



București - 2021

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2020



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: 021.208.25.25/26043

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 2020
București 2021



CUPRINS

Cuvânt înainte		5
Principalele rezultate		7
Capitolul I	CONTEXTUL INTERN ȘI INTERNAȚIONAL ÎN PROBLEMATICA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE	17
Capitolul II	ANALIZA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE PRODUSE ÎN ANUL 2020	35
Capitolul III	EVOLUȚIA ACCIDENTELOR GRAVE DE CIRCULAȚIE ÎN PERIOADA 2010-2020	64
Capitolul IV	ACTIVITĂȚI DESFĂȘURATE LA NIVEL NAȚIONAL PRIVIND PREVENIREA ȘI COMBATerea INDISCIPLINEI ȘI INFRAȚIONALITĂȚII RUTIERE	88
Anexe		94

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2020

București 2021

Cuvânt înainte

Buletinul siguranței rutiere 2020 încheie o decadă de cercetare anuală privind traficul rutier, efectele infrastructurii asupra riscului de accident și comportamentul diferitelor categorii de participanți la trafic. Studiile realizate s-au pliat cronologic pe ceea ce O.N.U. a denumit „Decada acțiunilor pentru siguranța rutieră”, iar organismele de conducere ale Uniunii Europene au stabilit ca obiectiv al deceniului 2011 – 2020: reducerea cu 50% a numărului de persoane decedate în accidente rutiere pe șoselele Europei. În acest context, Poliția Rutieră continuă să rămână unul dintre pilonii principali ai strategiilor de aplicare a măsurilor de creștere a siguranței rutiere. Fundamentarea științifică a măsurilor reclamă o analiză aprofundată a fenomenului rutier, rezultată din confluența expertizei structurilor interne specializate în analiza criminologică și a instituțiilor și organizațiilor competente și interesate să contribuie la creșterea nivelului de siguranță în trafic.

Reunirea acestor demersuri de cercetare a produs un instrument de evaluare și interpretare națională a datelor multiple și complexe ce definesc traficul rutier, pentru a pune la dispoziția specialiștilor și decidenților ansamblul de informații utile, sperăm noi, pentru implementarea măsurilor aferente scopului generos de scădere a riscului de accidente cu efecte grave, în special scăderea numărului de decese rezultate din accidentele rutiere. Buletinul siguranței rutiere a urmărit de la început atât informarea corectă a celor interesați din cadrul publicului larg de multiplele aspecte ale traficului rutier, cât și prezentarea unei palete largi de informații exacte care să fundamenteze deciziile de îmbunătățire a managementului traficului. De aceea, rigurozitatea în culegerea, colaționarea și interpretarea datelor a fost un factor de prim ordin care a definit fiecare număr al Buletinului.

Am remarcat cu satisfacție în acești 10 ani de cercetare interesul în creștere manifestat de mass media, de reprezentanți ai societății civile și de instituțiile cu rol cheie în managementul traficului. Acest fapt ne onorează și ne motivează să continuăm demersul de cercetare anual, întrucât noi provocări apar în paradigma complexă a traficului rutier și reclamă abordări de specialitate pentru înțelegerea dinamicii acestui fenomen. Editarea prezentului material fructifică experiența acumulată anterior, dar și sugestiile formulate de către cititori, încercând cu fiecare nouă ediție să lărgim aria de cunoaștere și să găsim acele aspecte care necesită o cercetare mai aprofundată.

Ca de fiecare dată, suntem datori să adresăm și pe această cale mulțumiri partenerilor noștri care ne-au furnizat datele statistice și ne-au pus la dispoziție cu generozitate expertiza lor în domeniu. Numai împreună putem găsi soluții pentru un trafic rutier sigur.

Autorii

PRINCIPALELE REZULTATE

Contextul internațional

- Conform celui mai recent studiu realizat de Organizația Mondială a Sănătății, în fiecare an, la nivel global, 1,35 milioane de persoane mor în accidente rutiere, iar alte aproape 50 milioane de persoane sunt rănite grav. Persoanele cu statut socio-economic redus prezintă un risc mai mare de a fi implicate în accidente rutiere grave.
- În Uniunea Europeană siguranța rutieră s-a îmbunătățit considerabil în ultimele decenii, iar dacă ne raportăm la contextul mondial, Uniunea Europeană are printre cele mai sigure drumuri din lume, cu aproximativ 42 decese la un milion de locuitori, comparativ cu 180 decese la un milion de locuitori, la nivel global.
- În cursul anului 2020¹, pe drumurile din Uniunea Europeană și-au pierdut viața în urma unui accident rutier 18.844 de persoane, înregistrându-se o scădere fără precedent față de anul anterior, de 17% (cu 3.809 de cazuri). Reducerea accentuată a volumului de trafic a influențat în mod decisiv și numărul accidentărilor și caracteristicile accidentelor rutiere în anul 2020.
- În perioada 2010-2020 numărul deceselor cauzate de accidentele rutiere a scăzut cu 37% la nivelul U.E., de la 29.691 decese la 18.844 decese, o scădere care nu atinge însă obiectivul stabilit pentru această decadă, și anume reducerea cu 50% a numărului de decese în accidente rutiere.
- România continuă să ocupe prima poziție în clasamentul european al ratei deceselor în accidente rutiere și în anul 2020, cu 85 de decese la 1 milion de locuitori, în scădere însă față de anul 2019, când rata deceselor a fost 96 de decese la 1 milion de locuitori.
- Comisia Europeană a reafirmat în decembrie 2020, angajamentul pe termen lung de a ajunge la aproape zero decese rutiere până în anul 2050 - „Viziunea zero” și, ca etapă intermediară, reducerea cu încă 50% a numărului persoanelor decedate în accidente rutiere și cu 50% a persoanelor rănite grav în perioada 2021-2030.

¹ RANKING EU PROGRESS ON ROAD SAFETY. 15th Road Safety Performance Index Report (iunie2021)

Contextul național

- România a înregistrat, în intervalul 2010-2020, o reducere cu 31% a numărului persoanelor decedate în accidente rutiere (de la 2.377 la 1.646 persoane), comparabilă cu media europeană de 37%.
- Numărul accidentelor rutiere grave a scăzut cu 32,2%, iar numărul persoanelor rănite grav în aceste accidente a scăzut cu 35,6%.
- În 2020 s-au înregistrat, în medie, 26,2 decese la 100 de accidente rutiere grave, pondere în creștere față de anul 2019, ceea ce se înseamnă că, pe parcursul anului 2020, am asistat la o creștere a intensității gravității accidentelor rutiere. Chiar dacă s-a constatat o reducere a numărului de accidente rutiere grave, ponderea celor soldate cu pierderi de vieți omenești a crescut.
- La data de 31.12.2020, în România, numărul persoanelor care dețineau un permis de conducere era de 8.065.846, ceea ce reprezintă 41,7% din totalul populației țării și 51,4% din populația adultă.
- Se remarcă creșterea continuă a numărului de conducători de autovehicule în ultimii ani, de la 6.431.415 deținători de permise de conducere în anul 2011, la 8.065.846 deținători permise în anul 2020, reprezentând o creștere cu 25,4%.
- Mai mult de o treime dintre tinerii până în 21 de ani au permis de conducere.
- La finalul anului 2020, în România, erau 9.222.280 vehicule rutiere înmatriculate în circulație, cu 6% mai multe față de anul precedent. Dintre acestea, 7.274.728 sunt autoturisme (79%).
- În anul 2020, rata de motorizare în țara noastră era de 376 de autoturisme la 1000 de locuitori.
- La 1 autoturism nou înmatriculat în anul 2020, au fost înmatriculate 3 autoturisme second hand.
- Vechimea medie a autoturismelor din România a fost de 15,9 ani în 2020, plasându-se astfel printre țările din Uniunea Europeană cu cele mai vechi flote de autoturisme, alături de Lituania și Estonia. În anul 2020, peste 80% dintre autoturisme aveau o vechime de peste 11 ani, iar aproape un sfert din total reprezintă autoturisme cu vârsta de peste 20 de ani.
- Din cele 64.096 vehicule controlate tehnic în trafic în 2020, 35% erau neconforme din punct de vedere al securității rutiere, iar 5% prezentau pericol iminent de accident.

- La finalul anului 2020 erau în vigoare 6.505.084 contracte RCA, din care 84% pentru autoturisme și 10% pentru autovehicule destinate transportului de marfă; 78,7% erau încheiate cu persoane fizice, iar 21,3% cu persoane juridice.
- În anul 2020, în urma accidentelor rutiere produse pe teritoriul României, au fost plătite despăgubiri brute în valoare totală de 3.181.026.059 Lei prin intermediul firmelor de asigurări (pe RCA), 79% din această sumă fiind plătită pentru daune materiale, iar 21% reprezintă despăgubiri pentru vătămări corporale.
- Rețeaua de drumuri publice a României avea, la sfârșitul anului 2020, o lungime totală de 86.791 de kilometri.
- Față de anul precedent, lungimea totală a drumurilor din România s-a menținut relativ constantă, însă a crescut numărul de kilometri de autostradă cu 6,2% (de la 866 km la 920 km).
- Indicele de mobilitate, calculat ca milioane de autovehicule x kilometri parcurși, a cunoscut în perioada 2010-2019 o creștere continuă și accentuată, ajungând ca în anul 2019 să aibă o valoare cu 140% mai mare comparativ cu anul 2010. În anul 2020, în contextul restricțiilor de mobilitate impuse de perioada pandemiei, s-a constatat o diminuare considerabilă a indicelui de mobilitate rutieră comparativ cu anul 2019 (reducere cu 16,3%, ajungând la o valoare de 146.921 milioane de autovehicule x kilometri parcurși). Totuși, acesta are o valoare cu 100% mai mare comparativ cu valoarea înregistrată în anul 2010.

Dinamica accidentelor rutiere în anul 2020

- În anul 2020, pe drumurile publice din România s-au produs 6.273 accidente rutiere grave, evenimente rutiere care au cauzat decesul a 1.646 de persoane, rănirea gravă a 5.484 de persoane și rănirea ușoară a altor 2.155 persoane.
- În medie, în fiecare zi a anului 2020 s-au produs 17 accidente rutiere grave în care și-au pierdut viața 5 persoane și au fost rănite grav 15 persoane.
- Comparativ cu 2019, în anul 2020 s-au produs cu 2.369 mai puține accidente rutiere grave comparativ cu anul anterior (-27,4%), în timp ce numărul persoanelor vătămate (decedate sau rănite grav) în astfel de evenimente a fost mai mic cu 2.859 de persoane (-28,6%).
- Indicele de mortalitate², reprezentând ponderea persoanelor decedate în totalul accidentelor rutiere grave, a crescut de la 21,6% în 2019 la 26,2% în 2020.
- În raport de mediul producerii lor, în anul 2020, cel mai mare număr de accidente rutiere grave a fost înregistrat în mediul rural - 2.457 evenimente, 39,2% din totalul anual.
- În mediul rural se înregistrează un indice de mortalitate de 27,6%, în timp ce în mediul urban indicele de mortalitate a fost de 16,9% în anul 2020. Totodată, deși mai puțin numeroase, evenimentele rutiere grave produse pe drumurile din afara localităților înregistrează cel mai mare indice de mortalitate (39,1%).
- În afara localității, în anul 2020 au fost înregistrate cu 24,3% mai puține evenimente rutiere grave comparativ cu anul precedent (cu 467 mai puține accidente rutiere grave), cu 81 decese mai puține și cu 651 persoane rănite grav mai puțin în afara localității.
- Față de anii precedenți, distribuția accidentelor rutiere grave în funcție de categoria de drum pe care s-au produs nu s-a modificat semnificativ în anul 2020. Strada a reprezentat sectorul de drum pe care s-au produs cele mai multe accidente rutiere grave (37,3% 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 (31,9%).
- În ceea ce privește victimele, pe drumurile naționale, și-au pierdut viața 45,5% din totalul persoanelor decedate în accidente rutiere în anul 2020, de peste 2 ori mai multe decât în evenimentele rutiere care s-au produs pe stradă, situație

² **indicele de mortalitate** = numărul persoanelor decedate raportat la numărul de accidente rutiere grave x 100

similară celei din anul anterior, drumul național constituind categoria de drum cu cel mai ridicat potențial de victimizare. Deși cele mai numeroase, evenimentele rutiere grave petrecute pe stradă au cel mai scăzut indice de mortalitate.

- Două treimi dintre accidentele rutiere grave s-au produs pe segmente de drum fără caracteristici deosebite. Totuși, intersecția și curba reprezintă elemente de infrastructură cu un potențial mai ridicat de risc rutier. În accidentele produse în curbă în anul 2020 și-au pierdut viața 304 persoane și au fost rănite grav 975 de persoane, în timp ce în accidentele rutiere grave din intersecții au decedat 188 de persoane și au fost rănite grav 996.
- Se remarcă, în continuare, gravitatea accidentelor rutiere produse prin nerespectarea regulilor de trecere la calea ferată: în 30 de evenimente de această natură și-au pierdut viața 20 persoane, valoarea indicelui de mortalitate fiind de 66,7%.
- 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), în acest fel evidențiindu-se influența pe care factorii meteo o au asupra securității traficului rutier.
- Aproximativ o treime (30,4%) dintre accidentele rutiere grave produse în anul 2020 reprezintă evenimente în care au fost accidentați grav pietoni (1.909 accidente). Comparativ cu anul anterior, se remarcă o scădere semnificativă, în 2020 producându-se cu 915 mai puține astfel de evenimente (-32,4%).
- Coliziunea laterală reprezintă a doua categorie ca număr de evenimente (14% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere față de anul trecut cu 31,5%), urmată de coliziunea frontală (10,5% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere față de anul 2019 cu 22,1%) și lovirea unui obstacol în afara carosabilului (9,2% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere cu 33,3% față de anul precedent).
- Dinamica lunară a accidentelor rutiere grave produse în anul 2020 pune în evidență scăderea numărului acestora în perioada în care au fost instituite restricții de circulație cauzate de pandemia de COVID-19. Începând cu luna iunie, odată cu relaxarea măsurilor și începerea sezonului estival, se constată o creștere a numărului de accidente rutiere grave până în luna august 2020, urmată de o scădere până în luna decembrie, perioadă în care au fost din nou impuse anumite

restricții pentru prevenirea răspândirii virusului SARS-CoV2 ca urmare a creșterii ratei de infectare.

- Dacă dinamica accidentelor rutiere grave pe zilele săptămânii generice a anului 2019 s-a caracterizat prin valori mai ridicate în primele zile ale săptămânii și în zilele de vineri, sâmbătă și duminică, în anul 2020 cele mai multe accidente rutiere grave au avut loc luni și vineri, în perioada weekend-ului tendința fiind descrescătoare.
- Analizând numărul persoanelor decedate raportat la numărul accidentelor rutiere grave, observăm că anul 2020 a fost caracterizat de un indice de mortalitate mai mare în toate zilele săptămânii față de anul precedent.
- Evoluția numărului mediu de accidente rutiere grave pe parcursul unei zile reflectă ritmul activității umane: între 5-6 dimineața, numărul accidentelor rutiere grave începe să crească ușor, iar de la oră la oră creșterea se accelerează, ajungând ca în intervalul orar 9-10 să se înregistreze o valoare de aproape 6 ori mai mare față de intervalul orar 4-5. Valorile maxime ale zilei au fost înregistrate în intervalul 18-19, când au avut loc 534 accidente rutiere grave.
- Accidentele rutiere produse până la ora 7 și după ora 17, deși mai puține ca număr, 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.
- Neadaptarea vitezei la condițiile de drum și traversarea neregulamentară de către pietoni rămân și în anul 2020 cele mai frecvente două cauze generatoare de accidente rutiere grave. Următoarele cauze în ordinea frecvenței lor de manifestare sunt: abaterile bicicliștilor, neacordarea de prioritate pietonilor și neacordarea de prioritate vehiculelor.
- Comparativ cu anul 2019, abaterile bicicliștilor au produs cu 110 evenimente rutiere grave mai puține în anul 2020 (-12,9%), rămânând astfel pe locul trei în clasamentul principalelor cauze generatoare de accidente rutiere grave. Neacordarea de prioritate pietonilor a produs cu 210 mai puține accidente în anul 2020 (-25,7%), în timp ce neacordarea de prioritate vehiculelor a produs cu 258 mai puține accidente rutiere grave decât în anul 2019 (-12,9%).
- În 51,2% dintre accidentele grave produse în anul 2020, vinovăția, integral sau în parte, aparține unui conducător de autoturism. Implicarea conducătorilor de vehicule femei în accidentele rutiere grave a fost de 6,9 ori mai mică decât cea a

bărbaților. De asemenea, de 6,8 ori mai puține femei au fost implicate cu vinovăție în evenimente rutiere grave.

- La fel ca în anul precedent, în anul 2020, pietonii au reprezentat cele mai numeroase victime. Astfel, pietonii victime ale accidentelor rutiere grave produse în anul 2020 reprezintă 35,7% din totalul celor decedați. Aceste cifre confirmă gradul ridicat de vulnerabilitate a acestei categorii, dar și nivelul de indisciplină rutieră pe care îl manifestă. Cele mai multe victime, atât persoane decedate, cât și răniți grav, se înregistrează la nivelul categoriei de vârstă de peste 72 de ani, aproape de două ori mai multe victime decât cea de-a doua cea mai reprezentată categorie de vârstă (67-72 ani).
- Pietonii reprezintă 63,8% dintre persoanele decedate în accidentele produse pe stradă, 42,6% în cele care au avut loc pe DN și 36,5% în evenimentele de pe DJ.
- Distribuția pe intervale de vârstă a bicicliștilor, victime ale accidentelor rutiere grave în anul 2020, arată faptul că cele mai multe victime în rândul bicicliștilor sunt persoanele cu vârsta cuprinsă între 61 și 66 de ani.
- Numărul de accidente rutiere grave cauzate de abaterile bicicliștilor confirmă gradul de conformism la normele rutiere mai mare al celor din mediul urban: 259 de accidente rutiere grave au fost cauzate de abaterile bicicliștilor în mediul urban față de 410 în mediul rural.
- Cele mai multe persoane care au condus vehicule cu două roți motorizate și care au decedat în accidente rutiere grave în anul 2020 au fost conducătorii cu vârste cuprinse între 25 și 36 ani, la fel ca în anii precedenți.

Evoluția accidentelor grave de circulație în ultimii 10 ani

- În ultimii 10 ani, în România, cele mai multe accidente rutiere grave au avut loc în mediul urban (ponderea acestora scăzând de la 41,8% din totalul accidentelor în 2010 la 37,6% în 2020). Totodată, în întreaga perioadă, cele mai puține evenimente rutiere grave au fost constatate în afara localității.
- Raportat la anul 2010, numărul accidentelor rutiere grave a scăzut în 2020 cu 39,1% în mediul urban, cu 32,4% în afara localității și cu 23,9% în mediul rural.
- Deși în ultimii 10 ani cele mai multe accidente rutiere grave au avut loc în mediul urban, în acest mediu au fost înregistrate cele mai puține decese (mai puțin de un sfert din total).
- Începând cu anul 2016, cele mai multe decese rezultate în urma accidentelor au fost înregistrate în mediul rural.
- Comparativ cu anul 2010, a scăzut numărul de decese rezultate în urma accidentelor produse în toate cele trei medii. Cele mai mari progrese au fost înregistrate în cazul accidentelor din afara localității (scădere cu 35,5% față de 2010) și în mediul urban (cu 33,2%), în timp ce în mediul rural numărul acestora a scăzut cu 24,4%.
- Numărul răniților grav a scăzut în 2020 cu 41,8% față de 2010 în cazul accidentelor produse în mediul urban, cu 37,8% în cazul accidentelor din afara localității și cu 25,8% în situația accidentelor din rural.
- Primele două cauze ale accidentelor rutiere grave de pe drumurile publice din România, în ultimii zece ani, au fost indisciplinarea pietonilor și viteza, acestea fiind responsabile pentru producerea a mai mult de o treime (39%) din accidentele grave.
- Următoarele cauze, în ordinea incidenței lor, sunt: neacordarea priorității pietonilor, neacordarea priorității vehiculelor și abaterile bicicliștilor. Cele 5 cauze au dus la producerea a aproximativ două treimi (65%) dintre accidentele grave de circulație din România în perioada 2010-2020.
- În comparație cu anul 2010, numărul de accidente grave, de morți și răniți grav din 2020 este semnificativ mai scăzut în cazul evenimentelor rutiere produse pe străzi, drumuri naționale și drumuri județene și mai ridicat în cazul celor care au avut loc pe drumurile comunale, autostrăzi și alte drumuri.
- Numărul accidentelor grave produse pe drumurile naționale a scăzut în 2020 cu 42,6% față de 2010, cel al accidentelor produse pe străzi cu 37,2%, iar al

celor de pe drumurile județene cu 21,4%. În opoziție, numărul accidentelor care au avut loc pe autostrăzi în 2020 este cu 38,8% mai mare față de valoarea din 2010, iar al celor produse pe drumurile comunale cu 20,7%.

- Numărul deceselor înregistrate în 2020 în urma accidentelor de pe drumurile naționale este cu 43,9% mai mic față de valoarea din 2010, cel de pe străzi cu 30%, iar al deceselor rezultate ca urmare a accidentelor de pe drumurile județene cu 7,2%. În cazul deceselor produse în urma accidentelor de pe autostrăzi valoarea din 2020 este cu 83,3% mai mare, iar cea de pe drumurile comunale este comparabilă cu numărul din 2010.
- Față de anul 2010, a existat o reducere a numărului persoanelor care și-au pierdut viața ca urmare a accidentelor rutiere din toate categoriile de participanți la trafic, cu excepția bicicliștilor. În rândul acestora, deși nu au fost diferențe semnificative de la an la an, în 2020 au fost cu aproximativ 7% mai multe decese față de anul 2010.
- Cea mai accentuată reducere a numărului de victime a avut loc în cazul conducătorilor de autovehicule cu 2 roți (motociclete, mopede, scutere) – cu 49% mai puține victime în rândul acestei categorii de participanți la trafic în 2020 comparativ cu 2010.
- În toată perioada analizată, cele mai multe accidente rutiere grave s-au produs din vina conducătorilor de autovehicule: în medie, pentru 66% dintre acestea, vinovatul principal a fost un conducător auto. De asemenea, conducătorii de autovehicule au fost responsabili pentru moartea a aproximativ două treimi din totalul persoanelor decedate în accidente rutiere și pentru 72% dintre victimele rănite grav.
- Numărul accidentelor grave produse cu vinovăția principală a unui pieton s-a înjumătățit între 2010 și 2020, cel al accidentelor produse de un conducător de autovehicul a scăzut cu o treime în această perioadă, iar cel al accidentelor de producerea cărora a fost vinovat un conducător de atelaje cu tracțiune animală s-a redus cu aproape un sfert.
- În schimb, numărul accidentelor grave pentru producerea cărora a fost vinovat principal un biciclist a crescut în această perioadă cu 77,4%.
- Pietonii au fost, la rândul lor, vinovați pentru producerea a 21% dintre accidentele grave, din care au rezultat 26% dintre victimele decedate și 17% dintre victimele rănite grav în accidentele rutiere. Ponderea accidentelor în

care vinovatul principal a fost un pieton a scăzut, treptat, de la 24% în 2010 la 17% în 2020.

- În schimb, bicicliștii au fost responsabili pentru producerea a aproximativ 8% dintre accidentele grave de circulație în perioada 2010-2020, însă remarcăm că acest procent a crescut de la aproximativ 5% în anul 2010 la 12% în 2020, această creștere producându-se treptat de-a lungul intervalului. Accidentele produse de bicicliști au avut drept consecințe moartea a 6,5% din totalul victimelor decedate în evenimente rutiere și rănirea gravă a 7% din totalul victimelor rănite grav.
- Ponderea accidentelor în care vinovatul principal a fost un conducător de vehicul cu tracțiune animală și ponderea victimelor acestora (morți și răniți grav) în total victime au fost relativ constante în intervalul 2010-2020 (aproximativ 2-3%).
- În privința consecințelor, este de remarcat faptul că s-a redus cel mai mult numărul deceselor rezultate în urma accidentelor produse de către conducătorii de atelaje animale (cu 49,2%) și al celor pentru producerea cărora vinovați principali au fost pietonii (cu 39,6%).
- În ultimii 10 ani, numărul victimelor rănite grav a scăzut cel mai mult în cazul accidentelor produse de pietoni (cu 56,1%), dar acesta s-a redus semnificativ și în cazul accidentelor provocate de un conducător auto (cu 37,7%).
- Consecințele accidentelor provocate de către bicicliști au avut, însă, o evoluție diferită: în 2020 au rezultat în urma acestor accidente cu 9,6% mai multe decese și cu 104,7% mai multe persoane rănite grav comparativ cu 2010.



Capitolul I

CONTEXTUL INTERN ȘI INTERNAȚIONAL ÎN PROBLEMATICA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE

Îmbunătățirea siguranței rutiere reprezintă o prioritate atât la nivel internațional, cât și la nivel național, iar reducerea deceselor, a vătămarilor în accidente rutiere a fost setată drept obiectiv atât de Organizația Națiunilor Unite, cât și la nivelul Uniunii Europene.

În august 2020, Adunarea Generală a Organizației Națiunilor Unite a adoptat Rezoluția 74/299 *“Îmbunătățirea siguranței rutiere la nivel mondial”* proclamând obiectivul ambițios de a preveni cel puțin 50% din decesele și vătămarile din traficul rutier până în 2030 .

Planul global de acțiune se va alinia la Declarația de la Stockholm și va sublinia importanța unei abordări holistice a siguranței rutiere prin îmbunătățirea continuă a infrastructurii rutiere, a siguranței vehiculelor, prin îmbunătățirea legislației în domeniu și a modului de aplicare a acesteia, cu accent pe riscurile comportamentale ale participanților la trafic, cum ar fi viteza, alcoolul etc., prin eficientizarea intervenției medicale de urgență și îngrijirea traumatismelor pentru persoanele vătămăte în accidente rutiere. O atenție specială se dorește a fi acordată celor mai vulnerabili

participanți la trafic, inclusiv pietonii, bicicliștii, motocicliștii și utilizatorii de transport public.

Planul de acțiune reflectă, de asemenea, și prevederile Declarației de la Stockholm cu privire la politicile de încurajare a modalităților alternative de transport (mersul pe jos, cu bicicleta etc.) și de utilizare a transportului public.

În cadrul de politică al U.E. privind siguranța rutieră, Uniunea Europeană și-a reafirmat viziunea pe termen lung de a ajunge la aproape niciun deces rutier până în anul 2050 („Viziunea zero”) și, ca etapă intermediară, reducerea cu încă 50% a deceselor și a vătămărilor grave până în 2030.

În decembrie 2020, Comisia Europeană a adoptat „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă”, însoțită de un plan de acțiune structurat pe 10 domenii cheie de acțiune, care cuprinde 82 de inițiative care vor ghida activitatea pentru următorii patru ani. Această strategie pune bazele procesului prin care, la nivelul Uniunii Europene, mobilitatea va fi verde, inteligentă și la prețuri abordabile.

Au fost stabilite obiective ambițioase pentru întregul sistem de transport, pentru a asigura o revenire sustenabilă, inteligentă și rezilientă în urma crizei Covid-19. Conform acestei strategii, Comisia se angajează să mărească siguranța și securitatea la nivelul tuturor modurilor de transport, inclusiv prin reducerea aproape la zero a numărului de decese până în anul 2050, să stimuleze achiziționarea vehiculelor cu emisii zero/combustibili regenerabili/cu emisii scăzute de carbon, dezvoltarea unei mobilități interurbane și urbane sănătoase și sustenabile (de exemplu prin dezvoltarea unei infrastructuri suplimentare pentru biciclete în următorii 10 ani), transformarea mobilității multimodale conectate și automatizate în realitate.

Una din principalele schimbări pe piața transporturilor în anul 2020 a fost adoptarea de către Parlamentul European a pachetului de mobilitate pentru transportatori. Acesta a intrat în vigoare în luna septembrie a anului 2020, aducând noutăți în ceea ce privește cerințele minime referitoare la durata maximă de conducere zilnică și săptămânală, pauzele și perioadele de repaus zilnic și săptămânal, tahografe etc. Acest pachet de mobilitate prevede și obligativitatea transportatorilor de a se întoarce la fiecare 8 săptămâni acasă, în statul membru care le-a acordat autorizația de transport.

CONTEXT INTERNAȚIONAL

Potrivit Organizației Mondiale a Sănătății (OMS)³, în fiecare an, aproximativ 1,35 milioane de oameni din întreaga lume mor în accidente rutiere, iar aproape 50 de milioane de persoane suferă vătămări grave. Mai mult de jumătate din totalul deceselor și rănilor în accidentele rutiere implică utilizatorii vulnerabili ai drumului, precum pietoni, bicicliști, motocicliști sau pasageri ai vehiculelor. Totodată, se remarcă vulnerabilitatea deosebită a tinerilor pe drumurile lumii.

Accidentele rutiere reprezintă principala cauză de deces în rândul copiilor și tinerilor (între 5 și 29 ani).

La fiecare 24 de secunde, un om își pierde viața într-un accident rutier. Aproape 3.700 oameni mor zilnic pe șosele.

Pe lângă pierderea de vieți omenești și suferințele cauzate de accidentele rutiere, acestea conduc la importante pierderi materiale generate de costurile tratamentului pentru răniți, dar și de pierderea capacității de lucru a celor accidentați. Conform estimărilor, accidentele rutiere au un impact deosebit și asupra economiilor naționale, reflectându-se în pierderi de 3% din produsul intern brut anual.

În Uniunea Europeană, siguranța rutieră s-a îmbunătățit considerabil în ultimele decenii, iar dacă ne raportăm la contextul mondial, Uniunea Europeană are printre cele mai sigure drumuri din lume, cu 42 decese la un milion de locuitori, comparativ cu 180 decese la un milion de locuitori, la nivel global.

În cursul anului 2020⁴, pe drumurile din Uniunea Europeană și-au pierdut viața în urma unui accident rutier 18.844 de persoane, înregistrându-se o scădere fără precedent față de anul anterior, de 17% (3.809 de cazuri). Reducerea accentuată a volumului de trafic a influențat în mod decisiv și numărul accidentărilor și caracteristicile accidentelor rutiere în anul 2020.

Situația fără precedent constatată în anul 2020 a determinat anumite schimbări în clasamentul ratelor mortalității pe țări, cele mai sigure drumuri fiind în Suedia, cu 18 decese cauzate de accidente rutiere la un milion de locuitori, în timp ce România, cu 85 de decese cauzate de accidentele rutiere, a înregistrat cea mai ridicată rată a mortalității în anul 2020. Media U.E. a fost de 42,3 de decese la un milion de locuitori.

³ Global Status report on road safety 2018, Geneva: World Health Organisation

⁴ RANKING EU PROGRESS ON ROAD SAFETY. 15th Road Safety Performance Index Report (iunie 2021)

Potrivit cifrelor publicate în ultimul raport european pentru evaluarea performanțelor în domeniul siguranței rutiere⁵, comparativ cu anul 2019, 18 state membre au înregistrat o scădere record în 2020 a numărului deceselor în accidente rutiere. Amplitudinea reducerilor înregistrate nu a fost însă uniformă la nivelul tuturor statelor, cele mai mari scăderi fiind observate în Bulgaria, Belgia, Malta, Italia, Ungaria, Spania, Danemarca, Franța, Slovenia, Portugalia și Croația. La polul opus, în cinci state membre s-a înregistrat o creștere a numărului de decese în accidente rutiere grave (Luxemburg, Estonia, Irlanda, Letonia, Finlanda).

Evoluția ratei mortalității rutiere și a numărului de decese în accidente rutiere – U.E. 27

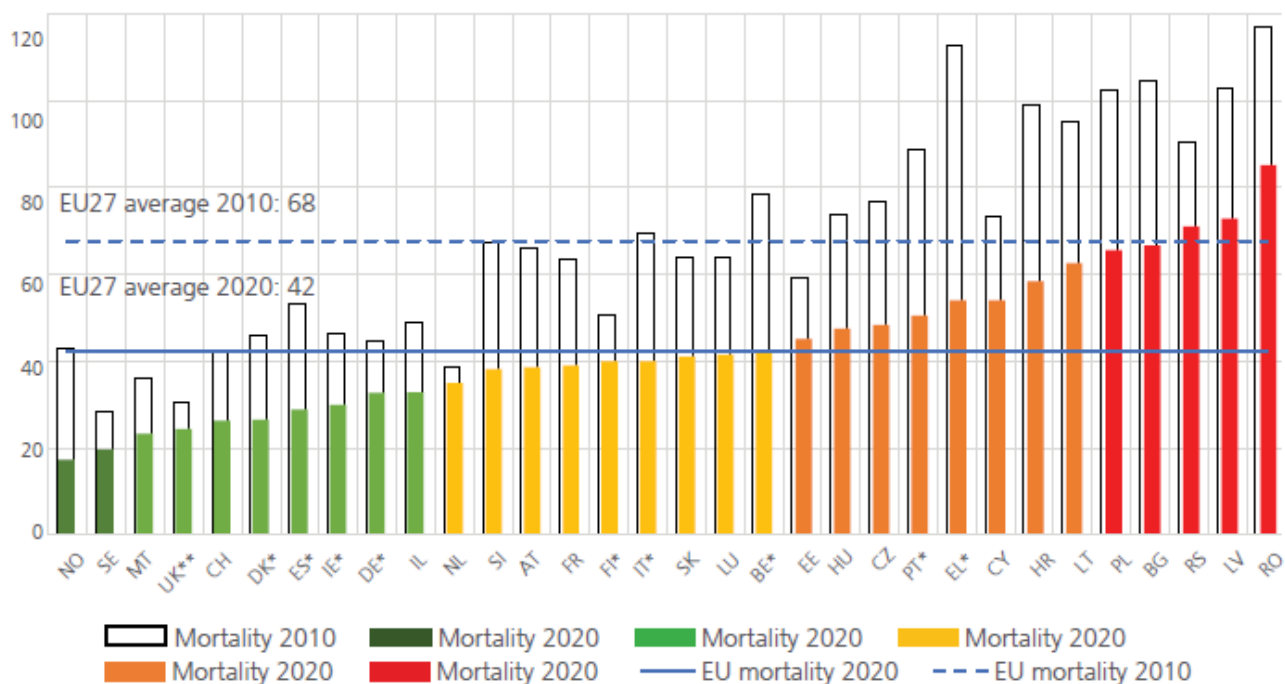
	Rata mortalității rutiere ⁶			Variație între 2019-2020 (%)	Variație între 2010-2020 (%)
	2010	2019	2020		
UE-27	68	51	42	-17 %	-37 %
Belgia	78	54	42	-25 %	-43 %
Bulgaria	105	90	67	-26 %	-40 %
Cehia	77	58	48	-16 %	-36 %
Danemarca	46	34	27	-22 %	-39 %
Germania	45	37	33	-11 %	-25 %
Estonia	59	39	45	15 %	-24 %
Irlanda	47	29	30	6 %	-30 %
Grecia	112	65	54	-14 %	-54 %
Spania	53	37	29	-22 %	-45 %
Franța	64	50	39	-22 %	-36 %
Croația	99	73	58	-20 %	-44 %
Italia	70	52	40	-25 %	-42 %
Cipru	73	59	54	-8 %	-20 %
Letonia	103	69	73	5 %	-36 %
Lituania	95	66	63	-6 %	-41 %
Luxemburg	64	36	42	18 %	-19 %
Ungaria	74	62	47	-23 %	-37 %
Malta	36	32	23	-25 %	-20 %
Țările de Jos	39	38	35	-8 %	-5 %
Austria	66	47	39	-17 %	-38 %
Polonia	102	77	66	-14 %	-36 %
Portugalia	89	63	46	-21 %	-47 %
România	117	96	85	-12 %	-31 %
Slovenia	67	49	38	-22 %	-42 %
Slovacia	64	45	41	-9 %	-35 %
Finlanda	51	38	40	5 %	-19 %
Suedia	28	22	20	-8 %	-23 %

Sursa: RANKING EU PROGRESS ON ROAD SAFETY. 15th Road Safety Performance Index Report

⁵ RANKING EU PROGRESS ON ROAD SAFETY. 15th Road Safety Performance Index Report (iunie2021)

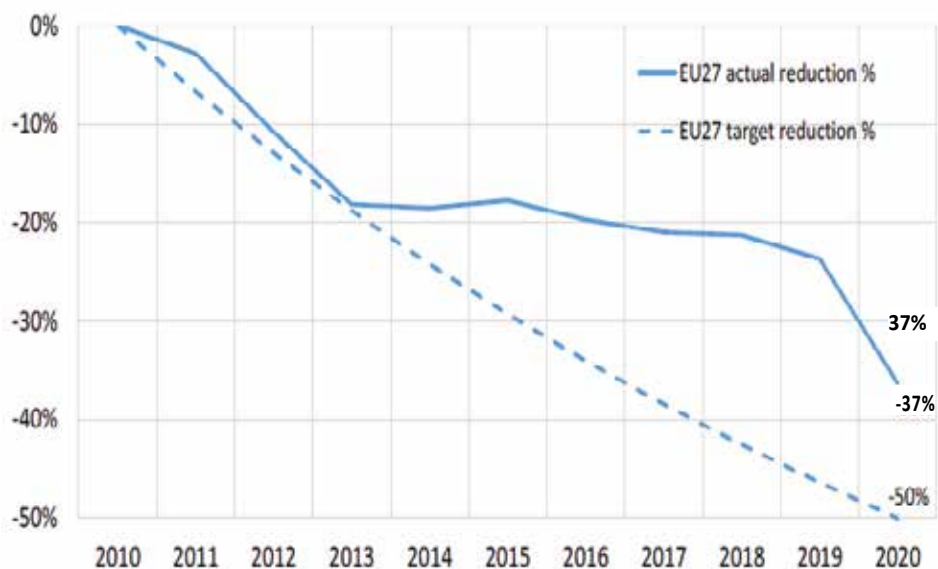
⁶ Numărul deceselor în accidente rutiere raportat la 1 milion de locuitori

Evoluția ratei mortalității rutiere în U.E.



Sursa: RANKING EU PROGRESS ON ROAD SAFETY. 15th Road Safety Performance Index Report

Evoluția relativă a numărului persoanelor decedate în accidente rutiere



Sursa: RANKING EU PROGRESS ON ROAD SAFETY. 15th Road Safety Performance Index Report

După cum se constată, față de anul 2010, rata mortalității rutiere a scăzut în anul 2020, atât la nivel european (de la 68 de decese la 1 milion de locuitori la 42 decese la 1 milion de locuitori), cât și la nivel național (de la 117 decese la 1 milion de locuitori la 85 decese la 1 milion de locuitori). România continuă însă să ocupe prima poziție în clasamentul european al ratei deceselor în accidente rutiere și în anul 2020. Deși valoarea acestui indicator s-a redus comparativ cu anul 2019, când avea valoarea de 96 decese la 1 milion de locuitori, este încă mult mai mare comparativ cu media europeană, de 42 de decese la 1 milion de locuitori.

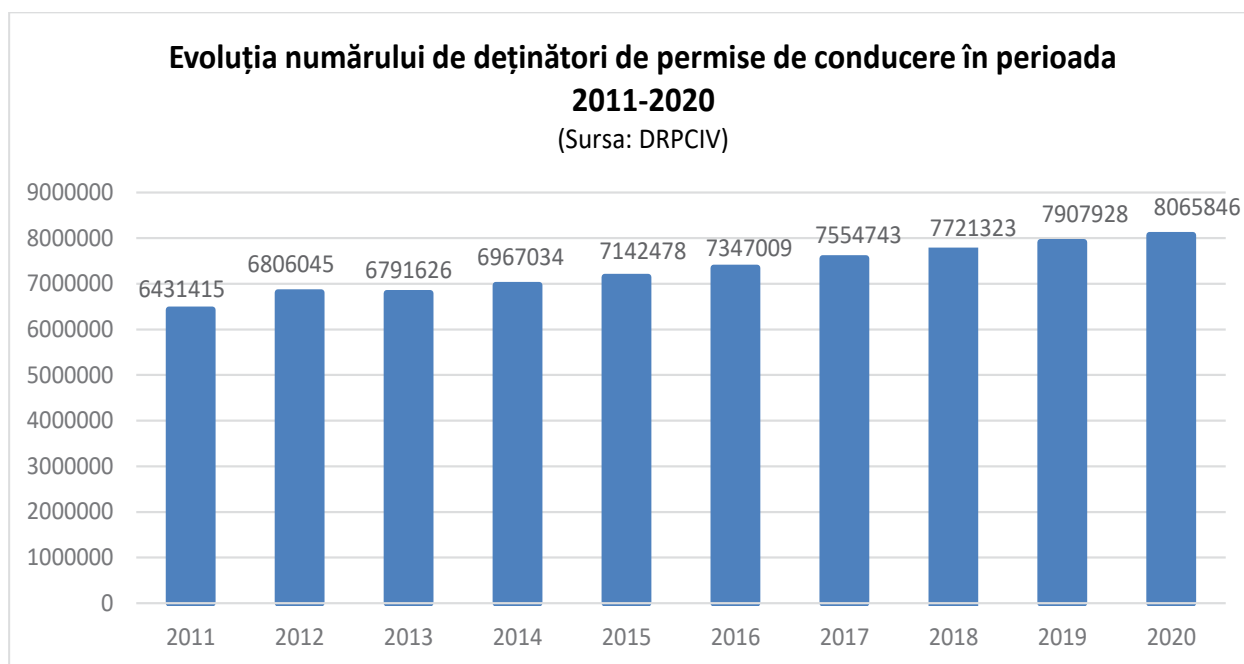
În perioada 2010-2020 numărul deceselor cauzate de accidentele rutiere a scăzut cu 37% la nivelul U.E., de la 29.691 decese în anul 2010 la 18.844 decese în anul 2020, o scădere care nu atinge însă obiectivul stabilit pentru această decadă, și anume: reducerea cu 50% a numărului de decese în accidente rutiere. Numai Grecia (cu o reducere de 54%) a depășit obiectivul, fiind urmată de Portugalia (cu o reducere de 47%), Spania (cu o reducere de 45%), Croația (cu o reducere de 44%), Belgia (cu o reducere de 43%), Slovenia (cu o reducere de 42%), Italia (cu o reducere de 42%). În total, nouă state membre au înregistrat scăderi de 40% sau mai mult.

CONTEXTUL NAȚIONAL

Conducătorii de autovehicule

În România, la sfârșitul anului 2020, numărul celor care dețineau un permis de conducere era de 8.065.846 de persoane, ceea ce reprezintă 41,7% din totalul populației țării și 51,4% din populația adultă.

Una din 2 persoane adulte deține un permis de conducere. Se remarcă creșterea continuă a numărului de conducători de autovehicule în ultimii zece ani, de la 6.431.415 deținători de permise de conducere în anul 2011 la 8.065.846 deținători permise în anul 2020, reprezentând o creștere cu 25,4% a numărului acestora. Comparativ cu anul anterior, se înregistrează o creștere cu 2% a numărului deținătorilor de permise de conducere din țara noastră.



Dintre conducătorii auto, aproximativ două treimi sunt bărbați (65,8%), iar o treime e reprezentată de femei (34,2%).

În ceea ce privește vârsta deținătorilor de permise de conducere se remarcă 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. Totuși, în ceea ce privește ponderea posesorilor de permise de conducere pe categorii de vârstă, se constată o pondere mai ridicată în rândul persoanelor tinere (21-30 de ani) și apoi în intervalul de vârstă 31-50 de ani. Totodată, se remarcă faptul că mai mult de o treime dintre tinerii până în 21 de ani dețin un permis de conducere.

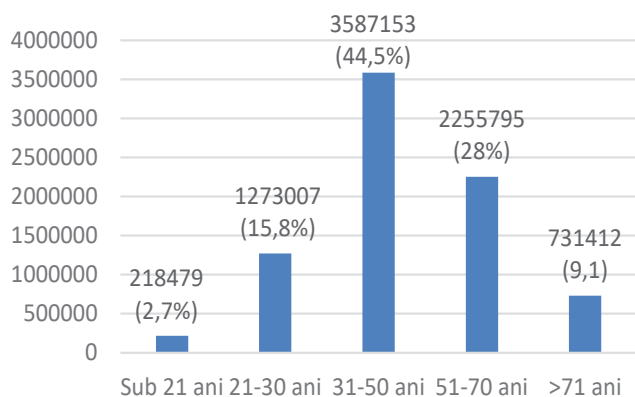
Numărul/ponderea deținătorilor de permis pe categorii de vârstă

Categoria de vârstă	Număr deținători de permis	Ponderea deținătorilor de permis în categoria de vârstă
Până în 21 de ani*	218.479	35,8%
21-30 ani	1.273.007	67,7%
31-50 ani	3.587.153	65,9%
51-70 ani	2.255.795	42,7%
≥71 ani	731.412	32,9%

Sursa: DRPCIV și INS, *din populația adultă

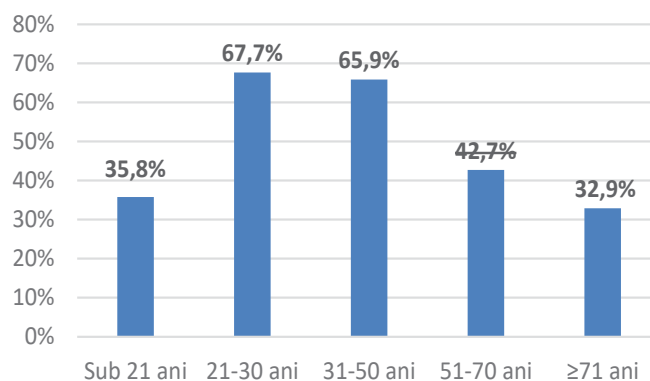
Deținători de permis de conducere la 31.12.2020

(sursa: DRPCIV)



Ponderea deținătorilor de permis de conducere în categoria de vârstă

(sursa: DRPCIV și INS)



Analizând distribuția conducătorilor de autovehicule în funcție de categoria de permis pe care o dețin, situația se prezintă astfel⁷:

- 7.976.689 persoane dețin permise de conducere vehicule categoria B;
- 5.518.375 persoane au permise de conducere categorie de vehicule B1;
- 1.058.294 persoane dețin permise de conducere categorie de vehicule BE;
- 462.087 persoane au permise de conducere vehicule categoria A;
- 5.546.383 persoane posedă permise de conducere categorie de vehicule AM;
- 287.458 persoane dețin permise de conducere categorie de vehicule A1;
- 275.444 persoane au permise de conducere categorie de vehicule A2;
- 1.322.954 persoane au permise de conducere vehicule categoria C;
- 1.053.785 persoane dețin permise de conducere categorie de vehicule CE;
- 827.462 persoane au permise de conducere categorie de vehicule C1;
- 676.215 posedă permise de conducere categorie de vehicule C1E;
- 353.873 persoane dețin permise de conducere vehicule categoria D;
- 222.463 au permise de conducere categorie de vehicule D1;
- 198.694 posedă permise de conducere categorie de vehicule D1E;
- 320.959 au permise de conducere categorie de vehicule DE;
- 162.451 persoane au permise de conducere vehicule categoria Tr (tractor, mașini și utilaje agricole autopropulsate agricole, forestiere);
- 214.192 persoane posedă permise de conducere vehicule categoria Tb (troleibuze);
- 7.782 persoane dețin permise de conducere categoria Tv (tramvaie).

⁷ Raport statistic categorii permise de conducere, D.R.P.C.I.V., data de referință 31.12.2020; un conducător de autovehicul poate deține mai multe categorii în același timp (ex. A, B).

Parcul de vehicule

Conform datelor centralizate de D.R.P.C.I.V.⁸, la finalul anului 2020, parcul auto din România avea 9.222.280 vehicule. Dintre acestea, 7.274.728 (79%) sunt autoturisme. Constatăm că, față de anul 2019, numărul vehiculelor înmatriculate a crescut cu 513.417 unități (cu 6%).

Parcul de vehicule pe tip vehicul

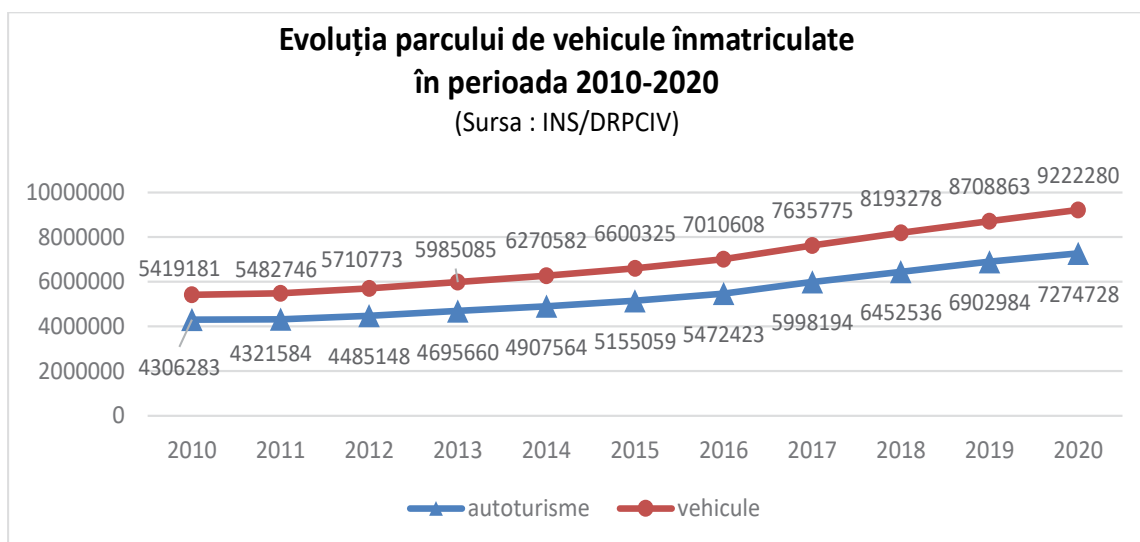
Categoriile de vehicule rutiere	2020
Autobuze și microbuze	54.170
Autoturisme	7.274.728
Mopede și motociclete	162.078
- din care, motociclete	155.312
Autovehicule pentru transportul mărfurilor	1.141.592
- din care, autotractoare	152.601
Vehicule rutiere pentru scopuri speciale	47.676
Tractoare	41.266
Remorci și semiremorci	500.770
Total	9.222.280

Sursa: DRPCIV

Analiza evoluției numărului de vehicule înmatriculate în România în ultimii zece ani ilustrează o creștere continuă atât a numărului de autoturisme, dar și a numărului de vehicule, în general. Astfel, la sfârșitul anului 2020 parcul de autoturisme era cu 2.968.445 unități mai mare (+68,9%) decât la sfârșitul anului 2010, iar pe ansamblu, la sfârșitul anului 2020, parcul de vehicule înmatriculate era cu 3.803.099 mai mare (+70,2%) față de anul 2010.

În același timp, constatăm că, în perioada 2012-2017, ritmul de creștere a parcului de autovehicule s-a intensificat de la an la an, iar după anul 2018, ritmul de creștere se diminuează ușor, menținându-se însă la valori ridicate (+5,8% față de anul 2019).

⁸ <https://www.drpciv.ro/news-details/statistica/6019908b7d66a112ac8ad1a4>



Distribuția autovehiculelor motorizate în funcție de carburantul utilizat

Tip carburant	Număr autovehicule	Procent din total vehicule motorizate
Benzină	3.964.192	45.6%
Motorină	4.681.218	53.8%
Electric	6.407	0.1%
Hibrid	45.240	0.5%

Sursa: DRPCIV

După cum se constată, parcul de autovehicule motorizate din România este format în proporție de 53,8% din autovehicule pe motorină, 45,6% din autovehicule pe benzină iar 0,6% din autovehicule electrice sau hibride. Din cele 6.407 autovehicule electrice 5.803 sunt autoturisme electrice, 223 motociclete electrice, 212 autovehicule de transport mărfuri electrice, 159 autobuze și microbuze electrice, 7 mopede electrice și 3 vehicule electrice pentru scopuri speciale. Potrivit unui proiect legislativ, lansat în dezbatere publică de Ministerul Economiei, aproape 60% din parcul auto ar urma să aibă, în anul 2050, o formă de propulsie electrică⁹. Scenariile de dezvoltare estimează tranziția către electromobilitate în perioada 2030-2050.

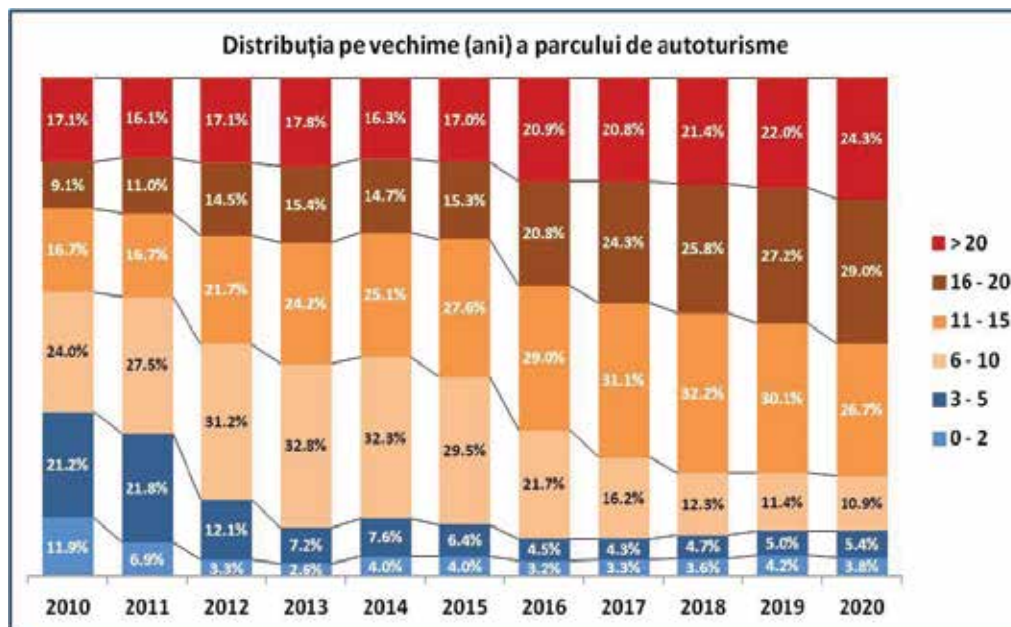
Distribuția autoturismelor în funcție de vechime (ani)

Tip carburant	Număr autoturisme	Pondere
0-2 ani	277.676	3,8%
3-5 ani	391.785	5,4%
6-10 ani	793.042	10,9%
11-15 ani	1.938.806	26,7%
16-20 ani	2.107.040	29%
>20 ani	1.766.379	24,3%

Sursa: DRPCIV

⁹ Strategia Energetică a României 2020-2030, cu perspectiva anului 2050

România se plasează printre țările cu cele mai vechi flote de autoturisme (cu o vechime medie a autoturismelor de 15,9 ani în 2020), alături de Lituania și Estonia. La polul opus, flote mai noi de autoturisme sunt întâlnite în Luxembourg (vechime medie de 6,5 ani) și Austria (vechime medie de 8,3 ani)¹⁰.



Sursa: APIA

Învechirea parcului de autoturisme din România s-a accentuat de un an la altul. Astfel, dacă în anul 2010, un procent de 43% din parcul de autoturisme era reprezentat de autoturisme cu o vechime de peste 11 ani, în anul 2020 ne aflăm în situația ca 80% dintre autoturisme să fie mai vechi de peste 11 ani. Bucureștiul are cel mai tânăr parc auto (cu o vechime medie de 12,2 ani), la polul opus aflându-se județul Mehedinți, cu o vechime medie a autoturismelor de 17,5 ani.

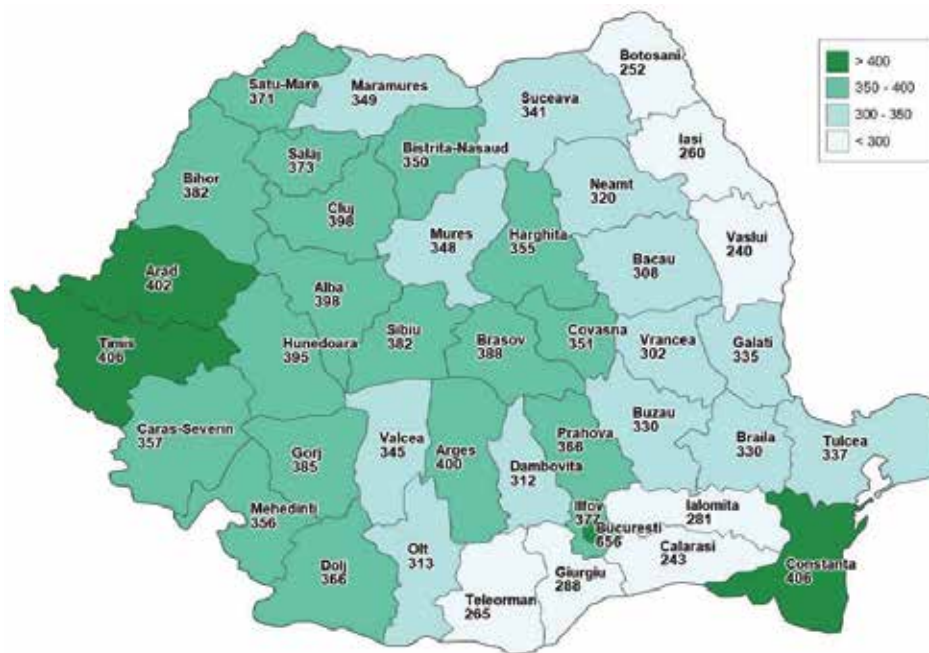
Comparativ cu celelalte state ale Uniunii Europene, în ceea ce privește rata de motorizare, exprimată prin numărul de autoturisme la 1000 de locuitori, România se afla pe ultimul loc în anul 2019 (357 de autoturisme/1.000 locuitori)¹¹, sub media U.E. Alături de țara noastră, cele mai mici rate de motorizare din Uniunea Europeană se înregistrează în Letonia, Ungaria (sub 400 de autoturisme la 1000 de locuitori), și cele mai mari în Luxembourg, Italia, Cipru, Polonia și Finlanda (peste 600 de autoturisme la 1000 de locuitori).

¹⁰ European Automobile Manufacturers Association, <https://www.acea.be/statistics/article/average-vehicle-age>

¹¹ Cele mai recente date cu privire la rata de motorizare, la nivelul U.E, oferite de Eurostat, sunt disponibile pentru anul 2019

Conform datelor furnizate de Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile (APIA), în anul 2020, rata de motorizare în țara noastră era de 376 de autoturisme la 1000 de locuitori, Bucureștiul având cele mai multe autoturisme la 1000 de locuitori (656) alături de județele Timiș (406), Constanța (406), Arad (402), iar la polul opus, județele Vaslui (240), Călărași (243) și Botoșani (252) se caracterizează prin cele mai scăzute rate de motorizare din țară.

**Rata de motorizare (nr. autoturisme/1000 locuitori)
la 31.12.2020**



Sursa: APIA

În România, vânzările de autoturisme noi, în anul 2020, au fost printre cele mai reduse din Uniunea Europeană (cu 6,5 autoturisme noi la 1000 de locuitori), doar Bulgaria înregistrând mai puține vânzări de autoturisme noi decât țara noastră, cu 3,2 autoturisme noi la 1000 de locuitori. În topul clasamentului din acest punct de vedere se plasează Luxemburg (cu 72,2 autoturisme noi la 1000 de locuitori), Belgia (cu 37,2 autoturisme noi la 1000 de locuitori) și Germania, cu 34,2 de autoturisme noi la 1000 locuitori, care au înregistrat valori mult mai mari față de țara noastră.

În contextul pandemiei, în anul 2020, s-au înregistrat scăderi ale numărului de înmatriculări de autoturisme noi în toate țările din U.E.. Volumul total al autoturismelor noi înmatriculate în Uniunea Europeană a fost de 11.959.835 unități, în scădere cu 24,3% (-3.843.957 unități) față de anul 2019¹². Pe principalele piețe auto au fost

¹² Analiza teritorială a parcului național de autoturisme din România, 2020, APIA (Datele statistice referitoare la înmatriculări au fost preluate de la ACEA)

înregistrate cele mai importante scăderi ale înmatriculărilor de autoturisme noi: Germania (-689.580 unități), Franța (-564.161 unități), Italia (-535.453 unități) și Spania (-407.040 unități).

România se situează pe poziția 16 în Uniunea Europeană în ceea ce privește înmatriculările de autoturisme noi (cu un volum de 125.004 unități noi), numărul acestora reducându-se cu 21,7% față de anul precedent.

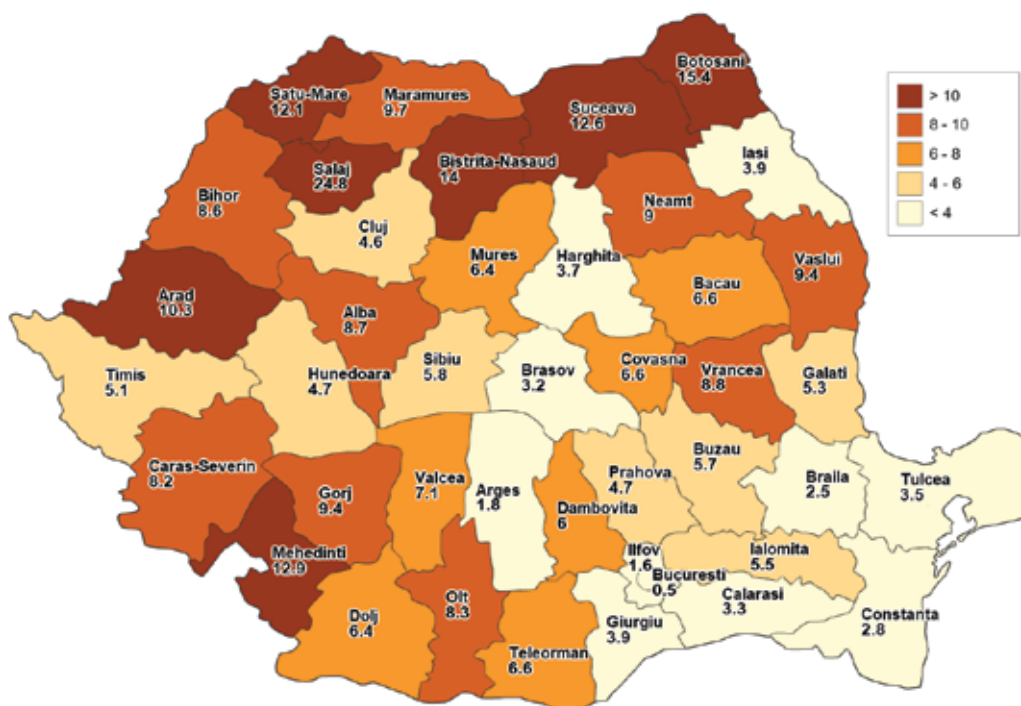
De altfel, conform datelor puse la dispoziție de Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile (APIA), din totalul înmatriculărilor de autoturisme care au avut loc în anul 2020 în țara noastră, doar 24,9% au fost de autoturisme noi. Cea mai mare pondere de autoturisme noi în totalul înmatriculărilor se înregistrează la nivelul Bucureștiului (62,5%) și al județelor

Ilfov(46%) și Argeș (39,9%), la polul opus plasându-se județele: Sălaj (4,5%), Botoșani (6,1%), Bistrița Năsăud (6,7%), Mehedinți (7,2%), Suceava (7,4%) și Satu Mare (7,6%)

La 1 autoturism nou înmatriculat în anul 2020, au fost înmatriculate 3 autoturisme second hand.

Sursa: APIA

Raportul înmatriculări autoturisme SH / autoturism NOU înmatriculat în 2020



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 2020 (prima prezentare) a fost de 14,71 de ani.

Totodată, din cele 64.096 vehicule controlate tehnic în trafic în 2020, 35,3% erau neconforme din punct de vedere al securității rutiere. Dintre acestea, 11,2% prezentau pericol iminent de accident (5,1% din totalul vehiculelor controlate tehnic în trafic).

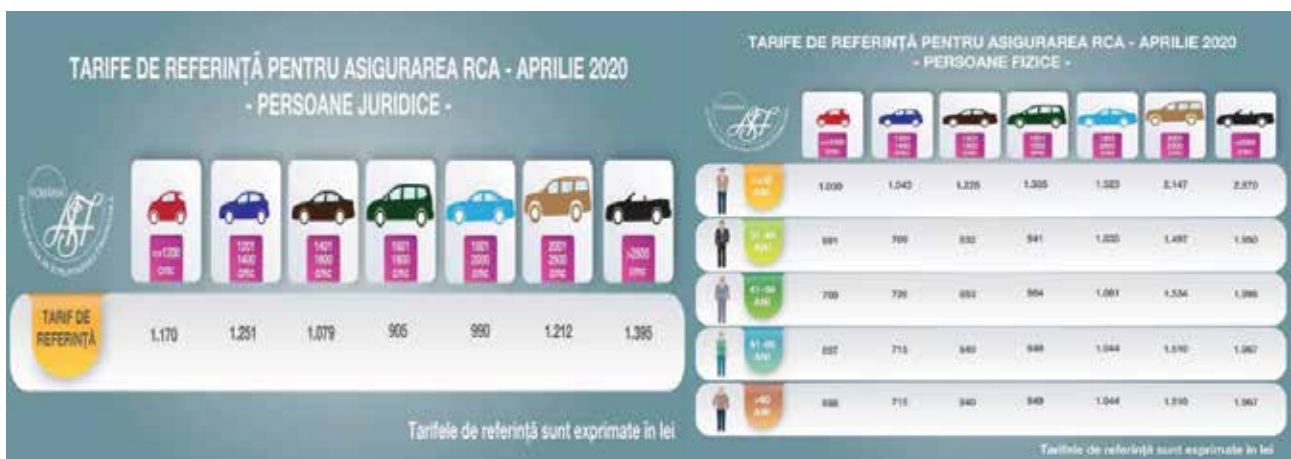
În anul 2020, **35,3%** din totalul vehiculelor controlate tehnic în trafic **au fost neconforme din punct de vedere al securității rutiere**

(sursa R.A.R.)

5,1% 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 2020 erau în vigoare 6.505.084 contracte RCA, din care aproximativ 78,7% erau încheiate cu persoane fizice, iar 21,3% cu persoane juridice.



Sursă: ASF

Tarifele de referință pentru asigurarea RCA pentru persoanele juridice variază de la 905 lei pentru autovehiculele cu motoare de 1601-1800 cmc până la 1.395 lei pentru autovehiculele cu motoare de peste 2600 cmc. Schimbarea relativă a primei de risc de referință RCA pe anul 2020, comparativ cu cea din anul anterior, nu este consistentă la nivelul tuturor categoriilor de autovehicule, existând atât scăderi, dar și creșteri ca valoare, neexistând variații semnificative față de anul 2019. Aceste modificări sunt generate, în principal, de evoluția daunalității.

După cum se constată, cel mai mic tarif de referință RCA pentru persoanele fizice, de 691 de lei, este pentru șoferii cu vârste între 31-40 de ani, care conduc mașini cu o capacitate cilindrică sub 1200 de cmc. Cel mai mare tarif de referință, de 2.870 lei, este destinat șoferilor sub 30 de ani care conduc mașini cu motoare de peste 2.500 cmc. Tarifele de referință nu reprezintă prețul efectiv al unei asigurări RCA. În România acest preț este influențat de sistemul Bonus-Malus: șoferii care nu au provocat daune primesc o reducere a prețului, în timp ce șoferii care au provocat daune vor plăti mai mult.

Pe tipuri de vehicule, 83% dintre vehiculele pentru care este încheiată o poliță de asigurare RCA sunt autoturisme, iar 10% reprezintă autovehicule destinate transportului de marfă.

Numărul de contracte RCA, în vigoare la sfârșitul anului 2020

Vehicule	Tip vehicul	Total	Persoane fizice	Persoane juridice
Înmatriculate	autoturisme	5.387.443	4.621.441	766.002
	autovehicule pentru transport de persoane	28.573	540	28.033
	autovehicule destinate transportului de marfă	661.891	279.752	382.139
	remorci/semiremorci	273.325	145.214	12.8111
	tractoare agricole forestiere	4.397	1.640	2.757
	motociclete, motoscutere, motorete și ATV-uri	36.561	28.894	7.667
	altele	9.448	4.448	5.000
Înregistrate		103.446	38.960	64.486
Total		6.505.084	5.120.889	1.384.195

Sursa: ASF

În timp ce parcul de autovehicule a crescut cu 70% în ultimii 10 ani, de la 5.419.181 unități în anul 2010 la 9.222.280 unități în anul 2020, numărul polițelor RCA aflate în vigoare a crescut cu 61% (de la 4.039.751 în anul 2010 la 6.505.084 în anul 2020). În anul 2020, în urma accidentelor rutiere produse pe teritoriul României, au fost plătite despăgubiri brute în valoare totală de 2.408.039.759 Lei prin intermediul firmelor de asigurări (pe RCA), 79% din această sumă fiind plătită pentru daune materiale, iar 21% reprezintă despăgubiri pentru vătămări corporale.

Valoarea totală a despăgubirilor brute plătite în anul 2020 (RCA)

	Vătămări corporale (RON)	Daune materiale (RON)	Total (RON)
Despăgubiri pentru accidente produse în România	503.314.494	1.904.725.265	2.408.039.759
Depăgubiri pentru accidente produse în afara teritoriului României	132.987.301	639.998.999	772.986.300
Total despăgubiri brute plătite	636.301.795	2.544.724.264	3.181.026.059

Sursa: ASF

Infrastructura rutieră

Rețeaua de drumuri publice a României avea, la sfârșitul anului 2020, o lungime totală de 86.791 de kilometri din care 17.913 km (20,6%) drumuri naționale, 35.085 km (40,4%) drumuri județene și 33.793 km (39,0%) drumuri comunale.

Dintre acestea, doar 45,2% erau modernizate și aveau suprafețe asfaltice de tip greu și mijlociu (39.189 km), iar 24,9% aveau îmbrăcămînți rutiere ușoare (21.651 km). În același timp, aproximativ o cincime din drumuri (19,7% din lungimea totală - 17.052 km) erau pietruite, iar 10,3% (8.899 km) erau de pământ.¹³

Față de anul precedent, lungimea totală a drumurilor din România s-a menținut relativ constantă, însă a crescut ușor, cu 6,2%, numărul de kilometri de autostradă (de la 866 km la 920 km).

Din lungimea drumurilor naționale, 34,5% (6.178 km) erau drumuri europene și 5,1% (920 km) autostrăzi. Categoria drumurilor județene și comunale se împarte în 51% drumuri județene și 49% drumuri comunale.

Lungimea căilor de transport

Drumuri	1990	2010	2011	2019	2020
Total km	72.816	82.386	83.703	86.391	86.791
Drumuri naționale	14.683	16.552	16.690	17.873	17.913
Drumuri județene și comunale	58.133	65.834	67.013	68.518	68.878
Densitatea drumurilor la 1000 km² de teritoriu	30,5	34,6	35,1	36,2	36,4

Sursa: INS

¹³ Comunicat de presă nr.103/23 aprilie 2021 - Lungimea căilor de transport la sfârșitul anului 2020, INS

Densitatea rețelei de drumuri publice la 1000 km² teritoriu în anul 2020 este de 36,4 km. Dacă rețeaua de drumuri publice s-a extins, comparativ cu anul 2010, cu 5,34%, indicele de mobilitate, calculat ca milioane de autovehicule x kilometri parcurși, a cunoscut o creștere continuă și accentuată, astfel încât în anul 2019 avea o valoare cu 140% mai mare comparativ cu anul 2010. Cele mai spectaculoase creșteri, de la an la an, s-au înregistrat în anii 2017 (creștere cu 21,5%) și 2018 (creștere cu 23,7%).

Creșterea volumului de trafic pe fondul unei dinamici lente de dezvoltare a infrastructurii rutiere influențează în mod negativ evoluția numărului de accidente rutiere, putând reprezenta un indicator de predicție în domeniul siguranței rutiere.

Dinamica indicelui de mobilitate rutieră

An	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Indice de mobilitate ¹⁴	73251	74513	80853	85687	90544	96284	104612	127133	157252	175427	146921
Evoluție anuală %		+1,7	+8,5	+6,0	+5,7	+6,3	+8,7	+21,5	+23,7	+11,6	-16,3

Sursa: RAR

Conform Raportului Forumului Economic 2019¹⁵, România se situează pe locul 119 din 141 țări analizate prin prisma calității infrastructurii rutiere. Totodată, România se situează pe ultimul loc în Europa în ceea ce privește numărul de km de autostradă la 100.000 locuitori. Deficitul de infrastructură se reflectă într-o mobilitate redusă, conectivitate insuficientă la nivelul anumitor regiuni, slabă interconectare a principalelor centre economice și urbane, trafic de tranzit ridicat la nivelul a numeroase localități care nu beneficiază de variante de ocolire, timpi mari de parcurs, blocaje în trafic etc.¹⁶.

Mobilitatea de orice tip a persoanelor, deci inclusiv mobilitatea rutieră reprezintă o reflectare a activităților sociale și economice ale populației într-un spațiu dat, într-o anumită perioadă de timp. În timpul pandemiei COVID19, măsurile aplicate pentru a limita răspândirea bolii au condus la restricții extinse asupra mobilității umane de orice tip¹⁷. Aceste măsuri au avut un impact important asupra majorității modalităților de transport la nivel european și nu numai, transportul aerian fiind cel mai afectat sector. Traficul rutier și cel pe cale ferată au cunoscut reduceri importante în majoritatea statelor U.E.. Sectorul transportului de marfă a fost mai puțin afectat, deoarece căile de aprovizionare au fost lăsate deschise, în mare parte, pentru a sprijini continuitatea producției, precum și asigurarea cu produse a populației. Totuși, oprirea

¹⁴ Exprimat în milioane de autovehicule x kilometri parcurși

¹⁵ The Global Competitiveness Report, 2019, p. 495, World Economic Forum, Geneva

¹⁶ Sinteza programului operațional transport 2021-2027, M.F.E

¹⁷ Future of Transport: Update on the economic impact of COVID-19, EU Science Hub

temporară a activităților neesențiale a influențat vizibil și anumite sectoare de transport de marfă. Totodată, trebuie avut în vedere că volumul transportului de marfă este foarte sensibil la evoluția economică.

Criza pandemică este considerată unul dintre cele mai mari șocuri din ultimii 60 de ani, suficient de puternic pentru a modifica necesitățile viitoare și valorile sociale, modificări care pot persista în timp, chiar și după revenirea la normal. Necesitatea distanțării sociale a impus adoptarea unor soluții tehnologice (telemuncă, videoconferințe, comerț online etc.) pentru a evita pe cât posibil deplasările neesențiale. Aceste modalități adoptate în timpul crizei probabil vor continua să fie utilizate și după ce măsurile de distanțare vor fi ridicate. Este de așteptat ca aceste obiceiuri să se mențină în viitor și să influențeze tiparele de conduită astfel încât deplasările apreciate a fi neesențiale să fie evitate.

Schimbarea modelelor de mobilitate (scăderea frecvenței deplasărilor la nivel individual, modificări la nivelul modalităților de transport etc.), alături de incertitudinea economică reprezintă factori limitativi pe termen mediu ai traficului rutier.

Astfel, în ceea ce privește mobilitatea rutieră în România, pe parcursul anului 2020, s-a constatat o diminuare considerabilă a indicelui de mobilitate față de anii precedenți. Astfel, comparativ cu anul 2019, în contextul restricțiilor de mobilitate impuse de pandemia COVID19, de instituirea situației de urgență, indicele de mobilitate rutieră la nivelul României în anul 2020 a scăzut cu 16,3% (de la 175.427 milioane de autovehicule x kilometri parcurși în 2019, la 146.921 milioane de autovehicule x kilometri parcurși în anul 2020).

Această diminuare a traficului rutier s-a reflectat și în reducerea cu 27,4% a numărului accidentelor rutiere grave înregistrate în anul 2020, de la 8.642 accidente rutiere grave produse în anul 2019 la 6.273 accidente rutiere grave în anul 2020. În ceea ce privește numărul persoanelor decedate, s-a înregistrat o scădere cu 11,7%, de la 1.864 persoane decedate în anul 2019 la 1.646 persoane decedate în anul 2020.

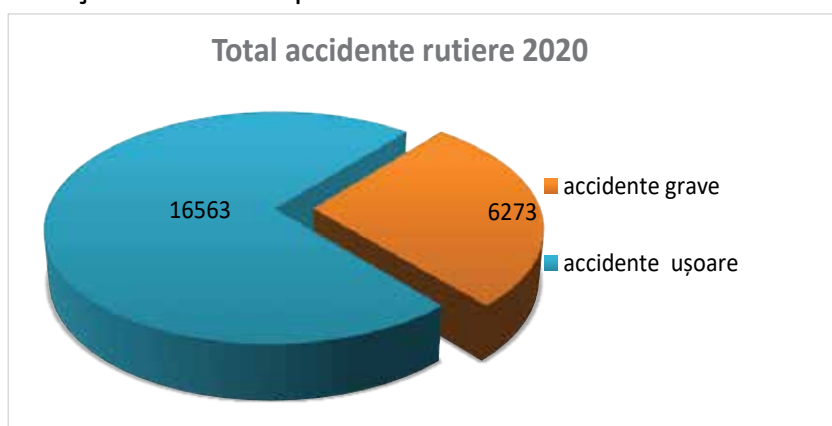


Capitolul II

ANALIZA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE PRODUSE ÎN ANUL 2020

În anul 2020, pe drumurile publice din România s-au produs 22.836 accidente rutiere. Dintre acestea, 6.273 au fost accidente rutiere grave (27,5%), evenimente rutiere care au cauzat decesul a 1.646 de persoane, rănirea gravă a 5.484 de persoane¹⁸ și rănirea ușoară a altor 2.155 de persoane.

De asemenea, cele 16.563 accidente ușoare înregistrate¹⁹ au avut printre consecințe rănirea ușoară a 20.285 persoane.



¹⁸ **Atenție!** Din luna octombrie a anului 2020, evidențierea statistică a persoanelor rănite grav în accidente rutiere s-a modificat, prin alinierea la Clasificarea internațională statistică a bolilor - ICD-10 alocate leziunilor (OMAI 146 din 24 septembrie 2020 pentru modificarea și completarea OMAI nr. 18/2016 privind evidența statistică a accidentelor de circulație rutieră)

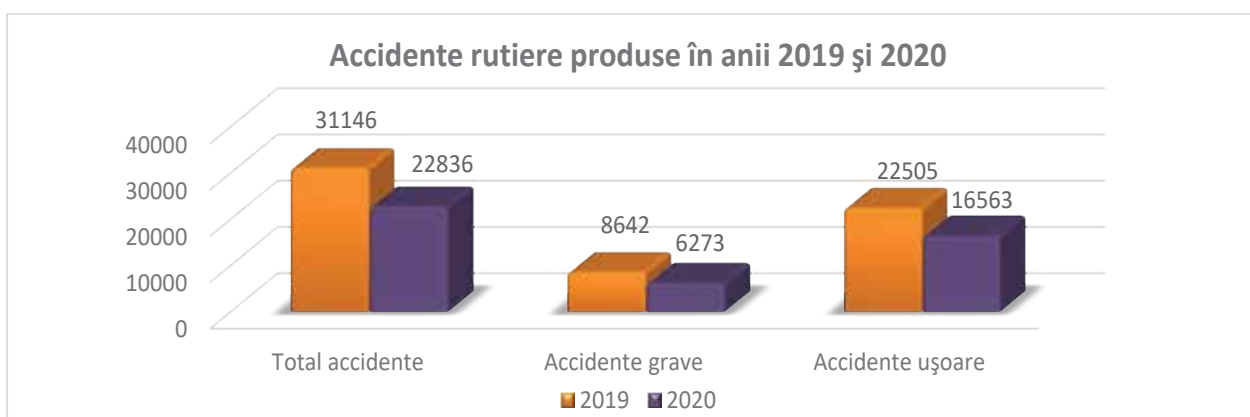
¹⁹ În analiză au fost incluse doar accidentele ușoare înregistrate în evidențele Poliției Române - fără cele soluționate amiabil

În medie, în fiecare zi a anului 2020, s-au produs aproximativ 17 accidente rutiere grave în care și-au pierdut viața 5 persoane și au fost rănite grav 15 persoane.

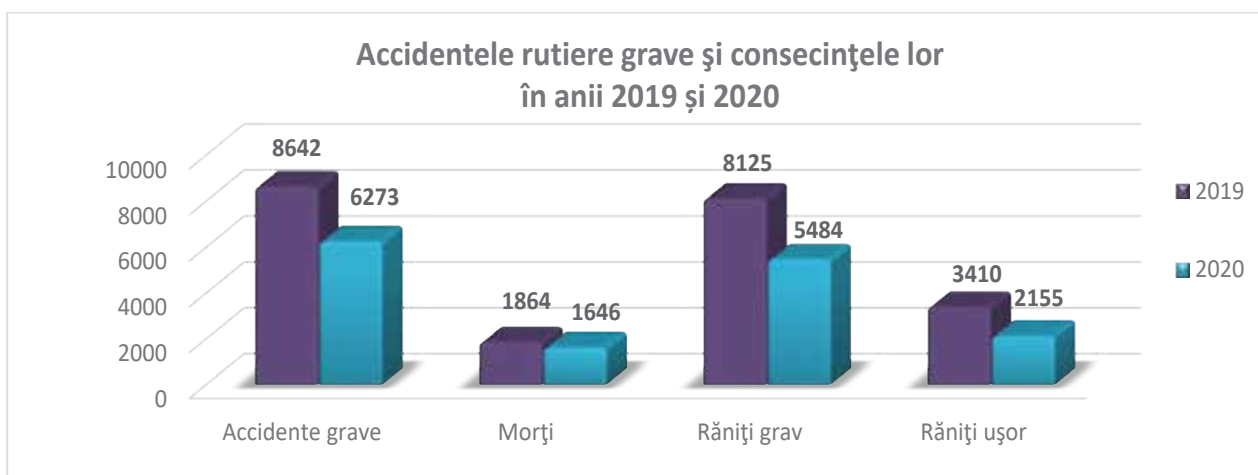
Analizând evoluția față de anul 2019 a principalilor indicatori ai evenimentelor rutiere înregistrate în anul 2020 se remarcă o scădere a numărului total al accidentelor rutiere, scădere produsă și în contextul pandemiei de COVID-19, circulația fiind restrânsă în această perioadă. Astfel, în anul 2020, numărul total de accidente a fost cu 8.310 de evenimente mai mic, reprezentând o scădere procentuală de 26,6%.

În anul 2020 au avut loc cu 5.942 mai puține accidente ușoare, însemnând o scădere de 26,4%. De asemenea, se remarcă și scăderea cu 36,8% (-1.255) a persoanelor rănite ușor.

În ceea ce privește accidentele rutiere grave, în anul 2020 s-au produs cu 2.369 mai puține accidente rutiere grave comparativ cu anul anterior (-27,4%), iar numărul persoanelor vătămate (decedate sau rănite grav) în astfel de evenimente este mai mic cu 2.859 de persoane (-28,6%).



Indicele de mortalitate, reprezentând ponderea persoanelor decedate în totalul accidentelor rutiere grave, a crescut de la 21,6% în 2019 la 26,2% în 2020.



❖ mediul de producere

În raport cu mediul producerii lor, în anul 2020, cel mai mare număr de accidente rutiere grave a fost înregistrat în mediul rural - 2.457 evenimente, reprezentând 39,2% din totalul anual, față de 37,6% în mediul urban și 23,2% pe drumurile din afara localității.

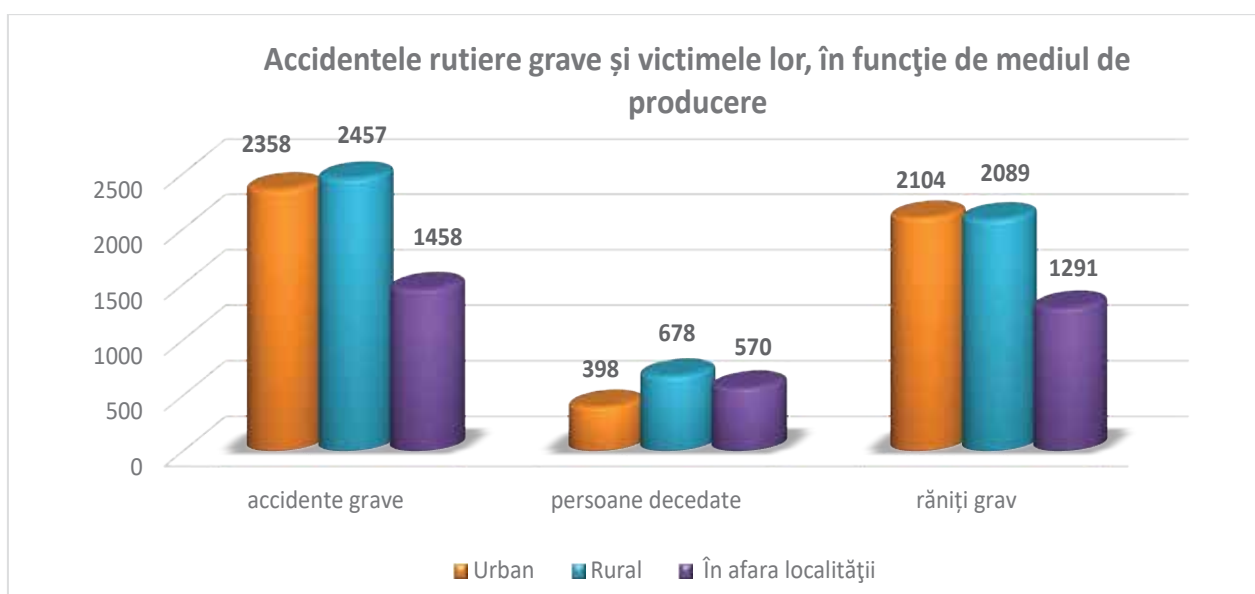
În mediul rural se înregistrează un indice de mortalitate²⁰ de 27,6%, în timp ce în mediul urban indicele de mortalitate a fost de 16,9% în anul 2020. Totodată, deși mai puțin numeroase, evenimentele rutiere grave produse pe drumurile din afara localităților înregistrează cel mai mare indice de mortalitate (39,1%).

În comparație cu anul 2019, se înregistrează scăderi ale indicatorilor ce descriu accidentele rutiere grave produse pe toate categoriile de drumuri.

Astfel, în mediul urban, se înregistrează scăderi cu 30,7% față de anul precedent la nivelul numărului accidentelor rutiere grave (cu 1.049 mai puține accidente rutiere grave), dar și în ceea ce privește consecințele umane ale accidentelor rutiere grave (cu 49 mai puține decese și cu 1.084 mai puține persoane rănite grav).

În mediul rural, accidentele rutiere grave au scăzut cu 25,7% (cu 853 mai puține accidente rutiere grave), cu 88 mai puține decese și 906 mai puține persoane rănite grav.

Totodată, în afara localității, în anul 2020 au fost înregistrate cu 24,3% mai puține evenimente rutiere grave comparativ cu anul precedent (- 467 accidente), cu 81 decese mai puține și cu 651 mai puține persoane rănite grav.



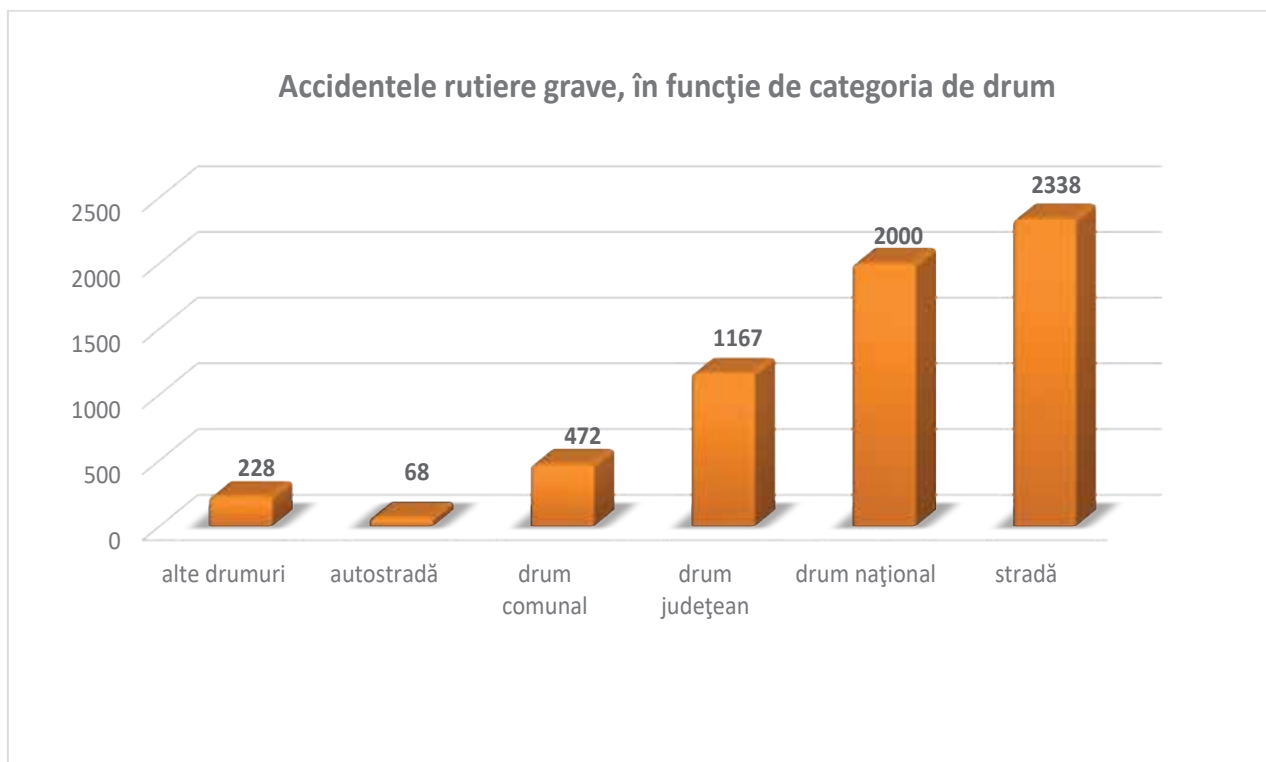
²⁰ **indicele de mortalitate** = numărul persoanelor decedate raportat la numărul de accidente rutiere grave x 100

❖ categoria de drum

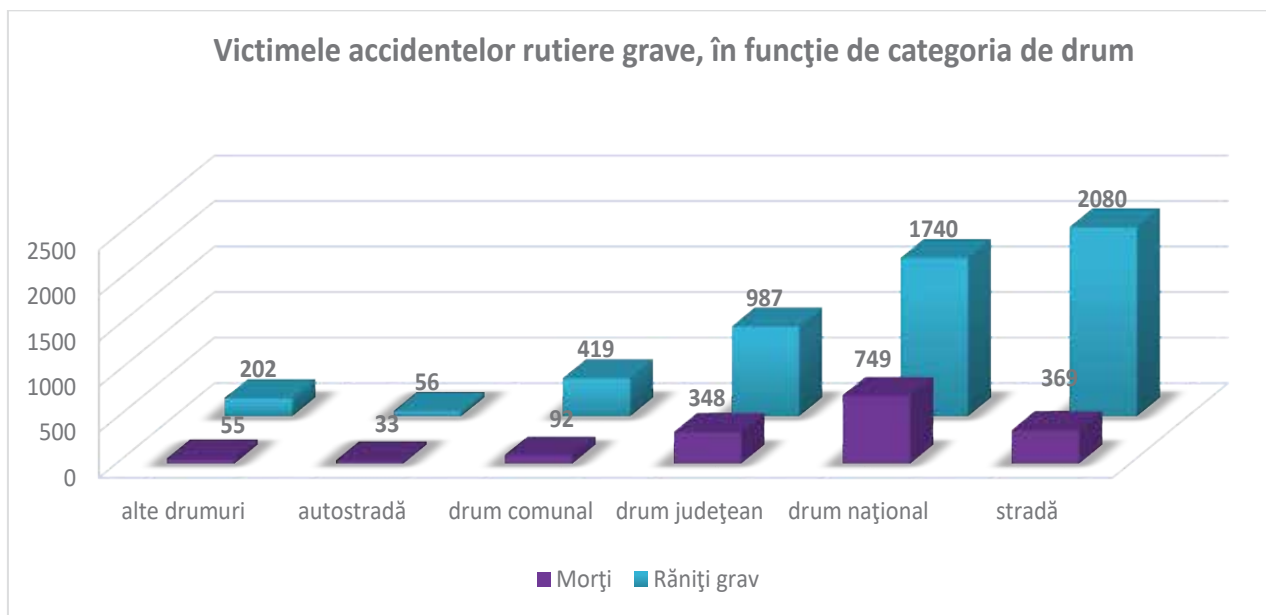
Distribuția accidentelor rutiere grave produse în anul 2020 în raport de categoria de drum pe care au avut loc este determinată de factori multipli care pot afecta siguranța în trafic precum: densitatea traficului înregistrat pe diversele tipuri de căi rutiere, limitările impuse circulației, dar și infrastructura rutieră și prezența elementelor de siguranță.

Față de anii precedenți, această distribuție nu s-a modificat semnificativ în anul 2020. Strada a reprezentat sectorul de drum pe care s-au produs cele mai multe accidente rutiere grave (37,3% din totalul național). Drumurile naționale reprezintă a doua categorie de drum în ceea ce privește numărul de accidente rutiere grave produse pe acest sector (31,9%).

Deși accidentele rutiere grave au înregistrat scăderi pe toate categoriile de drum raportat la anul 2019, cele mai mari reduceri ale numărului de accidente grave au fost înregistrate pe drumurile naționale (-720 evenimente/-26,5%) și pe stradă (-783 evenimente/-25,1%).



În ceea ce privește victimele, pe drumurile naționale, și-au pierdut viața 45,5% din totalul persoanelor decedate în accidente rutiere grave în anul 2020, de peste 2 ori mai multe decât în evenimentele rutiere care s-au produs pe stradă, situație similară celei din anul anterior, drumul național constituind categoria de drum cu cel mai ridicat potențial de victimizare.



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

Categorie drum	Număr accidente rutiere grave	Număr persoane decedate	Indice mortalitate % (nr. morți *100/nr. accidente grave)
alte drumuri	228	55	24.1%
autostradă	68	33	48.5%
drum comunal	472	92	19.5%
drum județean	1167	348	29.8%
drum național	2000	749	37.5%
stradă	2338	369	15.8%
Total	6273	1646	26.2%

Valorile prezentate în tabel reflectă gradul de risc pe care îl implică accidentele rutiere grave produse pe diferitele categorii de drum. Deși cele mai numeroase, evenimentele rutiere grave petrecute pe stradă au cel mai scăzut indice de mortalitate.

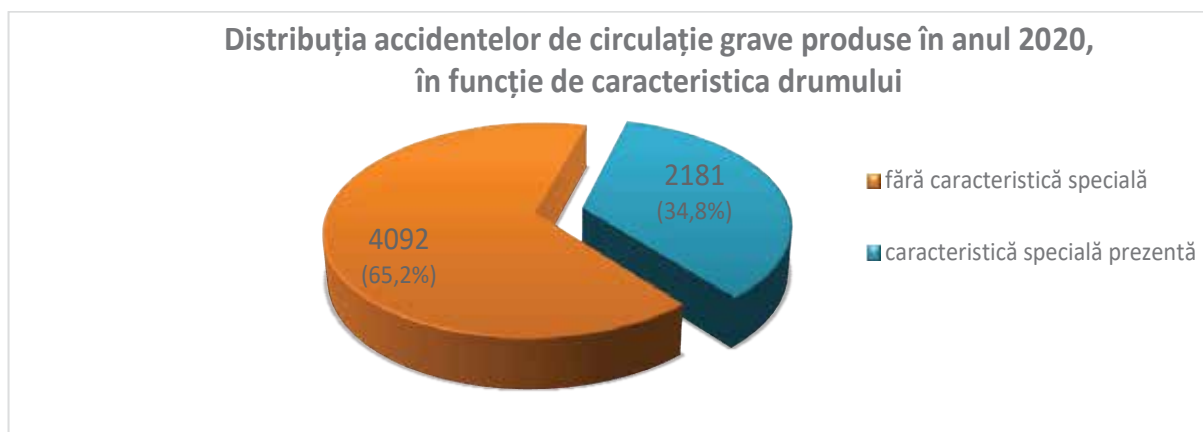
După cum se constată, deși numeric, evenimentele produse pe autostradă sunt cel mai puțin frecvente, din punct de vedere al mortalității, autostrada se plasează, la fel ca în anul precedent, pe primul loc în anul 2020. Atunci când se produc, accidentele

rutiere grave de pe autostradă au în aproximativ jumătate dintre cazuri ca rezultat decesul unor participanți la trafic.

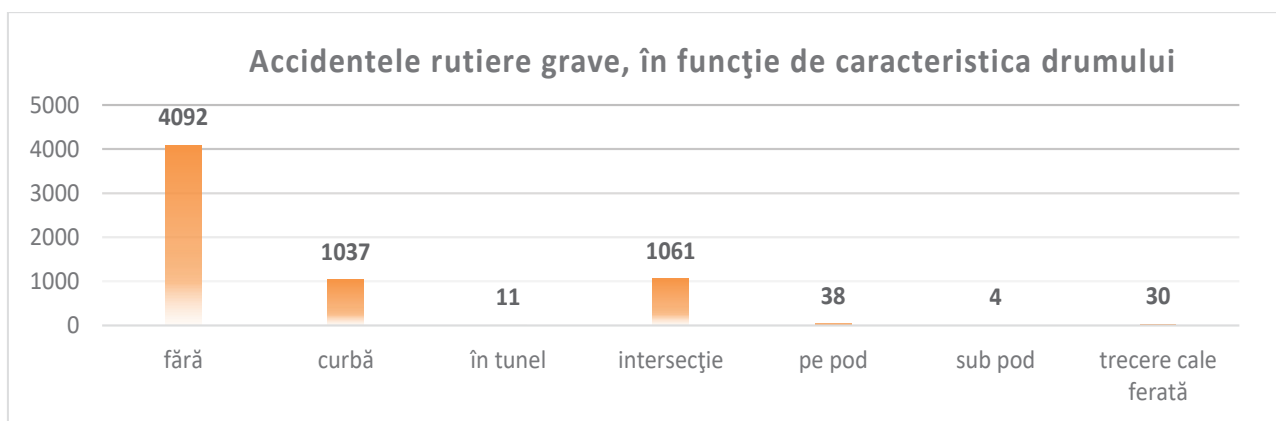
Totodată, remarcăm faptul că drumurile naționale, printr-o serie de caracteristici, reprezintă în mod constant scena unui număr mare de accidente rutiere grave caracterizate prin valori ridicate ale riscului de victimizare, în general, și de mortalitate în mod specific.

❖ caracteristicile speciale ale drumului

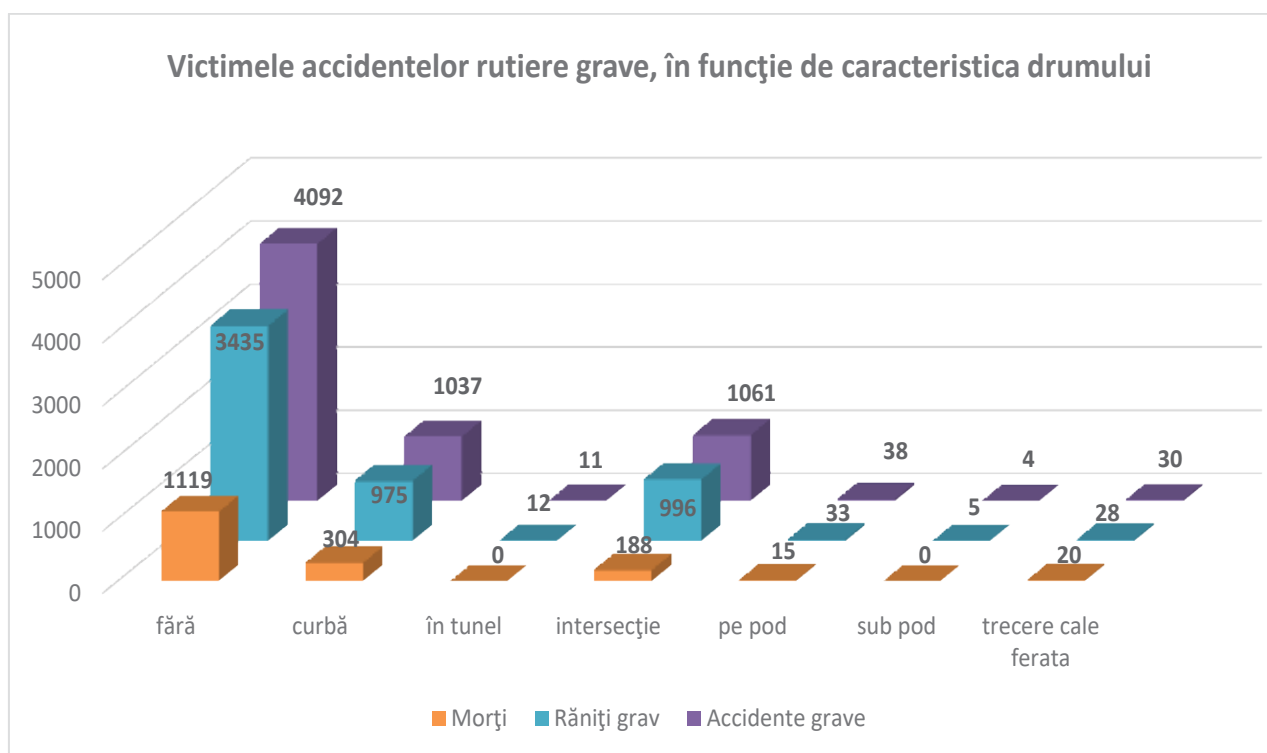
Caracteristicile speciale ale drumului (curbă, tunel, intersecție, pod, trecere cale ferată) nu conduc în mod special la producerea de accidente rutiere grave. Astfel, în totalul accidentelor rutiere grave produse în anul 2020, aproximativ două treimi dintre evenimentele în cauză au avut loc pe sectoare de drum fără caracteristici deosebite.



Intersecția și curba constituie însă elemente de infrastructură cu potențial mai ridicat de risc. Față de anul 2019, accidentele grave produse în curbă s-au redus cu 240 de evenimente (-18,8%), iar cele produse în intersecție s-au redus cu 514 evenimente (-32,6%).



Din perspectiva indicatorilor de victimizare, în intersecții se produc accidente rutiere grave mai frecvent decât în curbă, dar este locul în care numărul persoanelor decedate este, comparativ, mai mic. În accidentele produse în curbă în anul 2020 și-au pierdut viața 304 persoane și au fost rănite grav 975 de persoane, în timp ce în accidentele rutiere grave din intersecții au decedat 188 de persoane și au fost rănite grav 996.



În tabelul următor sunt prezentate valorile mortalității pe care au produs-o accidentele rutiere grave petrecute în anul 2020, pe sectoarele de drum cu diferite caracteristici:

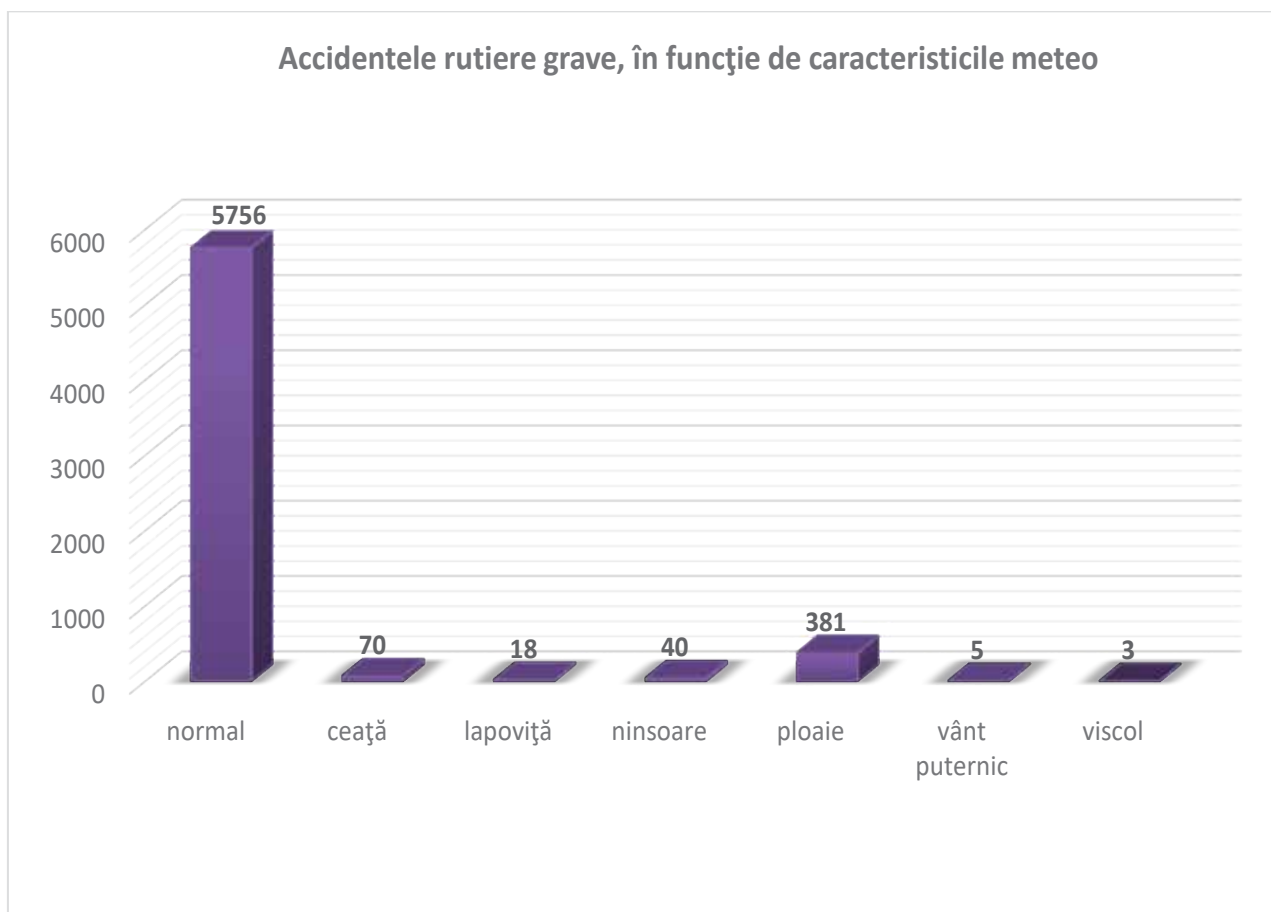
Caracteristică drum	Număr accidente rutiere grave	Număr persoane decedate	Indice mortalitate % (nr. morți *100/nr. accidente grave)
fără	4092	1119	27.3%
curbă	1037	304	29.3%
în tunel	11	0	0.0%
intersecție	1061	188	17.7%
pe pod	38	15	39.5%
sub pod	4	0	0.0%
trecere cale ferată	30	20	66.7%
Total	6273	1646	26.2%

Datele prezentate mai sus pun în evidență un nivel al mortalității deosebit de ridicat al accidentelor care se produc la trecerea căii ferate. În anul 2020, în 30 accidente rutiere grave petrecute la trecerea cu calea ferată, și-au pierdut viața 20 de persoane, indicele de mortalitate fiind de 66,7%.

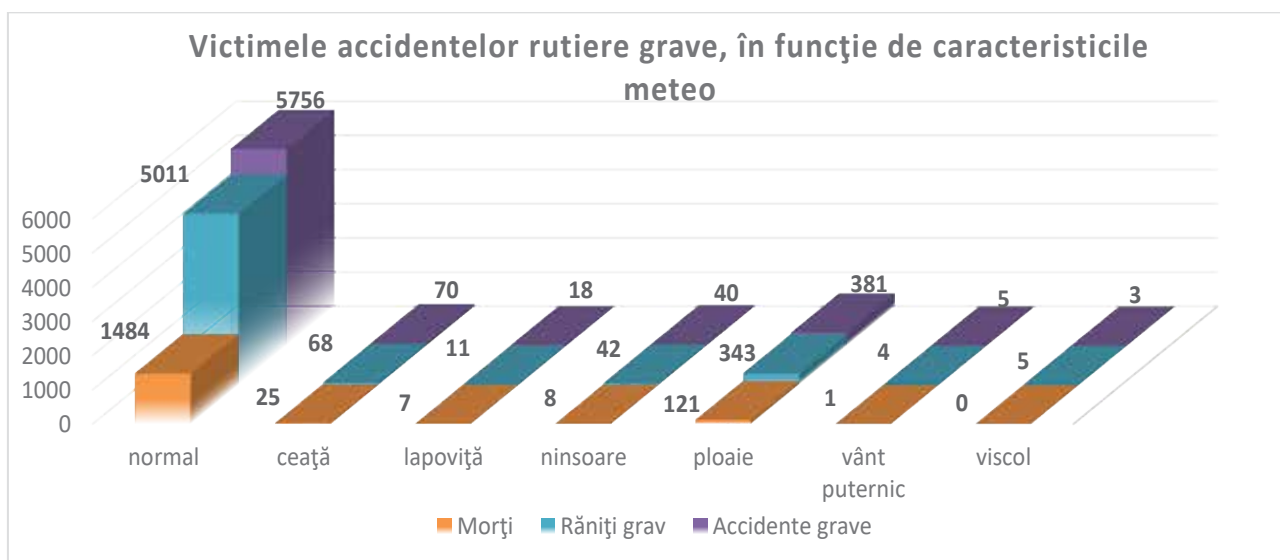
❖ caracteristicile meteo

91,7% dintre accidentele rutiere grave produse în anul 2020 au avut loc în condiții meteo normale. Asemănător situației din anul 2019, factorul meteorologic nu se reflectă în mod explicit în numărul accidentelor rutiere grave produse.

Condițiile meteo deosebite determină un comportament al participanților la trafic mai prudent, iar în absența unor condiții meteo deosebite și valorile ridicate de trafic pot fi însoțite de un nivel mai scăzut de prudență și de atenție.



Dintre diferitele circumstanțe meteorologice nefavorabile analizate, ploaia este situația în care s-au produs cele mai multe accidente rutiere grave (6% dintre accidentele rutiere grave au avut loc în condiții de ploaie).



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).

Conform datelor prezentate în tabelul următor, analizând valorile indicelui de mortalitate înregistrat în anul 2020, remarcăm un nivel mai ridicat de mortalitate în cazul accidentelor produse pe timp de lapoviță, ceață și ploaie.

Caracteristică meteo	Număr accidente rutiere grave	Număr persoane decedate	Indice mortalitate % (nr. morți *100/nr. accidente grave)
condiții normale	5756	1484	25.8%
ceață	70	25	35.7%
lapoviță	18	7	38.9%
ninsoare	40	8	20.0%
ploaie	381	121	31.8%
vânt puternic	5	1	20.0%
viscol	3	0	0.0%
Total	6273	1646	26.2%

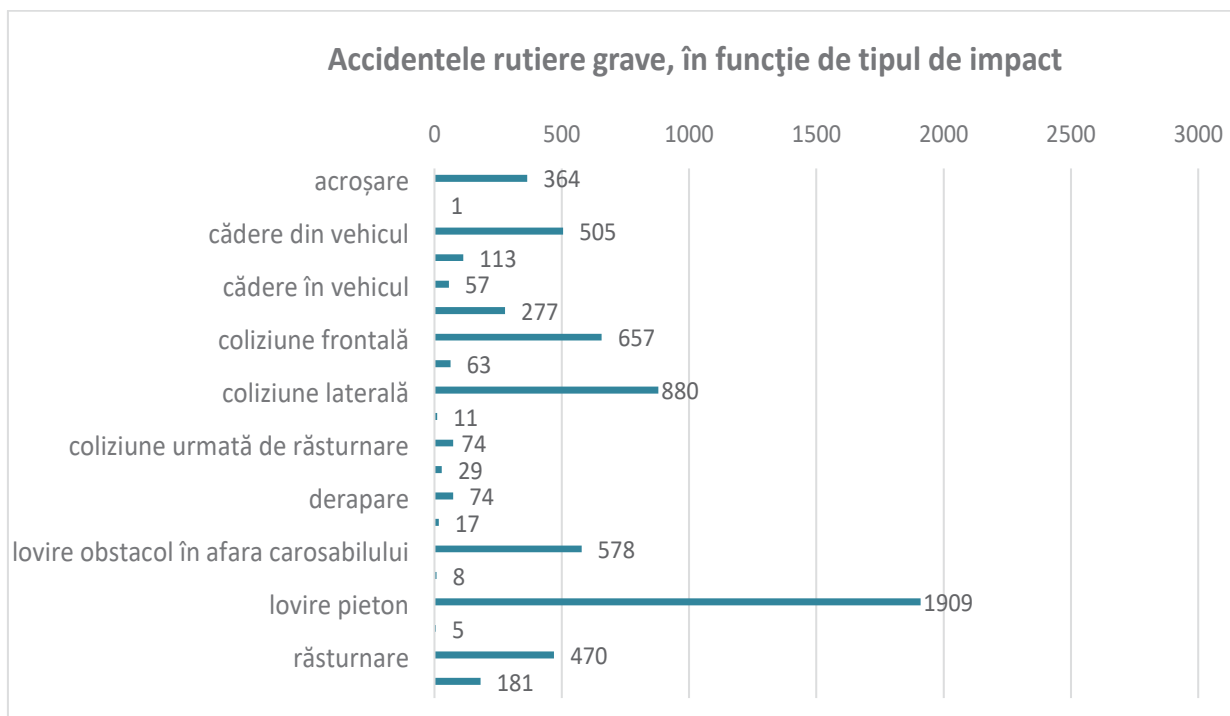
❖ tipul impactului

Analizând distribuția frecvențelor tipului de impact, se constată că cele mai multe evenimente s-au produs prin impactul dintre un vehicul și pieton. Astfel, aproximativ o treime (30,4%) dintre accidentele rutiere grave produse în anul 2020 reprezintă evenimente în care au fost accidentați grav pietoni (1.909 accidente). Comparativ cu anul anterior, se remarcă o scădere semnificativă, în 2020 producându-se cu 915 mai puține astfel de evenimente (-32,4%).

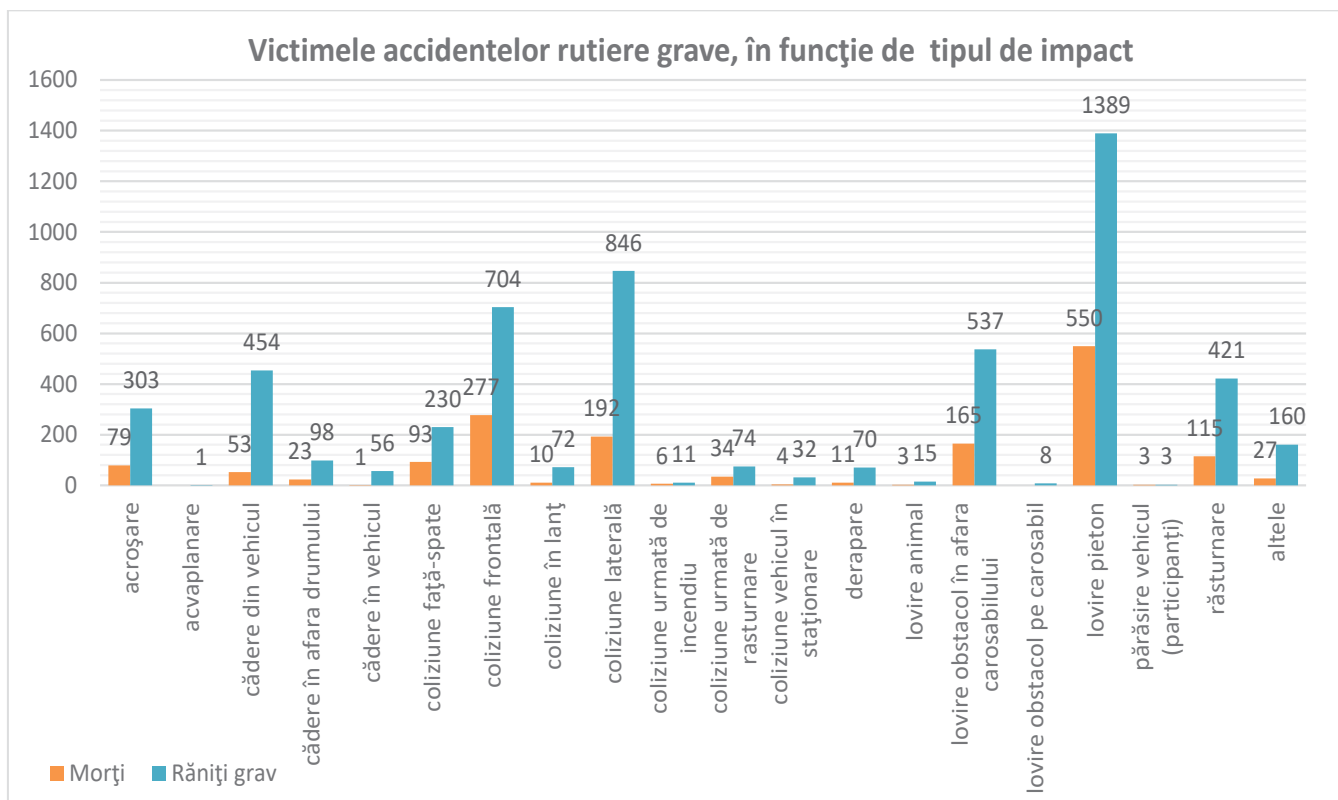
Coliziunea laterală reprezintă a doua categorie ca număr de evenimente (14% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere față de anul trecut cu 31,5%), urmată de coliziunea frontală (10,5% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere față de anul 2019 cu 22,1%) și lovirea unui obstacol în afara carosabilului (9,2% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere cu 33,3% față de anul precedent).

Ierarhia principalelor tipuri de impact se menține de la un an la altul, neînregistrându-se diferențe sub acest aspect comparativ cu anul 2019 și nici cu anii precedenți: 1.lovire pieton, 2.coliziune laterală, 3.coliziune frontală, 4.lovire obstacol în afara carosabilului, 5.cădere din vehicul.

Față de anul anterior, în anul 2020, în ciuda numărului mai scăzut de accidente rutiere grave, s-au înregistrat mici creșteri ale evenimentelor rutiere produse prin coliziune urmată de incendiu (+8 evenimente) și a celor produse prin părăsirea vehiculului (+3 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 derapare (-47,1% evenimente) și prin coliziune față-spate (-33,1% evenimente), față de cele înregistrate în 2019.



După cum era și firesc, o frecvență mare a unui anumit tip de producere a accidentului va fi însoțită și de un număr sporit de victime. Astfel, cel mai mare număr de victime a rezultat în urma lovirii pietonilor, cele 1.909 de evenimente de această natură ducând la decesul a 550 de persoane și rănirea gravă a altor 1389.



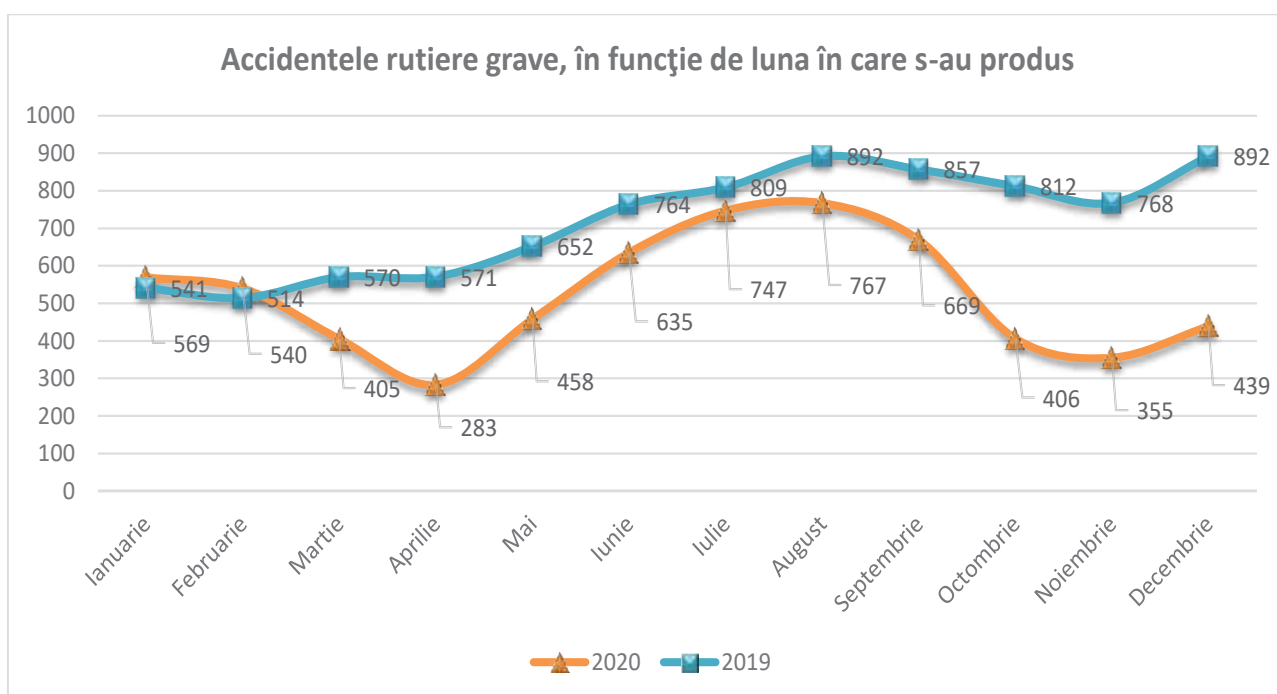
Gradul de letalitate a diferitelor forme de impact este surprins prin valorile indicelui de mortalitate. Așa cum se observă în tabelul următor, care cuprinde doar tipurile de impact cu o valoare a indicelui de mortalitate de peste 15%, prin *coliziune urmată de incendiu*, prin *coliziune urmată de răsturnare* și prin *coliziune frontală* au fost produse 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 incendiu	11	6	54.5%
coliziune urmată de răsturnare	74	34	45.9%
coliziune frontală	657	277	42.2%
coliziune față-spate	277	93	33.6%
lovire pieton	1909	550	28.8%
lovire obstacol în afara carosabilului	578	165	28.5%
rãsturnare	470	115	24.5%
coliziune laterală	880	192	21.8%
acroșare	364	79	21.7%
cãdere în afara drumului	113	23	20.4%
lovire animal	17	3	17.6%
coliziune în lanț	63	10	15.9%
derapare	74	11	14.9%

❖ luna producerii accidentului

În medie, pe drumurile publice din România, în fiecare lună a anului 2020, au avut loc 522 accidente rutiere grave, în care și-au pierdut viața 137 de persoane, iar 457 de persoane au fost rănite grav.

Dinamica lunară a accidentelor rutiere grave produse în anul 2020, prezentată în graficul următor, pune în evidență scăderea numărului acestora în perioada în care au fost instituite restricții de circulație cauzate de pandemia de COVID-19. Începând cu luna iunie, odată cu relaxarea măsurilor și începerea sezonului estival, se constată o creștere a numărului de accidente rutiere grave până în luna august 2020, urmată de o scădere până în luna decembrie, perioadă în care au fost din nou impuse anumite restricții pentru prevenirea răspândirii virusului SARS-CoV2 ca urmare a creșterii ratei de infectare.



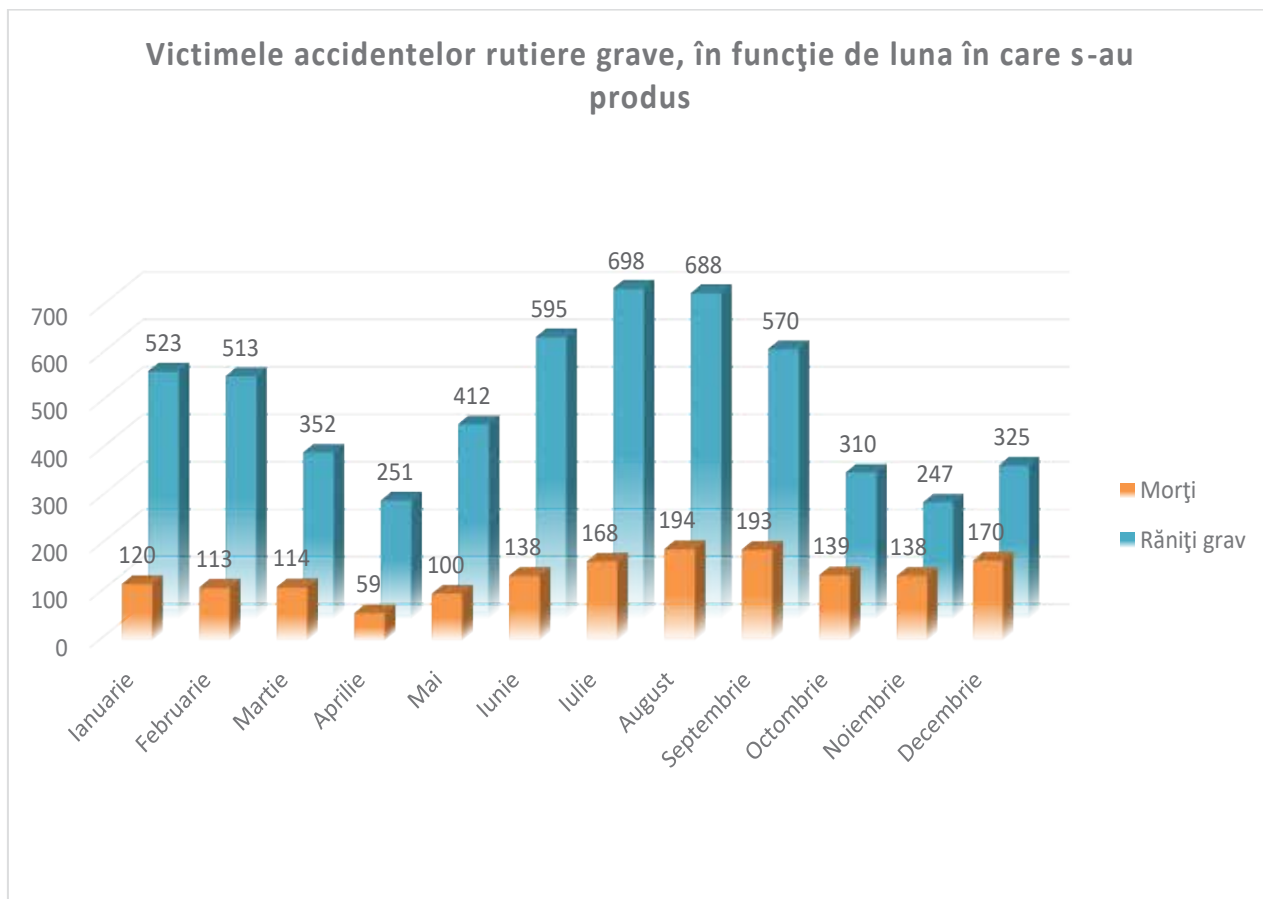
În general, această distribuție este influențată de caracteristicile anotimpurilor, condițiile meteorologice care determină valorile generale ale densității traficului, precum și de comportamentul cultural al populației din România. În anul 2020, dinamica și distribuția accidentelor rutiere grave a fost influențată și de pandemia de COVID-19.

În luna iunie, odată cu încălzirea vremii și relaxarea restricțiilor, numărul accidentelor rutiere grave produse lunar înregistrează creșteri treptate (cu o medie zilnică de 21,1 accidente rutiere grave/zi), ajungând ca în lunile tradiționale de vacanță (iulie, august) să atingă valori maxime. În luna august, numărul accidentelor rutiere atinge vârful anual de 767 (media zilnică a lunii august fiind superioară celorlalte luni - 24,7 accidente/zi).

Începând cu luna septembrie suma lunară a evenimentelor rutiere începe să scadă. În octombrie 2020 are loc o scădere majoră, în această lună fiind înregistrate cu 263 mai puține accidente grave față de septembrie 2020 și cu 50% mai puține evenimente rutiere grave față de octombrie 2019.

În perioada octombrie-noiembrie 2020, media zilnică a evenimentelor rutiere grave a fost de 12,4 accidente/zi. Luna decembrie constituie un interval deosebit, care nu urmează tendința de scădere începută în luna a nouă. 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 14,1 accidente/zi.

Distribuția lunară a victimelor accidentelor rutiere grave produse în anul 2020, 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 mai, pentru a atinge un maxim în luna august, iar după aceea, începând cu luna septembrie asistăm la o reducere treptată până în luna noiembrie, urmând ca în luna decembrie să asistăm din nou la o ușoară creștere a valorilor.



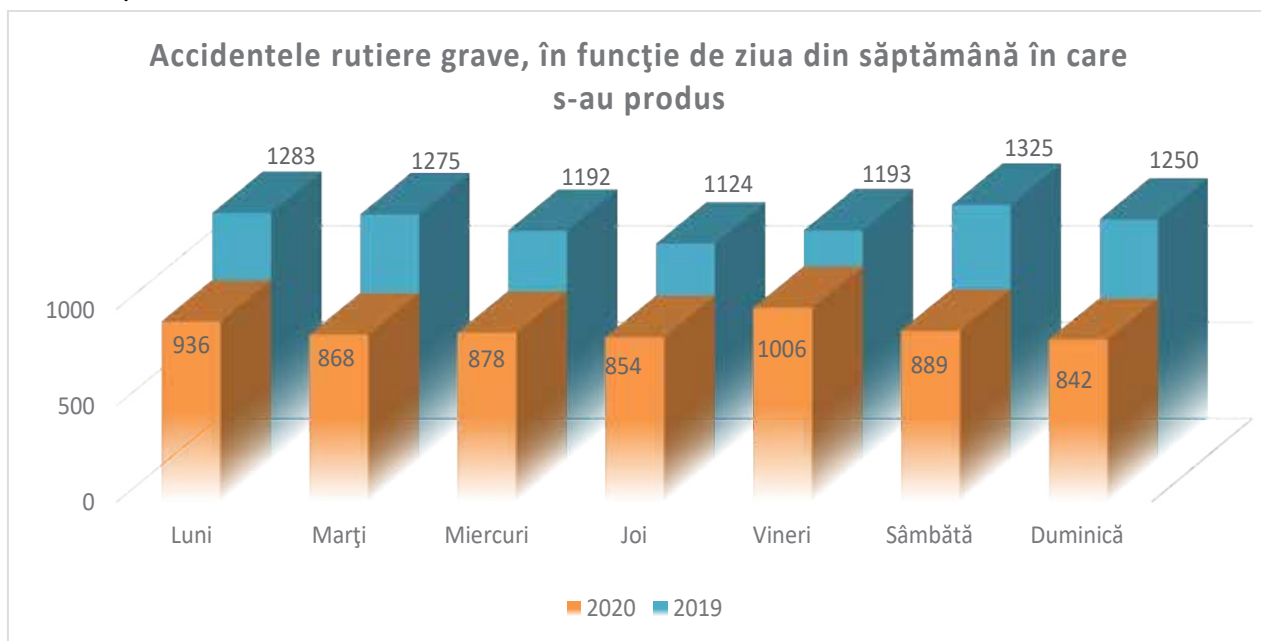
În ceea ce privește letalitatea accidentelor rutiere, măsurată prin indicii de mortalitate, lunile septembrie, octombrie, noiembrie și decembrie reprezintă luni în care consecințele accidentelor rutiere sunt mult mai grave. În tabelul de mai jos se pot observa valorile indicelui de mortalitate pentru accidentele produse în fiecare lună a anului 2020.

Indicele de mortalitate a accidentelor rutiere grave (%)

Ianuarie	Februarie	Martie	Aprilie	Mai	Iunie	Iulie	August	Septembrie	Octombrie ²¹	Noiembrie	Decembrie
21.1	20.9	28.1	20.8	21.8	21.7	22.5	25.3	28.8	34.2	38.9	38.7

❖ ziua producerii accidentului

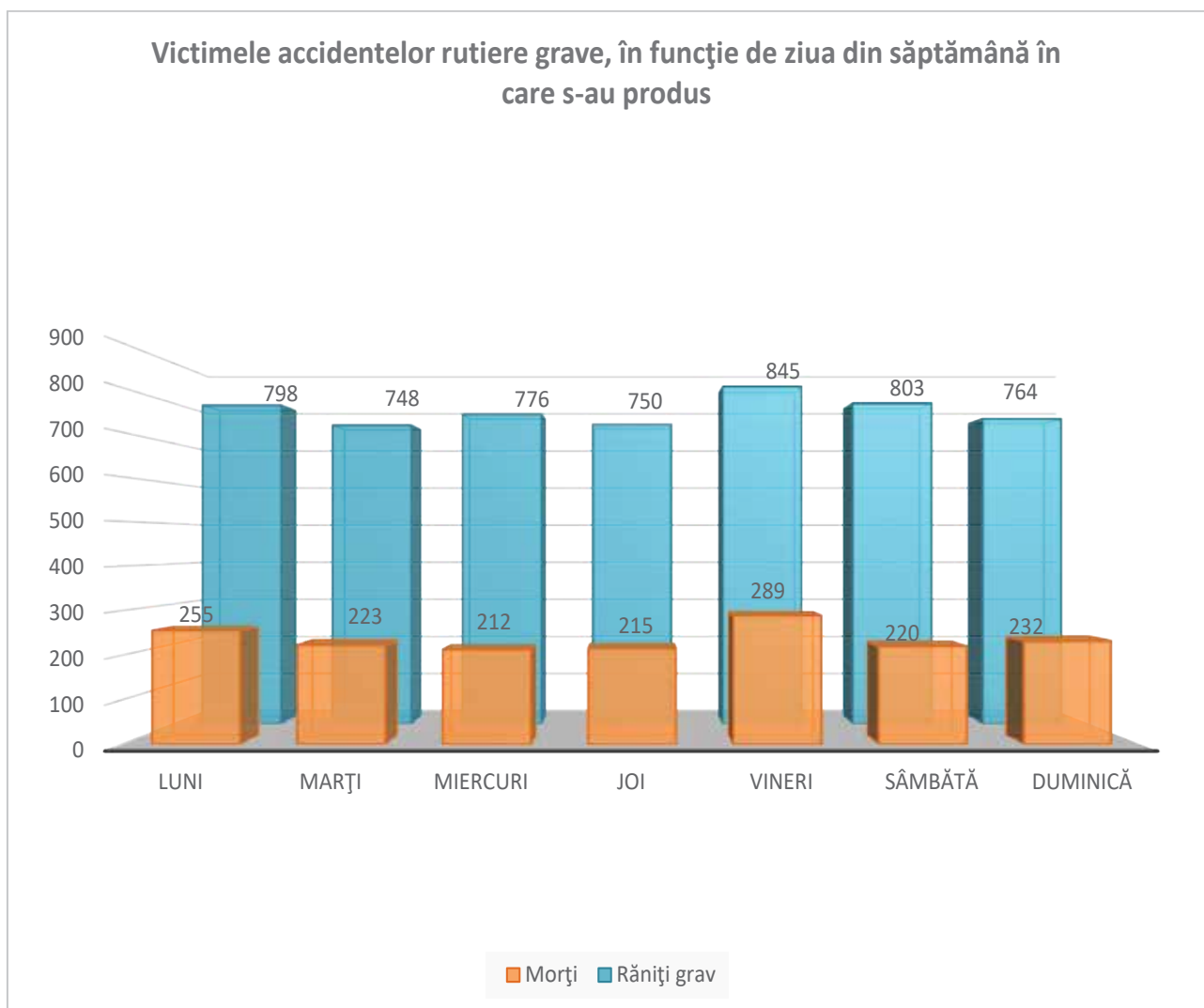
Deși dinamica accidentelor rutiere grave pe zilele săptămânii generice a anului 2019 se caracterizează prin valori mai ridicate în primele zile ale săptămânii și în zilele de vineri, sâmbătă și duminică, în anul 2020 cele mai multe accidente rutiere grave au avut loc luni și vineri, în perioada weekend-ului tendința fiind descrescătoare spre deosebire de anul precedent.



²¹ Atentie! Din luna octombrie a anului 2020, evidențierea statistică a persoanelor rănite grav în accidente rutiere s-a modificat, aliniindu-se la Clasificarea internațională statistică a bolilor - ICD-10 alocate leziunilor (cf. OMAI 146 din 24 septembrie 2020 pentru modificarea și completarea OMAI nr. 18/2016 privind evidența statistică a accidentelor de circulație rutieră)

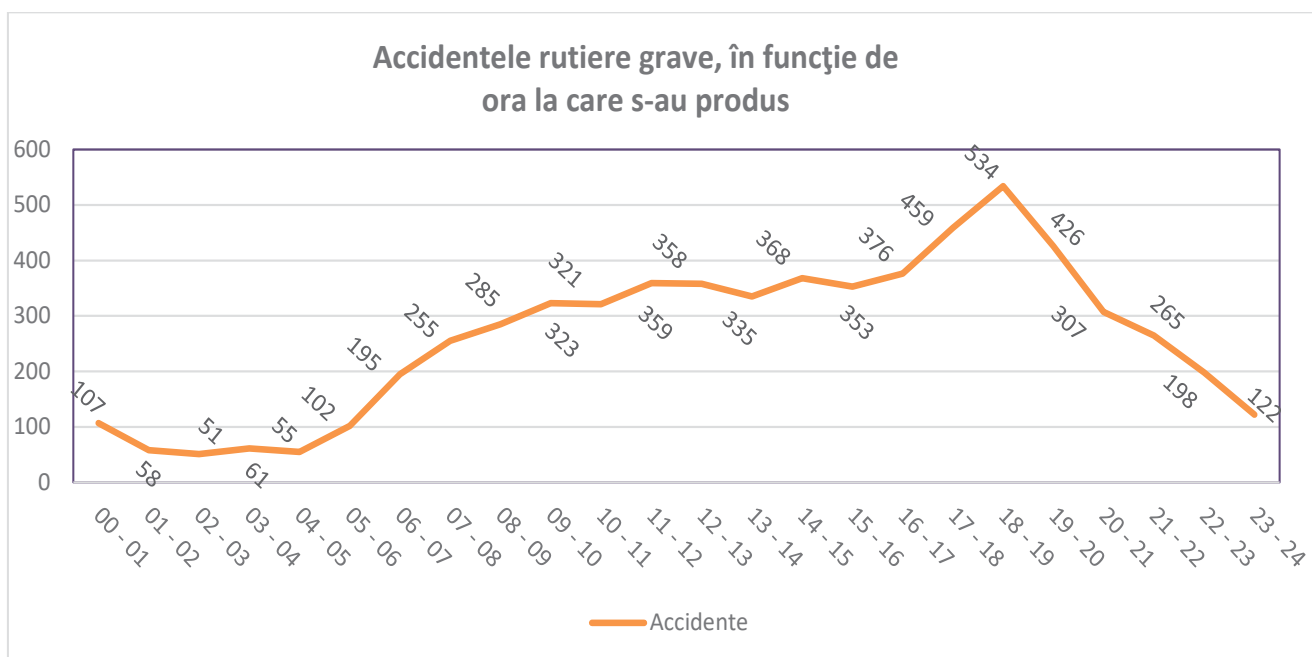
Din punctul de vedere al numărului victimelor, accidentele rutiere grave care au condus la rănirea gravă sau decesul celor mai multe persoane au fost cele care au avut loc vineri și luni. Față de anul 2019, cele mai mari scăderi în ceea ce privește numărul victimelor au fost înregistrate duminică (cu 63 mai puține persoane decedate și cu 461 mai puține persoane rănite grav).

Analizând numărul persoanelor decedate în anul anterior raportat la numărul accidentelor rutiere grave, observăm că anul 2020 a fost caracterizat de un indice de mortalitate mai mare în toate zilele săptămânii față de anul precedent.



❖ ora producerii accidentului

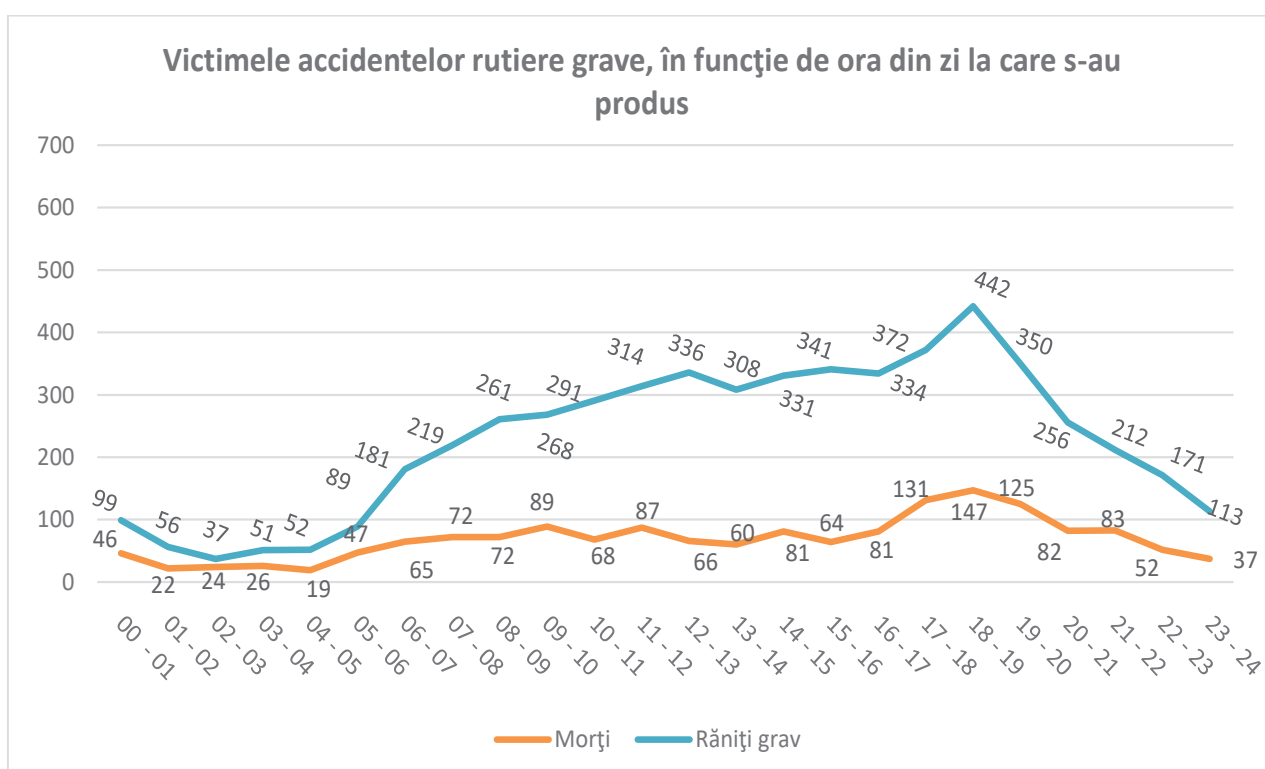
Așa cum se constată în graficul de mai jos, evoluția numărului de accidente rutiere grave pe parcursul celor 24 ore este influențată de ritmul activităților cotidiene, de orele în care oamenii se duc sau se întorc de la serviciu, de la școală etc. și în care traficul este cel mai aglomerat, acestea fiind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



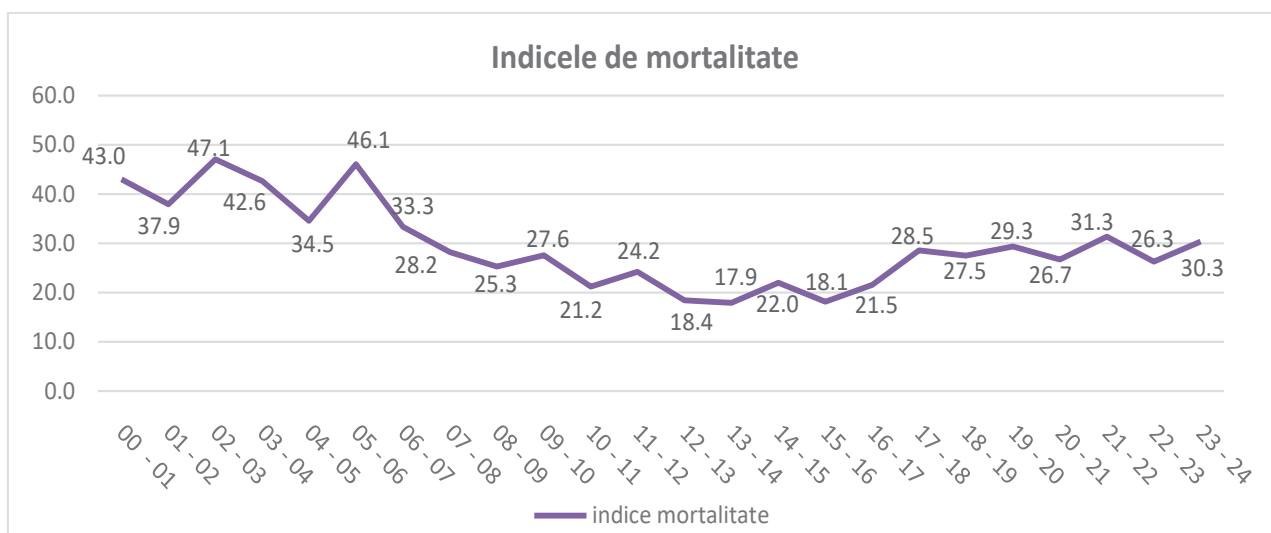
Astfel, între orele 5-6 dimineața, numărul accidentelor rutiere grave începe să crească ușor, iar de la oră la oră creșterea se accelerează, ajungând ca în intervalul orar 9-10 să se înregistreze o valoare de aproape 6 ori mai mare față de intervalul orar 4-5.

Valorile maxime ale zilei se înregistrează în intervalul 18-19, când au avut loc 534 accidente rutiere grave.

În graficul următor, este ilustrată dinamica victimelor accidentelor rutiere grave produse pe parcursul unei zile generice a anului 2020.



Distribuția numărului răniților grav urmează cu mare fidelitate forma distribuției numărului de accidente rutiere grave. Nu același lucru se poate afirma în ceea ce privește evoluția numărului de decese, reprezentarea grafică sugerând o dinamică diferită. Pentru a o pune în evidență, prezentăm grafic valorile indicelui de mortalitate.



Se observă că accidentele rutiere produse până la ora 7 și după ora 17, deși mai puține ca număr, 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.

Interval orar	Nr. accidente rutiere grave	Nr. morți	Indice mortalitate (%)	Interval orar	Nr. accidente rutiere grave	Nr. morți	Indice mortalitate (%)
00 - 01	107	46	43.0	12 - 13	358	66	18.4
01 - 02	58	22	37.9	13 - 14	335	60	17.9
02 - 03	51	24	47.1	14 - 15	368	81	22.0
03 - 04	61	26	42.6	15 - 16	353	64	18.1
04 - 05	55	19	34.5	16 - 17	376	81	21.5
05 - 06	102	47	46.1	17 - 18	459	131	28.5
06 - 07	195	65	33.3	18 - 19	534	147	27.5
07 - 08	255	72	28.2	19 - 20	426	125	29.3
08 - 09	285	72	25.3	20 - 21	307	82	26.7
09 - 10	323	89	27.6	21 - 22	265	83	31.3
10 - 11	321	68	21.2	22 - 23	198	52	26.3
11 - 12	359	87	24.2	23 - 24	122	37	30.3

❖ cauzele accidentelor rutiere grave

Datele colectate de Poliția Română distribuie accidentele rutiere grave produse în anul 2020 în funcție de 39 de cauze diferite, după cum urmează:

Cauză	Accidente	Morți	Răniți grav	Indice mortalitate
1.viteză neadaptată la condițiile de drum	988	271	937	27.4
2.traversare neregulamentară pietoni	758	222	545	29.3
3.abateri bicicliști	741	124	622	16.7
4.neacordare prioritate pietoni	607	117	497	19.3
5.neacordare prioritate vehicule	516	89	528	17.2
6.pietoni pe partea carosabilă	295	139	162	47.1
7.nerespectare distanță între vehicule	246	66	221	26.8
8.depășire neregulamentară	233	81	246	34.8
9. alte preocupări de natură a distrage atenția	223	74	190	33.2
10. conducere sub influența alcoolului	214	45	212	21.0
11. neasigurare la schimbarea direcției de mers	213	43	195	20.2
12. abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale	172	32	154	18.6
13. conducere fără permis	172	58	140	33.7
14. alte abateri săvârșite de conducătorii auto	141	35	127	24.8
15. neasigurare mers înapoi	131	25	106	19.1
16. circulație pe sens opus	129	48	148	37.2
17. adormire la volan	116	55	131	47.4
18. viteză neregulamentară	96	46	74	47.9
19. abateri pasageri/călători/însoțitori	65	5	61	7.7
20. întoarcere neregulamentară	32	8	29	25.0
21. alte abateri pietoni	30	12	19	40.0
22. nerrespectare reguli trecere cale ferată	27	20	23	74.1
23. nerrespectare semnalizare semafor	27	4	26	14.8
24. neasigurare schimbare bandă	26	4	25	15.4
25. abateri ale conducătorilor de utilaje	18	3	18	16.7
26. animale sau alte obiecte	12	3	11	25.0
27. defecțiuni tehnice vehicul	10	4	9	40.0
28. nesupraveghere minori	9	1	8	11.1
29. infirmități sau afecțiuni medicale	6	3	3	50.0
30. conducere sub influența drogurilor	5	6	3	120.0
31. neasigurare stabilitate încărcătură	3	1	3	33.3
32. obstacol nesemnalizat pe carosabil	3	0	3	-
33. nerrespectare indicatoare rutiere de obligare sau reglementare	2	0	2	-
34. oprire, staționare neregulamentară	2	1	1	50.0
35. alte cauze referitoare la drum	1	0	1	-
36. conducere agresivă	1	0	1	-
37. depășire încărcătură	1	0	2	-
38. drum deteriorat sau în lucru	1	1	0	100.0
39. semnalizare rutieră incompletă / insuficientă	1	0	1	-

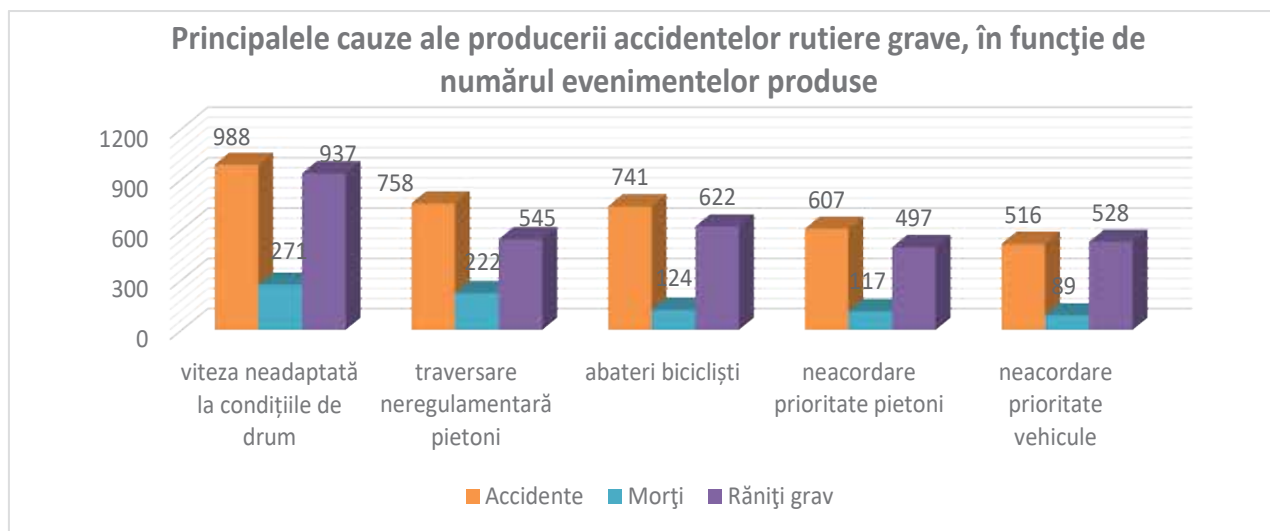
Se remarcă faptul că **viteza neadaptată la condițiile de drum** alături de **traversările neregulate ale pietonilor** reprezintă principalele cauze care contribuie la producerea accidentelor rutiere grave și în anul 2020. Următoarele cauze în ordinea frecvenței lor de manifestare sunt: **abaterile bicicliștilor, neacordarea de prioritate pietonilor și neacordarea de prioritate vehiculelor.**

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.

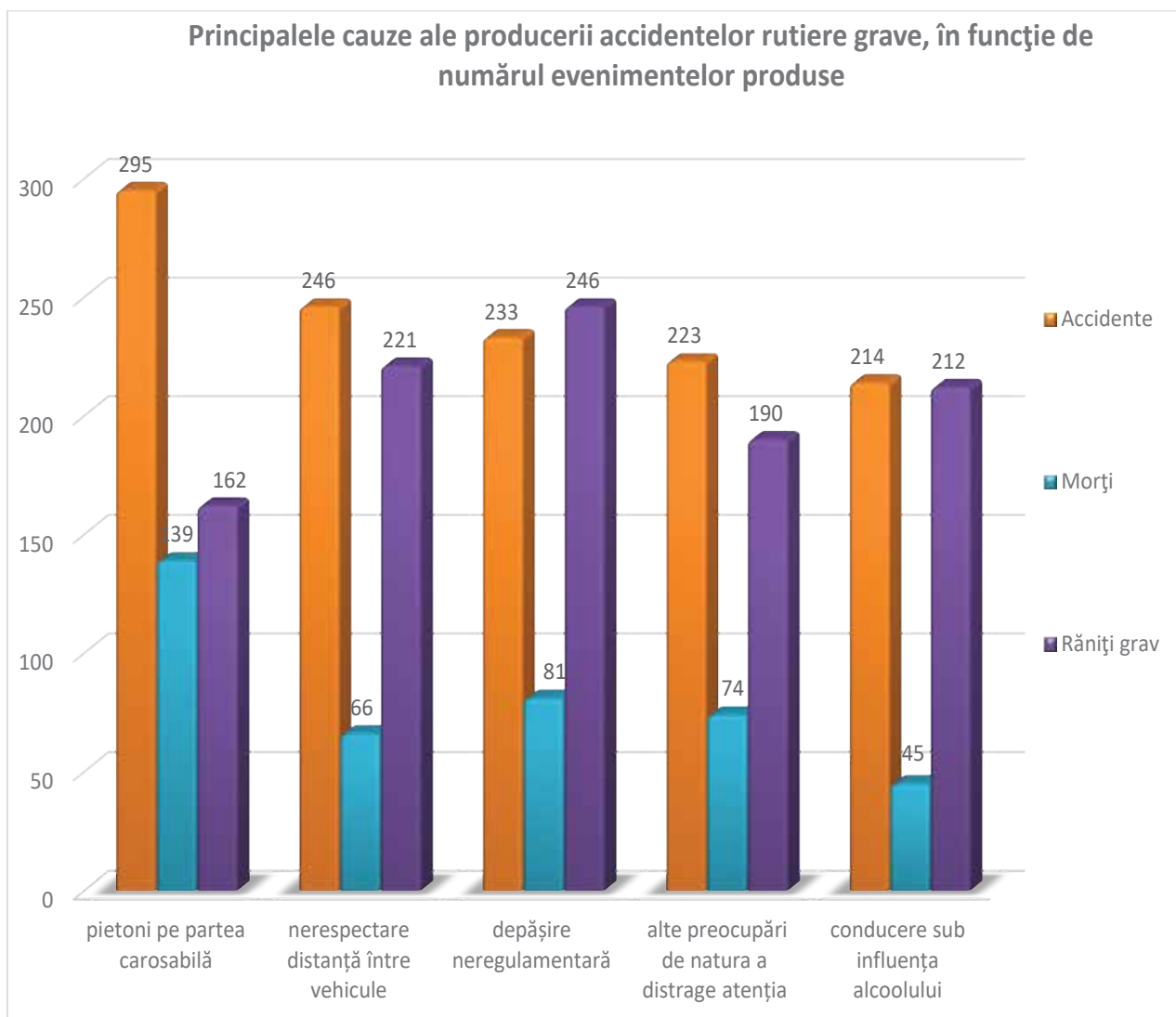
Viteza neadaptată condițiilor de drum a cauzat producerea a 988 accidente rutiere grave, care s-au soldat cu 271 persoane decedate și 937 răniți grav, în scădere față de anul 2019 cu 389 de evenimente (-28,2%). Trebuie subliniat faptul că cea mai frecventă cauză de producere a evenimentelor rutiere grave în anul 2020, 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.

Traversarea neregulamentară a pietonilor a cauzat, în anul 2020, 758 accidente grave care s-au soldat cu decesul a 222 persoane și rănirea gravă a 545 persoane, în scădere față de anul 2019 (-418 evenimente, -35,5%).

Comparativ cu anul 2019, abaterile bicicliștilor au produs cu 110 evenimente rutiere grave mai puține în anul 2020 (-12,9%), rămânând astfel pe locul trei în clasamentul principalelor cauze generatoare de accidente rutiere grave. Neacordarea de prioritate pietonilor a produs cu 210 mai puține accidente în anul 2020 (-25,7%), în timp ce neacordarea de prioritate vehiculelor a produs cu 258 mai puține accidente rutiere grave decât în anul 2019 (-12,9%).

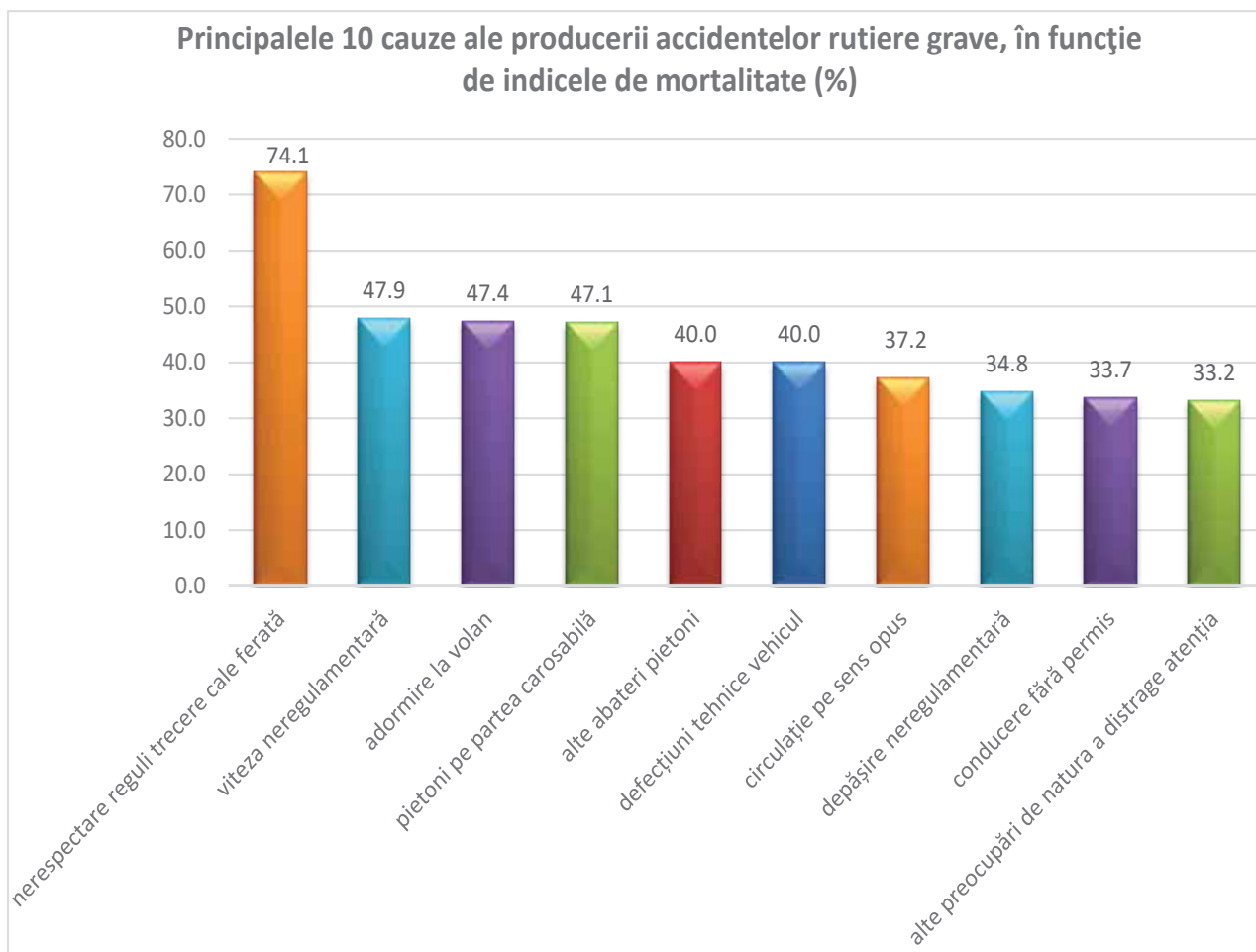


În graficul următor este reprezentat grupul următoarelor cinci cauze ca importanță numerică. În comparație cu anul 2019, ordinea cauzelor care au condus la producerea de accidente rutiere grave este ușor modificată. **Conducerea sub influența alcoolului** coboară un loc în ierarhia cauzelor, producând în anul 2020 mai puține accidente rutiere grave (-73 evenimente, -25,4%), în timp ce **alte preocupări de natură a distrage atenția** urcă un loc în ierarhia cauzelor, deși accidentele provocate din această cauză sunt în scădere față de anul precedent (-59 evenimente, -20,9%).



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 indicelui de mortalitate.



Așa cum se observă, doar două dintre cauzele reprezentate în graficul de mai sus se regăsesc între primele zece cele mai frecvente cauze de producere a accidentelor rutiere grave, și anume: **prezența pietonilor pe partea carosabilă și alte preocupări de natură a distrage atenția.**

Alte cauze de mare letalitate care, în anul 2020, au stat la originea unui număr ridicat de evenimente sunt:

- **viteza neregulamentară:** a condus la producerea a 96 accidente rutiere grave, din care au rezultat 46 decedați și 74 răniți grav;
- **adormirea la volan:** a cauzat producerea a 116 accidente rutiere grave, soldate cu 55 de morți și 131 răniți grav;
- **circulația pe sens opus:** a provocat 129 de evenimente, în care au murit 48 de persoane, alte 148 fiind rănite grav.

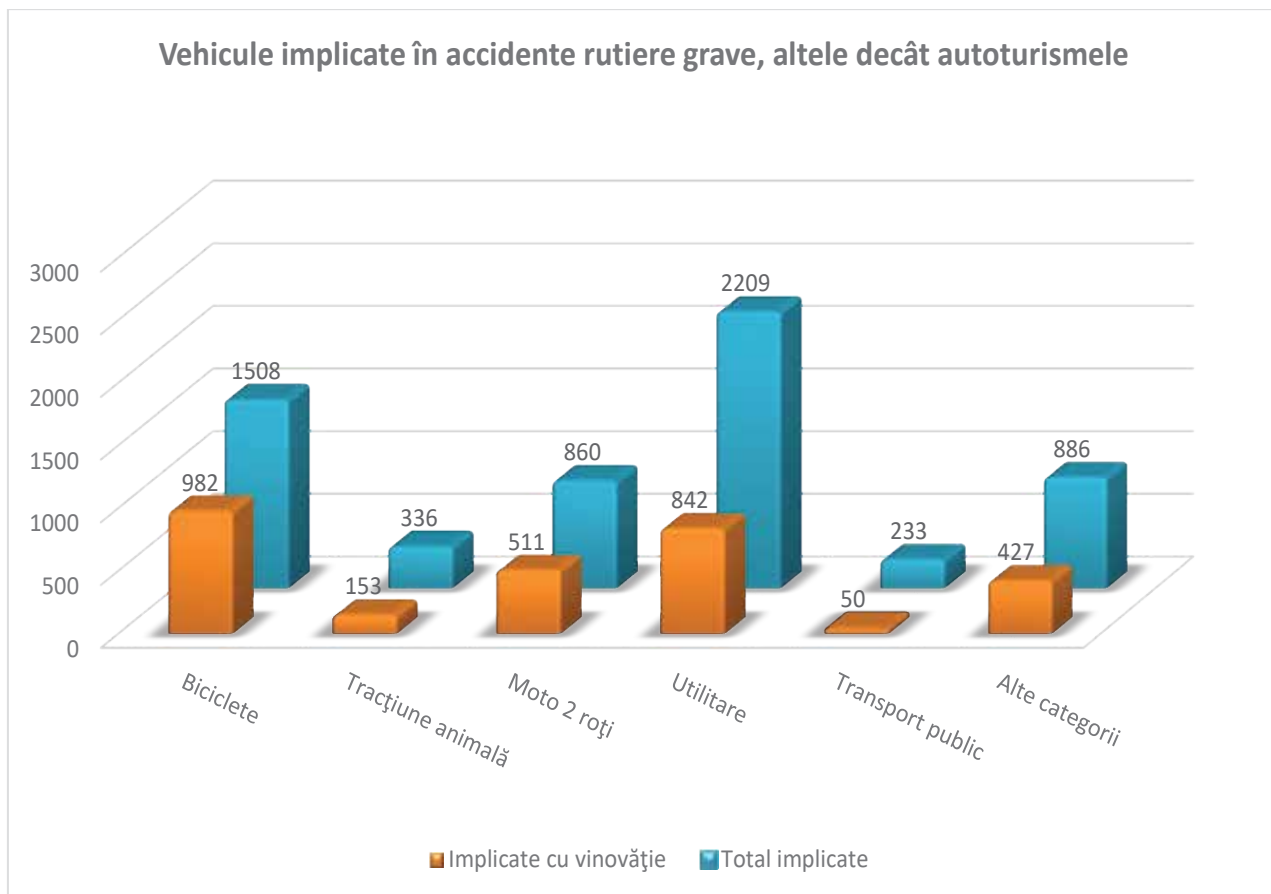
La fel ca în fiecare an, nerespectarea regulilor de trecere la calea ferată a condus la producerea unui număr relativ redus de accidente grave, dar mortalitatea acestora este extrem de ridicată, depășind cu mult valorile oricărei alte situații în referință. În anul 2020, aceasta tinde către 75%.

❖ **categoria de vehicul implicat în accident**

În accidentele rutiere grave care s-au produs pe drumurile din România în anul 2020 au fost implicate 15.273 vehicule din cele mai diverse categorii. Dintre acestea, 9.241 au fost autoturisme (60,5%).

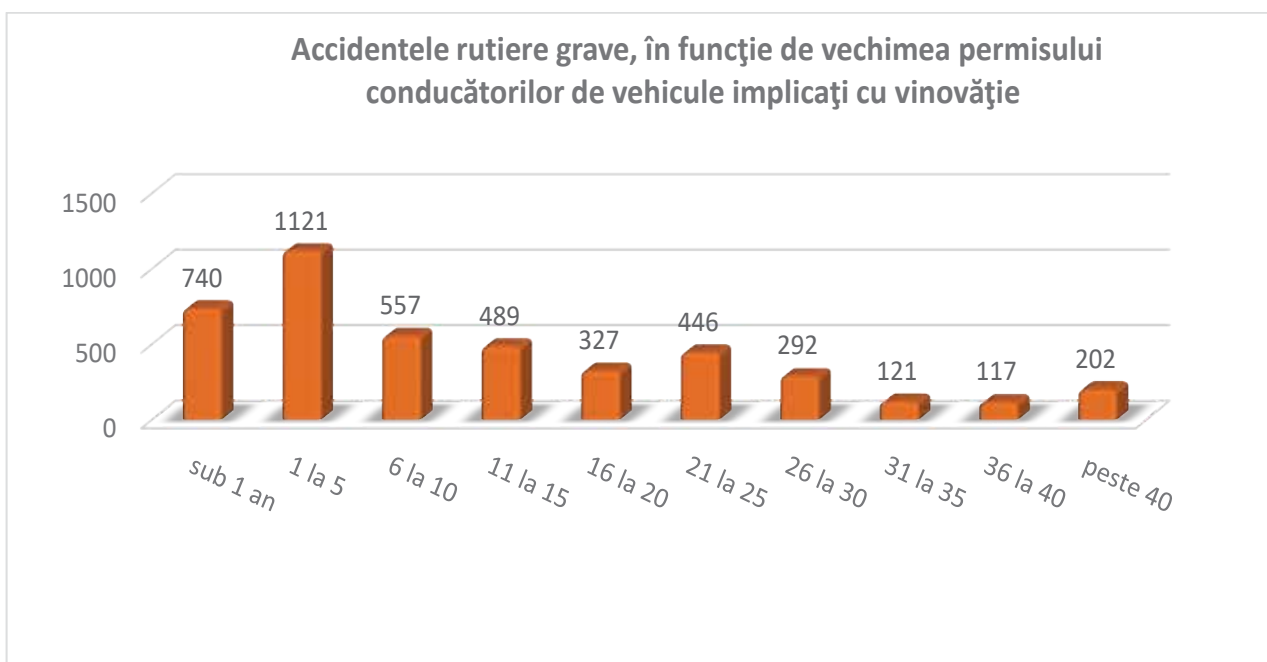
Conform datelor pe care Poliția Română le deține, din totalul celor implicate, 6.179 de vehicule au angajat vinovăția conducătorilor lor în producerea accidentelor rutiere grave. Dintre acestea, 3.214 (52%) reprezintă autoturismele, rezultând că în 51,2% dintre accidentele grave produse în anul 2020, vinovăția pentru producerea acestuia aparține unui conducător de autoturism.

În graficul următor 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

Distribuția conducătorilor de autovehicule implicați cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave în anul 2020, în funcție de vechimea permisului, arată că, cel mai frecvent, la originea producerii acestor evenimente, s-au aflat conducătorii de autovehicule cu o experiență de la 1 la 5 ani. Aceștia reprezintă 25,4% 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 (**16,8%**). Este evident că experiența rutieră constituie un factor care influențează în mare măsură probabilitatea producerii evenimentelor rutiere.



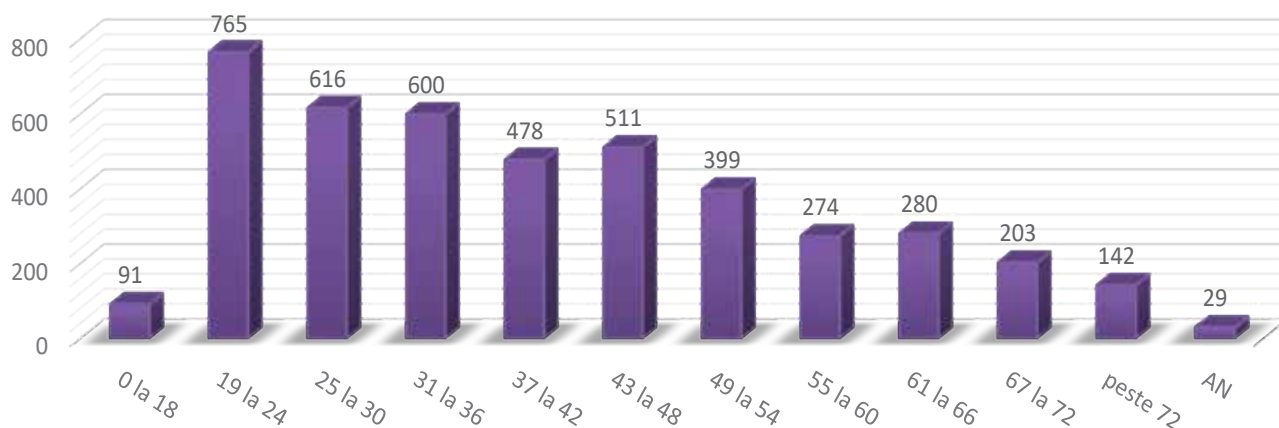
❖ vârsta conducătorului auto implicat în accidente rutiere grave

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 fi implicat în 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, sunt implicați mai des în producerea de accidente rutiere grave.

Un alt factor care influențează distribuția în funcție de vârstă este prezența în trafic. Este mai probabil ca cei tineri să fie în mai mare măsură prezenți în trafic, iar aceasta să determine raporturile dintre diferitele intervale de vârstă ale conducătorilor auto implicați cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave.

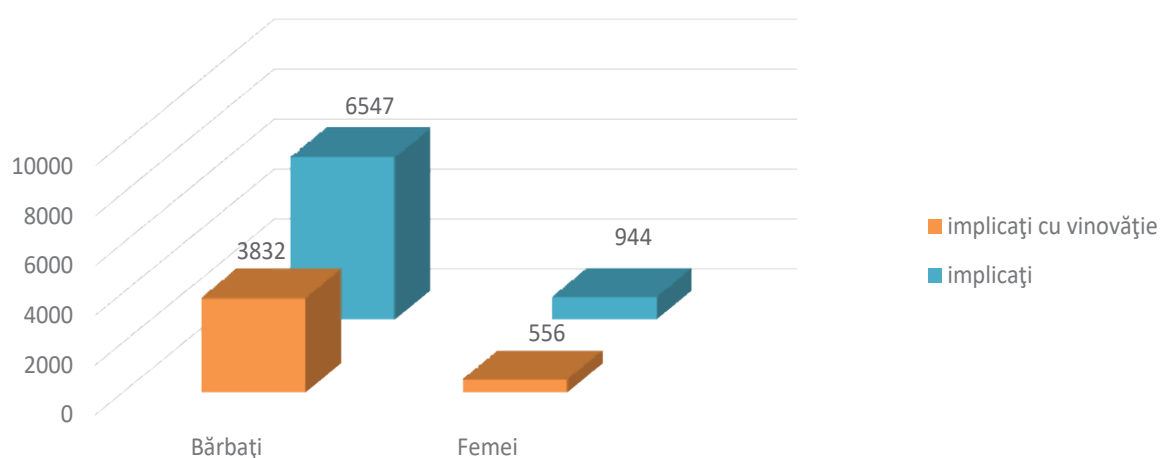
Accidentele rutiere grave, în funcție de vârsta conducătorilor auto implicați cu vinovăție



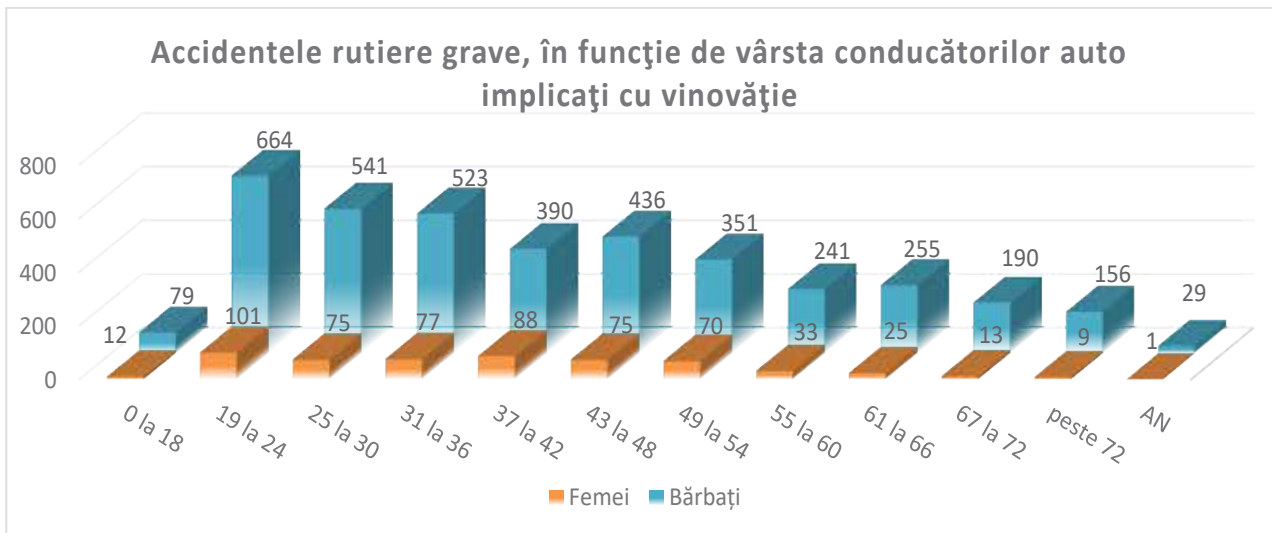
Se constată o distribuție diferită a femeilor și bărbaților în producerea de accidente rutiere grave, atât în ceea ce privește implicarea, dar și în ceea ce privește implicarea cu vinovăție în astfel de evenimente.

Diferențele de ordin comportamental și atitudinal specifice fiecărui sex reflectă o implicare diferită a femeilor și bărbaților în calitate de conducători de vehicule în accidentele rutiere grave care s-au produs în anul 2020, la fel ca în anii precedenți.

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

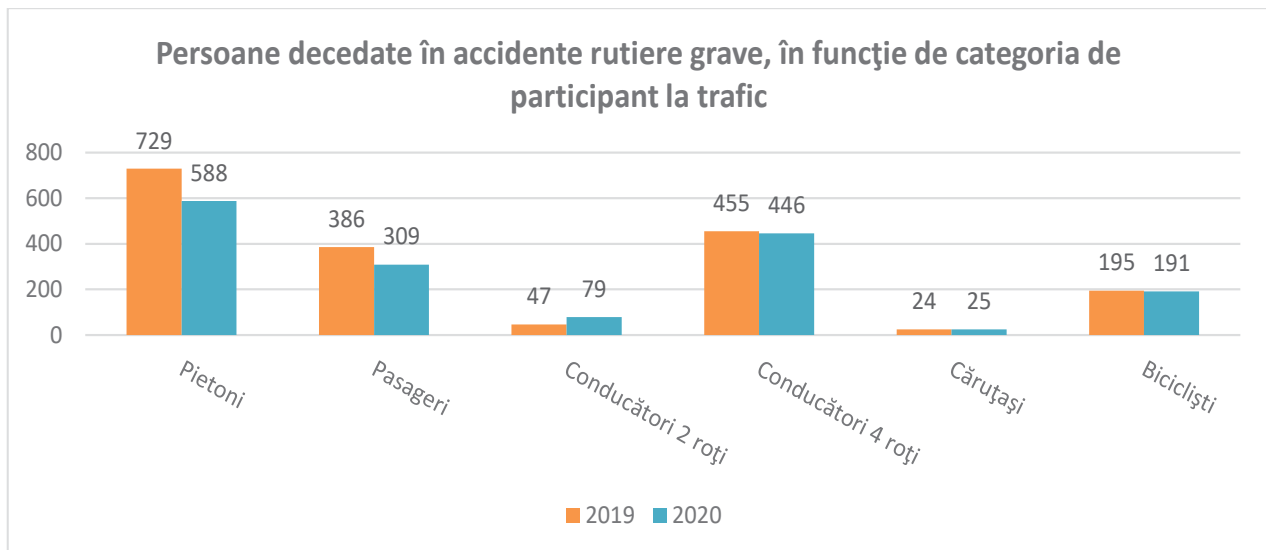


După cum se constată în graficul de mai sus, implicarea femeilor în producerea evenimentelor rutiere grave este mult mai redusă decât cea a bărbaților. În anul 2020, implicarea conducătorilor de vehicule femei în accidente rutiere grave produse a fost de 6,9 ori mai mică decât cea a bărbaților. De asemenea, de 6,8 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).



❖ persoane decedate în accidente rutiere grave

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



La fel ca în anul precedent, în anul 2020, pietonii constituie cele mai numeroase victime. Astfel, pietonii reprezintă 35,7% din totalul celor decedați în accidente rutiere

grave produse în anul 2020. Aceste cifre confirmă gradul ridicat de vulnerabilitate a acestei categorii, dar și nivelul de indisciplină rutieră pe care îl manifestă. Comparativ cu anul 2019, numărul pietonilor decedați a scăzut în 2020 cu 141 persoane.

Conducătorii autovehiculelor cu 4 roți sunt următoarea categorie de participanți la trafic care sunt frecvent victimizați (446 de conducători de autovehicule cu 4 roți au decedat în 2020), fiind urmați ca frecvență de pasageri (309 persoane decedate).

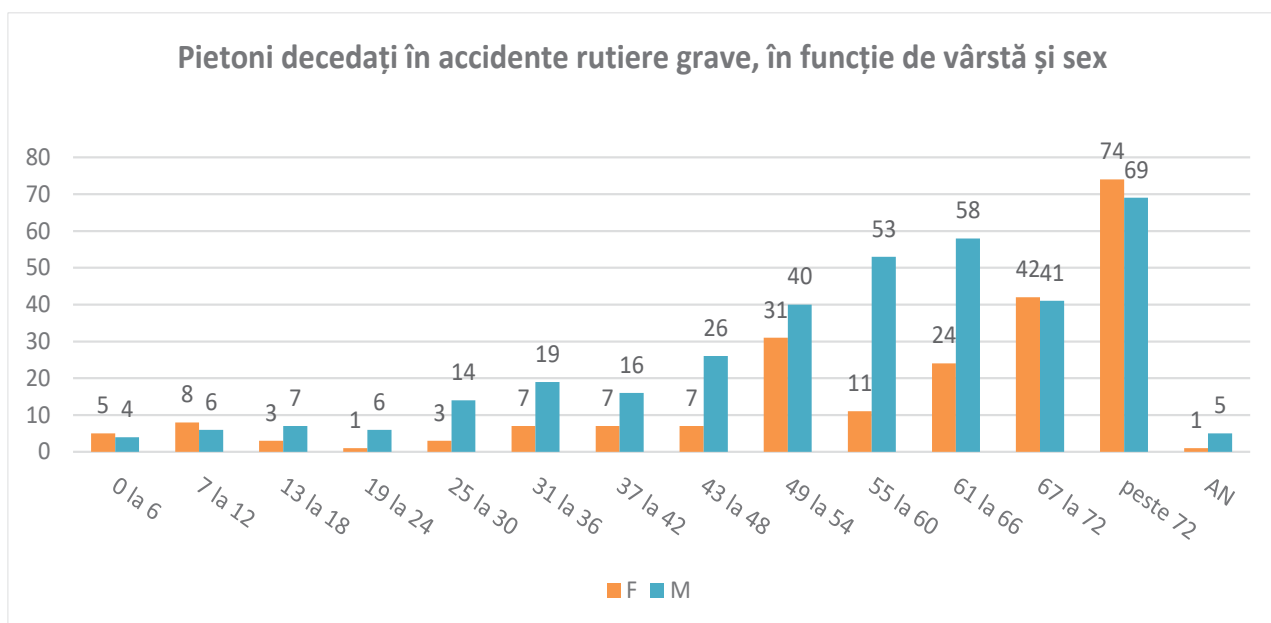
Comparativ cu anul 2019, se înregistrează scăderi în ceea ce privește aproape toate categoriile de participanți la trafic, doar în cazul conducătorilor de vehicule cu două roți constatându-se o creștere: de la 47 la 79 de persoane decedate, în timp ce numărul de căruțași decedați a rămas relativ constant (24 în 2019 și 25 în 2020).

❖ pietoni decedați – categorie vârstă, sex

Analiza pe categorii de vârstă a pietonilor victime în accidente rutiere este importantă, având în vedere vulnerabilitatea acestei categorii de participanți la trafic, precum și faptul că, de cele mai multe ori, accidentele rutiere în care pietonii sunt victimizați implică foarte frecvent responsabilitatea acestora.

Așa cum se observă în graficul următor, cele mai multe victime se înregistrează la nivelul categoriei de vârstă de peste 72 de ani, aproape de două ori mai multe victime decât cea de-a doua cea mai reprezentată categorie de vârstă (67-72 ani).

Comparativ cu anul 2019, deși au fost mai puține persoane decedate, în anul 2020 nu se remarcă modificări în ceea ce privește distribuția pe categorii de vârstă a pietonilor victime în accidente rutiere, persoanele vârstnice reprezentând principala categorie de persoane vulnerabile ca pietoni în trafic.



❖ bicicliști decedați – categorie vârstă

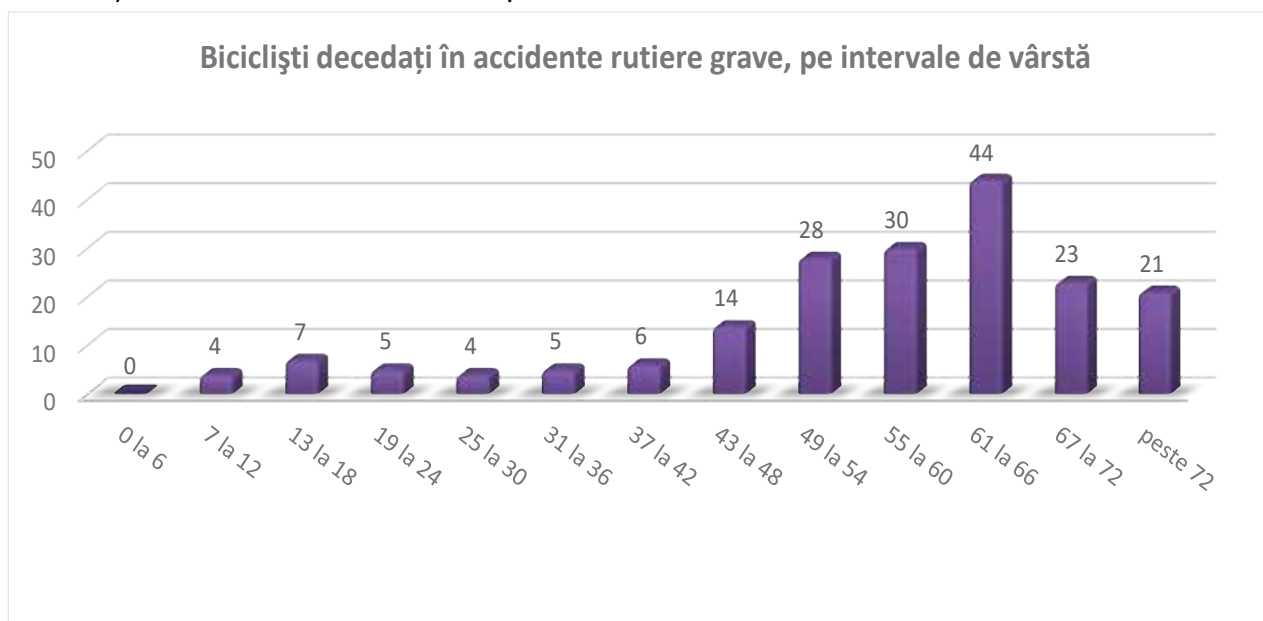
Distribuția pe intervale de vârstă a bicicliștilor, victime ale accidentelor rutiere grave în anul 2020, arată faptul că cele mai multe victime în rândul bicicliștilor sunt persoanele cu vârsta cuprinsă între 61 și 66 de ani.

Cele mai puține victime sunt întâlnite în rândul bicicliștilor cu vârste cuprinse între 19-42 ani, situație determinată de tendințele recente de a alege diferite mijloace de transport în detrimentul folosirii mașinii pentru deplasări cotidiene în centrele urbane în rândul tinerilor, dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete, dar și nivelul mai ridicat de informare și educație, transpus într-o conduită rutieră preventivă.

Numărul de accidente rutiere grave cauzate de abaterile bicicliștilor confirmă gradul de conformism la normele rutiere mai mare al celor din mediul urban: 259 de accidente rutiere grave au fost cauzate de abaterile bicicliștilor în mediul urban față de 410 în mediul rural.

În ceea ce privește bicicliștii sub 18 ani decedați în accidente rutiere grave, numărul acestora a scăzut față de anul precedent (-32 bicicliști cu vârsta sub 18 ani). Copiii cu vârsta cuprinsă între 13 și 18 ani au devenit cel mai des victime ale accidentelor rutiere grave în cadrul acestei subcategorii, ei fiind cei care utilizează, cel mai probabil, bicicleta mai des și care nu beneficiază de supravegherea părinților precum copiii sub 13 ani.

Pe de altă parte, numărul ridicat de morți având vârsta de 43 ani și peste se datorează mai multor motive specifice, care caracterizează categorii diverse de bicicliști: bicicliști din mediul rural, care își subestimează ori ignoră slăbirea calităților fizice, persoane cu un nivel redus de informare, educație și civism, care nu cunosc normele rutiere și nu abordează o conduită preventivă.

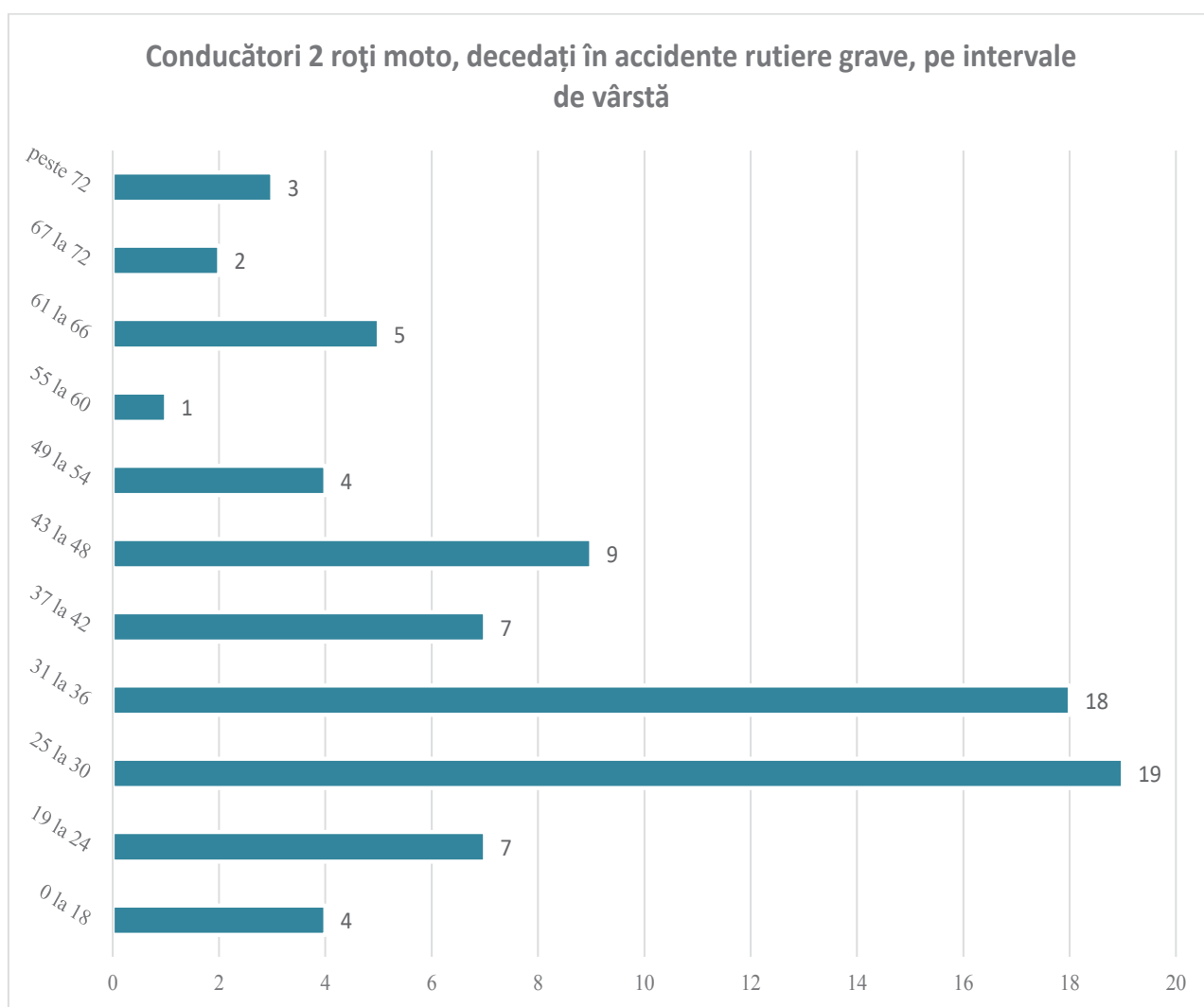


❖ conducători vehicule 2 roți motorizate decedați – categorie vârstă

În graficul următor este reprezentată structura pe vârstă a deceselor înregistrate în rândul celor care au condus vehicule cu două roți, motorizate.

Distribuția victimelor reproduce structura pe vârstă a utilizatorilor acestui tip de vehicul, precum și efectele pe care caracteristicile comportamentale asociate vârstei le amplifică pe cele care țin de caracteristicile vehiculului pe 2 roți. Astfel, putem observa că cele mai multe persoane care au condus vehicule cu două roți motorizate și care au decedat în accidente rutiere grave în anul 2020 au fost conducătorii cu vârste cuprinse între 25 și 36 ani, la fel ca în anii precedenți.

Totodată, aceste date trebuie interpretate și în funcție de numărul persoanelor care dețin permis de conducere pentru această categorie de vehicul, acesta fiind utilizat mai ales de cei care se încadrează în această categorie de vârstă.

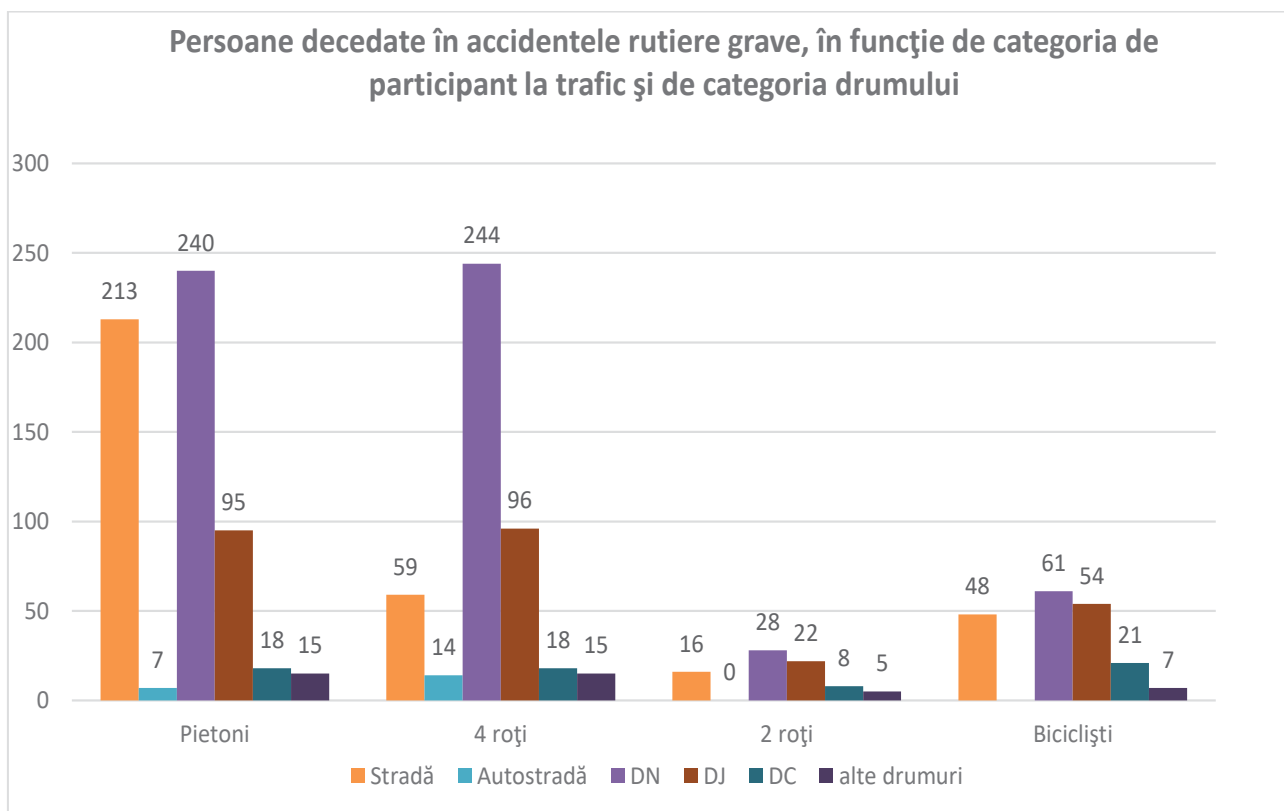


❖ categorie decese – tip drum

În accidentele produse pe drumuri naționale sau pe străzi se înregistrează cel mai mare număr de pietoni accidentați letal. În cadrul categoriilor considerate, pietonii reprezintă 63,8% dintre persoanele decedate în accidentele produse pe stradă, 42,6% dintre victimele decedate în urma accidentelor petrecute pe drumurile naționale și 36,5% dintre persoanele care și-au pierdut viața în evenimentele rutiere produse pe drumurile județene.

Numărul mare de pietoni decedați pe drumurile naționale și județene este determinat atât de indisciplina rutieră a conducătorilor de vehicule, cât și de nivelul scăzut de educație rutieră și de lipsa adoptării unui comportament rutier preventiv. De asemenea, lipsa trotuarelor în unele zone și lipsa iluminatului stradal pot conduce la producerea de evenimente rutiere grave în care pietonii sunt victimizați.

O altă categorie de drum pe care sunt victimizați pietonii sunt străzile, aceștia reprezentând o componentă consistentă a traficului rutier în interiorul localităților.





Capitolul III

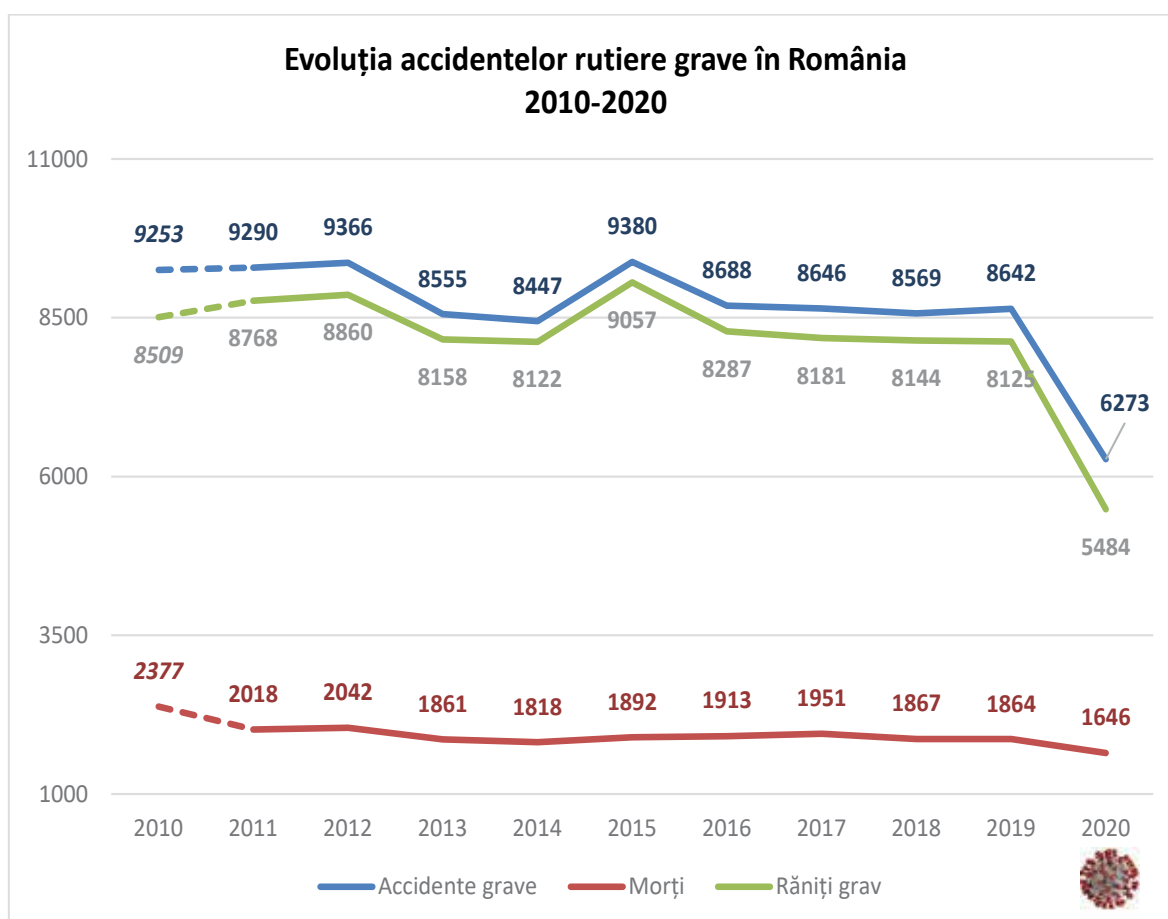
EVOLUȚIA ACCIDENTELOR GRAVE DE CIRCULAȚIE ÎN PERIOADA 2010-2020

Capitolul de față analizează evoluția numărului și caracteristicilor accidentelor rutiere grave din ultima decadă, în încercarea de a surprinde cele mai importante schimbări intervenite, aspectele care s-au îmbunătățit semnificativ în ultimii 10 ani, precum și cele care necesită mai multă atenție în viitor astfel încât numărul accidentelor rutiere grave să continue să scadă în România. În analiza noastră vom lua ca punct de referință anul 2010, întrucât acest an a fost stabilit la nivel european ca termen de comparație pentru evaluarea obiectivelor *Programului cadru pentru un spațiu european de siguranță rutieră 2011-2020*, ținta propusă de Uniunea Europeană fiind scăderea cu 50% a numărului deceselor rezultate în urma accidentelor rutiere până în 2020.

Astfel, vom monitoriza evoluția contextului de producere a accidentelor și caracteristicile persoanelor implicate (vinovate de producerea evenimentului rutier și victimele acestora), comparația cu anul 2010 fiind determinată de necesitatea de a identifica aspectele care s-au apropiat de acest obiectiv (neatins la nivelul U.E.) și cele în care progresele au fost mai scăzute.

Evoluția accidentelor rutiere grave în perioada 2010 – 2020

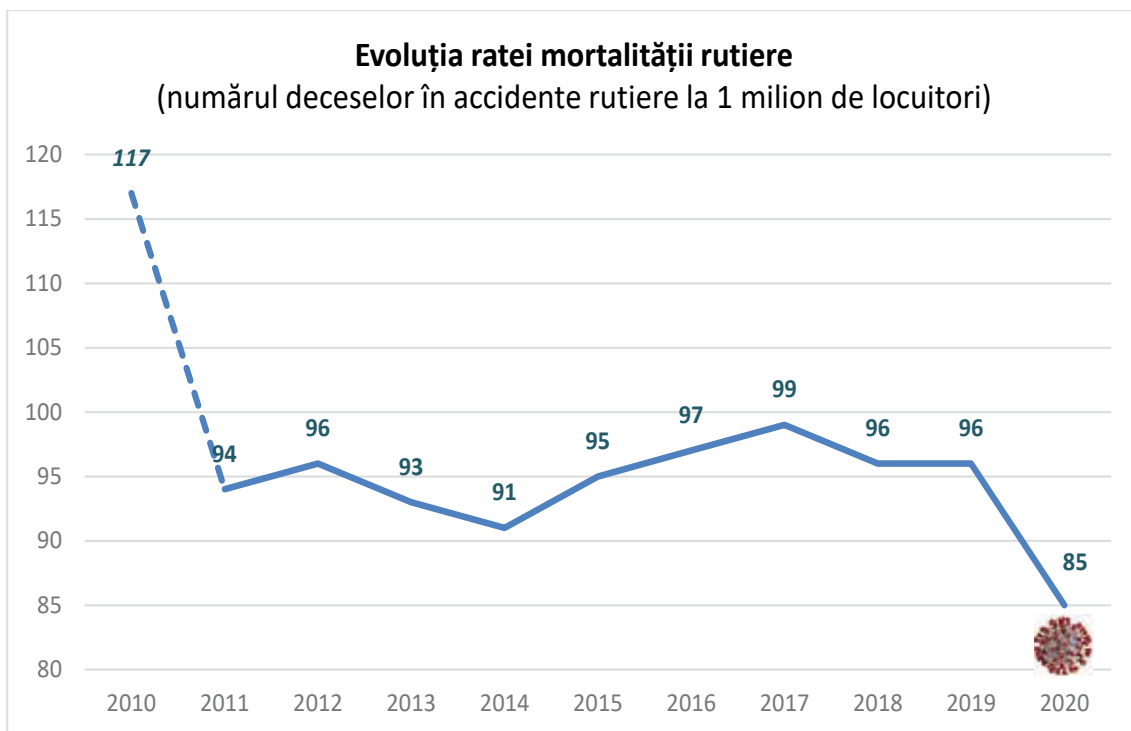
În acest context, se observă faptul că România a înregistrat, în intervalul 2010-2020, o reducere cu 31% a numărului persoanelor decedate în accidente rutiere (de la 2.377 la 1.646 persoane), cu puțin sub media europeană de 37%. Numărul accidentelor rutiere grave a scăzut cu 32,2%, iar numărul persoanelor rănite grav²² în aceste accidente a scăzut cu 35,6%.



Sursa: IGPR – Evidența Accidentelor de Circulație (EAC)

²² Din luna octombrie a anului 2020, evidențierea statistică a persoanelor rănite grav în accidente rutiere s-a modificat, prin alinierea la Clasificarea internațională statistică a bolilor - ICD-10 alocate leziunilor (OMAI 146 din 24 septembrie 2020 pentru modificarea și completarea OMAI nr. 18/2016 privind evidența statistică a accidentelor de circulație rutieră)

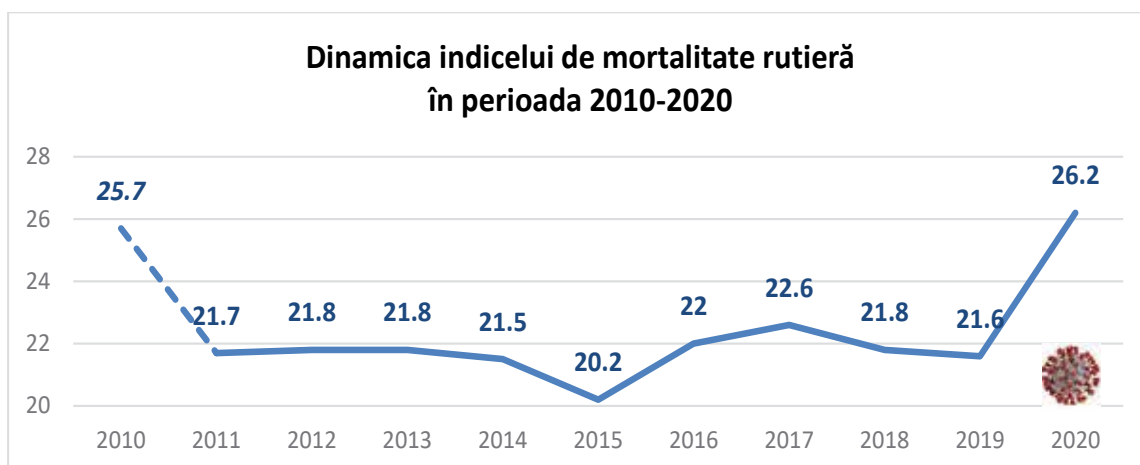
După ce a înregistrat o scădere bruscă între 2010 și 2011 (de la 117 la 94 de decese la 1 milion de locuitori), mortalitatea rutieră în țara noastră s-a menținut la un nivel relativ constant până în anul 2019, urmând ca în anul 2020 să se reducă brusc, sub influența schimbărilor intervenite în mobilitatea rutieră generate de restricțiile instituite în vederea reducerii impactului pandemiei COVID-19.



Sursa: IGPR – Evidența Accidentelor de Circulație (EAC) și Institutul Național de Statistică

Indicele de mortalitate rutieră, definit ca numărul de persoane decedate înregistrate la 100 de accidente rutiere grave, s-a menținut în perioada 2011-2019 relativ constant, cu o reducere considerabilă între 2010 și 2011.

Cea mai mică valoare a fost atinsă în anul 2015, când se înregistrau, în medie, 20 de decese la 100 de accidente grave, după care a revenit la valorile înregistrate anterior. Remarcăm creșterea semnificativă a acestui indice în anul 2020, atingând o valoare maximă pentru perioada de referință analizată. Se poate afirma că, deși în perioada pandemiei COVID-19, numărul accidentelor rutiere a scăzut simțitor, gravitatea acestor accidente, măsurată în pierderi de vieți omenești raportate la numărul accidentelor rutiere grave, s-a accentuat.



Sursa: IGPR – Evidența Accidentelor de Circulație (EAC) și Institutul Național de Statistică

Problematika victimizării rutiere este extrem de importantă în dezbaterile privind siguranța rutieră în Uniunea Europeană, iar, în vederea atingerii țintei stabilite de reducere a numărului de decese produse în urma accidentelor rutiere, este necesar să fie analizate și monitorizate schimbările produse la nivelul fiecărei categorii de participanți la trafic.

Anul	Număr decese produse în urma accidentelor de circulație, în funcție de categoria de participant la trafic						Ponderea deceselor, în funcție de categoria de participant la trafic, în total decese produse în urma accidentelor rutiere					
	Pie-toni	Pasa-geri	Bici-cliști	Condu-cători 2 roți	Condu-cători 4 roți	Condu-cători alte vehicule	Pie-toni	Pasa-geri	Bici-cliști	Condu-cători 2 roți	Condu-cători 4 roți	Condu-cători alte vehicule
2010	868	580	178	155	545	51	36.5	24.4	7.5	6.5	22.9	2.1
2011	747	474	137	142	463	55	37.0	23.5	6.8	7.0	22.9	2.7
2012	728	495	150	150	455	64	35.7	24.2	7.3	7.3	22.3	3.1
2013	726	415	159	83	438	40	39.0	22.3	8.5	4.5	23.5	2.1
2014	697	428	151	72	427	43	38.3	23.5	8.3	4.0	23.5	2.4
2015	649	444	160	84	503	52	34.3	23.5	8.5	4.4	26.6	2.7
2016	717	423	173	73	491	36	37.5	22.1	9.0	3.8	25.7	1.9
2017	733	431	186	64	506	31	37.6	22.1	9.5	3.3	25.9	1.6
2018	690	413	177	69	473	45	37.0	22.1	9.5	3.7	25.3	2.4
2019	729	386	195	47	455	52	39.1	20.7	10.5	2.5	24.4	2.8
2020	588	309	191	79	446	33	35.7	18.8	11.6	4.8	27.1	2.0

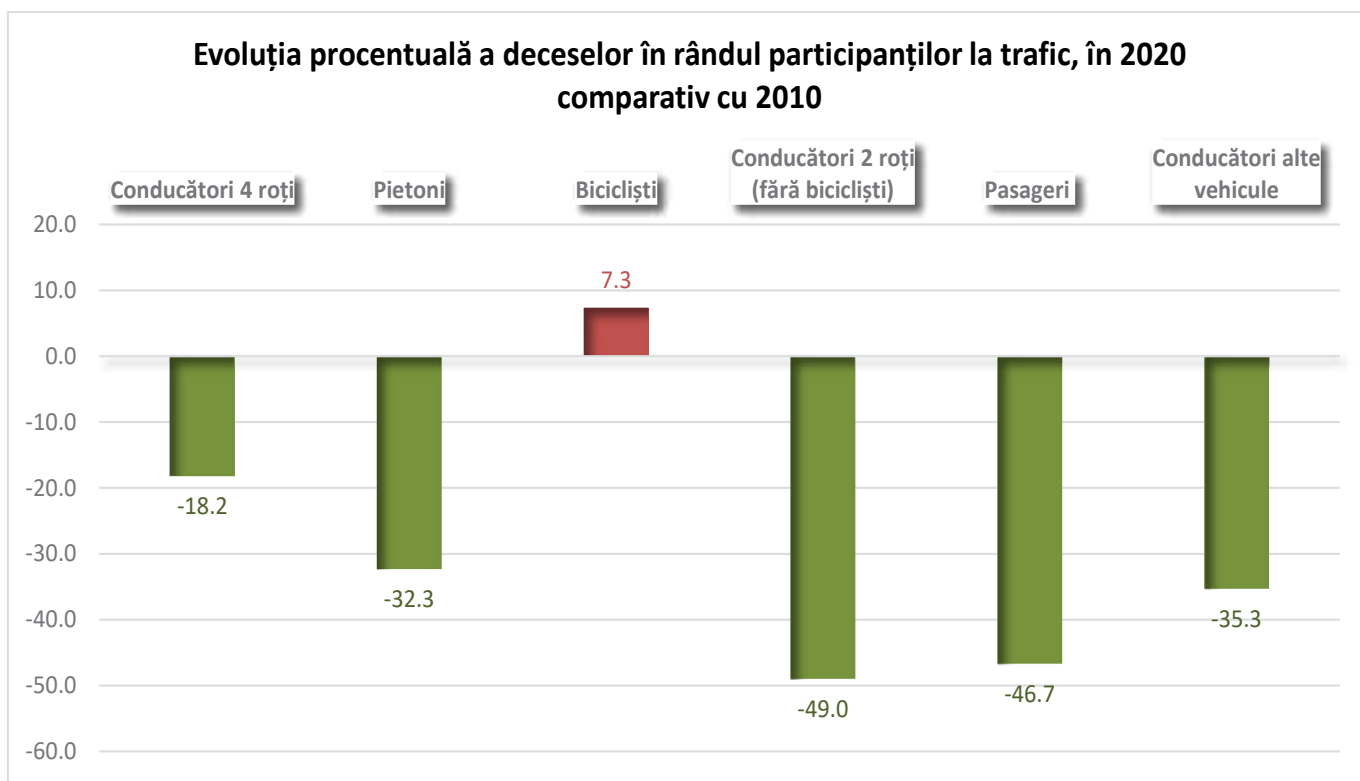
Distribuția numărului victimelor accidentelor rutiere în funcție de modul în care se deplasau în momentul accidentării (ca pietoni, pasageri, conducători de vehicule) indică faptul că **vulnerabilitatea cea mai mare o au pietonii** (37% dintre decedați în

ultimii 10 ani)²³, urmați de conducătorii autovehiculelor cu 4 roți (în medie, 25% dintre persoanele decedate ca urmare a accidentelor rutiere).

Pasagerii vehiculelor implicate în accidente au reprezentat, în medie, 22% dintre decese, iar cei care **conduceau autovehicule cu 2 roți**, 4,5% dintre victimele decedate.

Bicicliștii sunt o altă categorie vulnerabilă de participanți la traficul rutier, 9% dintre decesele produse ca urmare a accidentelor rutiere care au avut loc în ultimii 10 ani provenind din rândul acestora.

Față de anul 2010, în ansamblu, pentru toată perioada analizată, a existat o reducere a numărului persoanelor care și-au pierdut viața ca urmare a accidentelor rutiere din toate categoriile de participanți la trafic, cu excepția bicicliștilor (în cazul cărora s-a înregistrat o creștere de 7%). Cea mai accentuată reducere a avut loc în privința conducătorilor de autovehicule cu 2 roți (motociclete, mopede, scutere) – cu 49% mai puține victime decedate.



În ceea ce privește decesele rutiere în rândul pietonilor, în perioada 2011-2015, cum se poate observa în reprezentarea grafică, a existat o reducere semnificativă a numărului acestora, după care tendința a fost din nou de creștere până în 2019, în anul

²³ Potrivit unei hărți interactive de pe site-ul OMS, România are o pondere mult mai mare a victimelor (decedate) pietoni, comparativ cu alte țări europene (http://gamapserver.who.int/gho/interactive_charts/road_safety/road_traffic_deaths2/atlas.html)

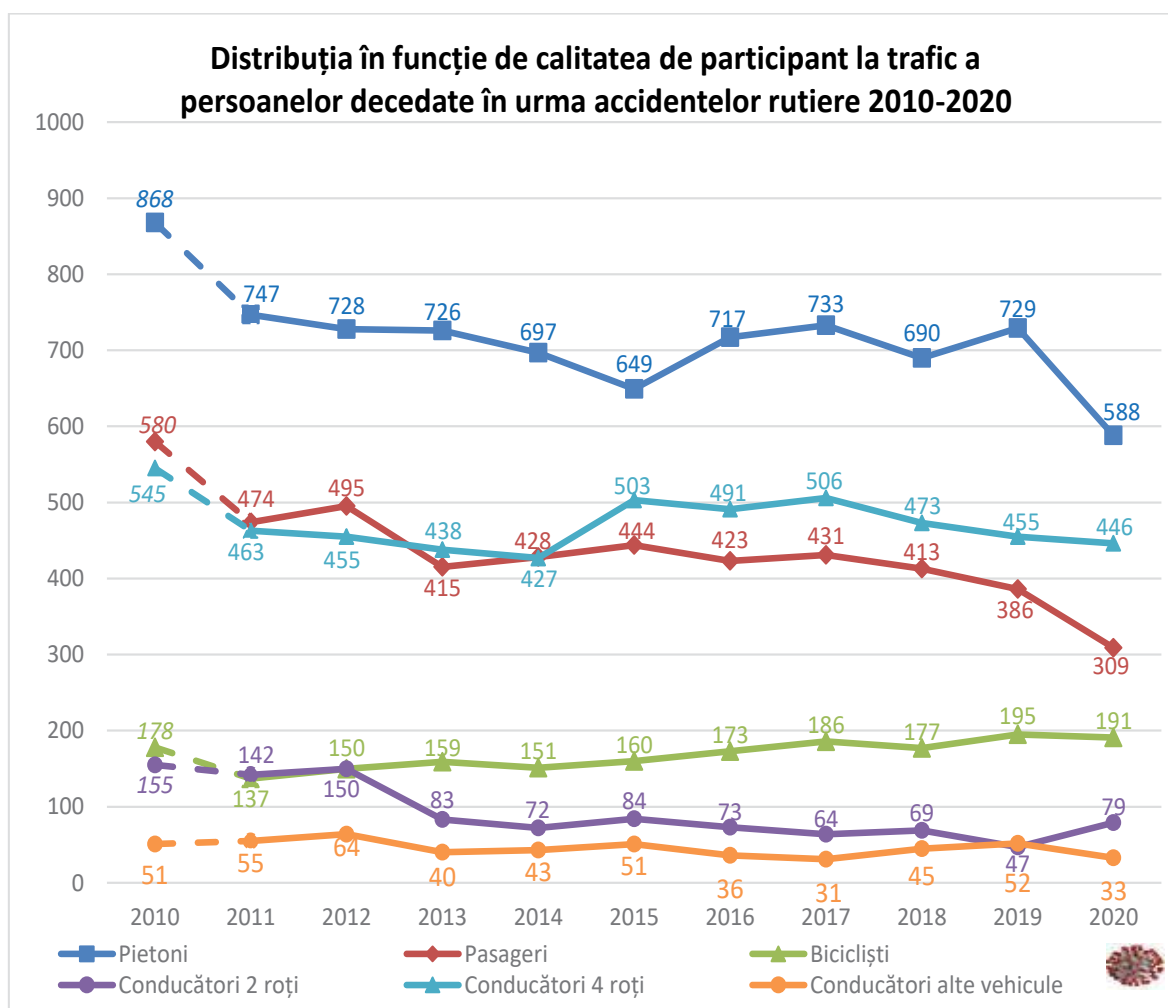
2020 – marcat de pandemia de COVID-19 – reducându-se din nou numărul de pietoni decedați.

Numărul deceselor survenite ca urmare a accidentelor rutiere în rândul pasagerilor a cunoscut, în schimb, o scădere accentuată în primii 3 ani ai perioadei, după care, până în 2018, acesta s-a stabilizat relativ, anii 2019 și 2020 marcând noi reduceri succesive.

Decesele în cazul conducătorilor de autoturisme și alte autovehicule cu 4 roți au cunoscut 3 etape în perioada analizată: reducere până în 2014, creștere și stabilizare a valorii până în 2017 și o nouă tendință de scădere între 2018 și 2020.

Trendul pe care s-au situat decesele în rândul conducătorilor de autovehicule cu 2 roți a fost unul descendent, în ansamblul său, doar anul 2020 aducând o creștere semnificativă comparativ cu anul anterior.

Singura categorie de participanți la trafic pentru care s-a înregistrat o creștere a numărului de victime decedate a fost a bicicliștilor, pentru care, deși nu au fost diferențe semnificative de la an la an, în 2020 au fost cu aproximativ 7% mai multe decese față de anul 2010.



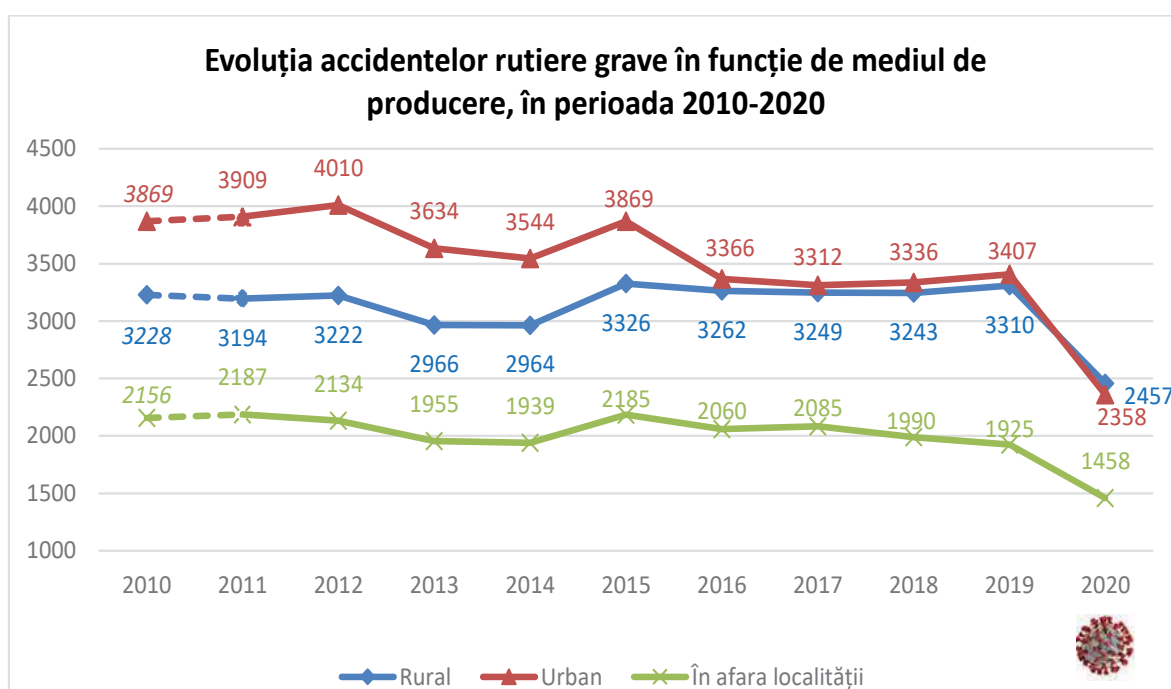
Caracteristicile accidentelor în perioada 2010 – 2020

Mediul de producere

În ultimii 10 ani, în România, cele mai multe accidente rutiere grave au avut loc în mediul urban (excepție făcând anul 2020), în timp ce, în întreaga perioadă, cele mai puține evenimente rutiere grave au fost constatate în afara localității. Evoluția accidentelor rutiere grave de-a lungul ultimilor 10 ani nu a fost însă identică în cele trei medii, ci au existat unele particularități.

Astfel, în mediul urban, în primii doi ani ai decadei, numărul accidentelor grave a crescut, ajungând în 2012 la valoarea maximă de 4010. A urmat apoi o perioadă de scădere semnificativă, în 2014 înregistrându-se 3544 accidente grave în mediul urban, urmată de o creștere semnificativă în 2015 (cu 9,2% față de 2014) și o nouă scădere importantă în 2016 (cu 135 mai puține accidente față de anul anterior). Perioada ulterioară a fost caracterizată de o relativă constanță a numărului de accidente grave (2016-2018), urmată de o creștere ușoară în 2019 și o scădere majoră în 2020.

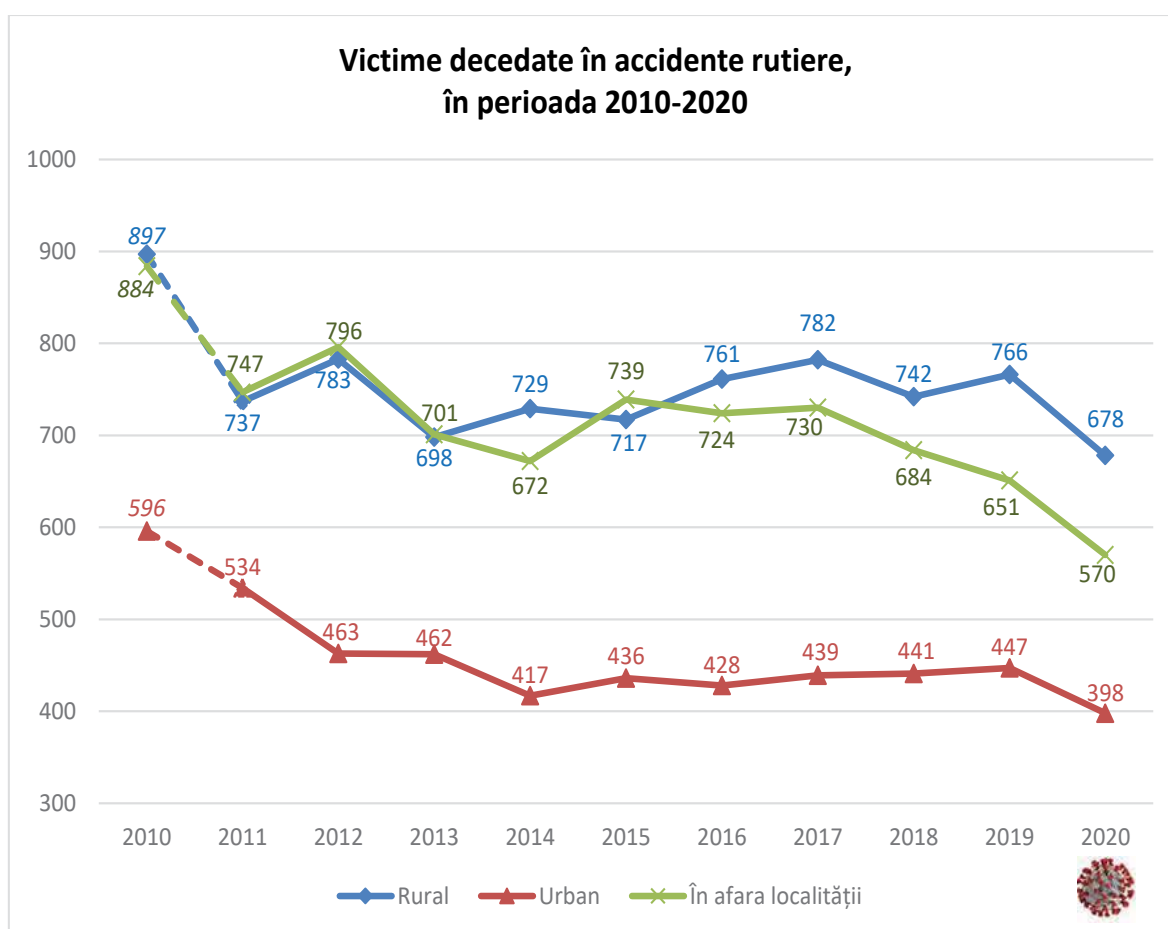
Numărul accidentelor grave din mediul rural a înregistrat variații scăzute în anii 2011-2012, o scădere semnificativă având loc în 2013, când s-au înregistrat 2966 accidente rutiere grave (cu 7,9% mai puține decât în anul anterior), valoare ce s-a menținut și în 2014. În 2015 a avut loc o creștere semnificativă a numărului accidentelor (cu 12,25% față de 2014), ajungându-se la o valoare similară cu cea din 2010, tendința ulterioară fiind de stagnare, urmată de o creștere minoră în 2019 și o scădere majoră în 2020.



Numărul accidentelor rutiere grave produse în afara localităților a prezentat, în ultimii 10 ani, o tendință de scădere, cu o primă diminuare notabilă în 2013 (când numărul evenimentelor a scăzut cu 8,4% față de anul anterior), urmată de o creștere în 2015, când au fost înregistrate 2185 accidente rutiere grave (cu 12,7% față de anul anterior), pentru ca după acest an evoluția să fie descendentă.

În timp ce cele mai multe accidente rutiere grave au avut loc în mediul urban, în aceeași perioadă, în acest mediu au fost înregistrate cele mai puține decese. Evoluția acestora a inclus o etapă de scădere semnificativă între anii 2010-2014, urmată de o perioadă de ușoară creștere, până în 2019, când au fost înregistrați 447 morți în urma evenimentelor rutiere din urban, urmată de o scădere majoră în 2020.

În ceea ce privește decesele produse în mediul rural și în afara localității, în primii ani ai decadei au fost înregistrate valori comparabile pentru cele două medii, o primă diferențiere mai semnificativă având loc în 2014. În anul 2015, pe fondul unei creșteri a numărului de decese produse în afara localității și a scăderii deceselor din mediul rural, diferența dintre cele două medii se reduce din nou. Începând cu anul 2016, numărul de morți rezultați în urma accidentelor din mediul rural este permanent cel mai ridicat, diferențierea dintre cele două medii adâncindu-se în perioada 2016-2020.



Analizând ponderea accidentelor grave și a consecințelor acestora în funcție de mediul de producere, se observă că, exceptând anul 2020, cea mai mare pondere a accidentelor grave a fost înregistrată în mediul urban. Întotdeauna, ponderea acestora a scăzut în paralel cu creșterea ponderii evenimentelor produse în rural. În același timp, ponderea accidentelor produse în afara localității în totalul accidentelor a prezentat variații mai scăzute, menținându-se sub 25%.

Înceea ce privește decesele produse în urma accidentelor de circulație, cele mai multe s-au produs (începând din 2016) în mediul rural, cu o ușoară tendință de creștere a ponderii acestora în ultimii ani. În același timp, procentul deceselor produse în urma accidentelor din afara localității a scăzut în ultimii 5 ani, iar cel al deceselor din accidente urbane a crescut.

Referindu-ne la ultimii ani, putem concluziona că, în timp ce cele mai multe accidente grave și cei mai mulți răniți grav au fost înregistrați în mediul urban, în mediul rural se înregistrează cel mai mare procent al deceselor.

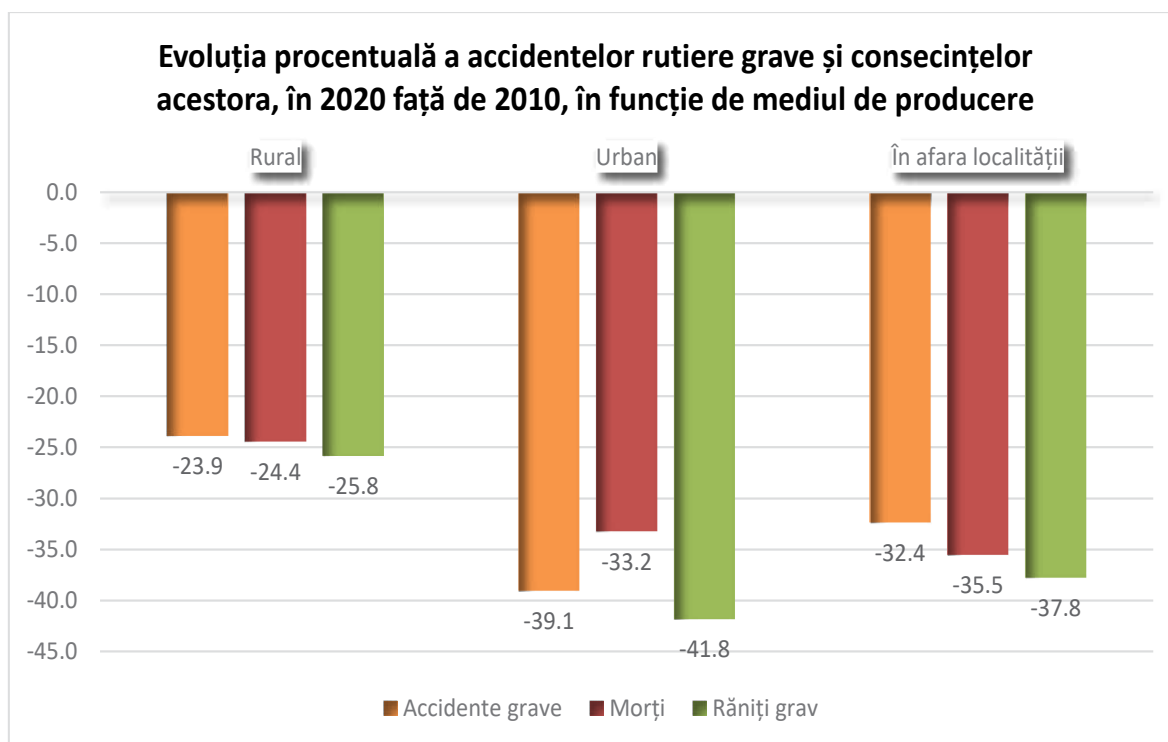
Anul	Accidente grave			Morți			Răniți grav		
	Rural	Urban	În afara localității	Rural	Urban	În afara localității	Rural	Urban	În afara localității
2010	34.9	41.8	23.3	37.7	25.1	37.2	33.1	42.5	24.4
2011	34.4	42.1	23.5	36.5	26.5	37.0	33.0	42.4	24.6
2012	34.4	42.8	22.8	38.3	22.7	39.0	32.7	43.6	23.7
2013	34.7	42.5	22.9	37.5	24.8	37.7	33.5	42.4	24.1
2014	35.1	42.0	23.0	40.1	22.9	37.0	32.8	42.2	25.0
2015	35.5	41.2	23.3	37.9	23.0	39.1	34.6	41.2	24.2
2016	37.5	38.7	23.7	39.8	22.4	37.8	35.7	38.3	26.0
2017	37.6	38.3	24.1	40.1	22.5	37.4	36.4	38.1	25.5
2018	37.8	38.9	23.2	39.7	23.6	36.6	36.4	38.2	25.4
2019	38.3	39.4	22.3	41.1	24.0	34.9	36.9	39.2	23.9
2020	39.2	37.6	23.2	41.2	24.2	34.6	38.1	38.4	23.5

Analizând schimbările produse față de anul 2010 în funcție de mediul producerii, se observă că scăderile procentuale cele mai mari au fost înregistrate în cazul numărului de răniți grav în urma unor accidente produse în mediul urban (cu 41,8%), accidentelor grave produse în mediul urban (cu 39,1%) și al răniților grav în afara localității (-37,8%).

Numărul accidentelor rutiere grave a scăzut în 2020 față de 2010 cu 39,1% în mediul urban, cu 32,4% în afara localității și cu 23,9% în mediul rural.

Analizând numărul deceselor produse ca urmare a accidentelor rutiere, se remarcă faptul că progresele cele mai mari au fost înregistrate în cazul accidentelor produse în afara localității (scădere cu 35,5% în 2020 față de 2010) și în mediul urban (cu 33,2%), în timp ce în mediul rural numărul acestora a scăzut cu 24,4%.

Numărul răniților grav a scăzut în 2020 cu 41,8% față de 2010 în cazul accidentelor produse în mediul urban, cu 37,8% în cazul accidentelor produse în afara localității și cu 25,8% în situația accidentelor din rural.



Categoria de drum

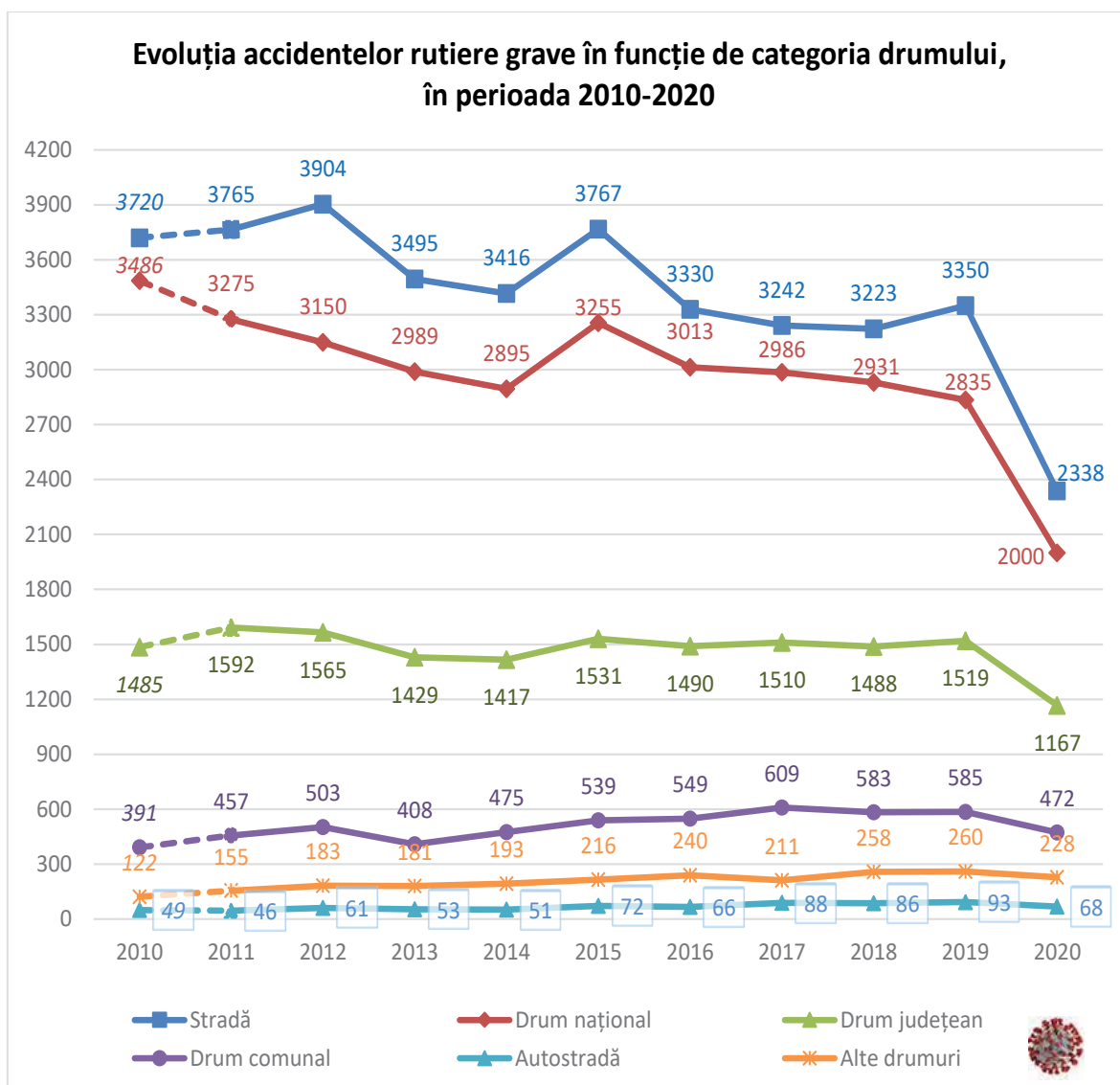
În perioada analizată, cele mai multe accidente rutiere grave s-au produs pe străzile din interiorul localităților, urmate de drumurile naționale, drumurile județene și drumurile comunale, în timp ce cele mai puține accidente au avut loc pe autostrăzi.

Evoluția numărului de accidente pe aceste categorii de drum prezintă unele particularități.

Atât în cazul accidentelor produse pe străzi, cât și al celor produse pe drumurile naționale, tendința generală este de scădere în intervalul 2010-2020, cu unele oscilații de-a lungul timpului. Astfel, numărul accidentelor produse pe străzile din interiorul localităților a crescut în perioada 2011-2012, pentru ca ulterior să scadă până în 2014. În 2015 numărul acestora a crescut la 3767, pentru ca apoi să urmeze o perioadă de scădere până în 2018 (când s-au înregistrat 3223 accidente grave), o ușoară creștere în 2019 și o scădere masivă în 2020. Accidentele produse pe drumurile naționale prezintă o

evoluție mai liniară, numărul acestora scăzând în perioada 2010-2014. În 2015, numărul acestora a crescut, pentru ca ulterior să scadă permanent până în 2020.

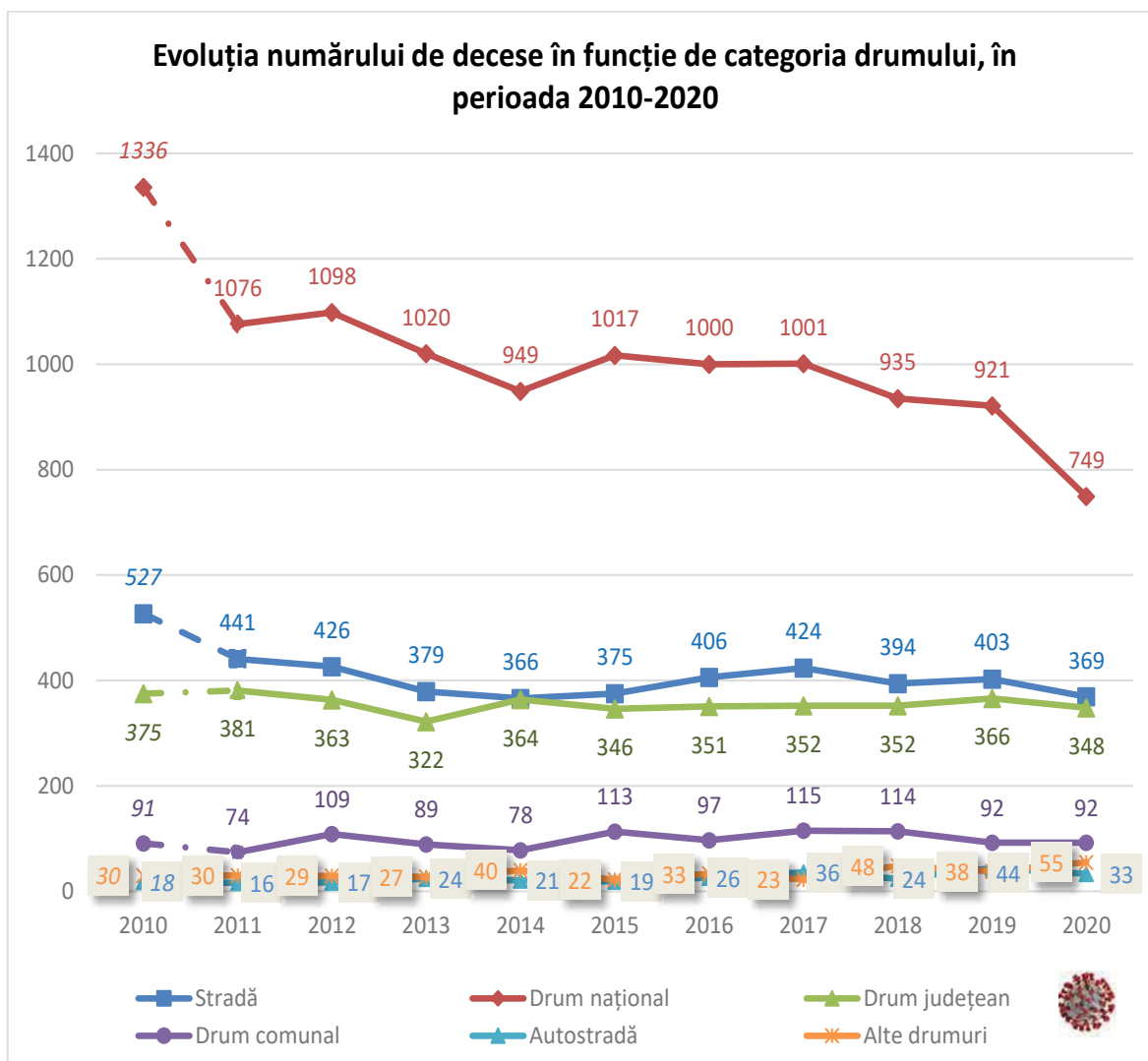
În ceea ce privește accidentele grave produse pe drumurile județene, acestea au oscilat în perioada analizată în jurul valorii de 1.500, per ansamblu tendința fiind însă de scădere. O situație diferită se înregistrează în cazul accidentelor produse pe drumurile comunale și pe autostrăzi, în cazul acestora dinamica fiind mai degrabă de creștere ușoară.



În estimarea gradului de siguranță pe diversele categorii de drumuri un indicator important este numărul de decese înregistrate ca urmare a evenimentelor rutiere. Datele arată, de această dată, o tendință accentuată de diminuare a numărului de decese survenite ca urmare a accidentelor produse pe drumurile naționale. De altfel, în perioada analizată, doar în anul 2015 s-a înregistrat o creștere față de anul anterior, în timp ce în alți doi ani (2012 și 2017) valorile au fost similare cu cele din anii anteriori.

Evoluția numărului de decese survenite ca urmare a accidentelor produse pe străzile din interiorul localităților a fost caracterizată de o scădere permanentă în perioada 2011-2014, urmată de o creștere în perioada 2015-2017. În 2018 a avut loc o scădere cu 7,1% a numărului de decese față de anul anterior, fiind înregistrate 394 decese. Valoarea din 2019 a fost similară cu cea din 2018, o nouă scădere importantă având loc în 2020.

Numărul deceselor produse în urma accidentelor de pe drumurile județene a variat în jurul valorii de 350, tendința generală fiind de scădere. În ceea ce privește decesele rezultate în urma accidentelor produse pe drumurile comunale, acestea au avut o evoluție mai sinuoasă, cu mai multe etape de creștere și scădere, valoarea maximă fiind înregistrată în 2017, iar cea minimă în 2011. În accidente produse pe autostrăzi a fost înregistrat un număr scăzut de morți în întreaga perioadă analizată, însă trebuie remarcat că numărul acestora este ușor mai ridicat în ultimii ani comparativ cu perioada de început.



Analizând ponderea accidentelor grave produse pe diferite categorii de drumuri și a consecințelor acestora, se observă că majoritatea accidentelor grave (aproximativ 70%) au avut loc pe străzile din interiorul localităților și drumurile naționale, cu o pondere ușor mai ridicată, în întreaga perioadă, a accidentelor produse în interiorul localității. De remarcat că ponderea acestora a scăzut ușor în perioada analizată în paralel cu creșterea ușoară a ponderii accidentelor produse pe drumurile județene, comunale și pe autostrăzi.

Anul	Ponderea accidentelor grave, în funcție de categoria de drum					
	Stradă	Drum național	Drum județean	Drum comunal	Autostradă	Alte drumuri
2010	40.2	37.7	16.0	4.2	0.5	1.3
2011	40.5	35.3	17.1	4.9	0.5	1.7
2012	41.7	33.6	16.7	5.4	0.7	2.0
2013	40.9	34.9	16.7	4.8	0.6	2.1
2014	40.4	34.3	16.8	5.6	0.6	2.3
2015	40.2	34.7	16.3	5.7	0.8	2.3
2016	38.3	34.7	17.2	6.3	0.8	2.8
2017	37.5	34.5	17.5	7.0	1.0	2.4
2018	37.6	34.2	17.4	6.8	1.0	3.0
2019	38.8	32.8	17.6	6.8	1.1	3.0
2020	37.3	31.9	18.6	7.5	1.1	3.6

Același procent (aproximativ 70%) dintre răniții grav a fost înregistrat în cazul accidentelor produse pe străzi și drumuri naționale, cu valori relativ apropiate în cele două medii. Și de această dată se observă tendința de creștere a ponderii răniților grav produși ca urmare a accidentelor petrecute pe drumurile județene, comunale, autostrăzi și alte categorii de drumuri în paralel cu scăderea ponderii răniților grav rezultați în urma evenimentelor rutiere de pe drumurile naționale și străzile din interiorul localităților.

Anul	Ponderea răniților grav rezultați în urma accidentelor de pe diferite categorii de drum					
	Stradă	Drum național	Drum județean	Drum comunal	Autostradă	Alte drumuri
2010	40.8	37.5	16.0	3.8	0.6	1.3
2011	40.8	35.9	16.4	4.9	0.4	1.7
2012	42.3	33.5	16.7	5.0	0.6	1.8
2013	40.8	35.4	16.8	4.4	0.6	2.1
2014	40.5	34.8	16.3	5.6	0.6	2.2
2015	40.2	35.5	16.0	5.1	0.8	2.4
2016	37.9	35.2	17.2	5.9	1.0	2.8
2017	36.8	35.7	17.4	6.6	0.9	2.6
2018	37.0	35.6	17.0	6.3	1.2	2.9
2019	38.4	33.5	17.6	6.6	1.1	2.9
2020	37.9	31.7	18.0	7.6	1.0	3.7

Situația este diferită în ceea ce privește decesele, cea mai mare parte (mai mult de jumătate în 2010-2018 și 45,5% în 2020) având loc pe drumurile naționale. Analizând evoluția de-a lungul ultimului deceniu, se observă că oscilațiile ponderilor anuale au avut o intensitate scăzută. De asemenea, se remarcă tendința de scădere a ponderii deceselor produse pe drumurile naționale, în paralel cu creșterea celor produse pe drumuri județene, drumuri comunale, autostrăzi și alte categorii de drumuri.

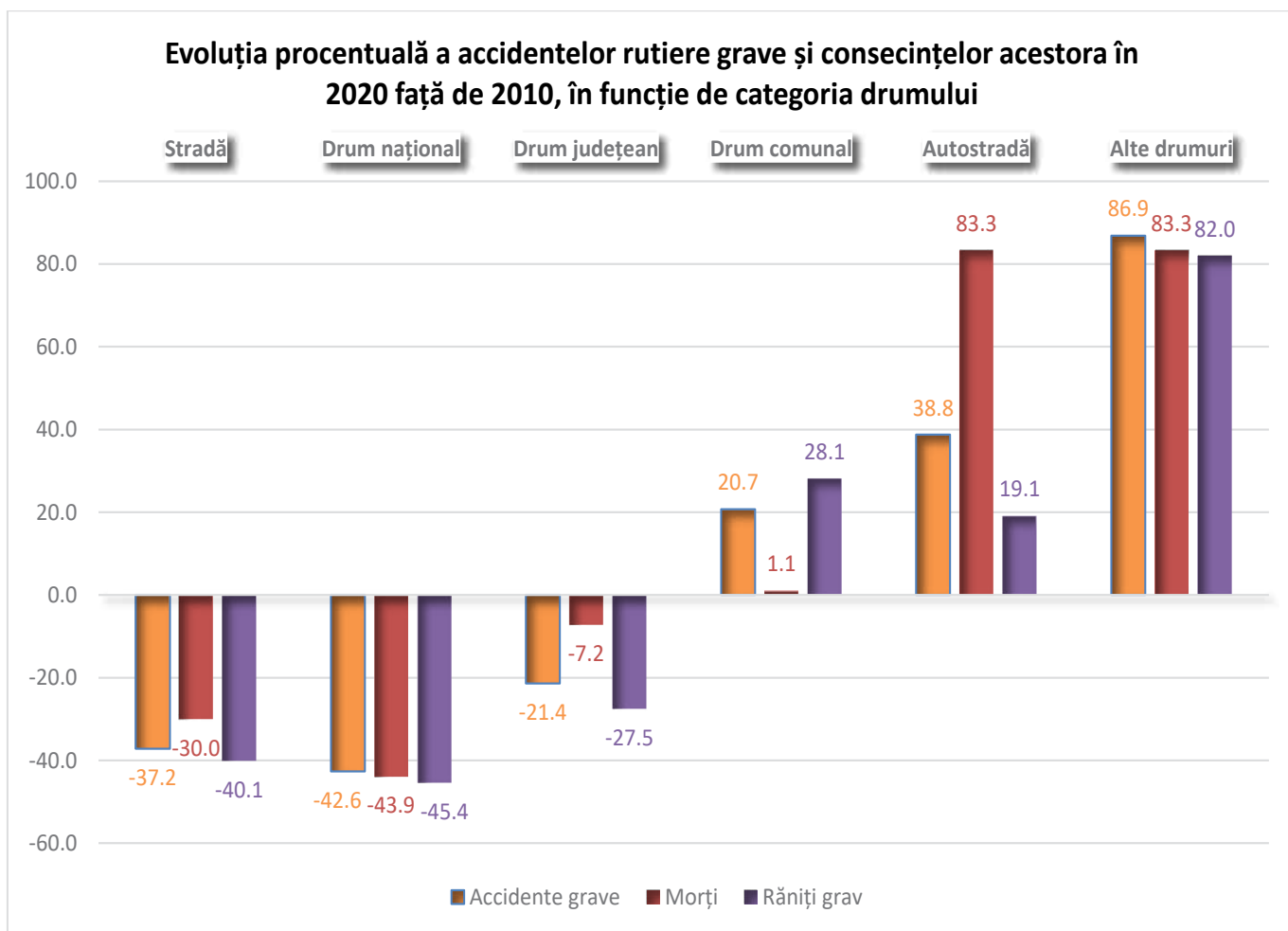
Anul	Ponderea deceselor rezultate în urma accidentelor produse pe diferite categorii de drum					
	Stradă	Drum național	Drum județean	Drum comunal	Autostradă	Alte drumuri
2010	22.2	56.2	15.8	3.8	0.8	1.3
2011	21.9	53.3	18.9	3.7	0.8	1.5
2012	20.9	53.8	17.8	5.3	0.8	1.4
2013	20.4	54.8	17.3	4.8	1.3	1.5
2014	20.1	52.2	20.0	4.3	1.2	2.2
2015	19.8	53.8	18.3	6.0	1.0	1.2
2016	21.2	52.3	18.3	5.1	1.4	1.7
2017	21.7	51.3	18.0	5.9	1.8	1.2
2018	21.1	50.1	18.9	6.1	1.3	2.6
2019	21.6	49.4	19.6	4.9	2.4	2.0
2020	22.4	45.5	21.1	5.6	2.0	3.3

Evoluția față de 2010

În comparație cu anul 2010, numărul de accidente grave, de morți și răniți grav din 2020 este semnificativ mai scăzut în cazul evenimentelor rutiere produse pe străzi, drumuri naționale și drumuri județene și mai ridicat în cazul celor produse pe drumurile comunale, autostrăzi și alte drumuri.

Numărul accidentelor grave produse pe drumurile naționale a scăzut cu 42,6% față de 2010, cel al accidentelor produse pe străzi cu 37,2%, iar al celor de pe drumurile județene cu 21,4%. În opoziție, numărul accidentelor produse pe autostrăzi este cu 38,8% mai mare față de valoarea din 2010, iar al celor produse pe drumurile comunale cu 20,7%.

Numărul deceselor înregistrate în 2020 în urma accidentelor produse pe drumurile naționale este cu 43,9% mai mic față de cel din 2010, cel de pe străzi cu 30%, iar numărul deceselor produse în urma accidentelor de pe drumurile județene cu 7,2%. În cazul deceselor produse în urma accidentelor de pe autostrăzi valoarea din 2020 este cu 83,3% mai mare, iar cea de pe drumurile comunale este comparabilă cu numărul din 2010.



Cele mai mari progrese față de 2010 au fost înregistrate în cazul răniților grav. Numărul acestora a fost cu 45,4% mai mic în cazul evenimentelor rutiere de pe drumurile naționale, cu 40,1% în cazul celor de pe străzi și 27,5% al celor produse pe drumurile județene.

Dacă analizăm comparativ categoriile de drum, putem concluziona că scăderile cele mai mari au fost înregistrate pe drumurile naționale, pe autostrăzi și pe alte categorii de drumuri fiind înregistrate creșteri în perioada de referință.

Cauze

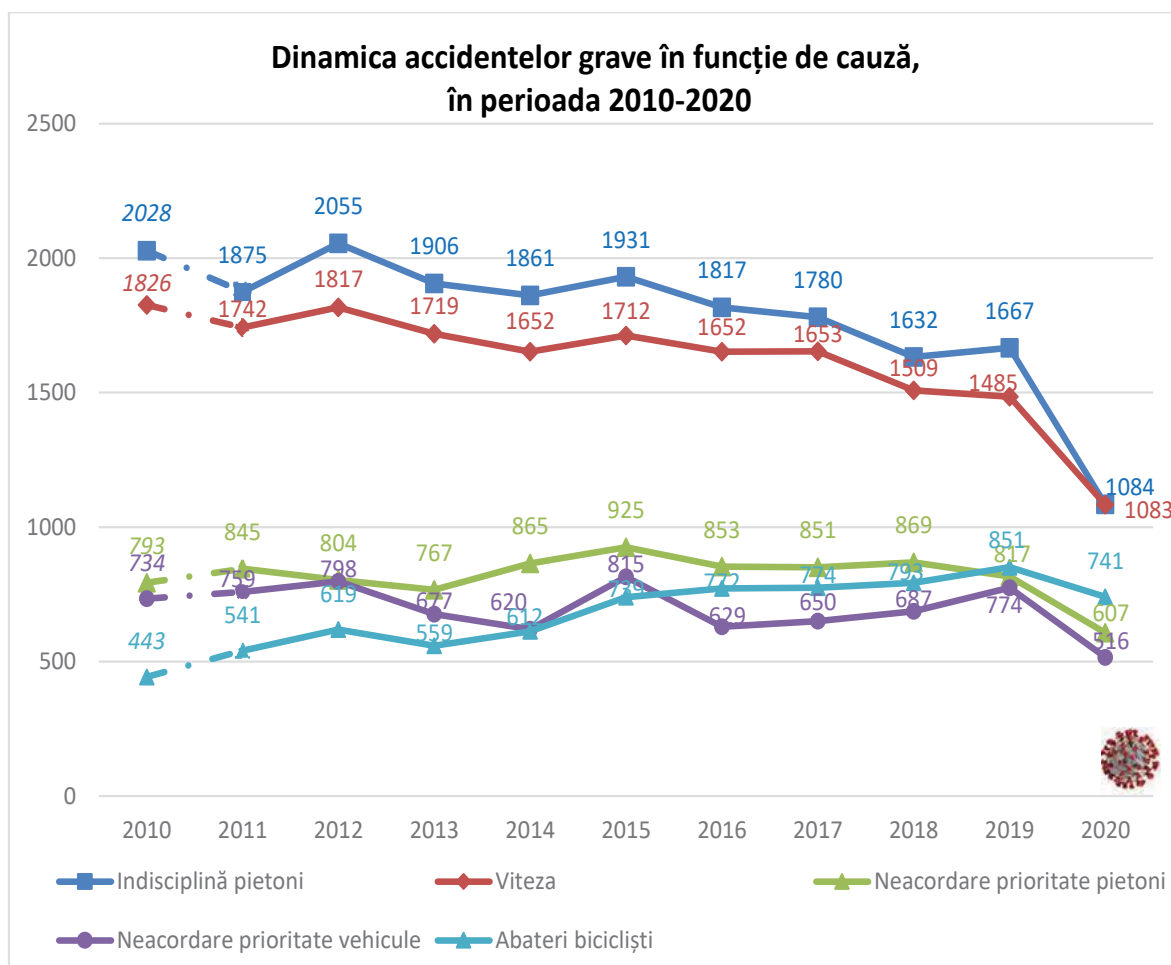
Primele două cauze ale accidentelor rutiere grave produse pe drumurile publice din România, în ultimii zece ani, au fost indisciplina pietonilor și viteza, acestea fiind responsabile pentru producerea a mai mult de o treime (39%) din accidentele grave.

Următoarele cauze, în ordinea incidenței lor, sunt:

- ✓ neacordarea priorității pietonilor (9,5%²⁴)
- ✓ neacordarea priorității vehiculelor (8,1%)
- ✓ abateri ale bicicliștilor (7,8%)

Cele 5 cauze, reprezentate grafic mai jos, au dus la producerea a aproximativ două treimi (65%) dintre accidentele grave de circulație din România în perioada 2010-2020.

²⁴ Procentele reprezintă media ponderilor deținute de cauza respectivă în perioada 2010-2020



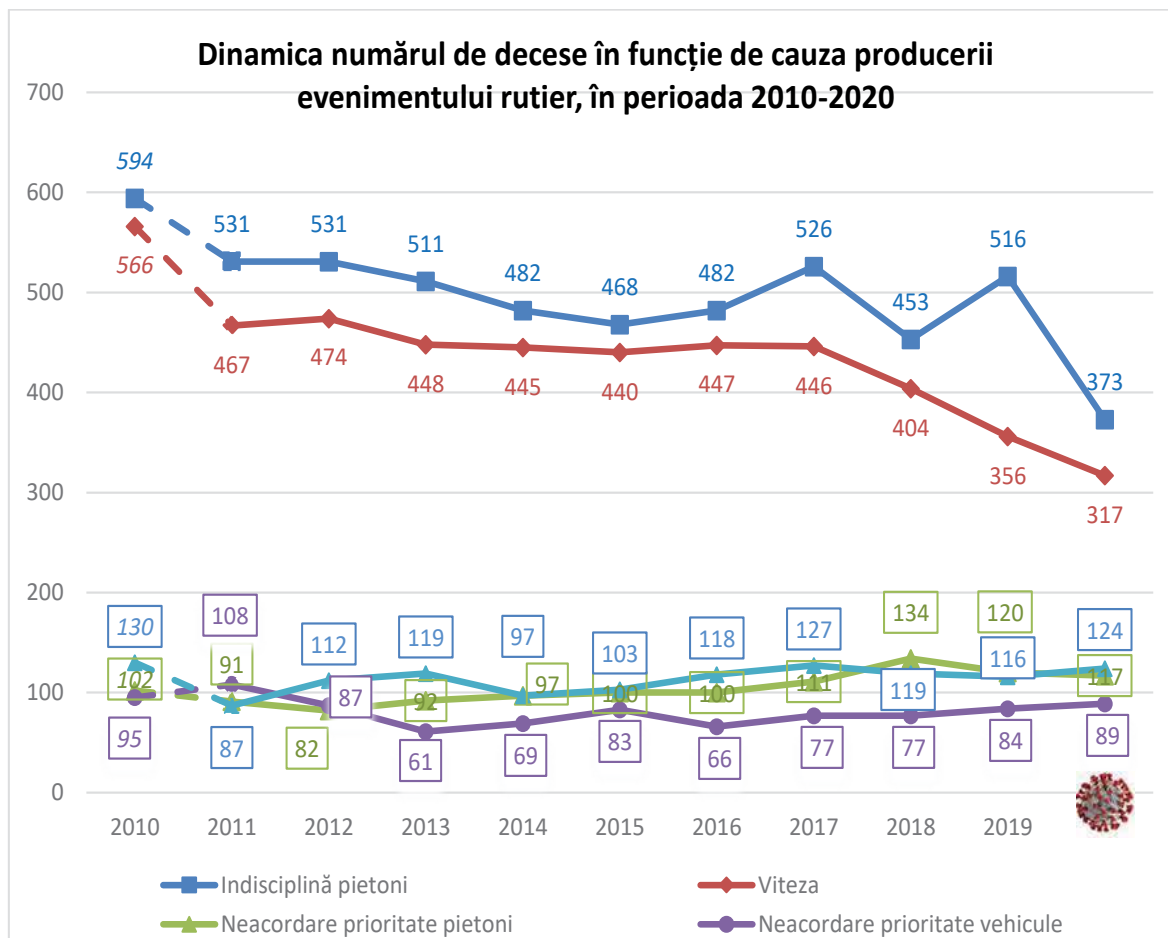
Atât accidentele produse pe fondul indisciplinei pietonilor, cât și cele produse ca urmare a vitezei excesive sau neadaptate la condițiile de drum s-au redus, atât ca pondere în totalul accidentelor grave (de la 22% respectiv 20%, la 17%), cât și față de valoarea din 2010 (cu 46,5%, respectiv cu 40,7%).

În schimb, accidentele având drept cauze neacordarea priorității pietonilor, precum și neacordarea priorității vehiculelor au avut o evoluție asemănătoare între ele, înregistrând valori similare pentru toată perioada (cu vârfuri de creștere în 2015). În ambele cazuri, însă, anul 2020 a marcat o scădere semnificativă, pe fondul pandemiei de COVID-19.

Reflectând o tendință generală a ultimilor ani, în cazul accidentelor rutiere grave având ca principală cauză **abaterile bicicliștilor**²⁵ s-au înregistrat creșteri în toată perioada analizată, în 2019 fiind cu 92% mai multe comparativ cu anul 2010. Anul 2020 a marcat și în această situație o scădere, însă fără a reveni la valorile de la începutul

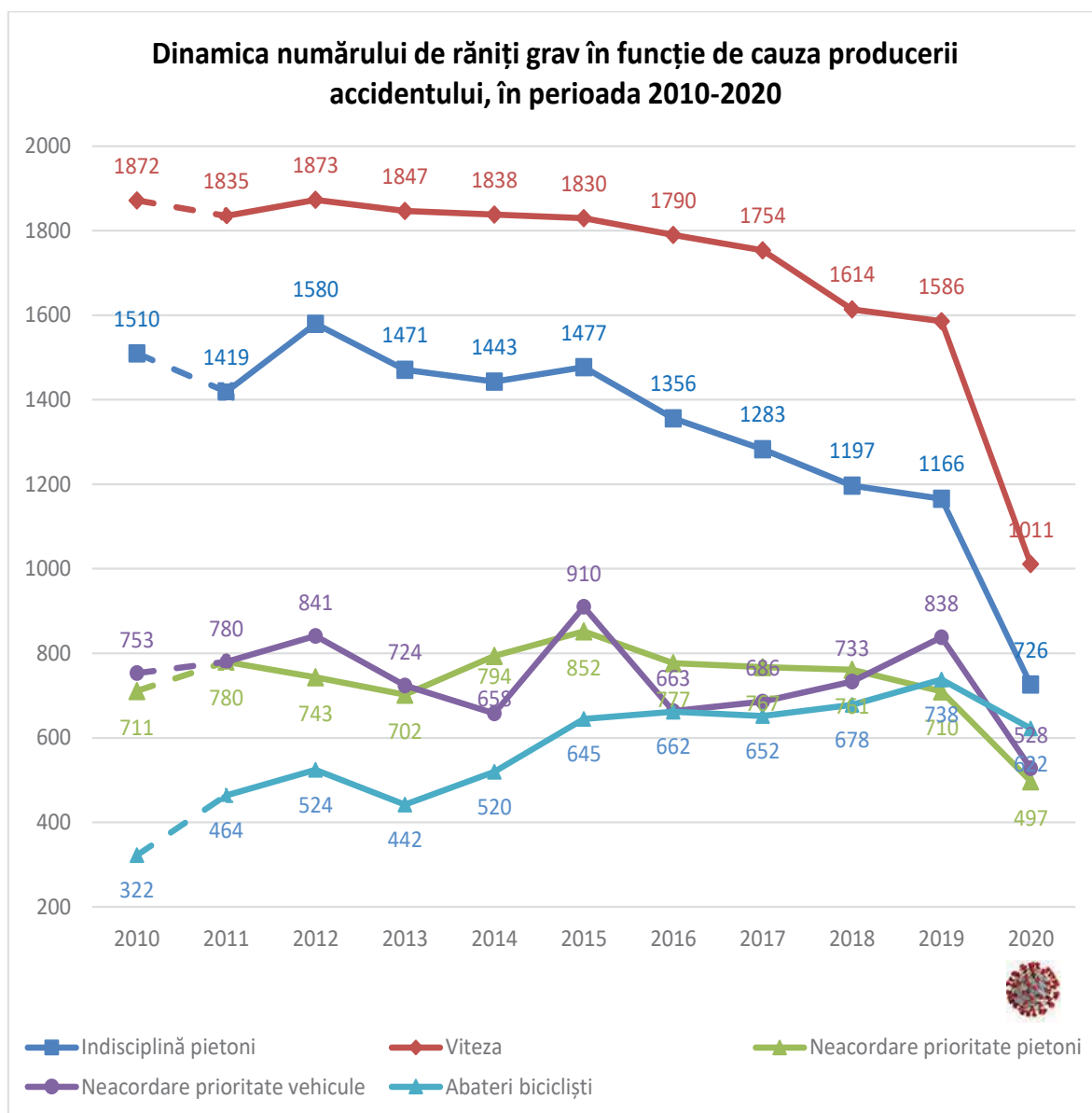
²⁵ abateri prevăzute în capitolul *Circulația bicicletelor*, art. 160 și 161 din HG nr. 1391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (actualizată); celelalte încălcări ale legii, precum depășirea neregulamentară sau neacordarea priorității vehiculelor sunt prevăzute la regulile generale de trafic, pentru toți participanții la trafic, inclusiv bicicliștii

perioadei. De asemenea, se constată că a crescut inclusiv ponderea acestui tip de accidente în totalul accidentelor rutiere grave, de la mai puțin de 5% la aproximativ 12%.



Așa cum arată graficul anterior, numărul deceselor având drept cauză indisciplina pietonilor a avut o evoluție sinuoasă: a cunoscut o perioadă de reducere în perioada 2011-2015, după care a urmat o creștere în anii 2016 și 2017, înregistrându-se iarăși o scădere semnificativă în 2018. După aceea, 2019 a venit cu o creștere semnificativă a deceselor provocate de indisciplina pietonilor, iar în 2020, an marcat de pandemia de COVID-19, s-a înregistrat cel mai redus număr de decese produse ca urmare a acestei cauze din toată perioada.

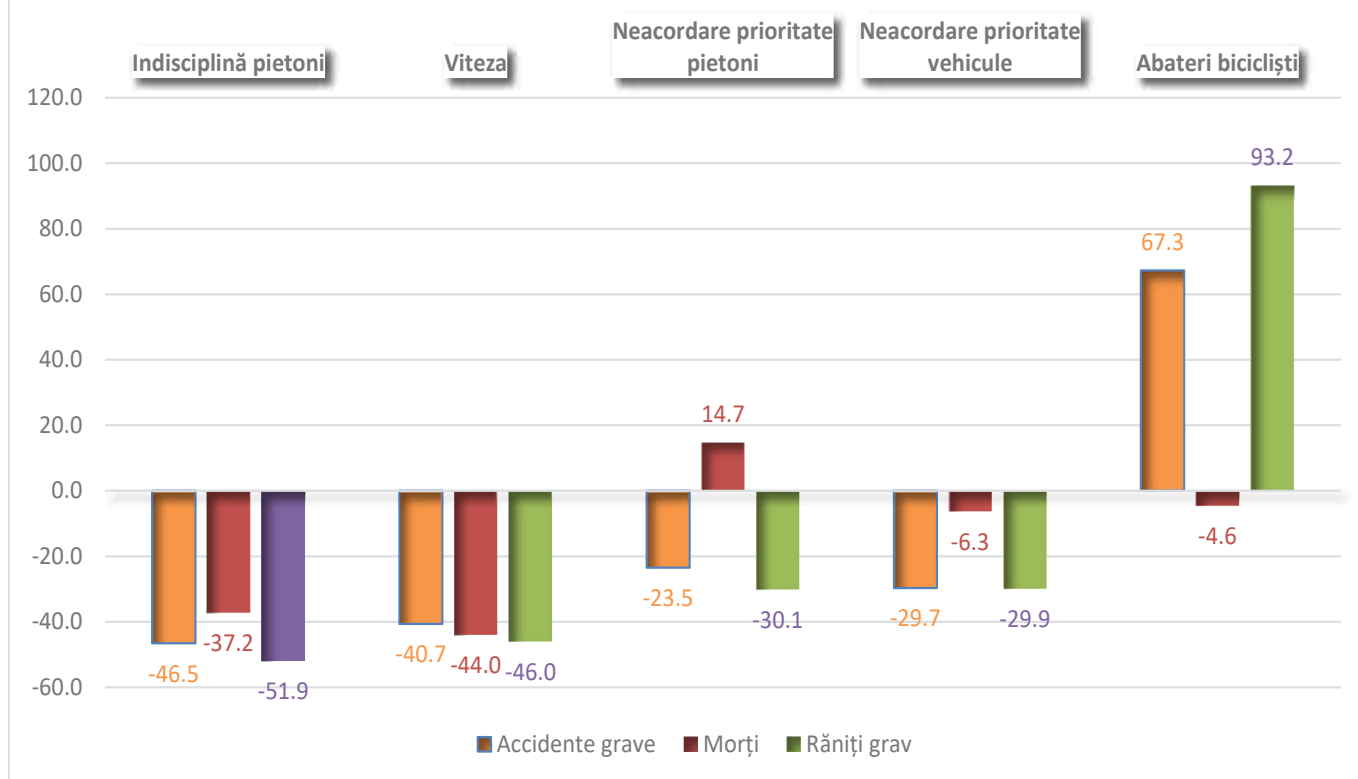
În schimb, numărul victimelor decedate în accidentele rutiere care au avut drept cauză principală viteza a scăzut în mod constant în toată perioada.



Comparativ cu numărul deceselor, numărul răniților grav ca urmare a accidentelor în care cauza principală a fost indisciplina pietonilor este, în mod constant, mai mic decât cel în care cauza principală a fost viteza.

De asemenea, remarcăm faptul că, exceptând anul 2012, numărul persoanelor rănite grav în accidente provocate de viteza excesivă sau neadaptată la condițiile de drum a fost în scădere în toată perioada 2011-2020.

Evoluția procentuală a accidentelor rutiere grave și a consecințelor acestora în 2020 comparativ cu 2010, în funcție de cauza producerii



În perioada 2010-2020 au avut loc scăderi importante în ceea ce privește numărul accidentelor rutiere grave care au avut drept cauze indisciplinarea pietonilor (cu 46,5%), viteza (cu 40,7%), neacordarea de prioritate pietonilor (cu 23,5%) și neacordarea de prioritate vehiculelor (cu 29,7%). În schimb, numărul accidentelor având drept cauză abaterile bicicliștilor a crescut în această perioadă cu 67,3%.

Remarcăm faptul că, în perioada 2010-2020, cea mai mare reducere se înregistrează în cazul accidentelor produse pe fondul indisciplinării pietonilor (cu 46,5%). În schimb, în privința consecințelor, numărul deceselor rutiere s-a redus mai mult în cazul accidentelor având drept cauză viteza (cu 44% mai puține), comparativ cu 37,2% în cazul deceselor provocate de indisciplinarea pietonilor.

Deși numărul accidentelor care au avut drept cauză neacordarea priorității a scăzut cu cel puțin un sfert în această perioadă, remarcăm că numărul persoanelor decedate din această cauză a scăzut mult mai puțin când este vorba de neacordarea priorității vehiculelor (cu doar 6,3%) și a crescut când vorbim despre neacordarea priorității pietonilor (cu 14,7%).

Accidentele care au avut drept cauză abaterile bicicliștilor au avut, în schimb, o evoluție diferită: a crescut numărul acestui tip de accidente cu aproximativ două treimi,

însă s-a înregistrat, în același timp, o reducere a numărului persoanelor decedate din această cauză cu 4,6%, concomitent cu o dublare, aproape, a numărului răniților grav.

Vinovăția participanților la trafic

În toată perioada analizată, cele mai multe accidente rutiere grave au fost produse din vina conducătorilor de autovehicule: în medie, pentru 66% dintre acestea vinovatul principal a fost un conducător auto. De asemenea, conducătorii de autovehicule au fost responsabili pentru moartea a aproximativ două treimi din totalul persoanelor decedate în accidente rutiere și pentru 72% dintre victimele rănite grav.

Numărul de accidente grave și consecințele acestora, în funcție de vinovăția participantului la trafic					
Anul	Accidente grave				
	Vinovat principal				
	pieton	conducător auto	biciclist	căruțaș	altă categorie
2010	2231	6220	439	222	141
2011	2089	6287	537	253	124
2012	2113	6214	633	258	148
2013	1943	5579	608	277	148
2014	1896	5537	676	231	107
2015	1919	6234	811	312	104
2016	1811	5659	832	282	104
2017	1777	5697	816	254	102
2018	1627	5706	867	255	114
2019	1663	5695	921	237	126
2020	1081	4147	779	172	94

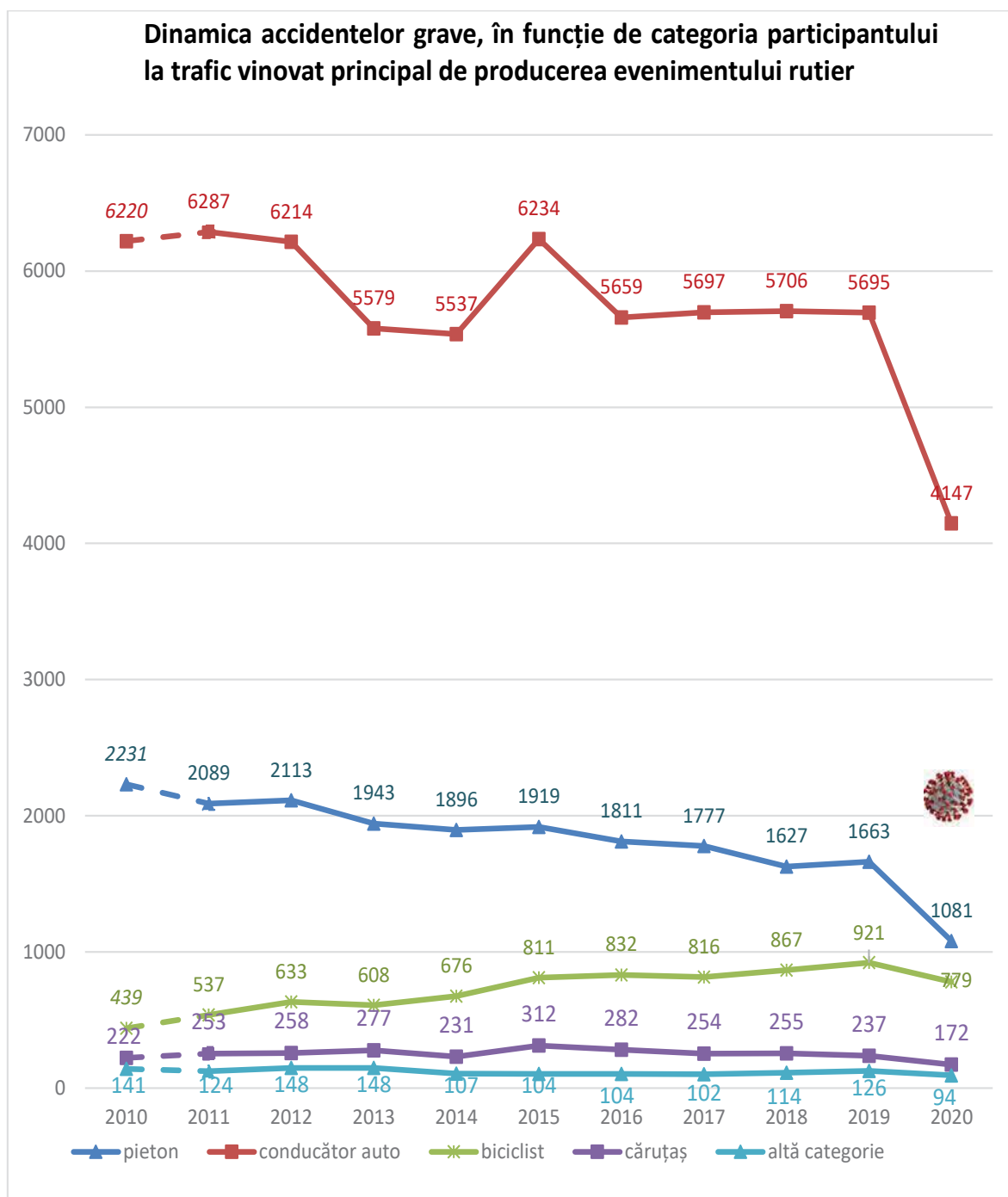
Astfel, ponderea accidentelor grave în care vinovatul principal a fost un conducător auto a oscilat între 65 și 67% în tot intervalul 2010-2020.

Pietonii au fost, la rândul lor, vinovați pentru producerea a 21% dintre accidentele grave, din care au rezultat 26% dintre victimele decedate și 17% dintre victimele rănite grav în accidentele rutiere. Ponderea accidentelor în care vinovatul principal a fost un pieton a scăzut, treptat, de la 24% în 2010 la 17% în 2020.

În schimb, bicicliștii au fost responsabili pentru producerea a aproximativ 8% dintre accidentele grave de circulație în perioada 2010-2020, însă remarcăm că acest procent a crescut de la aproximativ 5% în anul 2010 la 12% în 2020, această creștere intervenind treptat de-a lungul întregului interval. Accidentele produse de bicicliști au avut drept consecințe moartea a 6,5% din totalul victimelor decedate în evenimente rutiere și rănirea gravă a 7% din totalul răniților grav.

Consecințele accidentelor grave, în funcție de vinovăția participantului la trafic										
Anul	Morți					Răniți grav				
	Vinovat principal									
	pieton	conducător auto	biciclist	căruțaș	altă categorie	pieton	conducător auto	biciclist	căruțaș	altă categorie
2010	609	1567	125	59	17	1661	6214	316	183	135
2011	546	1292	103	55	22	1571	6419	443	225	110
2012	530	1298	125	65	24	1606	6385	519	219	131
2013	510	1149	129	51	22	1463	5817	483	260	135
2014	482	1161	112	50	13	1438	5818	570	199	97
2015	466	1240	116	56	14	1467	6506	706	285	93
2016	481	1252	131	44	5	1351	5861	710	260	105
2017	524	1245	139	34	9	1282	5873	684	241	101
2018	448	1232	135	44	8	1198	5866	737	236	107
2019	513	1183	126	37	9	1166	5798	800	231	129
2020	368	1095	137	30	16	729	3871	647	156	81

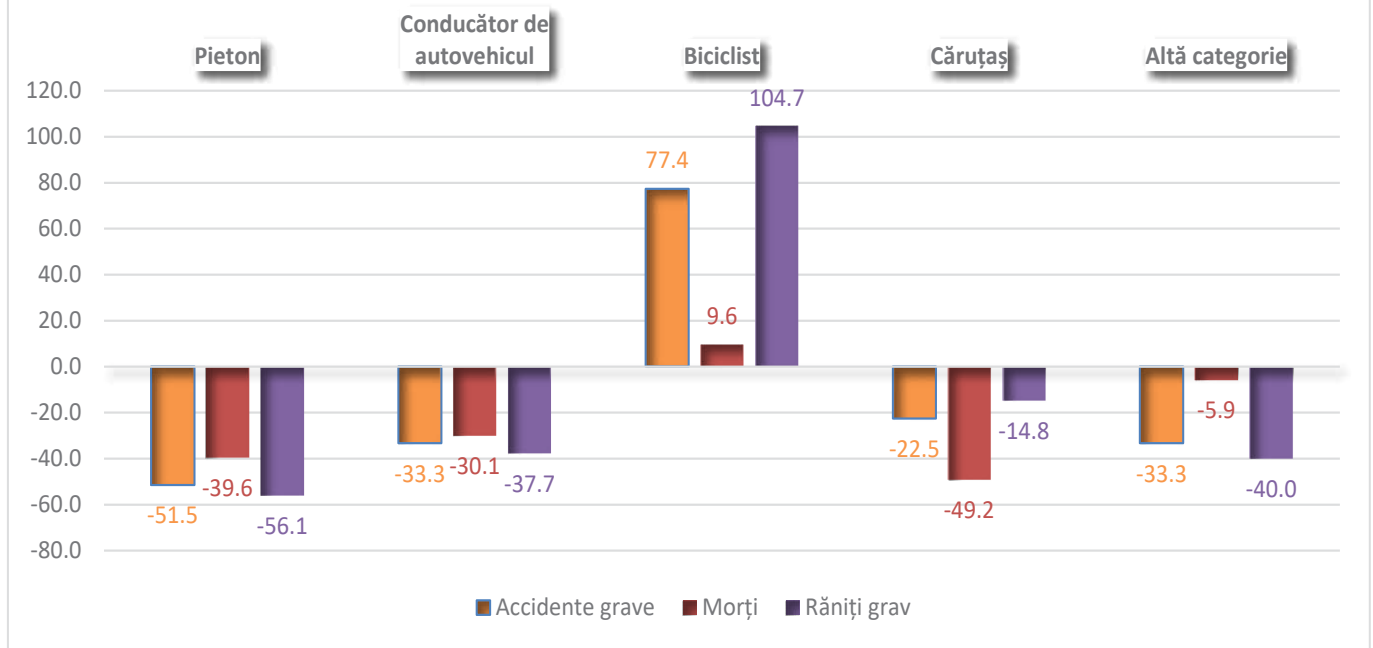
Ponderea accidentelor în care vinovatul principal a fost un conducător de vehicul cu tracțiune animală precum și a consecințelor acestora a fost relativ constantă în intervalul 2010-2020 (aproximativ 2-3%).



Așa cum arată graficul următor, în ansamblu, numărul accidentelor grave produse cu vinovăția principală a unui pieton s-a înjumătățit între 2010 și 2020, cel al accidentelor produse de un conducător de autovehicul a scăzut cu o treime în această perioadă, iar cel al accidentelor de producerea cărora a fost vinovat un conducător de atelaje cu tracțiune animală s-a redus cu aproape un sfert.

În schimb, numărul accidentelor grave pentru producerea cărora a fost vinovat principal un biciclist a crescut în această perioadă cu 77,4%.

Evoluția procentuală a accidentelor rutiere grave și a consecințelor acestora în 2020 comparativ cu 2010, în funcție de vinovăția participantului la trafic



În privința consecințelor, este de remarcant faptul că s-a redus cel mai mult numărul deceselor care au avut drept cauză accidentele grave produse de către conducătorii de atelaje animale (cu 49,2%) și cele pentru producerea cărora pietonii au fost vinovați principali (cu 39,6%).

Numărul victimelor rănite grav a scăzut cel mai mult în cazul accidentelor produse de pietoni (cu 56,1%), dar și în cazul accidentelor provocate de un conducător auto acesta s-a redus semnificativ în perioada 2010-2020 (cu 37,7%).

Consecințele accidentelor provocate de către bicicliști au avut, însă, o evoluție diferită: în 2020 au rezultat în urma acestor accidente cu 9,6% mai multe decese și cu 104,7% (mai mult decât dublu) mai multe persoane rănite grav față de 2010.



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 2020, structurile Poliției Rutiere au organizat **46.657 de acțiuni**. Cele mai multe dintre acestea au vizat, în principal:

Combaterea principalelor cauze generatoare de accidente rutiere grave

- încălcarea regimului legal de viteză – 9.363 de acțiuni
- legalitatea transportului rutier public de mărfuri și persoane (inclusiv taxi) - 7.657 de acțiuni
- conducerea sub influența băuturilor alcoolice – 6.160 de acțiuni
- verificarea stării tehnice a autovehiculelor – 2.704 acțiuni
- neacordarea priorității de trecere pietonilor – 2.703 acțiuni
- nerespectarea regulilor de circulație de către pietoni – 2.576 de acțiuni
- depășirea nereglementară: 2.331 de acțiuni
- încălcarea regulilor privind trecerea la nivel cu calea ferată: 431 de acțiuni
- alte tipuri de acțiuni: 12.702 acțiuni

Combaterea infraționalității rutiere

- conducerea unui autovehicul sub influența băuturilor alcoolice - 8.598 de infracțiuni constatate
- conducerea fără permis de conducere sau cu permis de conducere necorespunzător categoriei vehiculului, retras, anulat sau suspendat - 7.918 infracțiuni constatate
- conducerea unui autovehicul neînmatriculat/neînregistrat ori cu număr fals - 1.137 de infracțiuni constatate
- părăsirea locului accidentului și/sau modificarea stării locului sau ștergerea urmelor accidentului de circulație - 1.112 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”

În acest context, în cursul anului 2020, la nivel național, au fost aplicate **1.666.413 sancțiuni contravenționale** pentru încălcarea normelor rutiere, principalele abateri sancționate fiind:

depășirea regimului legal de viteză 667.699	neportul centurii de siguranță sau neutilizarea dispozitivelor de retenție 192.697	nerespectarea regulilor de circulație de către pietoni 76.268
folosirea telefonului mobil fără a avea dispozitiv tip „mâini libere” 35.117	nerespectarea regulilor referitoare la depășire 25.178	neacordarea priorității de trecere pietonilor 18.763
conducerea unui autovehicul de către o persoană aflată sub influența băuturilor alcoolice 18.210	nerespectarea culorii roșii a semaforului 12.736	neacordarea priorității de trecere vehiculelor 11.486

În ceea ce privește conducătorii de vehicule, sancțiunile contravenționale au fost aplicate în marea lor majoritate (**92,32%**) conducătorilor de autovehicule (1.538.484 de contravenții), restul de **7,68%** fiind acordate pentru încălcarea normelor rutiere de către pietoni (76.268 de contravenții), bicicliști (36.474 de contravenții), căruțași (11.997 de contravenții), mopediști (1.093 de contravenții) și motocicliști (589 de contravenții), precum și pentru alte categorii.

Pentru încălcarea normelor rutiere, în cursul anului 2020, la nivel național, au fost reținute în vederea suspendării 184.112 de permise de conducere. Situația permiselor de conducere, pe genuri de contravenții, este prezentată în următorul tabel:

Abatere	Număr permise reținute - 2019	%
pt. depășirea vitezei cu mai mult de 50 km/h	74.110	42,25
pt. nerespectarea normelor privind depășirea vehiculelor	24.665	13,40
pt. conducere sub influența băuturilor alcoolice	18.072	9,82
pt. neacordarea priorității de trecere pietonilor	17.445	9,47
pt. nerespectarea culorii roșii a semaforului electric	12.783	6,94
pt. neacordarea priorității de trecere vehiculelor	11.990	6,51
pt. cumulul de puncte de penalizare	3.223	1,75
pt. circulația pe sensul opus	2.796	1,52
pt. neoprirea la semnalul regulamentar al polițistului în scopul sustragerii de la control „u urmărire”	2.024	1,10

pt. defecțiuni tehnice grave	643	0,35
pt. nerespectarea regulilor de trecere la nivel cu calea ferată	431	0,23
pt. depășirea coloanelor oprite la semafor și trecerile la nivel cu CF	431	0,23
pt. nerespectarea semnalelor polițiștilor la trecerea coloanelor oficiale	112	0,06

Tot în cursul anului 2020, la nivel național au fost retrase **64.006 de certificate de înmatriculare**, cele mai multe dintre acestea pentru defecțiuni tehnice (46,49%) și pentru neconcordanța dintre datele din document și caracteristicile tehnice ale vehiculului (5,95%).

ACTIVITĂȚI DE EDUCAȚIE RUTIERĂ

Unul din 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.

În perioada 2010-2020 activitățile preventive organizate de Direcția Rutieră s-au derulat în cadrul campaniei naționale de educație rutieră „**Alege viața!**”, și au avut drept scop îmbunătățirea nivelului de cunoaștere și respectare a normelor rutiere, precum și conștientizarea pericolelor la care se expun cei care încalcă regulile de circulație. Printre campaniile desfășurate în această perioadă se numără următoarele:

- ✓ **Cedează volanul când bei** - proiect desfășurat cu sprijinul Asociației „Berarii României”, fiind desfășurate mai multe ediții în perioada sărbătorilor de iarnă;
- ✓ **Fii responsabil în trafic** – campanie realizată cu susținerea Grupului Mediafax adresată conducătorilor de autovehicule;
- ✓ **Traversați prin locurile marcate și Să bei și să conduci e o crimă** – realizate prin intermediul principalelor posturi naționale de televiziune;
- ✓ **Caravana Isteților** - activități educativ-preventive destinate copiilor, organizate la Sibiu, Pitești, Iași, Suceava și Constanța;
- ✓ **Cu bicicleta la munte** - eveniment de ciclism realizat în colaborare cu Mediafax;
- ✓ **Zilele Siguranței Rutiere** - realizate anual în marile municipii din țară;

- ✓ **Verde la educație pentru circulație** – campanie realizată anual în toate magazinele Lidl din România;
- ✓ **Prietenul la volan se cunoaște** – campanie desfășurată în mai multe ediții, pentru descurajarea conducerii autovehiculelor sub influența băuturilor alcoolice;
- ✓ **Motocicliștii există în trafic** – dedicată conducătorilor de autovehicule și realizată pentru prevenirea accidentelor în care sunt implicate motociclete;
- ✓ **Nu trece dincolo!** – a vizat conștientizarea pietonilor și a conducătorilor de autovehicule;
- ✓ **Fii treaz la volan!** - desfășurată în mai multe ediții cu sprijinul Asociației pentru Promovarea Asigurărilor, abordând mai multe teme precum: descurajarea folosirii telefonului mobil în timpul conducerii, conducerea sub influența băuturilor alcoolice sau substanțelor psihoactive, precum și cu privire la efectele pe care le are oboseala la volan;
- ✓ **Supraviețuitorii – Trișezi centura, păcălești viața** - privind importanța utilizării centurii de siguranță;
- ✓ **Go Mono** – campanie dedicată bicicliștilor având mesajul „muzica într-o singură cască pentru siguranță în trafic”;
- ✓ **Viața e a ta!** - a avut ca scop prevenirea accidentelor rutiere, prin școlarizarea instructorilor auto care, la rândul lor, să împărtășească noțiunile nou dobândite tinerilor ce urmează cursurile școlilor de șoferi;
- ✓ **Ora Exactă Pentru Siguranță** – dedicată conducătorilor de autovehicule, a vizat poziția optimă a mâinilor pe volan în timpul conducerii;
- ✓ **Fii deștept în trafic!** - dedicată copiilor și părinților, cu scopul creșterii nivelului de responsabilitate în trafic;
- ✓ **Ora de educație rutieră** – desfășurată anual în colaborare cu Asociația E.D.I.T, în unitățile de învățământ cu elevii claselor a III-a și a IV-a, la liceu cu elevii ai claselor a XI-a și a XII-a, precum și în peste 200 de grădinițe din întreaga țară. Totodată s-au realizat sesiuni de instruire cu aproximativ 500 cadre didactice;
- ✓ **Șoferi de nota 10!** - care a constat în organizarea unui concurs anual cu premii pentru șoferii care nu au avut abateri rutiere în anul anterior;
- ✓ **Educația Rutieră – Educație pentru Viață** – concurs național de educație rutieră dedicat copiilor ce se desfășoară anual de peste 40 de ani;
- ✓ **O mamă la nevoie se cunoaște** – campanie de descurajare a conducerii sub influența băuturilor alcoolice realizată în colaborare cu Asociația Berării României;

- ✓ **Atent în trafic!** - campanie realizată de Uniunea Națională a Societăților de Asigurare și Reasigurare din România și Academia Titi Aur constând în cursuri gratuite de conducere defensivă;
- ✓ **Zero la mie** – campanie de conștientizare asupra riscurilor consumului excesiv de alcool realizată cu Ursus Breweries;
- ✓ **STOP oboseala la volan! Pentru siguranța ta, odihnește-te!** - campanie națională de sensibilizare și conștientizare a opiniei publice privind efectele oboselii în timpul conducerii autovehiculelor;
- ✓ **Traume Ireparabile** – campanie ce a avut ca temă prevenirea accidentelor rutiere produse din cauza de neacordării priorității de trecere pietonilor;
- ✓ **Ora de siguranță rutieră** - activități educativ-preventive realizate în cadrul unităților de învățământ cu elevii claselor V-VII;
- ✓ **Dincolo de cifre sunt oameni** – campanie realizată în colaborare cu postul de radio Europa FM;

Din cauza pandemiei generate de virusul Sars COV-2, în anul 2020 a fost restrânsă interacțiunea directă cu grupul țintă, campaniile preventive desfășurându-se cu precădere în mediul online și prin intermediul mass-mediei.



Pentru creșterea gradului de siguranță rutieră, în anul 2020 Poliția Română a demarat proiectul „Educație rutieră – modelarea factorului uman prin responsabilizarea participanților la trafic pentru creșterea gradului de siguranță rutieră” cu finanțare europeană, prin Programul Operațional Infrastructură Mare. Proiectul, în valoare de 26.390.805 lei (fără TVA), își propune realizarea în următorii 3 ani, a 6 campanii educativ-preventive la nivel național. Pe lângă desfășurarea campaniilor naționale media, pentru facilitarea activităților preventive desfășurate de structurile rutiere vor fi achiziționate în cadrul proiectului, 45 de laboratoare mobile de educație rutieră și o caravană educațională.

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, răni, 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. Indice de mobilitate** – Reprezintă o măsură a mobilității rutiere (se măsoară în milioane vehicule x km parcurși);
- 5. Indicele de mortalitate rutieră** – raportul dintre numărul de decedați și numărul de accidente grave în care s-au produs aceste decese X 100;
- 6. 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.

ANEXA NR. 2

INSTITUȚIILE CU ATRIBUȚII ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI RUTIERE

I. Ministerul Transporturilor, prin:

1. AUTORITATEA RUTIERĂ ROMÂNĂ

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

Telefon: 021/318.21.00; 021/312.15.19

Fax: 021/318.21.05, 021/318.21.07

E-mail: arutiera@arr.ro, relatii_publice@arr.ro

Pagina web: www.arr.ro

2. REGISTRUL AUTO ROMÂN

Contact: Sediul central – Adresa: Calea Griviței, nr. 391A, sector 1, București, cod 010719

Tel. centrală: 021/202.70.00

Programări online și informații: 021/9672 (tarif normal RCS&RDS)

Fax: 021/318.17.54

E-mail: rarom@rarom.ro

Pagina web: www.rarom.ro

3. INSPECTORATUL DE STAT PENTRU CONTROLUL ÎN TRANSPORTUL RUTIER

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

Telefon: 021/3136320

Fax: 021/3116680

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

Pagina web: www.isctr-mt.ro

II. COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE

Contact: Adresa: B-dul Dinicu Golescu, 38, sector 1, București, 010873

Telefon: 021/264.33.44

Roviniete mobil: 1761

Contact registratură pentru depunere documente: registratura.cnair@andnet.ro

E-mail: dispecerat@andnet.ro; relpub1@andnet.ro; presa@andnet.ro; office@andnet.ro

Pagina web: www.cnadnr.ro

III. Ministerul Afacerilor Interne, prin:

1. INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE – Direcția Rutieră

Contact: 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 REGIM PERMISE DE CONDUCERE ȘI ÎNMATRICULARE A VEHICULELOR

Contact: Adresă: Șos. Pipera Nr.49, Sector 2, București

Telefon: 021/ 301.95.86

Fax: 021.232.16.61

E-mail: drpciv@mai.gov.ro

Pagina web: www.drpciv.ro

IV. AUTORITATEA DE SUPRAVEGHERE FINANCIARĂ

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

Fax: 021/659.6051, 021/659.64.36

Tel. Verde: 0800 825 627

E-mail: office@asfromania.ro

Pagina web: www.asfromania.ro

V. BIROUL ASIGURATORILOR DE AUTOVEHICULE DIN ROMÂNIA

Contact: Adresa: Str. Vasile Lascăr nr. 40 - 40bis, Et. 5 și 6, sector 2, București, cod 020502, România;

Telefon: 0311.300.800

E-mail: secretariat@baar.ro

E-mail pentru acte de procedură: citatie@baar.ro

Pagina web: www.baar.ro

DIRECȚIA FONDUL DE PROTECȚIE A VICTIMELOR STRĂZII

Contact - Adresa: Str. Vasile Lascăr nr. 40 - 40bis, Et. 5, sector 2, București, cod 020502, România;

Telefon secretariat: 0311.300.800

E-mail: fpvs@baar.ro

VI. CONSILIUL INTERMINISTERIAL PENTRU SIGURANȚĂ RUTIERĂ

Contact - Secretariatul Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră

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

Telefon: 021/310.53.75

Fax: 021/318.21.00, 021/318.21.05

Pagina web: www.arr.ro

VII. ASOCIAȚIA PRODUCĂTORILOR ȘI IMPORTATORILOR DE AUTOMOBILE

Contact: Telefon:031/405.83.35; 031/405.83.36

Fax: 021/668.52.70

E-mail: apia@apia.ro

Pagina web: www.apia.ro

VIII. ASOCIAȚIA CONSTRUCTORILOR DE AUTOMOBILE DIN ROMÂNIA

Contact: Str. Târgu din Vale, nr. 1, Corp C, etaj 5, Pitești, România, 110040

Telefon: 0248/211.245;

Fax: 0248/217.990

E-mail: acarom@acarom.ro

Pagina web: www.acarom.ro

IX. AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

Contact: Str. Tache Ionescu, Nr. 27, Sector 1, 010353, 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



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: 021.208.25.25/26043

E-mail: prevenire@politiaromana.ro

Pagina web

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