



MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității

București - 2019

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2018



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. Mihai Vodă, nr.17, sector 5, București

Telefon: 021.208.25.25/26039

Fax: 021 316 66 55

E-mail: prevenire@politiaromana.ro

Pagina web

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

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2018



București 2019

CUPRINS

Cuvânt înainte		5
Principalele rezultate		7
Capitolul I	CONTEXTUL INTERN ȘI INTERNAȚIONAL ÎN PROBLEMATICA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE	15
Capitolul II	ANALIZA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE PRODUSE ÎN ANUL 2018	30
Capitolul III	ACCIDENTELE RUTIERE GRAVE CU UN SINGUR VEHICUL (SINGLE VEHICLE ACCIDENTS)	57
Capitolul IV	ATITUDINILE SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC	82
Capitolul V	ACTIVITĂȚI DESFĂȘURATE LA NIVEL NAȚIONAL PRIVIND COMBATEREA INDISCIPLINEI ȘI INFRAȚIONALITĂȚII RUTIERE	93
Anexe		95

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2018

București 2019

Cuvânt înainte

Încă de la prima sa apariție, Buletinul Siguranței Rutiere și-a propus să adune într-un singur loc informații complexe din domeniul rutier, iar astăzi, la cea de-a opta ediție anuală, Buletinul Siguranței Rutiere rămâne cel mai complet raport de acest fel.

Eforturile continue depuse pentru realizarea acestuia urmăresc crearea unei surse de informații ușor de accesat de către toți actorii sociali, fie că vorbim despre instituțiile românești, specialiști și presă sau despre publicul larg. „Buletinul siguranței rutiere. Raport anual 2018” nu urmărește doar informarea corectă a celor interesați de acest domeniu, ci își propune să reprezinte baza unei fundamentări teoretice și analitice solide, pentru utilizarea sa în vederea îmbunătățirii managementului rutier și al găsirii unor mijloace adecvate de sporire a siguranței rutiere. Pentru ca acest lucru să fie posibil, este impetuos necesară cunoașterea amănunțită și bine documentată a caracteristicilor sistemului rutier, dar și a profilului categoriilor cu risc crescut de implicare în accidente rutiere.

Totodată, prin elaborarea celei de-a opta ediții a Buletinului Siguranței Rutiere, Poliția Română își manifestă în continuare interesul crescut pentru conceperea, implementarea și perfecționarea măsurilor preventive și de impunere a legii.

Pentru a păstra tradiția, elementul de noutate al Buletinului este anul acesta capitolul care abordează „Accidentul rutier grav cu un singur vehicul”. Fie că se vorbește despre șoferii autovehiculelor de transport persoane, transport de marfă sau conducătorii vehiculelor autopropulsate pe două roți, acest capitol s-a dorit o aprofundare a cauzelor și a contextului producerii, precum și o sursă pentru conceperea unor metode de prevenire a acestui tip particular de accident rutier, responsabil pentru aproape un sfert dintre decesele rutiere anuale din România.

Avem convingerea că și de această dată, „Buletinul siguranței rutiere. Raport anual 2018” oferă valoare științifică eforturilor de reducere a riscului de accidente rutiere și va contribui în mod substanțial la fundamentarea și dezvoltarea unor acțiuni eficiente pentru creșterea gradului de siguranță rutieră, întreprinse de actorii cu atribuții sau preocupări în domeniu.

În final, dorim să mulțumim tuturor celor care au făcut ca acest Buletin să cunoască lumina tiparului, cât și celor care vor utiliza aceste date și idei în vederea creării unui climat rutier mai sigur.

Autorii

PRINCIPALELE REZULTATE

Contextul global și european

- Accidentele rutiere reprezintă una dintre primele cauze de mortalitate în rândul populației, pentru toate categoriile de vârstă. La fiecare 24 de secunde un om își pierde viața într-un accident rutier. Aproape 3.700 de oameni mor zilnic pe șosele.
- Cele mai recente date puse la dispoziție de Organizația Mondială a Sănătății¹ arată că, la nivel global, peste 1.3 milioane de oameni mor în accidente rutiere și alte 20 - 50 de milioane sunt rănite în fiecare an.
- În ansamblu, la nivelul Uniunii Europene, numărul persoanelor decedate a scăzut cu 20,7% în perioada 2010-2018. Deși un procent important, el este încă departe de ținta propusă pentru 2020 (respectiv, -50%). Grecia (-45%) și Lituania (-43%) sunt singurele state care au reușit până în acest moment să se apropie de obiectivul stabilit. De asemenea, Norvegia (stat non-membru UE), a reușit scăderea numărului de decese cu 49%.
- Anul 2018 reprezintă al cincilea an consecutiv în care se înregistrează rezultate slabe la nivel european în ceea ce privește scăderea numărului de persoane decedate în urma accidentelor de circulație. În acest an pe șoselele din Europa au murit 25.047 de oameni, cu 1% mai puțini decât în 2017.
- Din cele 32 de țări monitorizate prin PIN, doar 16 au reușit să reducă decesele rutiere. Cele mai bune rezultate au fost obținute de Slovacia cu o scădere de 17%, Israelul cu 13%, Slovenia cu 12%, Lituania cu 11% și Bulgaria cu 10%. Decesele rutiere au crescut în zece țări, în timp ce situația a rămas constantă în alte în șase.
- În România numărul persoanelor care și-au pierdut viața în 2018 este cu 4,3% mai mic decât cel înregistrat în anul precedent, de la 1.951 decedați, la 1.867.
- România înregistrează cea mai mare valoare la nivel european, de 96 de decese/1 milion locuitori, aproape de două ori mai mare decât media europeană de 49 de decese/1 milion de locuitori. Tendința de ansamblu în intervalul analizat este însă una descendentă: rata mortalității scade în România cu 41% în anul 2018 față de 1990, și cu 26,2% față de valoarea din anul 2009.
- Rate ridicate de deces rutier sunt și în Letonia, Polonia, Serbia, Croația și Bulgaria. Cele mai mici rate de mortalitate rutieră se înregistrează în Norvegia, Marea Britanie și Elveția.

Contextul național

- În România, 40% din totalul populației țării, reprezentând aproximativ jumătate din populația adultă, deține un permis de conducere.
- 6 din 10 persoane cu vârste cuprinse între 21 și 50 de ani au permis de conducere. De asemenea, un procent important dintre tinerii sub 21 de ani (34%) conduc un autovehicul.
- Analiza evoluției numărului de autovehicule înmatriculate în România în ultimii opt ani arată o creștere continuă atât a numărului de autovehicule în general, cât și a numărului autoturismelor în mod special. Mai mult, ritmul de creștere se accentuează de la an la an. În anul 2018, ritmul de creștere scade ușor față de anul precedent, însă atinge în continuare valori foarte mari: numărul autovehiculelor înmatriculate în România este cu 557.503 mai mare decât în 2017 (+7,3%) și cu 49,4% mai mare față de anul 2011.
- Din punct de vedere al ratei de motorizare, care reprezintă numărul de mașini la 1.000 de locuitori, țara

¹https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

noastră, cu 328 autoturisme/1000 de locuitori, se află sub media europeană, de 587 autoturisme/1000 locuitori². Județele cu cea mai ridicată rată de motorizare sunt București, Timiș, Arad, Cluj și Constanța.

- Un studiu la nivel european arăta că, în 2016, România avea unul dintre cele mai vechi parcursi auto din Uniunea Europeană. Vârsta medie a autoturismelor în România era de 16,2 față de 11 ani media europeană. Pentru vehiculele comerciale ușoare, țara noastră avea în 2016 o vechime medie de 14,6 ani, față de 10,9 media UE, iar, pentru vehiculele comerciale grele, media națională era de 15 ani, cu 3 ani mai mare decât media europeană.
- România se clasa atunci pe locul 3 între țările cu cele mai vechi parcursi auto, după Polonia (17,3 ani) și Lituania (16,9 ani). Cele mai noi parcursi auto se află în Luxemburg (6,3 ani), Belgia (7,8 ani) și Danemarca (8,4 ani).
- În anul 2018 vechimea medie a vehiculelor prezentate la ITP (prima prezentare) este de 12,82 ani, fiind primul an în care indicatorul analizat s-a aflat în scădere.
- Cele mai multe vehicule (55,6%) au între 10 și 20 de ani. O pondere importantă (23,1%) dintre vehiculele înmatriculate în România sunt mai vechi de 20 de ani.
- În cazul autoturismelor ponderea celor mai vechi de 20 de ani este de 21,3%. Ponderi mai mari ale vehiculelor mai vechi de 20 ani se înregistrează în cazul motocicletelor și mopedelor (31,9%) și a autobuzelor și microbuzelor (24,8%).
- Bucureștiul și Ilfovul au un parc auto semnificativ mai tânăr decât multe dintre celelalte județe, cu o vechime medie de 12,1 ani. La cealaltă extremă se află județele Suceava (17,1 ani), Mehedinți (17,3 ani), Caraș Severin (17,1 ani) toate cu o vechime medie de peste 17 ani.
- În anul 2018 constatăm o creștere cu 22,5% a numărului de autoturisme noi și o scădere cu 9% a autoturismelor de import rulate, înmatriculate în România. Cu toate acestea, peste trei sferturi (78,3%) din mașinile înmatriculate în România în 2018 sunt autoturisme rulate.
- Rețeaua națională de drumuri, cu o creștere de ansamblu de 13.418 km (+18,4%) în ultimii 29 de ani, nu reușește să facă față creșterii accentuate a parcului auto. Rețeaua de drumuri județene și comunale s-a extins cu 10.361 km (+17,8%), în timp ce rețeaua națională a crescut cu 3.037 km (+20,8%). În anul 2018 rețeaua de autostrăzi din România are 800 de km (101 km au fost construiți în anul 2018, dar numai 60 au fost dați efectiv în folosință), cifră care menține România pe ultimele locuri din Europa la acest capitol de infrastructură. Conform indicelui de satisfacție față de calitatea infrastructurii de transport calculat de Formul Economic Mondial, România ocupă ultimul loc în UE și în funcție de calitatea infrastructurilor feroviare și rutiere.
- Așa cum arată datele Institutului Național de Statistică, transportul rutier reprezintă principala modalitate de transport a persoanelor, dar și a mărfurilor în țara noastră. Peste 80% dintre pasagerii transportați și peste 62% dintre mărfurile transportate în anul 2018 au fost deplasate pe cale rutieră.
- De asemenea, transportul rutier rămâne modul de deplasare cu cea mai mare densitate de persoane: în 2018 au fost transportați pe cale rutieră 19.937 milioane pasageri/km, cu aproape 10% mai mulți decât în anul precedent.

²Datele privind media europeană reflectă situația din anul 2016 și reprezintă cele mai recente cu privire la acest indicator.

Dinamica accidentelor rutiere în anul 2018

- În anul 2018 s-au produs cu 77 mai puține accidente grave decât în anul anterior (-0,9%). În respectivele evenimente rutiere, numărul persoanelor decedate este cu 84 mai mic decât în anul 2017 (-4,3%). De asemenea, au înregistrat scăderi totalurile celor răniți grav (37 persoane mai puțin, -0,45%) respectiv, răniți ușor (179 persoane mai puțin, -4,96%) ca urmare a accidentelor grave produse în anul 2018
- În medie, în anul 2018, în fiecare zi s-au produs 23 de accidente rutiere grave, care s-au soldat cu peste cinci morți, 22 răniți grav și 9 răniți ușor.
- Din punctul de vedere al costului social al accidentelor rutiere³, anul 2018 a fost cu aproape 100 milioane € mai puțin costisitor decât anul precedent.
- În raport de mediul producerii lor, în anul 2018, cel mai mare număr de accidente rutiere grave a fost înregistrat în mediul urban, 3.336 evenimente, aprox. 39% din totalul anual. În mediul rural, precum și pe drumurile din afara localităților, în anul 2018 au fost înregistrate mai puține evenimente rutiere grave, și mai puține victime decât în anul precedent.
- Cu toate acestea, se mențin valorile sporite de mortalitate și rănire gravă a celor implicați în accidentele produse în mediul rural și în afara localităților, în raport cu mediul urban. În mediul urban, indicele de mortalitate (numărul persoanelor decedate raportat la numărul de accidente rutiere grave x 100) este de aprox. 13,2. În același timp, în mediul rural valoarea acestui indice este de 22,9 iar pentru accidentele produse în afara localităților valoarea este de 34,4.
- În raport de categoria de drum pe care acestea au avut loc, distribuția accidentelor rutiere grave nu suferă modificări față de anul 2017: strada a reprezentat contextul de drum pentru producerea a 37,6% din totalul accidentelor rutiere grave în anul 2018. Drumurile naționale reprezintă a doua categorie de drum în ceea ce privește numărul de accidente rutiere grave produse (34,2%), împreună cu cele produse pe stradă, acestea reprezentând peste două treimi din totalul evenimentelor rutiere în referință.
- În ceea ce privește victimele, pe drumurile naționale și-au pierdut viața jumătate dintre persoanele decedate în accidentele rutiere în anul 2018, de peste 2,3 ori mai multe decât în evenimentele rutiere care s-au produs pe stradă, situație care o reproduce pe cea din anul anterior, DN constituind categoria de drum cu cel mai ridicat potențial de victimizare. Drumurile naționale, printr-o serie de caracteristici, reprezintă atât scena unui foarte mare număr de accidente rutiere grave, cât și contextul în care aceste evenimente implică cel mai ridicat risc de victimizare, în general, de mortalitate în mod specific.
- Două treimi dintre evenimentele în cauză au avut loc pe sectoare de drum fără caracteristici deosebite. Intersecția și curba constituie elemente de infrastructură cu potențial ridicat de risc, dovadă numărul ridicat de accidente înregistrate. La un număr aproximativ egal de accidente, în accidentele produse în curbă în anul 2018 și-au pierdut viața de peste două ori mai multe persoane față de intersecții.
- Față de anul 2017, valorile indicatorilor care descriu accidentele rutiere grave produse prin nerespectarea regulilor de trecere la calea ferată sunt aproape de două ori mai mari: în 21 de evenimente de această natură și-au pierdut viața 20 de persoane, ridicând valoarea indicelui de mortalitate la peste 95%.
- 90% dintre evenimentele rutiere grave au avut loc în condiții meteo normale. Evenimentele rutiere grave produse în condiții de ceață, ploaie sau vânt puternic au avut drept consecință o mortalitate mai ridicată în acest fel evidențiindu-se influența pe care factorii meteo o produc în ce privește insecuritatea traficului rutier.
- În funcție de modul de producere a coliziunii, pe primul loc ca număr de evenimente a fost impactul dintre vehicul și pieton, 2.849 de accidente, ceea ce reprezintă o treime din totalul anual (33,2%), în ușoară scădere față de anul anterior (-1,7%). Coliziunea laterală reprezintă a doua categorie ca număr de evenimente (13,9%), urmată de coliziunea frontală (10,1%) și lovirea unui obstacol în afara carosabilului (9,8%).
- Față de anul anterior, în anul 2018 a crescut numărul căderilor din vehicul cu 96 evenimente (+22%), s-au

³Comisia Europeană stabilea în anul 2010 umătorele valori: 1.048.000 € pentru fiecare deces, 136.000€ pentru o vătămare gravă, 10.400€ pentru o vătămare ușoară

înregistrat cu 25 mai multe coliziuni în lanț și cu 30 mai multe coliziuni față-spate. Prin coliziune frontală au fost produse accidentele cu cea mai ridicată mortalitate, urmate de cele în care coliziunea a fost urmată de răsturnare, respectiv, de incendiu.

- Evoluția numărului mediu de accidente rutiere grave pe parcursul unei zile reflectă ritmul activității umane: în intervalul 05.00 - 08.00, numărul evenimentelor rutiere grave crește semnificativ, ajungând să se înregistreze de cinci ori mai multe la ora 08.00 față de ora 05.00. Creșterea continuă în intervalul 09.00-18.00 astfel că la ora 18.00 este înregistrat maximul orar, 665 evenimente.
- Accidentele rutiere produse până la ora 08.00 și după ora 20.00, deși mai puține ca număr, au provocat o mortalitate mai ridicată, indicând faptul că, în condiții de trafic mai puțin intens, comportamentele rutiere sunt mai imprudente, implicând riscuri de victimizare mai mari.
- În 45,4% dintre accidentele grave produse în anul 2018, vinovăția, integral sau în parte, aparține unui conducător de autoturism. Implicarea conducătorilor de vehicule femei în accidentele rutiere grave produse a fost de 6,5 ori mai mică decât cea a bărbaților. În ce privește vinovăția, femeile au fost de 6,7 ori mai puține decât bărbații aflați în aceeași situație.
- La fel ca în anul precedent, în anul 2018 cele mai numeroase victime le constituie pietonii, atât persoanele decedate, cât și răniții grav. Acest raport confirmă gradul ridicat de vulnerabilitate al acestei categorii dar și nivelul de indisciplină rutieră pe care îl manifestă. Pietonii victime ale accidentelor rutiere grave produse în anul 2018, reprezintă 36,9% din totalul celor decedați și 29,5% din totalul celor răniți grav. Intervalul de vârstă de +60 ani adună numărul cel mai mare de persoane decedate, mai mult de jumătate din totalul victimelor.
- Bicicliștii, o altă categorie vulnerabilă de participanți la trafic, sunt mult mai puțin reprezentați numeric, comparativ cu pietonii. Este de observat faptul că, numărul bicicliștilor decedați în accidentele produse pe DN, respectiv pe DJ este superior celui înregistrat pe stradă. Cauza se află, mai degrabă, în comportamentul rutier al bicicliștilor din mediul rural, aceasta incluzând atât nerespectarea regulilor rutiere, cât și inactivarea măsurilor preventive în ce îi privește.
- Comparativ cu anul 2017, nu există diferențe în ordinea principalelor cauze care au provocat accidentele rutiere grave. Neadaptarea vitezei la condițiile de drum și traversarea neregulamentară de către pietoni rămân în anul 2018 cele mai frecvente două cauze generatoare de accidente rutiere grave, în general dar și în mediul rural.
- Semnalăm creșterea cu 39% față de anul precedent a accidentelor rutiere grave cauzate de conducerea sub influența alcoolului.
- Viteza neadaptată condițiilor de drum rămâne și în anul 2018 cea mai des manifestată cauză a accidentelor produse pe drumurile din afara localităților, scăzând față de anul 2017 cu 14% în ce privește numărul de evenimente dar provocând, proporțional, un număr suficient de morți pentru ca mortalitatea să fie mai mare cu 2,3%. Preocupările de natură a distrage atenția devin a doua cea mai frecventă cauză a accidentelor grave produse pe drumurile din afara localităților, cu o valoare foarte ridicată a mortalității.
- În mediul urban, cele mai semnificative aspecte sunt scăderea numărului evenimentelor cauzate de traversarea neregulamentară (-50 evenimente) și creșterea caracterului letal al accidentelor care au fost cauzate de abaterile bicicliștilor (de la 8% în 2017 la 11,8% în 2018).
- Unele cauze ale accidentelor rutiere grave schițează elemente ale unei anumite regularități, anume creșterea frecvenței producerii lor către finalul săptămânii. Conducerea fără permis și conducerea sub influența alcoolului sunt comportamente ilegale, primul definit ca infracțiune, cel de-al doilea având potențial infracțional dat de valoarea alcoolemiei. Frecvența crescută cu care se produc în zilele de weekend se poate afla în legătură cu anumite circumstanțe – prezumția autorilor că există o probabilitate crescută de a nu fi depistați; activitățile de loisir, frecvente la sfârșit de săptămână, care presupun consumul de alcool; creșterea dispoziției pentru manifestări caracterizate de contestarea rigorii sociale.
- Neadaptarea vitezei la condițiile de drum și adormirea la volan sunt cauze aflate în legătură cu ignorarea

unui comportament preventiv și se manifestă mai frecvent în zilele nelucrătoare, ale finalului de săptămână, cel mai probabil ca efect al unei gestionări neechilibrate a resurselor fizice și de timp ale conducătorilor auto.

Accidentele rutiere grave cu un singur vehicul (*SINGLE VEHICLE ACCIDENTS*)

- Este tipul de accident rutier în care e implicat doar un autovehicul, și în care conducătorul auto (șofer sau motociclist) și/sau un pasager al acestuia a decedat sau a fost rănit grav, nemaifiind implicat niciun alt participant la trafic (ex. pieton sau biciclist).
- În România, în ultimii 10 ani, 4.600 de oameni și-au pierdut viața în accidente rutiere cu un singur vehicul (SVAs⁴), reprezentând, anual, între 20-25% din totalul victimelor accidentelor rutiere înregistrate pe teritoriul țării.
- 74% din accidentele cu un singur vehicul și 80% din decesele rezultate au fost cu autoturisme, ele fiind și categoria de vehicule cea mai numeroasă în traficul rutier din România.
- În peste jumătate dintre accidentele cu autoturisme (51,4%), principala cauză a fost viteza neadaptată la condițiile de drum, urmată de consumul de alcool (11,4%) și neatenție (11,2%). De asemenea, în peste 70% dintre accidentele cu motociclete, viteza neadaptată la condițiile de drum a reprezentat cauza predominantă. În cazul mopederelor, principala cauză de producere a accidentelor a fost conducerea fără permis (34%) urmată de viteza neadaptată și consum de alcool.
- Cele mai multe accidente rutiere cu un singur vehicul se produc prin lovirea unui obstacol în afara carosabilului (43%), o pondere importantă având-o, de asemenea, și cele produse prin răsturnarea vehiculului (27%). Cele mai multe tipuri de impact sugerează controlul scăzut al autovehiculului, datorat atât lipsei de experiență cât și unui comportament imprudent din partea conducătorului auto.
- 1 din 10 accidente grave din mediul urban, aproape 25% din cele petrecute în rural și peste 1/3 din cele produse în afara localităților au fost din categoria accidentelor cu un singur vehicul.
- Cele mai multe SAVs s-au produs în mediul rural și în afara localităților. Astfel, 4 din 10 accidente cu un singur vehicul au avut loc în mediul rural, un procent comparativ cu cel al accidentelor produse pe drumurile dintre localități (38%).
- Gravitatea accidentelor rutiere produse pe drumurile din afara localităților este dată de numărul mare de victime decedate, reprezentând aproape jumătate (48%) din total, indicele de mortalitate fiind cel mai mare (27 decese/100 accidente comparativ cu 14 în urban și 20 în rural).
- Dintre cauzele care au dus la producerea unui accident în afara localităților, contextul cel mai vulnerabil la accidente de tip SVAs, în 53% din cazuri a fost neadaptarea vitezei la condițiile drum iar 1 din 7 accidente a avut drept cauză neatenția la volan.
- Cele mai multe accidente cu un singur vehicul au avut loc pe drumurile naționale (41%) iar 27% pe drumurile județene. Doar 2 din 10 accidente au avut loc pe străzile din localități iar cel mai mic număr, pe autostrăzi (1%).
- În cazul accidentelor rutiere grave din localitățile rurale pe drumuri încadrate la categoria “drumuri comunale”, deși reprezintă doar 9% din SAVs, ele par a reprezenta un tip frecvent de accident rutier având în vedere că 4 din 10 accidente pe drumuri comunale au fost de acest fel.
- De asemenea, riscul de deces în accidentele care au loc pe drumurile comunale și autostrăzi este mai mare, dovadă indicele de mortalitate mai ridicat pe aceste două categorii de drumuri.
- În ceea ce privește particularitățile drumului, 4 din 10 accidente cu un singur vehicul au avut loc în curbe. Acestea par a fi zone în care unii dintre șoferi pierd controlul volanului și provoacă un accident, datele indicând faptul că peste jumătate din accidentele rutiere petrecute în curbă sunt SVAs. De asemenea, podurile sunt alte zone de risc în producerea unui accident rutier cu un singur vehicul, prin faptul că numărul de decedați raportat la numărul de accidente este foarte mare.

⁴Pe parcursul analizei, vom utiliza frecvent abrevierea din limba engleză, SVAs, atât pentru simplificarea exprimării dar și pentru că o apreciem ca fiind consacrată în acest domeniu

- Marea majoritate a accidentelor cu un singur vehicul (87%) au avut loc în condiții meteo normale, dar în condiții de vreme nefavorabile (ploaie, ninsoare, ceață, lapoviță, vânt puternic, viscol), ponderea SVAs în totalul accidentelor grave crește.
- Marea majoritate a accidentelor cu un singur vehicul au avut loc în timpul zilei (60% la lumina zilei, 6% în zori/amurg), dar cele pe întuneric au fost cu indice de mortalitate de două ori mai mare; accidentele produse în zori sau în amurg au înregistrat un număr mai mare de victime decedate raportat la numărul de accidente. Peste jumătate din accidentele produse pe timpul nopții au fost SVAs.
- În ceea ce privește dinamica săptămânală a acestor accidente, riscul cel mai mare este în zilele de sfârșit de săptămână, vârful fiind în zilele de duminică. Intervalele de risc: vineri –duminică orele 16.00-20.00 și sâmbătă spre duminică noaptea (orele 03.00-05.00).
- Jumătate dintre conducători de autovehicule care au cauzat un SVAs în anul 2018 sunt tineri cu vârsta de maxim 35 ani, 25% fiind în categoria 18-24 ani; accidentele provocate de tinerii sub 25 de ani au fost dintre cele mai grave, cu implicarea mai multor victime, fie decedate, fie rănite grav.
- Două treimi dintre accidentele rutiere grave produse de copiii care au condus ilegal, fără permis, un autoturism sunt de tipul single vehicle accidents, prin pierderea controlului volanului, deraparea și părăsirea carosabilului/ciocnirea de un obstacol. La cei sub 18 ani (1,1% în total conducători auto vinovați), rata victimizării a fost de 162 victime la 100 de accidente, cea mai mare din toate categoriile.
- În cazul motocicliștilor, două treimi dintre cei care au provocat un accident rutier au vârste sub 45 de ani, ponderea cea mai mare o au tinerii între 25-34 de ani, urmată de cea între 35-44 ani.
- Marea majoritatea a conducătorilor auto vinovați de producerea SVAs o reprezintă bărbații, doar 1 din 7 sunt de gen feminin. În cazul motocicliștilor, ponderea femeilor este ne semnificativă, 97% dintre motocicliști care au produs un accident rutier au fost bărbați.
- Mai mult de jumătate dintre șoferii care au provocat un accident rutier grav aveau permis de conducere de peste 5 ani; în cazul motocicliștilor, 52% dintre accidente au fost produse de către motocicliști mai puțin experimentați, cu o vechime a permisului de sub 5 ani.
- În 4 din 10 accidente cu autovehicule, șoferii și/sau pasagerii implicați nu purtau centura de siguranță în momentul impactului. De asemenea, în o treime din accidentele cu motociclete (sau alte vehicule cu 2 roți), motocicliștii și/sau pasagerii nu purtau cască. Această încălcare a normelor de siguranță rutieră se reflectă în ponderea foarte mare a victimelor decedate care nu erau protejate prin astfel de elemente de siguranță: 6 din 10 decedați nu purtau cască sau centură.
- Un alt aspect care vizează responsabilitatea șoferilor în producerea unui accident rutier este consumul de alcool înainte de a se urca la volan. În cazul accidentelor cu un singur vehicul, 1 din 7 șoferi consumaseră alcool înainte să provoace accidentul rutier. Această problemă este mai evidentă în cazul tinerilor: aproximativ 6 din 10 șoferi care au produs un accident rutier pe fondul consumului de alcool aveau sub 35 de ani, incidența scăzând cu vârsta acestora.
- Din totalul persoanelor care au decedat în accidentele cu un singur vehicul, 50% au fost șoferii autovehiculelor, 5% motocicliștii și 45% pasagerii acestora. Acest aspect se reflectă și în incidența mare pe care o au aceste categorii de victime în totalul victimelor decedate în accidentele rutiere din România: 4 din 10 șoferi / pasageri și 3 din 10 motocicliști au murit în accidente rutiere cu un singur vehicul.
- Pe categorii de vehicule, marea majoritate a victimelor decedate în SVAs au fost ocupanții autoturismelor (80%), 11% erau șoferi sau pasageri de utilitare, 6% circula cu motocicleta iar 1% erau șoferi sau pasageri în mijloace de transport în comun.
- Majoritatea șoferilor de 18-24 ani care au murit în accidentele rutiere au fost cei care au pierdut controlul volanului, provocând singuri aceste evenimente tragice.
- În peste jumătate dintre accidentele cu un singur vehicul, mai exact în 53% dintre accidente și 56% dintre decese, cauza accidentului a constituit-o viteza (fie neadaptată fie nelegală). Conducerea sub influența

alcoolului, neatenția la volan, conducerea fără permis, adormirea la volan, au reprezentat, cumulativ, o treime din totalul accidentelor.

- Viteza neadaptată la condițiile de drum a reprezentat, de departe, principala cauză de producere a accidentelor rutiere grave cu un singur vehicul, jumătate dintre astfel de accidente fiind provocate de șoferii care nu au ținut cont de condițiile de drum, de mediu sau de trafic și au rulat cu o viteză, în limita legală, dar inadecvată.

Atitudinile sociale privind riscul în trafic

Sondajul de opinie în rândul conducătorilor auto a reprezentat a patra investigație sociologică a unui demers longitudinal de monitorizare a atitudinilor șoferilor din România. Acesta fost desfășurat, succesiv, în anii 2008, 2010, 2014 și 2018⁵ și a urmărit patru obiective:

- Evaluarea măsurii în care sunt respectate regulile de circulație de către șoferi;
- Evaluarea atitudinii conducătorilor auto față de măsurile de siguranță și reglementările de circulație;
- Evaluarea factorilor sociali și culturali care influențează comportamentul în trafic;
- Identificarea percepțiilor generale privind traficul rutier.

Principalele concluzii ale studiului, într-o formulare rezumată sunt:

- Sentimentul de nesiguranță este majoritar prezent în rândul conducătorilor de autovehicule; evoluția sa nu cunoaște schimbări semnificative în intervalul 2008 - 2018 (comparativ cu rezultatele înregistrate pentru precedentele aplicări ale chestionarului).
- Nesiguranța pe care conducătorii auto o resimt este explicată de aceștia mai frecvent prin factori extrinseci decât prin aceia care numesc caracteristici personale.
- În general, atitudinea conducătorilor auto este una în care minimizează responsabilitatea personală pentru siguranța traficului la care participă, maximizând în același timp responsabilitatea celorlalți.
- Starea drumurilor și aglomerația din trafic sunt aspectele pe care conducătorii auto le indică a se fi înrăutățit în ultimii patru ani.
- Limita legală de viteză este majoritar declarată ca fiind respectată; cel mai frecvent, se admite depășirea limitei legale de viteză pe autostrăzi, când drumul este apreciat ca fiind liber sau pentru efectuarea unei depășiri; adaptarea la ritmul de mers al celorlalți șoferi, implicit, menținerea fluidității traficului, cauzionează depășirea limitei legale de viteză pentru o proporție importantă a șoferilor; aproape o treime a conducătorilor auto circumstanțiază cu o probabilitate semnificativă depășirea limitei legale a vitezei printr-o evaluare personală a acesteia în raport cu cea pe care o consideră ca fiind cea corectă.
- Consumul de alcool este considerat un factor de înalt risc pentru siguranța traficului, apreciindu-se că sancționarea celor care conduc sub influența băuturilor alcoolice ar trebui să fie principala prioritate a poliției rutiere; mai puțin de 10% dintre șoferi au recunoscut că s-au aflat în situația de a fi condus autovehiculul după ce au consumat băuturi alcoolice; aproximativ 1% dintre respondenți declară că se află frecvent în această situație; cel mai frecvent, acest comportament este motivat de parcursul scurt pe care îl aveau de făcut; între 9% și 25% (în funcție de concentrația de alcool a băuturii) au opinia că pot consuma o anumită cantitate de alcool, fără a le fi afectată capacitatea de a conduce autovehiculul;
- Portul centurii de siguranță este un comportament manifestat cu o foarte ridicată frecvență de către o mare majoritate a conducătorilor auto, după cum susțin aceștia; de asemenea, preocuparea pentru portul centurii de siguranță de către copiii pe care îi transportă în autovehicul este prezentă foarte frecvent la cea mai mare parte a șoferilor români, potrivit afirmațiilor acestora; rolul acestui dispozitiv de siguranță este recunoscut de către marea majoritate a celor chestionați; opinia că, în anumite condiții – în localități, dacă rulezi cu atenție – portul centurii nu este necesar ori că nu își găsește utilitatea pentru pasagerii de pe bancheta din spate, sunt credințe împărtășite de zece până la douăzeci de procente dintre șoferi;

⁵Acest ultim demers de investigare sociologică a fost realizat împreună cu agenția de cercetare sociologică Cult Market Research în parteneriat cu Ursus Breweries.

- Agresivitatea în trafic se manifestă cel mai frecvent prin flash-uri și claxoane, gesturi ori cuvinte obscene iar conducătorii auto susțin că sunt de trei până la de șaptesprezece ori mai frecvent victimele decât autorii acesteia, în funcție de forma manifestării;
- Se confirmă tiparul, identificat în studiile anterioare, al conducătorilor auto care sunt în cea mai mare măsură predispuși către manifestarea unor comportamente de risc în trafic: bărbații, tinerii cu vârsta cuprinsă între 18 și 25 de ani (pentru portul centurii și manifestarea comportamentelor agresive), cei cu vârsta între 26 și 35 de ani (pentru depășirea limitei de viteză), cei care au atestat de șofer profesionist, cei care conduc în timpul serviciului, cei care conduc autoturisme cu cilindrul mai mare de 2000 cm³ sunt categoriile identificate ca având o predispoziție ridicată în acest sens; cumulul atributelor accentuează această predispoziție.



Capitolul I

CONTEXTUL INTERN ȘI INTERNAȚIONAL ÎN PROBLEMATICA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE

CONTEXTUL GLOBAL

Cele mai recente date puse la dispoziție de Organizația Mondială a Sănătății⁶ arată că, la nivel global, peste 1.3 milioane de oameni mor pe șosele și alte 20 - 50 de milioane sunt rănite în fiecare an. Accidentele rutiere reprezintă una dintre primele cauze de mortalitate în rândul populației, pentru toate categoriile de vârstă.

ACCIDENTELE RUTIERE - UN PREȚ PEA MARE PENTRU MOBILITATE

**La fiecare 24 de secunde un om își pierde viața într-un accident rutier.
Aproape 3 700 de oameni mor zilnic pe șosele.**

Principala cauză de mortalitate în rândul copiilor și tinerilor cu vârste între 5 și 29 de ani este reprezentată de accidentele rutiere.

⁶https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

Concluziile confirmate de experiență și de știință arată că accidentele rutiere nu sunt exclusiv urmarea unor factori neprevăzuți, ce conduc în mod implacabil la atât de multe drame. Accidentele rutiere nu sunt doar accidente, ele pot fi în mare măsură (din anumite puncte de vedere, în totalitate) previzibile și implicit prevenite. Un deziderat pe care statele și organizațiile internaționale și-l asumă la nivel declarativ și programatic, și care totuși nu reușește să mobilizeze eforturile politice și economice necesare obținerii rezultatelor propuse.

Programele și planurile de acțiune implementate în diverse regiuni de-a lungul ultimelor decenii ne arată că se pot obține rezultate și se pot salva vieți. În același timp, experiența arată că creșterea gradului de siguranță în trafic nu este un dat garantat, odată câștigat. Este necesar ca măsurile ce și-au dovedit eficiența, să fie în continuare implementate și susținute, negocierea sau derogarea de la aceste direcții în diferite situații fiind asociate cu creșterea accidentelor cu consecințe grave.

Statisticile corelează riscul de mortalitate rutieră cu nivelul de dezvoltare economică al regiunii/țării. Cu o rată medie de mortalitate de 27,5 decese la 100 000 de locuitori, riscul în țările cu venituri scăzute apare ca fiind de 3 ori mai mare decât în țările dezvoltate unde media deceselor este de 8.3 la 100.000 de locuitori.

Europa, la nivel global, se situează la un nivel extrem de scăzut de 9.3, în timp ce în Africa și Asia de Sud este cea mai mare rată a mortalității, de 26.6 și, respectiv, 20.7.

În același timp, în Europa, rata deceselor rutiere în țările cu venituri medii (14,4 decese la 100.000 de locuitori) este de aproape trei ori mai mare decât în țările cu venituri mari, unde sunt 5,1 morți la 100.000 de locuitori⁷.

Puterea economică a statelor determină disponibilitatea de a investi în domeniul siguranței rutiere. În același timp, accidentele rutiere cu consecințe grave implică, pe lângă dramele umane, costuri economice directe și indirecte care trebuie luate în calcul atunci când se analizează modul de distribuire a resurselor.

Deși punerea unei valori monetare pentru măsurarea pierderii vieții umane sau a integrității corporale reprezintă un subiect controversat bazat pe argumente etice, apreciem utilitatea citării acestui tip de analiză⁸ care face posibilă evaluarea obiectivă a costurilor și a beneficiilor măsurilor de siguranță rutieră și ajută la orientarea către o utilizare cât mai eficientă a resurselor limitate de care statele membre UE dispun. Astfel, se estimează că 2,2 milioane de euro este valoarea costurilor sociale economisite prin prevenirea unui accident rutier în 2018. Pentru perioada 2011-2018, valoarea costurilor evitate prin prevenția accidentelor rutiere este de 85,8 miliarde de euro. Dacă Uniunea Europeană și-ar fi atins ținta de siguranță propusă, beneficiile sociale estimate ar fi fost mai mari cu cel puțin 58 de miliarde de euro.

OBIECTIVELE UNIUNII EUROPENE

Uniunea Europeană și-a asumat ca obiectiv creșterea siguranței rutiere începând cu anul 1992, prin tratatul de la Maastricht. În anul 1993, când European Transport Safety Council a fost înființat, 65.000⁹ de persoane și-au pierdut viața în accidente rutiere. De atunci, numărul anual de decese a scăzut cu aproximativ 60%.

**39.000 DE DECESE AU FOST
PREVENITE ÎN UNIUNEA
EUROPEANĂ ÎN PERIOADA
2011-2018**

**ALTE 26.450 DE VIEȚI AR FI
PUTUT FI SALVATE**
dacă s-ar fi reușit atingerea scopului
propus prin Programul cadru pentru un
spațiu european de siguranță rutieră

⁷https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/

⁸Datele sunt preluate din PIN annual report 2019

⁹PIN annual report 2019

În intervalul 2001-2010 s-a reușit scăderea cu 43% a numărului de persoane decedate. După anul 2010, Programul cadru pentru un spațiu european de siguranță rutieră: Orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020 și-a propus ca obiectiv strategic reducerea cu 50% a deceselor rezultate din cauza accidentelor rutiere. Procentul anual de scădere necesar pentru atingerea scopului ar fi trebuit să fie de 6,7%. Cele mai bune rezultate s-au înregistrat în perioada 2011-2013. Progrese mai puțin semnificative au fost, însă, înregistrate în ultimii 5 ani: din 2013 până în 2018, inclusiv, decesele au scăzut doar cu 4%, în ultimul an scăderea fiind de doar 1% (2018 față de 2017).

Încetinirea ritmului de scădere a deceselor pe șoselele din Europa este legată de factori precum creșterea continuă a utilizării transportului rutier, scăderea bugetelor dedicate siguranței rutiere, sumele mai mici dedicate investițiilor în infrastructură, în personalul polițienesc ce acționează în domeniul circulației și în programele de prevenire.

În ansamblu, la nivelul Uniunii Europene, numărul persoanelor decedate a scăzut cu 20,7% în perioada 2010-2018. Deși un procent important, el este încă departe de ținta propusă pentru 2020. Grecia (-45%) și Lituania (-43%) sunt singurele state care au reușit până în acest moment să se apropie de obiectivul stabilit. De asemenea, Norvegia (stat non membru UE) a reușit scăderea numărului de decese cu 49%.

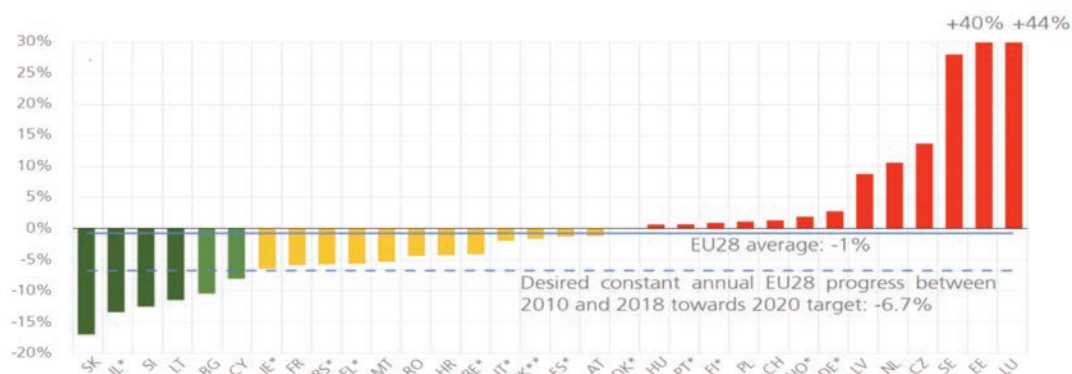
La nivel european, anul 2018 reprezintă al cincilea an consecutiv în care se înregistrează rezultate slabe în ceea ce privește scăderea numărului de persoane decedate în urma accidentelor de circulație. În acest an pe șoselele din Europa au murit 25.047 de oameni, cu 1% mai puțini decât în 2017.

Evoluția deceselor în țările europene în anul 2018 arată că, din cele 32 de țări monitorizate prin PIN, doar 16 au reușit să reducă decesele rutiere. Cele mai bune rezultate au fost obținute de Slovacia cu o scădere de 17%, Israelul cu 13%, Slovenia cu 12%, Lituania cu 11% și Bulgaria cu 10%. Decesele rutiere au crescut în zece țări, în timp ce situația a rămas constantă în alte în șase.

În România numărul persoanelor care și-au pierdut viața în 2018 este cu 4,3% mai mic decât cel înregistrat în anul precedent, de la 1.951 decese, la 1.867.

Evoluția numărului de decese între 2010 și 2018

Sursa PIN Annual Report 2019



Analiza măsurilor luate de țările care au obținut rezultate bune sau foarte bune în ceea ce privește obiectivul stragic al U.E. în materie de siguranță rutieră arată că, măsuri simple, dar aplicate cu fermitate, dau rezultate și salvează vieți:

- Reducerea vitezei legale pe drumurile rurale (Franța, Spania, Estonia)
- Instalarea de camere de luat vederi - *safety cameras* (Franța, Estonia)
- Creșterea penalităților pentru consum de alcool (Irlanda, Anglia)

- Introducerea sistemelor de blocare antialcool (Austria, Irlanda, Franța)
- Campanii de conștientizare cu un succes dovedit adresate categoriilor cele mai vulnerabile - pietoni bicicliști (Estonia, Irlanda)
- Intensificarea activităților de impunere a legii (Estonia, Irlanda, Polonia)
- Investiții consistente în infrastructură: alei pietonale, piste pentru bicicliști, treceri pentru pietoni, montarea de separatoare de sens sau extinderea drumurilor prin asigurarea mai multor benzi pe sens sunt esențiale pentru atingerea obiectivelor în materie de siguranță rutieră (Norvegia, Grecia)

Deși fiecare dintre măsurile enumerate aduce cu sine îmbunătățirea climatului de siguranță rutieră, ele au avut un impact evident și ușor măsurabil acolo unde au venit în întâmpinarea situației specifice cu care se confruntă statul respectiv. Astfel, concentrarea eforturilor fiecărui stat către cauzele identificate ca fiind principalele generatoare de accidente rutiere grave este o condiție o succesului demersurilor de prevenire și de reducere a numărului oamenilor care mor în accidente rutiere.

Alte măsuri cu caracter general, care și-au dovedit contribuția în salvarea de vieți sunt asigurarea unor servicii medicale adecvate (acordarea primului ajutor la fața locului, transportul rapid către spital și asigurarea accesului la tratament de urgență), coordonarea eficientă a eforturilor comune prin responsabilizarea instituțiilor guvernamentale și neguvernamentale și implicarea mass-mediei, abordarea strategică a prevenirii în baza cercetărilor care pun în evidență direcțiile prioritare de acțiune.

Evoluțiile oscilante ale rezultatelor înregistrate în unele dintre țările europene arată că siguranța rutieră nu este un bun garantat, odată câștigat. Deciziile care și-au dovedit eficiența trebuie urmate și implementate în continuare. Renunțarea la ele sau acceptarea posibilităților de exceptare de la acestea vor avea ca efect creșterea numărului de accidente soldate cu morți sau răniți.

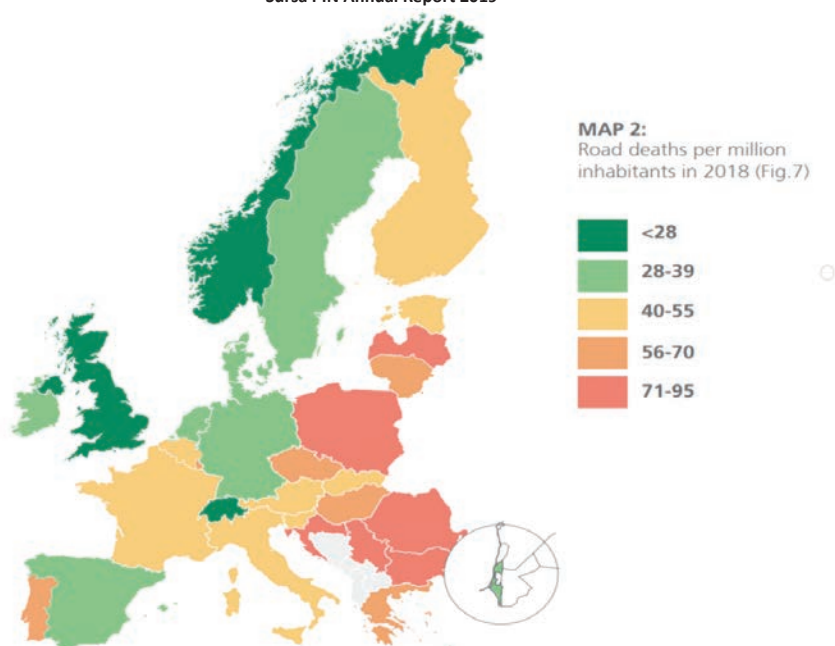
Concluzia este că prevenirea funcționează atâta vreme cât factorii de decizie aleg să își asume acest scop, investind în măsurile dovedite a fi eficiente și neluând în seamă potențialele valori de nemulțumiri pe care noile legi le pot stârni în rândul populației.

EVOLUȚIA LA NIVEL NATIONAL

Chiar dacă numărul deceselor rezultate din accidente rutiere scade la noi în țară, raportând numărul lor la volumul populației, constatăm că România înregistrează cea mai mare valoare la nivel european, de 96 de decese/1 milion locuitori, aproape de două ori mai mare decât media europeană de 49 de decese/1 milion de locuitori. Rate ridicate de deces rutier sunt și în Letonia, Polonia, Serbia, Croația și Bulgaria. Cele mai mici rate de mortalitate rutieră se înregistrează în Norvegia, Marea Britanie și Elveția.

Decese raportate la un milion de locuitori înregistrate în urma accidentelor rutiere în UE în anul 2018

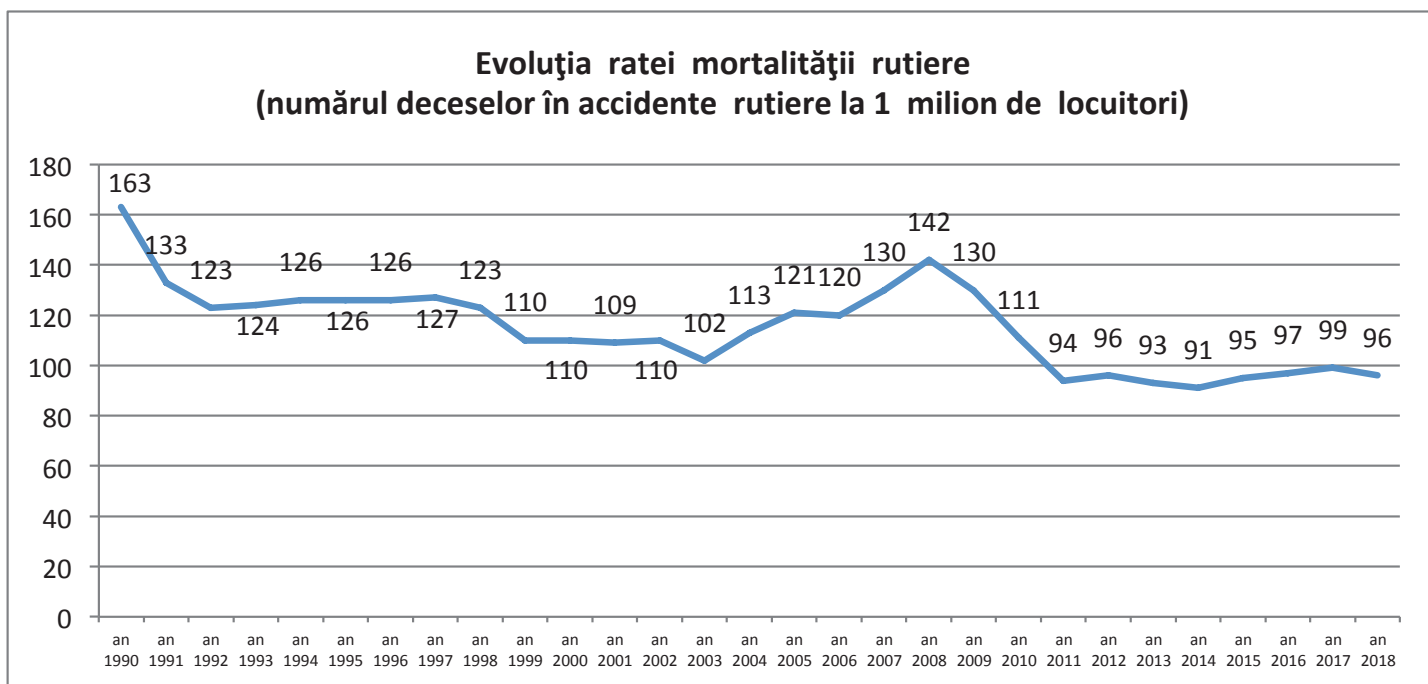
Sursa PIN Annual Report 2019



Analiza evoluției ratei mortalității rutiere în România arată o ușoară scădere în anul 2018 față de anul precedent, de la 99 la 96. Rata mortalității la noi în țară a înregistrat, de-a lungul timpului, și valori mai mici decât cea din 2018, este vorba despre anii 2011, 2013, 2014 și 2015.

Analizând intervalul 1990-2018, constatăm că cea mai mare rată a mortalității s-a înregistrat în 1990, valoarea la respectivul moment fiind de 163 decese la 1 milion locuitori. În anul 1991, se înregistrează o scădere importantă, de 18,4%. În intervalul 1991-2008 indicatorul înregistrează ușoare oscilații. O creștere importantă are loc în 2008, însă începând cu 2009 rata mortalității începe din nou să scadă până în 2014 când se înregistrează valoarea minimă de 91.

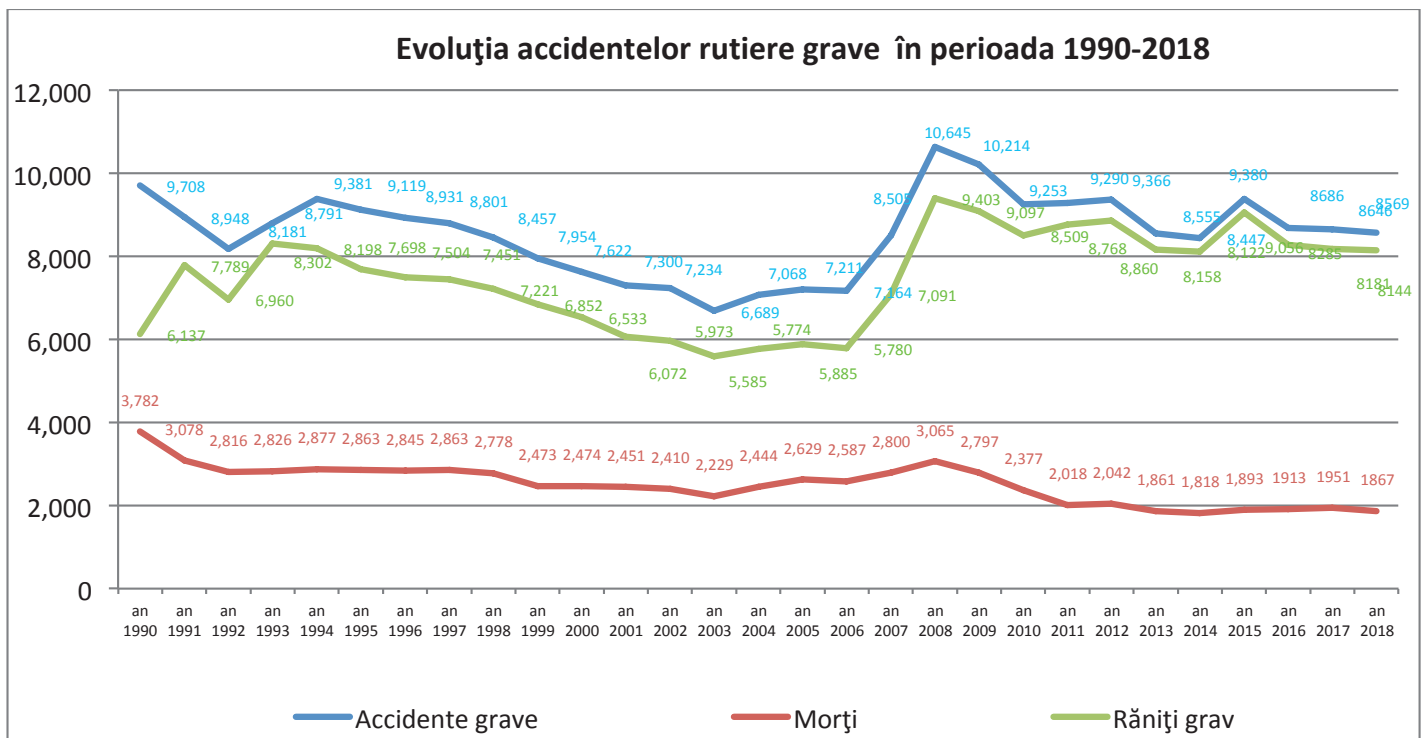
Tendința de ansamblu în intervalul analizat este însă una desendentă: rata mortalității scade în România cu 41% în anul 2018 față de 1990, și cu 26,2% față de valoarea din anul 2009.



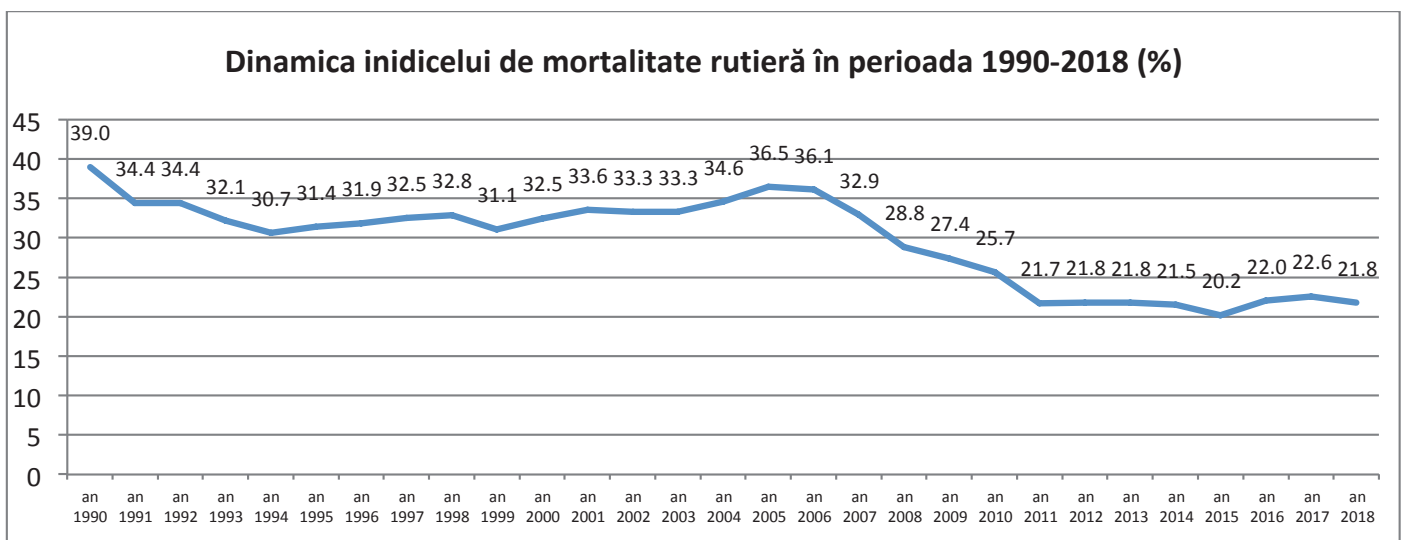
Evoluția accidentelor rutiere grave cunoaște o tendință fluctuantă în intervalul de timp 1990-2018. Pe parcursul perioadei sesizăm momente de scădere continuă (1994-2003), dar și de creștere (2003-2008). După anul 2008, numărul accidentelor se află în cea mai mare parte a timpului în scădere, exceptând anii 2012 și 2015. Ca și tendință generală se constată scăderea indicatorului analizat, în anul 2018 fiind înregistrate cu 1.139 accidente mai puține decât în 1990 (-11,7%).

Numărul persoanelor decedate anual în accidente rutiere scade cu un procent important în perioada supusă analizei: de la 3.782 persoane decedate în anul 1990, numărul scade la 1.867 în 2018 (-50,6%). Dacă ne raportăm la progresele înregistrate la nivel european (-60%), luând ca reper de comparat anul 1993, constatăm că scăderea în cazul României este mai puțin impresionantă (-34,3%).

Dinamica numărului de persoane grav accidentate este în cea mai mare parte a intervalului de timp analizat, similară celei a numărului de accidente grave. Constatăm o scădere constantă între 1994 și 2004, după care urmează o perioadă de creștere care atinge apogeul în 2008. Situația se îmbunătățește începând din anul 2009, când începem să înregistrăm scăderea numărului de persoane grav accidentate. Oscilații mai puțin semnificative numeric și procentual se înregistrează între 2012 și 2018. Cu toate acestea, trebuie specificat faptul că în anul 2018, după trei ani de creșteri repetate, s-a înregistrat un progres în sensul că numărul răniților grav a scăzut cu 37 față de 2017.



În perioada 1990-2018, indicele de mortalitate, definit ca numărul de persoane decedate înregistrate în medie la 100 de accidente rutiere grave, cunoaște o tendință predominant descendentă. Punctul maxim rămâne în acest interval de timp anul 1990, cu 39 de decese la 100 de accidente, iar punctul minim se înregistrează în anul 2016: 20,2. Valoarea înregistrată în anul 2018 este una apropiată de valoarea minimă: 21,8.

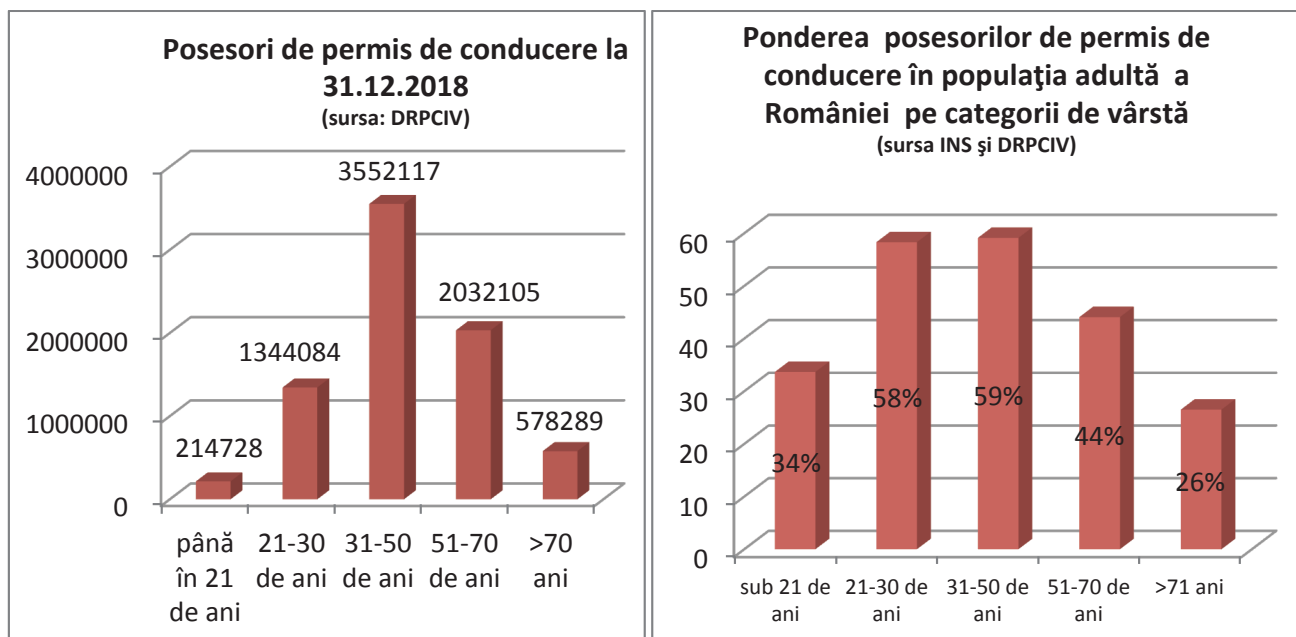


EVOLUȚIA LA NIVEL NATIONAL

Șoferii

La 31.12.2018 în România erau înregistrați 7.721.323 deținători de permise de conducere, ceea ce reprezintă 39,5% din totalul populației țării și 49,1% din populația adultă.

Cei mai mulți conducători de vehicule au vârste cuprinse între 31 și 50 de ani (46%). Ponderea șoferilor cu vârste cuprinse între 51 și 70 de ani este de 26%. 17% dintre posesorii permise au vârste cuprinse între 21 și 30 de ani. 3% dintre posesorii de permis au vârste mai mici de 21 de ani, iar alți 8% au vârste de peste 70 de ani.

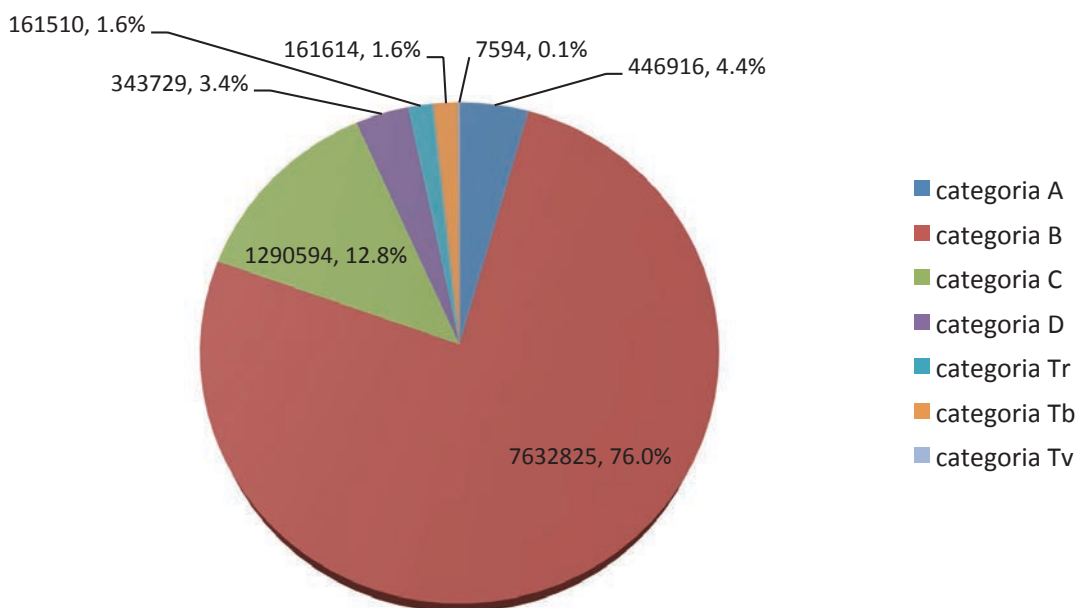


Raportând numărul posesorilor de permise auto la populația adultă a României pe grupe de vârstă constatăm că majoritatea persoanelor cu vârste cuprinse între 21 și 50 de ani au permis de conducere. De asemenea, aproape jumătate dintre adulții cu vârste cuprinse între 51-70 de ani sunt conducători de autovehicule. Constatăm că un procent important dintre tinerii sub 21 de ani (34%) conduc un autovehicul.

Analiza ponderii conducătorilor de autovehicule în funcție de categoria de permis pe care îl dețin arată că:

- aproximativ trei sferturi (7.632.825 reprezentând 76%) dintre persoanele analizate dețin permis de conducere vehicule categoria B
- 1.290.594 persoane, reprezentând 12,8% din total dețin permis categoria C
- 446.916 persoane, reprezentând 4,4% din totalul posesorilor au permise categoria A
- 343.729 persoane, reprezentând 3,4% din totalul la care ne raportăm sunt posesori de permis categoria D
- 161.641 persoane, reprezentând 1,6% din totalul analizat au permise categoria Tb (troleibuze)
- 161.510 persoane reprezentând 1,6% din total dețin permise de conducere vehicule categoria Tr (tractor, mașini și utilaje agricole, autoprolsante, forestiere)
- 7.597 persoane reprezentând 0,1% din total dețin permis de conducere pentru categoria Tv (tramvaie).

Ponderea posesorilor de permis de conducere pe categorii la 31.12.2018 (sursa DRPCIV)



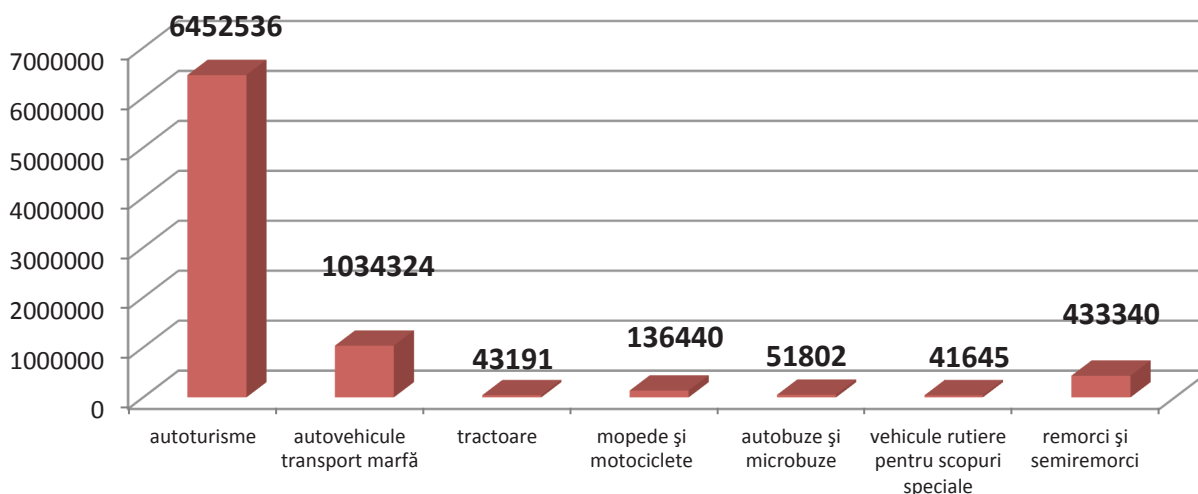
Vehiculele

Datele centralizate de Institutul Național de Statistică arată că la sfârșitul anului 2018 în România erau înmatriculate 8.193.787 vehicule rutiere. Majoritatea covârșitoare a vehiculelor (78,8%) este reprezentată de autoturisme. Ponderi importante sunt deținute de autovehiculele de transport marfă și remorci-semiremorci, 17,9% cumulată ambele categorii de vehicule utilizate pentru transportul mărfurilor.

La data la care ne raportăm erau înregistrate 136.440 de mopede și motociclete, reprezentând o pondere de 1,7 % din totalul vehiculelor înmatriculate la nivel național.

Autobuzele și microbuzele, tractoarele și vehiculele rutiere pentru scopuri speciale reprezintă ponderi apropiate, între 0,5% și 0,6% din totalul vehiculelor înmatriculate.

Parcul auto din România la 31.12.2018 (sursa INS)

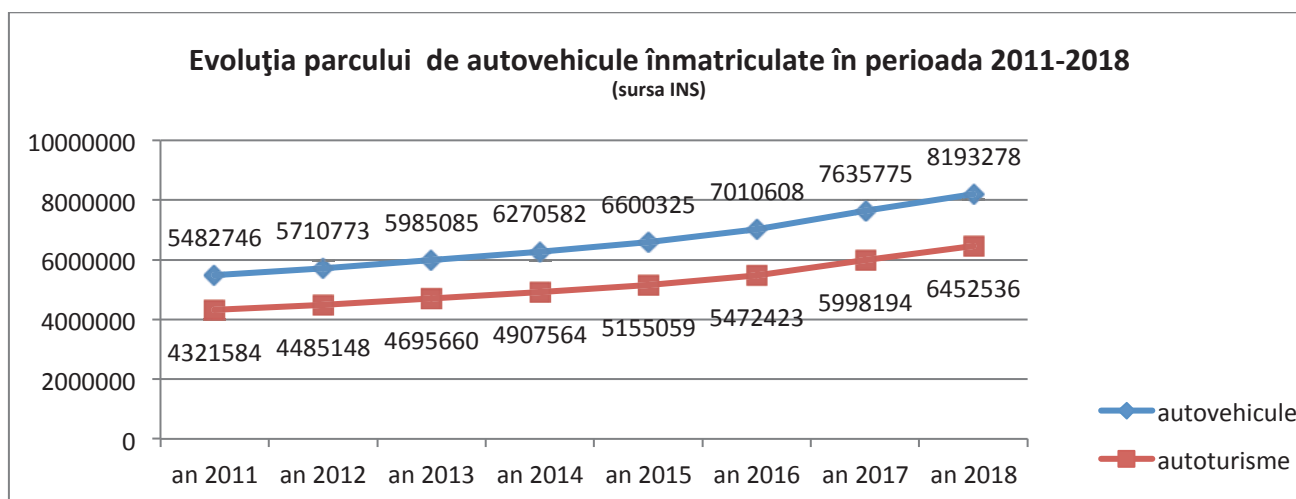


Analiza evoluției numărului de autovehicule înmatriculate în România în ultimii opt ani arată **o creștere continuă atât a numărului** de autovehicule în general, cât și a numărului autoturismelor în mod special, acestea reprezentând, așa cum am arătat mai sus, ponderea covârșitoare a vehiculelor care circulă la noi țară.

În același timp, se constată faptul că **ritmul de creștere se accentuează de la an la an**. Astfel, numărul autovehiculelor crește în 2012 față de 2011 cu 4,2% (+228.027). Creșterea din 2013 față de anul precedent este de 274.312 (+4,8%). În 2014 se înregistrează cu 285.497 autovehicule mai mult ca în 2013, reprezentând o creștere cu încă 4,8%. Cel mai accentuat ritm de creștere anual (+9%) se înregistrează în 2017, când numărul autovehiculelor înmatriculate crește cu 625.167 față de 2016.

În anul 2018 ritmul de creștere scade ușor față de anul precedent, însă atinge în continuare valori foarte mari: numărul autovehiculelor înmatriculate în România este cu 557.503 mai mare decât în 2017 (+7,3%) și cu **49,4%** mai mare față de anul 2011.

În cazul autoturismelor constatăm aceleași tendințe: o creștere continuă în ultimii opt ani și o accentuare continuă a ritmului de creștere care atinge valoarea maximă în anul 2017. În anul 2018 ritmul de creștere scade față de anul 2017, însă se menține la valori foarte ridicate. Astfel, la 31 decembrie 2018 în România erau înregistrate cu 454.342 autoturisme mai multe decât la sfârșitul anului precedent.



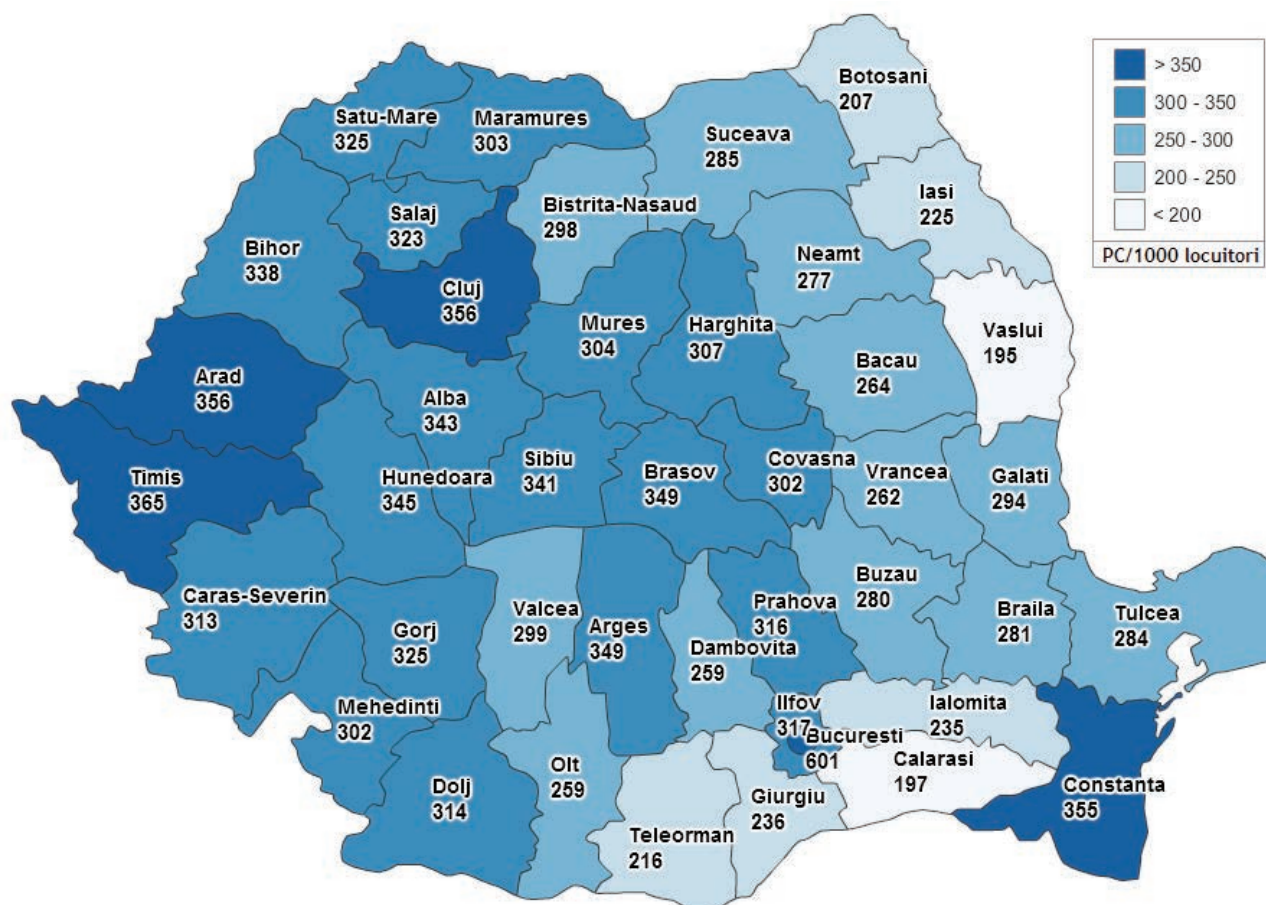
Din punct de vedere al ratei de motorizare, care reprezintă numărul de mașini la 1.000 de locuitori, datele puse la dispoziție de Agenția Producătorilor și Importatorilor de Autoturisme arată că țara noastră, cu 328 autoturisme/1.000 de locuitori, se află sub media europeană, de 587 autoturisme/1.000 locuitori¹⁰.

Analiza la nivel teritorial arată diferențe între județe din punct de vedere al gradului de înzestrare a populației cu autoturisme. Județele cu cea mai ridicată rată de motorizare sunt București, Timiș, Arad, Cluj, și Constanța. Constatăm că cea mai mare densitate de autoturisme se întâlnește în județele cu orașe mari ca suprafață, dezvoltate din punct de vedere economic, care sunt și centre universitare importante ce atrag un număr mare de persoane din regiunile învecinate.

La polul opus, din punct de vedere al ratei de motorizare, întâlnim județe cu o dezvoltare economică mai puțin accentuată, cu orașe sau reședințe de județ având întinderi mai mici, cu o densitate a populației mai scăzută. Ca și distribuție geografică, harta de jos ilustrează foarte clar nivelul de motorizare mai ridicat din partea de vest, nord-vest, sud-vest și centru a țării, corespunzător unei dezvoltări economice mai mari față de celelalte regiuni. Excepție fac Bucureștiul, care este în topul motorizării auto, la diferență foarte mare de cele mai motorizate județe, de asemenea județul Constanța, din extremitatea estică, probabil prin dezvoltarea turismului și a transportului favorizate de accesul la litoral și porturile aferente.

¹⁰Datele privind media europeană reflectă situația din anul 2016 și reprezintă cele mai recente cu privire la acest indicator.

Gradul de motorizare la 31.12.2018
(autoturisme / 1000 locuitori)
Sursa APIA



Pentru a analiza vechimea parcului auto din România am luat în considerare o serie de indicatori precum distribuția autoturismelor din România în funcție de vechimea acestora, evoluția parcului auto național din punct de vedere al vechimii, numărul de înmatriculări de autoturisme noi, media vechimii parcului auto din țara noastră raportată la vechimea medie a parcului auto din Uniunea Europeană.

Conform datelor puse la dispoziție de Registrul Auto Român, vechimea medie a vehiculelor prezentate la ITP (*prima prezentare*) în anul 2018 este de 12,82 ani. Față de anul precedent se constată o scădere a vechimii medii a vehiculelor aflate la prima prezentare. 2018 reprezintă primul an în care indicatorul analizat se află în scădere, în intervalul 2011-2017 înregistrându-se o tendință constantă de creștere, de la 9,3 ani vechime în 2011 la 15,1 ani vechime în 2017.

Distribuția vehiculelor care circulă în țara noastră în funcție de vechimea acestora arată că cele mai multe vehicule (55,6%) au între 10 și 20 de ani. O pondere importantă (23,1%) dintre vehiculele înmatriculate în România o au cele mai vechi de 20 de ani.

În cazul autoturismelor ponderea celor mai vechi de 20 de ani este de 21,3%. Ponderi mai mari ale vehiculelor mai vechi de 20 de ani se înregistrează în cazul motocicletelor și mopedelor (31,9%) și a autobuzelor și microbuzelor (24,8%).

Vechimea vehiculelor înmatriculate în România

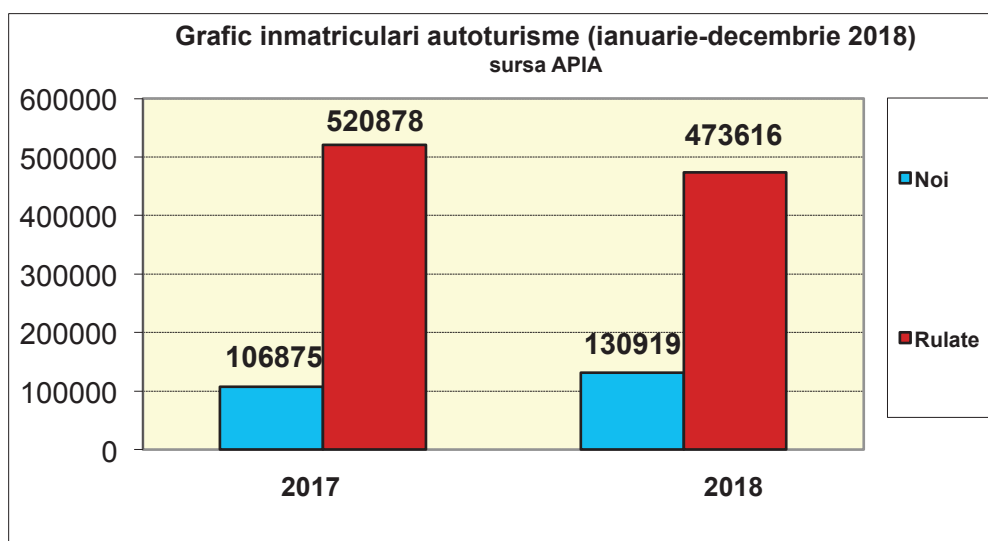
-total și pe principalele categorii-

(sursa INS)

	>2 ani	2>=5 ani	5>=10 ani	10>=20 ani	>20 ani
Total vehicule	329069	422140	991074	4559077	1891918
Autoturisme	235704	302857	796395	3739255	1378325
Autobuze și microbuze	2485	5127	5231	26114	12845
Mopede și motociclete	4997	5691	13305	68989	43458
Autovehicule transport marfă	48711	62844	116807	573745	232217

Constatăm diferențe importante între județe din punct de vedere al vechimii medii a parcului auto¹¹. Bucureștiul și Ilfovul au un parc auto semnificativ mai tânăr decât multe dintre celelalte județe, cu o vechime medie de 12,1 ani. La cealaltă extremă se află județele Suceava (17,1), Mehedinți (17,3 ani), Sălaj (16,9), Caraș Severin (17,1) toate cu o vechime medie de peste 17 ani.

În anul 2018 constatăm o creștere cu 22,5% a numărului de autoturisme noi și o scădere cu 9% a autoturismelor de import rulate, înmatriculate în România. Cu toate acestea, peste trei sferturi (78,3%) din mașinile înmatriculate în România în 2018 sunt autoturisme rulate.



Raportând numărul de autoturisme rulate înmatriculate la un autoturism nou înmatriculat, în funcție de județ, constatăm că ierarhia obținută reproduce în cea mai mare parte ordinea rezultată din analiza vechimii medii a parcului auto pe regiuni/județe. Județele în care raportul dintre cele două categorii de autovehicule e cel mai mic sunt Ilfovul, Constanța, Tulcea, Argeș, Iași, Brașov și Brăila, în clasament, pe primul loc fiind municipiul București. Numărul autovehiculelor rulate înmatriculate este mult mai mare comparativ cu numărul mașinilor noi în Sălaj, Mehedinți Suceava, Bistrița Năsăud, Botoșani, Satu Mare.

**37% DIN TOTALUL VEHICULELOR
CONTROLATE TEHNIC ÎN TRAFIC AU
FOST NECONFORME DIN PUNCT DE
VEDERE AL SECURITĂȚII RUTIERE**

(sursa RAR)

**5% DIN TOTALUL VEHICULELOR
CONTROLATE TEHNIC ÎN TRAFIC
PREZENTAU PERICOL IMINENT DE
ACCIDENT**

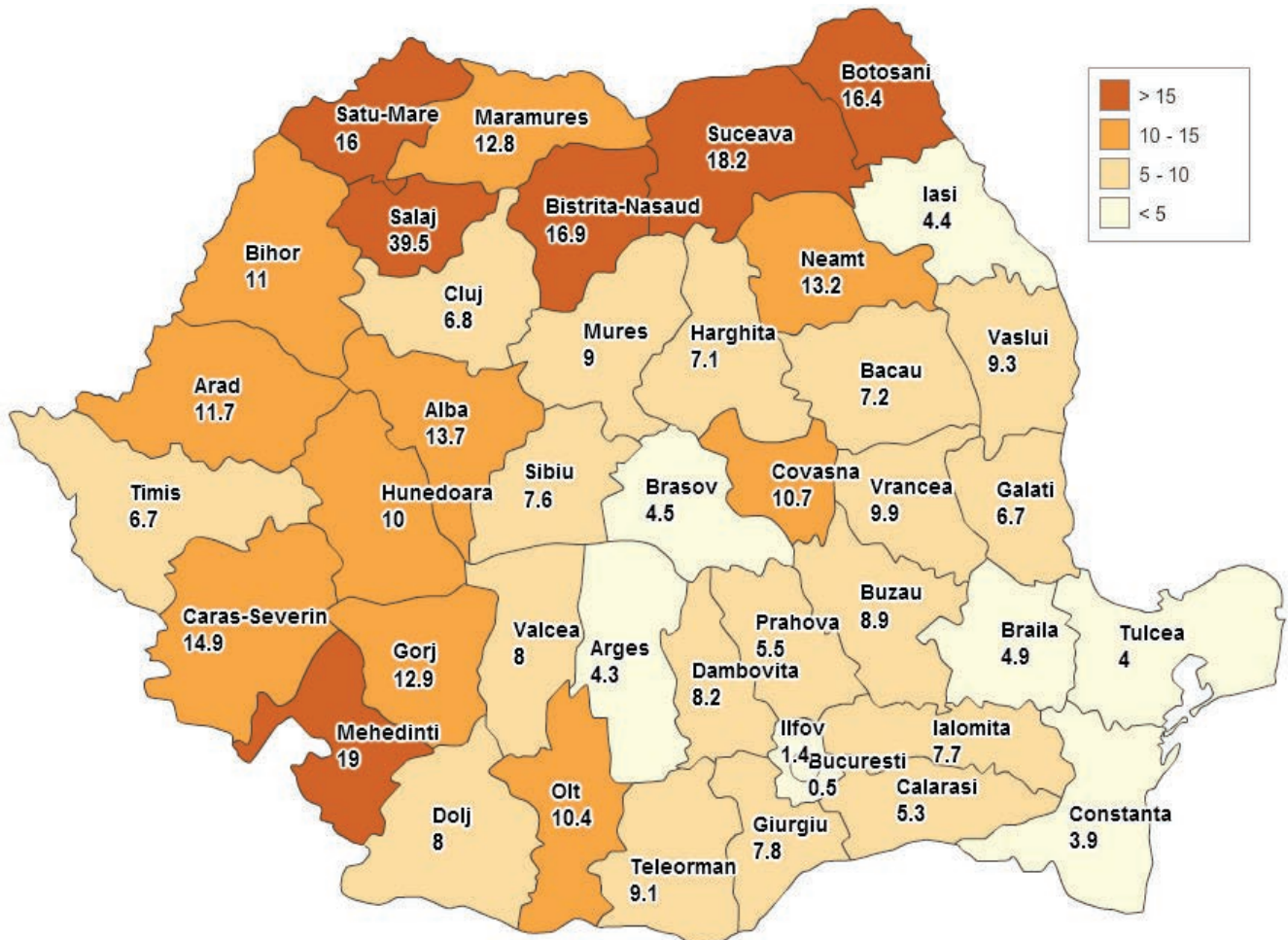
(sursa RAR)

¹¹Datele sunt preluate din *Distribuția pe județe în funcție de vechime a parcului de autoturisme din România în anul 2018 corelată cu situația înmatriculărilor NOI și SH*, sursa APIA

Județul Sălaj atrage atenția printr-un raport de 39.5 autoturisme rulate înmatriculate la unul nou. Suprapunând cu harta ratei motorizării, prezentată anterior, observăm că județele din nord vestul și sud vestul țării cu o rată ridicată a motorizării au și un parc auto mai vechi (excepție județul Timiș), ceea ce arată că nivelul ridicat de înzestrare cu autovehicule s-a realizat pe seama achizițiilor de autovehicule secondhand.

Înmatriculări SH / un autoturism NOU înmatriculat în 2018

Sursa APIA



Datele puse la dispoziție de APIA, care citează compania de cercetare IHS Markit, arată că, în 2016, România avea unul dintre cele mai vechi parcuri auto din Uniunea Europeană. Vârsta medie a autoturismelor în România era de 16,2 față de 11 ani media europeană.

România se clasa atunci pe locul 3 între țările cu cele mai vechi parcuri auto, după Polonia (17,3 ani) și Lituania (16,9 ani). Cele mai noi parcuri auto se află în Luxembour (6,3 ani), Belgia (7,8 ani) și Danemarca (8,4 ani).

Pentru vehiculele comerciale ușoare, țara noastră avea în 2016 o vechime medie de 14,6 ani, față de 10,9 media UE, iar pentru vehiculele comerciale grele media națională era de 15 ani, cu 3 ani mai mare decât media europeană.

Harta cu vârsta medie a parcului auto in Statele Membre ale UE

Sursa APIA



Toți indicatorii indică faptul că România are un parc auto învechit, iar tendința principală este de accentuare a acestei deficiențe. Vechimea mare a vehiculului se traduce într-un risc mai ridicat de accident și/sau într-o tehnologie mai puțin eficientă în prevenirea consecințelor grave în caz de impact.

Uniunea Europeană confirmă importanța elementului tehnologie în prevenția deceselor și rănilor grave, prin stabilirea strategiilor centrale de acțiune pentru perioada 2020-2030: creșterea nivelului de siguranță oferit de vehicule și investițiile în infrastructură.

Drumurile

“Infrastructura rutieră ar trebui proiectată și utilizată astfel încât utilizatorii sistemului să știe la ce se pot aștepta și ce se așteaptă de la ei, având în vedere capacitatea umană limitată de prelucrare a informațiilor și, în consecință, erorile pe care oamenii le pot comite”¹².

Master Planul General de Transport al României (2016) arată că aproximativ 90% din rețeaua națională

¹²Comisia Europeană, *Cele mai bune practici în materie de siguranță rutieră*, colectiv de autori: Martin Winkelbauer, Eveline Braun, Bernhrad Schausberger, Karin Weber

de drumuri este la standardul de drumuri cu o singură bandă pe sens, ceea ce are impact atât asupra timpului de călătorie, cât și asupra siguranței în trafic. De asemenea, se precizează faptul că unele drumuri naționale utilizează o singură bandă pe sens cu acostament dur, dar acesta are de obicei o lățime sub standard, insuficient pentru a asigura depășirea vehiculelor agricole locale, care utilizează de obicei rețeaua, nici pentru vehiculele de transport mărfuri grele care sunt predominante pe orice rețea națională și trebuie să circule în siguranță.

Același raport arată că România se află pe locul 30 din 31 în Europa (pentru țările cu date relevante disponibile) din punct de vedere al numărului de kilometri în regim de autostradă.

În anul 2018 rețeaua de autostrăzi din România are 800 de km. Dintre aceștia, 101 km au fost construiți în anul 2018, dar numai 60 au fost dați efectiv în folosință.

Un alt factor cu impact direct asupra siguranței în trafic ține de geografia rețelei de drumuri și localități. O caracteristică a sistemului de drumuri publice din România este faptul că multe dintre acestea (inclusiv cele în care există o limită de viteză superioară) tranzitează localitățile, în condițiile în care nu există în multe cazuri o șosea de centură care să permită evitarea acestui lucru. În mediul rural, dispunerea și dezvoltarea liniară a satelor, pe ambele părți ale drumurilor reprezintă o sursă de risc și vulnerabilitate pentru siguranța rutieră¹³.

Analiza numărului de kilometri de drumuri realizați în ultimii 29 de ani indică o creștere de ansamblu de 13.418 km (+18,4%). Rețeaua de drumuri județene și comunale s-a extins cu 10.361 km (+17,8%), în timp ce rețeaua națională a crescut cu 3.037 km (+20,8%).

Drumuri	1990	2000	2010	2018
Total Km	72816	78479	82386	86234
Drumuri naționale	14683	14824	16552	17740
Drumuri județene și comunale	58133	63655	65834	68494
Densitatea drumurilor la 1000 km ² de teritoriu	30,5	32,9	34,6	36,2

În același interval de referință (2011-2018), indicele de mobilitate, calculat ca milioane de autovehicule x km parcurși, crește cu peste 80%, de la 79.598 la 157.252. Cele mai spectaculoase creșteri se înregistrează în ultimii doi ani, când indicele de mobilitate crește cu 21,5% în 2017, respectiv cu 23,7% în 2018.

An	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Indice de mobilitate (sursa RAR)	79598	80853	85687	90544	96284	104612	127133	157252

Circulația bunurilor și persoanelor

Modul de deplasare cu cea mai mare densitate de persoane este transportul rutier. În 2018 au fost transportați pe cale rutieră 19.937 milioane pasageri/km, cu aproape 10% mai mulți decât în anul precedent.

Milioane pasageri/km (Sursă INS)	Transport feroviar	Transport rutier	Transport pe căi interne navigabile
2018	5577	19937	6
2017	5664	18178	8

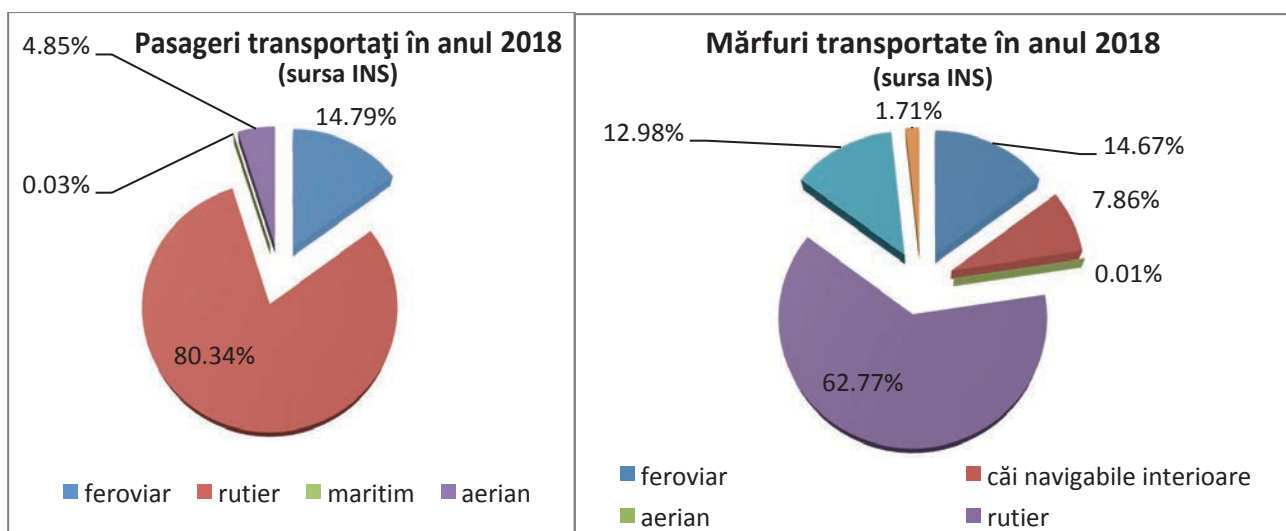
Transportul rutier de mărfuri și călători a crescut în ultimii ani în România, la fel ca în întreaga Uniune Europeană, și se preconizează că această tendință va continua, deși într-un ritm mai lent. Așa cum arată analizele

¹³M.A.I., IGPR - Direcția Rutieră și Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității, Buletinul siguranței rutiere 2017

economiștilor, în prezent, piața nu îi stimulează suficient pe utilizatori să treacă la alte moduri de transport, care, în general, rămân mai puțin competitive din punct de vedere economic. Deși politicile europene acordă o importanță deosebită intensificării eforturilor de reorientare a transportului (în mod special a celui de mărfuri) către alte soluții decât transportul rutier, pentru a limita emisiile de gaze cu efect de seră, rezultatele se lasă așteptate. Ele presupun, în primul rând, un efort financiar considerabil pe care statele membre nu și l-au mai permis după criza din 2008, investițiile medii ajungând la niveluri cu mult inferioare celor de care este nevoie. De asemenea, rata de dezvoltare a infrastructurii variază între statele membre¹⁴.

România, în mod special, are nevoie de investiții masive pentru îmbunătățirea infrastructurii de transport. Conform indicelui de satisfacție față de calitatea infrastructurii de transport calculat de Formul Economic Mondial, România ocupă ultimul loc în UE în funcție de calitatea infrastructurilor feroviare și rutiere. În exercițiul financiar european 2007-2013, din totalul de 82 de miliarde de euro de fonduri structurale și de coeziune investite în regiune în proiectele de infrastructură de transport, România a atras mai puțin de 7%, în vreme ce alte țări din Sud-Estul Europei au folosit până la peste 30% din această sumă.

Transportul feroviar prezintă avantaje certe precum transportarea cantităților mari de mărfuri pe distanțe lungi, siguranță mare la transport, descongestionarea traficului rutier, transporturi ecologice prin emisii de CO² mai reduse. Situația sectorului transportului feroviar de marfă rămâne în general nesatisfăcătoare din punctul de vedere al ponderii și al volumului transportat la nivelul întregii Uniuni Europene. Cu toate acestea, amploarea problemei nu este uniformă pe întreg teritoriul UE. În timp ce în unele state europene proporția mărfurilor transportate pe calea ferată a crescut, în altele s-a înregistrat în schimb o scădere a performanței¹⁵. Este și cazul României unde datele pentru perioada 2000-2013 indică o scădere de 21,9% a ponderii a transportului feroviar de marfă.



Așa cum arată datele Institutului Național de Statistică, transportul rutier reprezintă principala modalitate de transport a persoanelor, dar și a mărfurilor în țara noastră. Peste 80% dintre pasagerii transportați în anul 2018 și peste 62% dintre mărfurile transportate în această perioadă au fost deplasate pe cale rutieră.

Transportul feroviar reprezintă a doua opțiune pentru transportul pasagerilor și a mărfurilor. 14,8% din totalul pasagerilor și 14,7% din totalul mărfurilor transportate în anul 2018 au fost transportate pe această cale.



În cursul anului 2018 valoarea totală a despăgubirilor brute plătite pentru accidente este de 2.730.052.957 RON. Dintre aceștia, 554.174.641 RON reprezintă valoarea despăgubirilor plătite pentru vătămări corporale, iar 2.175.878.316 RON reprezintă valoarea daunelor materiale plătite.

¹⁴Curtea Europeană de Conturi, *Către un sector performant al transporturilor în UE: provocările care trebuie abordate*, E. Grassi, S. Hristov, L. Balko, M. Leskova, P. Puricella, B. Urbanic, T. Everett
¹⁵Curtea de Conturi Europeană, *Transportul feroviar de marfă nu este încă pe calea cea bună*, B. Urbanic, D. Hai, N. Odins, L. Balko, F. Pascual Gil, A. Klis-Lemieszonek, P. Puricella, Z. Frankova.

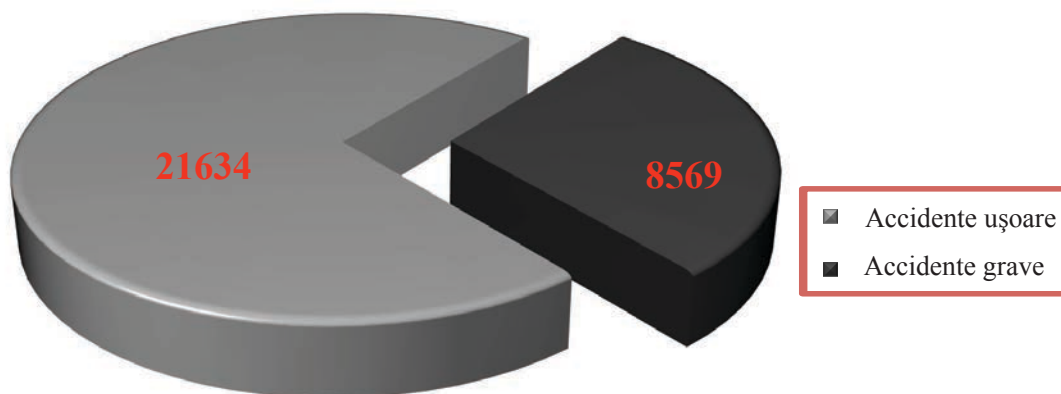


Capitolul II

ANALIZA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE PRODUSE ÎN ANUL 2018

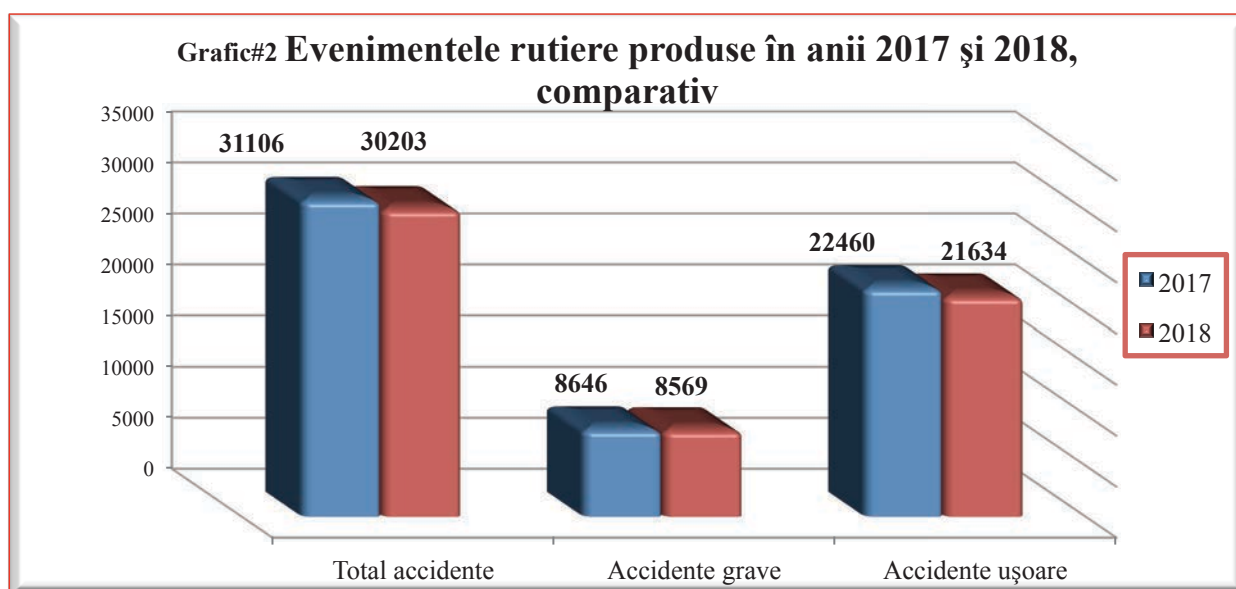
În anul 2018, totalul accidentelor rutiere produse pe drumurile din România a fost de **30.203 (grafic #1)**. Dintre acestea, **21.634** evenimente au reprezentat accidente ușoare, care au avut drept consecințe rănirea ușoară a 27139 persoane. Accidentele rutiere grave au însumat **8.569** evenimente, în urma cărora **8.144** persoane au fost rănite grav iar alte **1.867** persoane au decedat.

Grafic #1 Total accidente 2018



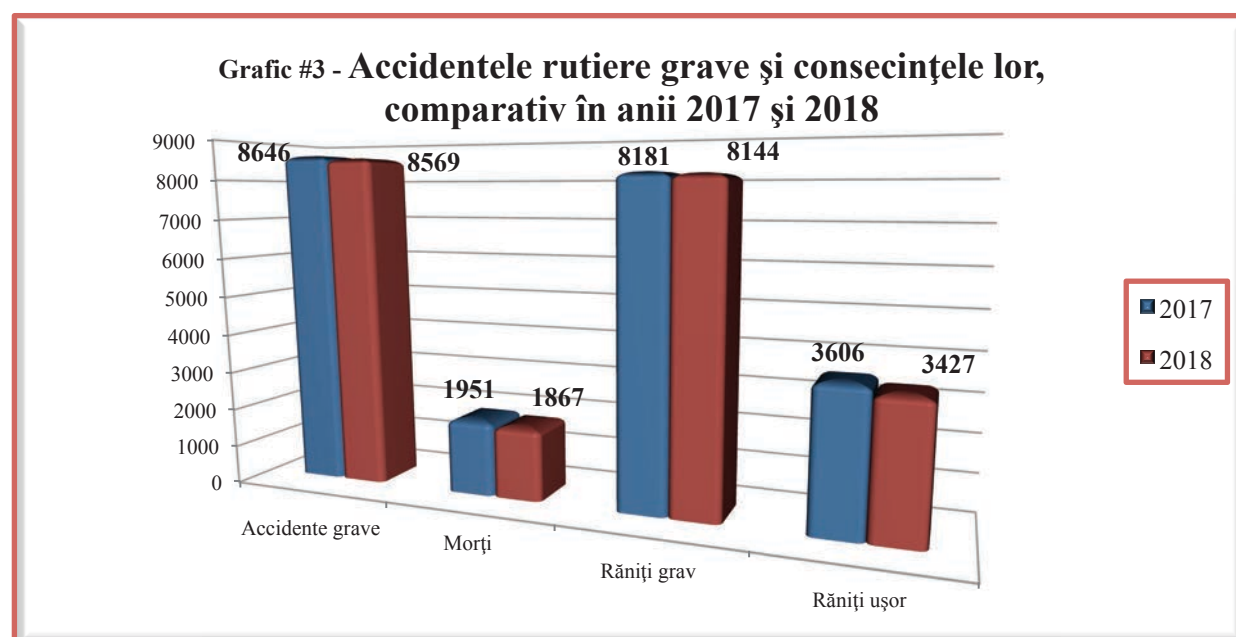
Comparativ cu anul 2017, toți indicatorii principali prezintă scăderi (**grafic #2**). Astfel:

- Numărul total de accidente a fost în anul 2018 cu 903 de evenimente mai mic, reprezentând o scădere procentuală de 2,9%;
- În anul 2018 au avut loc cu 826 mai puține accidente ușoare, însemnând o scădere cu 3,68%. În aceste evenimente, numărul celor răniți ușor a fost mai mic cu 1285 de persoane (-4,52%);
- În anul 2018 s-au produs cu 77 mai puține accidente grave decât în anul anterior (-0,9%).



Scăderea ușoară înregistrată de numărul accidentelor grave produse în anul 2018, comparativ cu anul anterior, se reproduce și în ce privește consecințele acestora (**grafic #3**). În respectivele evenimente rutiere, numărul persoanelor decedate este cu 84 mai mic decât în anul 2017 (-4,3%). De asemenea, au înregistrat scăderi totalurile celor răniți grav (37 persoane mai puțin, -0,45%), respectiv răniți ușor (179 persoane mai puțin, -4,96%) ca urmare a accidentelor grave produse în anul 2018.

În medie, în anul 2018, în fiecare zi s-au produs peste **23 de accidente rutiere grave** (23,47 evenimente), care s-au soldat cu peste cinci morți (5,11), 22 răniți grav (22,31) și nouă răniți ușor (9,38).



Diferențele pe principalii indicatori, între anul 2018 și cel anterior acestuia, privesc dintr-o perspectivă pur statistică, nu sunt însemnate, cel puțin dacă ele nu se încadrează într-o tendință de evoluție care să parcurgă mai mulți ani ori dacă nu pot fi determinate ca efecte ale unor măsuri concrete, identificabile.

Pe de altă parte, unitățile statistice reprezintă vieți omenеști ori vătămări grave iar din această perspectivă orice rezultat pozitiv al unei comensurări de această natură constituie, în sine, un progres.

Din punctul de vedere al costului social al accidentelor rutiere¹⁶, anul 2018 a fost cu aproape 100 milioane € mai puțin costisitor decât anul precedent

Costul social al accidentelor rutiere este un indicator deosebit de important în estimarea consecințelor pe care acestea le au asupra economiei și al nivelului de trai și stă la baza procesului elaborării de politici privind siguranța rutieră precum și în alte domenii de interes social.

El este exprimat ca proporție a Produsului Intern Brut, diferind de la țară la țară.

Există, la nivel internațional, mai multe metode de calcul al costului social al accidentelor rutiere, dar, ca regulă, el cuprinde următoarele componente:

- ***costuri medicale:*** spitalizare, recuperare, medicație etc.;
- ***costuri de producție:*** pierderi rezultate din pierderea temporară sau permanentă a capacității de muncă, pierderi în totalul consumului;
- ***costuri umane:*** costuri imateriale, implicând suferința, durerea, regretul, pierderea vieții sau diminuarea calității vieții; aceste costuri sunt cuantificate în indicatorul „value of a statistical life” VOSL, care apreciază bănește decesul, rănirea gravă sau rănirea ușoară a unei persoane ca urmare a unui accident rutier;
- ***pagube materiale:*** vehicule, drumuri, amenajări rutiere etc.

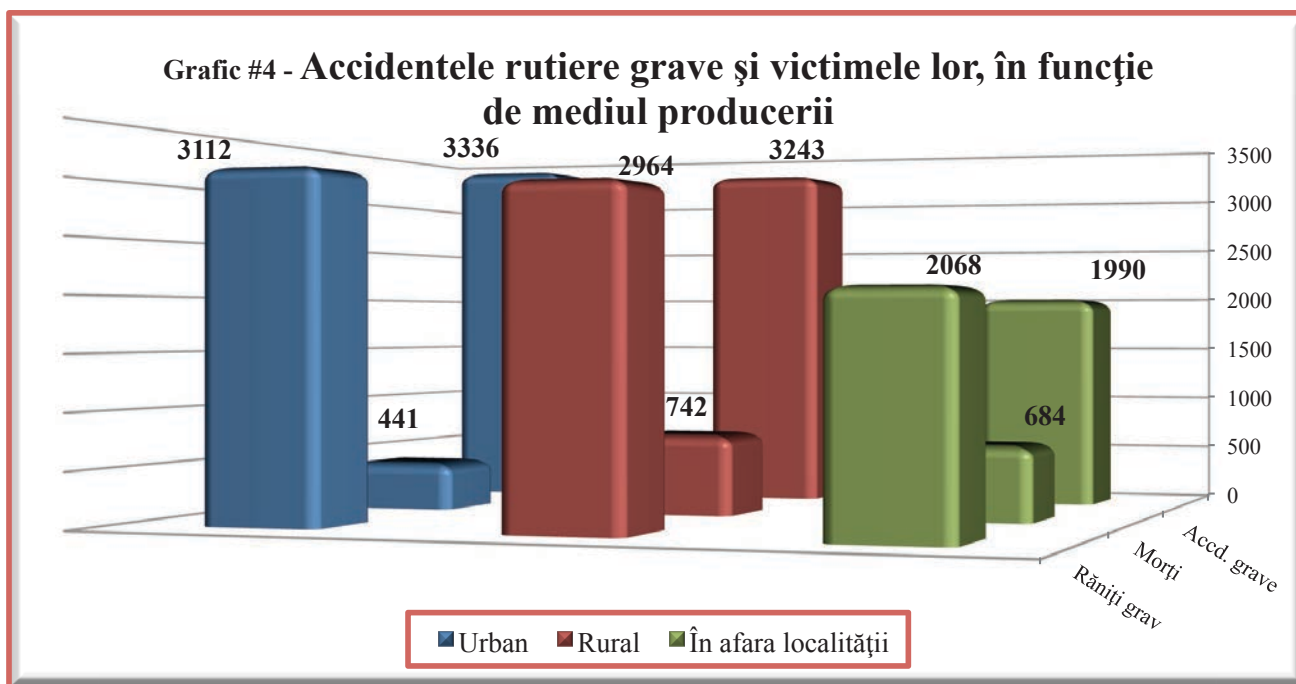
În raport de mediul producerii lor, în anul 2018, cel mai mare număr de accidente rutiere grave a fost înregistrat în mediul urban, 3.336 evenimente (**grafic #4**), aprox. 39% din totalul anual. În condițiile în care acest total este mai scăzut față de anul 2017 cu 2,9%, cel al accidentelor rutiere grave produse în mediul urban a crescut față de anul 2017 cu 24 evenimente (0,72%), înregistrându-se cu două persoane decedate mai mult decât în 2017.

În mediul rural, precum și pe drumurile din afara localităților, în anul 2018 au fost înregistrate mai puține evenimente rutiere grave decât în anul precedent (cu șase mai puține în rural, respectiv, cu 17 accidente grave în afara localităților). În același timp, numărul victimelor rezultate în accidentele grave produse este mai scăzut, comparativ cu anul 2017: în rural, în anul 2018 s-au produs cu 40 decese și cu 15 răniți grav mai puțin; în accidentele produse în afara localităților, în anul 2018 au fost înregistrate cu 46 mai puține decese și cu 21 mai puțini răniți grav.

Cu toate acestea, se menține situația datorată condițiilor care diferențiază traficul în cele trei medii și care se descrie prin valori sporite de mortalitate și rănire gravă a celor implicați în accidentele produse în mediul rural și în afara localităților, în raport cu mediul urban.

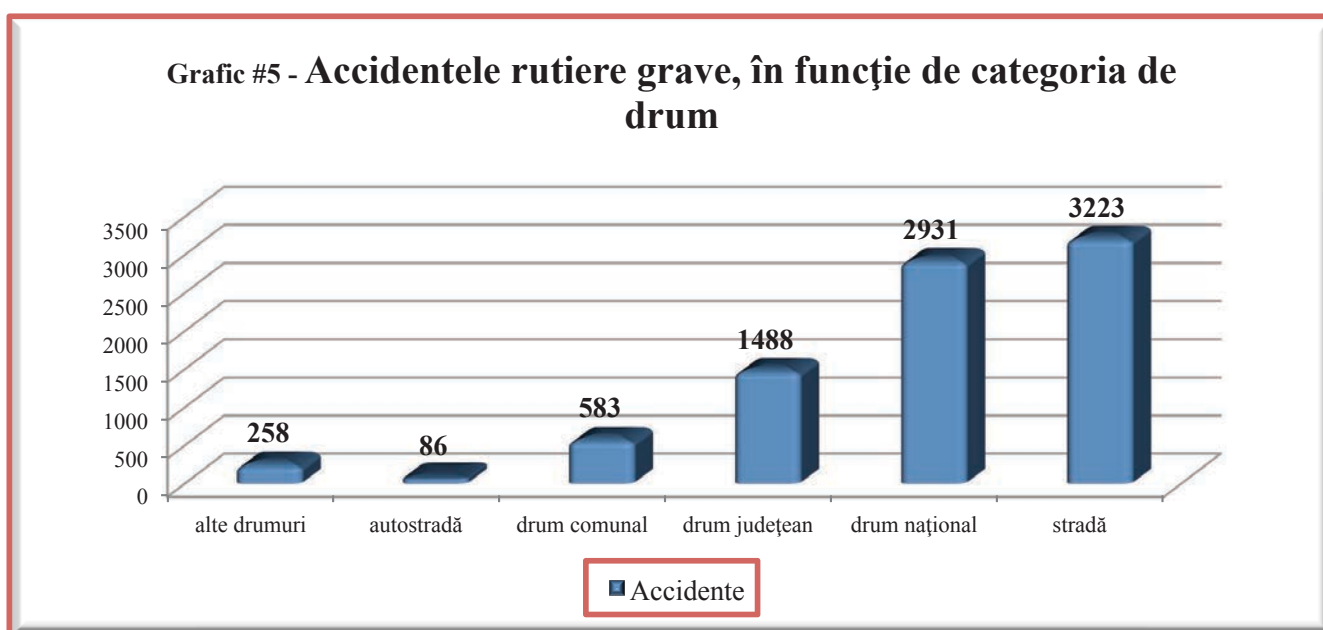
În mediul urban, **indicele de mortalitate** (numărul persoanelor decedate raportat la numărul de accidente rutiere grave x 100) este de aprox. 13,2. În același timp, în mediul rural valoarea acestui indice este de 22,9 iar pentru accidentele produse în afara localităților valoarea este de 34,4.

¹⁶Comisia Europeană stabilea în anul 2010 următoarele valori: 1.048.000 € pentru fiecare decedat, 136.000€ pentru o vătămare gravă, 10.400€ pentru o vătămare ușoară.



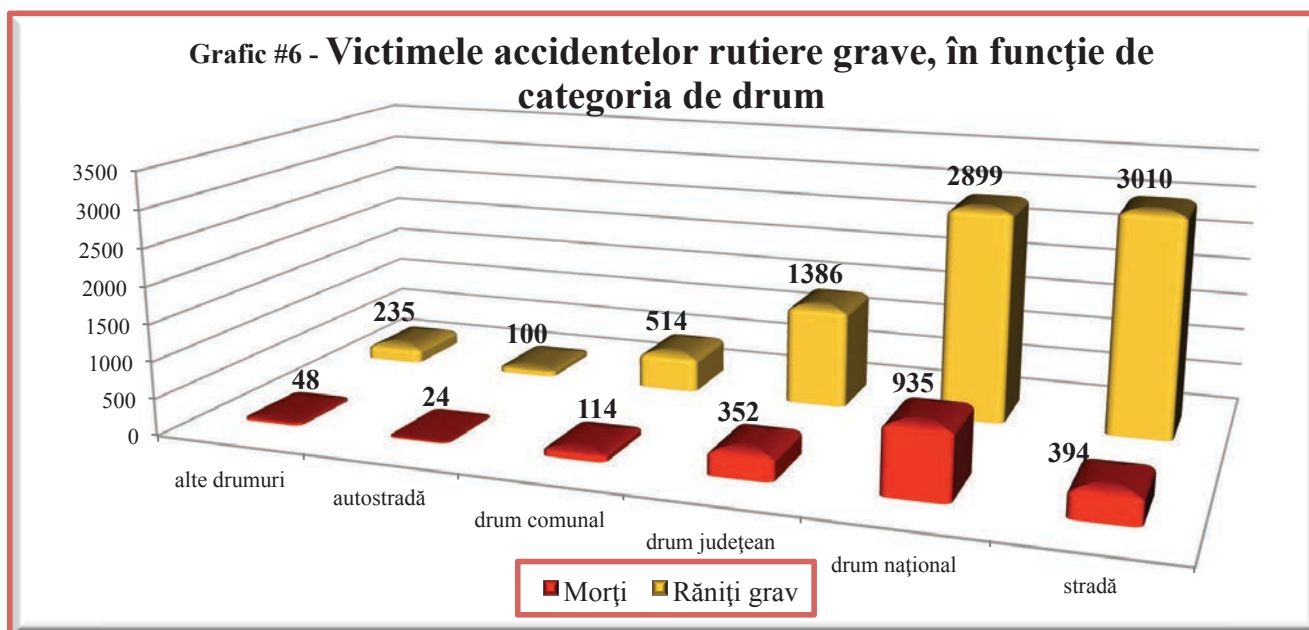
Distribuția accidentelor rutiere grave produse în anul 2018 (**grafic #5**), în raport de **categorია de drum** pe care acestea au avut loc, este, în primul rând, o reflectare directă a diferențelor în densitatea traficului care se susține pe diferitele tipuri de căi de transport. Alți factori care contribuie la aceasta sunt reglementările specifice fiecărei categorii de drum, incluzând limitările impuse circulației, precum și caracteristicile legate de elementele de siguranță și calitatea infrastructurii.

Față de anul 2017, această distribuție nu se schimbă semnificativ. **Strada** a reprezentat contextul de drum pentru producerea a 37,6% din totalul accidentelor rutiere grave în anul 2018. **Drumurile naționale** reprezintă a doua categorie de drum în ceea ce privește numărul de accidente rutiere grave produse (34,2%), împreună cu cele produse pe stradă, acestea reprezentând peste două treimi din totalul evenimentelor rutiere în referință. Raportat la anul 2017, se înregistrează o ușoară scădere a numărului de evenimente produse pe DN (-55 a.r.g.¹⁷), respectiv pe stradă (-19 a.r.g.).



¹⁷Vom utiliza, cu o frecvență impusă de preocuparea pentru stilul redactării, acronimul **a.r.g.** pentru sintagma „accidente rutiere grave”.

În ceea ce privește victimele, pe drumurile naționale și-au pierdut viața jumătate dintre persoanele decedate în accidentele rutiere în anul 2018 (**grafic #6**), de peste 2,3 ori mai multe decât în evenimentele rutiere care s-au produs pe stradă, situație care o reproduce pe cea din anul anterior, DN constituind categoria de drum cu cel mai ridicat potențial de victimizare.



Pentru o și mai clară reprezentare, vom prezenta în tabelul următor (**tabel #1**) valorile indicelui de mortalitate rezultate pentru fiecare categorie de drum, în anul 2018:

Tabel #1

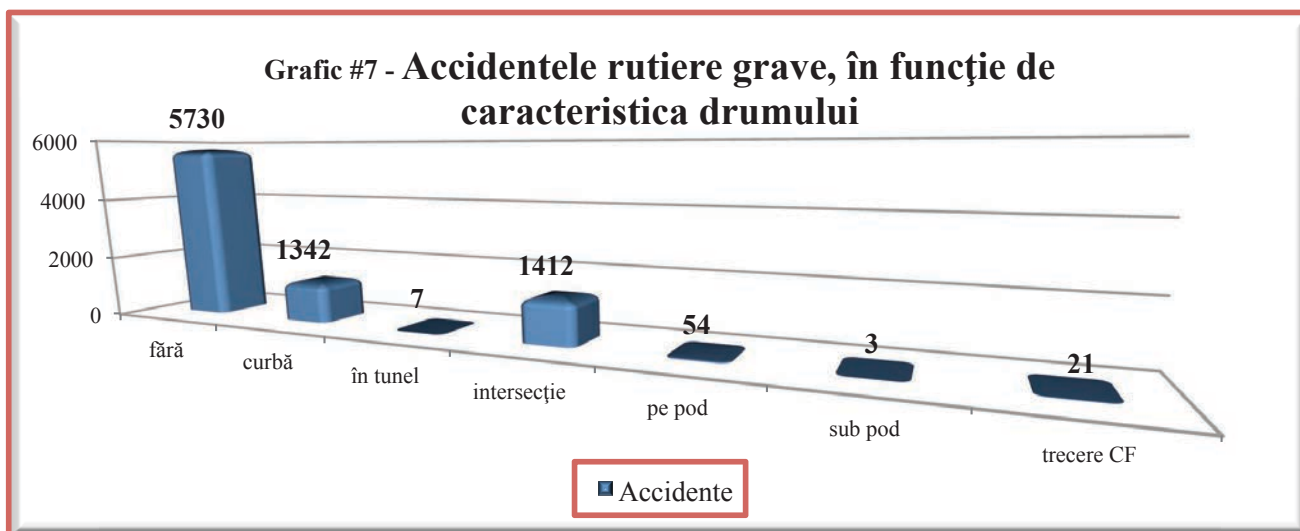
Ctg. drum	alte drumuri	autostradă	drum comunal	drum județean	drum național	stradă
Nr. a.r.g.	258	86	583	1.488	2.931	3.223
Nr. morți	48	24	114	352	935	394
Indice mortalitate	18,6	27,9	19,6	23,7	31,9	12,2

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 produc cea mai scăzută mortalitate. Drumurile naționale, printr-o serie de caracteristici, reprezintă atât scena unui foarte mare număr de accidente rutiere grave, cât și contextul în care aceste evenimente implică cel mai ridicat risc de victimizare, în general, de mortalitate în mod specific.

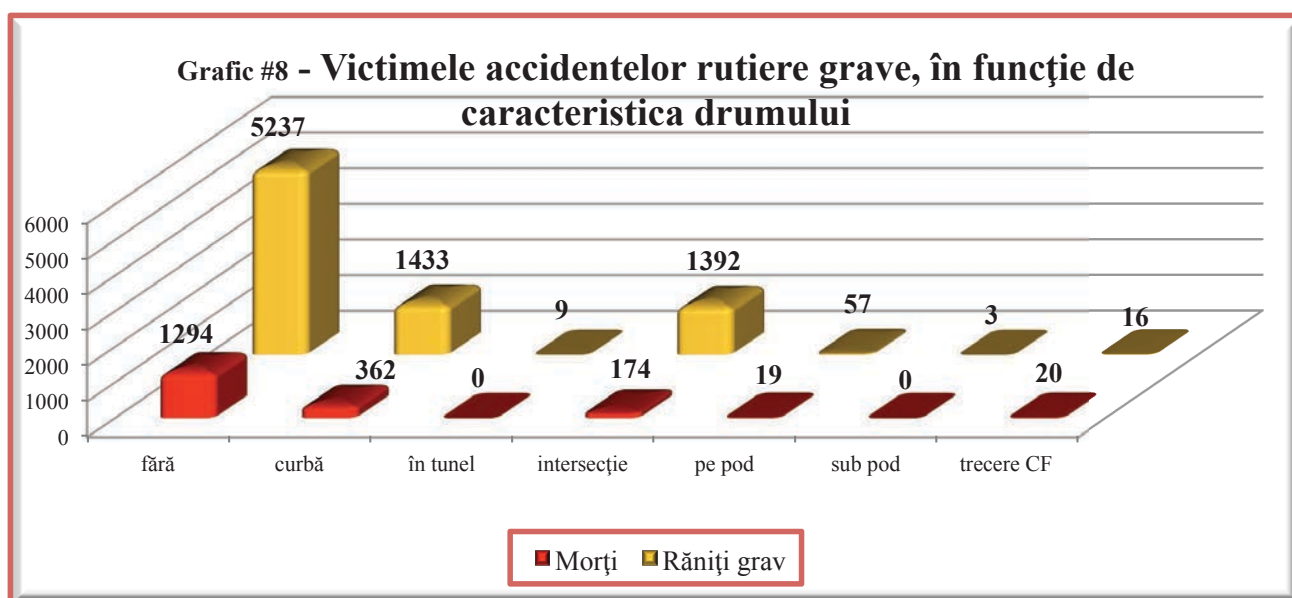
O subliniere se impune în legătură cu evenimentele produse pe autostradă. Numărul lor anual este cel mai redus, iar din acest punct de vedere, autostrada reprezintă cel mai sigur tip de drum public. În același timp, atunci când se produc, accidentele rutiere grave pe autostradă au efecte devastatoare, cele petrecute în anul 2018 producând a doua valoare a mortalității între categoriile de drum.

Așa cum este ilustrat mai jos (**grafic #7**), caracteristicile speciale ale drumului nu reprezintă un factor care să distingă în mod absolut riscul de accident rutier grav. În totalul a.r.g. produse în anul 2018, **două treimi** dintre evenimentele în cauză au avut loc pe sectoare de drum **fără caracteristici deosebite**.

Intersecția și curba constituie elemente de infrastructură cu potențial ridicat de risc. Față de anul 2017, accidentele grave produse în curbă s-au împușinat cu 70 de evenimente (aprox. 5%), în schimb au sporit cu 75 de evenimente (5,6%) cele produse în intersecție.



Din perspectiva victimelor rezultate (**grafic #8**), intersecția, sector rutier caracteristic drumurilor din localități, deși este implicată în producerea unui număr mai mare de a.r.g. decât curba, este locul în care numărul celor răniți grav și decedați este, comparativ, mai mic.



Curba, prezintă, comparativ cu intersecția, un risc mai mare de victimizare, în accidentele produse în curbă în anul 2018 pierzându-și viața **de peste două ori** mai multe persoane, în același timp, rezultând în urma lor un număr mai mare de răniți grav.

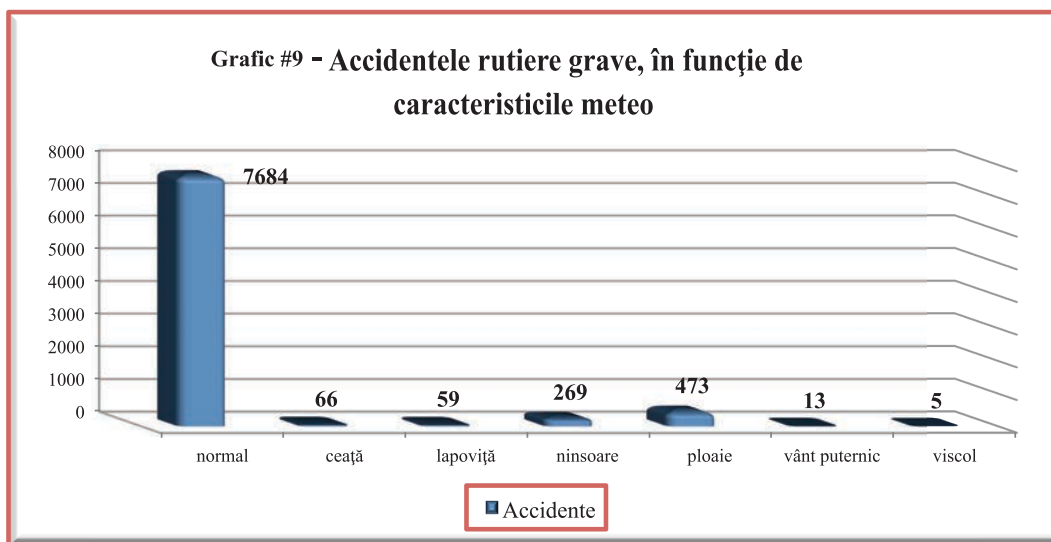
În tabelul următor (**tabel #2**) sunt prezentate valorile mortalității pe care au produs-o accidentele rutiere grave petrecute în anul 2018, pe sectoarele de drum cu diferite caracteristici:

Tabel #2

Caracteristică drum	fără	curbă	în tunel	intersecție	pe pod	sub pod	trecere CF
Nr. a.r.g.	5.730	1.342	7	1.412	54	3	21
Nr. morți	1294	362	0	174	19	0	20
Indice mortalitate (%)	22,6	27,0	0,00	12,3	35,2	0,00	95,2

Datele prezentate pun în evidență nivelul deosebit de înalt pe care îl implică accidentele care se produc pe pod și, mai ales, la trecerea căii ferate. În această din urmă situație, mortalitatea este deosebit de ridicată. În anul 2018, în 21 de evenimente de această natură și-au pierdut viața 20 de persoane, ridicând valoarea indicelui de mortalitate la peste 95%. Față de anul 2017, valorile indicatorilor care descriu accidentele rutiere grave produse prin nerespectarea regulilor de trecere la calea ferată sunt aproape de două ori mai mari.

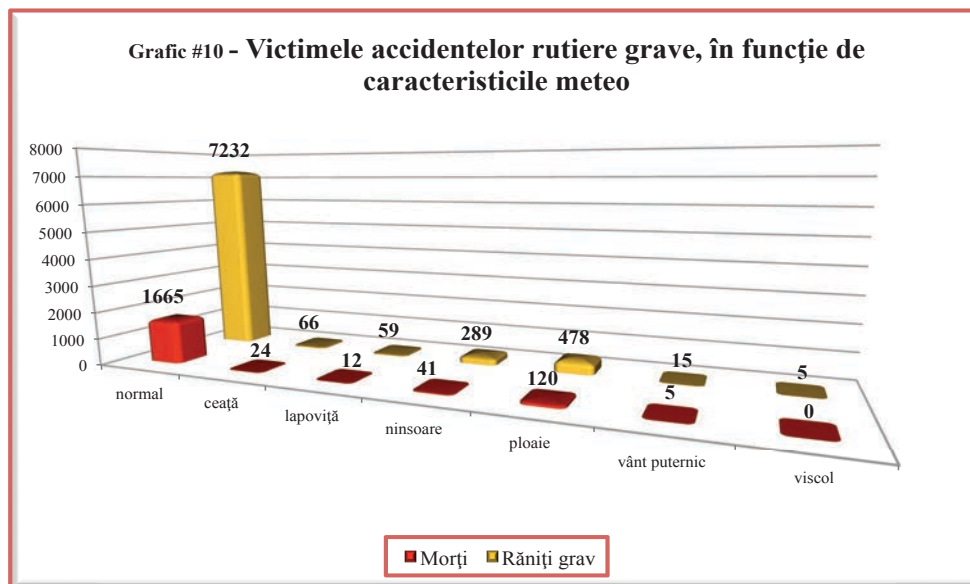
Din totalul celor produse în anul 2018, 90% dintre evenimentele rutiere grave au avut loc în condiții meteo normale (**grafic #9**). Asemănător situației din anul 2017, influența factorului meteorologic nu acționează, în primul rând, asupra numărului accidentelor rutiere grave produse.



Într-o perspectivă logică, cel mai frecvent, condițiile meteo nefavorabile influențează valorile de trafic, astfel încât numărul și categoriile de vehicule prezente pe drumurile publice se reduc în astfel de condiții. Fișec, condițiile meteo deosebite sunt însoțite de avertizări repetate din partea autorităților, densitatea traficului este mult diminuată și, instinctiv, în situații de vreme nefavorabilă prudența și atenția diversilor participanți la trafic, sporesc.

În sens invers, în absența unor condiții meteo deosebite, valorile ridicate de trafic sunt însoțite de o lipsă a solicitării speciale a atenției și, probabil, a prudenței.

În absența unor instrumente și date care să pună în evidență, net, raportul dintre valorile de trafic și numărul accidentelor rutiere grave produse, comparativ, în condiții meteo favorabile și nefavorabile, influența factorilor meteorologici asupra siguranței traficului rutier poate fi reflectată prin situația ilustrată în graficul următor (**grafic #10**) cu privire la victimele rezultate ca urmare a a.r.g. produse în asemenea condiții.



În mod evident, evenimentele rutiere grave produse în condiții meteo deosebite, deși mai puțin numeroase, așa cum am arătat mai sus, sunt generatoare, proporțional, ale unor consecințe drastice, exprimate în numărul persoanelor decedate și al răniților grav ce au rezultat prin producerea lor.

În tabelul următor (**tabel #3**), sunt prezentate valorile indicelui de mortalitate pentru **a.r.g.** produse în anul 2018 în aceste condiții:

Tabel #3

Caracteristică meteo	normal	ceață	lapoviță	ninsoare	ploaie	vânt puternic
Nr. a.r.g.	7.684	66	59	269	473	13
Nr. morți	1.665	24	12	41	120	5
Indice mortalitate (%)	21,7	36,4	20,3	15,2	25,4	38,5

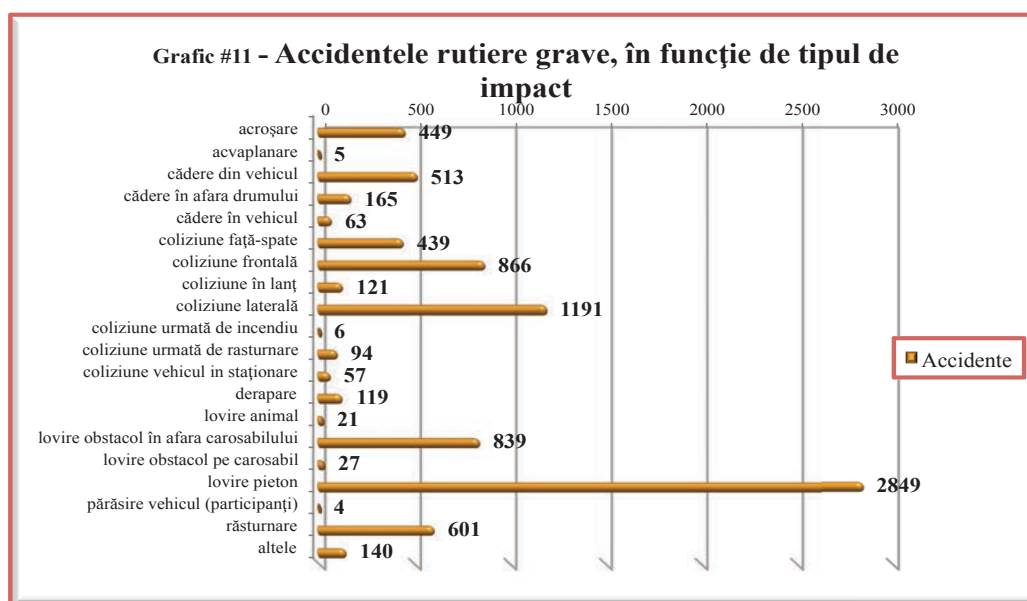
Evenimentele rutiere grave produse în condiții de ceață, ploaie sau vânt puternic au avut drept consecință o mortalitate mai ridicată decât cele care au avut loc în condiții meteorologice normale, în acest fel evidențiindu-se influența pe care factorii meteo o produc în ce privește insecuritatea traficului rutier.

Distribuția accidentelor rutiere grave în funcție de **tipul de impact** care le-a descris (**grafic #11**) așează pe primul loc ca număr de evenimente impactul dintre vehicul și pieton. În anul 2018 s-au produs în acest mod **2.849** de **a.r.g.**, ceea ce reprezintă **o treime din totalul anual (33,2%)**. Situația este în foarte mare măsură asemănătoare celei din anul 2017, chiar dacă, față de anul anterior, în 2018 s-au produs cu 49 mai puține astfel de evenimente (-1,7%).

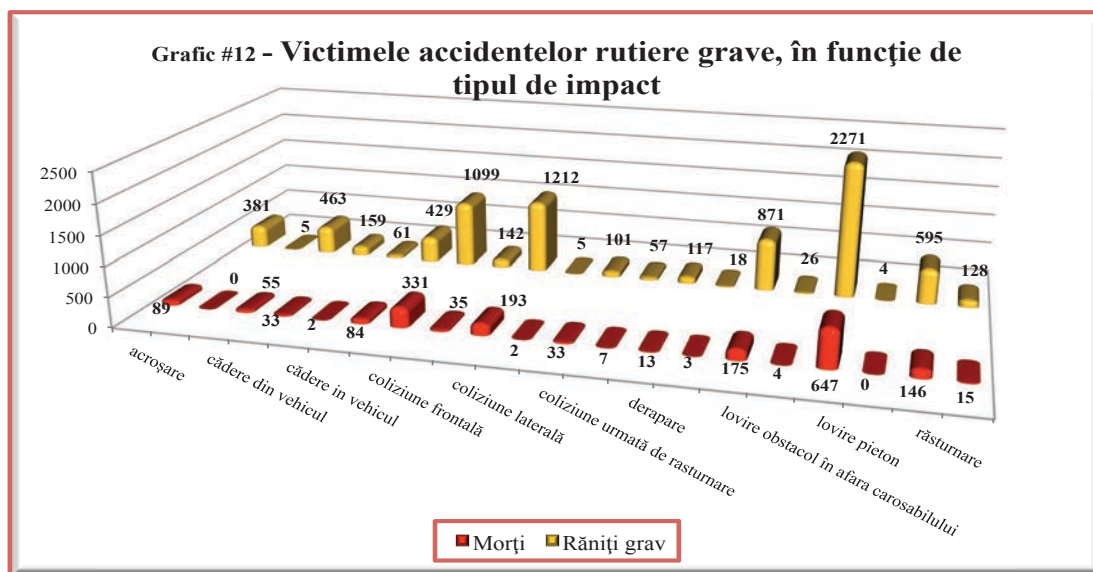
În fapt, distribuțiile accidentelor rutiere după tipul de impact prin care s-au produs, pentru anii 2018 și 2017, nu diferă decât prin valorile ușor modificate pe care cele mai reprezentate forme de producere le înregistrează.

Coliziunea laterală reprezintă a doua categorie ca număr de evenimente (13,9%), urmată de coliziunea frontală (10,1%) și lovirea unui obstacol în afara carosabilului (9,8%).

Dintre tipurile de impact care înregistrează o frecvență semnificativă față de anul anterior, în anul 2018 se înregistrează scăderi ale evenimentelor produse prin lovirea unui obstacol în afara carosabilului (-53 evenimente), coliziune frontală (-12 evenimente), răsturnare (-64 evenimente), acroșare (-35 evenimente). În sens invers, a crescut numărul căderilor din vehicul cu 96 evenimente (+22%), s-au înregistrat cu 25 mai multe coliziuni în lanț și cu 30 mai multe coliziuni față-spate.



Sub aspectul consecințelor produse, cel mai mare număr de victime a rezultat în urma impactului cu pietoni, cele 2.849 de evenimente de această natură ducând la decesul a 647 de persoane și rănirea gravă a altor 2.271 (**grafic #12**). Firesc, frecvența sporită a unui anumit tip de producere a accidentului este însoțită de un număr sporit de victime.



Letalitatea diferitelor forme de impact este însă mult mai sugestiv ilustrată prin valoarea indicelui de mortalitate (**tabel #4**). Așa cum se observă în tabelul următor, în care am introdus doar tipurile de impact cu o valoare a indicelui de mortalitate de peste 15%, prin coliziune frontală au fost produse accidente cu cea mai ridicată mortalitate, urmate de cele în care coliziunea a fost urmată de răsturnare, respectiv, de incendiu. Aceste trei tipuri de impact au fost și în anul 2017 cele cu cea mai ridicată letalitate, deosebindu-se doar ordinea (în anul 2017, coliziunea urmată de incendiu a provocat 16 evenimente în care au decedat 15 persoane și au fost rănite grav alte 14).

În dinamica unui accident rutier se combină foarte multe variabile, astfel încât efectele acestuia pot fi multiplu mediate. Tipul de impact este una dintre aceste variabile. Sub eticheta acestui indicator sunt cuprinse forme foarte diverse și circumstanțiate ale ciocnirii dinamice. În același tip, statistic este pusă în evidență o capacitate de constantă, astfel încât unele tipuri de impact implică o probabilitate mai ridicată de risc.

Tabel #4

Tip impact	acroșare	cădere în afara drumului	coliziune față-spate	coliziune frontală	coliziune în lanț	coliziune laterală	coliziune urmată de incendiu	coliziune urmată de răsturnare	lovire obstacol în afara carosabilului	lovire pieton	răsturnare
Nr. a.r.g.	449	165	439	866	121	1191	6	94	839	2.849	601
Nr. morți	89	33	84	331	35	193	2	33	175	647	146
Indice mortalitate (%)	19,8	20,0	19,1	38,2	28,9	16,2	33,3	35,1	20,9	22,7	24,3

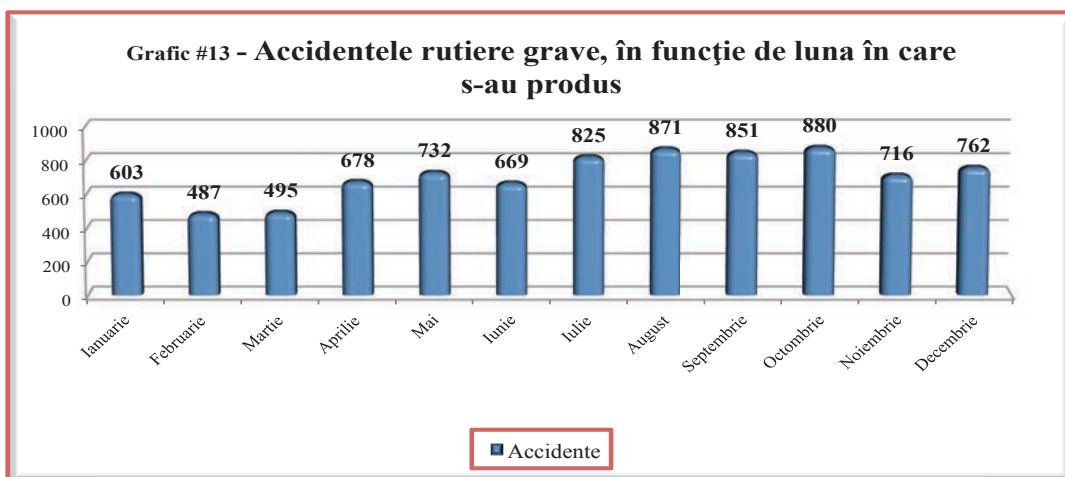
Dinamica lunară a accidentelor rutiere grave produse în anul 2018, ilustrată în graficul următor (**grafic #13**), pune în evidență o primă jumătate a anului cu o frecvență mai redusă a evenimentelor rutiere, o medie lunară de 610,6 accidente/lună și o a doua în care frecvența **a.r.g.** sporește, media lunară crescând la 817,5 evenimente/lună.

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

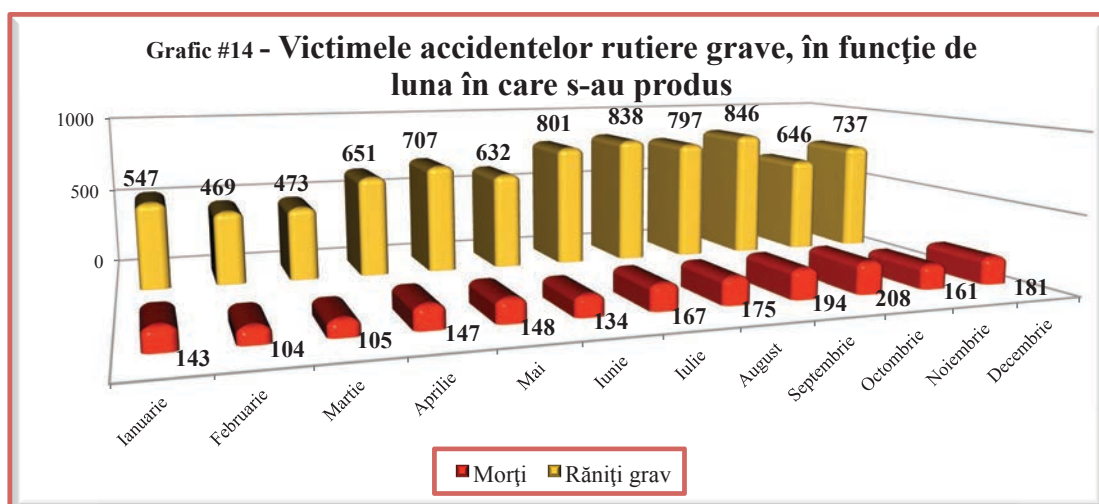
În primele șase luni ale anului 2018, doar în luna mai numărul accidentelor grave depășește cota 700, în februarie și martie înregistrându-se valori sub 500 de accidente lunar.

În timp ce în anul 2017 pasajul valorilor reduse, de sub 500 de accidente grave lunar, cuprindea lunile ianuarie și februarie, pentru a urca în martie la 608 **a.r.g.**, anul 2018 începe cu peste 600 de evenimente înregistrate în ianuarie și continuă cu un pasaj de două luni în care frecvența evenimentelor rutiere grave scade sub 500/lunar. Situația este probabil influențată de regimul temperaturilor și al precipitațiilor, luna ianuarie 2018 venind în siajul lunii decembrie 2017, în care numărul accidentelor rutiere grave a fost foarte ridicat – 854.

A doua parte a anului 2018 este tipică sezonului cald, al concediilor, în care o mult mai mare parte a populației călătorește. Intervalul iulie-octombrie înregistrează peste 800 de accidente grave lunar, vârful anual, spre deosebire de anii precedenți, situându-se nu în august, ci în octombrie, cu 880 de evenimente. Intervalul ultimelor două luni figurează o trasă oarecum consacrată, cu o scădere accentuată în noiembrie, urmată de creștere în ultima lună a anului. Față de anul 2017, în luna decembrie a anului 2018 creșterea numărului de accidente este mai puțin accentuată, având loc cu 92 de evenimente mai puțin (-10,7%).



Distribuția lunară a victimelor accidentelor rutiere grave produse în anul 2018, spre deosebire de anul 2017, urmează cu o anumită regularitate pe cea a evenimentelor (grafic #14), numărul lunar total al victimelor (morți+răniți grav) fiind aproximativ proporțional cu numărul lunar al accidentelor produse.



În ce privește letalitatea, această proporție nu se păstrează. În anul 2018 nu putem vorbi despre diferențe mari între valorile lunare ale indicelui de mortalitate (**tabel #5**), așa cum a fost cazul în anii 2016 și 2017, neexistând luni „sângeroase” și, în comparație cu acestea, luni moderate.

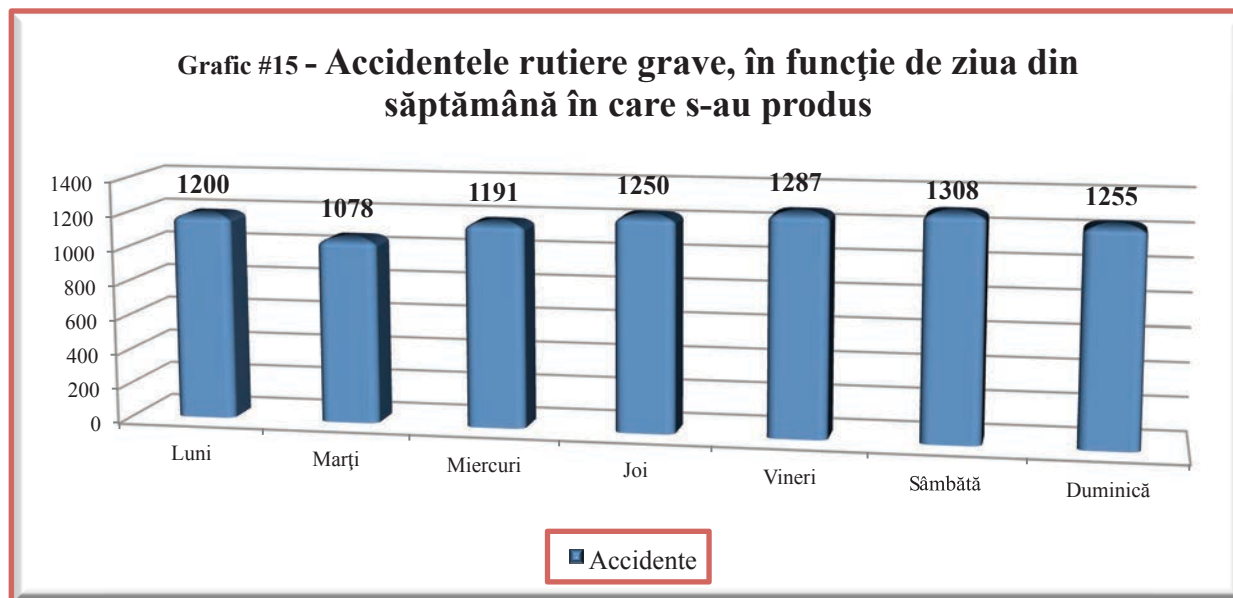
Tabel #5

LUNA AN	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
2016	17,7	24,1	20,2	19,6	18,5	24,1	20,2	24,4	21,3	27,1	23,0	22,5
2017	23,0	24,7	22,4	19,0	18,5	21,1	22,1	22,4	22,5	24,8	26,4	23,8
2018	23,7	21,4	21,2	21,68	20,2	20,0	20,2	20,1	22,8	23,6	22,5	23,8

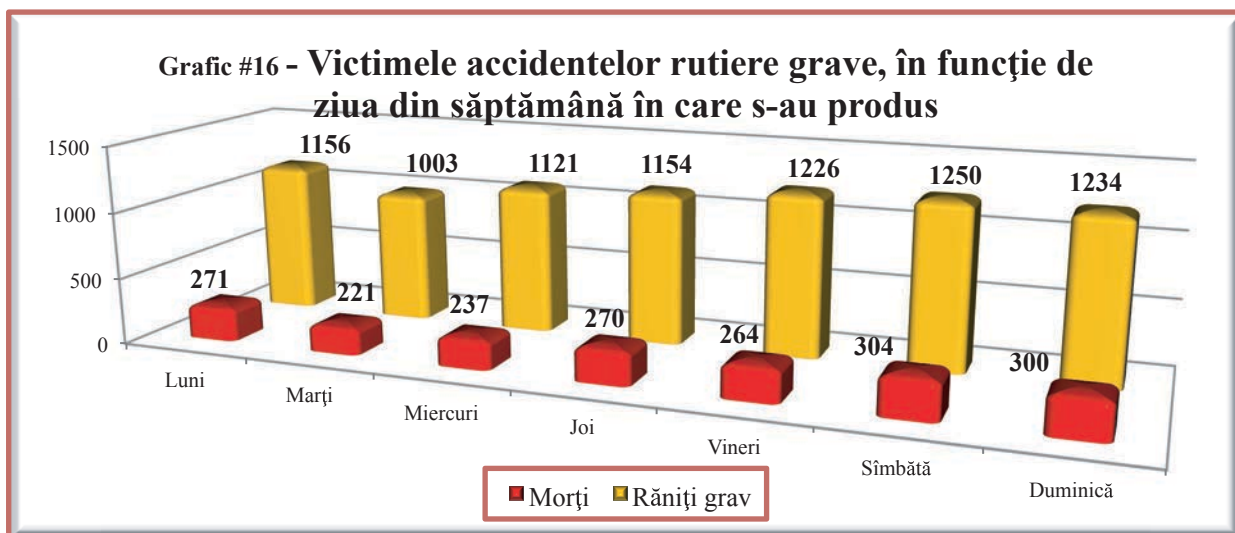
Așa cum se poate observa, caracteristica valorii acestui indicator în anul 2018 este aceea de a menține un interval valoric mai strâns decât în anii precedenți, fără să existe valori ridicate precum cele din octombrie 2016, noiembrie 2017 ori, invers, scăzute, din ianuarie 2016. Pe de altă parte, se observă că cele mai mari valori ale mortalității în anul 2018 s-au produs în ianuarie și decembrie iar una, comparativ, foarte mică, în august, disproporționat față de numărul de evenimente care au avut loc în respectivele intervale calendaristice.

Există elemente care să propună previziunea că și în ianuarie 2019 letalitatea evenimentelor rutiere grave produse este una ridicată în raport cu media valorilor lunare ale acestui an.

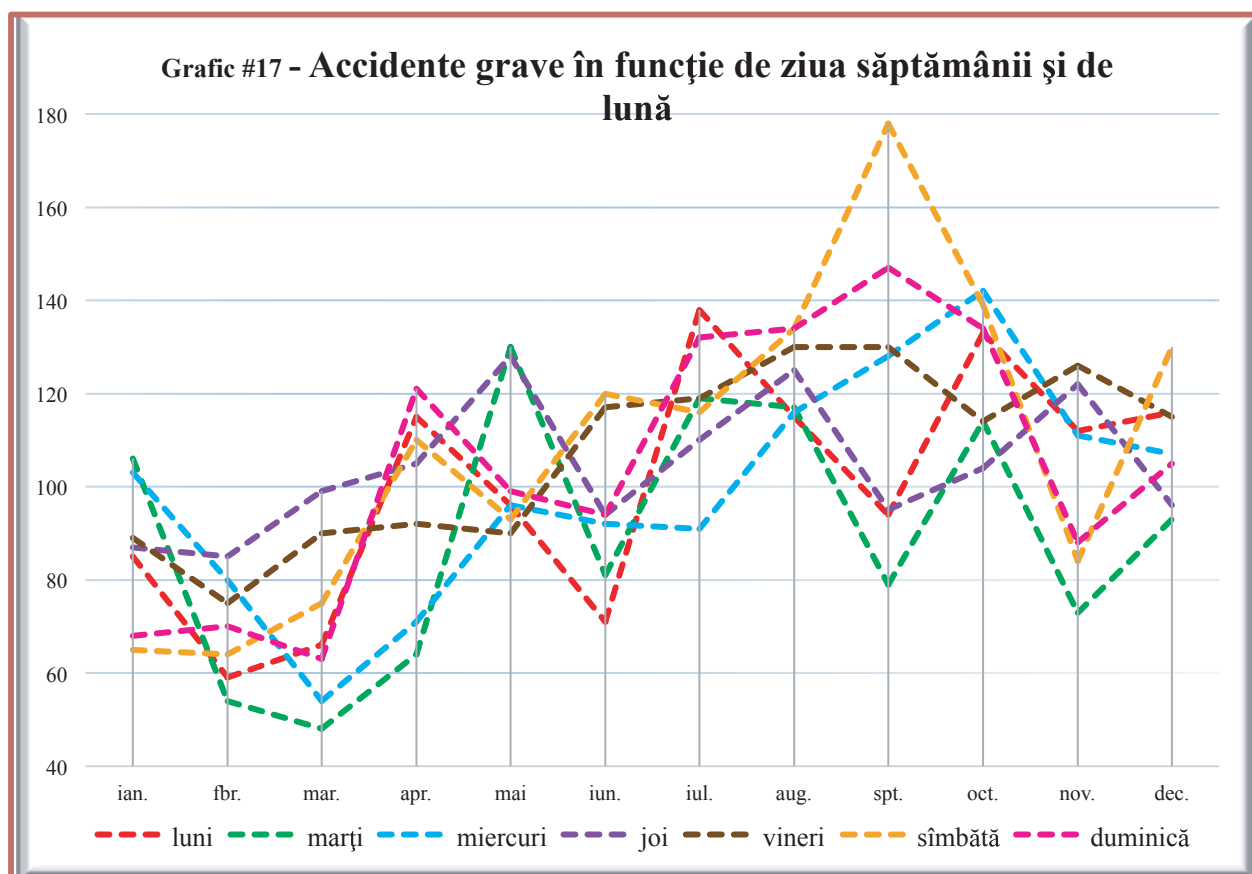
Modelul săptămânii generice a anului 2018 (**grafic #15**) este unul care figurează o creștere a frecvenței accidentelor rutiere grave către zilele de weekend, cu vârful pe ziua de sâmbătă. Este o dinamică aflată în legătură cu programul săptămânal general al populației, cu creșterea mobilității în intervalul zilelor nelucrătoare și cu atitudinile asociate dispoziției de loisir (lipsa concentrării/ neatenție, grabă, scăderea prudenței, consum de alcool etc.).



Distribuția victimelor (**grafic #16**) urmează, în general pe cea a evenimentelor care le-au produs. Se observă nivelul ridicat al letalității pentru ziua de duminică, evident în comparație cu zilele de joi și vineri, în care, la un număr similar ori mai mic de evenimente, numărul persoanelor decedate este superior.



O analiză mai nuanțată oferă datele privind numărul accidentelor rutiere produse în fiecare zi a săptămânii, în funcție de luna calendaristică (**grafic #17**). În acest mod se poate observa cum concentrarea unui număr mai mare de evenimente rutiere s-a modificat în diferitele zile ale săptămânii pe parcursul anului 2018.



Valorile reprezentate în graficul de mai sus sunt prezentate în tabelul următor (**tabel #6**). Pe parcursul anului 2018 „momentul fierbinte” al săptămânii se modifică de la o lună la alta, astfel că, dacă în ianuarie, marțea și miercuria se înregistrează cel mai mare număr de evenimente al unei săptămâni, spre a doua jumătate a anului, zilele problematice sunt mai frecvent cele de weekend.

Tabel #6

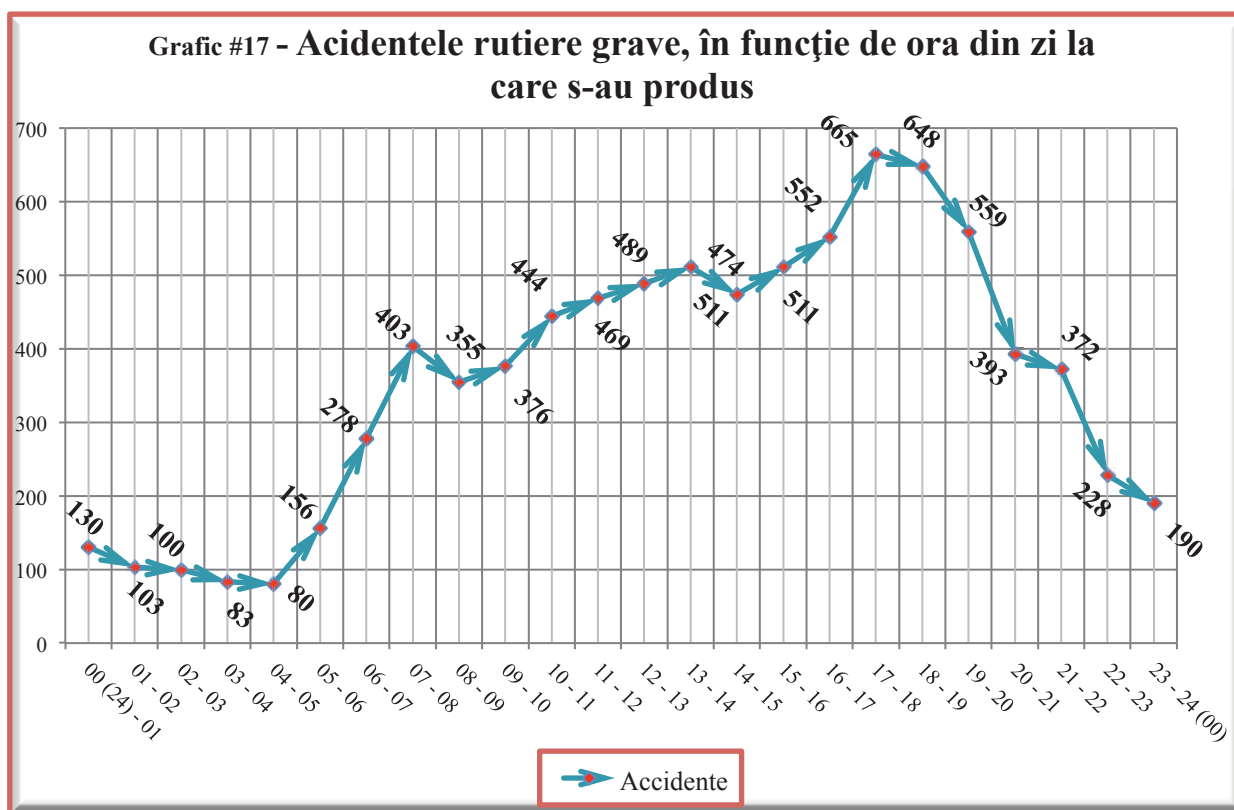
	ian.	fer.	mar.	apr.	mai	iun.	iul.	aug.	sept.	oct.	nov.	dec.
Luni	85	59	66	115	96	71	138	115	94	133	112	116
Marți	106	54	48	64	130	81	119	117	79	114	73	93
Miercuri	103	80	54	71	96	92	91	116	128	142	111	107
Joi	87	85	99	105	128	94	110	125	95	104	122	96
Vineri	89	75	90	92	90	117	119	130	130	114	126	115
Sâmbătă	65	64	75	110	93	120	116	134	178	139	84	130
Duminică	68	70	63	121	99	94	132	134	147	134	88	105

Evoluția numărului de accidente rutiere grave pe parcursul unei zile medii (grafic #17) reflectă ritmul activității umane pe parcursul a 24 de ore.

Se observă că în intervalul 00.00 – 05.00 numărul a.r.g. este în scădere ușoară, de la 130 la 80, urmând apoi un interval de trei ore, până la ora 08.00, în care se produce o detentă rapidă. Față de ora 05.00, numărul evenimentelor rutiere grave aproape se dublează în următoarea oră, ajungând să se înregistreze de cinci ori mai multe la ora 08.00.

După reculul înregistrat în intervalul 08.00-09.00 (-48 evenimente), urmează o perioadă de nouă ore, 09.00-18.00 în care numărul de accidente rutiere grave produse în fiecare oră sporește cvasiconstant, astfel că la ora 18.00 este înregistrat **maximul orar, 665 evenimente**.

Ultimul interval al zilei medii înregistrează scăderea numărului evenimentelor rutiere, mai lentă până la ora 19.00 (-17 evenimente) și mai accelerată ulterior, până la finalul zilei.



În graficul de mai jos (**grafic #18**), este ilustrată dinamica numărului de victime ale accidentelor rutiere grave produse pe parcursul unei zile generice a anului 2018.

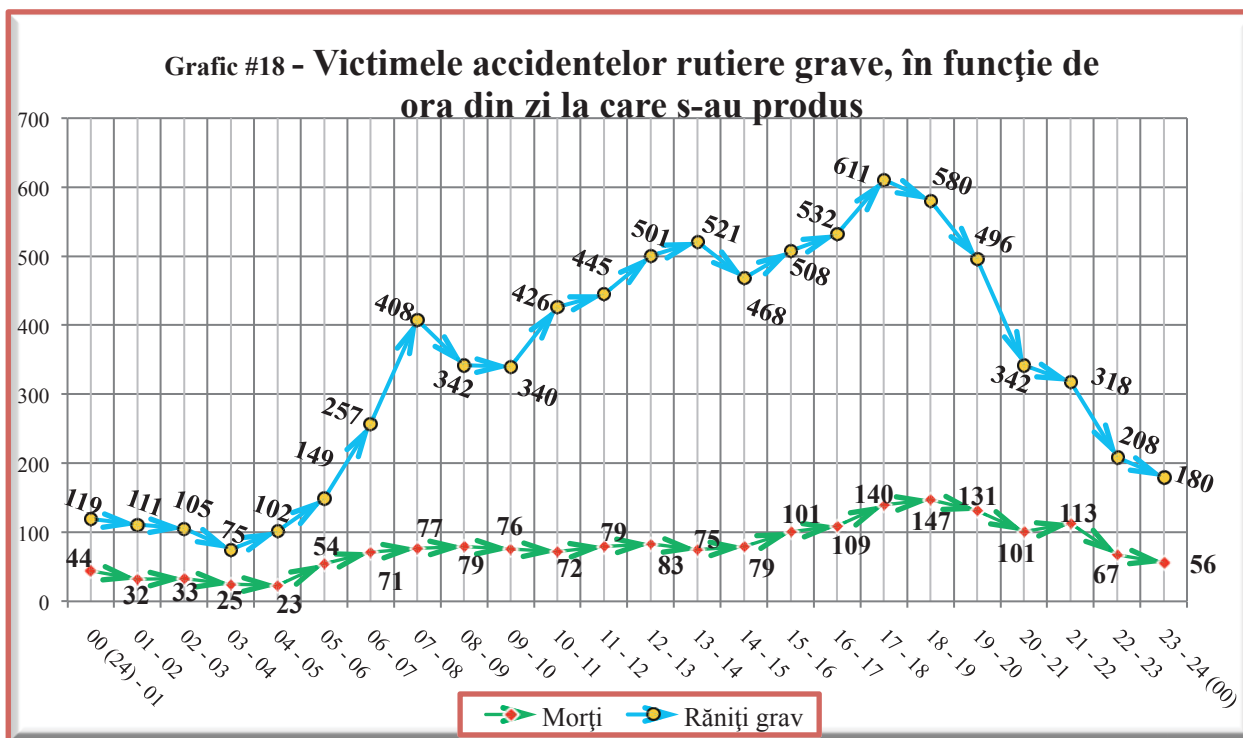


Diagrama privind răniții grav reflectă în general pe cea de mai sus, a numărului de evenimente. În privința mortalității se pot observa aspecte de incongruență. Pentru a le pune în evidență, prezentăm în tabelul următor (**tabel #7**) valorile indicelui de mortalitate.

Se observă că accidentele rutiere produse până la ora 08.00 și după ora 20.00, deși mai puține ca număr, au provocat o mortalitate mai ridicată, ceea ce argumentează faptul că **în condiții de trafic mai puțin intens comportamentele rutiere sunt mai imprudente, implicând riscuri de victimizare mai mari.**

Tabel #7.1

Ora	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
Nr. a.r.g.	130	103	100	83	80	156	278	403	355	376	444	469
Nr. morți	44	32	33	25	23	54	71	77	79	76	72	79
Indice mortalitate (%)	33,9	31,1	33,0	30,1	28,8	34,6	25,5	19,1	22,3	20,2	16,2	16,8

Tabel #7.2

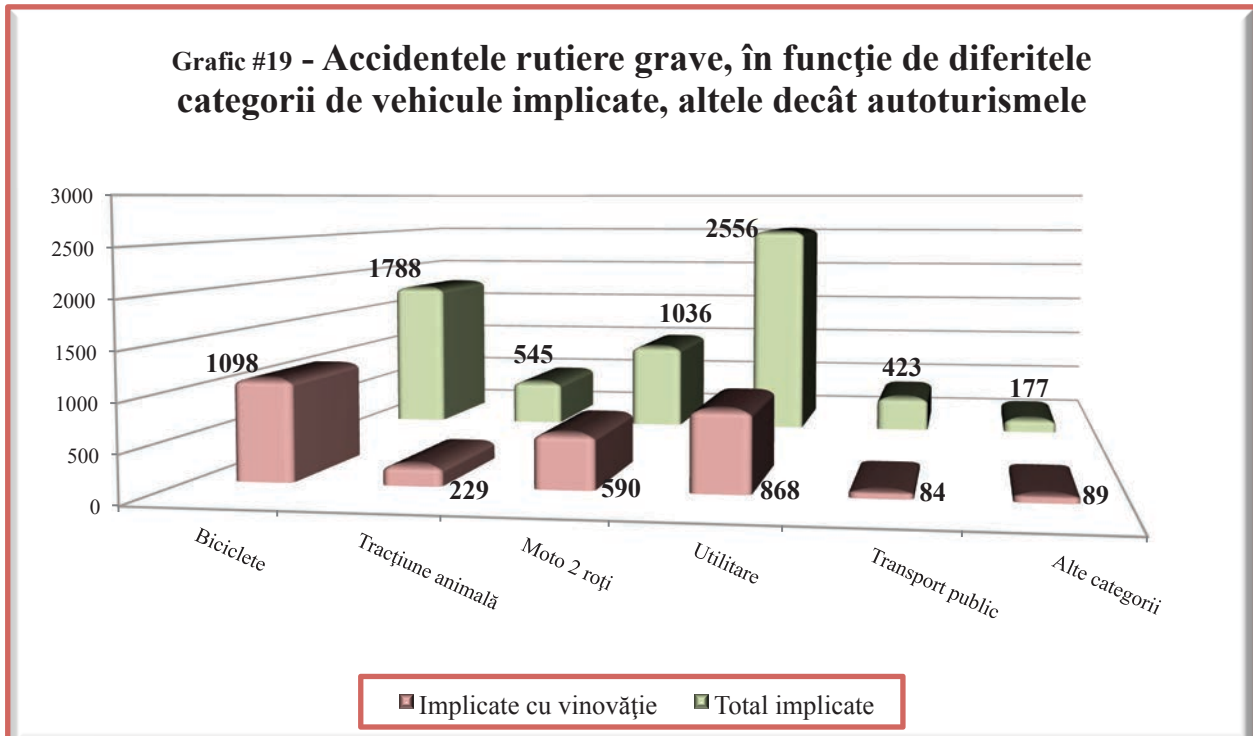
Ora	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Nr. a.r.g.	489	511	474	511	552	665	648	559	393	372	228	190
Nr. morți	83	75	79	101	109	140	147	131	101	113	67	56
Indice mortalitate (%)	17,0	14,7	16,7	19,8	19,8	21,1	22,7	23,4	25,7	30,4	29,4	29,5

În anul 2018, în accidentele rutiere grave produse pe drumurile din România au fost implicate **20.218** vehicule de cele mai diverse categorii. Dintre acestea, 13.479 (66,6%) au fost autoturisme.

Conform datelor pe care Poliția Română le deținea la data de 31.03.2019, din totalul celor implicate,

6.877 de vehicule au angajat vinovăția conducătorilor lor în producerea accidentelor rutiere grave în care au fost implicați. Dintre acestea, 3.919 (57%) reprezintă autoturismele, rezultând că **în 45,4% dintre accidentele grave produse în anul 2018, vinovăția, integral sau în parte, aparține unui conducător de autoturism.**

În graficul următor (**grafic #19**) este ilustrată participarea la producerea accidentelor rutiere grave a diferitelor categorii de vehicule, altele decât autoturismele, respectiv, implicarea cu vinovăție a aceluiași categorii.



Raportul dintre numărul vehiculelor dintr-o anumită categorie, implicate în accidentele rutiere și cele, din aceeași categorie, ai căror conducători au fost vinovați de producerea unui eveniment rutier, are o valoare orientativă cu privire la responsabilitatea pe care o dovedesc în conducerea pe drumurile publice diferitele categorii de conducători de vehicule. Subliniind relativitatea acestui raport, apreciem că acesta are capacitatea de a sugera relația dintre conducătorul unui vehicul și caracteristicile respectivului vehicul care exprimă o anumită specificitate a gradului de cunoaștere și a dispoziției de a respecta normele rutiere precum și o anumită manieră a comportamentului rutier.

În tabelul următor (**tabel #8**) acest raport este formulat procentual (%), numind astfel **indicele de responsabilitate** al conducătorilor de vehicule. Comparativ, prezentăm aceste valori pentru anul 2018 și precedenții doi ani.

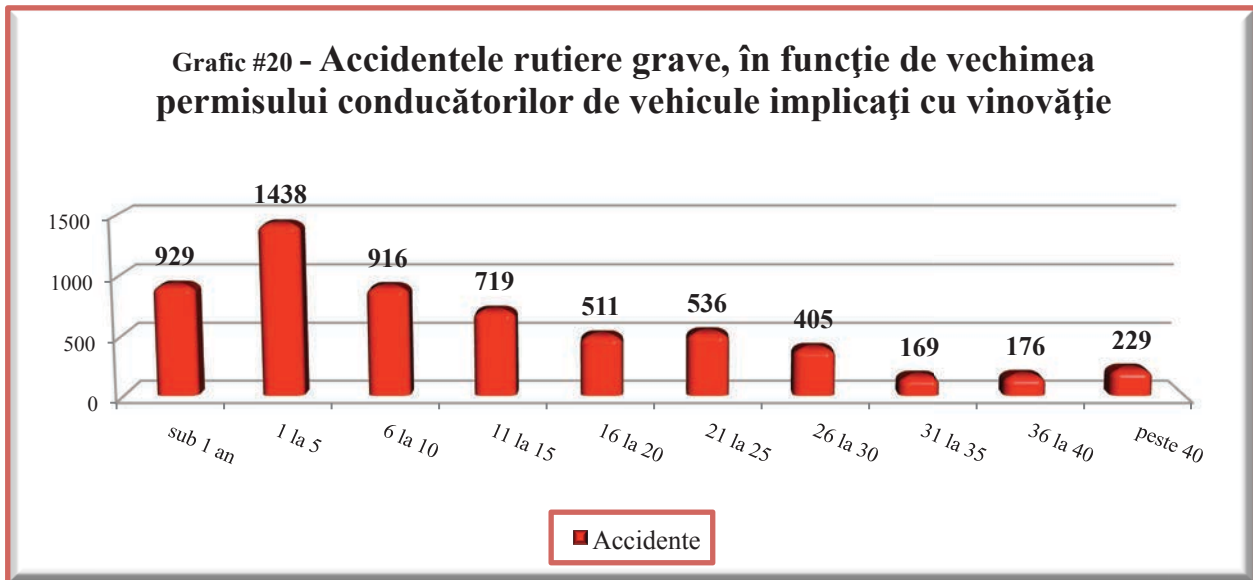
Tabel #8

Ctg. vehicul	Biciclete	Tracțiune animală	Moto 2 roți	Utilitare	Transport public
2016	59,2	41,8	59,0	32,4	20,6
2017	60,4	42,1	56,7	31,7	17,4
2018	61,4	42,0	57,0	34,0	19,9

Se observă cifrele din dreptul conducătorilor de vehicule pentru transport public de persoane (influențate negativ de cele ale șoferilor de microbuze, incluși în categorie n.n.) care în mod constant dovedesc un nivel ridicat al responsabilității rutiere. La polul opus, bicicliștii manifestă un comportament rutier mult mai puțin responsabil, fiind cu o mare frecvență vinovați de producerea accidentelor în care sunt implicați. Conducătorii vehiculelor motorizate cu două roți înregistrează, constant, valori apropiate bicicliștilor. Pentru comparație,

indicele de responsabilitate al conducătorilor de autoturisme, în anul 2018 este de 22,5.

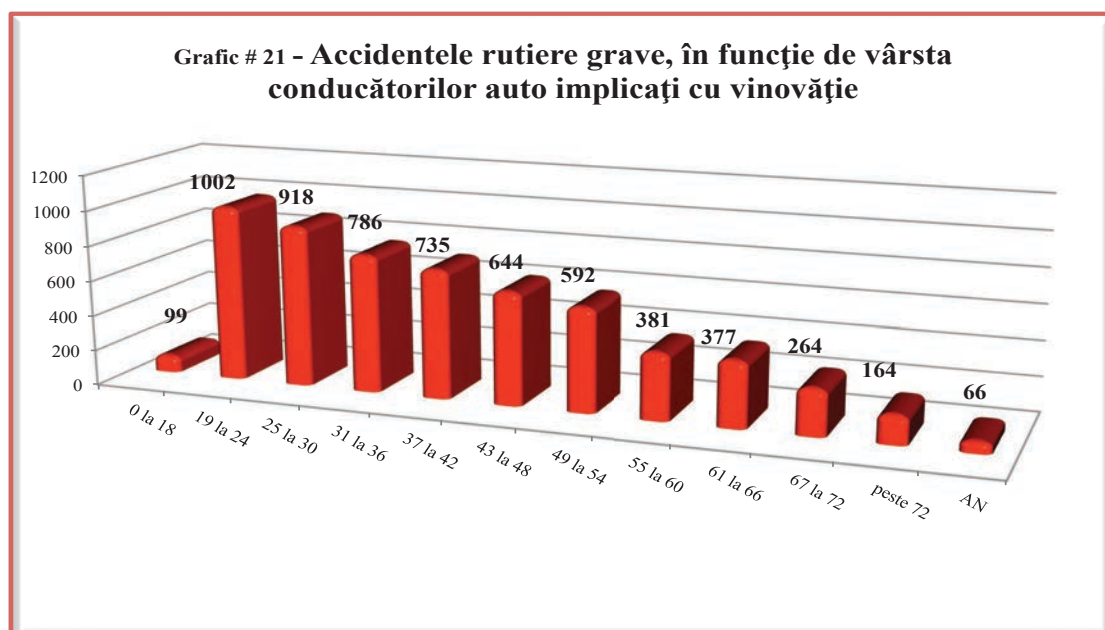
Distribuția conducătorilor de autovehicule implicați cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave în anul 2018, în funcție de vechimea permisului, arată că, cel mai frecvent, la originea producerii acestor evenimente s-au aflat cei cu o experiență de 1 - 5 ani. Aceștia reprezintă **23,9%** din totalul celor aflați în această situație (**grafic #20**). A doua categorie ca reprezentare o constituie conducătorii cu o vechime a permisului de până la un an (**15,4%**). Este evident că experiența rutieră constituie un factor care influențează în mare măsură probabilitatea producerii evenimentelor rutiere.



Considerând vârsta conducătorilor auto ca un factor de influență al producerii accidentelor rutiere grave, se observă ilustrat în graficul de mai jos (**grafic #21**) faptul că, probabilitatea producerii cu vinovăție a evenimentelor rutiere este cu atât mai scăzută cu cât vârsta conducătorilor auto este mai ridicată.

Este un fapt că această distribuție implică relativitatea prezenței în proporții diferite pe drumurile publice a conducătorilor auto de anumite vârste. Este mai probabil ca cei tineri să fie în mai mare măsură prezenți în trafic iar aceasta să medieze și raporturile dintre diferitele intervale de vârstă ale conducătorilor auto implicați cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave.

Cu toate acestea, modul în care experiența de viață condiționează comportamentul rutier, consecutiv, probabilitatea de a provoca un eveniment grav, este cu evidență argumentat de datele reproduse grafic mai jos.

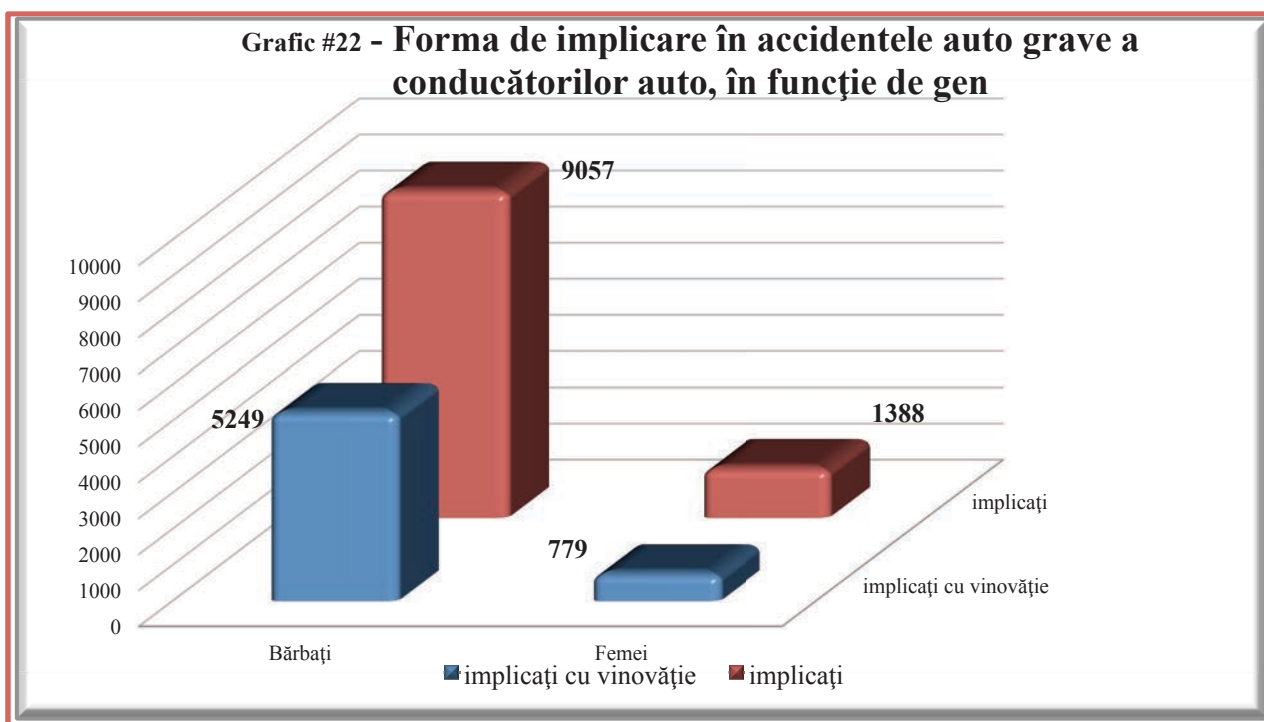


Genul constituie o variabilă importantă în aprecierea riscului producerii unui accident rutier grav. Derivând din diferențele unor caracteristici psihologice care influențează atitudinile și comportamentele rutiere, genul conducătorilor auto descrie o implicare diferită a femeilor și bărbaților conducători de vehicule în evenimentele rutiere grave care s-au produs în anul 2018 (**grafic #22**).

Desigur, datele ilustrate grafic mai jos implică aceeași relativizare enunțată în legătură cu variabila vârstă și anume raportul acestora cu numărul total al conducătorilor de vehicule de un anumit gen. Chiar în condițiile în care numărul femeilor care conduc diferite vehicule pe drumurile din România este în creștere, este probabil ca numărul mediu al bărbaților conducători de vehicule, precum și acela al conducătorilor de vehicule activi ori care conduc vehicule cu o frecvență mai ridicată (un anumit număr de kilometri într-un interval de timp determinat ori un anumit număr de zile într-un interval săptămânal sau lunar) să fie într-o proporție diferită de cea pe care o pun în evidență datele reprezentate grafic.

Chiar sub această rezervă, este un fapt că implicarea femeilor în producerea evenimentelor rutiere grave este mult mai redusă decât cea a bărbaților.

Așa cum se observă, în anul 2018, implicarea conducătorilor de vehicule femei în accidentele rutiere grave produse a fost de 6,5 ori mai mică decât cea a bărbaților. În ce privește vinovăția, proporția este ușor mai scăzută, femeile fiind de 6,7 ori mai puține decât bărbații aflați în aceeași situație.



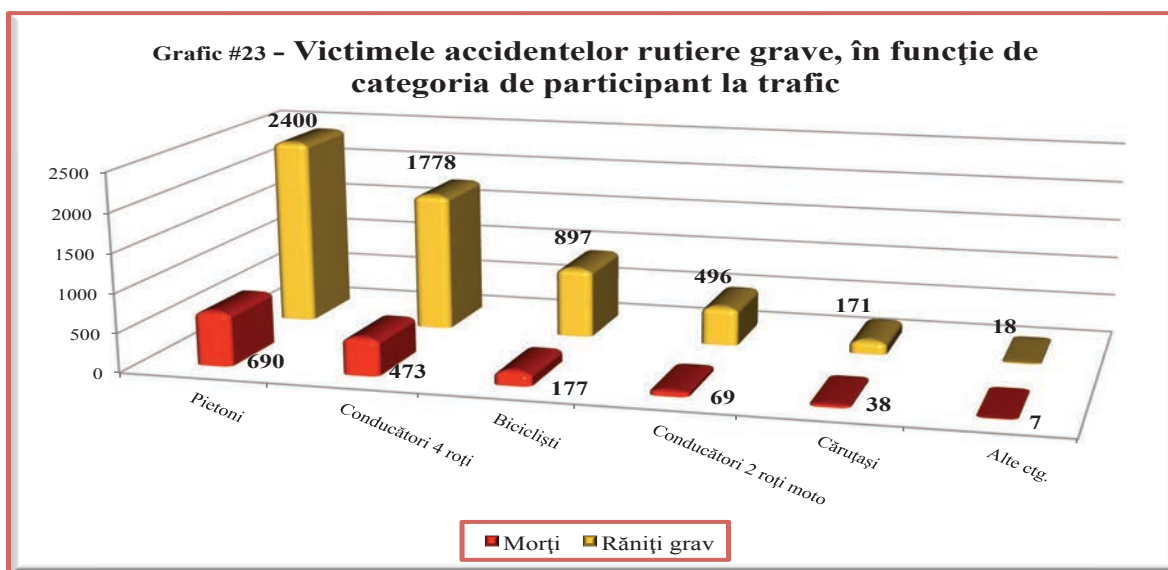
Analiza victimelor în funcție de categoria de participant la trafic implicată în accidentele rutiere grave exclude pasagerii, care în dinamica producerii unui accident rutier au un rol pasiv (**grafic #23**).

La fel ca în anul precedent, în anul 2018 cele mai numeroase victime le constituie pietonii, atât persoanele decedate, cât și răniții grav. Acest raport confirmă gradul ridicat de vulnerabilitate al acestei categorii dar și nivelul de indisciplină rutieră pe care îl manifestă. Pietonii victime ale accidentelor rutiere grave produse în anul 2018, reprezintă **36,9%** din totalul celor decedați și **29,5%** din totalul celor răniți grav. Numărul pietonilor decedați scade în 2018 față de anul anterior cu 43 persoane iar al celor răniți grav, cu 71 persoane.

În scădere față de anul 2017 se află și numărul conducătorilor autovehiculelor cu 4 roți. Reprezentând a doua cea mai numeroasă categorie de victime, acesta înregistrează cu 33 mai puține persoane decedate și cu 48 mai puțini răniți grav.

Numărul bicicliștilor decedați scade ușor față de anul 2017 (-9 persoane) dar cel al răniților grav este mai mare cu 49 de persoane iar proporția lor în totalul victimelor crește pentru ambele categorii.

În creștere față de 2017 se află și categoria conducătorilor de vehicule motorizate cu 2 roți, în 2018 numărându-se cu 5 mai mulți morți și cu 47 mai mulți răniți grav.



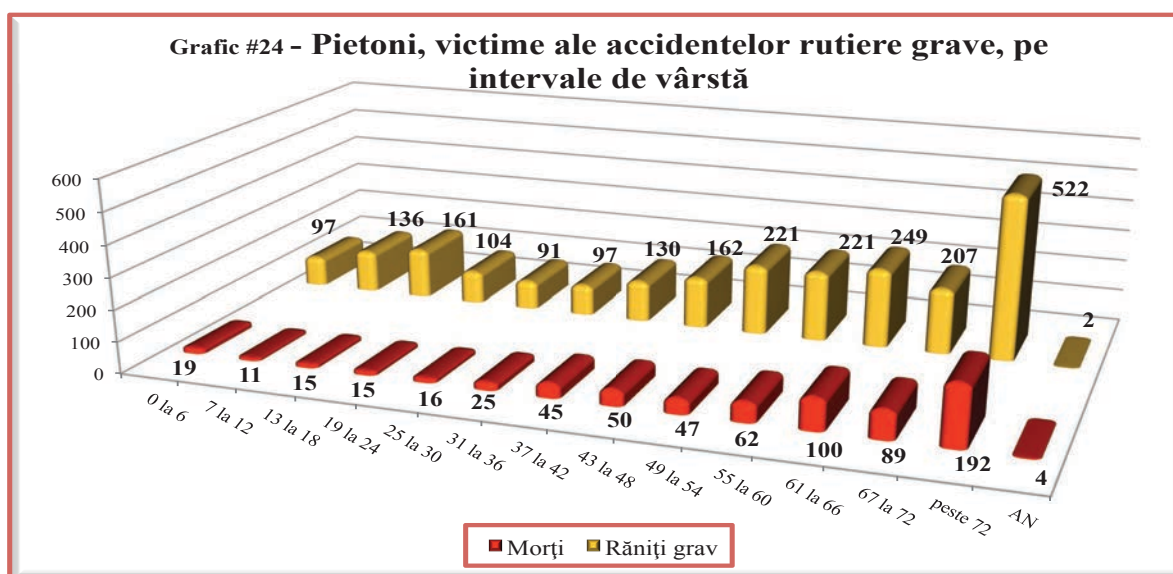
Analiza pe structura de vârstă a pietonilor (**grafic #24**) este importantă, având în vedere caracterul vulnerabil al acestei categorii de participanți la trafic, precum și faptul că, într-o bună măsură, accidentele rutiere în care pietonii sunt victimizați implică foarte frecvent responsabilitatea acestora.

În anul 2018, asemănător celui dinainte, cele mai reprezentate grupe de vârstă pentru victimele pietoni sunt cele ale persoanelor de peste 60 de ani. **Intervalul de vârstă de +60 ani adună 381 de persoane decedate, comparativ cu 305 decedați, cât însumează grupele de vârstă sub 60 de ani.**

Așa cum se observă în ilustrarea grafică, cele mai multe victime, atât morți, cât și răniți grav, se înregistrează pe segmentul +72 de ani, aproximativ de două ori mai mulți decât a doua cea mai reprezentată categorie de vârstă (61-66 ani).

Pentru celelalte segmente de vârstă situația din anul 2018 nu este cu mult schimbată față de anul anterior.

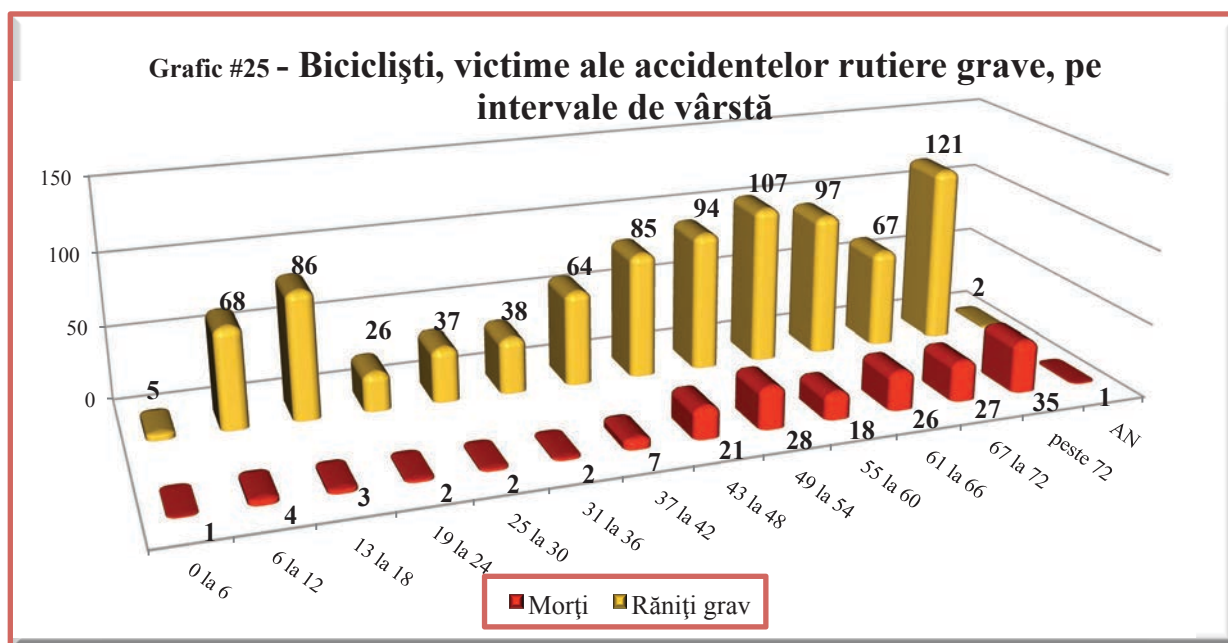
Segmentul copiilor și adolescenților (0-18 ani) prezintă aceeași curbă comparativ cu adulții tineri (19-36 ani), în rândul primilor producându-se mai multe răni grave și mai puține decese, dar contabilizând un număr mai mare de victime în total.



În cadrul altei categorii vulnerabile a participanților la traficul rutier, cea a bicicliștilor, se observă că cele mai puține victime se încadrează pe intervalul de vârstă 19-36 ani (**grafic #25**). Este foarte probabil ca acest segment de populație să îmbine caracteristici precum un nivel ridicat de educație, de informare și un conformism social pozitiv, care, transpuse în comportament rutier, ca utilizatori ai bicicletei, să însemne conduită rutieră preventivă și civilizată.

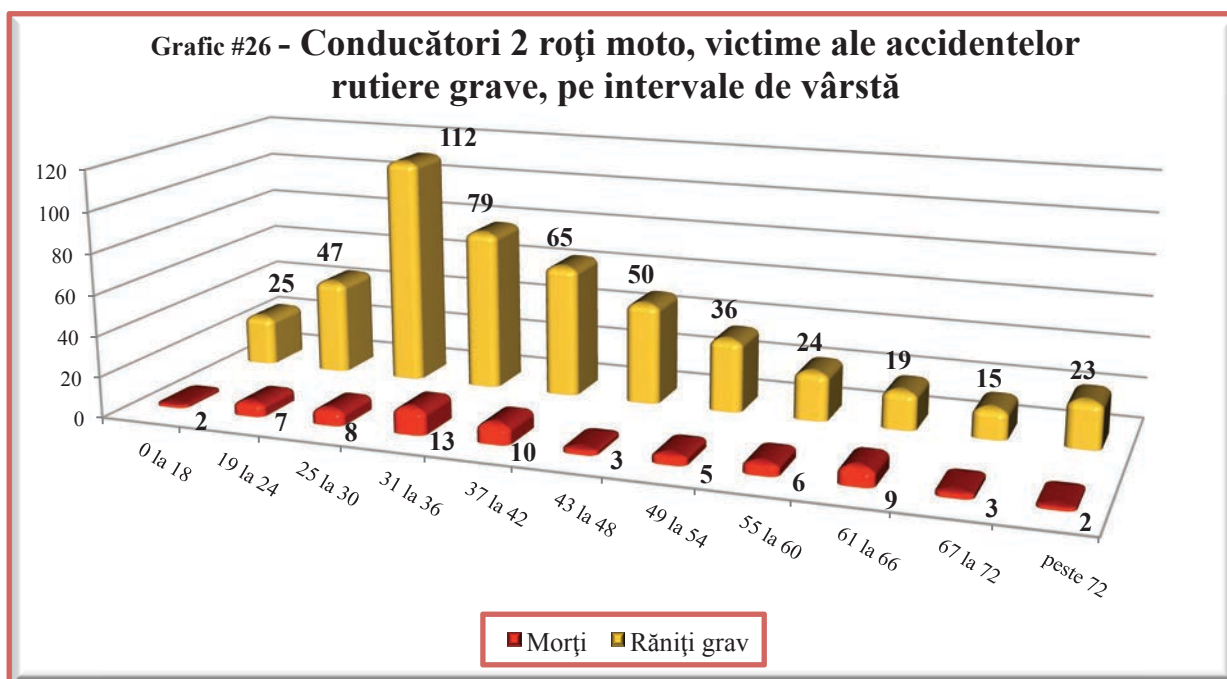
Vârful reprezentat de segmentul de vârstă 6-18 ani își poate datora numărul ridicat de victime necunoașterii normelor rutiere și atitudinilor teribiliste, imprudente, specifice copiilor și adolescenților.

Curba formată de bicicliștii cuprinși în intervalul de vârstă 37 -72 ani se datorează, cel mai probabil unor cumuluri specifice de motive, care caracterizează categorii diverse de persoane: persoanele care folosesc bicicleta în mediul rural (un comportament specific, descris pe larg în edițiile anterioare ale Buletinului siguranței rutiere n.n.), persoane în vârstă care își subestimează ori ignoră slăbirea calităților fizice, persoane cu un nivel redus de informare, educație și civism, care utilizează bicicleta în moduri care ignoră normele rutiere și conduita preventivă.



Distribuția victimelor înregistrate în rândul celor care au condus vehicule cu două roți, motorizate (**grafic #26**) reprezintă atât o **reflectare a structurii de vârstă a utilizatorilor uzuali ai acestui tip de vehicul**, cât și o imagine a intersecției dintre sistemul atitudinilor rutiere ale acestora și vârsta la care utilizează acest tip de vehicul. Aceste aspecte au fost descrise pe larg în studiul dedicat atitudinilor și comportamentelor rutiere ale motocicliștilor, realizat de Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității, structură specializată, de analiză, a Poliției Române, studiu realizat în anul 2015 și prezentat pe larg în ediția din anul următor a Buletinului Siguranței Rutiere.

Conform studiului menționat, utilizarea vehiculelor cu două roți, motorizate este specifică tinerilor. Momentul achiziționării unui asemenea vehicul și cel al obținerii permisului de conducere pentru acesta este, destul de frecvent, înaintea împlinirii vârstei de 18 ani. Opțiunea pentru un asemenea vehicul depășește nevoia simplă de deplasare motorizată ori un scop utilitar, ea are frecvent componente psihologice, legate de imaginea de sine și nevoia de expresie și este alimentată cultural. Utilizatorii vehiculelor cu două roți, motorizate, în special motocicliștii, se constituie ca un grup subcultural, cu atribute atitudinale, comportamentale și culturale, individuale și de grup, specifice unei subculturi. Din punct de vedere al conduitei rutiere, într-o primă etapă, aceștia manifestă și își asumă comportamente agresive și imprudente, dar, pe măsură ce înaintează în vârstă, constituie familii în care apar copii, avansează ca status social, adoptă o prudență din ce în ce mai crescută: renunță la vehiculul cu două roți în favoarea unuia cu patru roți; schimbă tipul de vehicul cu două roți, alegând unul mai puțin rapid și mai sigur; își reduc frecvența și distanțele parcurse pe două roți etc.



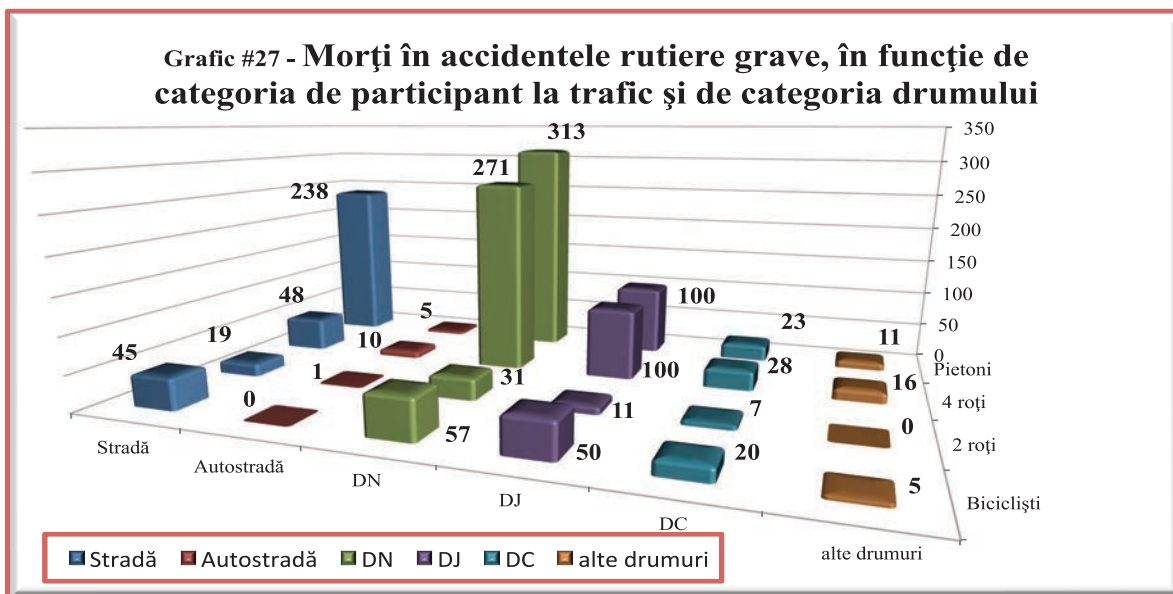
O perspectivă a victimizării în funcție de categoria de participant la trafic și de categoria de drum pe care s-au produs evenimentele rutiere care au provocat respectiva victimizare este prezentată în următoarele două grafice (**grafic #27 și grafic #28**).

A fost arătat, mai înainte, în prezenta analiză, care a fost distribuția **totalurilor celor decedați și răniților grav** în accidentele rutiere grave produse în anul 2018, pe diferitele categorii de drum. Fiecare dintre aceste categorii se distinge prin densitatea traficului, caracteristici fizice ale infrastructurii, ca și prin alte caracteristici date de binomurile urban-rural, local-național.

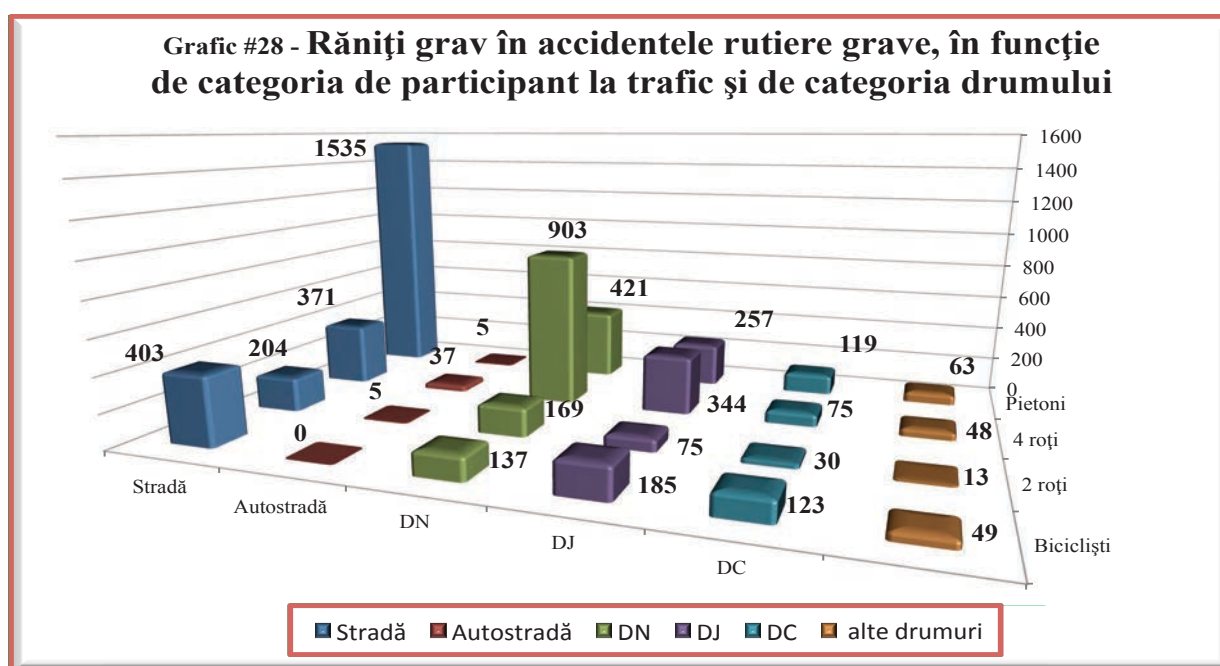
Diferențierea pe categorii de participanți la trafic victime ale accidentelor rutiere și intersectarea acestora cu tipurile de drum, propun o privire mai atentă și aduc un plus de evidență cu privire la tipurile de risc prezente pentru fiecare dintre acestea.

Pietonii (grafic #27) dau cel mai mare număr de victime-decedați în accidentele produse pe stradă și pe drumul național iar în contextul drumurilor județene sunt la fel de numeroși ca și conducătorii autovehiculelor pe patru roți. În cadrul categoriilor considerate, pietonii reprezintă 68% dintre decedați în **a.r.g.** produse pe stradă, 46,7% în cele care au avut loc pe DN și 37,5% în evenimentele de pe DJ. Față de anul 2017, numărul lor este ușor mai scăzut pentru fiecare dintre acești indicatori. Accidentele rutiere care implică impactul dintre vehicul și pieton sunt cele mai frecvente pe stradă, care reprezintă un tip de drum specific mai ales localităților urbane, acolo unde circulația pietonală reprezintă o componentă consistentă a traficului. Acest tip de accident este sau ar trebui să fie în mare măsură impropriu drumurilor naționale și celor județene. **Numărul mare de victime totalizate la rubrica pietoni pe DN și DJ are drept cauze, pe lângă indisciplina rutieră, nivelul scăzut al educației rutiere, carențele structurale ale infrastructurii și ignorarea necesității unui comportament rutier preventiv.**

Bicicliștii, o altă categorie vulnerabilă de participanți la trafic, sunt mult mai puțin reprezentați numeric, comparativ cu pietonii. Este de observat faptul că, numărul bicicliștilor decedați în accidentele produse pe DN, respectiv pe DJ este superior celui înregistrat pe stradă. Cauza se află, mai degrabă, în comportamentul rutier al bicicliștilor din mediul rural, aceasta incluzând atât nerespectarea regulilor rutiere, cât și inactivarea măsurilor preventive în ce îi privește.



În accidentele rutiere grave produse pe stradă, pietonii dau cel mai mare număr al răniților grav în timp ce bicicliștii sunt a doua cea mai reprezentată categorie (**grafic #28**). Răniții grav din rândul bicicliștilor sunt, totodată, cei mai numeroși în ceea ce privește accidentele rutiere grave produse pe drumurile comunale, fapt ce confirmă afirmațiile de mai sus legate de această categorie de participanți la trafic.



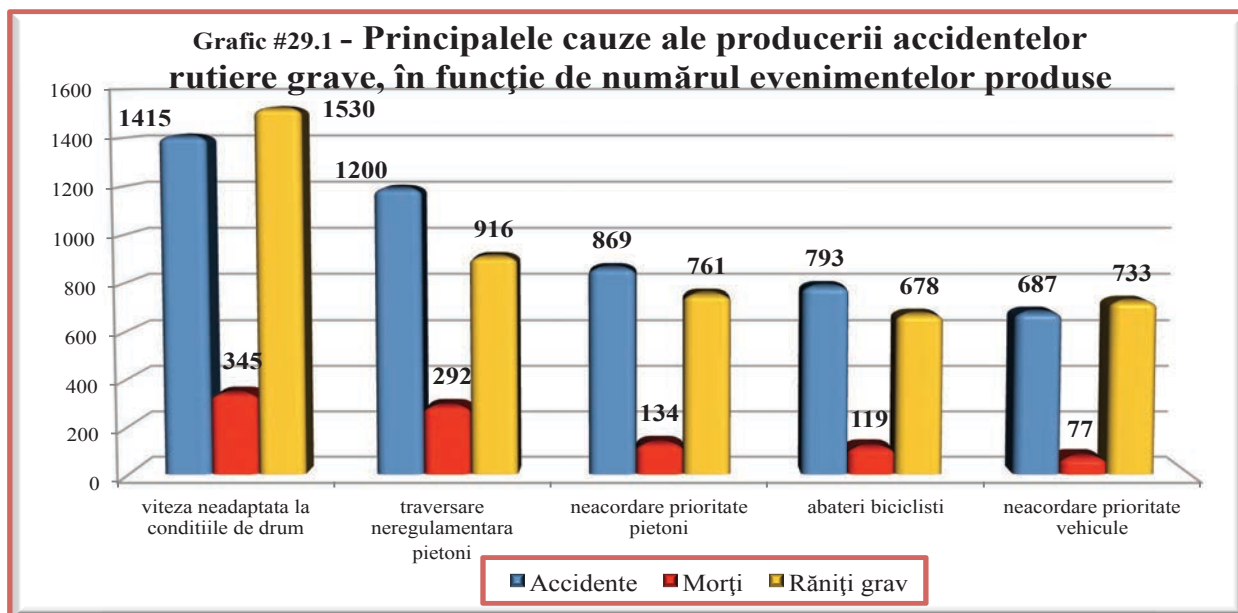
Datele colectate de Poliția Română structurează accidentele rutiere grave produse în anul 2018 pe 39 de cauze diferite. Frecvența manifestării acestora în evenimentele rutiere este diferită, dar, **comparativ cu anul 2017, nu există diferențe în ordinea principalelor cauze** care au provocat accidentele rutiere grave.

Viteza neadaptată condițiilor de drum a cauzat producerea a 1415 a.r.g., care s-au soldat cu 345 decedați și 1.530 răniți grav (**grafic #29.1**), în scădere față de anul 2017 cu 100 de evenimente (-6,6%). Este de subliniat faptul că cea mai frecventă cauză de producere a evenimentelor rutiere grave în anul 2018, precum și în anul anterior, neadaptarea vitezei la condițiile de drum nu se referă la o încălcare a normelor rutiere. Accidentele produse sub influența vitezei superioare celei reglementate pentru sectorul de drum pe care au loc sunt înregistrate ca atare, ca având drept cauză viteza neregulamentară. Viteza neadaptată condițiilor de drum reprezintă manifestarea unui cumul de probabile explicații: ignorarea unui comportament rutier preventiv,

lipsă de experiență șoferistică, atitudini agresive ori teribiliste în conducerea autovehiculului, altele asemenea posibile, având legătură nu cu conformismul normativ, ci, mai degrabă, cu autostructurarea psihologică a rolului de conducător auto.

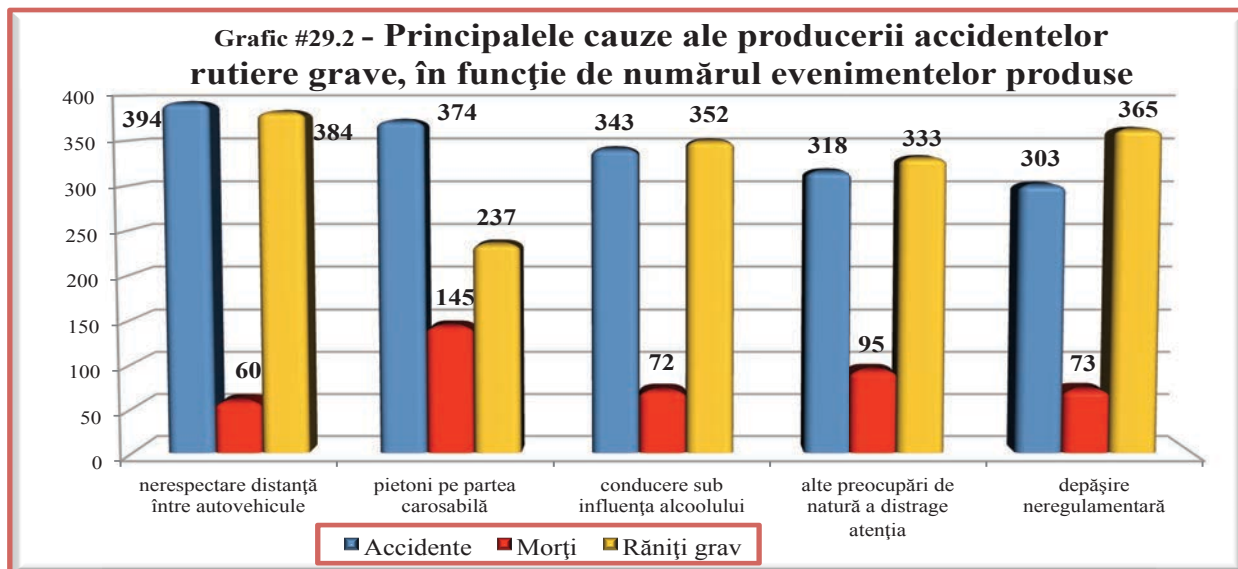
Asemănător, a doua cea mai frecventă cauză, traversarea neregulamentară a pietonilor, este în scădere în ceea ce privește numărul accidentelor produse față de anul 2017 (-71 de evenimente, -5,6%).

Cauzele 3-5, ca ordine a frecvenței, prezintă sporuri numerice mai puțin semnificative, în comparație cu anul 2017. Neacordarea de prioritate pentru pietoni a produs cu 18 evenimente mai mult în anul 2018, au fost înregistrate cu 19 mai multe abateri ale bicicliștilor și cu 37 mai multe evenimente cauzate de neacordare de prioritate vehiculelor.

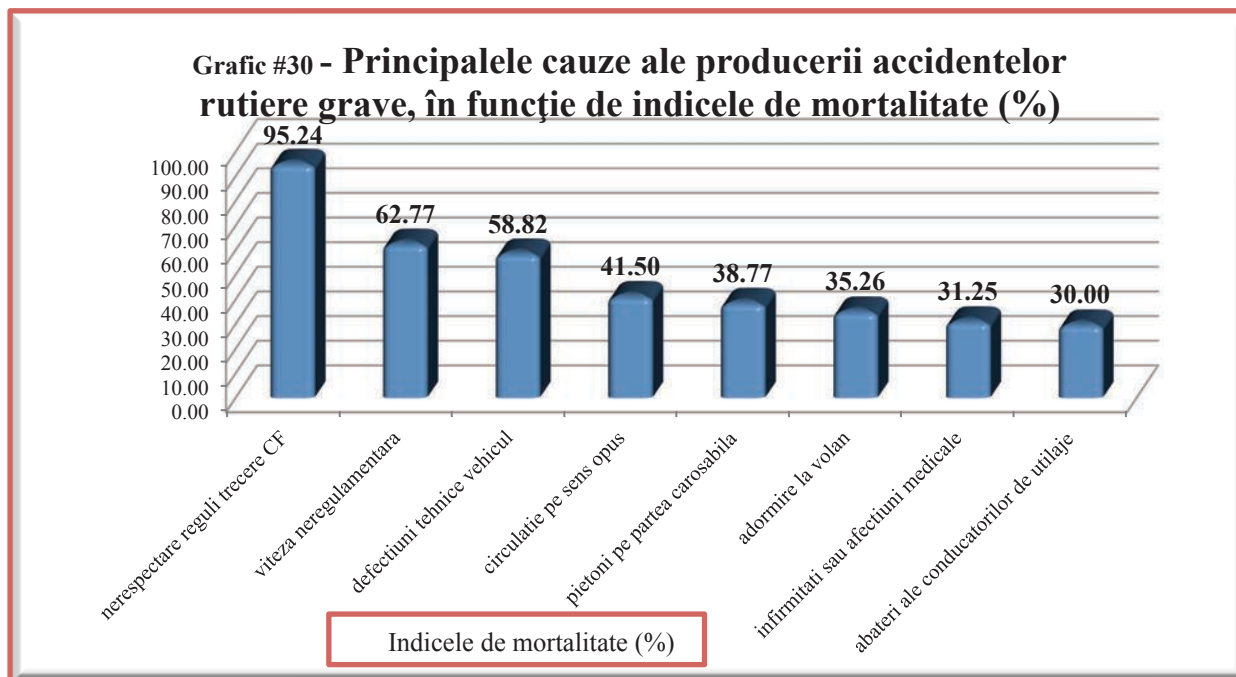


În **graficul #29.2** este reprezentat grupul următoarelor cinci cauze ca importanță numerică. În comparație cu anul 2017, ordinea este schimbată. Nerespectarea distanței între autovehicule a produs în anul 2018 mai multe accidente rutiere grave decât prezența pietonilor pe partea carosabilă, urcând un loc, dar și mai multe decât cu un an înainte (+42 evenimente, +11,9%). Este de menționat scăderea înregistrată în ce privește prezența pietonilor pe partea carosabilă: a șasea cauză în anul 2017, coboară în anul 2018 pe a șaptea poziție, provocând cu 71 mai puține a.r.g. (-16%).

O subliniere este necesară și în legătură cu conducerea sub influența alcoolului: în anul 2018 s-au produs din această cauză cu 96 mai multe accidente rutiere grave decât în anul precedent, însemnând o creștere cu 38,9%.



Analiza cauzelor accidentelor rutiere grave în funcție de frecvența producerii primește o utilă completare prin perspectiva asupra cauzalității evenimentelor rutiere din punctul de vedere al gradului de risc în victimizare. Mai jos (**grafic #30**) sunt prezentate principalele cauze ale producerii a.r.g. în funcție de valoarea indicelui de mortalitate.



Așa cum se observă, doar una dintre cauzele reprezentate în graficul de mai sus se regăsește între primele zece cele mai frecvente și anume prezența pietonilor pe partea carosabilă. Între cauzele de mare letalitate există totuși unele care, în anul 2018, au fost la originea unui număr ridicat de evenimente:

- adormirea la volan a fost la originea producerii a 190 de accidente rutiere grave, soldate cu 67 de morți și 227 răniți grav;
- circulația pe sens opus a provocat 147 de evenimente, în care au murit 61 de persoane, alte 194 fiind rănite grav;
- viteza neregulamentară a condus la producerea a 94 de a.r.g., din care au rezultat 59 decedați și 84 răniți 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 2018, aceasta tinde către 100%.

Cauzalitatea accidentelor rutiere se manifestă diferit **în funcție de mediul** în care se desfășoară traficul rutier, atât în ceea ce privește numărul accidentelor rutiere provocate, cât și în privința gradului de victimizare. Specificitatea condițiilor, pe care circulația din urban, rural ori din afara localităților le presupune, se reflectă în specificitatea cauzalității, determinând ca o aceeași cauză să fie mai mult sau mai puțin prezentă ori să producă o victimizare diferită. **În același timp, frecvența mare a anumitor cauze, manifestate specific pe drumurile dintr-un anumit mediu, reflectă cu suficientă claritate problematica particulară și acută a celor mai des manifestate comportamente rutiere de mare risc, a conduitelor neadecvate proprii anumitor segmente ale drumurilor publice.**

În mediul urban (**tabel #9**) situația rămâne asemănătoare celei din anul 2017 privind ordinea celor mai frecvente cauze ale accidentelor rutiere grave. Comparativ, cele mai semnificative aspecte sunt date de scăderea numărului evenimentelor cauzate de traversarea neregulamentară (-50 evenimente) și creșterea caracterului letal al accidentelor care au fost cauzate de abaterile bicicliștilor (de la 8% în 2017 la 11,8% în 2018).

Tabel #9

Cauze frecvente în Urban	a.r.g.	Morți	Răniți grav	Indice mortalitate
neacordare prioritate pietoni	742	87	678	11,7
traversare neregulamentară pietoni	649	108	544	16,6
neacordare prioritate vehicule	387	28	396	7,2
viteză neadaptată la condițiile de drum	289	50	305	17,3
abateri bicicliști	272	32	242	11,8

Cauzalitatea de mare frecvență produsă în mediul rural, prezentată în următorul tabel (**tabel #10**), prezintă semnificative diferențe față de anul 2017, punând în evidență o evoluție diferită a fenomenului comparativ cu mediul urban. Ordinea celor mai frecvente cauze se modifică în anul 2018 și, în plus, cauze care în anul 2017 se manifestau relativ puțin frecvent se manifestă în următorul an în număr suficient de mare pentru a fi luate în considerare în acest segment al analizei.

Neadaptarea vitezei la condițiile de drum și traversarea neregulamentară de către pietoni rămân în anul 2018 cele mai frecvente două cauze generatoare de accidente rutiere grave în mediul rural, în ușoară scădere pe toată linia valorilor indicatorilor. Abaterile bicicliștilor rămâne a treia cauză cea mai reprezentată, cu un număr mai mare de accidente, dar cu o mortalitate mai redusă.

Conducerea sub influența alcoolului și neacordarea de prioritate vehiculelor devin în 2018 a patra, respectiv a cincea cauză, producătoare de accidente rutiere grave în mediul rural, cu un an înainte neînsumând două cauze prezente în tabel au avut și în anul 2017 o frecvență semnificativă, dar ele scad ca număr și consecințe anul următor.

Tabel #10

Cauze frecvente în Rural	a.r.g.	Morți	Răniți grav	Indice mortalitate
viteză neadaptată la condițiile de drum	541	116	581	21,4
traversare neregulamentară pietoni	446	137	311	30,7
abateri bicicliști	435	68	368	15,6
conducere sub influența alcoolului	192	40	179	20,8
neacordare prioritate vehicule	177	31	186	17,5
pietoni pe partea carosabilă	171	60	114	35,1
abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale	170	22	157	12,9

În circulația pe drumurile din afara localităților, accidentele rutiere grave produse în anul 2018 au avut ca cele mai frecvente cauze pe cele prezentate în următorul tabel (**tabel #11**).

Viteza neadaptată condițiilor de drum rămâne și în anul 2018 cea mai des manifestată cauză a accidentelor produse pe drumurile din afara localităților, scăzând față de anul 2017 cu **14%** în ce privește numărul de evenimente dar provocând, proporțional, un număr suficient de morți pentru ca **mortalitatea să fie mai mare cu 2,3%**.

În anul 2018, preocupările de natură a distrage atenția devin a doua cea mai frecventă cauză a accidentelor grave produse pe drumurile din afara localităților (a patra în 2017, cu 32 de evenimente mai puțin), păstrând o valoare foarte ridicată a mortalității (42,1% în 2017).

Depășirea neregulamentară scade ca frecvență a evenimentelor cauzate (-38 a.r.g.), victimelor produse (-31 decedați, -38 răniți grav), valoarea indicelui de mortalitate coborând în 2018 cu peste zece procente.

În anul 2018 lista celor mai frecvente cauze producătoare de accidente rutiere grave pe drumurile din afara localităților se completează cu evenimentele datorate neacordării priorității vehiculelor.

Tabel #11

Cauze frecvente în afara localităților	a.r.g.	Morți	Răniți grav	Indice mortalitate
viteză neadaptată la condițiile de drum	585	179	644	30,6
alte preocupări de natură a distrage atenția	158	64	173	40,5
nerespectare distanță între vehicule	146	27	147	18,5
depașire neregulamentară	140	44	181	31,4
neacordare prioritate vehicule	123	18	151	14,6

Analiza intersectată a tipurilor de impact și a cauzelor de producere a accidentelor rutiere grave a pus în evidență (**tabel #12**) o serie de aspecte care largesc aria explicației privind modul în care un anumit comportament rutier, neregulamentară ori neadecvat, contra-preventiv, poate conduce, cu o probabilitate ridicată, la o anumită mecanică a producerii impactului care descrie accidentul rutier.

În următorul tabel sunt prezentate cele mai frecvente cauze ale accidentelor rutiere produse sub un anumit tip de impact, fiind precizat numărul evenimentelor produse în acest mod, victimele rezultate din respectiva formă de producere a a.r.g. și proporțiile pe care respectivele cauze le dețin în totalul categoriei de impact considerate.

Tabel #12

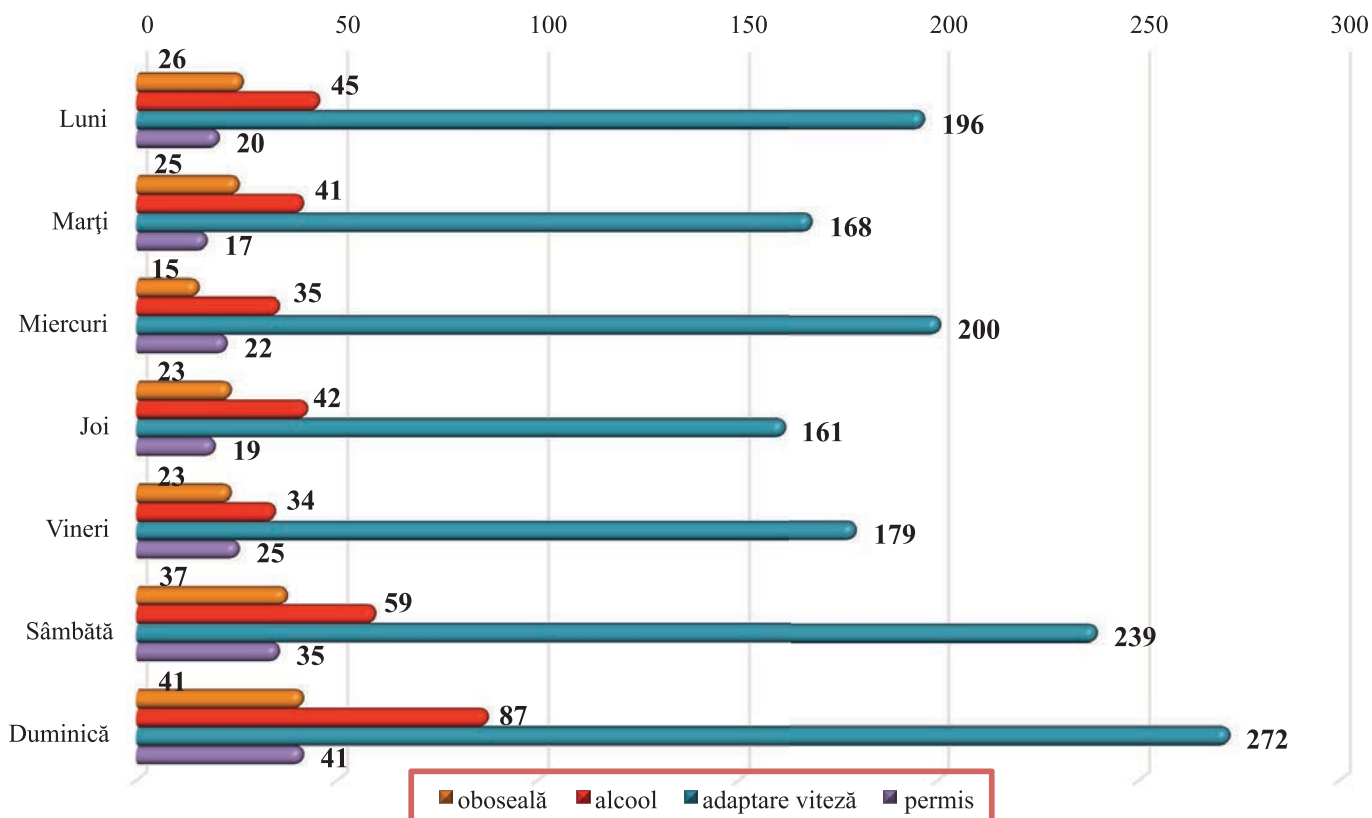
Tip impact	Cauză	a.r.g.	morți	răniți grav	% impact
acroșare	abateri bicicliști	100	23	79	22,3
	traversare neregulamentară pietoni	53	17	36	11,8
cădere din vehicul	abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale	128	19	112	25,0
	abateri bicicliști	265	21	245	51,7
coliziune față-spate	nerespectare distanță între vehicule	307	46	303	69,9
coliziune frontală	circulație pe sens opus	112	52	162	12,9
	depășire neregulamentară	114	36	164	13,2
	neacordare prioritate vehicule	92	14	103	10,6
	viteză neadaptată la condițiile de drum	264	102	344	30,5
coliziune laterală	abateri bicicliști	130	33	97	10,9
	depășire neregulamentară	80	12	83	6,7
	neacordare prioritate vehicule	504	52	537	42,3
	neasigurare la schimbarea direcției de mers	140	14	142	11,8
	viteză neadaptată la condițiile de drum	112	33	126	9,4
derapare	viteză neadaptată la condițiile de drum	83	8	84	69,8
lovire obstacol în afara carosabilului	adormire la volan	79	14	99	9,4
	alte preocupări de natură a distrage atenția	92	19	94	11,0
	conducere sub influența alcoolului	94	12	103	11,2
	viteză neadaptată la condițiile de drum	399	87	411	47,6
lovire pieton	neacordare prioritate pietoni	848	130	744	29,8
	neasigurare mers înapoi	137	25	113	4,8
	pietoni pe partea carosabilă	346	139	211	12,1
	traversare neregulamentară pietoni	1142	274	876	40,1
răsturnare	abateri bicicliști	54	6	48	9,0
	alte preocupări de natură a distrage atenția	55	14	48	9,2
	conducere fără permis	48	16	42	8,0
	conducere sub influența alcoolului	56	11	58	9,3
	viteză neadaptată la condițiile de drum	271	60	290	45,1

Observate în dinamica producerii lor de-a lungul săptămânii generice, unele cauze ale accidentelor rutiere grave schițează elemente ale unei anumite regularități. În graficul următor (**grafic #31**) sunt prezentate evoluțiile acelor cauze care au pus în evidență această regularitate, anume creșterea frecvenței producerii lor către finalul săptămânii.

Conducerea fără permis și conducerea sub influența alcoolului sunt comportamente ilegale, primul definit ca infracțiune, cel de-al doilea având potențial infracțional dat de valoarea alcoolemiei. Frecvența crescută cu care se produc în zilele de weekend se poate afla în legătură cu anumite circumstanțe – prezumția autorilor că există o probabilitate crescută de a nu fi depistați, activitățile de *loisir*, frecvente la sfârșit de săptămână, care presupun consumul de alcool, creșterea dispoziției pentru manifestări caracterizate de contestarea rigorii sociale.

Neadaptarea vitezei la condițiile de drum și adormirea la volan sunt cauze aflate în legătură cu ignorarea unui comportament preventiv și se manifestă mai frecvent în zilele nelucrătoare, ale finalului de săptămână, cel mai probabil ca efect al unei gestionări neechilibrate a resurselor fizice și de timp ale conducătorilor auto.

Grafic #31 - Evoluția săptămânală a accidentelor rutiere grave cauzate de oboseală, alcool, viteză și conducere fără permis



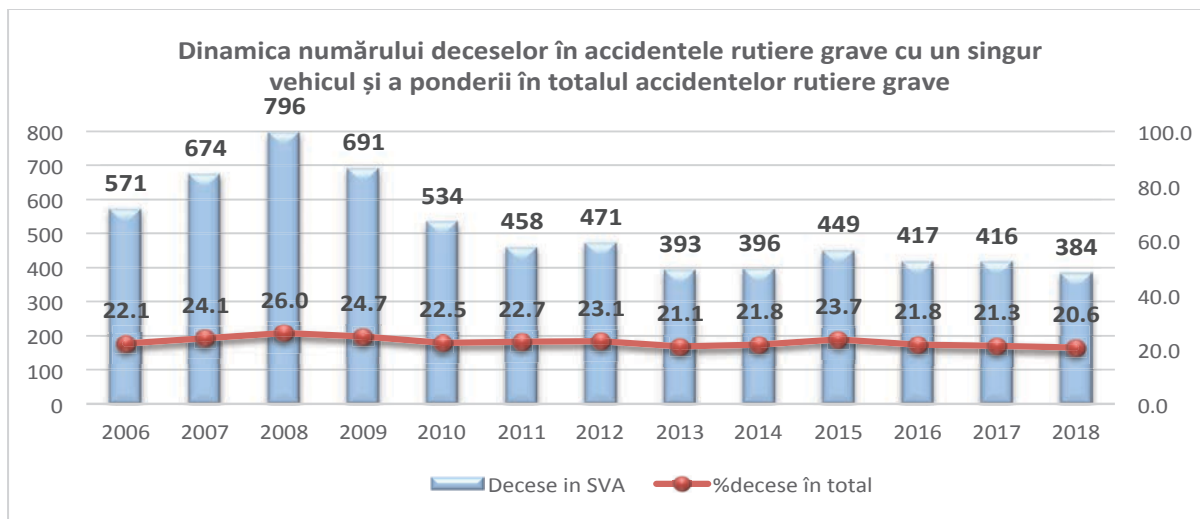


Capitolul III

ACCIDENTELE RUTIERE GRAVE CU UN SINGUR VEHICUL (SINGLE VEHICLE ACCIDENTS)

1. INTRODUCERE

În România, în ultimii 10 ani, 4.600 de oameni și-au pierdut viața în accidente rutiere cu un singur vehicul (SVAs¹⁸), reprezentând, anual, între 20-25% din totalul victimelor decedate în accidentele rutiere înregistrate pe teritoriul țării.



A. Ce reprezintă accidentul cu un singur vehicul?

Este tipul de accident rutier în care e implicat doar un autovehicul, și în care conducătorul auto (șofer sau motociclist) și/sau un pasager al acestuia a decedat sau a fost rănit grav, nemaifiind implicat niciun alt participant la trafic (ex. pieton sau biciclist).

¹⁸Pe parcursul analizei, vom utiliza frecvent abrevierea din limba engleză, atât pentru simplificarea exprimării dar și pentru că o apreciem ca fiind consacrată în acest domeniu

4 din 10 șoferi/pasageri și 3 din 10 motocicliști au murit în accidente rutiere cu un singur vehicul.

Pierderea controlului direcției și răsturnarea sau coliziunea cu un obiect fix, aflat pe carosabil (ex. animal, trunchi de copac) sau în afara părții carosabile (ex. stâlp sau copac) sunt exemple de astfel de accidente¹⁹. Conceptul acoperă o gamă largă de erori de șofat (inclusiv manevre de evitare a accidentului) și alți factori de risc (consum de alcool sau droguri, neatenție, oboseală, viteză, condiții meteo nefavorabile). Accidentele rutiere în care sunt implicați, alături de autovehicul, pietoni, bicicliști sau vehicule nemotorizate (ex. cele cu tracțiune animală) nu intră în categoria SVAs și nu au fost incluse în analiză acestea având caracteristici diferite în raport cu SVAs.

B. De ce reprezintă o problemă?

Un prim argument în favoarea studierii acestei categorii aparține de evenimente rutiere este acela că, deși a fost implicat un singur autovehicul, sunt accidente rutiere cu gravitate foarte mare, dovadă **numărul crescut de victime** în raport cu numărul accidentelor. Mai exact, valoarea indicelui de victimizare²⁰ este cel puțin la fel de mare comparativ cu accidentele în care au fost implicate mai multe autovehicule și/sau pietoni/bicicliști (în ultimii 10 ani indicele de victimizare a fost 1,2-1,3 în cazul SVAs și 1,1-1,2 în cazul non SVAs).

Un alt aspect care atrage atenția asupra problematicii accidentelor rutiere cu un singur vehicul este **responsabilitatea ridicată** ce revine șoferilor implicați, indicele de responsabilitate în cazul lor fiind de peste 95%, mult peste valoarea indicelui pentru restul conducătorilor auto angrenați în accidente rutiere grave (51%).

De asemenea, prin particularitățile sale, această categorie de accidente are, în mai mare măsură, legătură directă cu **starea și acțiunile conducătorului autovehiculului**, fie că este șofer sau motociclist, decât celelalte evenimente rutiere. Spre deosebire de alte accidente rutiere în a căror producere sunt implicate deciziile a cel puțin două persoane, în cazul accidentelor cu un singur autovehicul, starea conducătorului auto (oboseala, neatenția, efectul alcoolului/drogurilor consumate), cât și manevrele pe care le efectuează în trafic au în mai mare măsură un impact direct asupra producerii accidentului. În același context argumentativ, accidentele cu un singur vehicul evidențiază în mai mare măsură, comparativ cu restul accidentelor rutiere, impactul pe care îl au anumiți factori precum viteza, consumul de alcool/droguri, neatenția și lipsa de experiență în influențarea deciziilor și performanțelor conducătorului auto și în favorizarea producerii accidentului. Înțelegerea contextelor și a cauzelor care au condus la producerea accidentelor cu un singur vehicul ar putea constitui o bază pentru elaborarea mesajelor preventive adresate conducătorilor auto dar și pentru luarea unor măsuri de reducere a situațiilor de risc.

Viteza neadaptată, excesivă, consumul de alcool, oboseala, conducerea fără permis sunt cauze specifice SVAs.

C. O dinamică a deceselor în SVAs similară cu cea la nivel european

În Uniunea Europeană, aproximativ 30% dintre decesele în accidente rutiere din perioada 2006-2016 au avut loc în astfel de accidente.

Figure 2: Number of single vehicle accident fatalities and percentage of all road fatalities, EU, 2007-2016

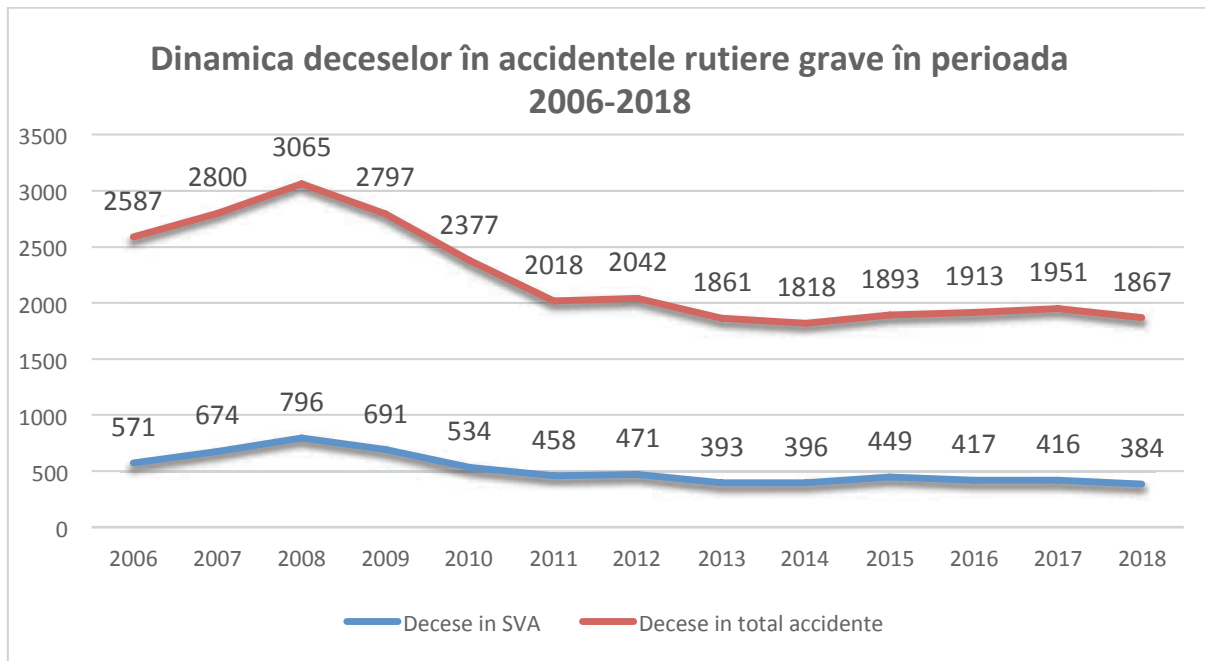


Source: CARE database, data available in May 2018

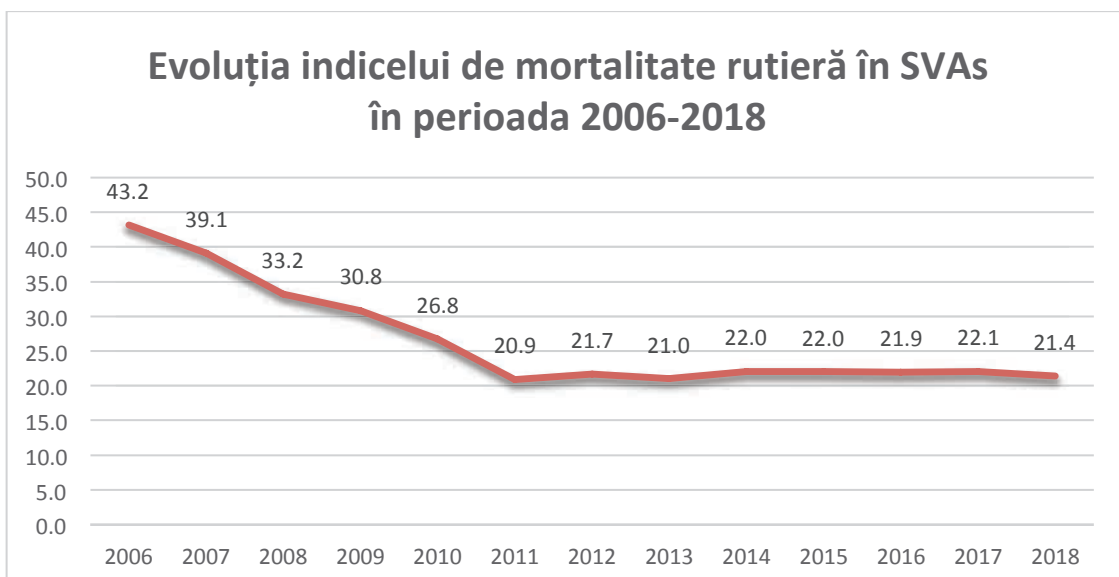
¹⁹European Commission, Traffic Safety Basic Facts on. Single Vehicle Accidents, European Commission, Directorate General for Transport, June 2017.

²⁰Indicele de victimizare = numărul de victime (decedați și răniți grav) la 100 de accidente grave

O privire retrospectivă asupra situației din ultimii 13 ani²¹ arată că, în România, în perioada 2007-2009, decesele în SVAs au fost la nivelul cel mai ridicat, atât numeric (aproximativ 700-anual) cât și ca pondere în totalul deceselor rutiere (24-25%).

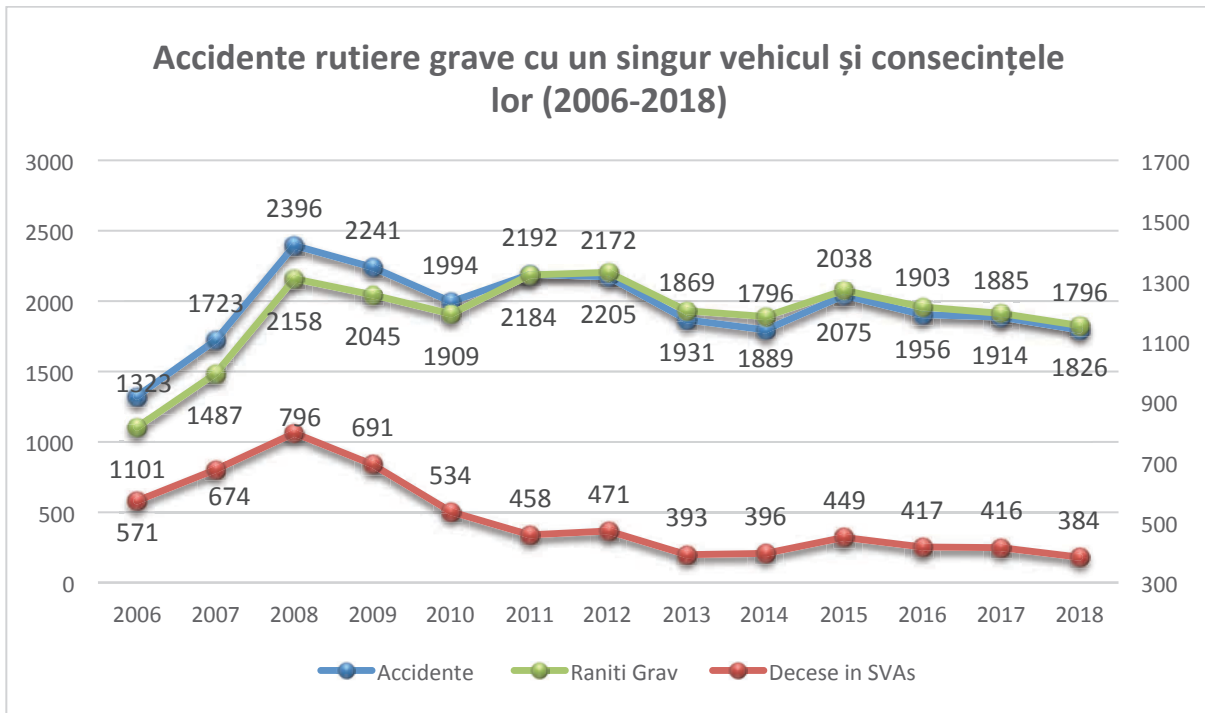


În ultimii 10 ani, cu unele variații de creștere anuală, reducerea totală a deceselor în SVAs a fost de 44%, comparabilă cu cea la nivel UE de 40%.



În schimb, în ultimii 10 ani scăderea numărului de accidente nu a fost atât de spectaculoasă, fiind de doar 20%, semn că pe lângă reducerea cu o cincime a numărului de SVAs s-a redus și mortalitatea în accidente (vezi graficul de mai sus), dar că numărul total de victime nu a scăzut în același ritm (numărul de răniți grav a scăzut doar cu 16% în ultima decadă).

²¹Am ales ca referință acest interval de timp pentru a suprinde și situația anilor de vârf 2007-2008, care pentru România au reprezentat un moment de cotitură în domeniul siguranței rutiere

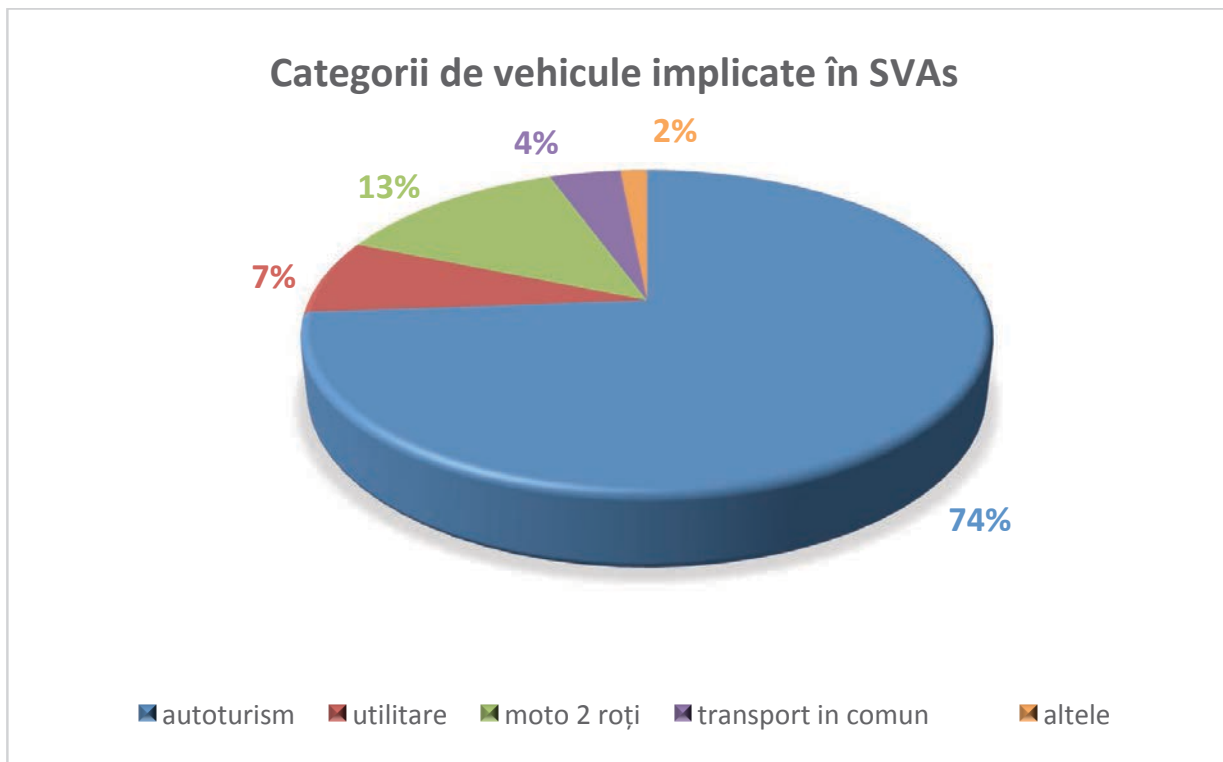


2. Caracteristicile accidentelor cu un singur vehicul

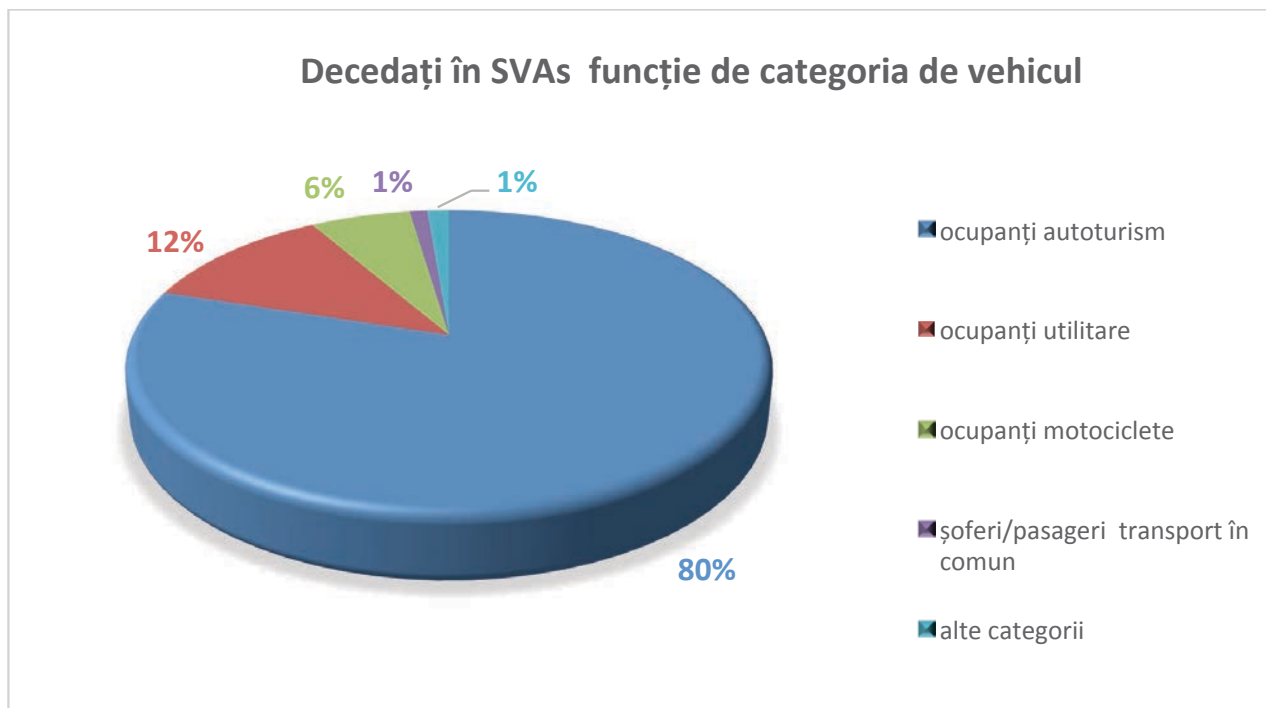
Pentru a înțelege particularitățile acestor accidente rutiere vom analiza, în primul rând, datele de care dispunem privind categoriile de vehicule implicate, modul de producere, condițiile de mediu și reperele temporare.

2.1 Tipul vehiculului implicat

74% din accidentele cu un singur vehicul și 80% din decesele rezultate au fost cu **autoturisme**, ele fiind și categoria de vehicule cea mai numeroasă în traficul rutier din România.



Remarcăm totuși ponderea mai mare a deceselor în cazul vehiculelor utilitare (autoutilitară, tractor, autocamion, autospecială), ceea ce se reflectă și într-un indice de mortalitate mai ridicat, comparativ cu accidentele provocate de alte autovehicule (respectiv 33 de persoane decedate la 100 de SAVs).



În peste jumătate dintre accidentele cu **autoturisme** (51,4%), principala cauză a fost **viteza neadaptată la condițiile de drum**, urmată de consumul de alcool (11,4%) și neatenție (11,2%). Depășirea vitezei legale a produs un număr de decese egal cu cel produs pe fondul neatenției, dar la un număr de accidente de trei ori mai mic (de aici și indicele de mortalitate foarte mare la accidentele cauzate de depășirea vitezei legale – 63 decese la 100 de accidente).

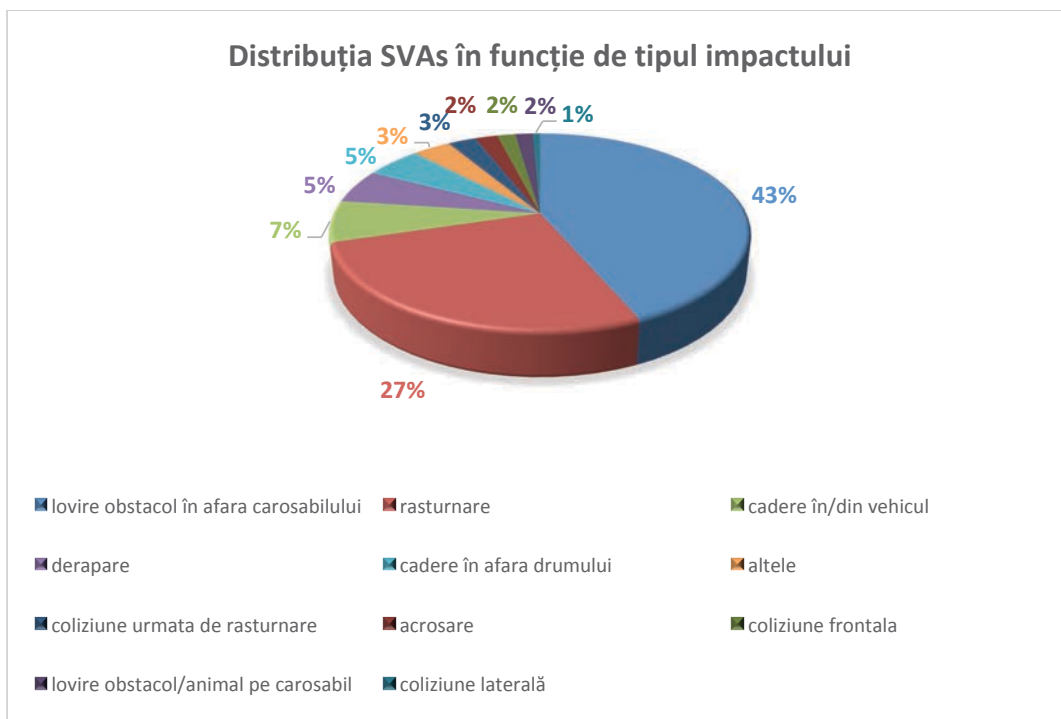
De asemenea, în peste 70% dintre accidentele **cu motocicletele**, viteza neadaptată la condițiile de drum a reprezentat cauza predominantă.

În cazul mopedelor, principala cauză de producere a accidentelor a fost *conducerea fără permis* (34%) urmată de *viteza neadaptată* și *consumul de alcool*.

În ceea ce privește alte categorii de vehicule, cauzele au variat ca frecvență și în funcție de specific sau de context (de ex. în cazul mijloacelor de transport în comun – abateri pasageri, tractor – conducerea fără permis și/sau sub influența alcoolului), dar trebuie reținută ideea că **în peste jumătate dintre accidentele cu un singur vehicul, mai exact în 53% dintre accidente și 56% dintre decese, cauza principală a constituit-o viteza (fie neadaptată, fie nelegală).**

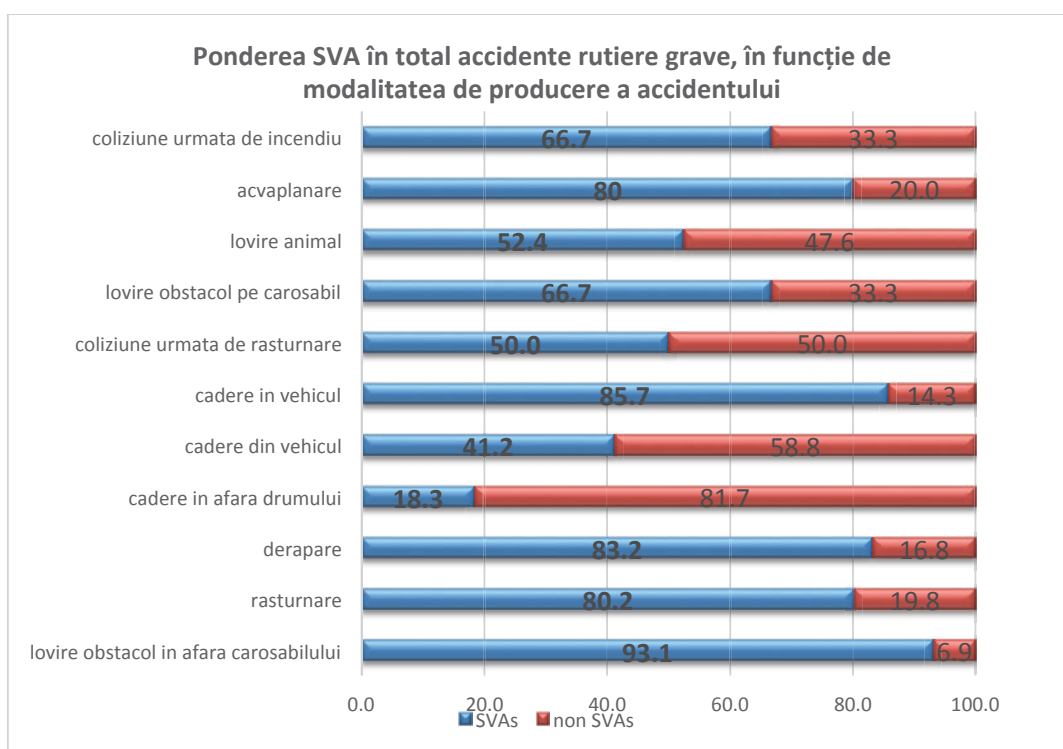
2.2. Tipologia ciocnirilor (modalitatea de impact)

Lipsa de abilități în manevrarea autovehiculului dar și imprudența în comportamentul rutier sunt sugerate și de modurile cele mai frecvente în care se produc astfel de accidente. Așa cum arată și graficul de mai jos, cele mai multe accidente rutiere cu un singur vehicul se produc prin **lovirea unui obstacol în afara carosabilului** (43%), o pondere importantă având-o, de asemenea, și cele produse prin **răsturnarea vehiculului** (27%).



Alte modalități de impact conturează tabloul coliziunilor: derapare, lovire obstacol/animal pe carosabil, cădere în afara drumului, coliziune urmată de derapare, sau cădere în/din vehicul (valabile pentru mijloacele de transport în comun respectiv pentru motocicletele).

Cele mai multe tipuri de impact sugerează controlul scăzut al autovehiculului, datorat atât lipsei de experiență, cât și unui comportament imprudent din partea conducătorului auto. Ele sunt specifice accidentelor cu un singur vehicul, având în vedere că SVAs sunt **suprareprezentate**²² în accidentele provocate prin *lovire obstacol în afara carosabilului* (93%), *derapare* (83%), *răsturnare* (80%), *acvoplanare* (80%), *lovire obstacol pe carosabil* (66,7%) sau *coliziune urmată de incendiu* (66,7%).

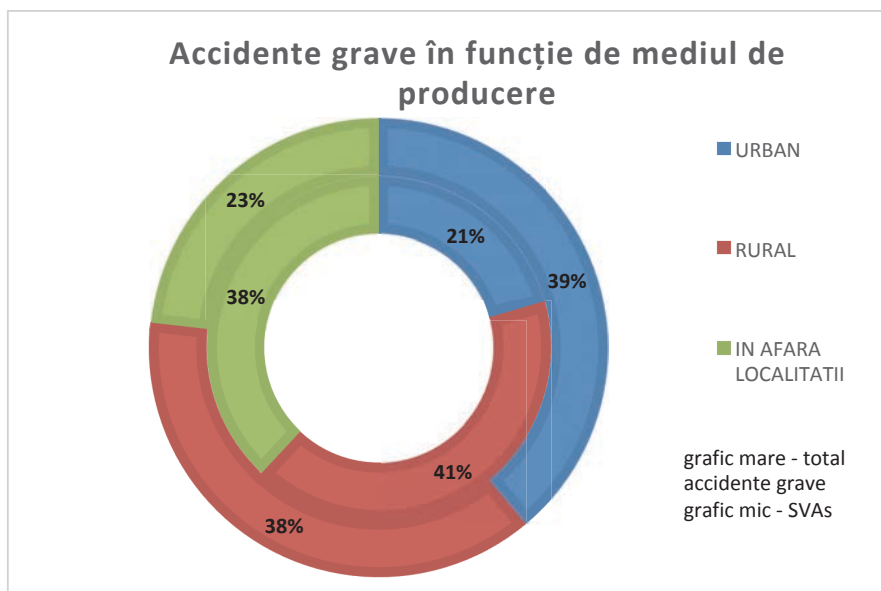


²² Dețin o pondere mai mare în anumite categorii comparativ cu ponderea în total sau ponderea medie

2.3. Factorii de mediu

2.3.1. Urban/Rural

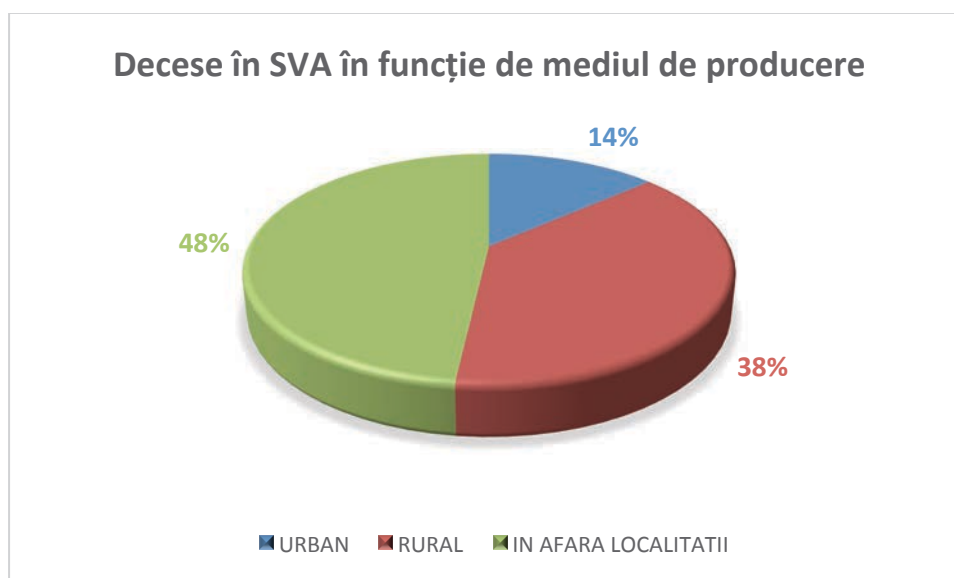
În general, cele mai multe accidente rutiere grave din România au loc în mediul urban, dar în cazul accidentelor cu un singur vehicul doar 2 din 10 au avut loc în mediul urban, probabil pentru că nu includ accidentele cu pietoni sau bicicliști, cele care sunt specifice orașelor. Tot datorită specificului, cele mai multe SAVs s-au produs în mediul rural și în afara localităților.



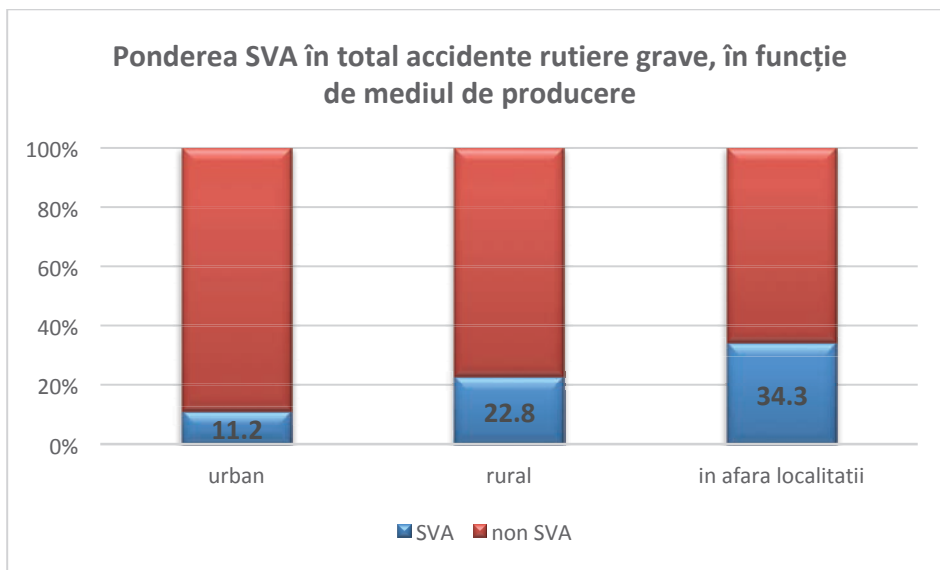
Astfel, 4 din 10 accidente cu un singur vehicul au avut loc în mediul rural, un procent comparativ cu cel al accidentelor produse pe drumurile dintre localități (38%).

Gravitatea accidentelor rutiere produse pe drumurile din afara localităților este dată de numărul mare de victime decedate reprezentând aproape jumătate (48%) din total, iar indicele de mortalitate a fost cel mai mare (27 decese/100 accidente comparativ cu 14 în urban și 20 în rural).

	URBAN	RURAL	ÎN AFARA LOCALITĂȚII	TOTAL
indice de mortalitate	14.0	19.8	27.1	21.4



Raportat la totalul accidentelor rutiere grave care au avut loc în România în cursul anului 2018, 1 din 10 accidente grave din mediul urban, aproape 25% din cele petrecute în rural și peste 1/3 din cele produse în afara localităților au fost din categoria accidentelor cu un singur vehicul.

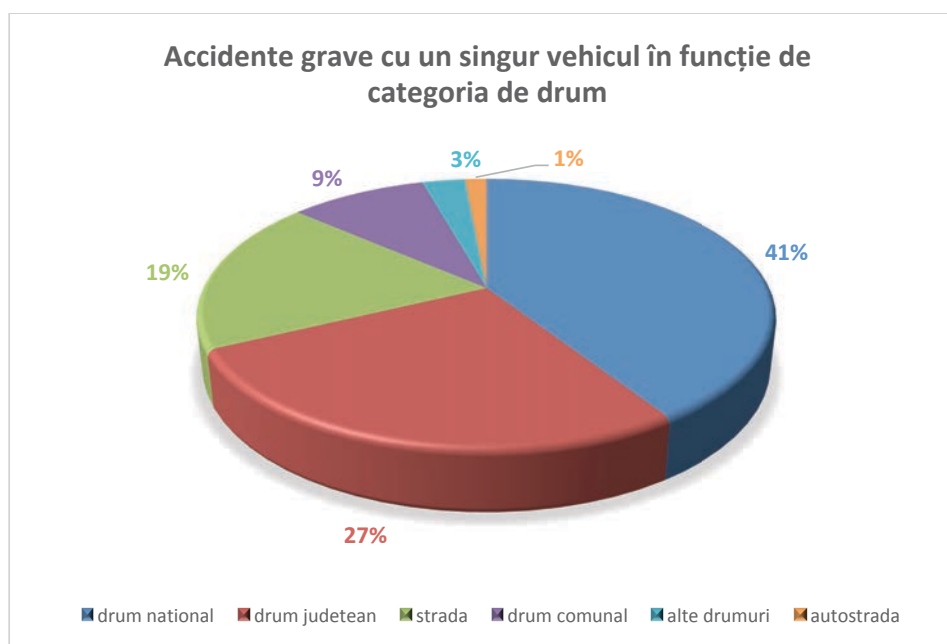


Dintre cauzele care au dus la producerea unui accident în afara localităților, segmentul cel mai vulnerabil la accidente de tip SVAs, în 53% din cazuri a fost *neadaptarea vitezei la condițiile drum*, iar 1 din 7 accidente a avut drept cauză *neatenția la volan*.

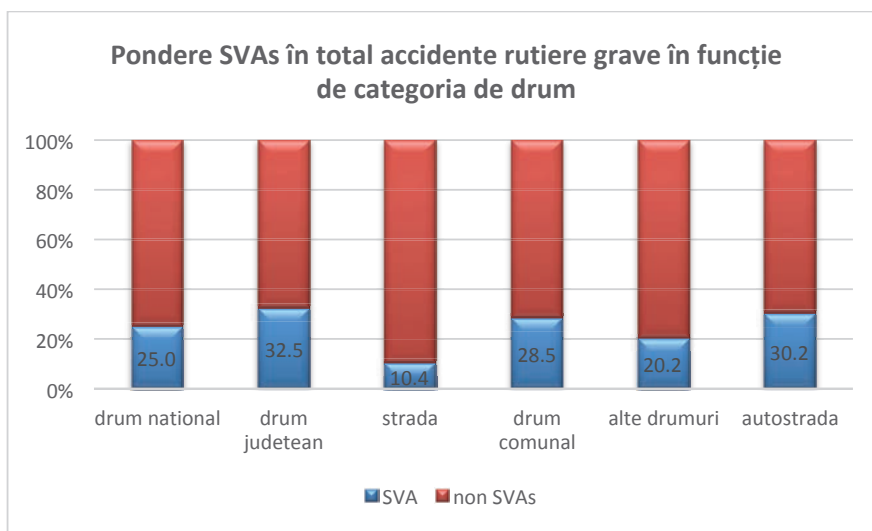
Pondere accidentelor cu un singur vehicul în totalul accidentelor produse în afara localităților pe principalele cauze generatoare de accidente pe aceste segmente de drum, este foarte mare: **6 din 10 accidente cauzate de viteză, neatenție, adormire la volan sau consum de alcool au fost SVAs**, iar **85% dintre accidentele provocate de persoane care nu aveau permis de conducere au fost, de asemenea, SVAs**.

2.3.2. Categoria drumului

Cele mai multe accidente cu un singur vehicul au avut loc pe **drumurile naționale** (41%) iar 27% pe drumurile județene. Doar 2 din 10 accidente au avut loc pe străzile din localități iar cel mai mic număr pe autostăzi (1%).



În cazul accidentelor rutiere grave din localitățile rurale, pe drumuri încadrate la categoria “drumuri comunale”, deși reprezintă doar 9% din SAVs, ele par a reprezenta un tip frecvent de accident rutier, având în vedere că 3 din 10 accidente pe drumuri comunale au fost de acest fel și 4 din 10 decedați în accidente pe DC au fost în SAVs.

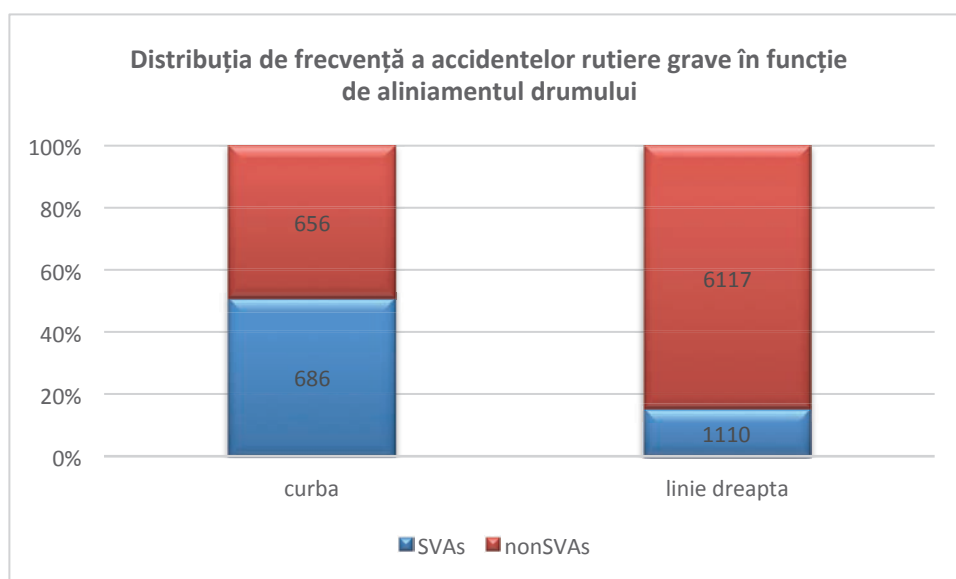


Așa cum observăm și în graficul de mai sus, accidentele cu un singur vehicul dețin o pondere mai ridicată în totalul accidentelor rutiere grave de pe drumurile județene respectiv de pe autostradă (3 din 10 accidente grave au fost SAVs). De asemenea, riscul de deces în accidentele care au loc pe drumurile comunale și autostrăzi este mai mare, dovadă indicele de mortalitate mai ridicat pe aceste două categorii de drumuri.

	drum național	drum județean	stradă	drum comunal	alte drumuri	autostradă	total
indice de mortalitate	23.0	22.5	12.6	28.3	19.2	26.9	21.4

2.3.3. Caracteristici spațio – temporale

În ceea ce privește **particularitățile drumului**, 4 din 10 accidente cu un singur vehicul au avut loc în **curbe**. Acestea par a fi zone în care unii dintre șoferi pierd controlul volanului și provoacă un accident, datele indicând faptul că *peste jumătate din accidentele rutiere petrecute în curbă sunt SAVs*.

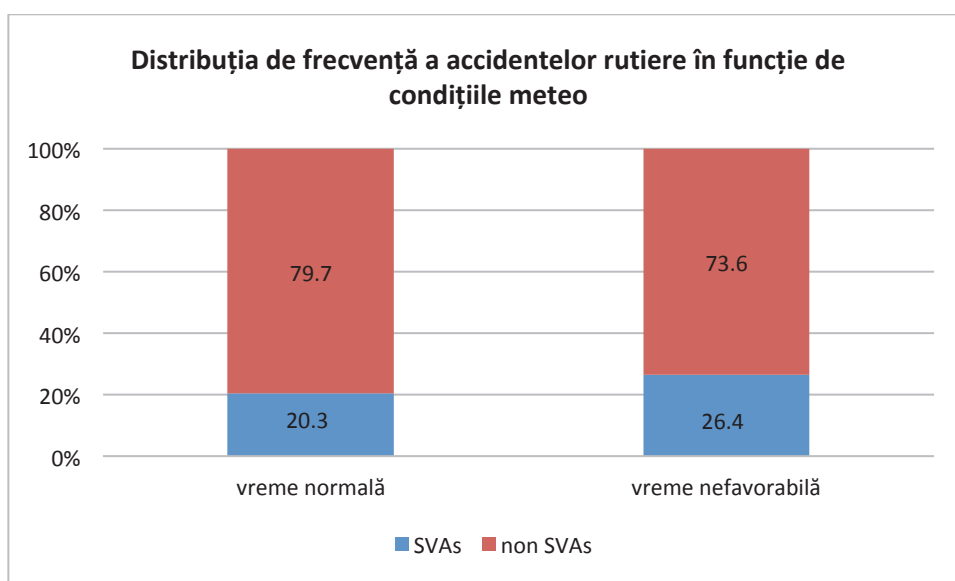


De asemenea, **podurile** sunt alte zone de risc în producerea unui accident rutier cu un singur vehicul, prin faptul că numărul de decedați raportat la numărul de accidente este foarte mare (indice de mortalitate 50).

	fără	curbă	intersecție	pe pod	în tunel
indice de mortalitate	21.1	21.9	12.6	50.0	0.0

2.3.3.1 Condițiile meteo

Deși marea majoritate a accidentelor cu un singur vehicul (87%) au avut loc în condiții meteo normale, datele indică într-o anumită măsură că în condiții de *vreme nefavorabile*²³ ponderea SVAs în totalul accidentelor grave crește. Astfel, dacă în condiții de vreme bună 20% dintre accidente au fost SVAs, în cazul accidentelor produse în condiții meteorologice adverse, ponderea lor a crescut la 26,4%.

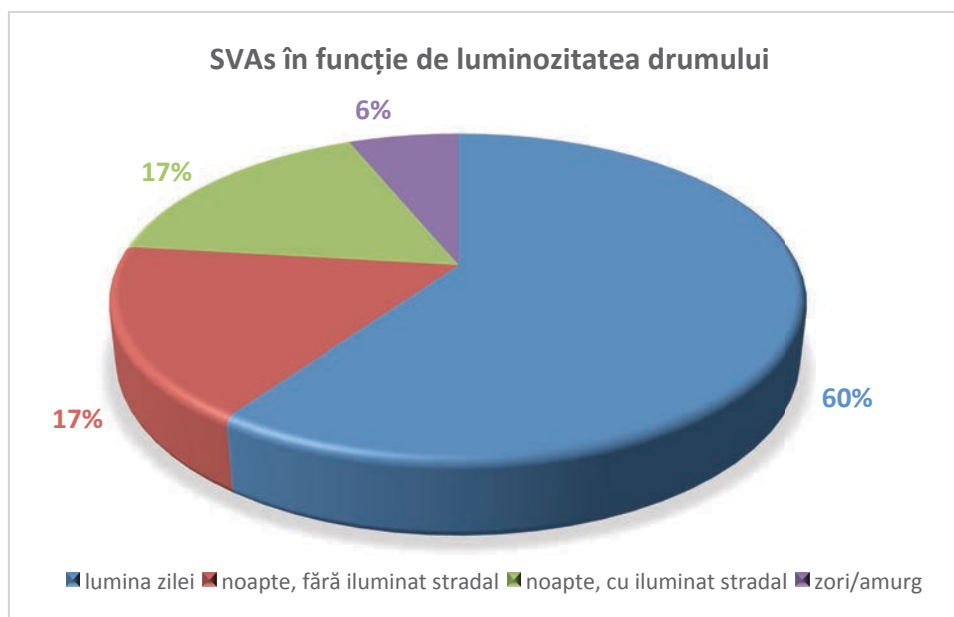


2.3.3.2 Condițiile de luminozitate a drumului

Marea majoritate a accidentelor cu un singur vehicul au avut loc **în timpul zilei** (60% la lumina zilei, 6% în zori/amurg). Observăm că, dintre accidentele produse pe timp de **noapte**, cele produse *în absența iluminatului stradal* (pe întuneric), deși au fost egale ca număr cu cele care au avut loc pe artere *cu iluminat stradal în funcțiune* au fost accidente cu consecințe mult mai grave, având în vedere indicele de mortalitate mai mare (33 de decese la 100 de accidente comparativ cu 20 de decese la 100 de accidente). De asemenea, accidentele produse **în zori** sau **în amurg** au înregistrat un număr mai mare de victime decedate raportat la numărul de accidente.

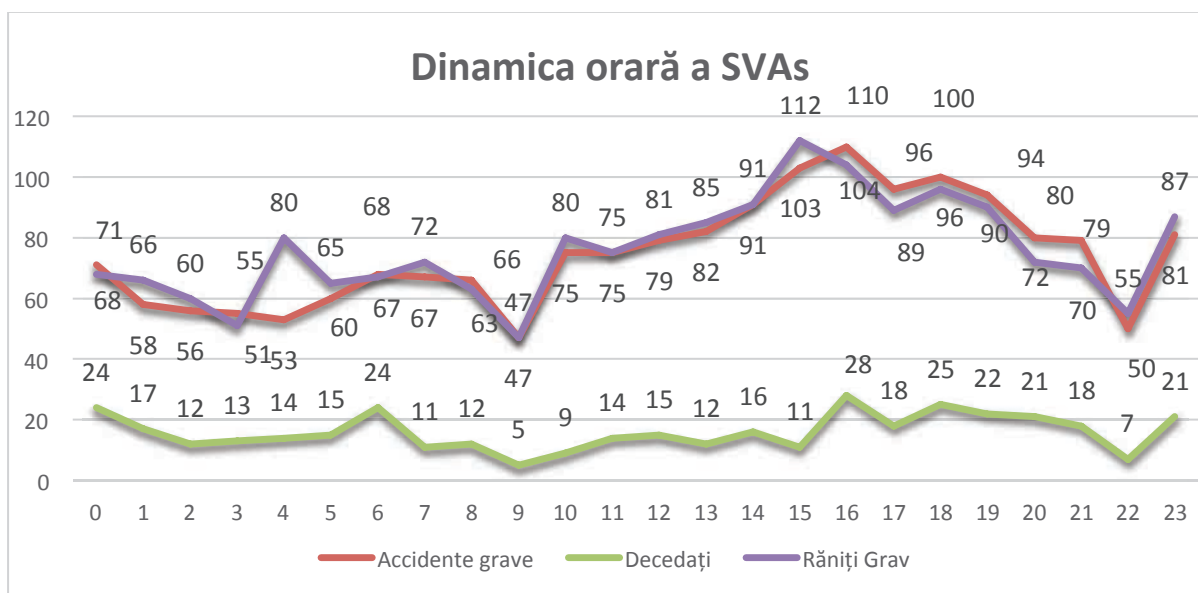
	lumina zilei	noapte, fără iluminat stradal	noapte, iluminat stradal	zori/amurg
Indice de mortalitate	17.9	33.1	19.7	27.0

²³Ploaie, ninsoare, ceață, lapoviță, vânt puternic, viscol

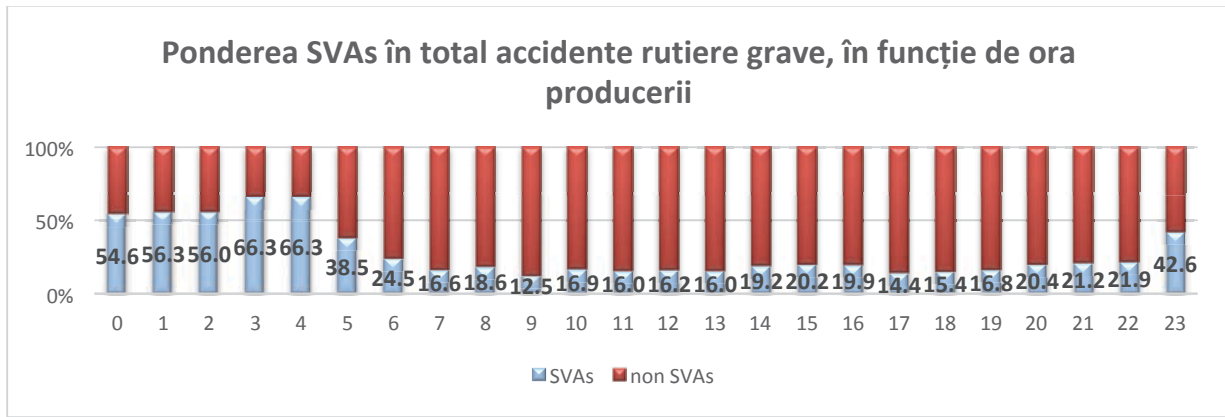


2.3.3.3 Dinamica orară/săptămânală/lunară

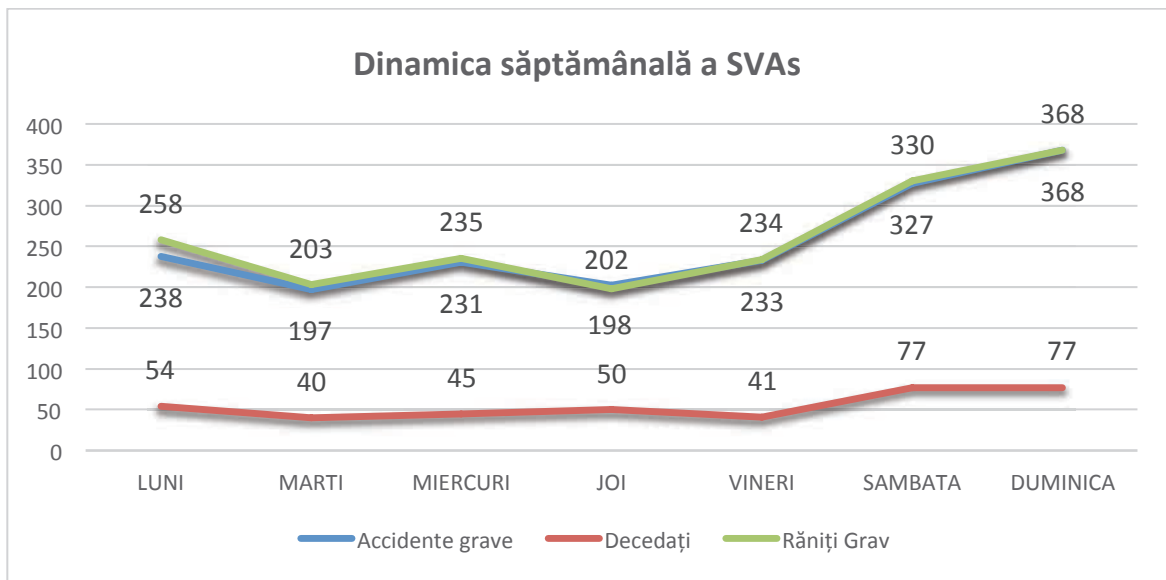
Această situație este confirmată de dinamica orară a accidentelor rutiere cu un singur vehicul. Indiferent dacă ne referim la zilele lucrătoare din săptămână sau la cele de weekend, numărul cel mai mare de evenimente a fost înregistrat în intervalul orar **15.00-19.00**, cu cele mai multe victime în jurul orelor 16.00. De asemenea, pe parcursul nopții (23.00-6.00) numărul de victime decedate sau rănite grav per accident a fost mult mai mare comparativ cu restul intervalelor orare, indicele de mortalitate cel mai mare fiind la orele 0.00 și 6.00 (34, respectiv 35 decese la 100 de accidente)



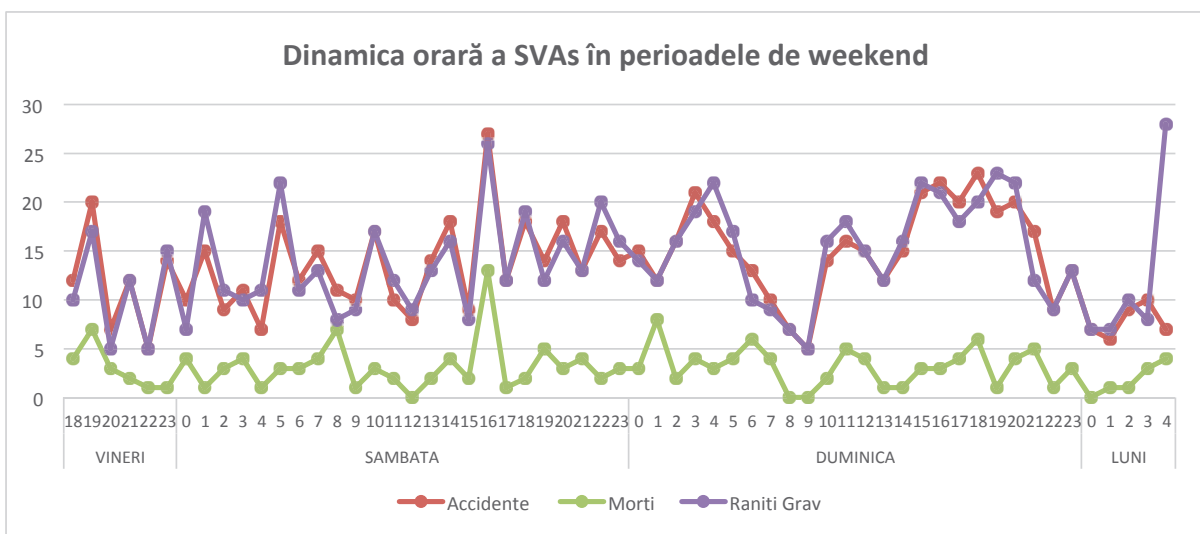
Problema accidentelor rutiere care se produc pe timpul nopții are o relevanță foarte mare când discutăm despre accidentele cu un singur vehicul. În intervalul orar **0.00-5.00 peste jumătate dintre accidentele rutiere grave din România în 2018 au fost din această categorie** (ponderea cea mai mare a fost în intervalul 3.00-4.00 când două treimi dintre accidente au fost cu un singur vehicul implicat) ceea ce înseamnă că riscul rutier de producere a SVAs pe timp de noapte este mai ridicat comparativ cu alte tipuri de accidente rutiere (cu pietoni, cu bicicliști), având în vedere și reducerea valorilor de trafic rutier în acest interval de timp dar și creșterea riscului de oboseală, neatenție sau a vitezei pentru șoferii implicați.



În ceea ce privește dinamica săptămânală a acestor accidente, se observă din graficul următor că **riscul cel mai mare este în zilele de sfârșit de săptămână, vârful fiind în zilele de duminică.**

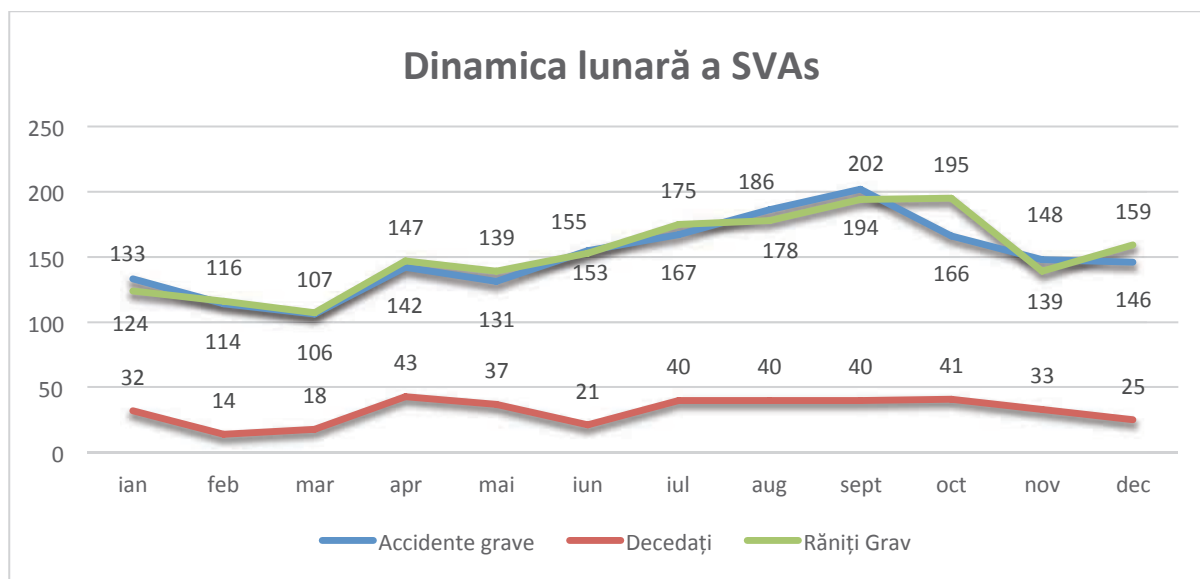


Dacă analizăm și intervalele orare din perioada de weekend²⁴, observăm că cele mai mari riscuri de producere a accidentelor rutiere cu un singur vehicul sunt *vineri* în jurul orelor 19.00, *sâmbătă* orele 5.00 și 16.00 și *duminică* orele 3.00 și 15.00-20.00.



²⁴Am considerat perioada de weekend intervalul de vineri ora 18.00 până luni ora 4.00.

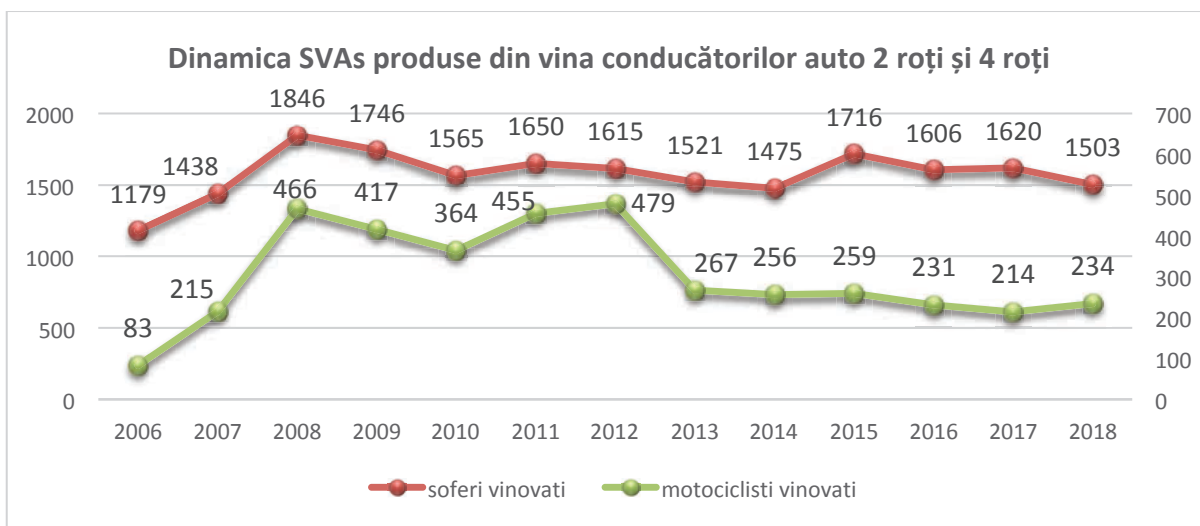
O analiză a dinamicii accidentelor pe parcursul anului ilustrează o creștere a numărului de SVAs în sezonul cald (perioada iunie – octombrie), cu un vârf în luna septembrie. În lunile aprilie și mai au fost cele mai multe decese raportate atât la numărul de SVAs (indice de mortalitate cel mai ridicat) precum și la numărul de decese în total accidente rutiere grave



3. Caracteristicile șoferilor. Responsabilitatea

În ultimii 10 ani, peste 19.000 de șoferi și motocicliști au produs accidente rutiere grave din categoria SVAs, fiind vinovați de moartea a peste 4.600 de persoane și rănirea gravă a altor 20.000 de persoane.

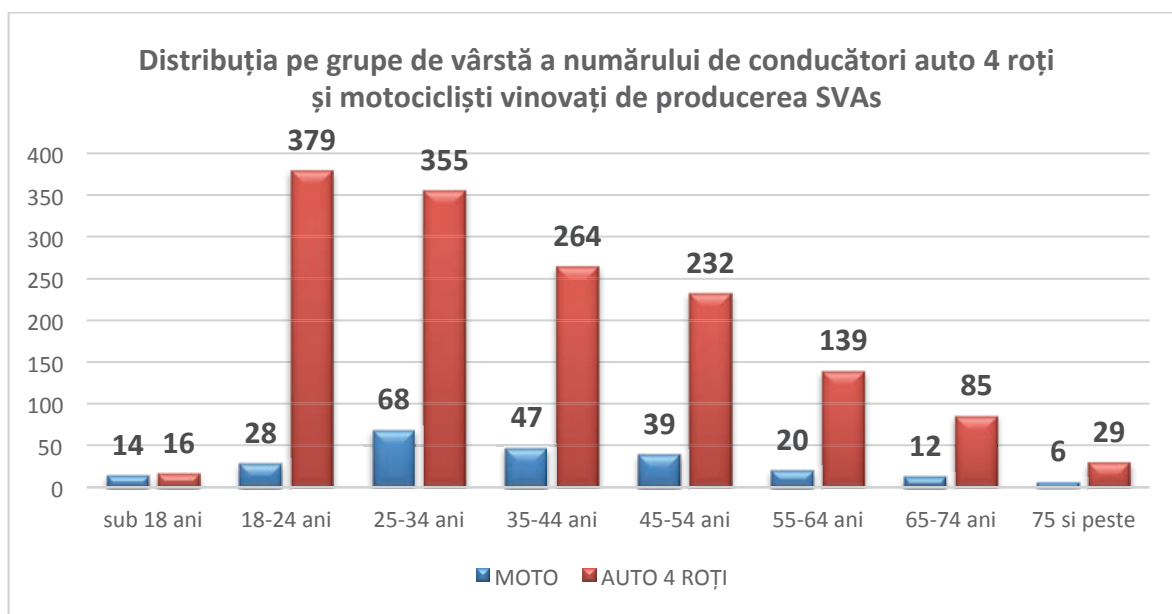
Dacă în cazul conducătorilor de autovehicule cu 4 roți numărul lor nu s-a redus prea mult de la un an la altul, numărul conducătorilor auto cu 2 roți a scăzut începând cu anul 2013²⁵.



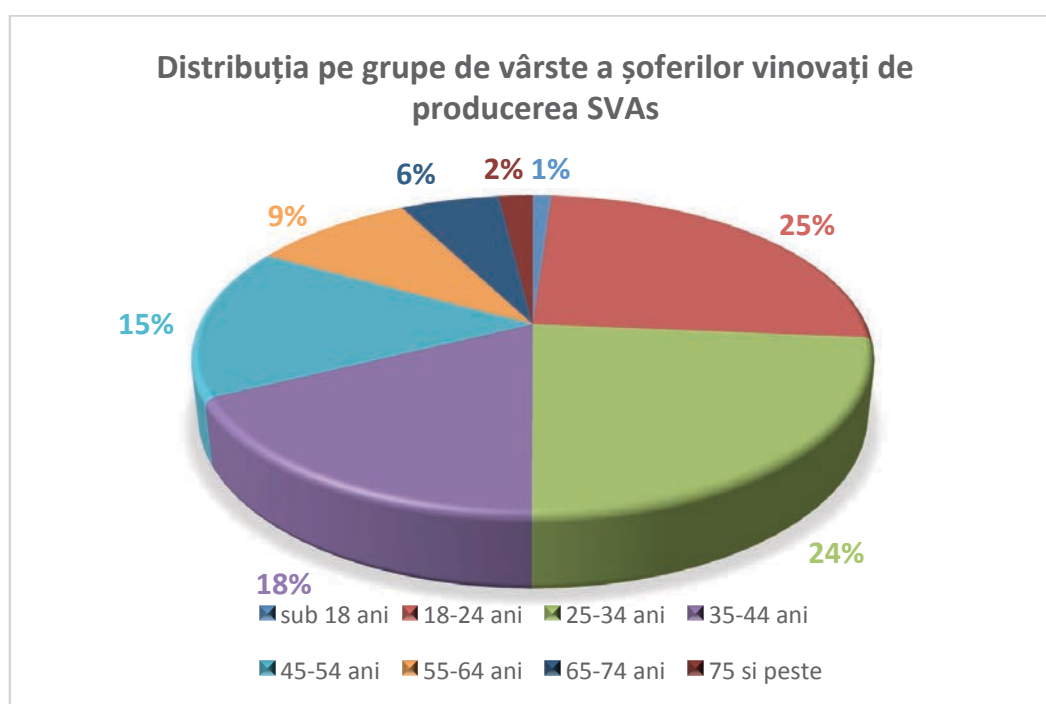
Din perspectiva vârstei celor care au produs SVAs, datele arată o medie destul de scăzută a vârstei (38 de ani media de vârstă, atât pentru șoferi cât și pentru motocicliști).

Suprareprezentarea categoriei șoferilor de 18-35 ani în accidentele rutiere cu un singur vehicul, comparativ cu alte grupe de vârstă, e evidențiată de distribuția pe grupe de vârstă a conducătorilor auto vinovați de producerea accidentelor grave așa cum este ea ilustrată în graficul următor:

²⁵O cauză ar fi modificările aduse de noul Cod Rutier (Legea 203/2012) care introduce obligativitatea deținerii permisului de conducere din categoria AM, A1 și B1 pentru conducătorii de mopede și alte autovehicule dotate cu motoare de capacitate mică. Cu această cerință a scăzut numărul de participanți la trafic conducători de mopede și a crescut gradul de pregătire în domeniul rutier a utilizatorilor de mopede, scăzând astfel și numărul de accidente rutiere în care au fost implicați.



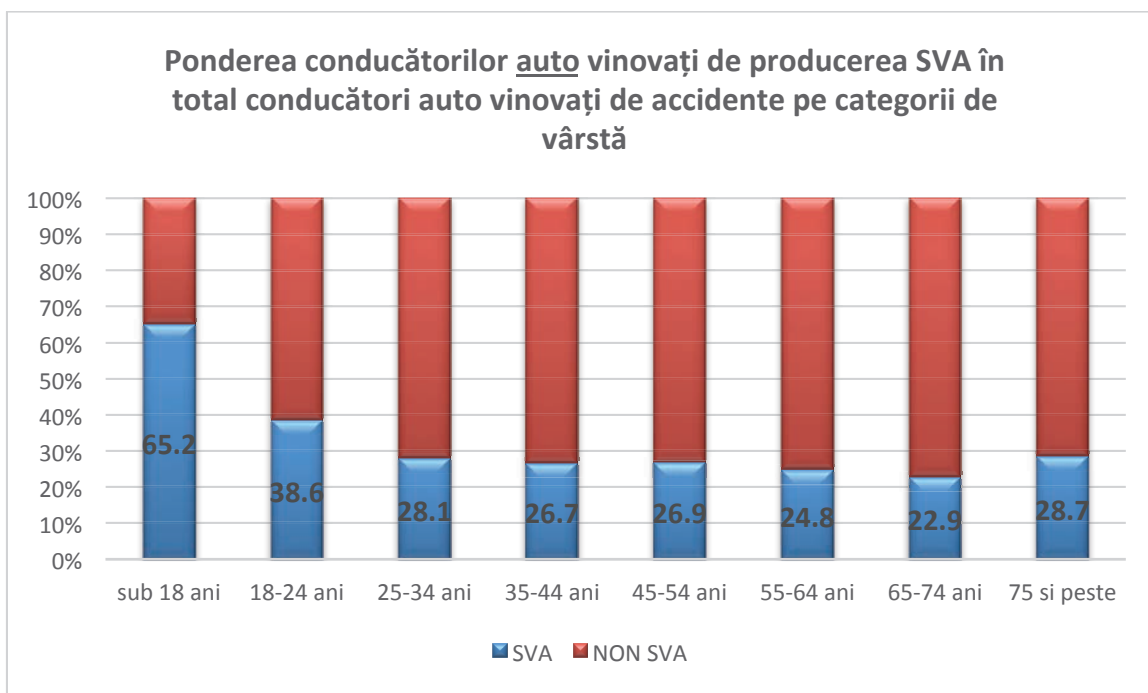
Jumătate dintre conducători de autovehicule care au cauzat un SVAs în anul 2018 sunt tineri cu vârsta de maxim 35 ani, 25% fiind în categoria 18-24 ani, procent neegalat de nicio altă grupă de vârstă.



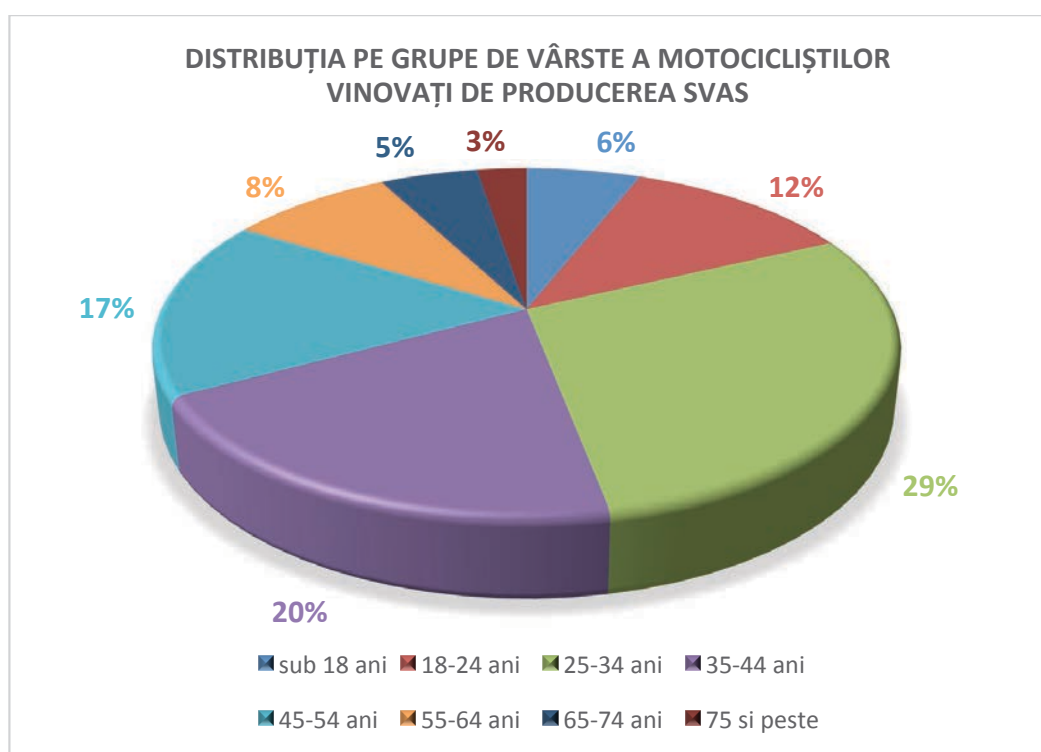
La cei sub 18 ani (1,1% în total conducători auto vinovați), rata victimizării a fost de 162 victime la 100 accidente, cea mai mare din toate categoriile. La fel, pentru categoria 18-24 ani, rata victimizării rutiere a fost ridicată (131 victime la 100 de accidente), ceea ce înseamnă că accidentele provocate de tinerii sub 25 de ani au fost dintre cele mai grave, cu implicarea mai multor victime, fie decedate, fie rănite grav.

De altfel, două treimi dintre accidentele rutiere grave produse de copiii care au condus ilegal, fără permis, un autoturism sunt de tipul *single vehicle accidents*, prin pierderea controlului volanului, deraparea și părăsirea carosabilului/ciocnirea de un obstacol.

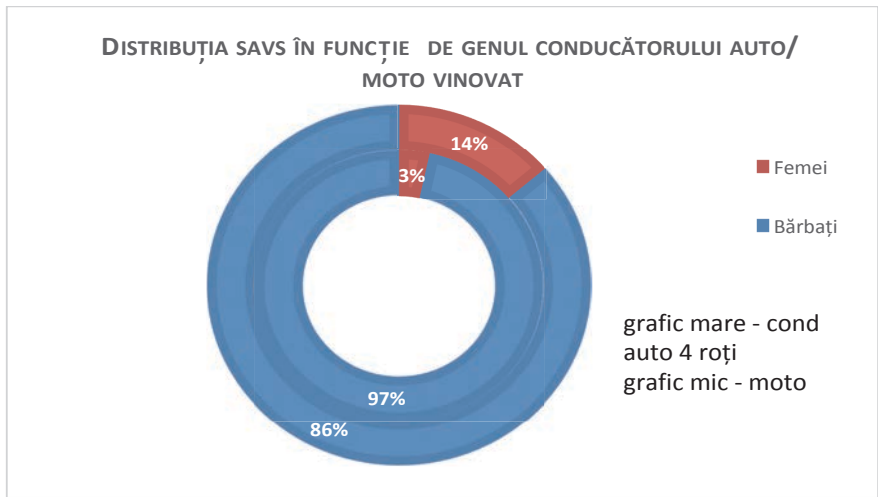
Observăm și în cazul tinerilor (18-24 ani) o incidență mai mare a SVAs în totalul accidentelor produse de șoferii din această categorie de vârstă (38,6%), comparativ cu șoferii mai vârstnici.



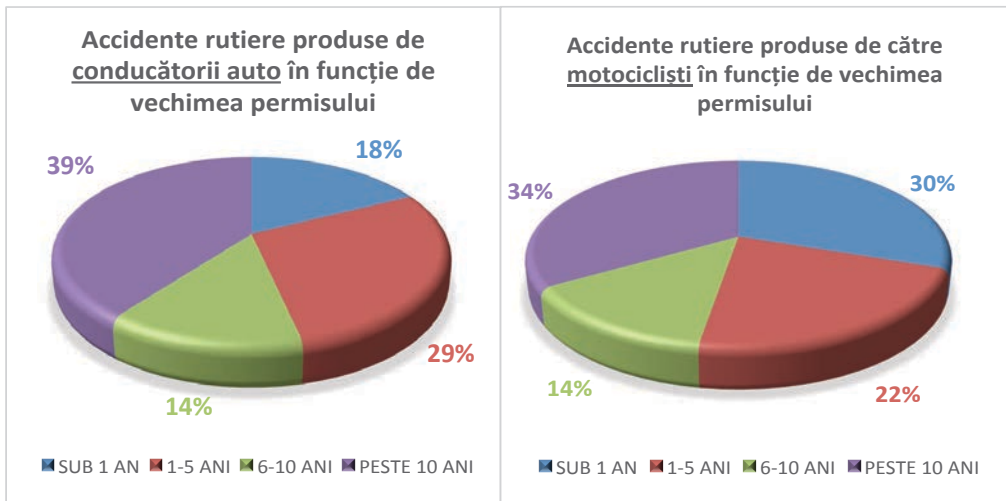
În cazul motocicliștilor, două treimi dintre cei care au provocat un accident rutier au vârste sub 45 de ani, ponderea cea mai mare o au tinerii între 25-34 de ani, urmată de cea între 35-44 ani.



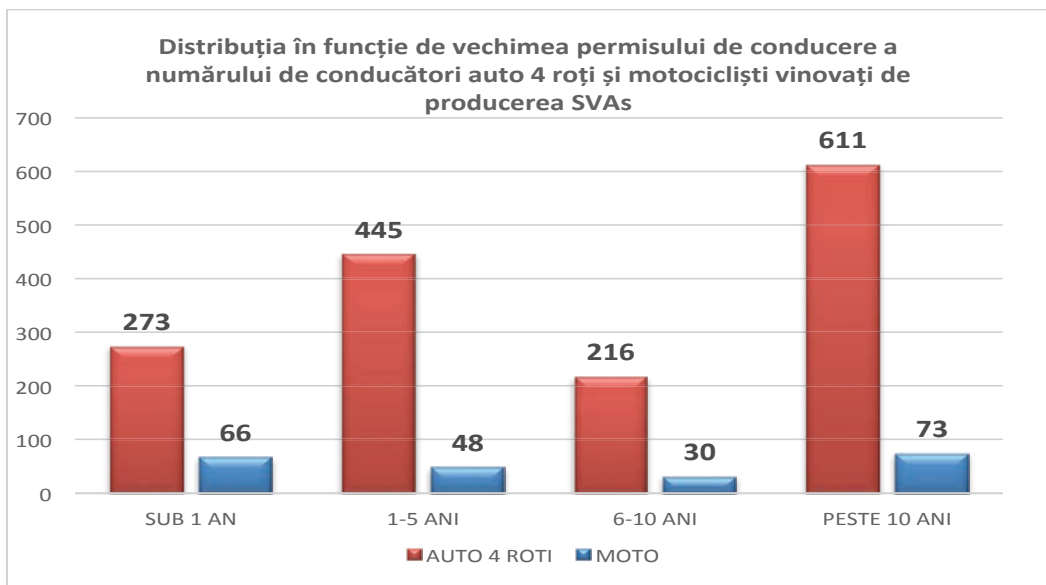
Marea majoritatea a conducătorilor auto vinovați de producerea SVAs sunt bărbați, doar 1 din 7 sunt de gen feminin. În cazul motocicliștilor, ponderea femeilor este nesemnificativă, 97% dintre motocicliștii care au produs un accident rutier au fost bărbați.



Referitor la **vechimea permisului de conducere** și, implicit, la experiența în conducere, observăm o diferență între șoferii auto și motocicliști²⁶: mai mult de jumătate dintre șoferii care au provocat un accident rutier grav aveau permis de conducere de peste 5 ani; în cazul motocicliștilor, 52% dintre accidente au fost produse de către motocicliști mai puțin experimentați, cu o vechime a permisului de sub 5 ani.

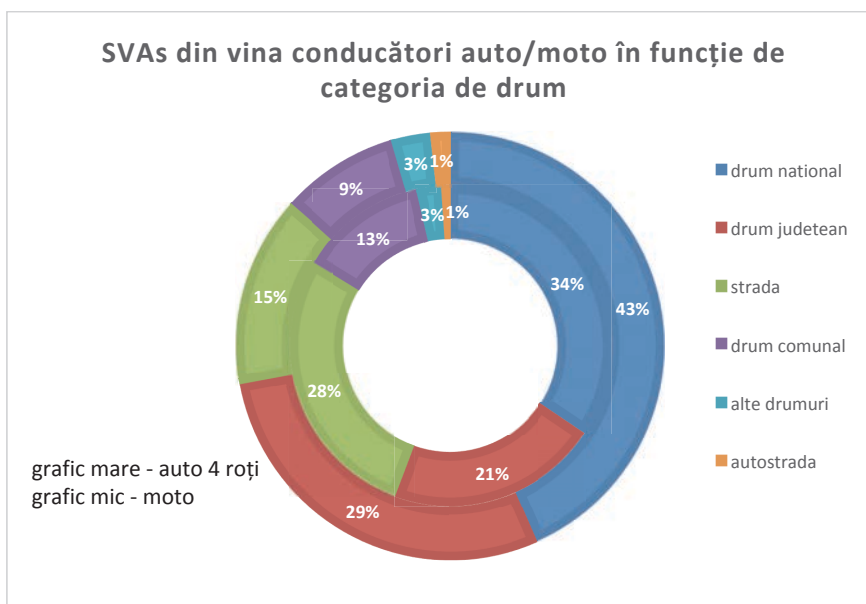


Cu toate acestea, și în cazul șoferilor și în cazul motocicliștilor, ponderea cea mai mare au avut-o cei cu vechime de peste 10 ani (4 din 10 șoferi și o treime dintre motocicliști).



²⁶Inclusiv conducători de mopede

Cum am mai evidențiat deja, cele mai multe accidente cu un singur vehicul au avut loc pe drumurile naționale și cele județene. Există totuși o diferență între accidentele produse din vina conducătorilor de autovehicule cu 4 roți față de cei de autovehicule cu 2 roți. Astfel, motocicliștii au produs accidente în mai mare măsură pe străzi și pe drumuri comunale comparativ cu șoferii: 4 din 10 motocicliști au provocat un accident rutier grav pe astfel de drumuri comparativ cu doar un sfert dintre șoferi.

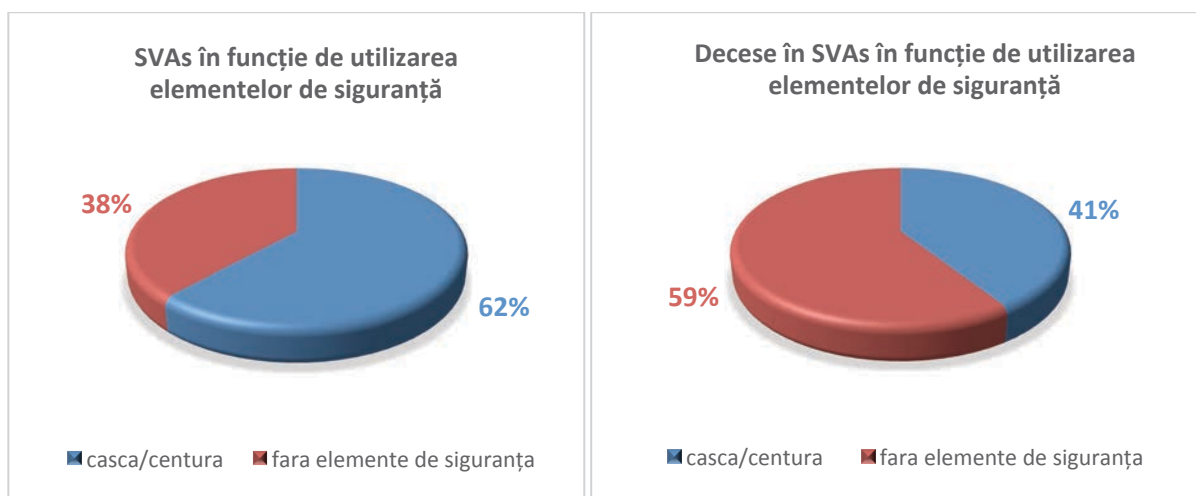


Folosirea elementelor de siguranță

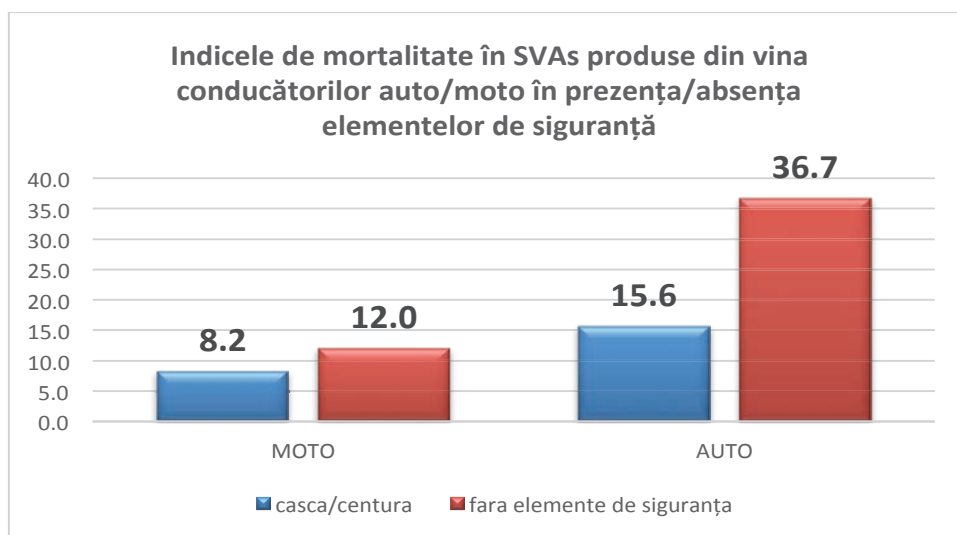
Un aspect relevant pentru înțelegerea consecințelor accidentelor rutiere grave cu un singur vehicul este prezența sau nu a elementelor de siguranță în momentul producerii accidentului: folosirea centurii de siguranță de către șoferi și pasageri și a căștii de către motocicliști și însoțitorii lor.

Astfel, în 4 din 10 accidente cu autovehicule, șoferii și/sau pasagerii implicați nu purtau centura de siguranță în momentul impactului. De asemenea, în o treime din accidentele cu motociclete (sau alte vehicule cu 2 roți), motocicliștii și/sau pasagerii nu purtau cască.

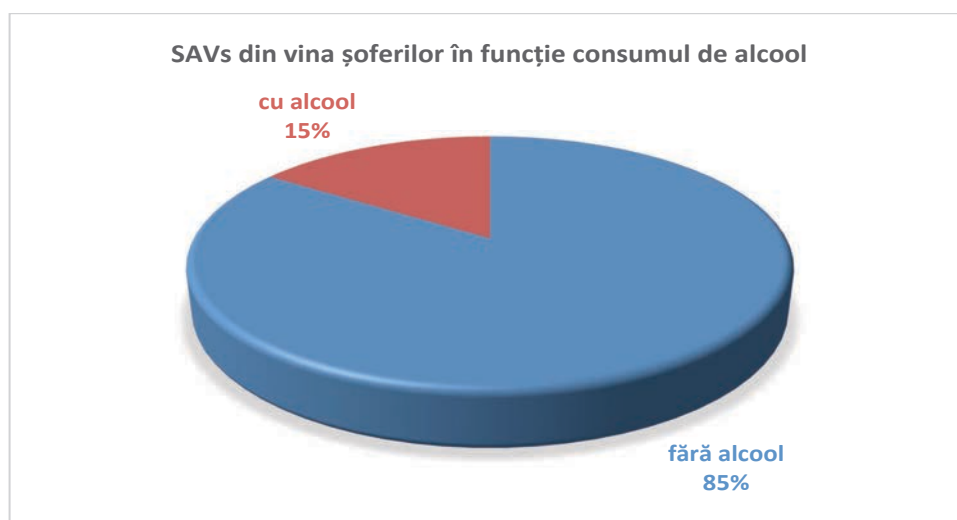
Această încălcare a normelor de siguranță rutieră se reflectă în ponderea foarte mare a victimelor decedate care nu erau protejate prin astfel de elemente de siguranță: 6 din 10 decedați nu purtau cască sau centură.



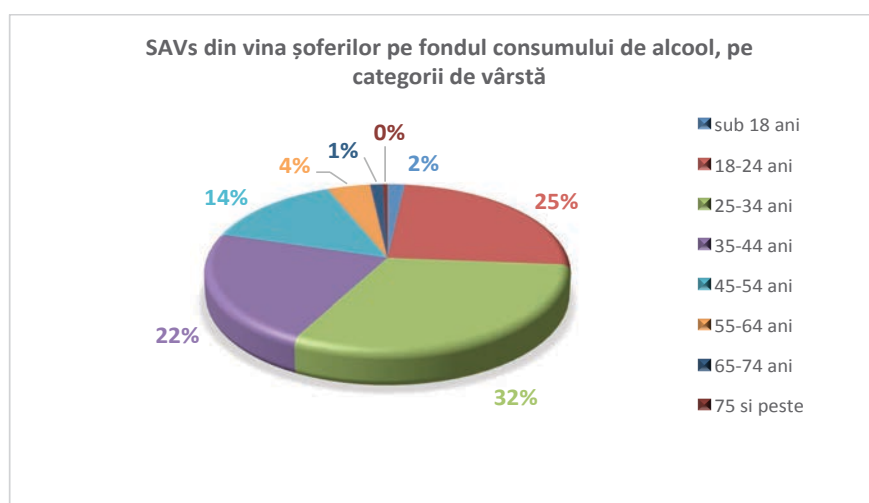
Indicele de mortalitate a fost cu 50% mai mare în cazul accidentelor cu motociclete în care persoanele implicate nu purtau cască față de situația când acestea purtau cască la momentul impactului și cu 135% mai mare în cazul accidentelor cu autovehicule pe 4 roți când șoferii sau pasagerii nu purtau centura de siguranță.



Astfel, dacă 1 din 8 dintre victimele care au purtat centura în momentul accidentului și-a pierdut viața în urma impactului, în cazul victimelor care nu purtau centura 1 din 4 a decedat.

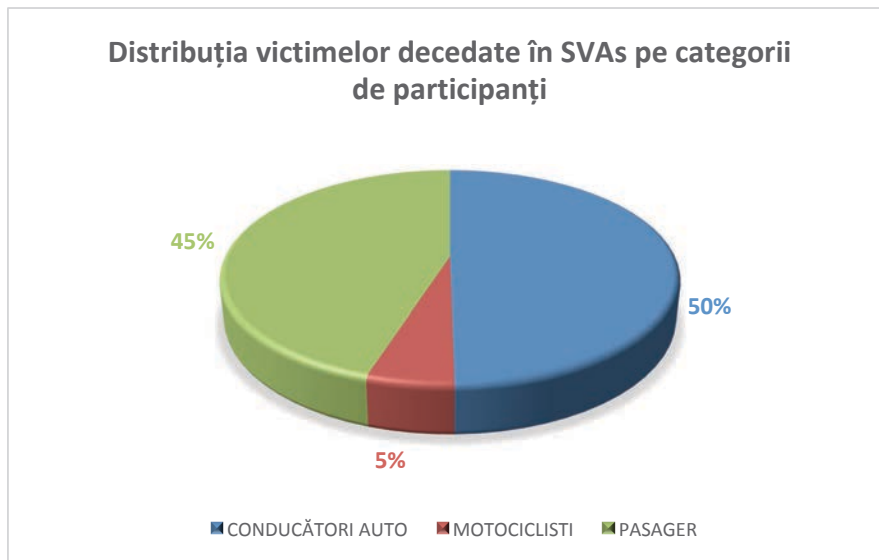


Un alt aspect care vizează responsabilitatea șoferilor în producerea unui accident rutier este **consumul de alcool** înainte de a se urca la volan. În cazul accidentelor cu un singur vehicul, 1 din 7 șoferi consumase alcool înainte să provoace accidentul rutier. Această problemă este mai evidentă în cazul tinerilor: aproximativ 6 din 10 șoferi care au produs un accident rutier pe fondul consumului de alcool aveau sub 35 de ani, incidența scăzând cu vârsta acestora.



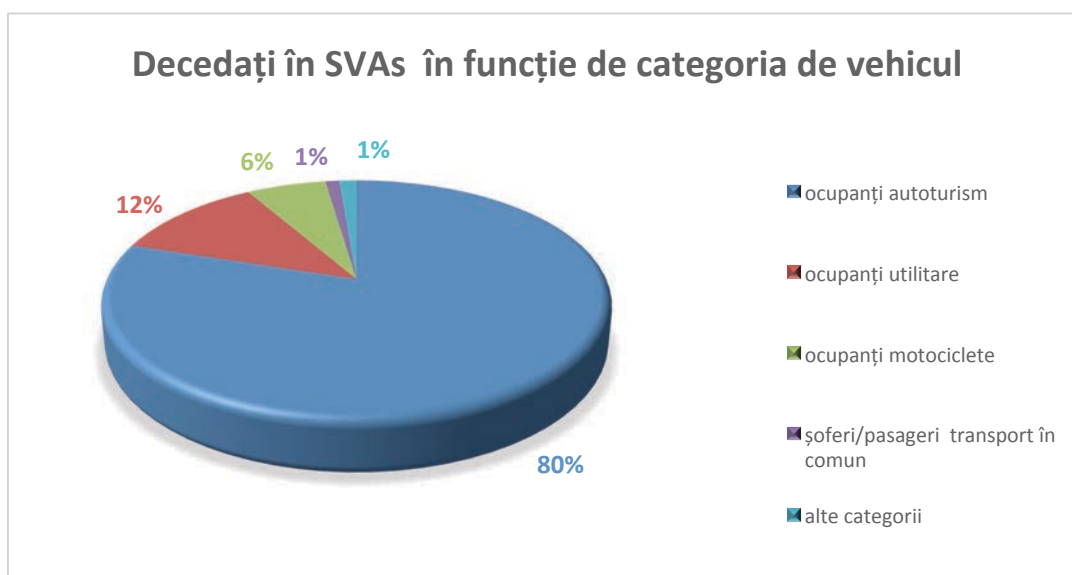
4. Victimele accidentelor cu un singur vehicul

Conform specificului acestor accidente rutiere grave de tip SVAs, nemaifiind implicat niciun alt vehicul, biciclist sau pieton, victimele rezultate sunt șoferii/motocicliștii și pasagerii care îi însoțeau. Astfel, din totalul persoanelor care au decedat în accidentele cu un singur vehicul, 50% au fost șoferii autovehiculelor, 5% motocicliștii și 45% pasagerii acestora.



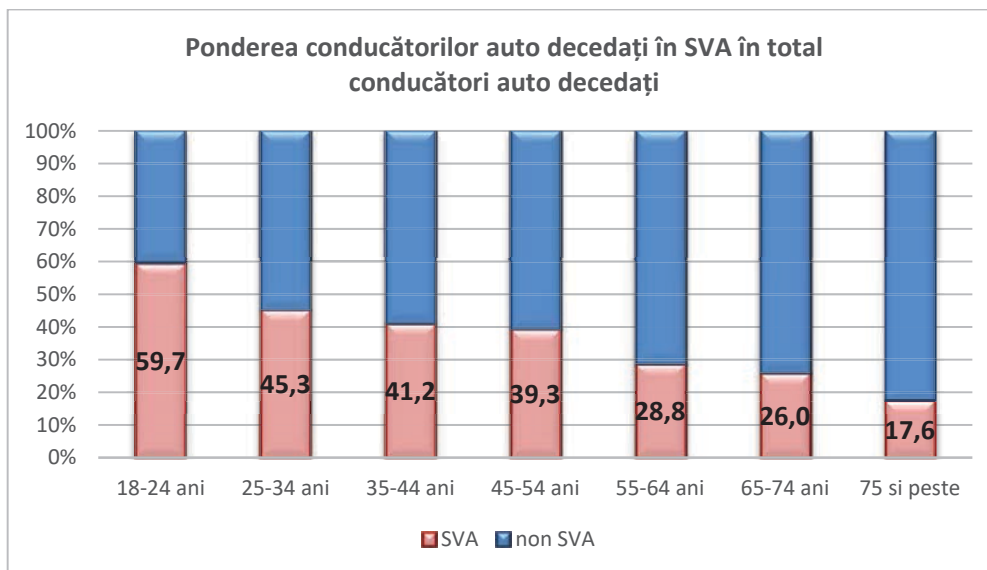
Acest aspect se reflectă și în incidența mare pe care o au aceste categorii de victime în totalul victimelor decedate în accidentele rutiere din România: **4 din 10 șoferi /pasageri și 3 din 10 motocicliști au murit în accidente rutiere cu un singur vehicul.**

Pe categorii de vehicule, marea majoritate a victimelor decedate în SVAs au fost ocupanții *autoturismelor* (80%), 11% erau șoferi sau pasageri de *utilitare*, 6% circula cu *motocicleta* iar 1% erau șoferi sau pasageri în *mijloace de transport în comun*.



Dacă ne raportăm la categoria cea mai numeroasă, cea a șoferilor de autovehicule (4 roți) care și-au pierdut viața în accidentele cu un singur vehicul, observăm că ponderea acestora în totalul șoferilor care au decedat în accidentele rutiere grave din România în anul 2018 scade cu vârsta. Astfel, dacă în cazul șoferilor tineri (18-24 ani) decedați în accidente rutiere, 6 din 10 au murit într-un accident de tip SVAs, doar 2 din 10 șoferi vârstnici decedați într-un eveniment rutier au fost implicați într-un astfel de accident. Majoritatea șoferilor de

18-24 ani care au murit în accidentele rutiere au fost cei care au pierdut controlul volanului, provocând singuri aceste evenimente tragice.



De asemenea, ponderea șoferilor tineri (18-25 ani) care au murit în SVAs e de două ori mai mare față de ponderea șoferilor care au murit în accidente non-SVAs. Cu alte cuvinte, cu cât un șofer este mai tânăr, cu atât există un risc mai crescut să își piardă viața într-un accident în care este implicat doar autovehiculul pe care îl conducea în acel moment.²⁷

5 Cauze și factori de risc

În dinamica accidentelor cu un singur vehicul sunt o serie de factori care au contribuit la producerea acestora, în mod singular sau cumulativ, direct sau indirect.

Viteza neadaptată la condițiile de drum a reprezentat, de departe, *principala cauză de producere a accidentelor rutiere grave cu un singur vehicul*, jumătate dintre astfel de accidente fiind provocate de șoferii

care nu au ținut cont de condițiile de drum, de mediu sau de trafic și au rulat cu o viteză, în limita legală, dar inadecvată. Mai mult, această cauză pare a fi specifică acestui tip de evenimente rutiere având în vedere că peste 6 din 10 accidente grave cauzate de neadaptarea vitezei au fost din categoria SVAs.

Următoarele cauze în ordinea frecvenței apariției lor au fost: **conducerea sub influența alcoolului, neatenția, conducerea fără permis, adormirea la volan**, care reprezintă cumulativ o treime din totalul accidentelor.

Specificitatea anumitor cauze este subliniată mai ales de ponderea mare în totalul accidentelor: *conducere fără permis (72%), obstacole pe drum (animale sau alte obiecte) (71,4%), viteza neregulamentară (69%), viteză neadaptată la condițiile de drum (62,3%), abateri pasageri/călători (66%), defecțiuni tehnice vehicul (65%), adormirea la volan (61,6%), neatenție (57%), infirmitate/afecțiuni medicale (56,3%), conducerea sub influența alcoolului (54,2%).*

Viteza excesivă la volan: nelegală sau neadaptată

Mai mult decât depășirea vitezei legale, conducerea cu o viteză prea mare în raport cu condițiile de trafic (vreme nefavorabilă, luminozitatea drumului, aderență, aglomerație șamd) poate crește semnificativ riscul de accident. Studiile arată că o creștere cu 5% a vitezei medii de deplasare duce la o creștere cu aproximativ 20% a riscului de accident fatal. De asemenea, șofatul cu o viteză nepotrivită este specifică conducătorilor auto tineri și neexperimentați. O adaptare precară a vitezei este motivul pentru care tinerii sunt suprareprezențați în accidentele cu un singur vehicul. Reducerea fenomenului este și mai dificil de realizat față de sancționarea depășirilor vitezei legale, având în vedere că acest comportament este rezultatul unei evaluări inexacte a complexității situației. În schimb, încălcarea limitei de viteză este rezultatul unei simple decizii de a conduce cu o viteză superioară celei observate ca fiind legală pe acel segment de drum.

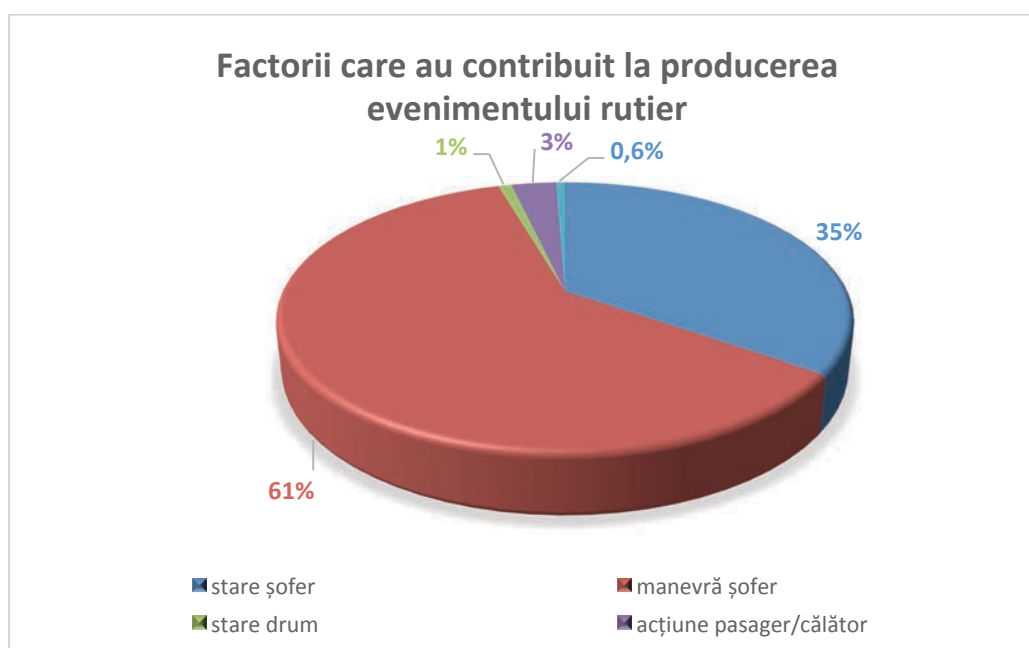
²⁷Niciun pieton, biciclist sau cărușă nefiind implicat.

CAUZE	SAVs	TOTAL	% SAVs ÎN TOTAL
conducerea fara permis	129	179	72.1
obstacole pe carosabil (animale sau alte obiecte)	10	14	71.4
viteza neregulamentară	65	94	69.1
abateri pasageri/călători/însoțitori	54	82	65.9
defecțiuni tehnice vehicul	11	17	64.7
viteza neadaptată la condițiile de drum	882	1415	62.3
adormirea la volan	117	190	61.6
alte preocupări de natură a distrage atenția	181	318	56.9
infirmități sau afecțiuni medicale	9	16	56.3
conducere sub influența alcoolului	186	343	54.2

După cum observăm, accidentele cu un singur vehicul sunt suprareprezentate atât în cauze care reflectă

- *un comportament riscant/imprudent pe șosea* (viteză, conducere fără permis), cât și cauze care țin de:
- *starea drumului* (existența unor obstacole pe carosabil – animale sau obiecte), a *vehiculului* (defecțiuni tehnice) sau
- *starea conducătorului auto* (neatenție, oboseală, conducere sub influența alcoolului).

În graficul de mai jos vedem ilustrarea incidenței acestor factori în totalul accidentelor rutiere cu un singur vehicul. În cazul acestor accidente rutiere, **deciziile, acțiunile/inacțiunile și manevrele din trafic ale șoferilor** au condus la producerea accidentului în 6 din 10 cazuri în timp ce **starea în care se afla șoferul** a reprezentat cauză în o treime dintre SVAs. *Cauzele referitoare la drum* (obstacole pe carosabil, drum deteriorat sau în lucru, semnalizare rutieră incompletă/insuficientă) au reprezentat doar 1% din totalul cauzelor de producere a accidentelor, iar cele imputabile pasagerilor 3%.



Pentru a contura tabloul cauzal al accidentelor cu un singur vehicul menționăm și **cauzele care au produs cel mai mare număr de victime decedate la 100 de accidente**, respectiv accidentele cauzate de *defecțiuni tehnice ale autovehiculului* (indice de mortalitate 91) și *depășirea vitezei legale* (61.5)

Alți factori care cresc indirect riscul de accident sunt:

- **Vârsta conducătorului auto:** tinerii joacă un rol important în ecuația producerii accidentelor, atât prin caracteristicile psihocomportamentale pe care le reprezintă (asumarea riscului, supraestimarea abilităților proprii și subestimarea riscurilor) cât și în asociere cu experiența redusă și stilul de viață adoptat; de asemenea s-a demonstrat că acest factor devine mai important mai ales în cazul persoanelor de sex masculin, deoarece incidentele în care au fost implicați șoferi bărbați tineri sunt mai legate de conducerea imprudentă decât de abilitățile de conducere.
- **Categoria de drum pe care circulă** – drumurile naționale prezintă riscul cel mai mare de producere a accidentelor rutiere. Particularitățile ce țin de aspectul, amplasarea și răspândirea lor la nivel național pot constitui elemente care sporesc riscul de producere a unui SVA: faptul că traversează foarte multe localități rurale și pot apărea obstacole pe drum, faptul că în afara localităților, pe marginea lor sunt de multe ori copaci sau stâlpi de electricitate, faptul că au de cele mai multe ori o singură bandă de circulație pe sens samd.

Neadaptarea vitezei la condițiile de drum, cauză principală a SVAs pe toate categoriile de drum, mai puțin pe autostrăzi, a avut o pondere de peste 50% în accidentele de pe drumurile naționale și județene. Neatenția la volan și oboseala au, se pare, un impact mai mare în călătoriile pe autostradă și pe drumurile naționale iar consumul de alcool și conducerea fără permis în evenimentele de pe drumurile comunale, județene și pe stradă.

Principalele cauze ale SVAs în funcție de categoria de drum

Categoria de drum	Cauze	% accidente
Autostradă	Adormire la volan Neadaptarea vitezei	} 31%
	Distragerea atenției	27%
	Defecțiune tehnică vehicul	15%
	Alte cauze	27%
Drum național	Neadaptarea vitezei	52%
	Distragerea atenției Adormire la volan Consum de alcool	} 33%
	Alte cauze	15%
Drum județean	Neadaptarea vitezei	55%
	Consum de alcool Distragerea atenției Conducere fără permis	} 31%
	Alte cauze	14%
Drum comunal	Neadaptarea vitezei	44%
	Consum de alcool Conducere fără permis	} 36%
	Alte cauze	20%
Stradă	Neadaptarea vitezei	41%
	Consum de alcool Conducere fără permis Distragerea atenției	} 23%
	Abateri pasageri	14%
	Alte cauze	21%
Alte drumuri	Neadaptarea vitezei	52%
	Conducere fără permis Consum de alcool	} 35%
	Alte cauze	13%

- **Caracteristicile infrastructurii** (starea și geometria drumului): dacă intersecțiile predispun la ciocniri între vehicule, **curbele sunt zone de risc pentru accidentele cu un singur vehicul**. Starea drumului și semnalizării rutiere pot influența producerea unui eveniment rutier, șoferul fiind luat prin surprindere de apariția unui obstacol, a unei denivelări sau a unei gropi neșemnalizate corespunzător.

Oboseala la volan

Deprivarea de somn duce la o stare de somnolență, la creșterea timpului de reacție, de reducere a atenției, alertei/vigilenței, scăderea performanțelor de șofat și a abilităților de a controla vehiculul, generând erori și greșeli.

Studiile arată că după o perioadă de 17 ore în stare de veghe, performanțele psihomotorii ale unui șofer scad până la un nivel echivalent cu un alcool în sânge de 0,05 mg/ml. Un șofer care nu a dormit deloc în ultimele 24 de ore are abilități de conducere comparabile cu cele ale unui șofer cu un nivel al concentrației în sânge de 0,1mg/ml. (Williamson, A.M. & Feyer, A-M. (2000) Moderate sleep deprivation produces comprehensive cognitive and motor performance impairments equivalent to legally prescribed levels of alcohol intoxication. Occupational and Environmental Medicine, 57, pp. 649-655, apud European Road Safety Observatory (2006) Fatigue, retrieved May 9, 2008 from www.erso.eu)

Șoferii oboseți sunt mai predispuși să fie implicați într-un accident cu urmări fatale pentru ei sau ocupanții vehiculului pe care îl conduc comparativ cu șoferii implicați în accidente dar nu din cauza oboselii.

De asemenea, studiile arată că există două perioade de vârf pe parcursul unei zile când oboseala e mai manifestă, din cauza scăderii performanțelor cognitive și motrice. Primul interval este dimineața devreme (orele 2.00 -6.00) al doilea, între 14.00 -16.00. (Dawson, D., Searle, A., and Paterson, J. (2014). Look before you (s)leep: Evaluating the use of fatigue detection technologies within a fatigue risk management system for the road transport industry Sleep medicine reviews 18.2: 141-152., citat în Sleepiness and Fatigue, State of the Road. A Fact Sheet of the Centre for Accident Research&Road, Queensland)

- **Conducerea pe timp de noapte** – vizibilitatea redusă (îngreunată și de absența iluminatului public pe porțiuni semnificative de drum public), impresia că se poate conduce cu viteză pentru că drumul este mai liber, oboseala sunt factori de risc care se asociază cu condusul nocturn; acest risc este mai ridicat pentru șoferii tineri, având în vedere că aceștia își prelungesc activitățile sociale, recreative inclusiv cele legate de șofat după miezul nopții. În acest context, tinerii se pot afla uneori sub influența alcoolului sau a drogurilor, de aici suprareprezentarea lor în accidentele produse pe timpul nopții (mai ales dimineața devreme).

6. Prevenirea SVAs

Accidentele cu un singur vehicul sunt cauzate cel mai des de factori precum viteza, oboseala, consumul de alcool sau droguri și neportul centurii de siguranță, factori care pot fi evitați de către șoferii conștienți și responsabili. Astfel, șoferii ar putea reduce semnificativ riscurile de accident conducând prudent și respectând regulile de circulație.

Un alt factor, **distragerea atenției** este mai dificil de cuantificat altfel decât prin prisma consecințelor și este mai dificil de controlat de către conducătorii auto dar nu înseamnă să se renunțe la încercări de reducere a riscului. În prezent, cel mai frecvent mod de distragere a atenției în trafic este **utilizarea telefonului mobil** – scrierea/citirea unui mesaj text, setarea GPS-ului, și în cazuri mai grave transmisiunea live la volan. Aceasta afectează manevrarea fizică a autovehiculului, cât și percepția și capacitatea de concentrare și luare a deciziei.

Eroarea umană este principalul element determinant în producerea accidentelor cu un singur vehicul; vorbim aici de erori de recunoaștere (identificare) a riscului, erori de judecată și în luarea deciziei, erori de acțiune

sau inacțiune (exces de viteză sau viteză insuficientă, exces de accelerare sau de frânare, acțiune prematură/întârziată/tardivă/prelungită sau inacțiune).

Fie că este vorba de pierderea controlului vehiculului, fie că este vorba de imposibilitatea de a evita un obstacol care îi apare în cale, ele sunt consecințele unor erori de judecată și a unor decizii/manevre greșite a conducătorului autovehiculului care are la bază ori lipsa de experiență, ori o stare psihofizică inadecvată șoferului (oboseală, alcool, droguri), sau o activitate care distrage atenția acestuia.

Când accidentul nu mai poate fi evitat, consecințele sunt dependente de viteza cu care se deplasa, interacțiunea dintre vehicul și mediu, capacitatea vehiculului de a proteja pasagerii (dotările de siguranță ale vehiculului) și utilizarea sistemului de reținere (centura).

Măsurile de prevenire a SVAs ar putea ținti ameliorarea impactului acestor factori:

1. Designul drumurilor în materie de siguranță este foarte important, având în vedere că majoritatea accidentelor sunt cu părăsirea șoselei și lovirea unui obstacol în afară. Studiile au arătat faptul că, în majoritatea accidentelor care se produc cu pierderea controlului și părăsirea carosabilului, ciocnirea are loc în maxim 10 metri de la marginea drumului; deoarece majoritatea obiectelor existente pe marginea drumului sunt corpuri care nu au proprietatea de a absorbi energia impactului, consecințele sunt severe și chiar fatale pentru ocupanții autovehiculului.²⁸ Conceptul de **“forgiving roadsides”** are la bază ideea de reducere a consecințelor unei coliziuni atunci când are loc părăsirea carosabilului prin amenajarea unei zone mai largi la marginea drumului, între 4 și de 10 metri lățime, ca și zonă de siguranță fără obstacole prin îndepărtarea acelor existente (copaci, stâlpi utilitari, stânci și șanțuri abrupte) care să permită șoferului să redreseze autovehicolul și să reducă consecințele fizice.

Concepte precum **“self-explaining roads”** și **“self-enforcing roads”** vin să întărească ideea că printr-un design al drumurilor care să evidențieze foarte clar ce categorie de drum este și care face explicite normele rutiere care îl guvernează (care este limita de viteză, categoriile de participanți la trafic care au dreptul să circule samd) previn stresul și erorile șoferilor participanți precum și încălcarea regulilor de circulație.

2. Măsurile de siguranță legate de infrastructura drumurilor, pentru reducerea accidentelor cauzate de oboseală și a manevrelor riscante produse pe fondul lipsei de experiență sau a neatenției, presupun **îmbunătățirea marcajele rezonatoare** pentru separarea sensurilor de mers și în dreapta, de delimitate a carosabilului, care prin avertismentul sonor cât și prin vibrația fizică, alertează șoferii că părăsesc banda de rulare. Aceste măsuri s-au dovedit eficiente în prevenirea accidentelor produse prin părăsirea carosabilului.

3. Creșterea combaterii în direcția limitării vitezei, sancționarea nefolosirii centurii /căștii, a consumului de alcool sau droguri, a folosirii telefonului mobil.

4. Îmbunătățirea procedurilor de investigare a accidentelor, care să pună mai bine în evidență factorii care au favorizat producerea accidentului rutier (de exemplu analize de sânge pentru alcool și droguri pentru șoferii implicați chiar dacă au fost răniți sau nu, testarea pentru ingredientii activi, nu cei metabolizați în cazul cannabisului).

²⁸SWOV (2011), *Run-off-road crashes in the Province of Zeeland, characteristics and possible solutions*, citat de PIN Flash 32 *Reducing deaths in single vehicle collisions*, ETSC, Aprilie 2017

Single Vehicle Accidents în cifre

- 4.600 decese în ultimii 10 ani, reprezentând aproape un sfert dintre victimele care au murit în accidentele rutiere din România;
- 4 din 10 șoferi / pasageri și 3 din 10 motocicliști victime ale evenimentelor rutiere au murit în accidente rutiere cu un singur vehicul;
- Jumătate dintre decese se produc pe drumurile din afara localităților, 4 din 10 pe drumuri naționale;
- 30% dintre accidentele rutiere de pe drumurile județene, comunale și autostrăzi sunt SVAs;
- 4 din 10 accidente au avut loc în curbă;
- 4 din 10 au fost lovire obstacol în afara drumului, 3 din 10 răsturnări;
- Majoritatea au avut loc pe lumină (60%) dar cele pe întuneric au fost cu indice de mortalitate de două ori mai mare;
- Peste jumătate din accidentele produse pe timpul nopții au fost SVAs;
- Intervalele de risc: vineri – duminică orele 16-20 și sâmbătă spre duminică noaptea (orele 03-05);
- Jumătate dintre șoferii vinovați erau tineri sub 35 de ani;
- Majoritatea șoferilor aveau peste 6 ani vechime în conducere, motocicliștii erau predominant cu maxim 5 ani vechime;
- 1 din 7 șoferi vinovați consumaseră alcool, majoritatea fiind tineri sub 35 ani;
- 4 din 10 șoferi / pasageri nu purtau centură și 1 din 3 motocicliști nu purtau cască în momentul impactului;
- Jumătate dintre decedații în SVAs au fost șoferi, 5% motocicliști, 45% pasageri;
- 6 din 10 decedați nu purtau centură sau cască de motocicletă;
- În jumătate dintre SVAs, șoferii care au provocat accidentul și-au pierdut viața; aproape jumătate dintre ei aveau sub 35 ani;
- Viteza neadaptată la condițiile de drum, responsabilă pentru producerea SVAs în jumătate dintre cazuri;
- 70% dintre accidentele cu motociclete de diverse tipuri au fost cauzate de neadaptarea vitezei.



Capitolul IV

ATITUDINILE SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC

– analiză comparativă longitudinală a rezultatelor sondajelor de opinie în rândul conducătorilor auto în anii 2008, 2010, 2014, 2018 -

În contextul problematicii pe care o propune **siguranța traficului rutier**, a situației, în cea mai atenuată apreciere, preocupante, pe care o reflectă analizele statistice cu privire la aceasta, a obiectivelor pe care România și le-a fixat, în primul rând, ca urmare a integrării politicilor sale pentru acest domeniu în orientarea generală europeană, Poliția Română manifestă un interes deosebit pentru identificarea cât mai acurată a cauzelor care generează nivelul insatisfăcător al siguranței circulației pe drumurile publice din România, înspre stabilirea unor căi de acțiune apte pentru a ameliora, iar pe termen lung a conferi o calitate superioară, securitatea traficului rutier.

În această direcție se înscriu demersurile de analiză și cercetare pe care Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității, în sprijinul Poliției Rutiere, le realizează cu ritmicitate în domeniul de referință.

În ansamblul factorilor care concură, structural și procesual, la calitatea traficului rutier se află, ca unul de prim ordin, subiectivitatea umană, mulțimea variabilelor de natură psihică și fizică ce descriu individul - participant la trafic, subiect care se află în trafic într-un proces decizional continuu. Complexul atitudinal este una dintre aceste variabile, acționând continuu ca element de condiționare a deciziilor subiectului uman.

Atitudinile sunt structuri psihice care comportă multiple clasificări. Pe treapta dată de binomul social-privat, atitudinile implicate în comportamentele rutiere sunt atitudini sociale. Ele se manifestă în contextul unui complex relațional social – traficul rutier, reflectând poziționări individuale față de multe alte arii ale interacțiunii sociale (atribuirea, normalizarea, conformismul etc.), chiar dacă o parte a vectorilor atitudinali își are rădăcinile în autoevaluare și în constructul de sine. Cu toate că, trebuie menționat, parcursul atitudine – comportament nu este unul liniar, direct, determinant și chiar dacă, o a doua mențiune, declararea publică a unei atitudini nu este o expresie fidelă a conținutului atitudinal privat, investigarea sociologică a acestora este utilă deoarece tabloul

atitudinal autodeclarat, evaluat statistic și confruntat cu alte mijloace de analiză, se poate constitui ca o foarte utilă referință în identificare unor surse ale problemelor siguranței rutiere și în modelarea soluțiilor la acestea.

În acest scop a fost proiectat studiul privind atitudinile sociale ale conducătorilor auto din România. Conceput ca o investigație longitudinală, acesta a fost desfășurat, succesiv, în anii 2008, 2010, 2014 și 2018²⁹.

Studiul a urmărit patru obiective, privind conducătorii de autovehicule din România:

- Evaluarea măsurii în care sunt respectate regulile de circulație de către șoferi;
- Evaluarea atitudinii conducătorilor auto față de măsurile de siguranță și reglementările de circulație;
- Evaluarea factorilor sociali și culturali care influențează comportamentul în trafic;
- Identificarea percepțiilor generale privind traficul rutier.

Universul cercetării îl constituie cetățenii români majori, posesori ai unui permis de conducere categoriile B, C și D. Eșantionul a fost realizat pe baza metodei cotelor legate, fiind construit pe aceeași structură pentru toate cele patru desfășurări ale studiului. Mărimea eșantionului a fost relativ comparabilă: 2008 – 1207 chestionare, 2010 – 1119 chestionare, 2014 – 1202 chestionare, 2018 – 1259 chestionare. „Reprezentativitatea eșantionului de șoferi s-a bazat pe vârstă, sex, mediu de rezidență, regiune de dezvoltare și categorie de permis de conducere deținut”³⁰.

Metoda de cercetare este ancheta sociologică pe bază de chestionar. În anii 2008, 2010 și 2014 aplicarea chestionarului s-a realizat pe teren, prin intermediul operatorilor de interviu. În anul 2018 s-a recurs la aplicarea telefonică, prin metoda CATI (Computer Assisted Telephone Interview).

Instrumentul utilizat este o variantă adaptată a chestionarului SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe), aplicat începând cu anul 1991 în mai multe state europene. Instrumentul prezintă avantajul de a putea fi realizate comparații la nivel european. Adaptarea instrumentului a fost realizată de ofițerii sociolog din cadrul Institutului de Cercetare și Prevenire a Criminalității pentru studiile realizate în anii 2008, 2010 și 2014 iar, în anul 2018, împreună cu specialiștii din cadrul Cult Market Research, urmărindu-se necesitatea de a reflecta realitatea specifică traficului din România.

Vom prezenta rezultatele studiului din 2018, respectând structurarea pe care au construit-o autorii acestuia. Subliniem de la început că răspunsurile reprezintă expresii ale atitudinilor celor chestionați și nu reflectarea situației obiective.

1. Percepții generale privind traficul

În mai mare măsură, conducătorii auto români resimt nesiguranță în traficul rutier. Dintre respondenți, 48% se simt în siguranță în foarte mare și în mare măsură, în timp ce 52% afirmă nesiguranța în mare și în foarte mare măsură. Această situație nu a cunoscut evoluții semnificative în intervalul 2008-2018, așa cum arată datele din cele patru valuri ale studiului:

Tabel comparativ 1³¹: Sentimentul de siguranță în trafic

An	Foarte mare măsură	Mare măsură	Mică Măsură	Foarte mică măsură
2008	6%	41%	44%	9%
2010	5%	38%	48%	9%
2014	4%	43%	46%	7%
2018	6%	42%	41%	11%

²⁹Ultimul demers de investigare sociologică a fost realizat împreună cu agenția de cercetare sociologică Cult Market Research în parteneriat cu Ursus Breweries.

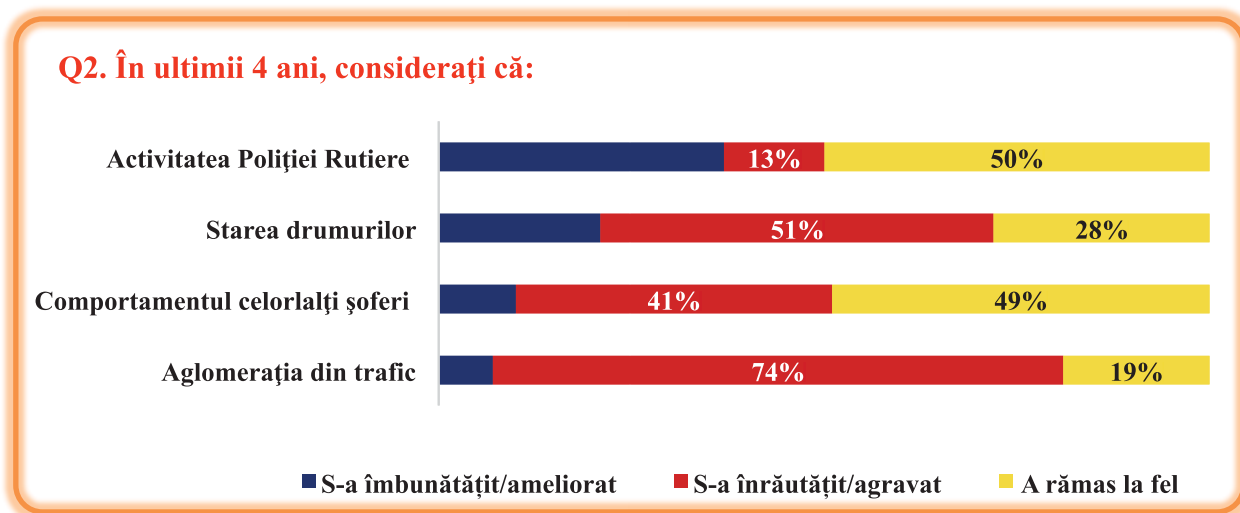
³⁰„ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC Analiză comparativă 2018, 2014, 2010, 2008”, Cult Market Research, septembrie 2018, pg. 15;

³¹ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC Analiză comparativă 2018, 2014, 2010, 2008”, Cult Market Research, septembrie 2018, pg. 17;

Aria cauzală a stării de nesiguranță este identificată de către șoferii români preponderent între factorii externi (comportamentul rutier al celorlalți șoferi, starea drumurilor) și, în foarte mică măsură, în cadrul dat de autoevaluarea personală (experiență, aptitudini, atitudini etc.).

În anul 2018, șoferii români evaluează că, mai degrabă, aglomerația în trafic și starea drumurilor s-au înrăutățit. Jumătate dintre respondenți consideră că activitatea Poliției Rutiere (50%) și nivelul aglomerației în trafic (49%) au rămas la fel în ultimii patru ani.

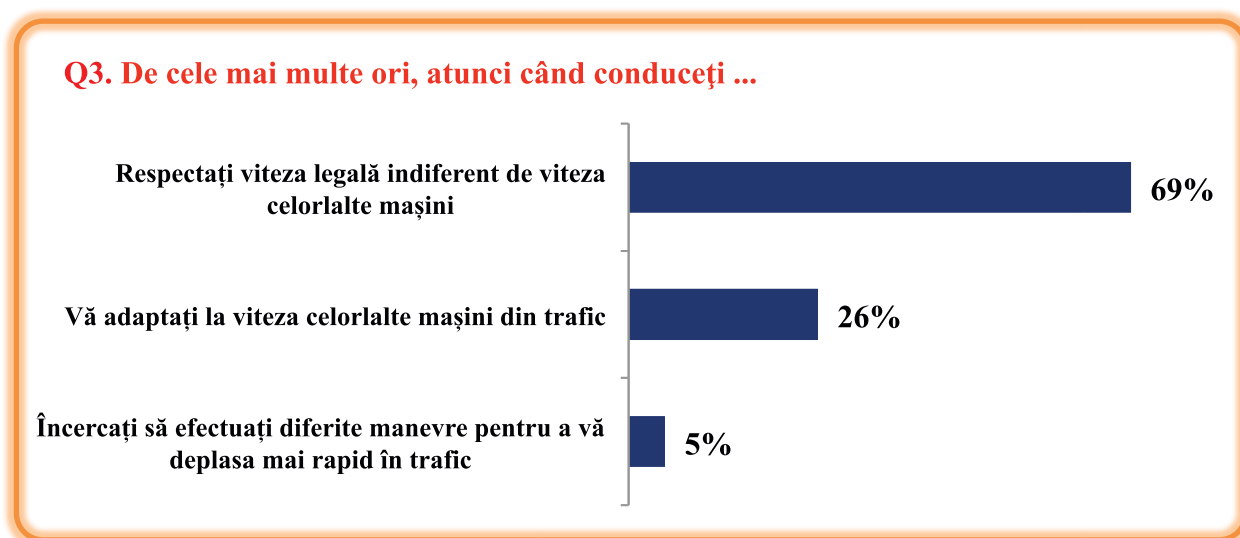
Figura 4³²: Situația din ultimii 4 ani în trafic



2. Viteza în trafic

Cea mai mare parte a conducătorilor auto (69%) susține că, în trafic, respectă viteza legală, indiferent de viteza celorlalte autovehicule. Procentul este identic cu cel reieșit în anul 2014 și, în același timp, mai mare decât valoarea rezultată în 2008 și 2010 (61%). Dacă în anul 2014 procentul celor care admiteau că execută diverse manevre pentru a rula mai repede scădea de la 7% (2010) la 1%, în 2018 acesta se ridică la 5%.

Figura 5³³: Adaptarea vitezei în trafic



³² ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC Analiză comparativă 2018, 2014, 2010, 2008”, Cult Market Research, septembrie 2018, pg. 18;

³³ ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC Analiză comparativă 2018, 2014, 2010, 2008”, Cult Market Research, septembrie 2018, pg. 20;

Cel mai probabil este ca limita vitezei legale să fie depășită pe drumurile din afara localității, 19% dintre subiecți admitând că se comportă astfel *întotdeauna* sau *foarte frecvent*. Proporția acestora este însă în scădere față de anii 2010 (24%) și 2014 (20%). Este interesant enunțul anticipativ pe care specialiștii din cadrul Cult Market Research îl formulează: „Pentru perioada următoare ar putea constitui însă o problemă depășirea vitezei în cadrul localităților, drept refulare la evadarea din blocajele din trafic.”³⁴.

Cel mai frecvent, depășirea vitezei legale este asociată cu manevra executării unei depășiri (44%). Între situațiile pe care subiecții le numesc ca fiind cele mai probabile pentru depășirea limitei legale de viteză în anul 2018, primele trei rămân în aceeași ordine precum în 2014 și 2010³⁵: *efectuarea unei depășiri* (35%); *ziua, când drumul este liber* (35%); *evaluarea de către conducătorul auto că limita de viteză stabilită legal pentru acel segment de drum este prea mică* (31%). Este de remarcat că, față de precedentă aplicare a chestionarului, situația în care conducătorii auto își iau libertatea de a evalua reglementarea legală a vitezei și de a nu o respecta este mai frecventă (**tabel comparativ 5**).

Tabel comparativ 5³⁶: Depășirea vitezei legale în diferite situații

	An	Foarte probabil	Destul de probabil
Pentru a executa o depășire	2008	-	-
	2010	25%	40%
	2014	22%	38%
	2018	23%	21%
Ziua, când drumul este liber	2008	-	-
	2010	24%	31%
	2014	20%	31%
	2018	18%	17%
Când consider că limita legală este prea mică pentru segmentul de drum	2008	-	-
	2010	9%	24%
	2014	7%	22%
	2018	15%	16%

**În tabel sunt prezentate primele 3 situații de depășire a vitezei în 2018*

Mai puțin de jumătate dintre cei chestionați consideră că este probabil să le fie verificată viteza de deplasare cu radarul (47%), scăzând față de precedentă aplicare a chestionarului cu zece procente. În structura acestora, proporția celor care au răspuns „foarte des/întotdeauna” crește față de anul 2014 de la 15% la 24%, iar a celor care au ales varianta „deseori” scade de la 42% la 23%.

Prevenirea accidentelor rutiere prin camere fixe de monitorizare a vitezei este în continuare considerată utilă de majoritatea respondenților, procentul variind, în funcție de locul propus pentru montarea acestora, de la 81% pentru autostrăzi, la 74% în localitățile rurale.

În ce privește sancțiunile primite în ultimii trei ani pentru încălcarea regimului vitezei pe drumurile publice, 78% dintre subiecți declară că nu fost niciodată sancționați. În intervalul celor patru aplicări ale chestionarului, evoluția, așa cum reiese din afirmațiile șoferilor chestionați, este de scădere a numărului de sancțiuni aplicate.

Tabel comparativ 7³⁷: Sancțiuni pentru depășirea limitei de viteză

An	Nu	Da, doar puncte de penalizare	Da, amendat și puncte de penalizare	Da, amendat și suspendare permis
2008	72%	-	-	-
2010	71%	12%	15%	2%
2014	69%	15%	14%	2%
2018	78%	4%	16%	2%

³⁴ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC Analiză comparativă 2018, 2014, 2010, 2008”, Cult Market Research, septembrie 2018, pg. 51;

³⁵În anul 2008 chestionarul nu a conținut acest item

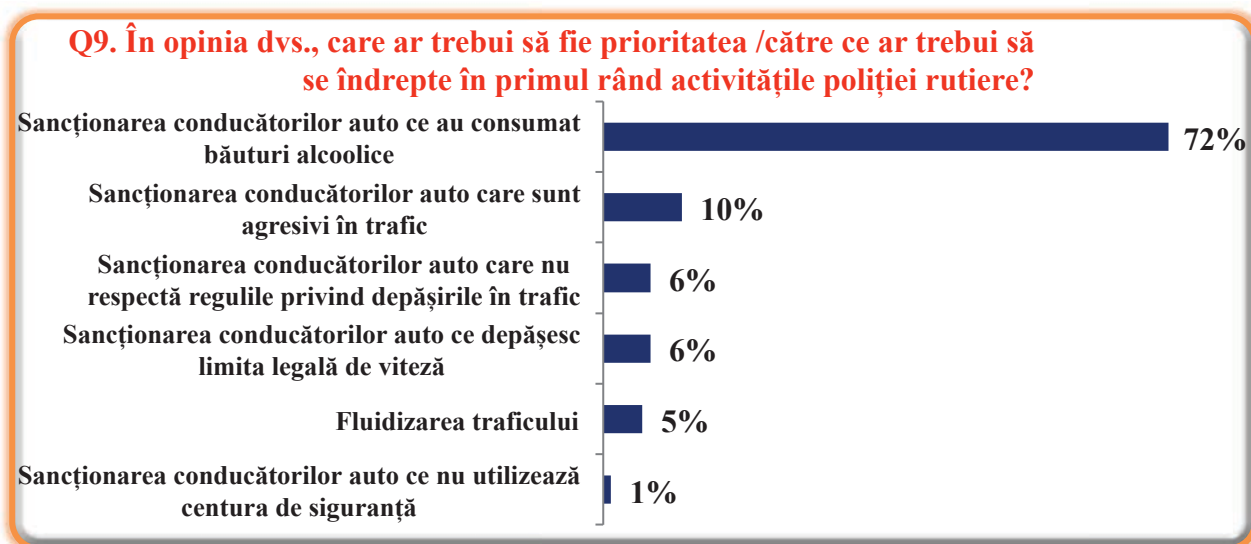
³⁶ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC Analiză comparativă 2018, 2014, 2010, 2008”, Cult Market Research, septembrie 2018, pg. 24;

³⁷ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC Analiză comparativă 2018, 2014, 2010, 2008”, Cult Market Research, septembrie 2018, pg. 27;

3. Atitudini și comportamente de risc în trafic

O evaluare indirectă a riscului pe care îl implică anumite încălcări ale normelor rutiere precum și alte situații, precum comportamentele agresive ori unele caracteristici nedorite ale traficului, o constituie răspunsurile subiecților privind prioritățile poliției rutiere. Astfel, *sanționarea celor care conduc sub influența alcoolului* este considerată prioritară de 72% dintre cei chestionați, reflectându-se astfel cea mai mare amenințare la adresa siguranței în trafic, în opinia lor. A doua prioritate reieșită din răspunsurile colectate, *sanționarea agresivității manifestate în trafic*, a fost numită de doar 10% dintre subiecți.

Figura 12³⁸: Prioritățile Poliției Rutiere



Referitor la propriul comportament în trafic, subiecții admit că, în ultimele șase luni, au încălcat regulile de circulație, cu o anumită frecvență. Cei mai mulți dintre respondenți au recunoscut *oprirea/staționarea în loc nepermis* (45%), *conducerea în stare avansată de oboseală* (42%), *consumarea de alimente în timpul șofatului* (39%), *nerespectarea distanței față de vehiculul în spatele căruia se află* (38%).

În cea mai mică măsură sunt consimțite unele acțiuni care presupun *folosirea telefonului mobil în timpul conducerii autovehiculului* (ex. accesarea contului Facebook, 5%), *nerespectarea indicatorului STOP dinaintea intersecțiilor nesemaforizate* (5%) și *depășirea coloanei oprite la semafor* (3%).

Comparativ cu anterioarele aplicări ale chestionarului (2010, 2014) proporțiile în care încălcarea unora dintre normele rutiere este asumată de către subiecți sunt în scădere. Evoluția răspunsurilor privind comportamentele de risc auto-asumate se poate face urmărind datele din tabelul următor:

³⁸ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC Analiză comparativă 2018, 2014, 2010, 2008”, Cult Market Research, septembrie 2018, pg. 28;

Tabel comparativ 8³⁹: Comportamente de risc în trafic

An →	2008	2010	2014	2018
Să schimbați banda de circulație fără a vă asigura în oglinda retrovizoare	-	24%	20%	14%
Să treceți pe roșu în intersecție sau când lumina semaforului se schimbă din galben în roșu	-	30%	22%	22%
Să vă apropiați prea mult de vehiculul din față	-	49%	48%	38%
Să nu semnalizați atunci când schimbați direcția de mers	-	29%	27%	21%
Să traversați intersecția nesemaforzată fără să vă opriți la STOP	-	12%	9%	5%
Să conduceți deși erați foarte obosit	-	41%	37%	42%
Să vorbiți la telefonul mobil fără hands-free în timp ce conduceți	-	59%	56%	29%
Să nu dați prioritate celorlalți participanți la trafic (pietoni, șoferi)	-	18%	15%	11%
Să mâncați în timp ce erați la volan	-	40%	40%	39%
Să vă verificați contul de Facebook, Instagram etc. în timp ce conduceți	-	-	-	5%
Să citiți sau să trimiteți un sms în timp ce conduceți	-	19%	21%	11%
Să purtați o conversație pe Facebook, What's App în timp ce conduceți	-	-	-	4%
Să vă filmați în timp ce conduceți	-	-	-	1%
Să programați GPS-ul în timp ce conduceți	-	15%	19%	21%
Să faceți depășiri la limită	-	29%	20%	24%
Să pătrundeți într-o intersecție care era blocată	-	18%	11%	9%
Să opriți/ staționați într-un loc nepermis	-	17%	50%	45%
Să efectuați o depășire peste linia continuă	-	33%	26%	21%
Să depășiți coloana de mașini oprită la semafor	-	8%	4%	3%

Desigur, răspunsurile subiecților nu reflectă situația obiectivă a proporției în care comportamentele de risc sunt prezente în conduita șoferilor români. Printre alte filtre, mecanismele care influențează exprimarea publică a opiniei personale și caracteristicile extrem subiective ale auto-evaluării care le-a fost propusă subiecților prin chestionar reduc considerabil măsura în care rezultatele din tabelul de mai sus exprimă frecvențele reale ale încălcărilor normelor rutiere. Utilitatea interogării șoferilor cu privire la propriile atitudini și comportamente rutiere este dată de necesitatea de a aprecia măsura în care acestea – inclusiv capacitatea de asumare a lor – evoluează nefavorabil afectând eficiența demersurilor preventiv-educative.

Versatilitatea opiniei public exprimate poate fi decelată de caracterul contradictoriu al răspunsurilor înregistrate pentru item Q11.

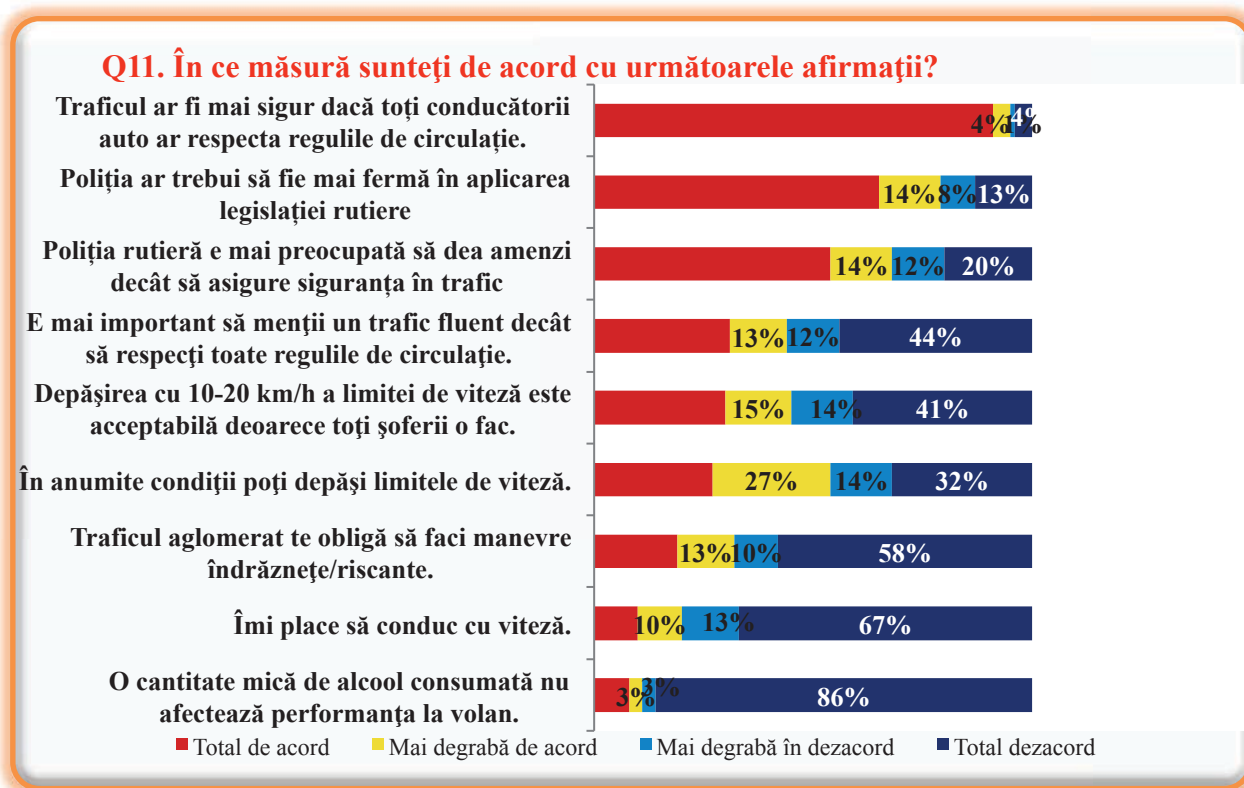
În timp ce 91% dintre cei chestionați sunt total de acord cu faptul că siguranța traficului este condiționată de măsura în care cât mai mulți conducători auto ar respecta regulile de circulație, 54% dintre subiecți își exprimă, în diferite grade, acordul cu depășirea limitelor de viteză în anumite condiții, 45% consideră acceptabilă depășirea limitei de viteză cu 10-20 km/h atât timp cât este o practică frecvent întâlnită, în timp ce 43% consideră mai importantă fluiditatea traficului decât respectarea tuturor regulilor rutiere.

Asemănător, 79% își exprimă acordul (65% total, 14% mai degrabă) cu necesitatea creșterii fermității poliției rutiere în aplicarea legislației rutiere. În același timp, 68% dintre cei chestionați sunt de acord (54% total, 14% mai degrabă) cu faptul că poliția rutieră ar trebui să fie mai preocupată de fluidizarea traficului decât de aplicarea sancțiunilor pentru încălcarea normelor rutiere. Relativ la această ultimă structurare a opiniei, comparativ, reîndreptăm atenția lecturii către frecvențele înregistrate de răspunsurile la Q9, prezentate mai sus. În spiritul unei analize secundare, se poate explica relativa contradicție creată de răspunsurile la itemii Q9 și Q11 privind acțiunile poliției rutiere în felul în care enunțul fiecăreia dintre cele două întrebări are potențialul

³⁹ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC Analiză comparativă 2018, 2014, 2010, 2008”, Cult Market Research, septembrie 2018, pg. 31;

de a figura raportul dintre acțiunile poliției și tipul de interes, general ori personal, către care acestea trebuie îndreptate.

Figura 14⁴⁰: Percepții privind factorii de risc în trafic



4. Purtarea centurii de siguranță

Comportamentul proactiv al purtării centurii de siguranță se afirmă a fi foarte frecvent adoptat de către conducătorii auto din România. Cel mai frecvent, se susține, centura de siguranță este purtată în traficul de pe autostrăzi, 95% dintre cei chestionați afirmând că o folosesc *întotdeauna* ori foarte frecvent (*deseori*). În localități, proporția acestora este mai scăzută, 87%.

În raport cu precedentele aplicări ale chestionarului, proporția celor care declară portul *deseori* sau *întotdeauna* al centurii de siguranță este cea mai ridicată, reprezentând ultima confirmare a unei tendințe de favorabilitate în raport cu această atitudine.

Tabel comparativ 10⁴¹: Purtarea centurii de siguranță/segmente de drumuri

An →	2008	2010	2014	2018
În localități	34%	31%	28%	13%
În afara localității	17%	14%	11%	5%
Pe autostradă	13%	12%	8%	5%

*Date prezentate pentru variantele de răspuns Foarte rar/Niciodată sau Uneori

⁴⁰ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC Analiză comparativă 2018, 2014, 2010, 2008”, Cult Market Research, septembrie 2018, pg. 32;

⁴¹ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC Analiză comparativă 2018, 2014, 2010, 2008”, Cult Market Research, septembrie 2018, pg. 36;

Evoluția este asemănătoare în ce privește preocuparea conducătorilor auto cu privire la portul centurii de siguranță de către copiii pe care îi transportă în autovehiculul pe care îl conduc. Dacă, în anul 2008, 15% dintre subiecți recunoșteau o slabă preocupare în această privință, în anul 2018 nivelul scăzut al responsabilității față de copiii pe care îi transportă este asumat de 5% dintre cei chestionați.

Tabel comparativ 11⁴²: Purtarea centurii de siguranță de către copii

An	Foarte rar/Niciodată	Uneori
2008	5%	10%
2010	6%	12%
2014	4%	8%
2018	2%	3%

**Date prezentate pentru variantele de răspuns Foarte rar/Niciodată*

Chiar dacă 93% dintre subiecți își afirmă acordul (86% total de acord) cu afirmația că „în majoritatea accidentelor folosirea centurii de siguranță reduce riscul rănilor grave a șoferilor și a pasagerilor”, în rândul conducătorilor auto din România sunt întâlnite unele opinii care o nuanțează, justificând circumstanțiat neglijarea ori chiar ignorarea deliberată a portului centurii de siguranță.

Confirmând tendința privind atitudinea generală față de portul centurii, acceptarea diferitelor judecăți care justifică situațiile în care aceasta nu este purtată scade în rândul șoferilor la cel mai scăzut nivel al aplicărilor repetate ale chestionarului în referință.

Tabel comparativ 12⁴³: Percepții privind purtarea centurii de siguranță

An →	2008	2010	2014	2018
În majoritatea accidentelor folosirea centurii de siguranță reduce riscul rănilor grave a șoferilor și a pasagerilor.	69%	85%	87%	93%
Dacă mergi cu atenție nu este necesară centura de siguranță.	13%	17%	11%	11%
În localitate centura de siguranță nu este chiar atât de utilă/necesară.	-	40%	33%	20%
Nu port centura deoarece mă incomodează.	-	21%	17%	8%
Portul centurii ar trebui să fie obligatoriu doar pentru pasagerii din față.	-	40%	27%	18%

**Date prezentate pentru variantele de răspuns Total de acord și Mai degrabă de acord*

5. Consumul de alcool la volan

Situația de a fi condus autovehiculul sub influența băuturilor alcoolice – situație care, așa cum am arătat mai sus, este considerată de aproximativ trei sferturi dintre subiecți ca fiind cea mai periculoasă pentru siguranța rutieră – a fost negată de peste 90% dintre cei chestionați. Dintre șoferii chestionați, 9% au admis că, ocazional, au fost autorii unui asemenea comportament iar aproximativ 10% dintre aceștia – 1% din totalul subiecților – au recunoscut că produc acest comportament cu o frecvență ridicată.

Comparativ, în decursul celor patru aplicări ale chestionarului, procentul șoferilor care își asumă conducerea autovehiculului după ce au consumat băuturi alcoolice este în scădere.

⁴² ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC Analiză comparativă 2018, 2014, 2010, 2008”, Cult Market Research, septembrie 2018, pg. 38;

⁴³ ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC Analiză comparativă 2018, 2014, 2010, 2008”, Cult Market Research, septembrie 2018, pg. 39;

Tabel comparativ 14⁴⁴: Conducusul după consumarea băuturilor alcoolice

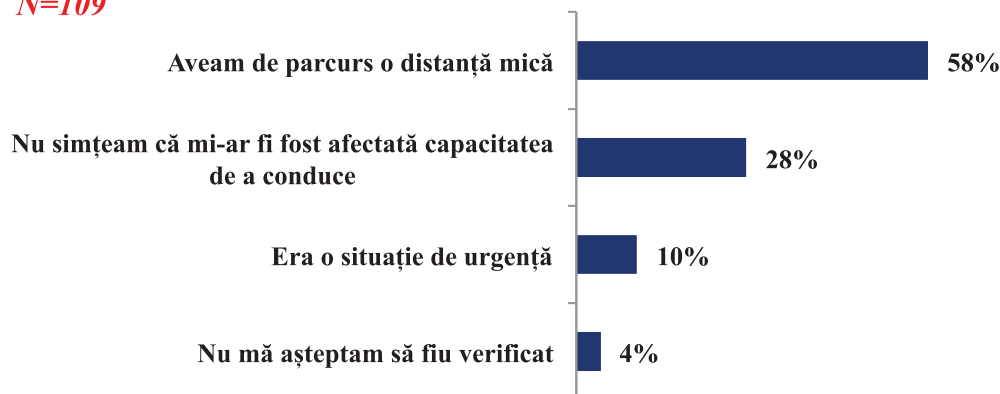
An	Da
2008	29%
2010	23%
2014	16%
2018	9%

Justificarea acestui comportament de către cei care l-au produs este legată cel mai frecvent de distanța, mică în propria evaluare, pe care ar fi avut-o de parcurs, ulterior consumului de alcool. Peste un sfert dintre respondenți își motivează acțiunea prin evaluarea propriei capacități de a șofa, pe care au considerat-o neafectată de consumul de alcool.

Figura 20⁴⁵: Motivele de condus sub influența alcoolului

Q17. Dacă DA, care a fost motivul principal pentru care ați condus după ce ați consumat băuturi alcoolice? (o singură variantă de răspuns)

N=109



În mentalitatea colectivă a șoferilor români este destul de răspândită credința că poate fi consumată o cantitate limitată de alcool fără a afecta capacitatea de a conduce autovehiculul. Cantitatea de alcool în cauză diferă, în funcție de propriile evaluări. Totuși, mai mult de jumătate dintre subiecții chestionați asupra acestui aspect, au respins această posibilitate.

În diferite proporții, au fost indicate anumite măsuri în care consumul de alcool nu afectează capacitatea de a conduce autovehiculul în siguranță. Aceste măsuri variază invers proporțional cu concentrația de alcool a diferitelor băuturi. Astfel, 25% dintre subiecți au admis consumul a cel puțin 500 ml de bere, 15% dintre respondenți au indicat o cantitate de vin de cel puțin un pahar (aprox. 150 ml.) iar 9% dintre cei chestionați au considerat măsura a cel puțin 50 ml. băuturi spirtoase.

Figura 21⁴⁶: Cantitatea de alcool admisă pentru a conduce în siguranță

Bere		Vin		Spirtoase	
Deloc	54%	Deloc	60%	Deloc	65%
<1 bere	6%	<1 pahar	4%	Cel mult 50 ml	7%
1 bere	17%	1 pahar	8%	>50 ml	2%
>1 bere	2%	>1 pahar	3%	NȘ/NR	26%
NȘ/NR	21%	NȘ/NR	25%		

⁴⁴ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC Analiză comparativă 2018, 2014, 2010, 2008”, Cult Market Research, septembrie 2018, pg. 40;

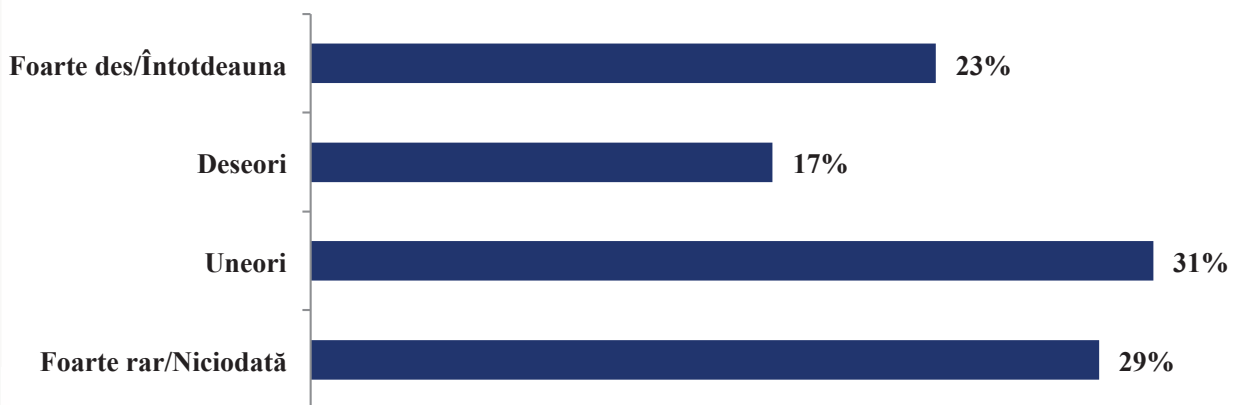
⁴⁵ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC Analiză comparativă 2018, 2014, 2010, 2008”, Cult Market Research, septembrie 2018, pg. 42;

⁴⁶ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC Analiză comparativă 2018, 2014, 2010, 2008”, Cult Market Research, septembrie 2018, pg. 43;

Probabilitatea de a fi subiecții unui control etilotest este considerată mai degrabă scăzută. Doar 40% dintre cei chestionați consideră că un asemenea control i-ar putea viza, în deplasările lor, întotdeauna ori deseori. Aproape 30% dintre cei chestionați consideră că un asemenea control nu li se va întâmpla niciodată sau foarte rar.

Figura 24⁴⁷: Așteptările privind verificarea cu etilotestul

Q21. În deplasările dvs. cu mașina, cât de des credeți că este posibil să fiți verificat dacă ați consumat alcool?



Probabilitatea de a fi supuși unui control cu etilotestul este bazată pe experiență, așa cum reiese din răspunsurile celor chestionați. Conform celor afirmate de aceștia, în ultimii trei ani, 55% dintre ei nu au fost niciodată subiecții unui astfel de control, în timp ce 17% au verificați o singură dată în acest sens. În retrospectiva celorlalte aplicări ale chestionarului, diferențe există doar în proporțiile celor care au constituit subiecții unei asemenea verificări de mai multe ori sau doar o dată, în intervalul considerat (trei ani), fără a afecta semnificativ proporția celor care nu au avut experiența unui astfel de control.

Tabel comparativ 16⁴⁸: Frecvența verificării cu etilotestul

An	De mai multe ori	Doar o dată	Niciodată
2008	20%	22%	58%
2010	21%	22%	57%
2014	21%	22%	57%
2018	28%	17%	55%

⁴⁷ ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC Analiză comparativă 2018, 2014, 2010, 2008”, Cult Market Research, septembrie 2018, pg. 45;

⁴⁸ ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC Analiză comparativă 2018, 2014, 2010, 2008”, Cult Market Research, septembrie 2018, pg. 44;

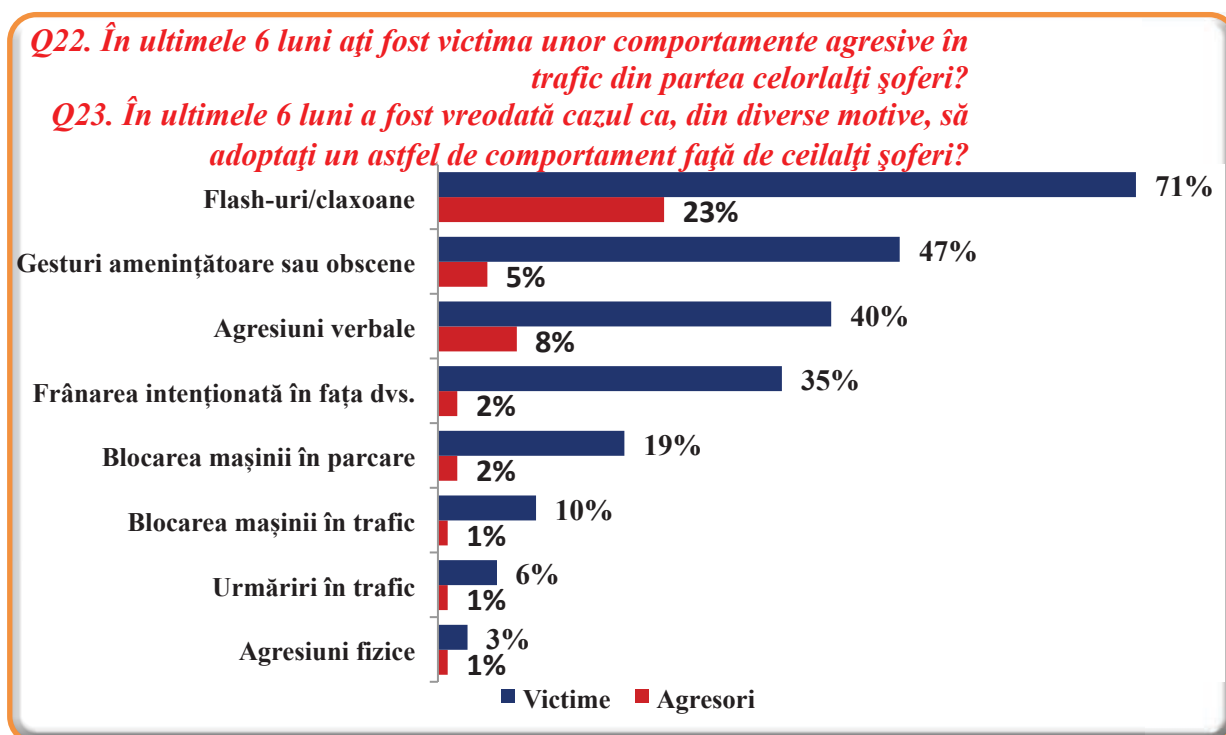
6. Agresivitatea în trafic

Comportamentele agresive manifestate în trafic, cel puțin în comparație cu conducerea sub influența alcoolului, sunt considerate de către șoferi a fi în mult mai mică măsură purtătoare de risc, așa cum s-a arătat mai sus, doar 10% dintre cei chestionați considerând că aceste manifestări ar trebui să constituie o prioritate a poliției rutiere. O probabilă explicație ar putea fi legată de frecvența ridicată cu care ele se manifestă/ sunt întâlnite în trafic.

Flash-urile și claxoanele constituie, conform răspunsurilor celor chestionați, cel mai frecvent comportament agresiv căruia i-au fost victime, urmat de gesturile obscene și de cuvintele amenințătoare.

Conducătorii auto, subiecți ai chestionarului, susțin că, mult mai frecvent, situațiile în care aceste comportamente i-au implicat au fost acelea în care s-au aflat în poziția de victimă a lor decât cele în care s-au manifestat ca agresori.

Figura 25⁴⁹: Agresiuni în trafic



Este evident că reprezentativitatea eșantionului intră în contradicție cu posibilitatea ca ambele valori, cea a evenimentelor care i-a implicat pe subiecți ca victime și cea în care aceștia au agresat alți conducători auto, să fie concomitent corecte.

Experiența sociologică îndeamnă să considerăm valorile acțiunilor receptate în calitate de victime ca fiind o reflectare mult mai fidelă a realității șoselelor.

7. Concluzii

O cercetare privind atitudinile indivizilor, în situația în care aceștia sunt, în egală măsură, actori activi/agenți și martori ai realității investigate, suportă limite determinate în principal de *bias*-uri, filtre ale subiectivității subiecților, conștiente și neconștiente, activate, în cea mai mare măsură, de nevoia evitării disonanței cognitive și de aceea a unei afirmări personale socialmente dezirabilă. Acestor limite li se pot adăuga unele, inerente, legate de metodologia folosită, mereu perfectibilă.

Prezentul studiu reprezintă a patra investigație a unui demers longitudinal de monitorizare a atitudinilor conducătorilor auto din România. Datele recoltate și prelucrate de sociologii din cadrul Cult Market Research au fost obținute pe cel mai consistent eșantion dintre cele patru valuri de investigație⁵⁰ și printr-o metodă de interviuare

⁴⁹ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC Analiză comparativă 2018, 2014, 2010, 2008”, Cult Market Research, septembrie 2018, pg. 47;

⁵⁰2008 – 1207 chestionare, 2010 – 1119 chestionare, 2014 – 1202 chestionare, 2018 – 1259 chestionare;

modernă, mediată tehnologic, fiind preferată metoda CATI interacțiunii face to face, specifică aplicării pe teren.

Interpretarea acestor date, pe care am realizat-o aici într-o manieră sintetică, poate primi suportul unor resurse de cunoaștere mai ample, venite, în principal, dinspre psihologia socială dar și dinspre domeniul științelor comunicării. De pildă, *efectul Muhammad Ali* sau „*fairness bias*”⁵¹, menționate de specialiștii Cult Market Research în secțiunea introductivă, cea a precizărilor teoretice din cadrul raportului de cercetare, reprezintă manifestări fenomenologice ale unor procese psihosociale mai cuprinzătoare și mai profunde⁵². Dar o pătrundere de acest fel a explicației s-ar adresa mai degrabă comunității specialiștilor din domeniu.

Principalele concluzii ale studiului, într-o formulare rezumativă sunt:

- sentimentul de nesiguranță este majoritar prezent în rândul conducătorilor de autovehicule; evoluția sa nu cunoaște schimbări semnificative în intervalul 2008 - 2018 (comparativ cu rezultatele înregistrate pentru precedentele aplicări ale chestionarului);
- nesiguranța pe care conducătorii auto o resimt este explicată de aceștia mai frecvent prin factori extrinseci decât prin aceia care numesc caracteristici personale;
- în general, atitudinea conducătorilor auto este una în care minimalizează responsabilitatea personală pentru siguranța traficului la care participă, maximizând în același timp responsabilitatea celorlalți;
- starea drumurilor și aglomerația din trafic sunt aspectele pe care conducătorii auto le indică a se fi înrăutățit în ultimii patru ani;
- limita legală de viteză este majoritar declarată ca fiind respectată; cel mai frecvent, se admite depășirea limitei legale de viteză pe autostrăzi, când drumul este apreciat ca fiind liber, pentru efectuarea unei depășiri; adaptarea la ritmul de mers al celorlalți șoferi, implicit, menținerea fluidității traficului, cauționează depășirea limitei legale de viteză pentru o proporție importantă a șoferilor; aproape o treime a conducătorilor auto circumstanțiază cu o probabilitate semnificativă depășirea limitei legale a vitezei printr-o evaluare personală a acesteia în raport cu cea pe care o consideră ca fiind cea corectă;
- consumul de alcool este considerat un factor de înalt risc pentru siguranța traficului, apreciindu-se că sancționarea celor care conduc sub influența băuturilor alcoolice ar trebui să fie principala prioritate a poliției rutiere; mai puțin de 10% dintre șoferi au recunoscut că s-au aflat în situația de a fi condus autovehiculul după ce au consumat băuturi alcoolice; aproximativ 1% dintre respondenți declară că se află frecvent în această situație; cel mai frecvent, acest comportament este motivat de parcursul scurt pe care îl aveau de făcut; între 9% și 25% (în funcție de concentrația de alcool a băuturii) au opinia că pot consuma o anumită cantitate de alcool, fără a le fi afectată capacitatea de a conduce autovehiculul;
- portul centurii de siguranță este un comportament manifestat cu o foarte ridicată frecvență de către o mare majoritate a conducătorilor auto, după cum susțin aceștia; de asemenea, preocuparea pentru portul centurii de siguranță de către copiii pe care îi transportă în autovehicul este prezentă foarte frecvent la cea mai mare parte a șoferilor români, potrivit afirmațiilor acestora; rolul acestui dispozitiv de siguranță este recunoscut de către marea majoritate a celor chestionați; opinia că, în anumite condiții – în localități, dacă rulezi cu atenție – portul centurii nu este necesar ori că nu își găsește utilitatea pentru pasagerii de pe bancheta din spate, sunt credințe împărtășite de zece până la douăzeci de procente dintre șoferi;
- agresivitatea în trafic se manifestă cel mai frecvent prin flash-uri și claxoane, gesturi ori cuvinte obscene iar conducătorii auto susțin că sunt de trei până la de șaptesprezece ori mai frecvent victimele decât autorii acesteia, în funcție de forma manifestării;
- specialiștii Cult Market Research confirmă tiparul, identificat în studiile anterioare, al conducătorilor auto care sunt în cea mai mare măsură predispuși către manifestarea unor comportamente de risc în trafic: bărbații, tinerii cu vârsta cuprinsă între 18 și 25 de ani (pentru portul centurii și manifestarea comportamentelor agresive), cei cu vârsta între 26 și 35 de ani (pentru depășirea limitei de viteză), cei care au atestat de șofer profesionist, cei care conduc în timpul serviciului, cei care conduc autoturisme cu cilindrul mai mare de 2000 cm³ sunt categoriile identificate ca având o predispoziție ridicată în acest sens; cumulul atributelor accentuează această predispoziție.

⁵¹ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC Analiză comparativă 2018, 2014, 2010, 2008”, Cult Market Research, septembrie 2018, pg. 10-11;

⁵²Doise W., Deschamps J.-C., Mugny G., Psihologia socială experimentală, Polirom, Iași, 1996;



Capitolul V

ACTIVITĂȚI DESFĂȘURATE LA NIVEL NAȚIONAL PRIVIND 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 2018, structurile Poliției Rutiere au organizat **52.028 acțiuni**. Cele mai multe dintre acestea au vizat, în principal:

combaterea principalelor cauze generatoare de accident

- încălcarea regimului legal de viteză – 11.041 acțiuni
- conducerea sub influența băuturilor alcoolice – 7.282 acțiuni
- nerespectarea regulilor de circulație de către pietoni – 4.605 acțiuni
- neacordarea priorității de trecere pietonilor – 4.190 acțiuni
- depășirile neregulate – 3.070 acțiuni

consolidarea climatului de siguranță rutieră în zonele de frontieră comună cu statele vecine

- pe drumurile care converg către/dinspre punctele de frontieră cu:
 - Ungaria
 - Bulgaria

impunerea normelor rutiere prin nouă acțiuni tematice, organizate la nivel european

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

Totodată, pentru combaterea indiscipliniei și infraționalității rutiere, în perioada de referință, au fost organizate 10.105 acțiuni tematice care au vizat controlul legalității transportului rutier public de mărfuri și persoane (inclusiv taxi), verificarea în trafic a stării tehnice a autovehiculelor, respectiv combaterea încălcării regulilor privind trecerea la nivel cu calea ferată, în majoritatea cazurilor acționându-se în sistem integrat cu celelalte structuri ale Poliției Române.

În acest context, în cursul anului 2018, la nivel național, au fost aplicate 1.896.777 sancțiuni

contravenționale pentru încălcarea normelor rutiere, principalele abateri sancționate fiind:



În ceea ce privește conducătorii de vehicule, sancțiunile contravenționale au fost aplicate în marea lor majoritate (89,98%) conducătorilor de autovehicule (1.706.837 contravenții), restul de 10,02% fiind acordate pentru încălcarea normelor rutiere de către bicicliști (45.367 contravenții), căruțași (15.702 contravenții), mopediști (1.044 contravenții) și motocicliști (745 contravenții), precum și pentru alte categorii.

Situația permiselor de conducere reținute, pe genuri de contravenții, este prezentată în următorul tabel:

Abatere	Număr permise de conducere reținute - 2018	%
pt. depășirea vitezei cu mai mult de 50 km/h	49.037	29.11
pt. nerespectarea normelor privind depășirea vehiculelor	28680	17.03
pt. neacordarea priorității de trecere pietonilor	27705	16.45
pt. conducere sub influența băuturilor alcoolice	12922	7.67
pt. nerespectarea culorii roșii a semaforului electric	12882	7.65
pt. neacordarea priorității de trecere vehiculelor	12430	7.38
pt. cumulul de puncte de penalizare	2829	1.68
pt. circulație pe sensul opus	2632	1.56
pt. neoprirea la semnalul regulamentar al polițistului în scopul sustragerii de la control „cu urmarire”	1965	1.17
pt. nerespectarea regulilor de trecere la nivel cu calea ferată	953	0.57
pt. depășirea coloanelor oprite la semafor și trecerile la nivel cu CF	686	0.41
circulație pe sensul opus	606	0.36

Tot în cursul anului 2018, au fost retrase **61.124 certificate de înmatriculare**, cele mai multe dintre acestea pentru defecțiuni tehnice (50,8%) și pentru neconcordanța dintre datele din document și caracteristicile tehnice ale vehiculului (5,4%).

BREVIAR TERMINOLOGIC

Siguranța rutieră

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

Accidentul rutier

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

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

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

☞ Accidentele de circulație se clasifică în raport de:

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

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

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

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

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

Alți indicatori utilizați:

- 1. Rata de motorizare** – măsoară gradul de înzestrare a populației cu autoturisme și se exprimă prin numărul de autoturisme raportat la 1000 de locuitori;
- 2. Rata mortalității cauzată de accidente 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 × 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 din care au rezultat aceste victime X 100.
- 7. Indice „de responsabilitate”** – o măsură invers proporțională a corectitudinii conducătorilor diferitelor tipuri de vehicule, valorile ridicate indicând o frecvență înaltă în producerea cu vinovăție a evenimentelor rutiere grave, deci o măsură redusă a responsabilității rutiere a anumitor categorii de conducători de vehicule. Acest indice a fost calculat prin raportarea, pentru fiecare categorie de vehicul în parte, a numărului celor implicate cu vinovăția conducătorului la numărul celor total implicate.

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: 021/318.21.02, 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: 021/264.32.02

Tel. Verde: 021.9360

Fax: 021/312.09.84

E-mail: dispecerat@andnet.ro; relpub@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/ 301.95.70

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 ASIGURĂTORILOR DE AUTOVEHICULE DIN ROMÂNIA

Contact: Adresa: Str. Vasile Lascăr nr. 40 - 40bis, Et. 5 și 6, sector 2, București, cod 020502, România; C.P. 37 - 7 București, România

Telefon: 021/319.13.02, 021/319.13.03, 021/319.13.04, 031/805.68.14,
031/805.68.15, 0743/17.47.47

Fax: 021/319.13.01

E-mail: secretariat@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: 021/300.18.80; 031/805.34.06; 031/805.34.07

Informații asigurator RCA: 021/300.18.86; 021/.300.18.87

Departament daune: 021/300.18.84

Fax: 021/312.31.82

E-mail: fpvs@baar.ro, office@fpvs.ro

Pagina web: www.fpvs.ro

VI. CONSILIUL INTERMINISTERIAL PENTRU SIGURANȚA 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, www.csir.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. Banu Mărăcine, Bl. D5, Pitești, România, 110194

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

Centrala de alarmă și informații: Telefon: 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. Mihai Vodă, nr.17, sector 5, București

Telefon: 021.208.25.25/26039

Fax: 021 316 66 55

E-mail: prevenire@politiaromana.ro

Pagina web

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