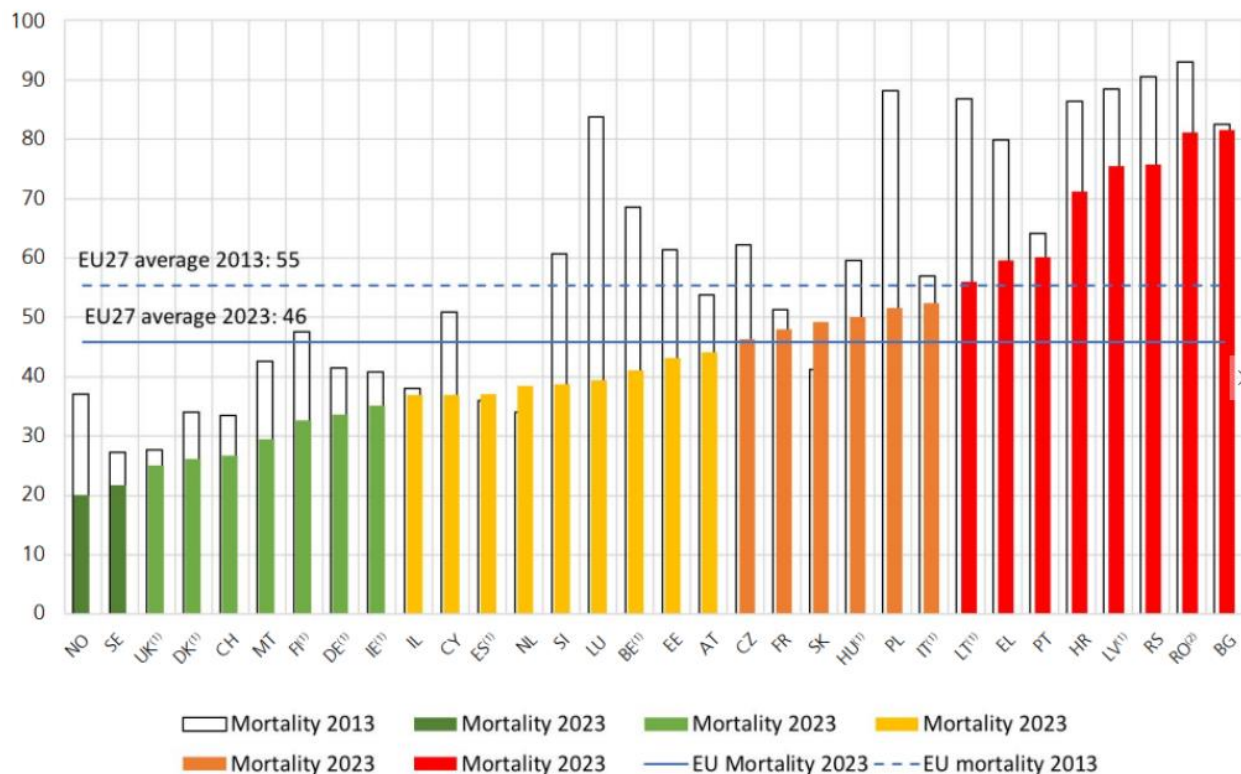
Personalitățile care susțin campania (actori, sportivi, cântăreți) și-au îndemnat fanii și publicul general să adopte reguli pentru siguranța în trafic, precum folosirea centurii de siguranță, respectarea vitezei, folosirea căștii de protecție și să evite scrierea de mesaje în timp ce se află la volan.

În ultimul deceniu, 2013-2023, în Uniunea Europeană, numărul deceselor cauzate de accidentele rutiere a scăzut cu 16%¹⁷.

Totuși, conform datelor publicate de Comisia Europeană, în anul 2023, mortalitatea în accidente rutiere a înregistrat doar o ușoară scădere, cu 1% față de 2022. Astfel, în 2023 și-au pierdut viața aproximativ 20.418 persoane, rata mortalității rutiere la nivelul UE rămânând de 46 decese la un milion de locuitori (în scădere de la 55, în anul 2013)¹⁸.

Mortalitatea în 2023 comparativ cu 2013 (număr decese în accidente rutiere la 1 milion de locuitori)

Sursa: 18th Road Safety Performance Index Report



¹⁷ Ranking EU Progress on Road Safety, 18th Road Safety Performance Index Report, pag. 19 <https://etsc.eu/wp-content/uploads/ETSC-18th-PIN-Annual-Report-DIGITAL-V3.pdf>

¹⁸ Ibidem

Din cele 32 de țări monitorizate de programul PIN, 18 au înregistrat scăderi ale numărului de decese în accidentele rutiere în anul 2023 față de anul 2022, iar în 12 țări acest indicator a înregistrat creșteri în aceeași perioadă.

În 2023, România s-a situat printre cele 18 țări europene în care mortalitatea în accidentele rutiere a scăzut. Diminuarea, în 2023, cu 5,4% a mortalității în accidente rutiere față de 2022 este superioară valorii înregistrate la nivelul UE (-1,3%).

Numărul de decese la un milion de locuitori a scăzut, în România, de la 86 în anul 2022 la 81 în anul 2023. Cu toate acestea, România depășește media europeană (care este de 46 de decese la un milion de locuitori) fiind, de altfel, a doua cea mai ridicată rată de deces din UE (după Bulgaria, care are o rată de 82 de decese la un milion de locuitori).

<i>Număr decese la 1 milion de locuitori</i>		<i>Schimbarea procentuală a numărului de decese în 2023 față de 2022</i>	
<i>Țări</i>	2023	2022	+/-%
<i>UE 27</i>	46	46	-1,3%
<i>Belgia</i>	41	45	-10,6%
<i>Bulgaria</i>	82	78	-0,9%
<i>Cehia</i>	46	50	-4,7%
<i>Danemarca</i>	26	26	0,6%
<i>Germania</i>	34	33	1,9%
<i>Estonia</i>	43	38	15,7%
<i>Irlanda</i>	35	31	19,4%
<i>Grecia</i>	60	61	-5,0%
<i>Spania</i>	37	37	1,9%
<i>Franța</i>	48	48	-3,1%
<i>Croația</i>	60	71	-0,4%
<i>Italia</i>	52	54	-2,1%
<i>Cipru</i>	37	41	-8,1%
<i>Letonia</i>	75	60	25,7%
<i>Lituania</i>	56	43	33,3%

<i>Luxemburg</i>	39	56	-27,8%
<i>Ungaria</i>	50	55	-10,4%
<i>Malta</i>	30	50	-38,5%
<i>Țările de Jos</i>	38	42	-8,2%
<i>Austria</i>	44	41	8,6%
<i>Polonia</i>	52	50	-0,2%
<i>Portugalia</i>	60	62	1,5%
<i>România</i>	81	86	-5,4%
<i>Slovenia</i>	39	40	-3,5%
<i>Slovacia</i>	50	45	9,4%
<i>Finlanda</i>	33	34	-7,1%
<i>Suedia</i>	22	22	0,9%
<i>Elveția</i>	27	28	-2,1%
<i>Norvegia</i>	20	21	-5,2%

Sursa: Ranking EU progress on road safety. 18th Road Safety Performance Index Report

Prin prisma acestui indicator (număr decese la 1 milion de locuitori), cele mai sigure țări sunt Norvegia (20 de decese la un milion de locuitori) și Suedia (22 de decese la un milion de locuitori).

Contextul național

România, stat membru UE, este preocupată, de asemenea, de creșterea siguranței rutiere și de atingerea obiectivelor europene în domeniu.

O dovadă a preocupărilor la nivel național pentru creșterea gradului de siguranță în trafic pentru toți cei implicați, este introducerea în Planul Național de Redresare și Reziliență a unor obiective a căror atingere să conducă spre această creștere, și anume¹⁹:

- Reducerea numărului de victime ale accidentelor rutiere (persoane grav rănite și decese) cu 25% față de nivelul de referință din 2019.
- Adoptarea Strategiei naționale privind siguranța rutieră.

¹⁹ Expunere de motive a propunerii legislative pentru creșterea siguranței rutiere, precum și pentru modificarea și completarea OUG 195/2002 privind circulația pe drumurile publice și completarea Legii nr. 286/2009 privind Codul penal, pg. 1, <https://www.senat.ro/legis/PDF/2023/23b507EM.PDF?nocache=true>

- Echipamente instalate și funcționale pentru a îmbunătăți respectarea limitelor de viteză și a normelor de siguranță rutieră.

Astfel, a fost adoptată Strategia Națională pentru Siguranța Rutieră (aflată în cel de-al doilea an de implementare) al cărei “obiectiv general este reducerea cu 50%, până în anul 2030, comparativ cu anul 2019, a numărului persoanelor decedate și cu 50% a numărului persoanelor rănite grav în urma producerii accidentelor rutiere”²⁰

Obiectivele generale ale Strategiei vizează²¹:

- Îmbunătățirea permanentă a legislației din domeniul transporturilor și al siguranței rutiere, precum și controlul respectării acesteia.
- Identificarea soluțiilor de finanțare pentru activitățile de siguranță rutieră, din surse legal constituite.
- Îmbunătățirea comunicării privind siguranța rutieră, printr-o mai bună coordonare și o prezență crescută a experților în domeniu, în spațiul public.
- Eficientizarea modului de constatare a încălcării normelor legale specifice domeniului rutier, prin implementarea sistemelor tehnice automate pentru detecția, procesarea și sancționarea abaterilor.
- Utilizarea tehnologiei pentru prevenire, monitorizare și intervenții.
- Asigurarea unei mobilități sigure pentru toți participanții la trafic, prin implementarea sistemelor automate de management al traficului.

Conform Strategiei Naționale privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030, România preia viziunea Uniunii Europene bazată pe un „sistem sigur”. Principalele elemente care formează sistemul sigur, adaptate dinamicii rutiere naționale, sunt²²:

- Managementul siguranței rutiere, ceea ce presupune o mai bună coordonare a acțiunilor din domeniu.
- Utilizarea drumurilor în condiții de siguranță, element ce reunește factorul uman și sistemele automate. Acțiunile dedicate factorului uman vizează educația rutieră, având drept beneficiari elevi din învățământul preșcolar până la învățământul universitar. Pe de altă parte, au fost aduse modificări ale procedurii de obținere a permisului de conducere, una dintre ele fiind introducerea unei noi probe eliminatorii, pe simulator, înaintea probei de traseu. O importanță deosebită se acordă, de asemenea, modalității de atestare și evaluare a examinatorilor care va fi actualizată.

²⁰ Strategia Națională privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030, pg.16, <https://sgg.gov.ro/1/wp-content/uploads/2022/05/ANEXA-1-26.pdf>

²¹ Ibidem

²² Strategia Națională privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030, pg.19-23, <https://sgg.gov.ro/1/wp-content/uploads/2022/05/ANEXA-1-26.pdf>

- Siguranța vehiculelor – unul dintre aspectele urmărite, în scopul creșterii siguranței rutiere, este evaluarea suplimentară a vehiculelor rulate care au fost implicate în evenimente.
- Siguranța infrastructurii – “Autoritatea Rutieră Româna va realiza prima evaluare a rețelei rutiere pe categorii de siguranță rutieră (cel puțin trei categorii) în funcție de nivelul fiecărui tronson, până cel târziu la sfârșitul anului 2024, urmând ca ulterior să actualizeze datele respective cel puțin o dată la 5 ani”.
- Intervenții în situații de urgență, element ce vizează îmbunătățirea mijloacelor de intervenție în evenimentele rutiere.

Experții statelor membre ale UE au elaborat un set de indicatori cheie de performanță pe baza cărora să fie evaluată siguranța rutieră și progresele înregistrate în domeniu. România a preluat acest set de indicatori, și anume²³:

- Viteza: procentul de vehicule care circulă respectând limitele de viteză.
- Centura de siguranță: procentul de călători din vehicul care utilizează centura de siguranță sau sistemul de siguranță pentru copii, în mod corect.
- Echipamente de protecție: procentul de conducători de vehicule motorizate cu două roți și bicicliști care poartă căști de protecție.
- Alcool: procentul de șoferi care conduc respectând limitele legale privind conținutul de alcool în sânge.
- Distragerea atenției: procentul de șoferi care NU utilizează un dispozitiv mobil portabil.
- Siguranța vehiculului: procentul de autovehicule noi cu un rating de siguranță Euro NCAP egal sau superior unui prag prestabilit.
- Infrastructura: distanța, în procente, parcursă pe drumuri cu un rating de siguranță superior unui prag prestabilit.
- Îngrijire post-coliziune: timpul scurs, în minute și secunde, între apelul de urgență efectuat în urma unei coliziuni soldate cu vătămarea persoanelor și sosirea serviciilor de urgență la locul accidentului.

Un alt demers de creștere a siguranței rutiere a fost desfășurarea evenimentului *Săptămâna europeană a mobilității 2023*.

Aceasta a debutat pe 16 septembrie 2023, în 3000 de orașe din 50 de țări²⁴. În România au participat 20 de orașe printre care Sibiu, Tulcea, Iași, Ineu, Buhuși, Almaș. Activitățile au inclus festivaluri ale bicicletelor, test-drive-uri cu mașini electrice, cursuri

²³ Strategia Națională privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030, pg.25, <https://sgg.gov.ro/1/wp-content/uploads/2022/05/ANAXA-1-26.pdf>

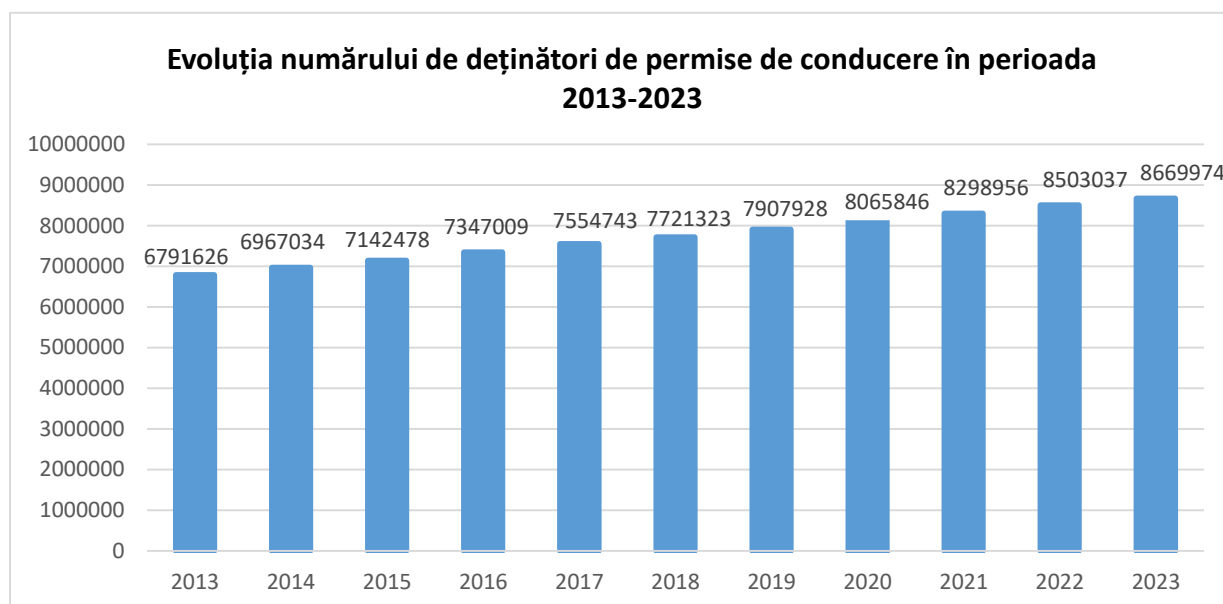
²⁴ Comisia Europeană, Reprezentanța în România, Săptămâna europeană a mobilității, <https://romania.representation.ec.europa.eu/news/saptamana-europeana-mobilitatii-2023-2023-09-15>

de formare în domeniul siguranței rutiere, porți deschise la companii din domeniul transporturilor, ziua fără mașini.

Conducătorii de autovehicule

Conform datelor furnizate de Direcția Generală Permise de Conducere și Înmatriculări, în România, la sfârșitul anului 2023, numărul celor care dețineau un permis de conducere era de 8.669.974 de persoane; acestea reprezintă 45,5% din totalul populației țării și 56,6% din populația adultă.

Se observă creșterea continuă a numărului deținătorilor de permise de conducere în ultimii zece ani, de la 6.791.626 de persoane în anul 2013, la 8.669.974 în anul 2023.



Comparativ cu anul anterior, se înregistrează o creștere de aproximativ 2% a numărului deținătorilor de permise de conducere din țara noastră (un spor de 166.937 de permise).

Din totalul deținătorilor de permise auto, 64,6% sunt bărbați (5.601.955) și 35,4% femei (3.068.019).

În ceea ce privește vârsta deținătorilor de permise de conducere, se observă faptul că cele mai multe persoane care dețin permis de conducere au între 31 și 50 de ani, urmate de cele din categoria de vârstă 51-70 de ani. Pe categorii de vârstă, ponderea deținătorilor de permise auto diferă: pe primul loc se află cei din categoria persoanelor cu vârsta cuprinsă între 31-50 de ani, urmași de cei cu vârsta cuprinsă între 21-30 de ani.

Numărul/ponderea deținătorilor de permis pe categorii de vârstă

Categoria de vârstă	Număr deținători de permis	Total populație	Pondere deținătorilor de permis în categoria de vârstă
Până în 20 de ani*	263.794	606.690	43,5%
21-30 de ani	1.286.907	1.931.747	66,6%
31-50 de ani	3.634.238	5.424.121	67,0%
51-70 de ani	2.487.954	5.078.820	49,0%
≥71 de ani	997.081	2.267.898	44,0%

Sursa: DGPCI și INS *din populația adultă

Analizând distribuția conducătorilor de autovehicule în funcție de categoria de permis pe care o dețin, situația se prezintă astfel²⁵:

- 8.578.184 de persoane dețin permise de conducere vehicule categoria B;
- 7.335.590 de persoane au permise de conducere categorie de vehicule B1;
- 1.132.284 de persoane dețin permise de conducere categorie de vehicule BE;
- 495.801 de persoane au permise de conducere vehicule categoria A;
- 7.369.923 de persoane posedă permise de conducere categorie de vehicule AM;
- 397.573 de persoane dețin permise de conducere categorie de vehicule A1;
- 380.950 de persoane au permise de conducere categorie de vehicule A2;
- 1.395.723 de persoane au permise de conducere vehicule categoria C;
- 1.119.271 de persoane dețin permise de conducere categorie de vehicule CE;
- 1.106.898 de persoane au permise de conducere categorie de vehicule C1;
- 913.423 de persoane posedă permise de conducere categorie de vehicule C1E;
- 370.160 de persoane dețin permise de conducere vehicule categoria D;
- 287.113 de persoane au permise de conducere categorie de vehicule D1;
- 253.836 persoane posedă permise de conducere categorie de vehicule D1E;
- 334.388 de persoane au permise de conducere categorie de vehicule DE;
- 164.813 persoane au permise de conducere vehicule categoria Tr (tractor, mașini și utilaje agricole autopropulsate agricole, forestiere);
- 278.301 persoane posedă permise de conducere vehicule categoria Tb (troleibuze);
- 8.224 de persoane dețin permise de conducere categoria Tv (tramvaie).

Conform datelor Autorității Rutiere Române, în anul 2023, în România erau înregistrate 3766 școli auto și au fost eliberate 165.294 atestate,

²⁵ Raport statistic categorii permise de conducere, D.G.P.C.I., data de referință 31.12.2023; un conducător de autovehicul poate deține mai multe categorii în același timp (ex. A, B).

astfel:

- 15635 de certificate ADR (Acordul referitor la transportul internațional rutier al mărfurilor periculoase);
- 9 certificate ADR (extindere);
- 58474 de certificate de **conducător auto transport marfă** (OMT1214)-CPC;
- 19086 de certificate de **conducător auto transport marfă** (OMT1214)-CPI;
- 2 certificate de **conducător auto transport marfă** (OMTC 42)-CPC;
- 1 certificat de **conducător auto transport marfă** (OMTC 42)-CPI;
- 13706 certificate **conducător auto transport persoane** (OMT 1214)-CPC;
- 3394 de certificate **conducător auto transport persoane** (OMT 1214)-CPI;
- 1 certificat **conducător auto transport persoane** (OMT 42)-CPC;
- 5312 certificate de **conducător auto agabaritice** (OMT1214);
- 19 certificate **conducători auto care efectuează transport rutier cu troleibuzul** (CPTTb);
- 169 de certificate **conducători auto care efectuează transport rutier național contra cost de vehicule rutiere defecte sau avariate** (CPTAv);
- 705 certificate de consilieri siguranță;
- 29418 de certificate de pregătire profesională pentru conducătorii auto care efectuează transport persoane în regim de închiriere;
- 1 certificat manager de transport marfă;
- 890 de certificate instructori de conducere auto-atestare;
- 216 certificate instructori de conducere auto-extindere categorii;
- 66 certificate instructori de conducere auto-OUG 195;
- 1812 certificate instructori de conducere auto-reînnoire;
- 3926 de certificate manager taxi și închiriere;
- 4663 de certificate manager transport OMT 1214-marfă;
- 578 de certificate manager transport OMT 1214-persoane;
- 165 de certificate manager transport OMT 604-marfă;
- 41 certificate manager transport OMT 604-persoane;
- 4 certificate persoane desemnate pentru transport marfă;
- 248 de certificate profesori de legislație rutieră-atestare;
- 14 certificate profesori de legislație rutieră-OUG 195;
- 409 certificate profesori de legislație rutieră-reînnoire;
- 2 certificate pentru conducătorii auto care efectuează transport de persoane în regim taxi-viză;
- 6328 de certificate pentru conducătorii auto care efectuează transport de persoane în regim taxi perioadă nedeterminată.

Parcul de vehicule

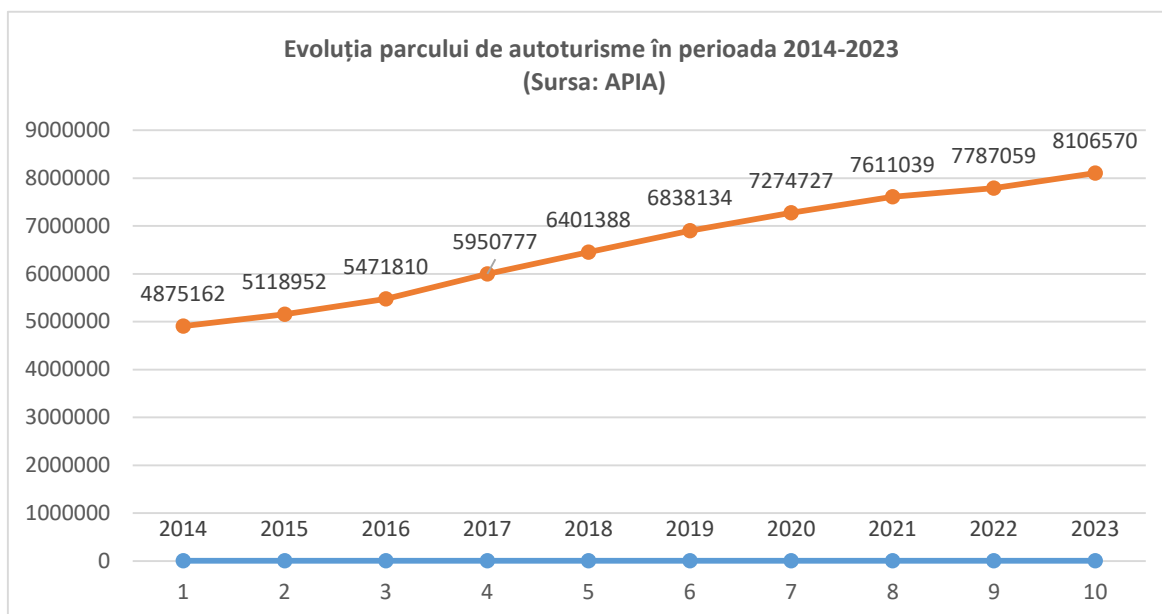
Conform datelor oferite de Registrul Auto Român, indicele de mobilitate (milioane autovehicule x km parcurși) în anul 2023 a fost 179.517.

La finalul anului 2023, parcul auto din România număra 10.333.293 de vehicule (din datele Direcției Generale Permise Conducere și Înmatriculări) cu 327.885 de unități mai mult decât în anul 2022 (10.005.408), înregistrându-se o creștere cu 3,2%.

Parcul de vehicule pe tip vehicul Sursa: DGPCI

Categorii de vehicule rutiere	2023
<i>Autoturisme (M1, M1G)</i>	<i>8.106.570</i>
<i>Autobuze și microbuze (M2, M3)</i>	<i>55.994</i>
<i>Mopede și motociclete</i>	<i>13.304</i>
<i>- din care, motociclete</i>	<i>6.652</i>
<i>Autovehicule pentru transportul mărfurilor</i>	<i>1.084.560</i>
<i>- din care, autotractoare</i>	<i>175.328</i>
<i>Vehicule rutiere pentru scopuri speciale</i>	<i>55.177</i>
<i>Tractoare</i>	<i>38.985</i>
<i>Remorci</i>	<i>443.450</i>
<i>Semiremorci</i>	<i>164.557</i>

Putem constata că, în ultimii zece ani, perioada 2014-2023, parcul de autoturisme a crescut de la an la an, având un ritm de creștere relativ liniar.

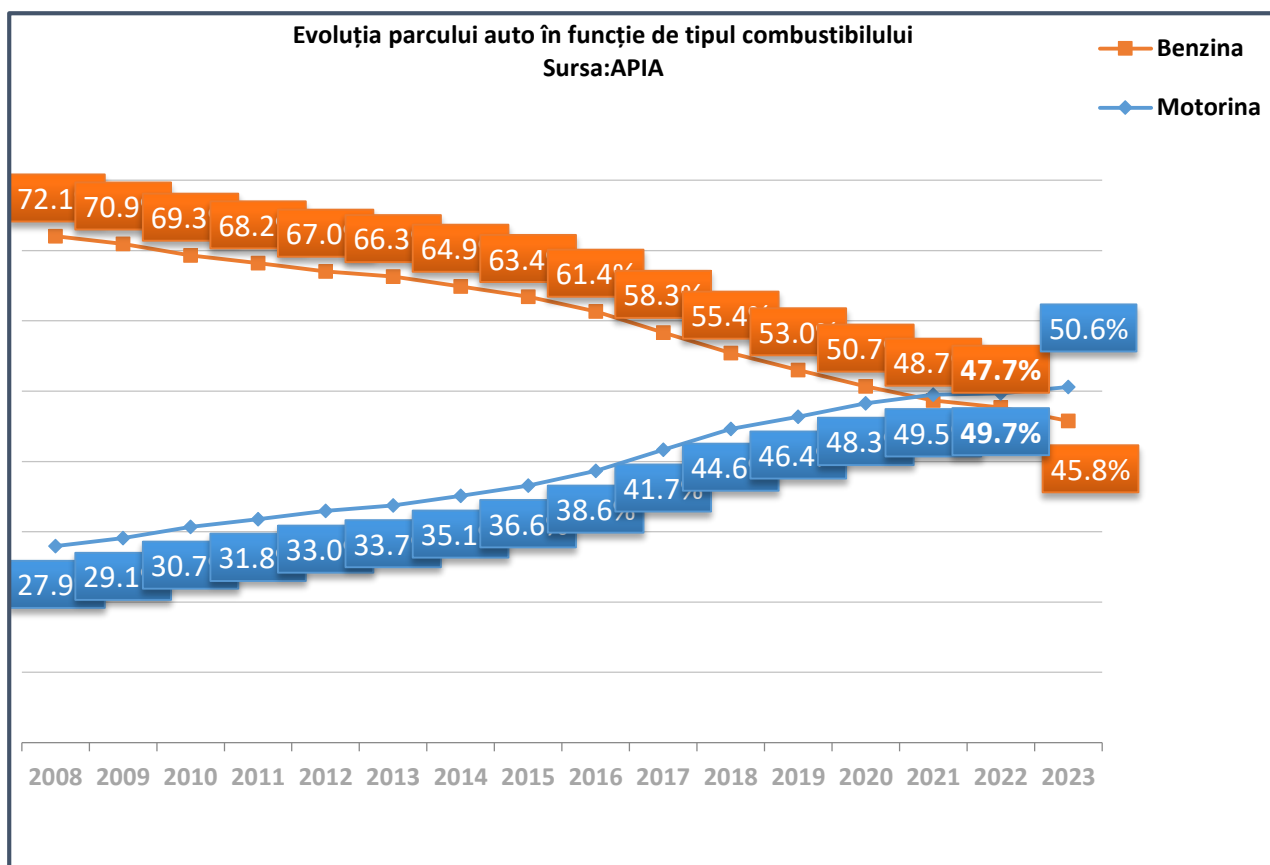


Distribuția autoturismelor în funcție de carburantul utilizat

<i>Tip carburant</i>	<i>Număr autoturisme</i>	<i>Procent din total autoturisme</i>
<i>Benzină</i>	<i>3.711.262</i>	<i>45,8%</i>
<i>Motorină</i>	<i>4.099.355</i>	<i>50,6%</i>
<i>Electric și hibrid</i>	<i>183.955</i>	<i>2,2%</i>
<i>Altele</i>	<i>111.998</i>	<i>1,4%</i>

Sursa: APIA

După cum se observă, parcul de autoturisme din România este format în proporție de 45,8% din autovehicule pe benzină, 50,6% din autovehicule pe motorină, 2,2% din autovehicule electrice și hibride.



Sursa: APIA

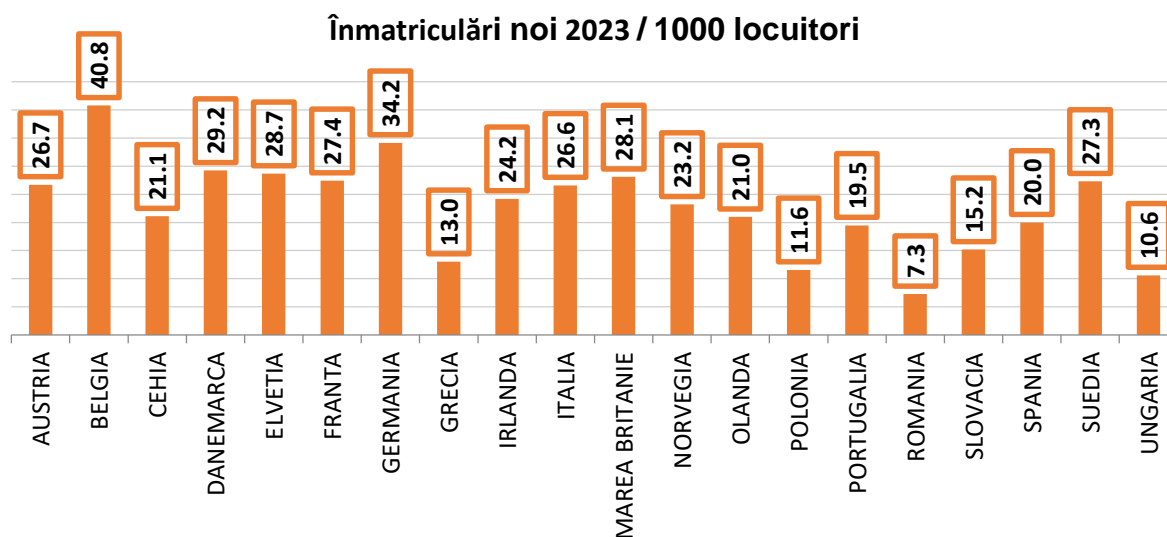
Distribuția autoturismelor în funcție de vechime (ani)

Vechime	Număr autoturisme	Pondere în total autoturisme
0-2 ani	265.642	3,3%
3-5 ani	428.668	5,3%
6-10 ani	866.003	10,7%
11-15 ani	1.315.131	16,2%
16-20 de ani	2.537.588	31,3%
>20 de ani	2.693.538	33,2%

Sursa: APIA

În România s-au înregistrat 7,3 înmatriculări noi la 1.000 de locuitori. În topul clasamentului european, din acest punct de vedere, se plasează Belgia (cu 40,8 înmatriculări noi la 1.000 de locuitori), Germania (cu 34,2 înmatriculări noi la 1.000 de locuitori) și Danemarca (cu 29,2 înmatriculări noi la 1.000 de locuitori).

Sursa: APIA



Conform datelor furnizate de Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile (APIA), în anul 2023, gradul de motorizare (parc auto/ 1.000 de locuitori) în țara noastră era de 426, Bucureștiul având cele mai multe autoturisme (742) alături de județele Timiș (485), Cluj (468), Constanța (466). La polul opus, județele Vaslui (278), Botoșani (279), Călărași (288) se caracterizează prin cele mai scăzute rate de motorizare din țară.

Județ	Pondere din total parc national (2023)	Var % 2023/2022	Gradul de motorizare (parc auto/1.000 locuitori)
BUCURESTI	15.8%	2.7%	742
TIMIS	3.9%	4.0%	485
CLUJ	3.9%	4.0%	468
CONSTANTA	3.8%	4.1%	466
ARGES	3.2%	4.6%	453
HUNEDOARA	2.0%	2.8%	451
ARAD	2.3%	3.7%	447
ALBA	1.8%	3.7%	443
GORJ	1.7%	4.4%	435
SIBIU	2.1%	4.4%	435
BRASOV	2.9%	4.3%	433
CARAS SEVERIN	1.3%	3.5%	428
BIHOR	2.9%	3.6%	424

DOLJ	3.1%	3.7%	424
PRAHOVA	3.6%	4.3%	420
SALAJ	1.1%	4.4%	414
ILFOV	2.8%	6.8%	409
SATU MARE	1.7%	3.9%	409
HARGHITA	1.5%	3.9%	408
MEHEDINTI	1.2%	3.8%	401
MURES	2.5%	4.1%	394
COVASNA	1.0%	5.4%	392
MARAMURES	2.2%	4.0%	391
VALCEA	1.6%	3.5%	389
SUCEAVA	3.0%	5.5%	382
TULCEA	0.9%	4.1%	381
BISTRITA NASAUD	1.4%	4.6%	376
BUZAU	1.9%	4.1%	374
GALATI	2.3%	3.0%	373
BRAILA	1.3%	3.5%	373
DAMBOVITA	2.2%	6.0%	371
OLT	1.7%	4.8%	366
GIURGIU	1.1%	7.2%	346
NEAMT	1.9%	3.8%	346
BACAU	2.5%	4.3%	339
IALOMITA	1.0%	5.2%	332
VRANCEA	1.3%	4.1%	325
IASI	3.0%	5.7%	313
TELEORMAN	1.2%	4.5%	311
CALARASI	1.0%	7.0%	288
BOTOSANI	1.3%	4.6%	279
VASLUI	1.3%	4.7%	278
TOTAL	100%	4.1%	426

Sursa:APIA

Învechirea accentuată a parcului auto din România este confirmată și de datele puse la dispoziție de Registrul Auto Român, conform cărora vechimea medie a vehiculelor prezentate la ITP în anul 2023 (prima prezentare) a fost de 15,43 ani (în creștere față de anul precedent când aceasta a fost de 15,21 ani).

În anul 2023, în cadrul stațiilor de inspecție tehnică periodică autorizate R.A.R. au fost prezentate la ITP 5.629.035 de vehicule (în creștere de la 5.330.560 de vehicule în anul 2022); numărul mediu de deficiențe/vehicul a fost de 2,34.

Totodată, din cele 86.705 vehicule controlate tehnic în trafic în 2023, 34,30% erau neconforme din punct de vedere al securității rutiere. 6,82% din vehiculele controlate tehnic în trafic prezentau pericol iminent de accidente. Din totalul vehiculelor neconforme, 15,75% prezentau pericol iminent de accident.

*În anul 2023, **34,30 %** din totalul vehiculelor controlate tehnic în trafic au fost neconforme din punct de vedere al securității rutiere*

(sursa R.A.R.)

6,82 %** din totalul vehiculelor controlate tehnic în trafic prezentau **pericol iminent de accident

(sursa R.A.R.)

În ceea ce privește asigurarea obligatorie de răspundere civilă (RCA), conform datelor Autorității de Supraveghere Financiară, la finalul anului 2023 erau în vigoare 7.053.399 de contracte RCA²⁶, din care 5.514.050 erau încheiate cu persoane fizice și 1.534.349 cu persoane juridice.

În cazul persoanelor juridice, tarifele de referință pentru asigurarea RCA au variat, în 2023, de la 1.801 de lei, pentru autovehiculele cu motoare mai mici de 1.200 cmc, până la 1.930 de lei pentru autovehiculele cu motoare de peste 2.500 cmc; pentru mașinile electrice tariful de referință pentru asigurarea RCA a fost de 2.585 de lei.

Pentru persoanele fizice, cel mai mic tarif de referință RCA, de 1.055 de lei, este pentru șoferii cu vârste între 51-60 de ani care conduc mașini cu o capacitate cilindrică sub 1.200 de cmc. Cel mai mare tarif de referință, de 4.747 de lei, este destinat șoferilor sub 30 de ani care conduc mașini cu motoare de peste 2500 cmc.

²⁶ Sursa ASF : inclusiv contractele RCA emise de sucursale ale unor societăți de asigurare din Uniunea Europeană, care desfășoară activitate de asigurare pe piața din România în baza dreptului de stabilire (Freedom of Establishment-FoE)



În cazul persoanelor fizice, tariful de referință RCA pentru mașinile electrice variază între 1.427 de lei pentru șoferii cu vârste între 51-60 de ani și 2.804 de lei pentru șoferii cu vârsta mai mică de 30 de ani.

Tarifele de referință nu reprezintă prețul efectiv al unei asigurări RCA. În România, acest preț este influențat de sistemul Bonus-Malus: „acesta este reglementat prin normele emise de către ASF și a fost introdus ca o măsură de responsabilizare a posesorilor de vehicule. Acest sistem urmărește ca posesorii de vehicule prudenți să nu plătească o primă de asigurare identică cu a celor care produc accidente”²⁷.

„În cazul accidentelor unde s-a constatat că există culpă comună, ambii proprietari de vehicule vor fi penalizați prin majorarea primei RCA în anul următor plății daunei”²⁸.

Numărul de contracte RCA în vigoare la sfârșitul anului 2023

Vehicule	Tip vehicul	Total	Persoane fizice	Persoane juridice
Înmatriculate	autoturisme	5.738.070	4.871.726	866.344
	autovehicule pentru transport de persoane	31.762	921	30.841
	autovehicule destinate	681.308	289.883	391.425

²⁷ Autoritatea de Supraveghere Financiară, Colecția Ghidurile ASF, *Ghidul RCA*, pg. 16, disponibil la <https://asfomania.ro/uploads/articole/attachments/61f7a240b0ced723147344.pdf>

²⁸ Ibidem

	transportului de marfă			
	remorci/semiremorci	369.934	215.901	154.033
	tractoare agricole forestiere	13.002	8.528	4.474
	motociclete, motoscutere, motorete și ATV-uri, cu sau fără ataș	93.350	77.336	16.014
	altele	5.672	1.115	4.557
Înregistrate		120.301	48.640	71.661
Total		7.053.399	5.514.050	1.539.349

Sursa: ASF

„Valoarea totală a daunelor întâmplante (despăgubirile brute plătite plus variația rezervei de daune) pentru asigurările RCA în anul 2023 de societățile de asigurări autorizate și supravegheate de ASF, de societățile autorizate în alte state membre care desfășoară activitate de asigurare în România în baza dreptului de stabilire (FoE) sau a libertății de a presta servicii (Freedom of services-FoS) și de Fondul de Garantare a Asiguraților a fost de 5.538.066.650 de lei”²⁹.

Conform datelor Uniunii Naționale a Societăților de Asigurare și Reasigurare (UNRAR) „cea mai mare despăgubire plătită în anul 2023 a fost de peste 5,6 milioane lei; valoarea primelor 10 despăgubiri plătite în baza polițelor obligatorii RCA în 2023 a fost de 34,7 milioane lei, fiecare dintre despăgubiri a acoperit atât vătămări corporale, cât și daune materiale”. De asemenea, „dauna medie plătită în baza polițelor RCA a crescut semnificativ în 2023, cu peste 8%”³⁰.

Infrastructura rutieră

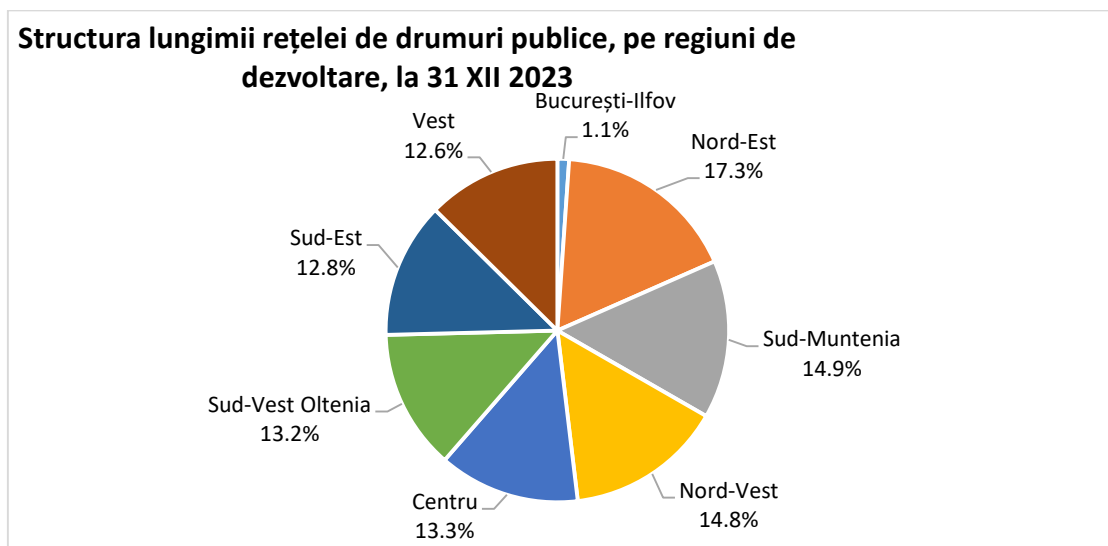
Conform datelor Institutului Național de Statistică, „la 31.12.2023, lungimea rețelei de drumuri publice totaliza 86.388 km din care 17.677 km (20,4%) drumuri naționale, 35.046 km (40,6%) drumuri județene și 33.665 km (39,0%), drumuri comunale”³¹.

²⁹ Sursa: ASF

³⁰ UNSAR: Comunicat de presa aprilie 2024, https://unsar.ro/comunicate-de-presa/cea-mai-mare-despagubire-platita-in-baza-politelor-rca-peste-56-milioane-lei.html?sf_action=get_data=result&sf_paged=3

³¹ Institutul Național de Statistică, 2023, *Lungimea căilor de transport, la sfârșitul anului 2023*, https://insse.ro/cms/sites/default/files/field/publicatii/lungimea_cailor_de_transport_la_sfarsitul_anului_2023.pdf

„Densitatea rețelei de drumuri publice la 100 km² teritoriu era de 36,2%. Cele mai mari valori de densitate au fost înregistrate în regiunile București-Ilfov (50,8 km), Nord-Est (40,7 km) și Sud-Vest Oltenia (39,1 km)”³².



Conform datelor CNAIR, la sfârșitul anului 2023 România avea 6.188 km de drumuri europene, 997 km de autostradă și 70 km de drumuri expres.

Din punct de vedere al numărului de benzi de circulație, 2160 km erau drumuri cu 4 benzi, 311 km, drumuri cu 3 benzi și 37 km, drumuri cu 6 benzi.

³² ibidem



Capitolul II

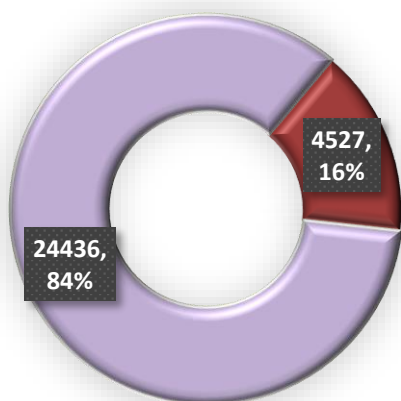
ANALIZA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE PRODUSE ÎN ANUL 2023

În anul 2023, pe drumurile publice din România s-au produs **28.963** de accidente rutiere. Dintre acestea, **4.527** au fost accidente rutiere grave (**15,6%**), evenimente care au condus la decesul a **1.545** de persoane, rănirea gravă a **3.537** de persoane și rănirea ușoară a altor **2.172** de persoane.

De asemenea, cele **24.436** de accidente ușoare înregistrate³³ au avut printre consecințe rănirea ușoară a **30.556** de persoane.

Media zilnică a accidentelor rutiere grave produse în anul 2023 este de **12 accidente/zi**, în care și-au pierdut viața 4 persoane și au fost rănite grav 10 persoane.

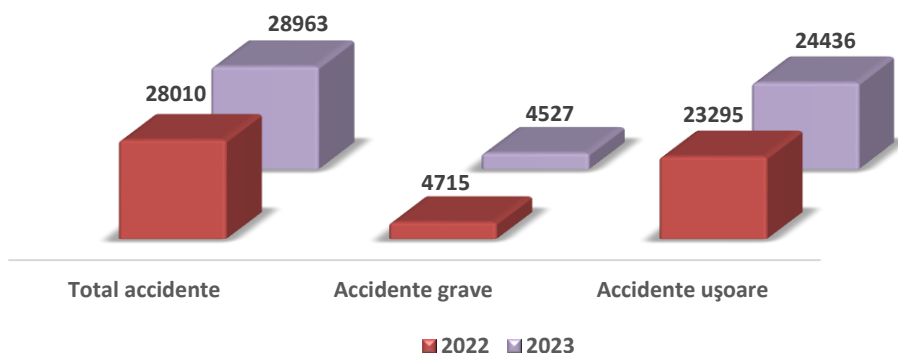
Analizând evoluția față de anul precedent a principalilor indicatori ai evenimentelor rutiere înregistrate, în anul 2023 se remarcă o creștere a numărului total al accidentelor rutiere. Această evoluție este determinată de dinamica accidentelor ușoare, în anul 2023 având loc cu 1.141 mai multe accidente ușoare, ceea ce înseamnă o creștere cu 4,89%.



■ accidente grave ■ accidente ușoare

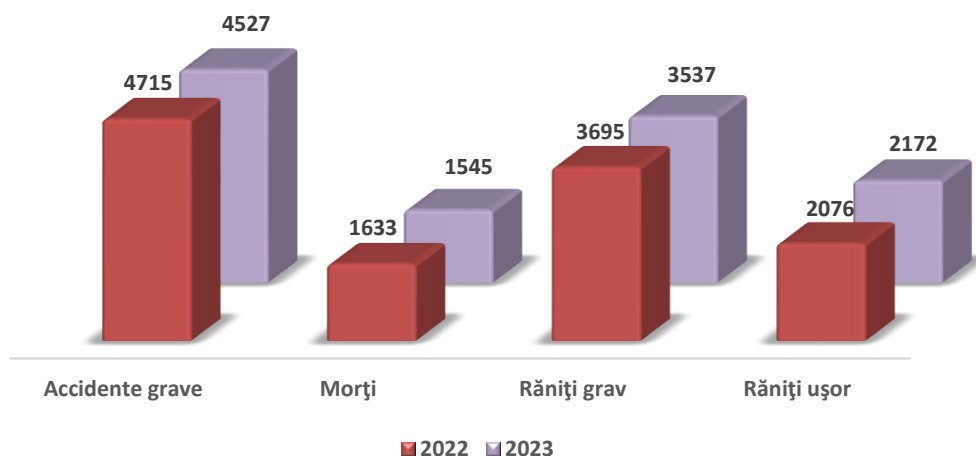
³³ În analiză au fost incluse doar accidentele ușoare înregistrate în evidențele Poliției Române - fără cele soluționate amiabil

Accidente rutiere produse în anii 2022 și 2023



În ceea ce privește accidentele rutiere grave, în anul 2023 s-au produs cu 188 mai puține accidente rutiere grave comparativ cu anul anterior (-3,82%), iar numărul persoanelor vătămate (decedate sau rănite grav) în astfel de evenimente este mai mic cu 246 de persoane (-4,61%).

Accidentele rutiere grave și consecințele lor în anii 2022 și 2023



Indicele de mortalitate, reprezentând ponderea persoanelor decedate în totalul accidentelor rutiere grave, a înregistrat o scădere ușoară de la **34,6%** în 2022 la **34,1%** în 2023.

❖ mediul de producere

Similar anului precedent, raportat la mediul producerii lor, în anul 2023, cel mai mare număr de accidente rutiere grave a fost înregistrat în mediul rural, **1.857** de evenimente, reprezentând 41% din totalul anual, față de 37,2% în mediul urban și 21,7% pe drumurile din afara localității.

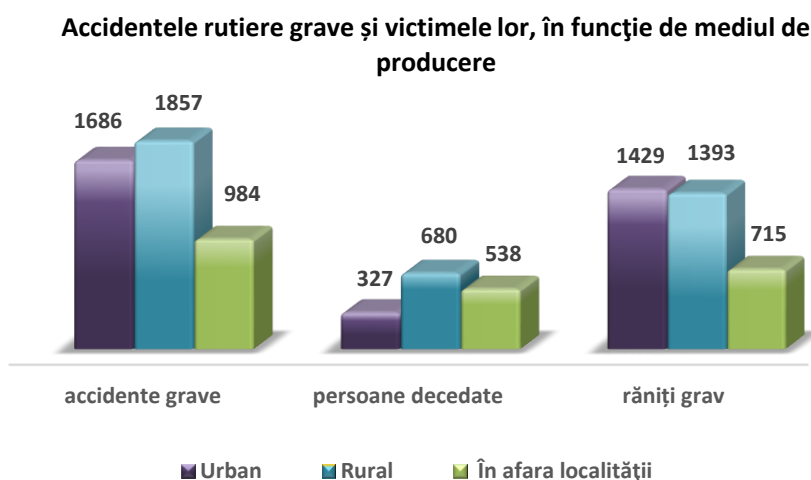
În mediul rural se înregistrează un indice de mortalitate³⁴ de 36,6%, în timp ce în mediul urban, indicele de mortalitate a fost de 19,4% în anul 2023. Pe de altă parte, deși mai puțin numeroase, evenimentele rutiere grave produse pe drumurile din afara localităților înregistrează cel mai mare indice de mortalitate (54,7%).

Comparativ cu anul precedent, în anul 2023 se înregistrează scăderi la nivelul tuturor categoriilor de evenimente rutiere analizate (respectiv numărul accidentelor rutiere grave produse, numărul persoanelor decedate și rănite grav) în mediul urban și în afara localității, în timp ce în mediul rural se înregistrează creșteri ușoare.

În mediul urban se înregistrează scăderi mai mari față de anul precedent la nivelul numărului accidentelor rutiere grave (cu 107 mai puține accidente rutiere grave) și în ceea ce privește numărul persoanelor rănite grav (cu 150 mai puține persoane rănite grav) și o ușoară scădere în privința numărului de decese (cu 6 decese mai puține).

În schimb, în mediul rural se înregistrează o ușoară creștere atât în ceea ce privește numărul de accidente rutiere grave (cu 26 mai multe accidente rutiere grave), cât și în cazul deceselor înregistrate (cu 3 decese mai multe) și al persoanelor rănite grav (cu 43 mai multe persoane rănite grav).

În afara localității, în anul 2023 au fost înregistrate cu 9,8% mai puține evenimente rutiere grave comparativ cu anul precedent (-107 accidente), cu 85 mai puține decese și cu 51 mai puține persoane rănite grav.



³⁴ **indicele de mortalitate** = numărul persoanelor decedate raportat la numărul de accidente rutiere grave x 100

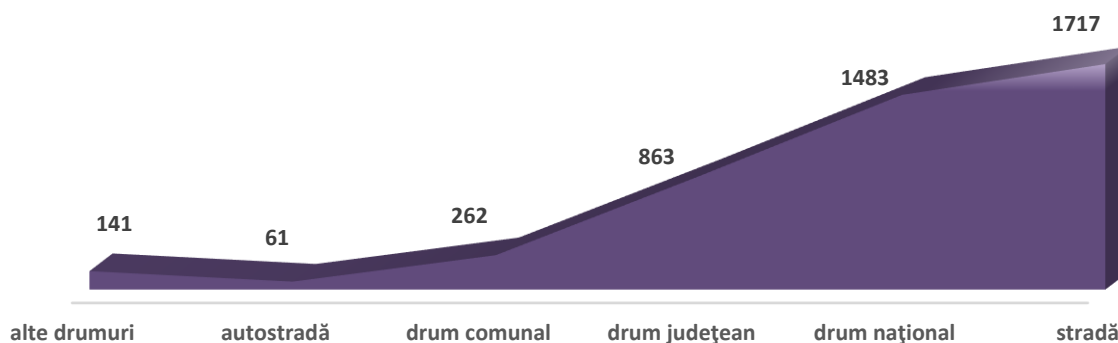
❖ categoria de drum

Distribuția accidentelor rutiere grave produse în anul 2023 în raport de categoria de drum pe care au avut loc indică faptul că cele mai multe accidente rutiere grave se produc în urma unor factori multipli care pot afecta siguranța în trafic precum: densitatea traficului înregistrat pe diversele tipuri de căi rutiere, limitările impuse circulației, dar și infrastructura rutieră și prezența elementelor de siguranță.

Asemănător anilor precedenți, exceptând anul 2021 când sectorul de drum pe care s-au produs cele mai multe accidente rutiere grave a fost reprezentat de drumurile naționale, în anul 2023 **strada** rămâne categoria de drum pe care au avut loc cele mai multe evenimente rutiere. Astfel, pe stradă s-au înregistrat **1.717** accidente rutiere grave, cu 3% mai mult decât în anul precedent. Drumurile naționale reprezintă a doua categorie în ceea ce privește numărul de accidente rutiere grave produse (32,8%).

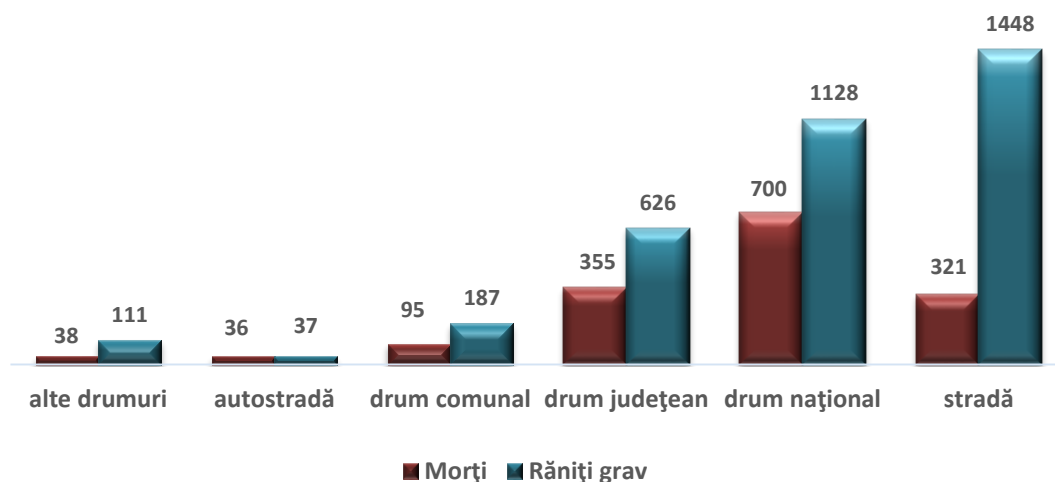
Deși accidentele rutiere grave au înregistrat ușoare scăderi pe aproape toate categoriile de drum raportat la anul 2022, cele mai mari reduceri ale numărului de accidente grave au fost înregistrate pe drumurile naționale (-78 de evenimente/-5%) și pe stradă (-62 de evenimente/-3,5%).

Accidentele rutiere grave în funcție de categoria de drum



În ceea ce privește victimele, pe drumurile naționale, și-au pierdut viața **45,3%** din totalul persoanelor decedate în accidente rutiere grave în anul 2023, de peste 2 ori mai multe decât în evenimentele rutiere care s-au produs pe stradă, situație similară anului anterior.

Victimele accidentelor rutiere grave, în funcție de categoria de drum



În tabelul următor sunt prezentate valorile indicelui de mortalitate pentru fiecare categorie de drum:

Categorie drum	Număr accidente rutiere grave	Număr persoane decedate	Indice mortalitate % (nr. morți *100/nr. accidente grave)
alte drumuri	141	38	27,0
autostradă	61	36	59,0
drum comunal	262	95	36,3
drum județean	863	355	41,1
drum național	1483	700	47,2
stradă	1717	321	18,7
Total	4527	1545	34,1

Valorile prezentate în tabel reflectă gradul de risc pe care îl implică accidentele rutiere grave produse pe diferitele categorii de drum. Deși se regăsesc pe primul loc în clasamentul accidentelor rutiere grave, evenimentele petrecute pe stradă au cel mai scăzut indice de mortalitate.

În privința accidentelor rutiere grave produse pe autostradă, se remarcă frecvența redusă a evenimentelor, iar din acest punct de vedere, autostrada reprezintă cel mai sigur tip de drum public. În același timp, atunci când se produc, accidentele rutiere grave

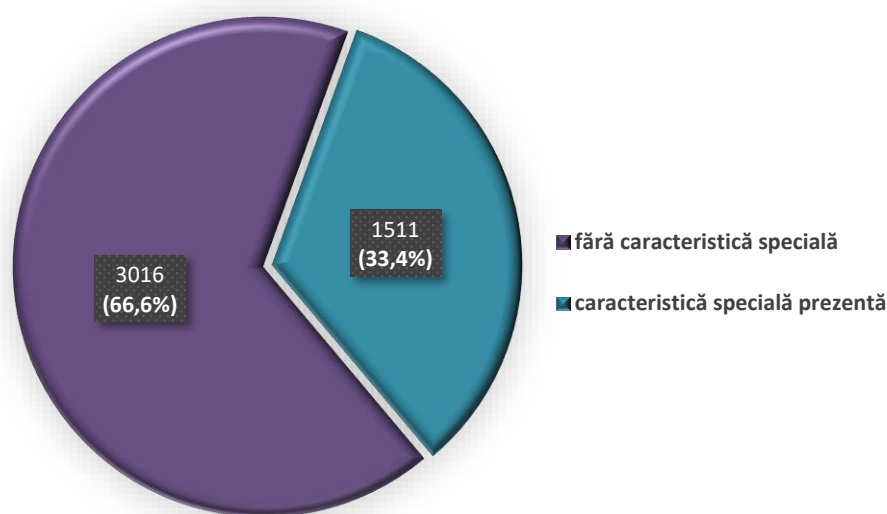
de pe autostradă au efecte devastatoare, fapt dovedit de cel mai ridicat indice al mortalității.

De asemenea, se remarcă faptul că drumurile naționale, printr-o serie de caracteristici, reprezintă în mod constant scena unui număr mare de accidente rutiere grave, caracterizate prin valori ridicate ale riscului de victimizare, în general, și de mortalitate, în mod specific.

❖ caracteristicile speciale ale drumului

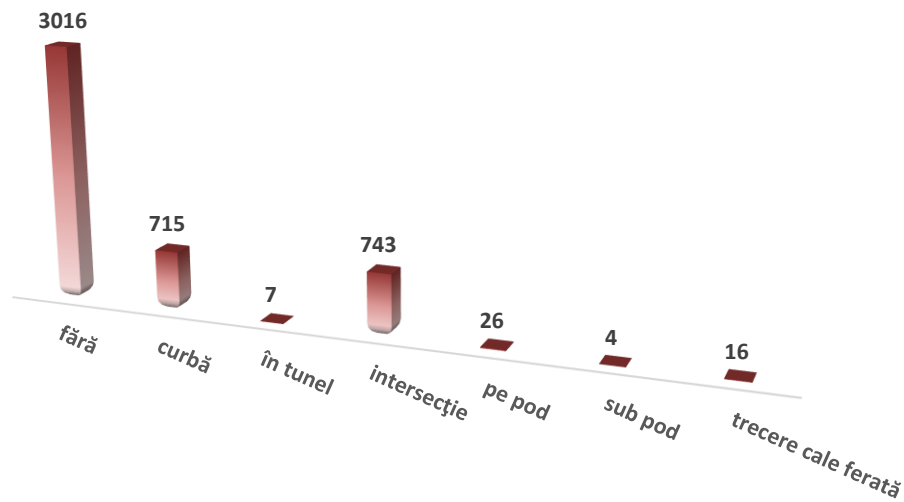
După cum urmează ilustrat mai jos, caracteristicile speciale ale drumului (curbă, tunel, intersecție, pod, trecere cale ferată) nu reprezintă un factor major care să influențeze producerea de accidente rutiere grave. Așadar, în totalul accidentelor rutiere grave produse în anul 2023, aproximativ două treimi dintre evenimentele în cauză au avut loc pe sectoare de drum fără caracteristici deosebite.

Distribuția accidentelor de circulație grave produse în anul 2023, în funcție de caracteristica drumului



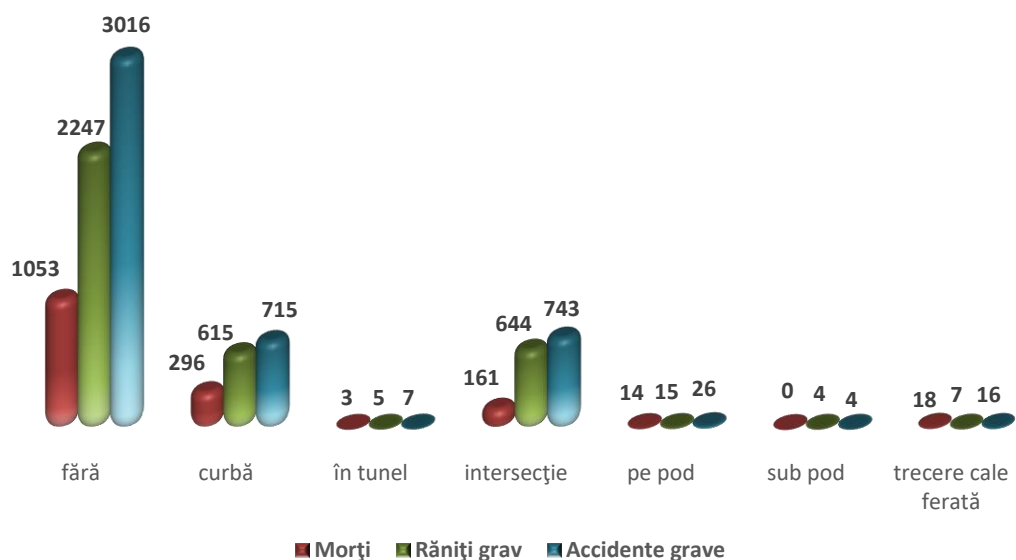
Ca și în anii precedenți, intersecția și curba constituie elemente de infrastructură cu potențial mai ridicat de risc rutier. În anul 2023 se remarcă ușoare scăderi în ceea ce privește numărul evenimentelor rutiere grave produse în contextul acestor elemente de infrastructură cu potențial mai ridicat în producerea unor accidente rutiere grave: comparativ cu anul 2022, accidentele grave produse în curbă s-au redus cu 24 de evenimente și cele produse în intersecție cu 52 de evenimente.

Accidentele rutiere grave, în funcție de caracteristica drumului



Deși în intersecții se produc accidente rutiere grave mai frecvent decât în curbă, numărul persoanelor decedate este, comparativ, mai mic. Accidentele produse în curbă în anul 2023 indică decesul a 296 de persoane și rănirea gravă a 615 persoane, în timp ce în accidentele rutiere grave din intersecții au decedat 161 de persoane și au fost rănite grav 644 de persoane.

Victimele accidentelor rutiere grave, în funcție de caracteristica drumului



În tabelul următor sunt prezentate valorile indicelui de mortalitate înregistrat ca urmare a accidentelor rutiere grave, petrecute în anul 2023, pe sectoarele de drum cu diferite caracteristici:

Caracteristică drum	Număr accidente rutiere grave	Număr persoane decedate	Indice mortalitate% (nr. morți * 100 / nr. accidente grave)
fără	3.016	1.053	34.9
curbă	715	296	41.4
în tunel	7	3	42.9
intersecție	743	161	21.7
pe pod	26	14	53.8
sub pod	4	0	-
trecere cale ferată	16	18	112.5
Total	4.527	1.545	34.1

Datele prezentate mai sus pun în evidență un indice de mortalitate ridicat în cazul accidentelor produse la trecerea căii ferate. La fel ca în ceilalți ani, calea ferată a reprezentat un segment de drum cu un potențial ridicat de risc al victimizării, unde, din 16 accidente rutiere grave și-au pierdut viața 18 persoane, indicele de mortalitate fiind de **112,5%**.

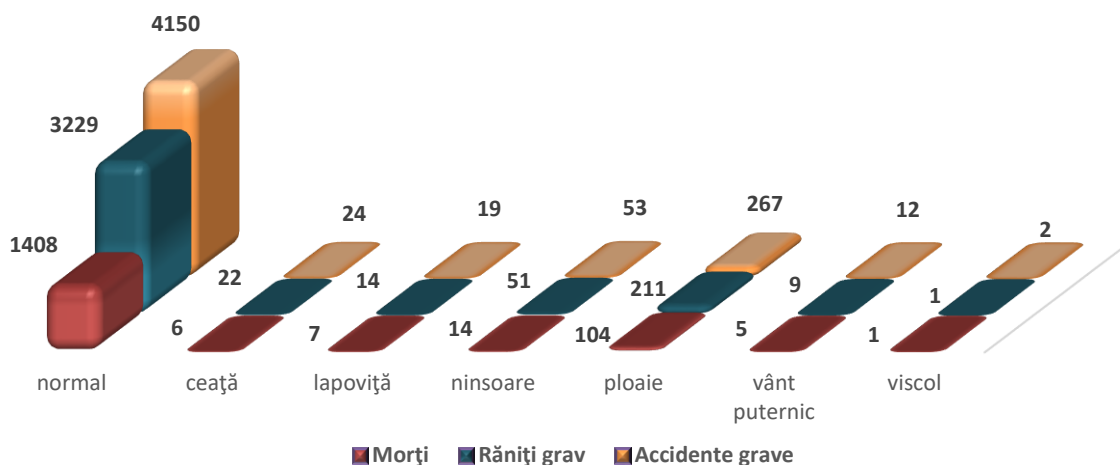
❖ caracteristicile meteo

91,7% dintre accidentele rutiere grave produse în anul 2023 au avut loc în condiții meteo normale. Asemănător anilor precedenți, factorul meteorologic nu se reflectă în mod explicit în numărul accidentelor rutiere grave produse.

De regulă, condițiile meteo deosebite sunt însoțite de avertizări repetate din partea autorităților, ceea ce determină un comportament mai prudent al participanților la trafic. Totodată, în absența unor condiții meteo deosebite, valorile ridicate de trafic pot fi însoțite de un nivel mai scăzut de prudență și de atenție.

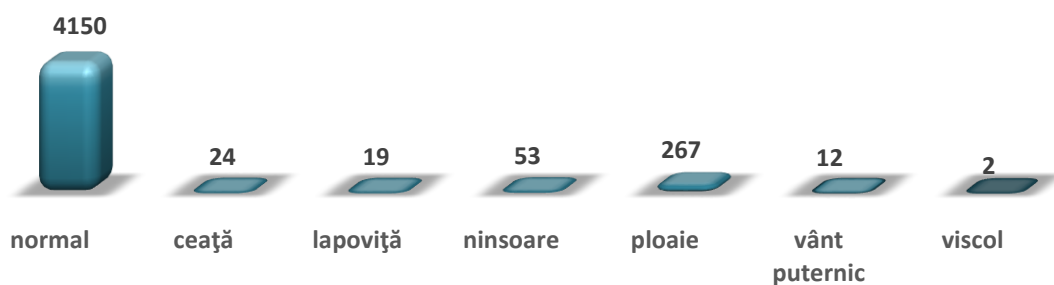
În ceea ce privește diferitele circumstanțe meteorologice nefavorabile, ploaia reprezintă situația în care s-au produs cele mai multe accidente rutiere grave (5,89% dintre accidentele rutiere grave au avut loc în condiții de ploaie).

Victimele accidentelor rutiere grave, în funcție de caracteristicile meteo



Deși mai puțin numeroase, evenimentele rutiere grave produse în condiții meteo deosebite generează un nivel mai ridicat de victimizare (exprimat prin numărul de persoane decedate și rănite grav în accidente rutiere raportat la numărul acestui tip de accidente).

Accidentele rutiere grave în funcție de caracteristicile meteo



Asemănător anului precedent și totodată conform datelor prezentate în tabelul următor, analizând valorile indicelui de mortalitate înregistrat în anul 2023, remarcăm o mortalitate mai ridicată în cazul accidentelor produse în condiții de **viscol, vânt puternic și ploaie**.

Caracteristici meteo	Număr accidente rutiere grave	Număr persoane decedate	Indice mortalitate % (nr. morți *100/nr. accidente grave)
condiții normale	4150	1408	33.9
ceață	24	6	25.0
lapoviță	19	7	36.8
ninsoare	53	14	26.4
ploaie	267	104	39.0
vânt puternic	12	5	41.7
viscol	2	1	50.0
Total	4527	1545	34.1

❖ starea carosabilului

Cele mai multe accidente rutiere grave (3777 – 83,4% din totalul evenimentelor înregistrate în 2023) s-au produs în condiții de carosabil uscat, demonstrând încă o dată faptul că, în etiologia producerii incidentelor de acest gen, condițiile meteo nu reprezintă factorul principal. Trebuie punctat că 13,7% dintre incidente s-au produs în condiții de carosabil umed și doar 2,8% în situații în care carosabilul era acoperit de zăpadă, polei, gheață sau mazăgă.

După cum demonstrează tabelul de mai jos, există unele diferențe în ceea ce privește specificul accidentelor rutiere grave produse în diferite condiții meteo. Se constată că cele mai multe accidente produse de abaterile bicicliștilor s-au produs în condiții de carosabil uscat (91% din totalul incidentelor de acest gen), ceea ce plasează abaterile bicicliștilor pe primul loc în clasamentul cauzelor de producere a accidentelor în condiții de carosabil uscat (provocând 500 de evenimente grave, cu 45 mai multe decât următoarea cauză – viteza neadaptată la condițiile de drum). Acest lucru trebuie corelat cu o prezență mai frecventă a bicicliștilor în trafic în condiții de vreme bună comparativ cu condițiile de ploaie sau zăpadă, care determină o conduită mai prudentă.

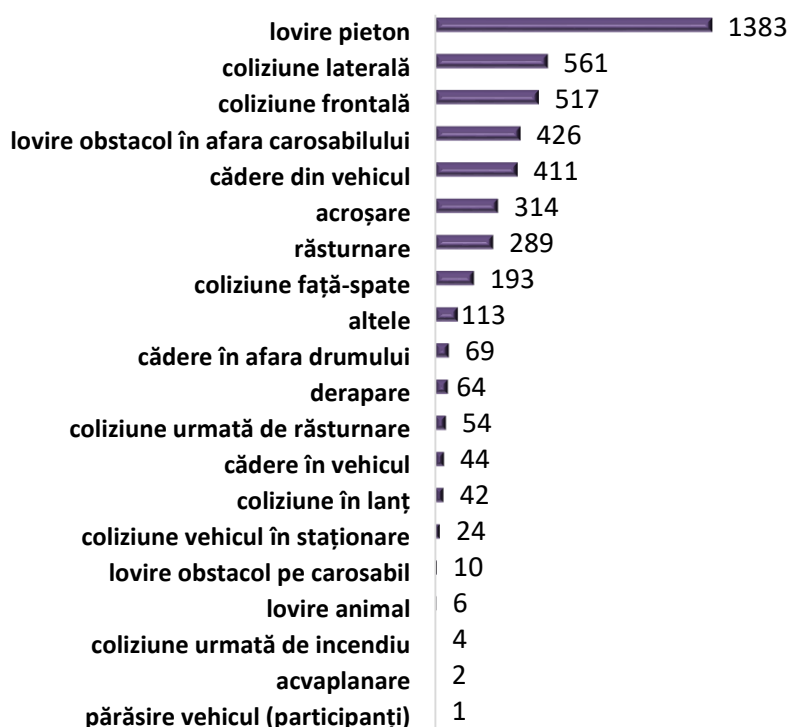
Cauze	Starea carosabilului		
	uscat	umed	altele (zăpadă, polei, gheață, mâzgă etc)
1.abateri bicicliști	500	39	11
2.viteză neadaptată la condițiile de drum	455	176	45
3.traversare neregulamentară pietoni	453	78	14
4.neacordare prioritate pietoni	331	86	12
5.neacordare prioritate vehicule	325	35	4
6.alte preocupari de natură a distrage atenția	199	21	4
7.pietoni pe partea carosabilă	188	37	5
8.depășire neregulamentară	174	23	3
9.nerespectare distanță între vehicule	141	11	4
10.neasigurare la schimbarea direcției de mers	130	5	-
11.conducere sub influența alcoolului	116	29	6
12.alte abateri săvârșite de conducătorii auto	112	5	6
13.circulație pe sens opus	103	13	1
14.conducere fără permis	94	9	2
15.neasigurare mers înapoi	82	5	1
16.adormire la volan	76	16	1
17.abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale	57	5	3
18.viteză neregulamentară	47	8	2
19.abateri pasageri/călători/însoțitori	46	4	-
20.alte abateri pietoni	22	5	-
21.neasigurare schimbare bandă	22	-	1
22.abateri ale conducătorilor de utilaje	19	1	1
23.nerespectare reguli trecere CF	15	1	-
24.înțoarcere neregulamentară	14	3	-
25.nerespectare semnalizare semafor	12	-	-
26.defecțiuni tehnice vehicul	10	2	-
27.animale sau alte obiecte	7	2	1
28.conducere sub influența drogurilor	6	2	-
29.alte cauze referitoare la drum	4	1	1
30.infirmități sau afecțiuni medicale	4	-	-
31.nerespectare indicatoare rutiere de obligare sau reglementare	4	-	-
32.drum deteriorat sau în lucru	2	-	-
33.neasigurare stabilitate încarcatură	2	-	-
34.nesupraveghere minori	2	-	-
35.obstacol nesemnalizat pe carosabil	1	-	-
36.oprire, staționare neregulamentară	1	-	-
37.semnalizare rutieră incompletă / insuficientă	1	-	-

Se remarcă numărul mare de accidente produse din cauza vitezei neadaptate la drum în condițiile unui carosabil umed sau acoperit de zăpadă, polei, gheață etc. comparativ cu cele produse din alte cauze în aceste condiții. De altfel, viteza neadaptată la condițiile de drum reprezintă cea de-a doua cauză a producerii accidentelor rutiere grave în condiții de carosabil uscat, urmată îndeaproape de traversarea neregulamentară a pietonilor.

❖ tipul impactului

Analizând tipurile de impact care descriu modurile de producere a accidentelor rutiere grave în anul 2023, se constată că evenimentele care au implicat coliziunea dintre vehicul și pieton au reprezentat cea mai frecventă situație. Astfel, aproximativ o treime (29,3%) dintre accidentele rutiere grave reprezintă evenimente care au avut ca mod de producere lovirea pietonilor (1.383 de accidente). Față de anul anterior, se remarcă o scădere, în 2023 producându-se cu 131 mai puține astfel de evenimente (-8,7%).

Accidentele rutiere grave, în funcție de tipul de impact



Coliziunea laterală reprezintă a doua categorie ca număr de evenimente (11,9% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere față de anul trecut cu 12,2%), urmată de coliziunea frontală (11% din totalul accidentelor rutiere grave, în creștere față de anul 2022 cu 2,8%) și lovirea unui obstacol în afara carosabilului (9% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere cu 7% față de anul precedent).

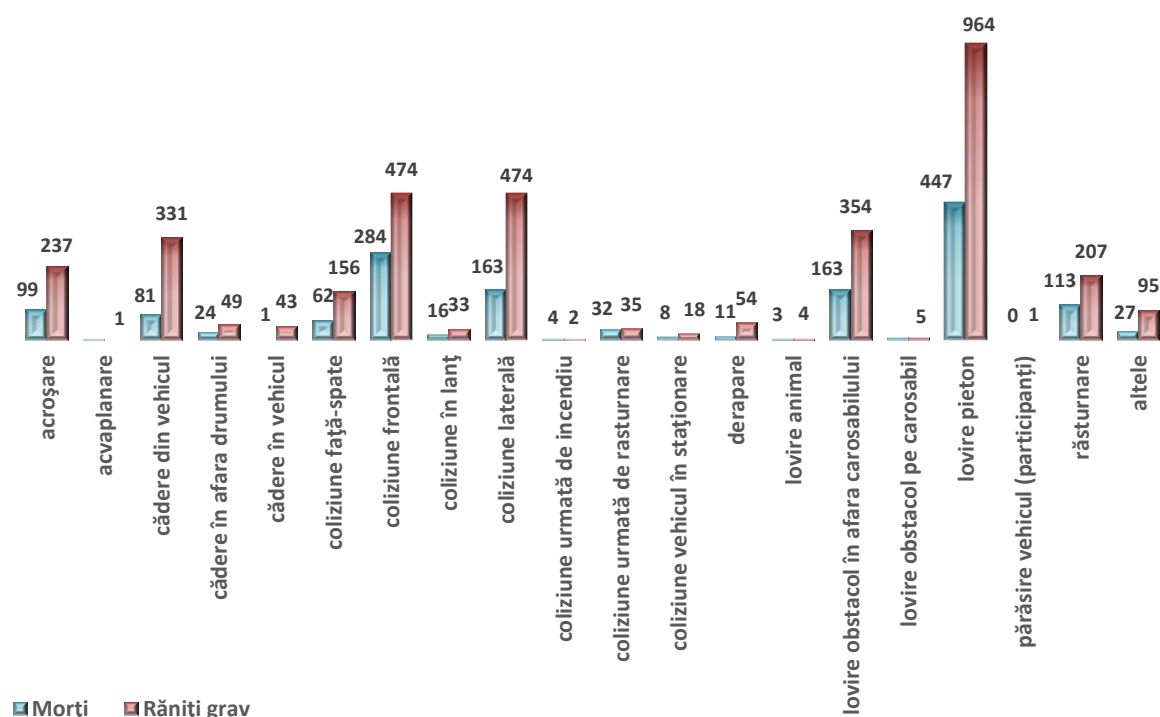
Totodată, se observă că ierarhia principalelor tipuri de impact se menține de la un an la altul, neînregistrându-se diferențe sub acest aspect față de anul 2022 și nici față de anii precedenți: 1. lovire pieton, 2. coliziune laterală, 3. coliziune frontală, 4. lovire obstacol în afara carosabilului, 5. cădere din vehicul.

Comparativ cu anul anterior, în anul 2022, în ciuda numărului mai scăzut de accidente rutiere grave, s-au înregistrat ușoare creșteri ale evenimentelor rutiere produse prin acroșare (+51 de evenimente), cădere din vehicul (+39 de evenimente), coliziune frontală (+14 evenimente), derapare (+14 evenimente) și cădere în vehicul (+12 evenimente)

Dintre tipurile de impact care înregistrează o frecvență semnificativă, cele mai mari scăderi procentuale au fost înregistrate în cazul accidentelor rutiere grave produse prin coliziune urmată de incendiu (-42,9%) și prin coliziune urmată de răsturnare (-22,9%), față de cele înregistrate în 2022.

În mod firesc, o frecvență mare a unui anumit tip de impact prin care s-a produs accidentul va fi însoțită și de un număr sporit de victime. Astfel, cel mai mare număr de victime a rezultat în urma lovirii pietonilor, în cele 1.383 de evenimente de această natură, 447 de persoane au decedat, iar alte 964 au fost rănite grav.

Victimele accidentelor rutiere grave, în funcție de tipul de impact



Gradul de letalitate a diferitelor forme de impact este surprins prin valorile indicelui de mortalitate. După cum se observă în tabelul următor, care cuprinde doar tipurile de impact cu o valoare a indicelui de mortalitate de peste 15%, pe primele locuri se regăsesc **coliziunea urmată de răsturnare** și **coliziunea frontală** care au produs accidentele cu cea mai ridicată mortalitate.

Tip impact	Număr accidente rutiere grave	Număr persoane decedate	Indice mortalitate % (nr. morți *100/nr. accidente grave)
coliziune urmată de răsturnare	54	32	59.3
coliziune frontală	517	284	54.9
lovire obstacol pe carosabil	10	5	50
lovire animal	6	3	50
răsturnare	289	113	39.1
lovire obstacol în afara carosabilului	426	163	38.3
coliziune în lanț	42	16	38.1
cădere în afara drumului	69	24	34.8
coliziune vehicul în staționare	24	8	33.3
lovire pieton	1383	447	32.3
coliziune față-spate	193	62	32.1
acroșare	314	99	31.5
cădere din vehicul	411	81	19.7
derapare	64	11	17.2

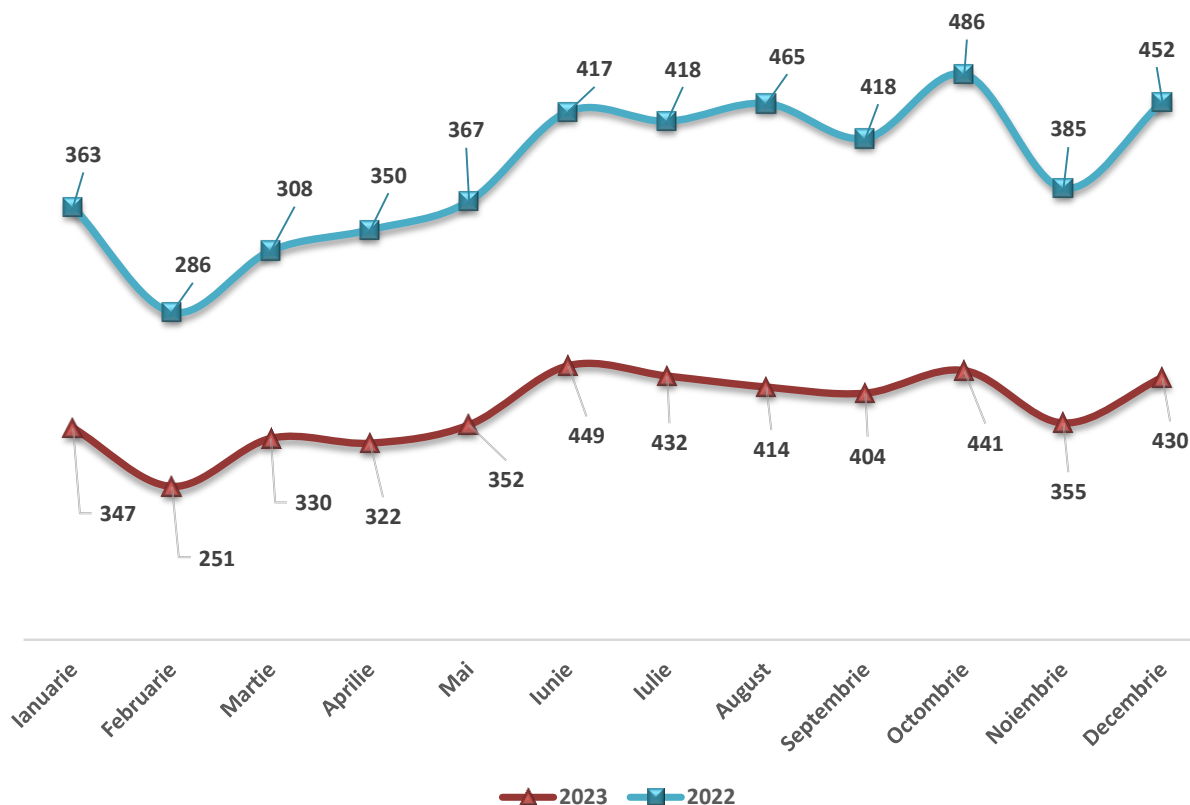
❖ Luna producerii accidentului

În medie, pe drumurile publice din România, în fiecare lună a anului 2023 au avut loc 377 de accidente rutiere grave în care și-au pierdut viața 129 de persoane, iar 295 de persoane au fost rănite grav.

Referitor la dinamica lunară a accidentelor rutiere grave produse în anul 2023, se remarcă numărul mai scăzut de evenimente rutiere grave din prima parte a anului.

Începând cu luna martie, se constată o creștere a numărului de accidente rutiere grave până în luna august 2023, situație produsă pe fondul creșterii mobilității ca urmare a încălzirii vremii și intensificării valorilor de trafic. În luna septembrie are loc o scădere a numărului de evenimente rutiere grave, urmată de o creștere în octombrie, apoi o nouă scădere în noiembrie, urmată de o altă creștere în luna decembrie, când s-a înregistrat o valoare comparabilă cu cea din iulie.

Accidentele rutiere grave, în funcție de luna în care s-au produs



În general, această distribuție este influențată de caracteristicile anotimpurilor, condițiile meteorologice care determină valorile generale ale densității traficului, precum și de comportamentul cultural al populației din România.

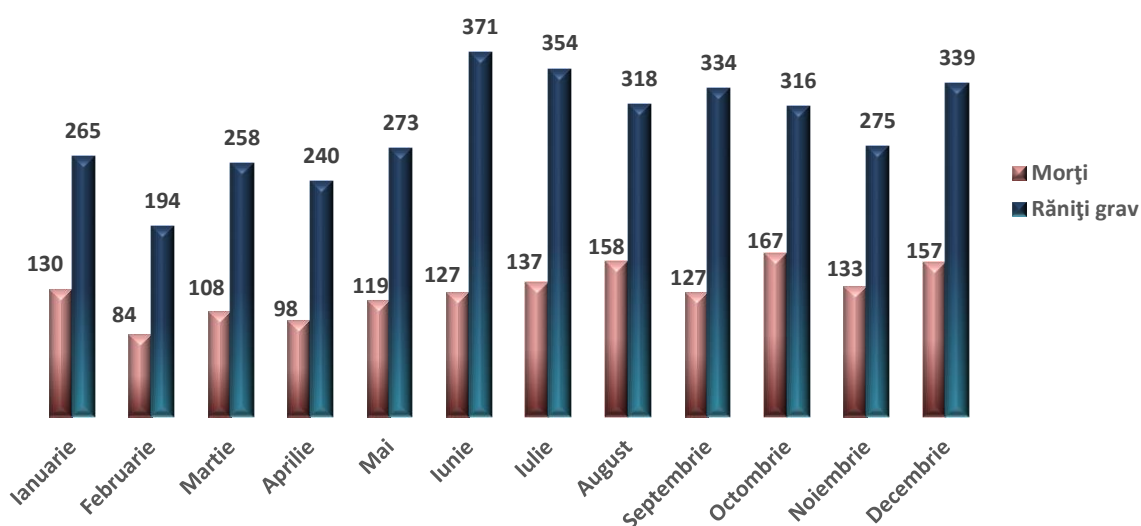
Începând cu luna martie, odată cu încălzirea vremii, numărul accidentelor rutiere grave produse lunar înregistrează creșteri treptate (o medie zilnică de 10,7 accidente rutiere grave/zi în martie), tendință ce continuă până în luna iunie, când se atinge valoarea medie maximă de 14,5 accidente/zi. Din luna iulie se observă o tendință descendentă a numărului de accidente rutiere grave până în luna octombrie când se înregistrează din nou o creștere, fiind constatate 441 de evenimente rutiere grave (o medie zilnică de 12,2), valoare similară cu cea din luna iunie.

În noiembrie are loc o diminuare a numărului zilnic de accidente (11,8 accidente/zi), pentru ca în decembrie acesta să crească din nou.

Luna decembrie constituie un interval deosebit, care nu urmează tendința de scădere începută în luna precedentă. Mobilitatea populației sporește din nou, fiind influențată de sărbători și de vacanța de iarnă. Media zilnică a numărului de accidente rutiere grave înregistrate în luna decembrie ajunge la 13,9 accidente/zi.

Distribuția lunară a victimelor accidentelor rutiere grave produse în anul 2023 urmează forma distribuției pe luni calendaristice a accidentelor rutiere, numărul lunar total al victimelor (persoane decedate+răniți grav) fiind aproximativ proporțional cu numărul lunar al accidentelor produse. Astfel, remarcăm valori mai reduse în prima parte a anului, creșteri treptate începând cu luna martie, pentru a atinge valoarea maximă în luna iunie, urmată de o fluctuație care se manifestă printr-o scădere a numărului victimelor până în luna noiembrie și din nou creștere la finalul anului.

**Victimele accidentelor rutiere grave,
în funcție de luna în care s-au produs**



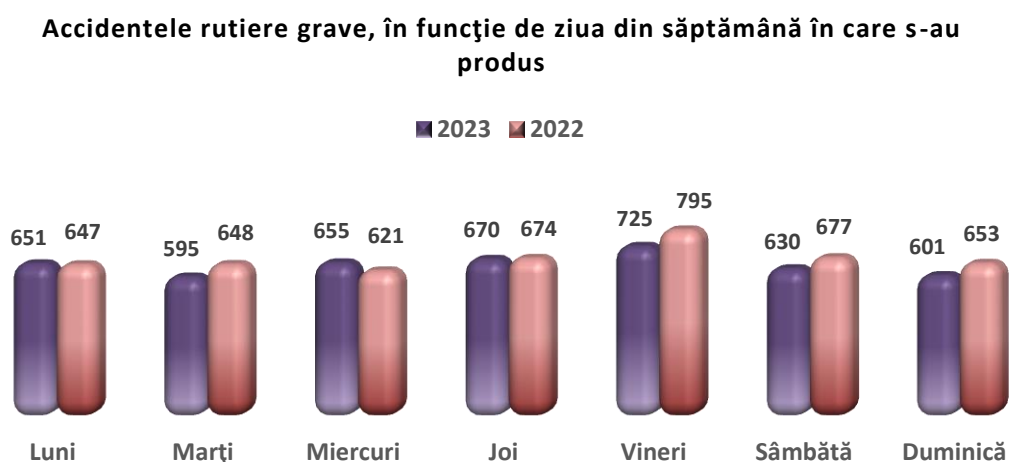
În ceea ce privește letalitatea accidentelor rutiere, măsurată prin indicele de mortalitate, lunile **ianuarie**, **august**, **octombrie** și **noiembrie** reprezintă luni în care consecințele accidentelor rutiere sunt mult mai grave. În tabelul următor se pot observa valorile indicelui de mortalitate pentru accidentele produse în fiecare lună a anului 2023.

Indicele de mortalitate a accidentelor rutiere grave (%)

Luna	Indicele de mortalitate (%)
Ianuarie	37.5
Februarie	33.5
Martie	32.7
Aprilie	30.4
Mai	33.8
Iunie	28.3
Iulie	31.7
August	38.2
Septembrie	31.4
Octombrie	37.9
Noiembrie	37.5
Decembrie	36.5

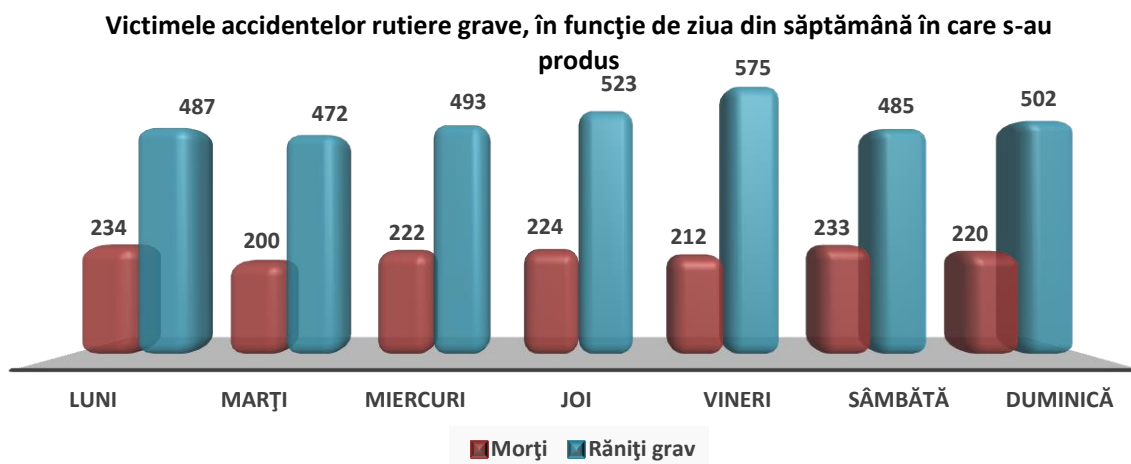
❖ ziua producerii accidentului

Săptămâna generică a anului 2023 relevă o creștere a frecvenței accidentelor rutiere grave către ziua de vineri, atingând atunci valoarea maximă înregistrată, urmând ca în ziua de sâmbătă să se manifeste o reducere a frecvenței de apariție a unor astfel de evenimente. În 2023, în ziua de marți s-au înregistrat cele mai puține accidente rutiere grave.



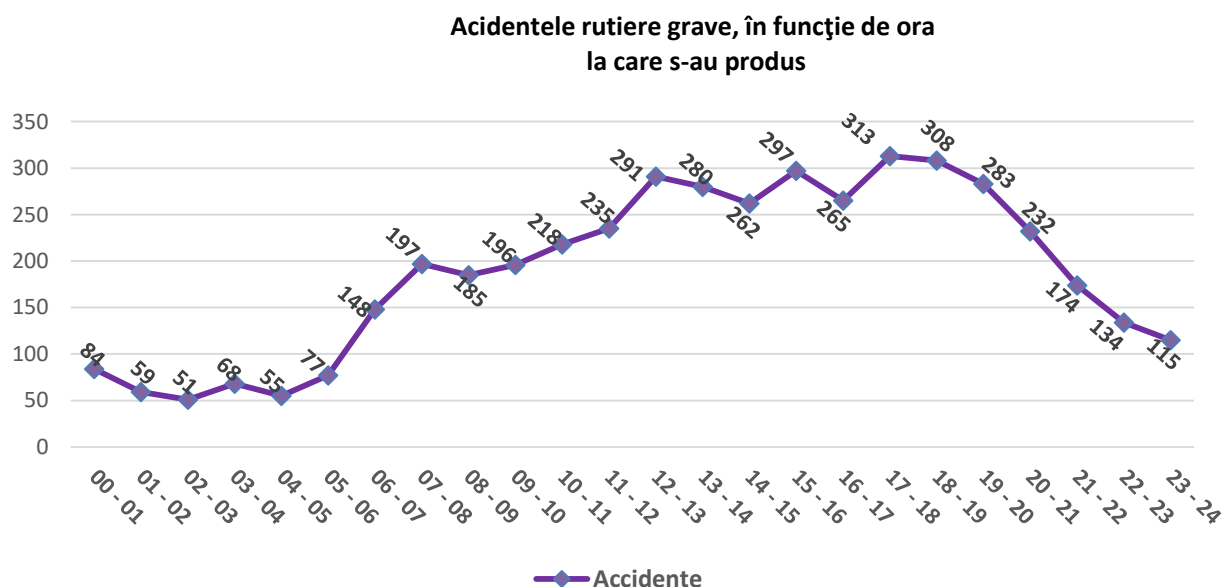
În ceea ce privește numărul victimelor, accidentele rutiere care au condus la rănirea gravă sau decesul celor mai multe persoane au fost cele care au avut loc, în această ordine, vineri, joi și duminică. Comparativ cu anul 2022, în 2023 s-au înregistrat scăderi semnificative ale numărului de decese înregistrate în zilele de marți (cu 58 de decese mai puțin), miercuri (cu 37 de decese mai puțin) și joi (cu 41 de decese mai puțin), în timp ce în restul zilelor săptămânii a fost înregistrat un număr mai mare de decese, cea mai mare creștere fiind înregistrată în ziua de sâmbătă (cu 32 de persoane decedate mai mult) față de anul anterior. În ceea ce privește numărul de persoane rănite grav, cele mai mari creșteri se observă în ziua de joi (cu 21 de persoane rănite grav mai mult).

Asemănător anului 2022, anul 2023 a fost caracterizat de un indice de mortalitate mai scăzut în jumătate din zilele săptămânii (marți, miercuri, joi și vineri) față de anul precedent în ceea ce privește numărul persoanelor decedate.



❖ ora producerii accidentului

Prin valorile prezentate în graficul de mai jos, se constată că evoluția numărului de accidente rutiere grave pe parcursul celor 24 de ore este influențată de ritmul activităților cotidiene, de orele în care oamenii se duc sau se întorc de la serviciu, de la școală etc. și în care traficul este cel mai aglomerat, acestea fiind orele în care se produc și cele mai multe accidente rutiere grave.

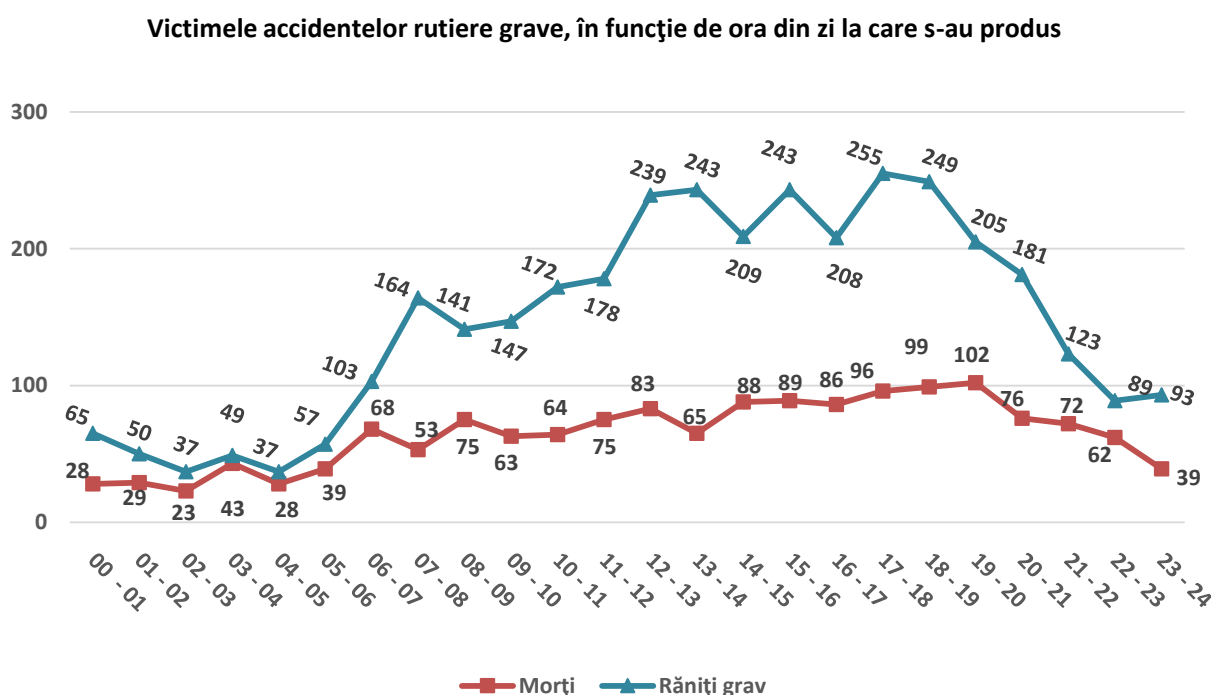


Astfel, între orele 6-7 dimineața, numărul accidentelor rutiere grave crește semnificativ, fiind înregistrată o valoare de aproximativ 2 ori mai mare comparativ cu o oră în urmă. În continuare între orele 08-09 urmează o ușoară scădere a evenimentelor rutiere grave, după care numărul accidentelor se află într-o ușoară creștere până în

intervalul 12-13. Începând cu ora 13 se remarcă o serie de mici creșteri și scăderi ale evenimentelor rutiere grave până la ora 18. După ora 18 urmează o scădere treptată până în intervalul orar 04-05.

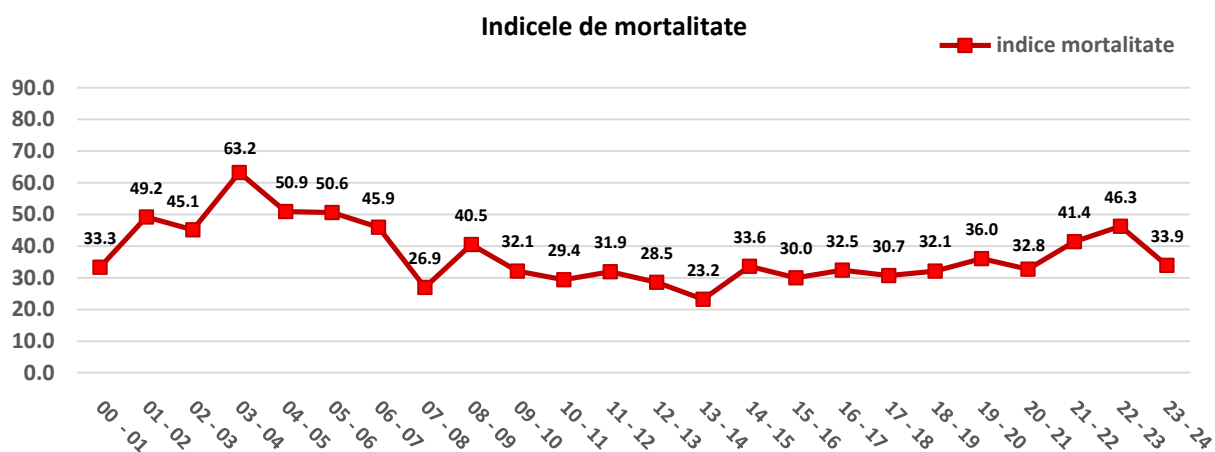
Valorile maxime ale zilei se înregistrează în intervalul 17-18, când au avut loc 313 accidente rutiere grave. În plus, remarcăm că perioada cea mai aglomerată din zi din punct de vedere al numărului accidentelor rutiere grave, este intervalul orar 15-19, când se înregistrează 26,1% din accidentele grave produse în 24 de ore.

În graficul următor, este ilustrată dinamica numărului victimelor accidentelor rutiere grave produse pe parcursul unei zile generice a anului 2023.



Din graficele anterioare reiese că distribuția numărului răniților grav urmează cu fidelitate forma distribuției numărului de accidente rutiere grave. Nu același lucru se poate afirma în ceea ce privește evoluția numărului de decese, dinamica fiind diferită.

În continuare, prin reprezentarea grafică a valorilor indicelui de mortalitate, am dorit să punem în evidență faptul că accidentele grave produse pe timpul nopții sunt cele care au cele mai periculoase consecințe.



Se observă că accidentele rutiere produse în intervalul 03-04 sunt caracterizate de cea mai ridicată mortalitate, deși mai puține ca număr, ceea ce sugerează faptul că, în condiții de trafic mai puțin intens, comportamentele rutiere pot deveni mai imprudente, implicând riscuri de victimizare mai mari.

Interval orar	Nr. accidente rutiere grave	Nr. morți	Indice mortalitate (%)	Interval orar	Nr. accidente rutiere grave	Nr. morți	Indice mortalitate (%)
00 - 01	84	28	33.3	12 - 13	291	83	28.5
01 - 02	59	29	49.2	13 - 14	280	65	23.2
02 - 03	51	23	45.1	14 - 15	262	88	33.6
03 - 04	68	43	63.2	15 - 16	297	89	30.0
04 - 05	55	28	50.9	16 - 17	265	86	32.5
05 - 06	77	39	50.6	17 - 18	313	96	30.7
06 - 07	148	68	45.9	18 - 19	308	99	32.1
07 - 08	197	53	26.9	19 - 20	283	102	36.0
08 - 09	185	75	40.5	20 - 21	232	76	32.8
09 - 10	196	63	32.1	21 - 22	174	72	41.4
10 - 11	218	64	29.4	22 - 23	134	62	46.3
11 - 12	235	75	31.9	23 - 24	115	39	33.9

Valori ridicate ale indicelui de mortalitate se înregistrează și în intervalele 04-05 și 05-06, cu puțin timp înainte de ivirea zorilor, dar și în perioadele 01-02, atunci când traficul este mai puțin intens, și 22-23, după lăsarea serii, perioade în care condițiile de vizibilitate au un specific aparte.

❖ **cauzele accidentelor rutiere grave**

Datele colectate de Poliția Română distribuie accidentele rutiere grave produse în anul 2023 în funcție de **36 de cauze diferite**, după cum urmează:

Cauză	Accidente	Morți	Răniți grav	Indice mortalitate %
1. viteză neadaptată la condițiile de drum	676	275	573	40.7
2. abateri bicicliști	550	127	432	23.1
3. traversare neregulamentară pietoni	545	173	375	31.7
4. neacordare prioritate pietoni	429	88	350	20.5
5. neacordare prioritate vehicule	364	81	324	22.3
6. pietoni pe partea carosabilă	230	133	101	57.8
7. alte preocupări de natură a distrage atenția	224	90	164	40.2
8. depășire neregulamentară	200	104	160	52.0
9. nerespectare distanță între vehicule	156	45	133	28.8
10. conducere sub influența alcoolului	151	65	119	43.0
11. neasigurare la schimbarea direcției de mers	135	29	121	21.5
12. alte abateri săvârșite de conducătorii auto	123	39	99	31.7
13. circulație pe sens opus	117	61	94	52.1
14. conducere fără permis	105	39	76	37.1
15. adormire la volan	93	57	84	61.3
16. neasigurare mers înapoi	88	14	74	15.9
17. abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale	65	29	39	44.6
18. viteză neregulamentară	57	37	38	64.9
19. abateri pasageri/călători/însoțitori	50	4	46	8.0
20. alte abateri pietoni	27	12	17	44.4
21. neasigurare schimbare bandă	23	1	23	4.3
22. abateri ale conducătorilor de utilaje	21	6	17	28.6
23. nerespectare reguli trecere cale ferată	16	18	6	112.5
24. defecțiuni tehnice vehicul	12	4	10	33.3
25. nerespectare semnalizare semafor	12	0	12	-
26. animale sau alte obiecte	10	3	8	30.0
27. conducere sub influența drogurilor	8	3	6	37.5
28. alte cauze referitoare la drum	6	1	5	16.7
29. nerespectare indicatoare rutiere de obligare sau reglementare	4	1	3	25.0
30. infirmități sau afecțiuni medicale	4	2	2	50.0
31. neasigurare stabilitate încărcătură	2	1	2	50.0
32. nesupraveghere minori	2	0	2	-
33. drum deteriorat sau în lucru	2	0	2	-
34. obstacol nesemnalizat pe carosabil	1	0	1	-
35. semnalizare rutieră incompletă / insuficientă	1	0	1	-
36. oprire, staționare neregulamentară	1	0	1	-

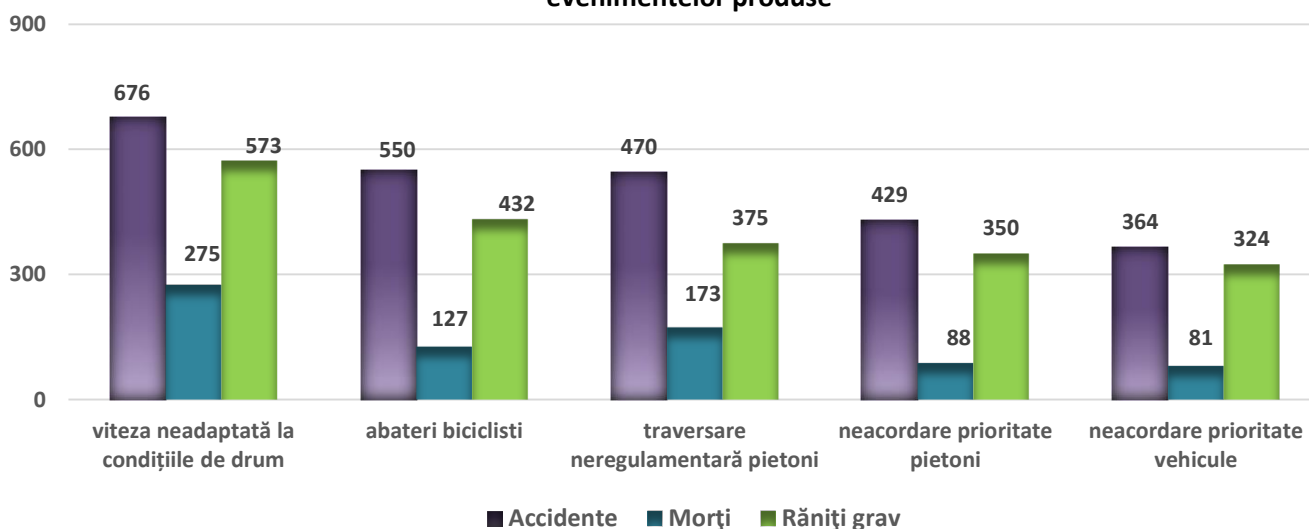
Asemănător anului 2022, se remarcă faptul că **viteza neadaptată la condițiile de drum** reprezintă principala cauză care contribuie la producerea accidentelor rutiere grave și în anul 2023. În schimb, **abaterile bicicliștilor** urcă pe locul al doilea în clasamentul evenimentelor grave produse în anul 2023, urmat de **traversarea neregulamentară a pietonilor**, care coboară de această dată o poziție în clasament, față de anul anterior.

Următoarele cauze în ordinea frecvenței lor de manifestare sunt: **neacordarea de prioritate pietonilor, neacordarea de prioritate vehiculelor și pietoni pe partea carosabilă.**

Viteza neadaptată condițiilor de drum reprezintă manifestarea unui cumul de posibile explicații: ignorarea unui comportament rutier preventiv, lipsa de experiență în a conduce un vehicul, atitudini agresive sau teribiliste în conducerea autovehiculului sau altele asemenea, având legătură nu atât cu conformismul normativ, ci, mai degrabă, cu rezultatul unei evaluări inexacte a complexității situației traficului.

Viteza neadaptată condițiilor de drum a cauzat producerea a **676** de accidente rutiere grave, care s-au soldat cu **275** de persoane decedate și **573** de răniți grav, în scădere față de anul 2022 cu 81 de evenimente (-10,7%). Trebuie subliniat faptul că cea mai frecventă cauză de producere a evenimentelor rutiere grave în anul 2023, precum și în anul anterior, neadaptarea vitezei la condițiile de drum, nu se referă la o încălcare a normelor rutiere, fiind astfel **mult mai dificil de controlat și sancționat.**

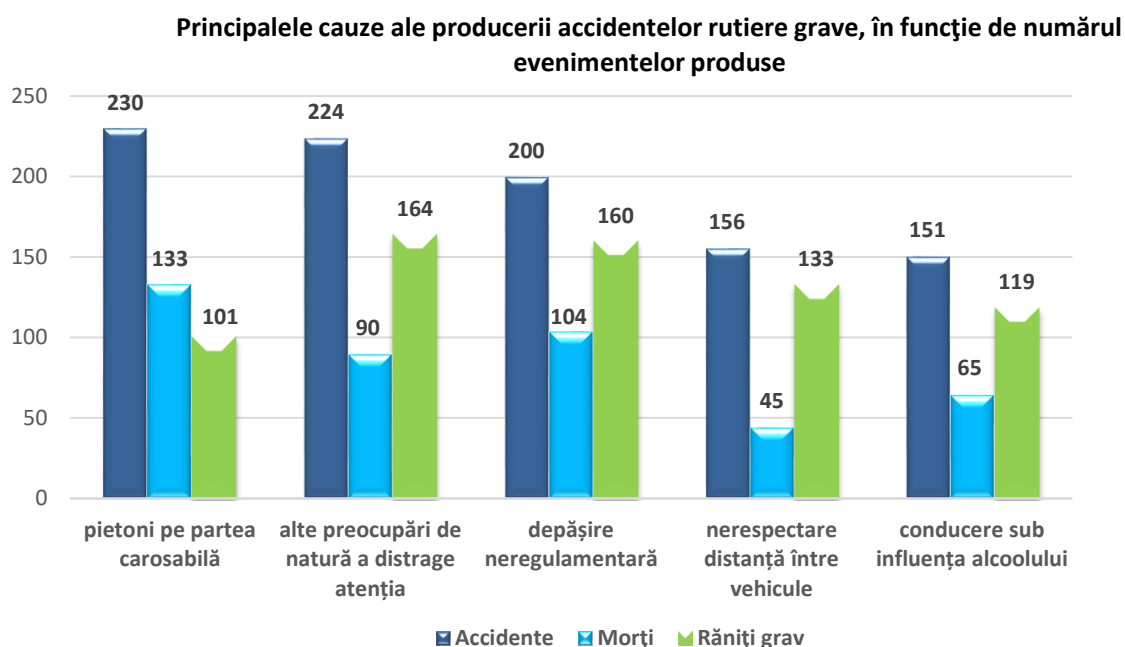
Principalele cauze ale producerii accidentelor rutiere grave, în funcție de numărul evenimentelor produse



Abaterile bicicliștilor au cauzat, în anul 2023, **550** de accidente rutiere grave care s-au soldat cu decesul a **127** de persoane și rănirea gravă a **432** de persoane, în creștere față de anul 2022 (+39 de evenimente, -7,6%), urcând pe locul al doilea în clasament, în timp ce **traversarea neregulamentară a pietonilor** a produs cu 46 de evenimente mai puțin (-7,8%) față de anul precedent, trecând pe locul trei în clasament.

Asemănător anului 2022, **neacordarea de prioritate pietonilor** rămâne pe locul patru, înregistrând cu 21 mai puține accidente rutiere grave decât în anul anterior (-4,66%), iar locul cinci este ocupat tot de **neacordarea de prioritate vehiculelor** care a produs cu 14 evenimente rutiere grave mai puțin decât în 2022 (-3,7%).

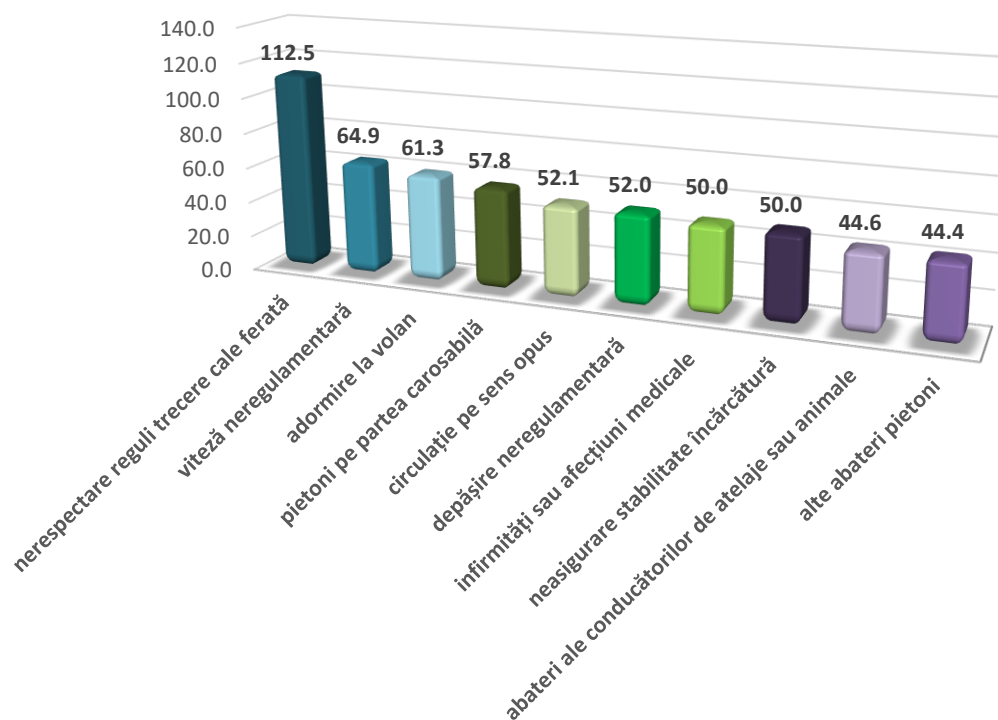
În graficul de mai sus este reprezentat grupul celor cinci cauze ca importanță numerică. În comparație cu anul 2022, ordinea următoarelor cauze care au condus la producerea de accidente rutiere grave rămâne neschimbată, diferențele procentuale fiind destul de mici. Se observă o ușoară creștere față de anul precedent în ceea ce privește cauza **alte preocupări de natură a distrage atenția** (+6 evenimente rutiere) și **depășire neregulamentară** (+15 evenimente rutiere), în timp ce în rândul celorlalte cauze se înregistrează scăderi, cele mai mari fiind sesizate la **pietoni pe partea carosabilă**, mai puțin cu 38 de evenimente rutiere grave (-14,1%).



Perspectiva asupra cauzalității evenimentelor rutiere din punctul de vedere al riscului de victimizare completează analiza cauzelor accidentelor rutiere grave în funcție de frecvența producerii prezentată anterior.

În continuare, sunt prezentate grafic principalele 10 cauze ale producerii accidentelor rutiere grave în funcție de valoarea **indicii de mortalitate**.

Principalele 10 cauze ale producerii accidentelor rutiere grave, în funcție de indicele de mortalitate (%)



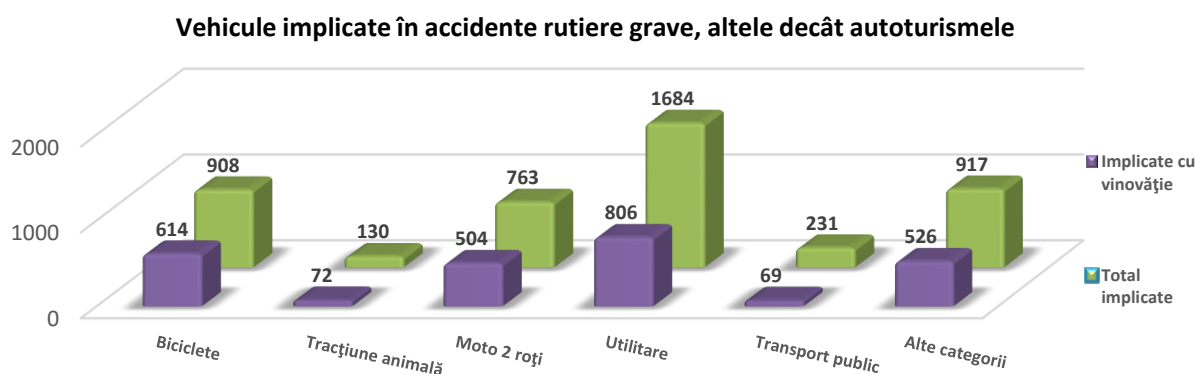
După cum se observă, două dintre cauzele reprezentate în graficul de mai sus se regăsesc printre primele zece cele mai frecvente cauze de producere a accidentelor rutiere grave, și anume: **prezența pietonilor pe partea carosabilă și depășirea neregulamentară.**

Alte cauze de mare letalitate care, în anul 2023, au stat la originea unui număr ridicat de evenimente sunt:

- **circulația pe sens opus:** a condus la producerea a 117 accidente rutiere grave, din care au rezultat 61 de persoane decedate și 94 de răniți grav;
- **abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale:** a provocat 65 de evenimente, în care au murit 29 de persoane, alte 39 fiind răniți grav;
- **viteza neregulamentară:** a cauzat producerea a 57 de accidente rutiere grave, soldate cu 37 de morți și 38 de răniți grav.

Accidentele rutiere produse ca urmare a vitezei au urmări foarte grave. Impactul unui vehicul cu un obiect dur, la o viteză de³⁵:

- 60km/h este echivalent ca viteză de impact cu căderea de pe o clădire cu 3 etaje și lovirea de sol;
- 80km/h este echivalent ca viteză de impact cu căderea de pe o clădire cu 6 etaje și lovirea de sol;
- 100km/h este echivalent ca viteză de impact cu căderea de pe o clădire cu 10 etaje și lovirea de sol;
- 120km/h este echivalent ca viteză de impact cu căderea de pe o clădire cu 14 etaje și lovirea de sol.



La fel ca în fiecare an, nerespectarea regulilor de trecere la calea ferată a condus la producerea unui număr relativ redus de accidente grave (16 accidente, din care au rezultat 18 persoane decedate și 6 rănite grav), dar mortalitatea acestora este extrem de ridicată, depășind cu mult valorile altor situații în referință. În anul 2023, aceasta este de 112,5%.

❖ categoria de vehicul implicat în accident

În accidentele rutiere grave care s-au produs pe drumurile din România în anul 2023 au fost implicate **11.458** de **vehicule** din cele mai diverse categorii. Dintre acestea, 6.825 au fost autoturisme (59,6%).

³⁵ Spunem DA sigurantei circulației, pg. 6, www.cnadr.ro/sites/default/files/siguranta_circulatiei_final.pdf

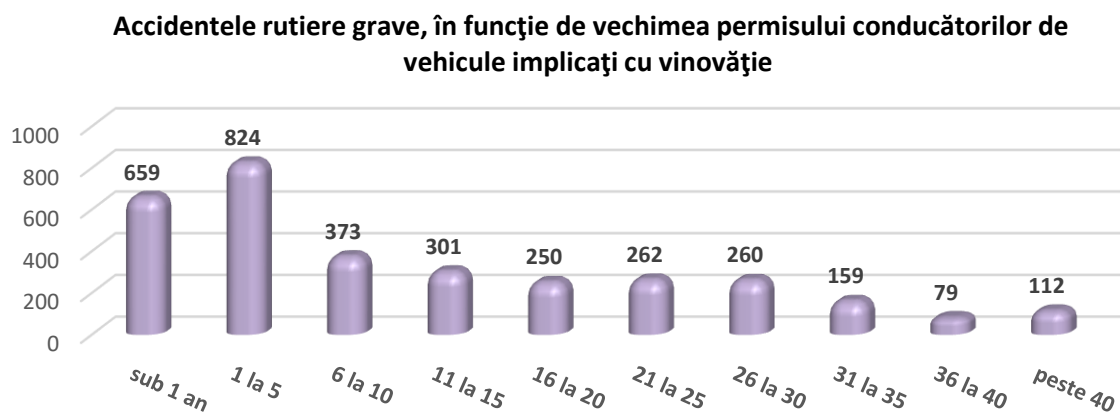
Conform datelor furnizate de Poliția Română, din totalul vehiculelor implicate, 6.169 au angajat vinovăția conducătorilor lor în producerea accidentelor rutiere grave. Dintre acestea, 3.578 (58%) reprezintă autoturismele.

În graficul anterior este reprezentată participarea la producerea accidentelor rutiere grave a diferitelor categorii de vehicule, altele decât autoturismele, respectiv, implicarea cu vinovăție a acestor categorii.

❖ vechimea permisului conducătorilor de autovehicule

Asemănător anului precedent, distribuția conducătorilor de autovehicule implicați cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave în anul 2023, în funcție de vechimea permisului, arată că la originea producerii acestor evenimente s-au aflat cel mai frecvent conducătorii de autovehicule cu o experiență de la 1 la 5 ani. Aceștia reprezintă **25%** din totalul celor aflați în această situație.

A doua categorie ca pondere o reprezintă conducătorii cu o vechime a permisului de până la un an (**20,1%**). În acord cu rezultatele a numeroase analize, și aceste date arată că experiența în calitate de conducător auto constituie un factor care influențează în mare măsură probabilitatea producerii evenimentelor rutiere.

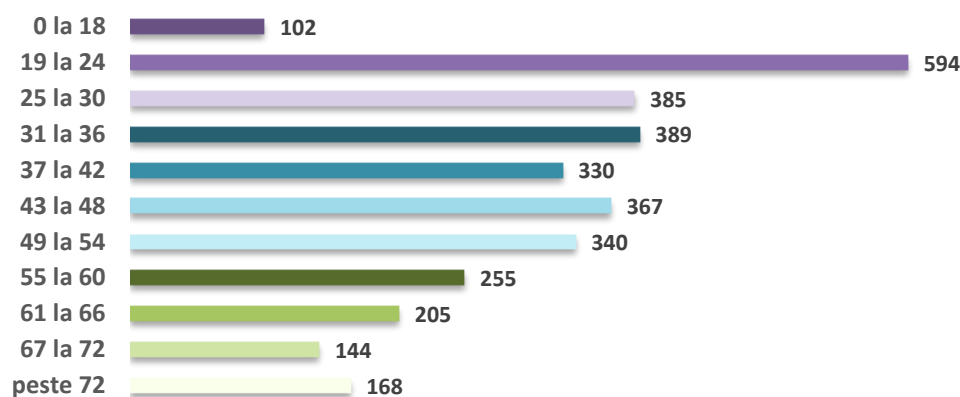


❖ vârsta conducătorului auto implicat în accidente rutiere grave

După cum se constată din distribuția în funcție de vârsta conducătorilor implicați cu vinovăție în accidente rutiere grave prezentată în graficul de mai jos, probabilitatea de a produce accidente rutiere grave se reduce odată cu înaintarea în vârstă.

O posibilă explicație poate fi experiența câștigată în traficul rutier odată cu trecerea timpului. Astfel, șoferii mai tineri, având mai puțină experiență, manifestă o probabilitate mai mare de a fi implicați mai des în producerea de accidente rutiere grave.

Accidentele rutiere grave, în funcție de vârsta conducătorilor auto implicați cu vinovăție

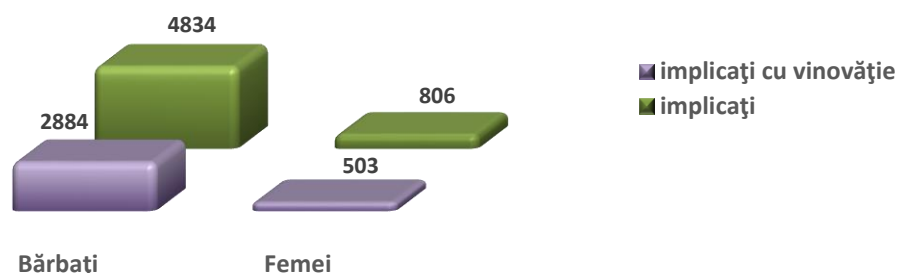


Distribuția în funcție de vârstă este influențată și de prezența conducătorilor auto în trafic. Astfel, frecvența mai mare a tinerilor prezenți în trafic determină raporturile dintre diferitele intervale de vârstă ale conducătorilor auto implicați cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave.

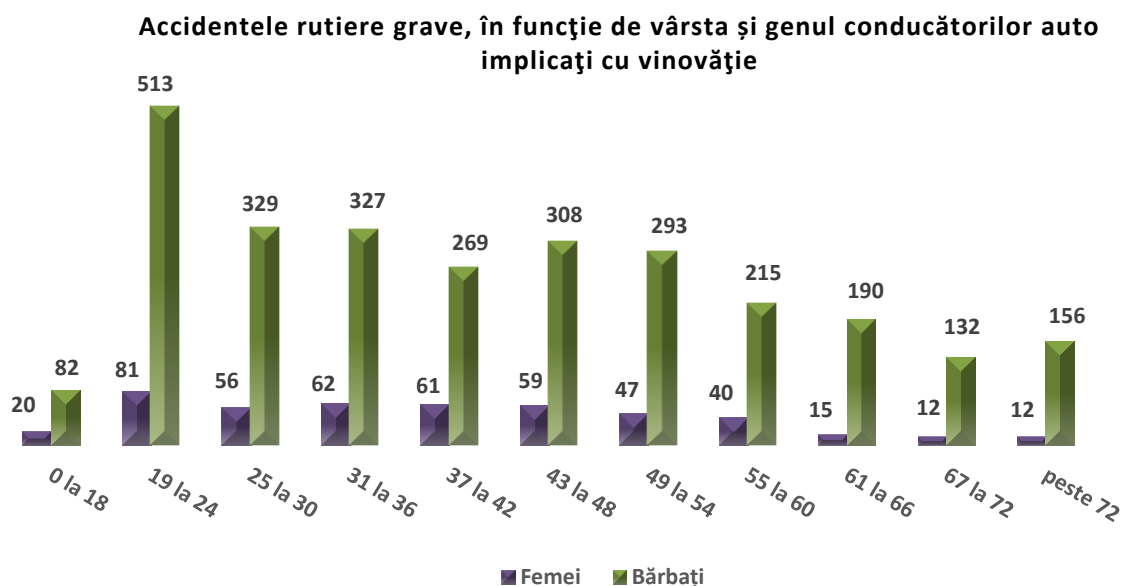
❖ genul conducătorului auto implicat în accidente rutiere grave

De asemenea, genul constituie o variabilă importantă în aprecierea riscului producerii unui accident rutier grav. Derivând din diferențele unor caracteristici psihologice care influențează atitudinile și comportamentele rutiere, genul conducătorilor auto descrie o implicare diferită a femeilor și bărbaților conducători de vehicule în evenimentele rutiere grave care s-au produs în anul 2023.

Forma de implicare în accidentele auto grave a conducătorilor auto, în funcție de gen



Așa cum se constată în graficul de mai sus, implicarea femeilor în producerea evenimentelor rutiere grave este mult mai redusă decât cea a bărbaților. În anul 2023, evenimentele rutiere grave au avut ca participanți (cu sau fără vinovăție) un număr de 6 ori mai mic de femei. Totodată, de 5,7 ori mai puține femei au fost implicate cu vinovăție în accidente rutiere grave (aspecte ce trebuie însă corelate cu prezența în trafic a celor două categorii de gen, numărul bărbaților care dețin permis de conducere fiind de aproape două ori mai mare decât cel al femeilor).



După cum arată distribuția în funcție de gen și vârstă a conducătorilor auto implicați cu vinovăție în accidentele rutiere grave, atât bărbații, cât și femeile cu vârste cuprinse între 19 și 24 de ani sunt responsabili pentru producerea unui număr mai mare de astfel de evenimente, comparativ cu celelalte categorii de vârstă (18,2% dintre bărbații, respectiv 17,4% dintre femeile care au produs accidente grave se aflau în acest interval de vârstă).

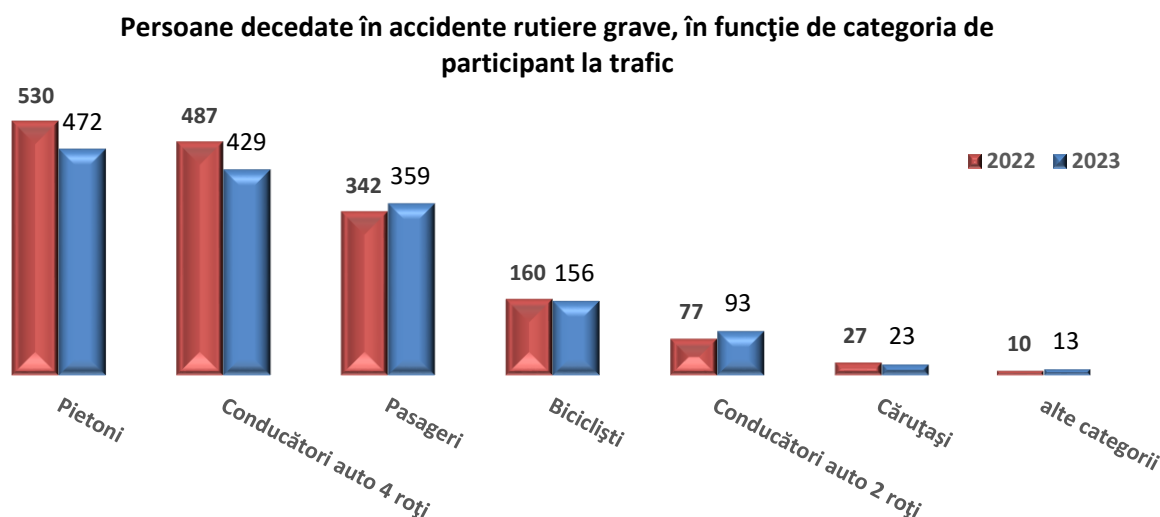
❖ Victime ale accidentelor rutiere grave

În anul 2023, consecințele umane ale accidentelor rutiere grave au constat în 2172 de persoane rănite ușor, 3537 de persoane rănite grav și 1545 de persoane decedate.

În continuare vom prezenta caracteristicile socio-demografice ale persoanelor care au decedat și ale persoanelor rănite grav ca urmare a accidentelor produse pe drumurile publice din România pe parcursul anului 2023.

❖ persoane decedate în accidente rutiere grave pe categorii de participanți la trafic

În graficul de mai jos este ilustrată distribuția victimelor accidentelor rutiere grave din perspectiva categoriei de participant la trafic pe care au reprezentat-o la momentul incidentului rutier.



Similar anilor precedenți, pietonii constituie cele mai numeroase victime și în 2023. Astfel, pietonii reprezintă 30,6% din totalul celor decedați în accidentele rutiere grave, confirmând gradul ridicat de vulnerabilitate a acestei categorii de participanți la trafic. Totuși, comparativ cu anul 2022, **numărul pietonilor decedați a scăzut în 2023**, fiind înregistrate **cu 58 de victime** mai puțin.

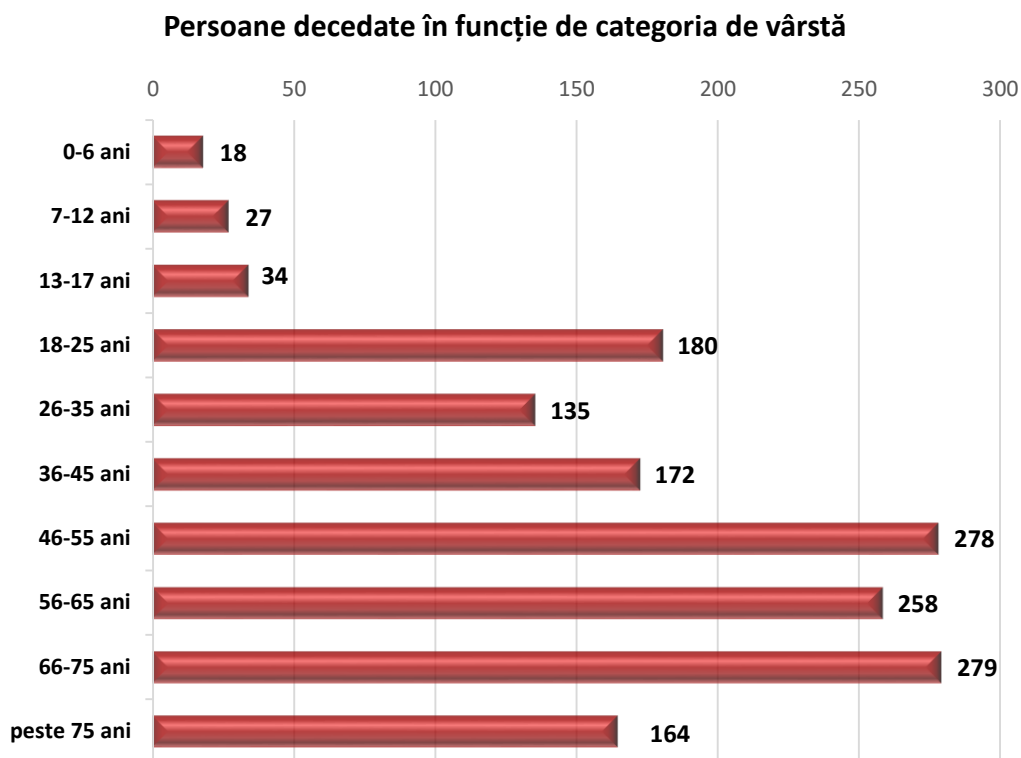
Conducătorii autovehiculelor cu 4 roți reprezintă următoarea categorie de participanți decedați în evenimente rutiere (429 de conducători de autovehicule cu 4 roți au murit în 2023), fiind urmați ca frecvență de pasageri (359 de persoane decedate).

Prin comparație cu anul 2022, numărul conducătorilor de autovehicule cu 4 roți care au decedat în accidente rutiere a înregistrat o ușoară scădere (cu 58 de persoane), în schimb numărul pasagerilor decedați a crescut ușor, de la 342 de persoane la 359 (+17 persoane). O ușoară creștere se constată și în cazul conducătorilor de vehicule motorizate cu 2 roți decedați, de la 77 la 93 (+16 persoane). În schimb, în 2023 s-a înregistrat o reducere modestă a numărului bicicliștilor care au decedat în accidente rutiere, de la 160 la 156 de persoane (-4 persoane).

Constatăm că, per ansamblu, numărul victimelor decedate în accidentele rutiere grave produse în anul 2023 este mai mic cu 88 de persoane față de cel înregistrat în 2022 (cea ce corespunde unei scăderi cu aproximativ 5%).

❖ persoane decedate în accidente rutiere grave pe categorii de vârste

În graficul de mai jos vom prezenta distribuția persoanelor decedate ca urmare a accidentelor rutiere grave în funcție de categoria de vârstă a acestora.



Pe primul loc în clasament, cu cea mai mare frecvență a mortalității, regăsim persoanele cu vârsta cuprinsă între 66 și 75 de ani (279 de decese), ele reprezentând categoria de vârstă cea mai des întâlnită în rândul pietonilor și bicicliștilor decedați.

În plus, similar anilor precedenți, datele relevă că persoanele cu vârsta de peste 60 de ani reprezintă peste o treime dintre victimele decedate în traficul rutier (37,2%).

În schimb, 1 din 5 conducători de vehicule, motorizate sau nu, care au decedat în accidente rutiere în anul 2023, avea vârsta cuprinsă între 18 și 30 de ani. Mai mult, 58,7% dintre participanții la trafic cu vârsta cuprinsă între 18 și 35 de ani care au decedat erau conducători de vehicule.

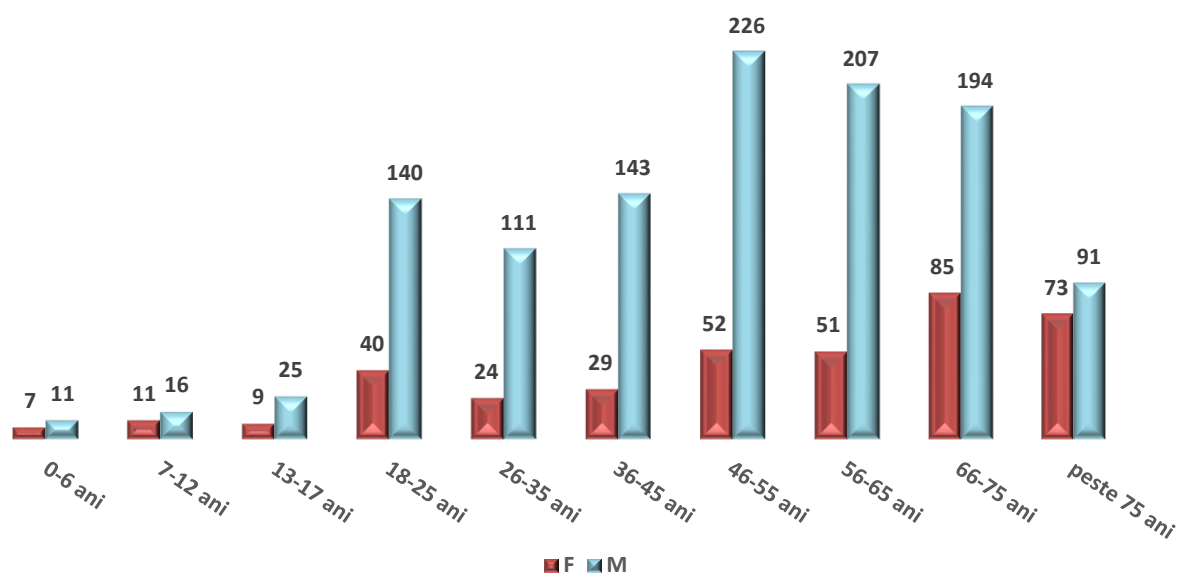
Nu este de neglijat nici numărul deceselor din rândul celor cu vârsta cuprinsă între 0-17 ani (79 de decese), aceștia având, de cele mai multe ori, calitatea de pasageri (43 de decese), pietoni (23 de decese) sau bicicliști (9 decese).

❖ persoane decedate în accidente rutiere grave pe categorii de vârste și gen

Per ansamblu, bărbații reprezintă 75% dintre persoanele care au decedat în accidente rutiere grave. În intervalul de vârstă 26-65 de ani, însă, procentul acestora depășește 80%, maximul fiind înregistrat la categoria 36-45 de ani, unde 83% dintre victimele decedate erau de gen masculin.

Cea mai mică diferență se înregistrează în rândul persoanelor având vârsta de peste 75 de ani: 45% dintre persoanele decedate erau femei și 55% bărbați.

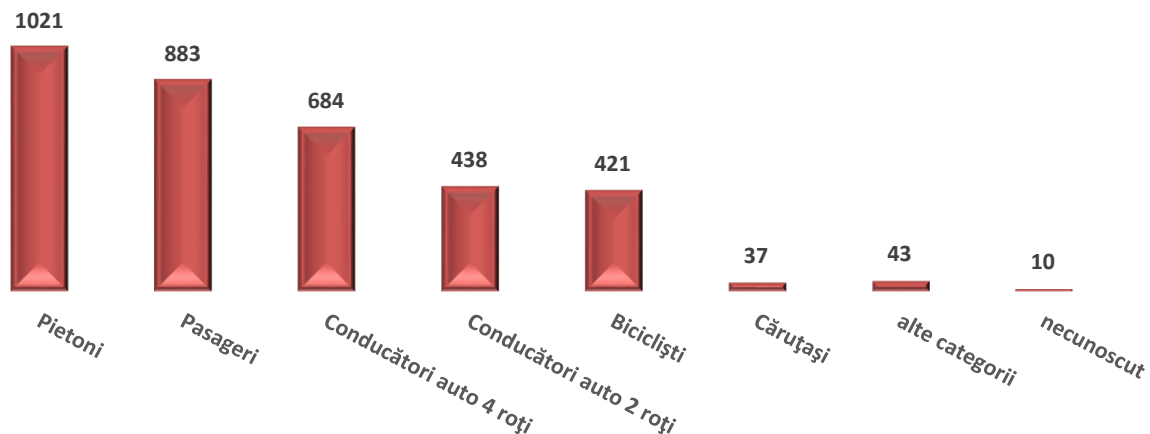
Persoane decedate în accidente rutiere în funcție de categoria de vârstă și gen



❖ persoane rănite grav în accidente rutiere pe categorii de participanți la trafic

Din totalul persoanelor rănite grav în accidentele rutiere produse pe drumurile publice din România în anul 2023, cele mai multe au fost conducători de vehicule (1623 de persoane), care au reprezentat 46% din numărul răniților grav.

Persoane rănite grav în accidente rutiere, în funcție de categoria de participant la trafic



Dintre aceștia, 684 de persoane erau conducători de autovehicule cu 4 roți (ceea ce reprezintă 42% din totalul conducătorilor de vehicule), 438 erau conducători de autovehicule cu 2 roți (27% dintre conducători), iar 421 – bicicliști (26% dintre conducătorii de vehicule și 12% din totalul persoanelor rănite grav).

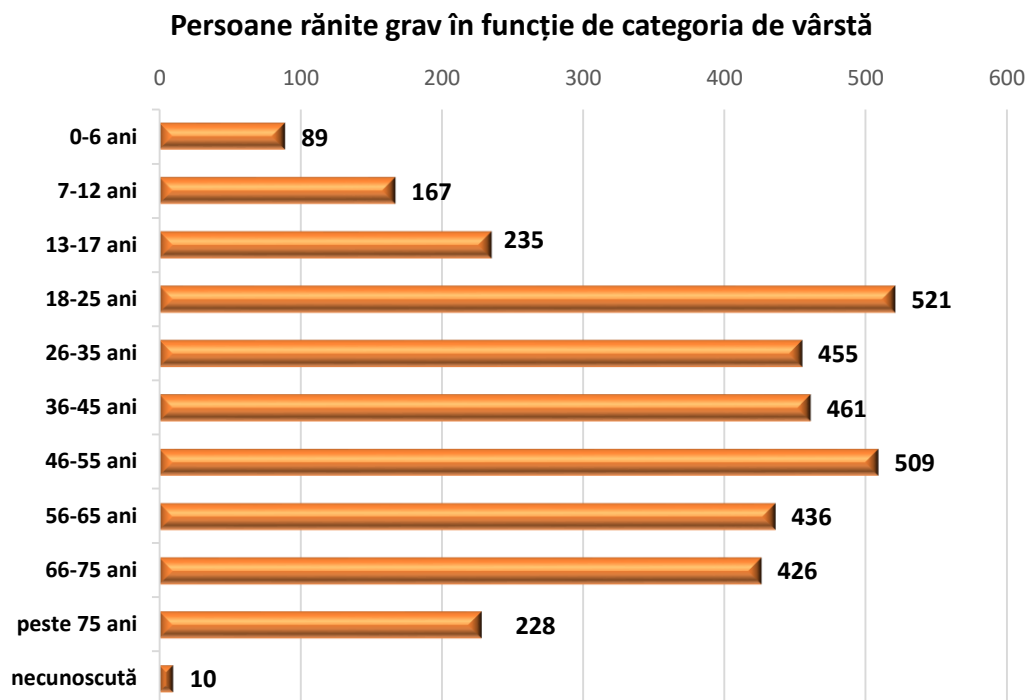
Pietonii au reprezentat 28,9% dintre răniții grav în accidente rutiere, plasându-se pe locul al doilea, după conducătorii de vehicule.

Pasagerii au reprezentat un sfert dintre persoanele care au suferit vătămări grave în accidentele rutiere (883 de persoane).

❖ persoane rănite grav în accidente rutiere pe categorii de vârste

Distribuția persoanelor rănite grav în accidentele rutiere produse în anul 2023 arată că, spre deosebire de distribuția persoanelor decedate în aceleași condiții, persoanele cu vârsta de peste 65 de ani au o pondere mai mică, acest fapt putând fi explicat și prin vulnerabilitatea fizică a acestei categorii de participanți la trafic (atunci când sunt implicate într-un incident rutier grav, riscul acestora de deces este mai mare, prin comparație cu celelalte categorii de vârstă).

În cazul răniților grav, categoria de vârstă cu cea mai mare pondere este 18-25 de ani (14,8%), urmată de 46-55 de ani (14,4%). De fapt, observăm că marea majoritate a persoanelor rănite grav în accidentele rutiere produse în anul 2023 se distribuie destul de echilibrat în intervalul de vârstă 18-75 de ani, unde se încadrează aproximativ 8 din 10 victime.

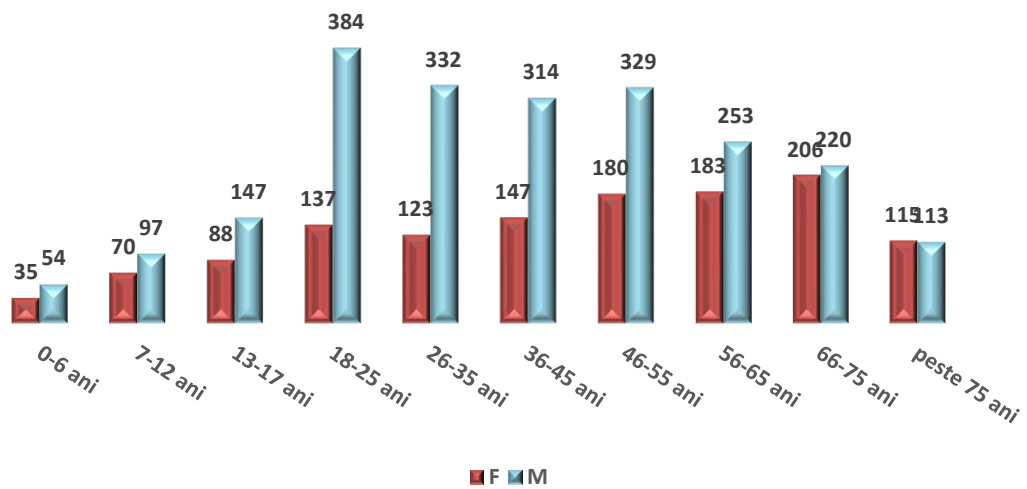


O treime dintre pietonii răniți grav aveau vârsta cuprinsă între 56 și 75 de ani, 1 din 5 pasageri răniți grav avea vârsta între 18 și 25 de ani la momentul evenimentului rutier, iar puțin peste o treime dintre conducătorii de vehicule (motorizate sau nu) se încadrau în intervalul de vârstă 18 – 35 de ani.

❖ **persoane rănite grav în accidente rutiere pe categorii de vârste și gen**

Per ansamblu, bărbații reprezintă 63,4% dintre persoanele rănite grav în accidente rutiere. Diferența dintre numărul bărbaților și al femeilor rănite grav în accidente rutiere este mai mică comparativ cu cea înregistrată în cazul persoanelor decedate în aceleași condiții.

Persoane rănite grav în accidente rutiere în funcție de categoria de vârstă și gen



Diferența cea mai mare se regăsește în intervalul de vârstă 18-35 de ani, unde bărbații reprezentau 73,4%, iar cea mai mică diferență se înregistrează în cazul persoanelor de peste 75 de ani, unde numărul femeilor rănite grav este aproape egal cu cel al bărbaților (113, respectiv 115).



Capitolul III

PIETONI IMPLICAȚI ÎN ACCIDENTE RUTIERE GRAVE

Pietonii reprezintă una dintre categoriile vulnerabile de participanți la trafic, dată fiind lipsa lor de protecție în cazul producerii unui incident rutier. În situația unui accident de circulație, pietonii sunt cei care suferă cele mai severe consecințe în impactul cu ceilalți utilizatori ai drumurilor, în timp ce rănilor provocate altor participanți la trafic sunt foarte rare³⁶.

Vulnerabilitatea pietonilor este determinată de mai mulți factori, printre cei mai importanți fiind: lipsa unei infrastructuri rutiere adecvate (cum ar fi, de exemplu, separarea căilor de deplasare a pietonilor de traficul auto sau existența unor treceri de pietoni securizate), viteza de deplasare a celorlalți participanți la trafic (studiile arată că un pieton lovit de un autovehicul care circulă cu 30 km/oră are 99% șanse de supraviețuire, în timp ce în cazul unui impact cu o mașină care se deplasează cu 50km/oră, șansele sale de supraviețuire scad la 80%), consumul de alcool de către participanții la trafic și lipsa de vizibilitate a acestora (determinată de iluminarea deficitară a drumurilor, existența unor vehicule neprevăzute cu sisteme de iluminare, lipsa utilizării unor elemente reflectorizante sau a unor elemente vestimentare de culoare deschisă de către pietoni la deplasarea în timpul nopții, utilizarea de către pietoni a drumurilor pe care circulă vehicule cu mare viteză)³⁷.

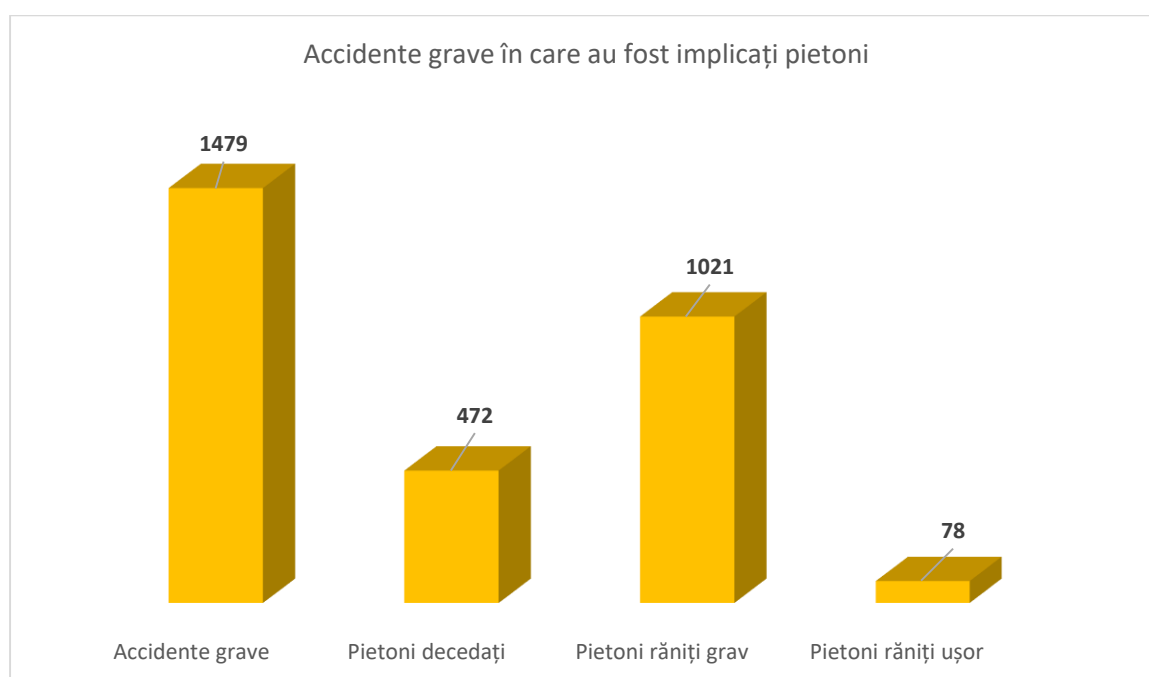
³⁶ European Commission (2021) Road safety thematic report – Pedestrians. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

³⁷ Pedestrian safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners, second edition. Geneva: World Health Organization; 2023

Pietoni decedați și răniți grav în accidente rutiere în 2023

În anul 2023, pe drumurile publice din România s-au produs **1.479** de accidente rutiere grave care au avut ca victime (morți sau răniți grav) pietoni. Acestea au condus la decesul a **472** de pietoni, la rănirea gravă a **1.021** și rănirea ușoară a **78**.

Într-o treime (32,7%) din accidentele rutiere grave produse în 2023 a fost accidentat mortal sau rănit grav un pieton. Totodată, în ansamblul victimelor accidentelor rutiere, pietonii au reprezentat, în 2023, **30,6%** din persoanele decedate și **28,9%** din persoanele rănite grav.



În medie, în anul 2023, zilnic au avut loc 4 accidente în care au fost implicați pietoni, care s-au soldat cu moartea cel puțin a unui pieton și rănirea gravă a aproximativ 4 pietoni.

Cele mai multe accidente în care au fost implicați pietoni (1401) au avut ca rezultat vătămarea unui singur participant din cadrul acestei categorii și au condus la decesul a 442 de pietoni și rănirea gravă a 948. În 2023 s-au produs **78 de accidente grave cu victime multiple în rândul pietonilor** (mai mult de un pieton implicat): 64 de incidente cu câte doi pietoni vătămăți (ce au condus la decesul a 19 pietoni și rănirea gravă a 62), 11 accidente cu 3 pietoni implicați (soldate cu 9 decese și 8 pietoni răniți grav), un accident ce a dus la rănirea gravă a unui pieton și rănirea ușoară a altor trei, și 2 accidente în care au fost implicați 5 pietoni (soldate cu 2 pietoni morți și 2 răniți grav).

Tabel 1 Distribuția accidentelor grave în care au fost implicați pietoni

Număr accidente	Număr pietoni implicați/accident	Consecințele asupra pietonilor		
		Morți	Răniți grav	Răniți ușor
1401	1	442	948	9
64	2	19	62	45
11	3	9	8	15
1	4	0	1	3
2	5	2	2	6

❖ mediul de producere

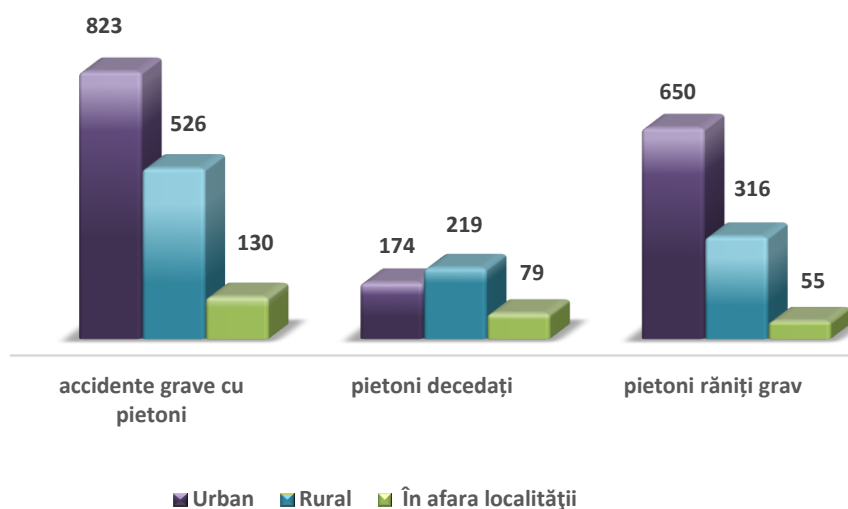
Mai mult de jumătate dintre accidentele grave în care au fost implicați pietoni s-au produs în mediul urban (826 de incidente, 55,6% din total). În mediul rural au avut loc 526 de accidente (35,6%), iar în afara localităților 130 (8,8%).

Această ierarhie a celor trei medii este valabilă și în cazul pietonilor răniți grav: 650 au fost răniți grav în urma unor accidente produse în mediul urban, 316 în mediul rural, iar 55 în incidentele produse în afara localităților. Situația este însă diferită în cazul deceselor: cei mai mulți pietoni (216, 46,4% din totalul deceselor înregistrate în cazul acestei categorii de participanți la trafic) au murit în urma accidentelor produse în mediul rural. Accidentele din mediul urban au dus la decesul a 174 de pietoni, iar cele din afara localității au provocat moartea a 79 de pietoni.

Deși au înregistrat cea mai mică valoare dintre cele trei medii de producere, în absența unei infrastructuri de natură să protejeze pietonii și a unei viteze mari de deplasare a autovehiculelor, accidentele din afara localităților sunt caracterizate de cel mai mare indice de mortalitate³⁸ (60,8%), valoare mult superioară celei înregistrate în mediul urban (21,1%). În ceea ce privește accidentele produse în mediul rural, acestea au înregistrat un indice al mortalității de 41,6%.

³⁸ Indice de mortalitate= număr de pietoni*100/număr de accidente rutiere grave în care au fost implicați pietoni

Accidentele rutiere grave cu implicarea pietonilor, în funcție de mediul de producere



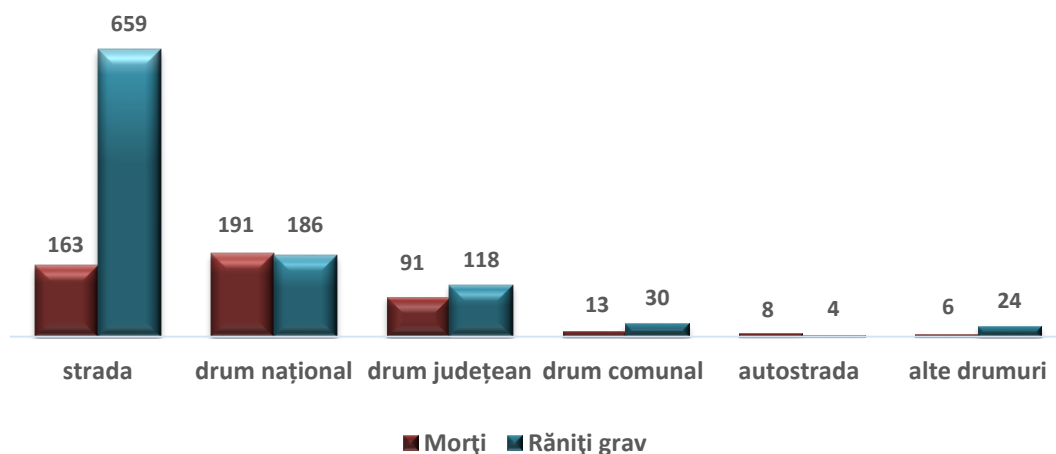
❖ categoria de drum și mediul de producere

În 2023, cele mai multe accidente cu pietoni s-au produs, în ordine, pe străzi (55,6% dintre incidente), pe drumurile naționale (24,6%) și pe drumurile județene (14%). Această ordine este valabilă pentru accidentele din mediul urban, însă în mediul rural cele mai multe accidente cu pietoni au avut loc pe drumurile naționale și județene.

	Total	Urban	Rural	În afara localității
stradă	822	751	65	6
drum național	364	55	231	78
drum județean	207	9	173	25
drum comunal	43	0	39	4
autostradă	13	0	0	13
alte drumuri	30	8	18	4
TOTAL	1.479	823	526	130

Asemănător cu distribuția numărului de accidente grave, accidentele produse pe străzi au produs cel mai mare număr de pietoni răniți grav (64,5%). În accidentele produse pe drumurile naționale au fost răniți grav 186 de pietoni (18,2%), iar în cele de pe drumurile județene 118 (11,6%). Cele mai multe decese în rândul pietonilor au fost însă înregistrate în accidentele produse pe drumuri naționale (40,5%), urmate de străzi (34,5%) și drumuri județene (19,3%).

Pietoni victimele ale accidentelor rutiere grave, în funcție de categoria de drum



Se remarcă anumite particularități atunci când analizăm distribuția accidentelor rutiere grave produse în anul 2023 în raport de categoria de drum și mediul de producere. În mediul urban, cea mai mare parte a deceselor și rănilor grave în rândul pietonilor au avut loc în urma unor incidente produse pe străzile din interiorul localității.

În mediul rural, mai mult de jumătate dintre decesele pietonilor (50,7%) au rezultat în urma unor accidente produse pe drumurile naționale și aproximativ o treime (34,7%) pe drumurile județene ce tranzitează localitățile rurale din România. De asemenea, 71,8% dintre pietonii răniți grav au rezultat în urma unor accidente pe drumuri naționale sau județene. Această distribuție subliniază încă o dată consecințele lipsei unei infrastructuri adecvate asupra siguranței participanților la trafic.

Pietoni victime ale accidentelor rutiere grave în funcție de mediu și categoria de drum

	Pietoni decedați				Pietoni răniți grav			
	Total	Urban	Rural	În afara localității	Total	Urban	Rural	În afara localității
stradă	163	145	15	3	659	606	50	3
drum național	191	25	111	55	186	31	127	28
drum județean	91	3	76	12	118	6	100	12
drum comunal	13	0	12	1	30	0	26	4
autostrada	8	0	0	8	4	0	0	4
alte drumuri	6	1	5	0	24	7	13	4
Total	472	174	219	79	1.021	650	316	55

❖ cauzele accidentelor rutiere grave

Principalele cauze ale accidentelor grave cu pietoni sunt traversarea neregulamentară, neacordarea de prioritate pietonilor și deplasarea/staționarea pietonilor pe carosabil. Traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni a dus la producerea a 539 de accidente grave cu pietoni, soldate cu 172 de decese în rândul acestei categorii de participanți la trafic și rănirea gravă a 368.

Cauză	Accidente grave cu pietoni	Pietoni morți	Pietoni răniți grav	Mortalitate pietoni
1. traversare neregulamentara pietoni	539	172	368	31,9
2. neacordare prioritate pietoni	424	86	347	20,3
3. pietoni pe partea carosabila	226	133	97	58,8
4. neasigurare mers inapoi	75	10	65	13,3
5. alte abateri savarsite de conducatorii auto	31	12	21	38,7
6. alte abateri pietoni	27	12	15	44,4
7. conducere sub influenta alcoolului	27	15	12	55,6
8. alte preocupari de natura a distrage atentia	23	6	15	26,1
9. abateri biciclisti	17	1	15	5,9
10. depasire neregulamentara	16	4	11	25
11. neasigurare la schimbarea directiei de mers	14	3	10	21,4
12. viteza neadaptata la conditiile de drum	14	6	10	42,9
13. conducere fara permis	8	2	5	25
14. neacordare prioritate vehicule	7	1	6	14,3
15. abateri ale conducatorilor de atelaje sau animale	5	2	3	40
16. defectiuni tehnice vehicul	5	2	4	40
17. circulatie pe sens opus	3	0	3	0
18. conducere sub influenta drogurilor	3	1	2	33,3
19. nerespectare distanta intre vehicule	3	2	2	66,7
20. nerespectare semnalizare semafor	3	0	3	0
21. adormire la volan	2	1	1	50
22. nesupraveghere minori	2	0	2	0
23. abateri ale conducatorilor de utilaje	1	0	1	0
24. intoarcere neregulamentara	1	0	1	0
25. nerespectare indicatoare rutiere de obligare sau reglementare	1	1	0	100
26. oprire, stationare neregulamentara	1	0	1	0
27. semnalizare rutiera incompleta / insuficienta	1	0	1	0

Există unele diferențieri în funcție de mediul de producere. În mediul urban, principala cauză a producerii unor accidente grave cu pietoni este neacordarea de

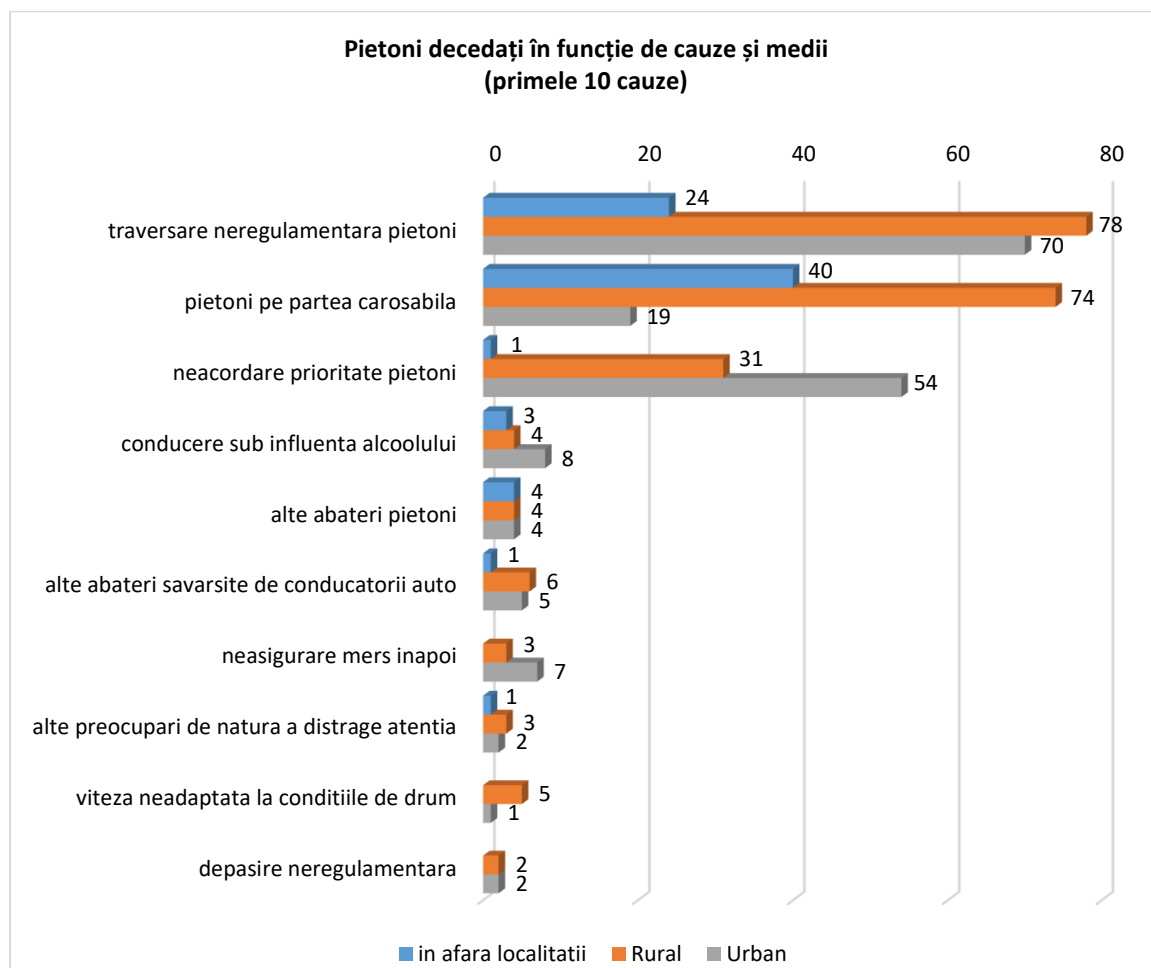
prioritate pietonilor (40,5% dintre accidente s-au produs din această cauză), urmată de traversarea neregulamentară a drumului de către aceștia (34,8%). Împreună, cele două cauze sunt responsabile pentru producerea a trei sferturi dintre accidentele cu pietoni (75,2%).

În mediul rural, principalele cauze sunt traversarea neregulamentară (40,3%) și deplasarea/staționarea pietonilor pe partea carosabilă (22,2%), urmate de neacordarea de prioritate pietonilor (16,3%). Lipsa unei infrastructuri rutiere în mediul rural (număr mic de treceri de pietoni, trotuare neutilizabile) joacă rolul central în etiologia accidentelor grave de circulație din acest mediu, forțând practic pietonii să adopte un comportament riscant care, alături de un alt element ce ține de infrastructura rutieră, tranzitarea localităților rurale de drumuri naționale și județene cu un volum mare de trafic, constituie premisele producerii unor incidente rutiere grave.

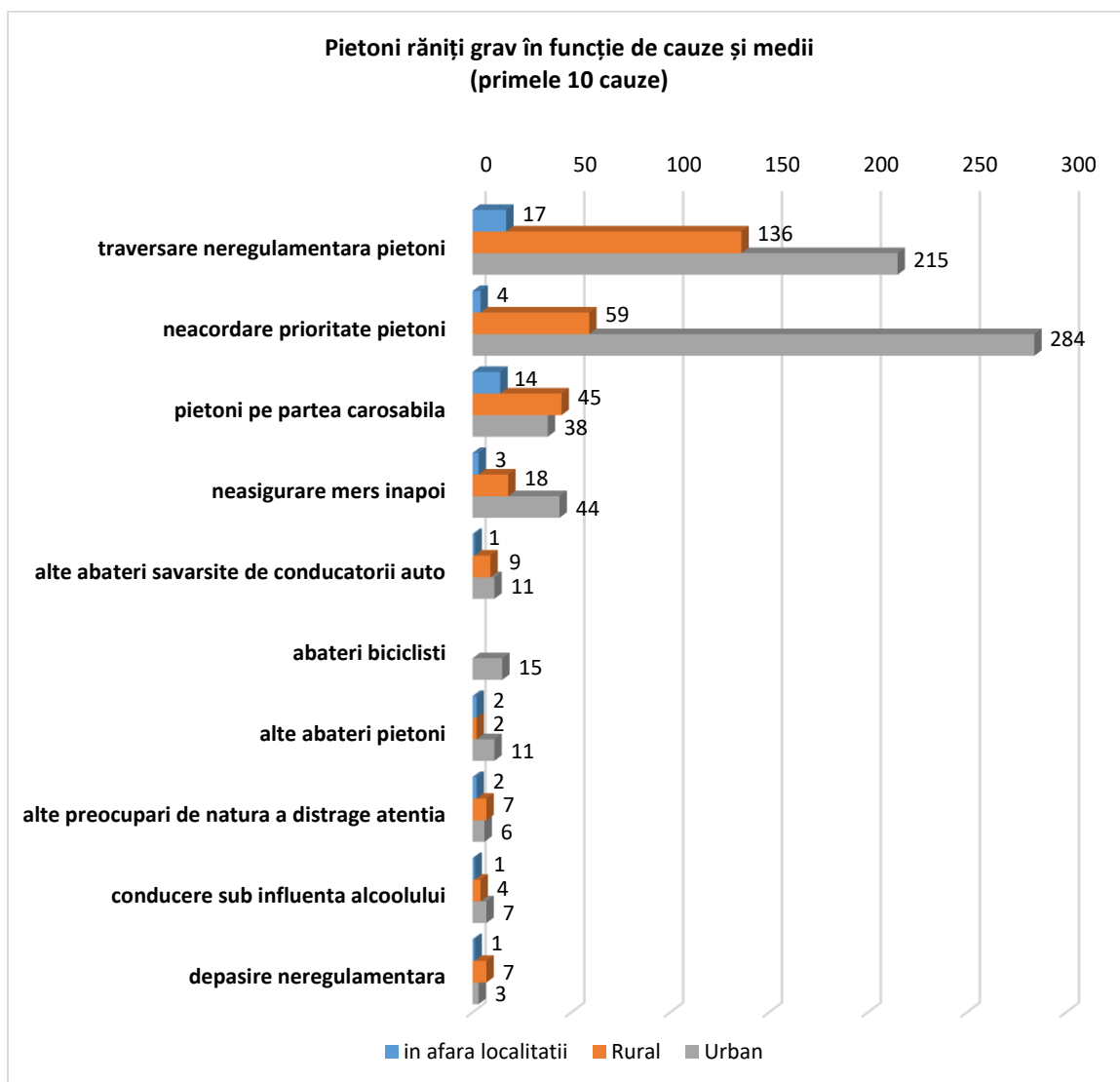
Cauză	Urban	Rural	În afara localității
1. traversare neregulamentara pietoni	286	212	41
2. neacordare prioritate pietoni	333	86	5
3. pietoni pe partea carosabila	57	117	52
4. neasigurare mers inapoi	51	21	3
5. alte abateri savarsite de conducatorii auto	15	14	2
6. alte abateri pietoni	15	6	6
7. conducere sub influenta alcoolului	16	9	2
8. alte preocupari de natura a distrage atentia	9	10	4
9. abateri biciclisti	16	1	0
10. depasire neregulamentara	6	8	2
11. neasigurare la schimbarea directiei de mers	7	7	0
12. viteza neadaptata la conditiile de drum	2	10	2
13. conducere fara permis	1	7	0
14. neacordare prioritate vehicule	3	3	1
15. abateri ale conducatorilor de atelaje sau animale	0	4	1
16. defectiuni tehnice vehicul	0	2	3
17. circulatie pe sens opus	0	2	1
18. conducere sub influenta drogurilor	1	2	0
19. nerespectare distanta intre vehicule	0	1	2
20. nerespectare semnalizare semafor	3	0	0
21. adormire la volan	0	0	2
22. nesupraveghere minori	0	2	0
23. abateri ale conducatorilor de utilaje	0	1	0
24. intoarcere neregulamentara	1	0	0
25. nerespectare indicatoare rutiere de obligare sau reglementare	0	0	1
26. oprire, stationare neregulamentara	0	1	0
27. semnalizare rutiera incompleta / insuficienta	1	0	0

Comparând numărul deceselor produse în fiecare mediu, observăm că traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni a produs cele mai multe decese în rândul

acestora atât în mediul urban, cât și în cel rural (70, respectiv 78 de persoane), în schimb în afara localității prima cauză de deces în accidente rutiere este prezența pietonilor pe partea carosabilă (40 de persoane decedate). Și în mediul rural prezența pietonilor pe partea carosabilă a produs un număr însemnat de decese (74), plasându-se pe locul al doilea în clasamentul cauzelor. Mediul urban are particularitatea că neacordarea priorității de trecere pietonilor a fost a doua în clasamentul cauzelor deceselor în accidente rutiere, producând 54 de victime.



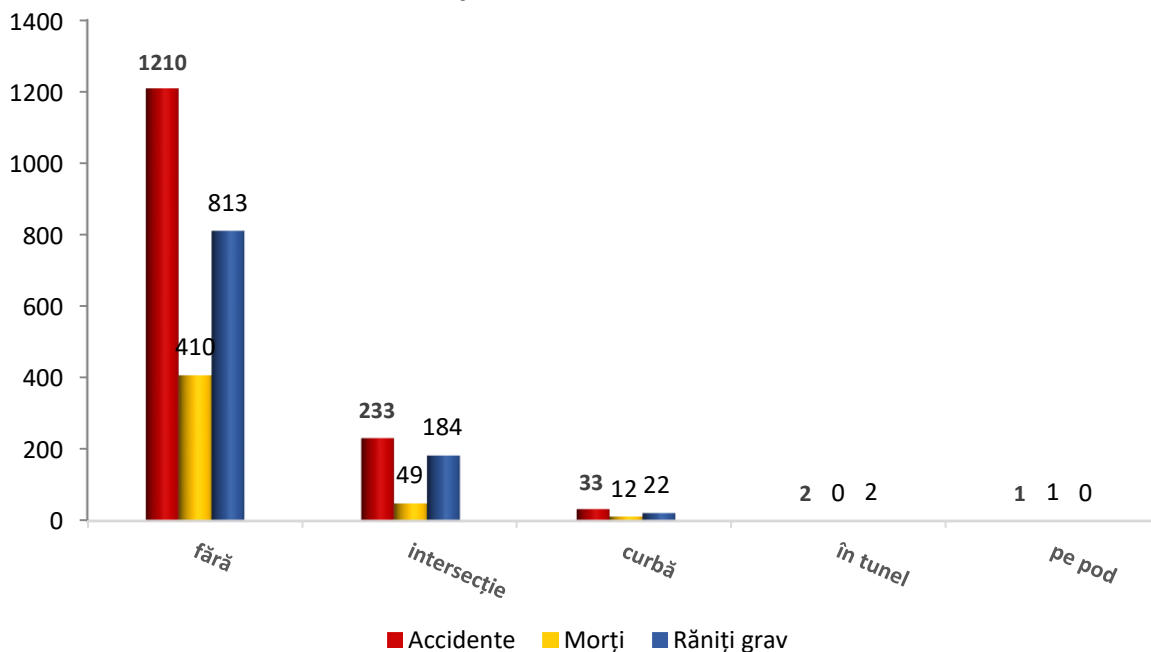
În privința numărului de pietoni răniți grav în accidente rutiere, traversarea neregulamentară a pietonilor a fost cauza care a produs rănirea gravă a celor mai mulți pietoni atât în mediul rural (136 de persoane), cât și în afara localității (17 persoane). În schimb, în mediul urban cauza cel mai des întâlnită pentru rănirea gravă a pietonilor în accidente rutiere a fost neacordarea priorității de trecere pietonilor (284 de persoane). Totuși, și în localitățile urbane traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni a produs un număr important de victime rănite grav (215 persoane).



❖ caracteristicile speciale ale drumului

Caracteristicile speciale ale drumului nu reprezintă un factor major care să influențeze producerea de accidente rutiere grave în rândul pietonilor sau gravitatea consecințelor. Așadar, cea mai mare parte a accidentelor grave în care au fost implicați pietoni (81,8%), cele mai multe decese în rândul acestora (86,9%) și cel mai mare număr de pietoni răniți grav (79,6%) s-au înregistrat pe secțiuni de drum fără vreo caracteristică specială.

Accidentele rutiere grave cu pietoni și consecințele acestora, în funcție de caracteristica drumului



Intersecția este segmentul de drum cu care mai mare relevanță în producerea unor accidente cu pietoni, în intersecții având loc un număr de 233 de accidente grave cu pietoni (15,8% din totalul accidentelor în care au fost implicați pietoni) care au avut drept consecințe decesul a 49 de pietoni (10,4% din totalul pietonilor decedați) și rănirea gravă a 184 (18%).

❖ Accidente grave cu pietoni în funcție de gradul de luminozitate

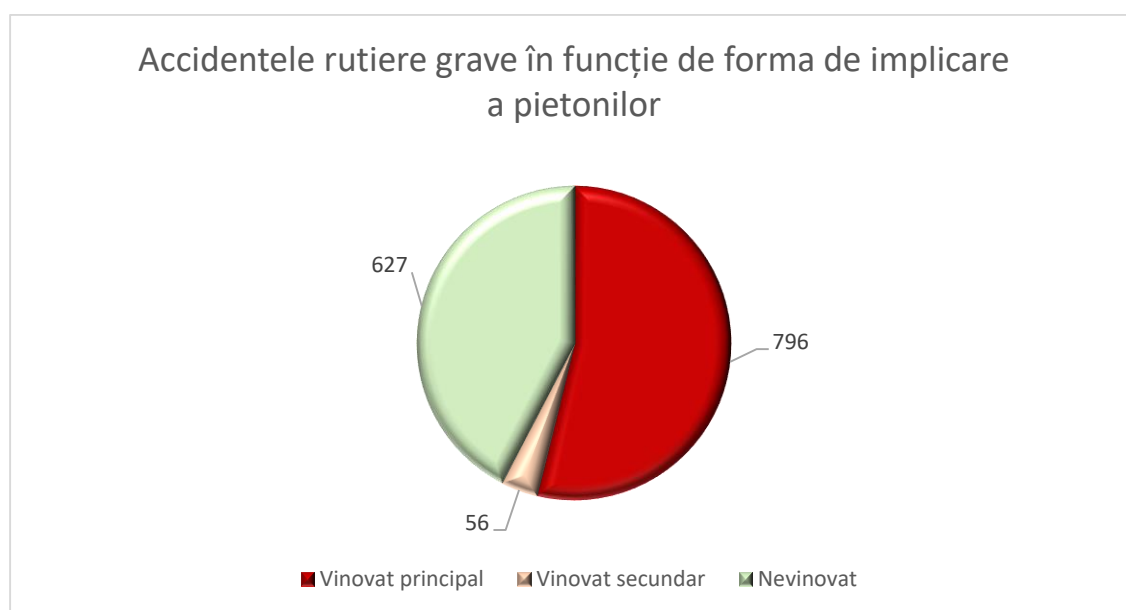
	la lumina zilei	soare orbitor	cer înnorat	fără iluminat stradal	iluminat stradal în funcțiune	iluminat stradal nefuncțional	iluminat stradal oprit	în amurg	în zori
Accidente grave cu pietoni	850	6	62	114	352	24	4	43	24
Pietoni morți	210	2	12	78	134	12	3	16	5
Pietoni răniți grav	642	5	52	42	221	13	1	27	18

Cele mai multe accidente grave cu pietoni s-au produs la lumina zilei (57,5%), iar aproape un sfert (23,8%) în condiții în care iluminatul stradal era în funcțiune. Per ansamblu, mai puțin de o zecime dintre accidentele grave cu pietoni s-au produs în absența iluminatului stradal corespunzător (inexistent, nefuncțional sau oprit).

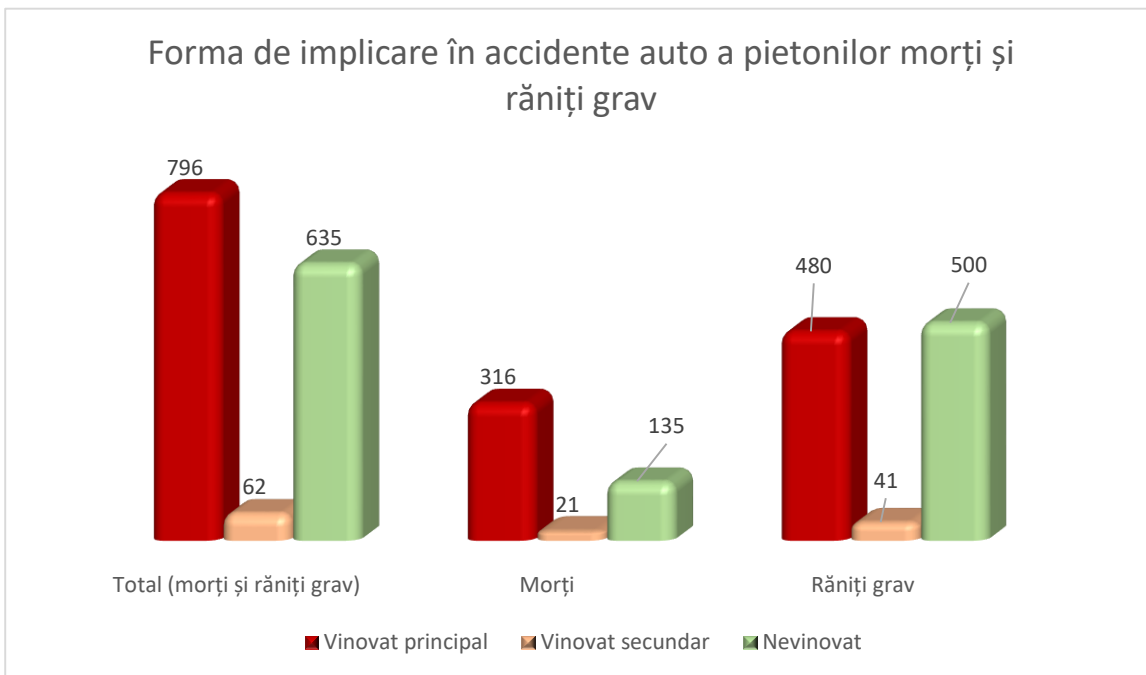
De asemenea, cei mai mulți pietoni au decedat și au fost răniți grav în urma unor accidente produse în condiții adecvate de luminozitate: în urma unor accidente produse la lumina zilei au decedat 210 pietoni (44,5% din total pietoni decedați) și au fost răniți 642 (62,9%), iar accidentele produse în condiții de iluminat stradal în funcțiune au provocat decesul a 134 pietoni (28,4% din totalul pietonilor decedați) și rănirea gravă a 221 (21,6%).

❖ Vinovăția pietonilor implicați în accidente rutiere grave

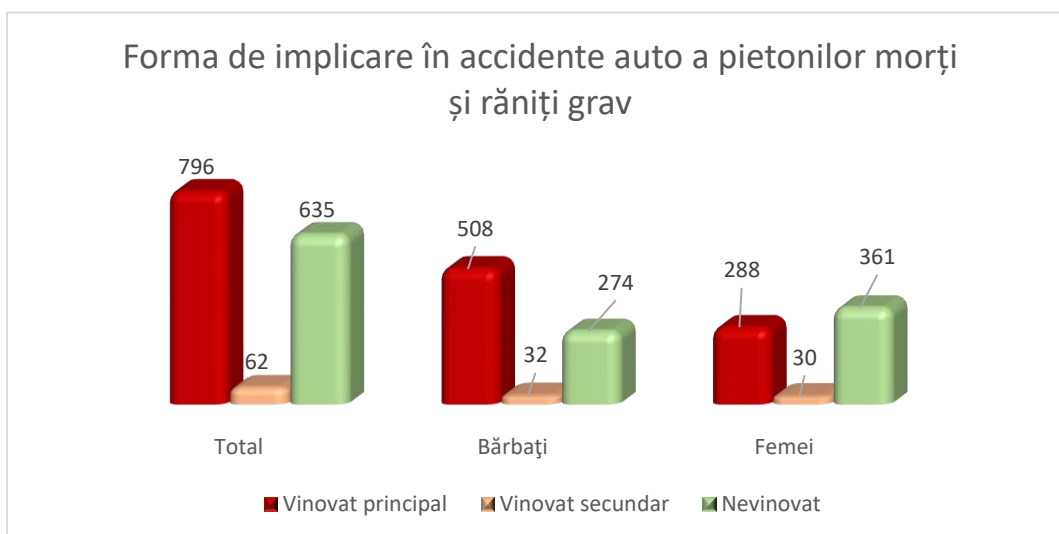
Pietonii au fost vinovați principali de producerea a 796 din cele 1479 de accidente grave în care au fost implicați, vinovați secundari în cazul a 56 și nevinovați în cazul a 627.



În schimb, dacă discutăm despre numărul de persoane, implicarea pietonilor morți și răniți grav în evenimentele rutiere se distribuie între 796 de vinovați principali, 62 de vinovați secundari și 635 de nevinovați, ceea ce înseamnă că aproape jumătate (42,5%) dintre pietonii care au suferit leziuni grave sau au decedat în evenimente rutiere nu aveau nici un fel de vinovăție în producerea acestora.



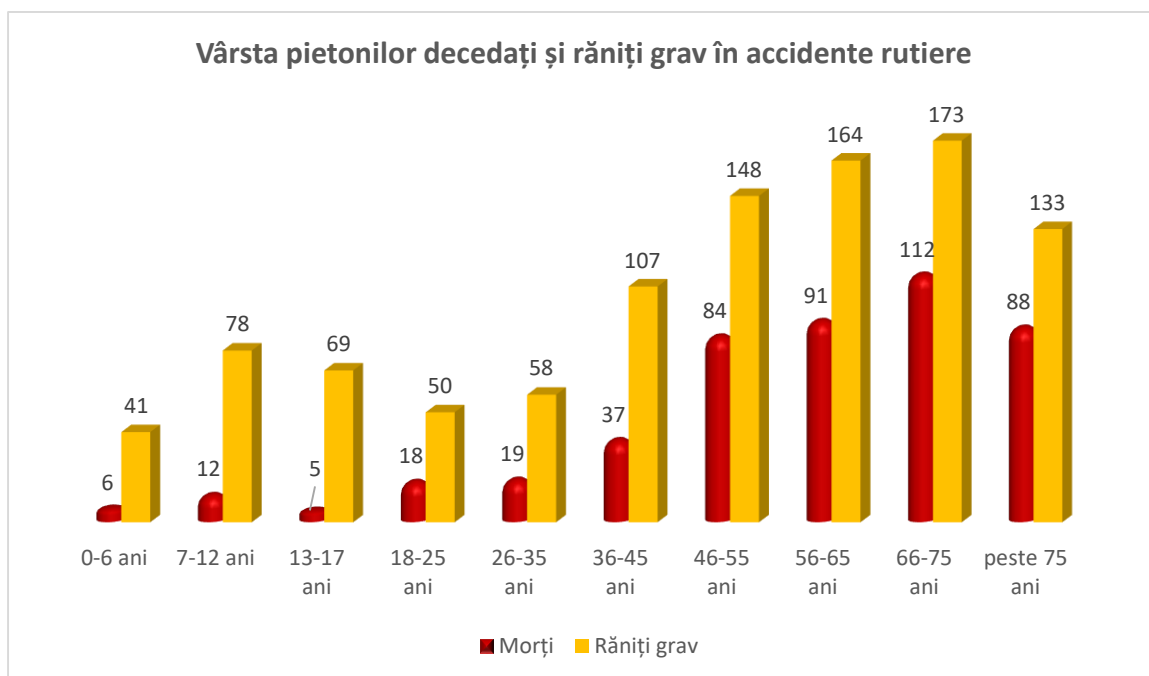
După cum arată distribuția în funcție de gen a pietonilor implicați cu vinovăție în accidentele rutiere grave, bărbații sunt responsabili pentru producerea unui număr mai mare de astfel de evenimente, comparativ cu femeile (63,8% dintre pietonii morți și răniți grav care au fost vinovați principali ai producerii unui accident grav erau bărbați, respectiv 36,2% erau femei).



❖ Vârsta pietonilor implicați în accidente rutiere grave

După cum arată distribuția în funcție de vârstă a pietonilor victime ale accidentelor rutiere grave, observăm că persoanele vârstnice ocupă cea mai mare pondere: 42,4% dintre pietonii decedați aveau peste 65 de ani și 30% dintre pietonii răniți grav se încadrau în această categorie de vârstă.

Mai remarcăm că persoanele din intervalul de vârstă 18-35 de ani au cel mai mic risc de a fi rănite grav sau mortal în accidentele rutiere în calitate de pietoni, reprezentând 7,8% dintre pietonii decedați și 10,6% dintre pietonii răniți grav în anul 2023.





Capitolul IV

ACTIVITĂȚI DESFĂȘURATE LA NIVEL NAȚIONAL PRIVIND PREVENIREA ȘI COMBATEREA INDISCIPLINEI ȘI INFRAȚIONALITĂȚII RUTIERE

Pentru **combaterea principalelor elemente care pun în pericol siguranța participanților la trafic**, pe baza concluziilor desprinse din analizele de risc și a observațiilor privind evoluția fenomenului rutier, în anul 2023, structurile Poliției Rutiere au organizat **58.385 de acțiuni**. Cele mai multe dintre acestea au vizat, în principal:

Combaterea principalelor cauze generatoare de accidente rutiere grave

- încălcarea regimului legal de viteză: 12.227 de acțiuni
- conducerea sub influența băuturilor alcoolice: 8.670 de acțiuni
- legalitatea transportului rutier public de mărfuri și persoane (inclusiv taxi): 4.914 acțiuni
- conducerea sub influența substanțelor psihoactive: 4.791 de acțiuni
- nerespectarea regulilor de circulație de către pietoni: 3.839 de acțiuni
- depășirea nereglementară: 3.293 de acțiuni
- verificarea stării tehnice a autovehiculelor: 2.991 de acțiuni
- neacordarea priorității de trecere pietonilor: 2.939 de acțiuni
- nerespectarea regulilor de către conducătorii de biciclete: 2.715 acțiuni
- utilizarea centurii de siguranță sau a dispozitivelor de retenție: 1.639 de acțiuni
- alte tipuri de acțiuni: 10.367 de acțiuni

Combaterea infraționalității rutiere

- conducerea fără permis de conducere sau cu permis de conducere necorespunzător categoriei vehiculului, retras, anulat sau suspendat: 8.403 infracțiuni constatate
- conducerea unui autovehicul sub influența băuturilor alcoolice: 8.368 de infracțiuni constatate
- conducerea unui autovehicul sub influența substanțelor psihoactive: 3.699 de infracțiuni constatate
- părăsirea locului accidentului și/sau modificarea stării locului sau ștergerea urmelor accidentului de circulație: 1.530 de infracțiuni constatate
- conducerea unui autovehicul neînmatriculat/neînregistrat ori cu număr fals: 1.370 de infracțiuni constatate

Impunerea normelor rutiere prin acțiuni tematice, organizate la nivel european

- corespunzătoare operațiunilor ROADPOL (Organizația Profesională a Polițiilor Rutiere din Europa)
 - „TRUCK/BUS”
 - „SEATBELT”
 - „SPEED”
 - „ALCOHOL / DRUGS”
 - „FOCUS ON THE ROAD”
 - „Road Safety Days”

În acest context, în cursul anului 2023, la nivel național, au fost aplicate **1.960.407 sancțiuni contravenționale** pentru încălcarea normelor rutiere, principalele abateri sancționate fiind:

depășirea regimului legal de viteză 664.834	neportul centurii de siguranță sau neutilizarea dispozitivelor de retenție 225.622	nerespectarea regulilor de circulație de către pietoni 84.577
nerespectarea regulilor de către conducătorii de biciclete 75.736	folosirea telefonului mobil fără a avea dispozitiv tip „mâini libere” 36.038	nerespectarea regulilor referitoare la depășire 22.956
deficiențe periculoase sau ITP expirat 17.549	neacordarea priorității de trecere pietonilor 16.970	conducerea unui autovehicul de către o persoană aflată sub influența băuturilor alcoolice 16.461

În ceea ce privește conducătorii de vehicule, sancțiunile contravenționale au fost aplicate în marea lor majoritate (**90,8%**) conducătorilor de autovehicule (1.728.008 contravenții), restul de **9,2%** fiind acordate pentru încălcarea normelor rutiere de către pietoni (84.577 de contravenții), bicicliști (75.736 de contravenții), căruțași (7.850 de contravenții), motocicliști (593 de contravenții) și mopediști (562 de contravenții), precum și pentru alte categorii.

Pentru încălcarea normelor rutiere, în cursul anului 2023, la nivel național, au fost reținute în vederea suspendării 194.900 de permise de conducere. Situația permiselor de conducere, pe genuri de contravenții, este prezentată în următorul tabel:

Abatere	Număr permise reținute - 2022	%
pt. depășirea vitezei cu mai mult de 50 km/h din care, pentru depășirea cu mai mult de 70 km/h	79.751 6.827	40,92
pt. nerespectarea normelor privind depășirea vehiculelor	23.684	12,15
pt. neacordarea priorității de trecere pietonilor	16.974	8,71
pt. conducere sub influența băuturilor alcoolice	16.780	8,61
pt. nerespectarea culorii roșii a semaforului electric	13.974	7,17
pt. neacordarea priorității de trecere vehiculelor	10.917	5,60
pt. cumulul de puncte de penalizare	4.569	2,34
pt. circulația pe sensul opus	3.157	1,62
pt. adoptarea unui comportament agresiv în conducerea autovehiculelor pe drumurile publice	3.116	1,60
pt. nerespectarea semnalelor, indicațiilor și dispozițiilor polițistului rutier aflat în exercitarea atribuțiilor de serviciu	2.073	1,06
pt. folosirea telefoanelor mobile, în timpul deplasării, concomitent cu încălcarea unei reguli de circulație	1.471	0,75
pt. depășirea coloanelor oprite la semafor sau la trecerile la nivel cu calea ferată	793	0,41
pt. nerespectarea regulilor de trecere la nivel cu calea ferată	738	0,38
alte abateri	1.171	0,60

Tot în cursul anului 2023, la nivel național au fost retrase **85.352 de certificate de înmatriculare**, cele mai multe dintre acestea pentru conducerea autovehiculelor cu defecțiuni tehnice (41,45%).



ACTIVITĂȚI DE EDUCAȚIE RUTIERĂ

Unul dintre obiectivele generale ale Poliției Române este „creșterea gradului de siguranță și protecție pentru cetățeni”. Prin activitatea desfășurată, Direcția Rutieră urmărește realizarea acestuia, respectiv a obiectivului propriu, de reducere a victimizării populației prin accidente de circulație.

Astfel, Poliția Rutieră urmărește combaterea sistematică a cauzelor generatoare de accidente, prin aplicarea fermă a măsurilor din competență, concomitent cu dezvoltarea activităților de educație rutieră.

Atât la nivel național, cât și la nivel local, s-au organizat campanii de educație rutieră și alte activități preventive ce au avut drept scop îmbunătățirea nivelului de cunoaștere și de respectare a normelor rutiere, precum și conștientizarea pericolelor la care se expun cei care încalcă regulile de circulație. În vederea eficientizării transmiterii mesajului preventiv-educativ către grupurile țintă, s-au folosit cât mai multe modalități de comunicare.

ACTIVITĂȚI DESFĂȘURATE ÎN CADRUL PROIETELOR CU FINANȚARE EXTERNĂ NERAMBURSABILĂ

Pentru creșterea gradului de siguranță rutieră, în anul 2023, Poliția Română a continuat proiectul „Educație rutieră – modelarea factorului uman prin responsabilizarea participanților la trafic pentru creșterea gradului de siguranță rutieră” finanțat prin Programul Operațional Infrastructură Mare. Proiectul, în valoare de 26.390.805 lei (fără TVA), constă în realizarea a 6 campanii educativ-preventive la nivel național, iar pentru facilitarea activităților preventive desfășurate de structurile rutiere achiziționarea a 45 de laboratoare mobile de educație rutieră și o caravană educațională modernă.

Pe parcursul anului 2023, s-au desfășurat în cadrul proiectului următoarele campanii:

✓ O campanie având ca temă *neatenția la volan*. Aceasta s-a desfășurat prin intermediul următoarelor mijloace de comunicare:

- 700 de panouri de afișaj stradal ;
- 1.000 de difuzări de spoturi radio pe două posturi cu acoperire națională;
- 1.206 difuzări ale spoturilor TV pe 8 posturi de televiziune cu acoperire națională;
- în mediul online (10.035.585 de afișări pentru expandable banner, peste 32.617 clickuri pe rețelele de socializare, 25 de advertoriale în presa online);
- în presa scrisă (5 advertoriale în publicații cu specific auto);
- realizarea și distribuirea de materiale tipărite.



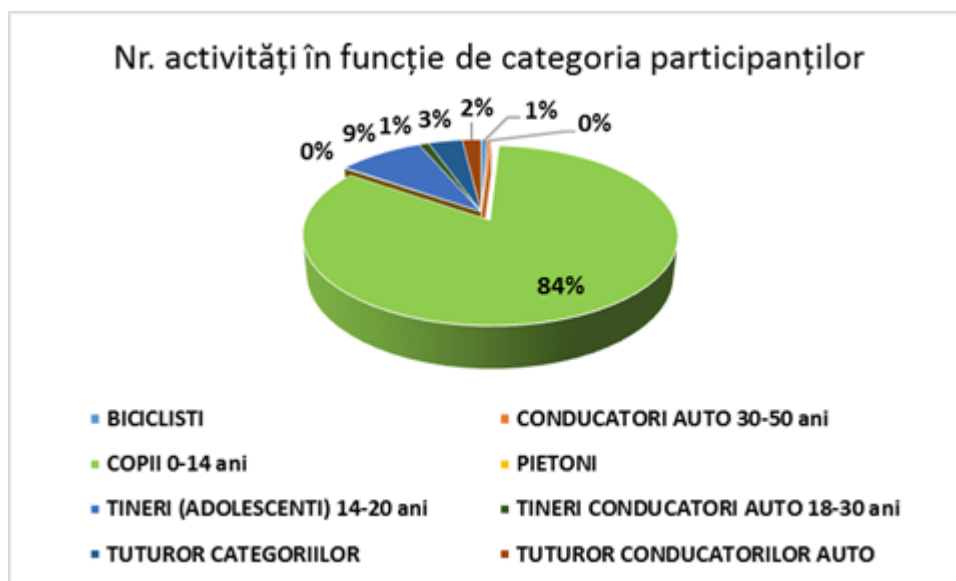
✓ O campanie de conștientizare privind pericolele la care se expun persoanele vulnerabile, *copii și vârstnici*, în cazul nerespectării normelor rutiere. Aceasta s-a desfășurat prin intermediul următoarelor mijloace de comunicare:

- 619 panouri de afișaj stradal ;
- 1.000 de difuzări de spoturi radio pe două posturi cu acoperire națională;
- 1.204 difuzări ale spoturilor TV pe 7 posturi de televiziune cu acoperire națională;

- în mediul online (10.225.593 de afișări pentru expandable banner, peste 43.314 click-uri pe rețelele de socializare, 25 de advertoriale în presa online);
- în presa scrisă (4 advertoriale în publicații naționale);
- realizarea și distribuirea de materiale tipărite și promoționale.



- ✓ În anul 2023, la nivel național, s-au desfășurat 1.396 de activități educativ-preventive, cu utilizarea laboratoarelor mobile de educație rutieră achiziționate în cadrul proiectului.
- ✓ Cele mai multe activități s-au adresat copiilor cu vârsta mai mică de 14 ani (84%). Tinerilor adolescenți, cu vârsta între 14 și 20 de ani, le-au fost dedicate 9% din activitățile desfășurate în anul 2023, cu utilizarea laboratorului mobil de educație rutieră.



ALTE ACTIVITĂȚI EDUCATIV-PREVENTIVE DESFĂȘURATE DE STRUCTURILE RUTIERE TERITORIALE ÎN ANUL 2023

- Au fost încheiate, la nivel teritorial, **212** parteneriate în domeniul educației rutiere.
- Polițiștii rutieri au participat la **5.040** de ore de educație rutieră în **3.231** de unități de învățământ.
- Au fost realizate **21.889** de materiale tipărite cu tematică educativ-preventivă.
- S-au desfășurat **8.980** de activități prin intermediul mass-mediei, astfel: **6193** de articole în presa scrisă, **1.154** de participări la emisiuni radio și **1.633** de participări la emisiuni de televiziune.
- A fost continuat programul, realizat în colaborare cu Direcția Națională de Probațiune din cadrul Ministerului Justiției și desfășurat la nivel național prin intermediul structurilor rutiere teritoriale și a celor de analiză și prevenire a criminalității. Programul a fost conceput pentru a veni în sprijinul reintegrării persoanelor aflate în evidența serviciilor de probațiune care au comis infracțiuni contra siguranței circulației pe drumurile publice, precum și al persoanelor sancționate pentru alte tipuri de infracțiuni, dar care pot fi considerate vulnerabile (de exemplu: consum excesiv de alcool, teribilism).



În perioada 2-5 iulie 2023, s-a desfășurat etapa finală a concursului național „Educația rutieră – Educație pentru viață”. Aflat la cea de-a **43-a ediție**, concursul s-a desfășurat în municipiul Buzău, județul Buzău, sub coordonarea Inspectoratului General al Poliției Române și Ministerului Educației Naționale, a reunit la start **28 de echipaje** câștigătoare ale fazelor județene, respectiv 112 copii.



BREVIAR TERMINOLOGIC

Siguranța rutieră

Siguranța rutieră reprezintă totalitatea acțiunilor și măsurilor destinate îmbunătățirii comportamentului uman, vehiculelor și infrastructurii rutiere, care să conducă la circulația în condiții de securitate a tuturor categoriilor de utilizatori ai drumurilor publice, prin reducerea riscului implicării în accidente rutiere și diminuarea consecințelor acestora.

Accidentul rutier

- Potrivit Dicționarului explicativ al limbii române, accidentul este definit ca fiind evenimentul fortuit, imprevizibil, care întrerupe mersul normal al lucrurilor (provocând avarii, răniri, mutilări sau chiar moartea), un fapt întâmplător, banal, care aduce nenorocire.

- În accepțiune legală însă, **accidentul rutier** este evenimentul care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:

- a) s-a produs pe un drum deschis circulației publice ori și-a avut originea într-un asemenea loc;
- b) a avut ca urmare decesul, rănirea uneia sau a mai multor persoane, ori avarierea a cel puțin unui vehicul sau alte pagube materiale;
- c) în eveniment a fost implicat cel puțin un vehicul în mișcare.

- Accidentele de circulație se clasifică în raport de:

- a) urmările pe care le au – accidente soldate numai cu pagube materiale sau accidente soldate cu victime. La rândul lor, accidentele soldate cu victime se împart în accidente ușoare, din care au rezultat doar leziuni minore, care nu necesită spitalizarea victimelor și accidente grave, soldate cu decesul victimelor sau rănirea gravă a acestora, necesitând pentru vindecare spitalizarea celor răniți;
- b) consecințele juridice pe care le implică – context în care sunt accidente ce atrag răspunderea contravențională și civilă (soldate numai cu pagube materiale) și respectiv care atrag răspunderea penală a celor care le-au produs (accidentele soldate cu victime);
- c) cunoașterea autorului – accidentele pot fi cu autori cunoscuți sau cu autori neidentificați, care au părăsit locul producerii evenimentului fără încuviințarea poliției, sustrăgându-se cercetării.

- Competența materială de cercetare și soluționare a accidentelor de circulație este diferită, în raport de consecințele rezultate din acestea.

- Astfel, potrivit legii, accidentele soldate numai cu pagube materiale, produse pe teritoriul României, între cel mult două vehicule, pentru care există asigurări de răspundere civilă auto valabile, iar conducătorii și/sau, după caz, deținătorul legal, au completat și semnat un formular tip privind constatarea amiabilă de accident, se soluționează direct de către societățile de asigurări, care eliberează și documentele pentru introducerea vehiculelor în reparație.

- Tot în cazul accidentelor soldate numai cu pagube materiale, atunci când nu sunt îndeplinite, în mod cumulativ, condițiile menționate mai sus, ori cei implicați se adresează direct poliției rutiere, aceasta soluționează cauza prin stabilirea vinovăției, întocmirea procesului verbal de constatare a contravenției prin care se aplică și sancțiunea corespunzătoare încălcării normei rutiere și, respectiv, prin eliberarea autorizațiilor de reparație.

Accidentele soldate cu victime, indiferent de gravitatea lor, sunt cercetate de către poliția rutieră, sub supravegherea procurorului, după conturarea probatoriului, dosarul cauzei fiind înaintat cu propunere legală Parchetului care, după caz, poate dispune trimiterea în judecată a autorului, prin sesizarea instanței competente.

Alți indicatori utilizați:

- 1. Rata de motorizare** – măsoară gradul de înzestrare a populației cu autoturisme și se exprimă prin numărul de autoturisme raportat la 1000 de locuitori;
- 2. Rata mortalității** cauzată de accidentele rutiere – numărul deceselor cauzate de accidente rutiere raportat la 1 milion de locuitori;
- 3. Rata fatalității rutiere** - raportul dintre numărul de decedați și numărul total de victime (morți+răniți grav) X 100;
- 4. Indicele de mortalitate rutieră** – raportul dintre numărul de decedați și numărul de accidente grave în care s-au produs aceste decese X 100;
- 5. Indicele de victimizare rutieră** – raportul dintre numărul total al victimelor (morți și răniți grav) și numărul de accidente grave în care s-au produs aceste decese X 100.

INSTITUȚIILE CU ATRIBUȚII ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI RUTIERE

I. MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII, prin:

1. AUTORITATEA RUTIERĂ ROMÂNĂ

Adresa: B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, etaj 8, sector 1, București

Telefon: 021/318.21.00; 021/312.15.19

Fax: 021/ 311.51.97

E-mail: relatii_publice@arr.ro

Pagina web: www.arr.ro

2. REGISTRUL AUTO ROMÂN

Adresa: Sediul central: Calea Griviței, nr. 391A, sector 1, București

Tel. centrală: 021/202.70.00

Informații: 021/9672 (tarif normal RCS&RDS)

Fax: 021/318.17.54

E-mail: office@rarom.ro

Pagina web: www.rarom.ro

3. INSPECTORATUL DE STAT PENTRU CONTROLUL ÎN TRANSPORTUL RUTIER

Adresa: B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, București

Telefon: 021/313.63.20

Fax: 021/311.66.80

E-mail: relatii-publice@isctr-mt.ro

Pagina web: www.isctr-mt.ro

4. COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE

Adresa: B-dul Dinicu Golescu, 38, sector 1, București

Telefon: 021/ 264.34.52; 021/264.34.53

Roviniete mobil: 1761

E-mail: office@andnet.ro; registratura.cnair@andnet.ro

Pagina web: www.cnadnr.ro

II. MINISTERUL AFACERILOR INTERNE, prin:

1. INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE – Direcția Rutieră

Adresa: Bd. George Coșbuc, nr. 83 - 85, sect. 5, București

Telefon.: 021/208.25.25 /19652 sau 19653

Fax: 021/335.36.66

E-mail: circulatie@politiaromana.ro,

oug41.2016.dr@politiaromana.ro - Adresă de poștă electronică dedicată numai primirii copiei de pe cartea de identitate în vederea furnizării serviciilor publice privind activitatea poliției rutiere și pentru primirea copiei după dovada plății amenzii rutiere aplicată de către lucrătorii Direcției Rutiere din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române.

Pagina web: <https://www.politiaromana.ro/ro/structura-politiei-romane/unitati-centrale/directia-rutiera>

2. DIRECȚIA GENERALĂ PERMISE DE CONDUCERE ȘI ÎNMATRICULĂRI

Adresa: Șos. Pipera Nr.49, Sector 2, București

Telefon: Relații cu publicul 037/228.11.87

Comunicare interinstituțională 021/ 301.95.70

Fax: 021/ 232.16.61

Pagina web: <https://dgpci.mai.gov.ro/>

III. AUTORITATEA DE SUPRAVEGHERE FINANCIARĂ

Adresa: Splaiul Independenței, nr. 15, sector 5, București

Telefon: 021/305.34.70

Fax: 021/659.6051, 021/659.64.36

Tel. Verde: 0800 825 627

E-mail: office@asfromania.ro

Pagina web: www.asfromania.ro

IV. BIROUL ASIGURĂTORILOR DE AUTOVEHICULE DIN ROMÂNIA

Adresa: Str. Vasile Lascăr nr. 40 - 40bis, Et. 5 și 6, sector 2, București

Pagina web: www.baar.ro

1. DIRECȚIA SISTEM CARTE VERDE

Telefon: 0311/30.08.00

E-mail: secretariat@baar.ro

citatie@baar.ro (pentru acte de procedură)

2. DIRECȚIA FONDUL DE PROTECȚIE A VICTIMELOR STRĂZII

Telefon: 0311/30.08.00

E-mail: fpvs@baar.ro

V. CONSILIUL INTERMINISTERIAL PENTRU SIGURANȚĂ RUTIERĂ

Contact - Secretariatul Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră (asigurat de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Autoritatea Rutieră Română)

Adresa: Bd. Dinicu Golescu nr. 38, Sector 1, București

Telefon: 021/318.21.00; 021/ 312.15.19

Fax: 021/311.51.97

Pagina web: <https://www.cisr.ro/>

VI. ASOCIAȚIA PRODUCĂTORILOR ȘI IMPORTATORILOR DE AUTOMOBILE

Adresa: Piața Montreal, nr. 10, Intrarea D, et. 2, cam. 2.13, Sector 1, București

Telefon: 0752 310 807

E-mail: apia@apia.ro

Pagina web: www.apia.ro

VII. ASOCIAȚIA CONSTRUCTORILOR DE AUTOMOBILE DIN ROMÂNIA

Adresa: Str. Târgu din Vale, nr. 1, Corp C, etaj 5, Pitești, jud. Argeș

Telefon: 0248/211.245;

Fax: 0248/217.990

E-mail: acarom@acarom.ro

Pagina web: www.acarom.ro

VIII. AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

Adresa: Str. Tache Ionescu, Nr. 27, Sector 1, București

Telefon Centrala de alarmă și informații: 021/222.22.22, 0745/382.715,
0722/382.715,

Fax: 021/317.15.52

E-mail: acr@acr.ro

Pagina web: www.acr.ro