



București - 2016

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2015



Prezentul număr al *Buletinului siguranței rutiere* este dedicat tuturor polițiștilor rutieri decedați la datorie.

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

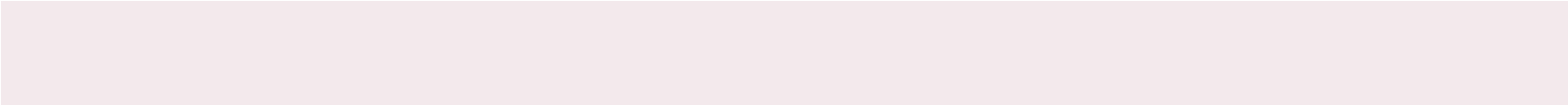
Raport anual 2015



București 2016

CUPRINS

Cuvânt înainte		5
Principalele rezultate		7
Capitolul I	Context intern și internațional	12
Capitolul II	Indicatori macro - analitici. Aspecte ale evoluției accidentelor grave de circulație în perioada 2011-2015	21
Capitolul III	Dinamica accidentelor rutiere grave în anul 2015	29
Capitolul IV	Accidentele rutiere în care au fost implicate vehicule cu două roți pe parcursul anului 2015	48
Capitolul V	Vehiculele de transport persoane și de transport marfă în traficul rutier din România	59
Capitolul VI	Campanii preventiv-educative	74
Capitolul VII	Activități desfășurate la nivel național privind combaterea indisciplinei și infraționalității rutiere	77
Anexe		80



Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2015

București 2016

Cuvânt înainte

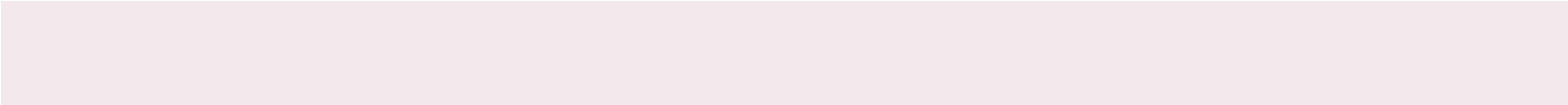
În ansamblul măsurilor generale care vizează întregul sistem rutier, Poliția Română își menține interesul crescut pentru tipurile de acțiuni preventive și de impunere a legii, demonstrat prin resursele alocate acestor activități și prin sprijinul oferit cercetării științifice care fundamentează eforturile asumate de reducere a riscului de accident rutier. Editarea seriei de analize dedicate traficului rutier, abordate corespunzător complexității fenomenului, se înscrie firesc în aria preocupărilor multiple de creștere a siguranței rutiere.

Noul număr al *Buletinului siguranței rutiere*, radiografiind complexitatea fenomenului rutier din anul 2015, aduce, ca și numerele precedente, necesarul de informații și analize utile specialiștilor, presei și publicului larg, pentru a contribui la optimizarea traficului rutier și la reducerea numărului de persoane ucise pe șoselele din România.

Eforturile depuse la nivel național și internațional pentru îmbunătățirea parametrilor siguranței rutiere reclamă abordări riguroase, susținute de cunoașterea detaliată și bine documentată a caracteristicilor sistemului rutier și, de asemenea, a categoriilor vulnerabile din punct de vedere al angrenării în accidente rutiere.

În acest context, documentul acordă o atenție specială unor categorii de participanți la trafic care nu au beneficiat până în prezent de o analiză în detaliu și care au un potențial ridicat de risc în producerea accidentelor rutiere: șoferii de autovehicule transport de persoane, șoferii de autovehicule transport de marfă și conducătorii vehiculelor autopropulsate pe două roți.

Autorii își exprimă și pe această cale mulțumirea către colaboratorii care au sprijinit, ca de fiecare dată, elaborarea *Buletinului siguranței rutiere*, punând la dispoziție date și idei valoroase și speră că, așa cum au dorit de la început, și-au adus modesta contribuție la soluționarea unora dintre problemele care afectează siguranța traficului rutier.



PRINCIPALELE REZULTATE

Context internațional

- Anul 2015 a marcat o evoluție negativă în domeniul siguranței rutiere la nivel european, pentru prima dată, în ultimii 5 ani, înregistrându-se o creștere a numărului de persoane decedate în urma accidentelor de circulație, de la 25970 decese înregistrate în 2014 la 26300 în anul 2015, ceea ce reprezintă o creștere de aproximativ 1%¹. În 2015, în România numărul persoanelor decedate este mai mare cu 4,1% față de anul anterior, țara noastră numărându-se printre statele în care a fost înregistrată o creștere moderată.
- În perioada 2010-2015, la nivelul UE, s-a reușit reducerea numărului de decese cu doar 17%, în condițiile în care era nevoie de o descreștere cu 29%, pentru a fi atins obiectivul european de reducere cu 50%, până în 2020, a numărului de persoane decedate în accidente rutiere pe șoselele Europei. România se plasează în rândul statelor în care rata de descreștere a deceselor este apropiată de nivelul cerut, în 2015 fiind înregistrată o scădere cu 20,4% față de 2010.
- România se află între primele state din Europa în ceea ce privește numărul de decese produse ca urmare a accidentelor rutiere (1893 persoane decedate), fiind depășită doar de Germania, Franța, Italia și Polonia. Totodată, dacă raportăm numărul de decese înregistrate la populație, România se situează pe locul doi în Europa, în țara noastră înregistrându-se 95 decese la un milion de locuitori, mult peste media europeană de 52 decese/milion locuitori.

Context național

- În anul 2015, mai mult de jumătate dintre persoanele cu vârsta cuprinsă între 21-50 ani și aproximativ 30% dintre tinerii până în 21 ani dețin un permis de conducere.
- Parcul de autovehicule din România este cu 21,8% mai mare în anul 2015, comparativ cu anul 2010. Creșterea parcului auto a fost mai accentuată în ultimul an, când numărul autoturismelor înmatriculate a crescut cu 5% față de anul 2014. O treime dintre autoturismele înregistrate în România au peste 15 ani vechime.
- În perioada 2010-2015, vechimea medie a vehiculelor aflate la prima prezentare la ITP a crescut progresiv, de la 8,8 ani în 2010 la 11,5 ani în 2015.
- Rețeaua națională de drumuri a cunoscut o evoluție destul de lentă în perioada 1990-2015, astfel că în 2015 au fost contorizați cu 18,2% mai mulți kilometri de drumuri față de 1990. În aceeași perioadă, se poate constata o creștere remarcabilă a parcului de autovehicule, cu 247,4%.
- Aproximativ 90% din rețeaua națională 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.

Evoluția accidentelor grave de circulație în perioada 2011-2015

- În perioada 2011-2015 nu au avut loc mutații majore în privința mediului de producere a accidentelor grave de circulație. Cele mai multe accidente rutiere grave s-au produs în mediul urban, însă aceste accidente au generat un număr mai mic de persoane decedate, comparativ cu cele produse în mediul rural sau în afara localității.
- Aproximativ trei sferturi din accidentele grave au avut loc pe drumurile naționale și pe străzi, având ca rezultat trei sferturi din numărul răniților grav, dar și din cel al persoanelor decedate.
- Numărul persoanelor decedate în accidente rutiere petrecute pe drumurile comunale a crescut de la 74 la 113 (cu 52,7%), în timp ce numărul persoanelor care și-au pierdut viața în accidente rutiere pe străzile din localități a scăzut cu aproximativ 15% în perioada 2011-2015.
- Accidentele grave produse pe autostrăzi, în perioada 2011-2015, au evoluat de la 46 la 72 de astfel de evenimente (creștere cu 56%), iar numărul răniților grav a urmat și el un trend ascendent, de la 38 de persoane la 74, în timp ce numărul persoanelor decedate a evoluat de la 16 la 19. În această perioadă, numărul de

¹ Dovile Adnaitė, Graziella Jost, Henk Stipdonk, Heather Ward, **RANKING EU PROGRESS ON ROAD SAFETY 10th ROAD SAFETY PERFORMANCE INDEX**, June 2016, p. 6

kilometri de autostradă a crescut cu 38,5%, de la 529 km în 2011 la 733 km în 2015.

- În perioada analizată, au fost înregistrate creșteri semnificative ale numărului accidentelor rutiere grave care au avut ca și cauză abateri ale bicicliștilor² (+36,6%) și neasigurarea la schimbarea direcției de mers (+25,9%). Totodată, se constată reducerea numărului accidentelor care au avut drept cauză conducerea sub influența alcoolului (-20,6%).
- Indisciplina pietonilor (traversare neregulamentară a drumului, prezența pietonilor pe partea carosabilă sau alte abateri ale pietonilor) a fost, în întreaga perioadă, cea mai frecventă cauză a accidentelor grave de circulație, conducând la producerea a aproximativ 21% dintre acestea.
- Viteza (neregulamentară sau neadaptată la condițiile de drum) a condus, la rândul ei, la producerea, în medie, a 19% din accidentele rutiere grave din perioada 2011-2015, fiind a doua cauză în ierarhia generală.
- Pe drumurile naționale și județene, cele mai multe accidente sunt determinate de viteză, în timp ce pe drumurile din interiorul localităților, mai ales în cele urbane, viteza este surclasată de indisciplina pietonilor și urcă în ierarhie cauzele legate de acordarea priorității față de pietoni sau față de vehicule.
- În localitățile rurale, atât cauzele legate de viteză, cât și de indisciplina pietonilor sau de acordarea priorității au ponderi importante în clasamentul cauzelor, mai ales datorită faptului că multe comune sunt traversate de drumuri naționale, cu un regim mai mare de viteză și trafic intens.
- Se constată o scădere semnificativă a numărului de conducători de mopede vinovați de producerea accidentelor grave de circulație, mai ales începând cu anul 2013, odată cu modificările aduse Codului rutier (de la 652 în 2011 la 230 în 2015).
- Numărul bicicliștilor pentru care a fost stabilită vinovăția în producerea accidentelor rutiere a crescut constant, fiind în anul 2015 cu 51,8% mai mare decât în 2011.
- În perioada analizată, numărul pietonilor decedați în accidente rutiere s-a redus cu 13%, al conducătorilor de vehicule cu 2 roți cu 12%, iar cel al pasagerilor decedați cu 6%.

Dinamica accidentelor rutiere în anul 2015

- În fiecare zi a anului 2015 au avut loc, în medie, 25 de accidente rutiere grave, în care au murit 5 persoane și au fost rănite grav alte 25.
- Acest an a adus cu sine o creștere cu 11% a numărului de accidente grave care au avut loc pe drumurile publice din România, iar a numărului de persoane decedate în astfel de condiții cu 4% față de anul anterior. Numărul răniților grav a crescut și el cu 11% față de anul 2014.
- Cele mai multe accidente rutiere grave s-au produs în localitățile din mediul urban (3869 accidente, 41% din total).
- Cele mai multe persoane au fost rănite grav ca urmare a accidentelor rutiere pe drumurile publice din mediul urban (41,25% din totalul răniților grav), însă în privința persoanelor decedate pe primul loc se află drumurile din afara localităților (39,04%), urmate de cele din mediul rural (37,93%).
- În funcție de categoria drumului, accidentele grave de circulație se repartizează în principal, între străzi (40%), drumuri naționale (35%) și drumuri județene (16%).
- Cele mai multe persoane (1017, reprezentând 54%) au decedat, în anul 2015, în accidente rutiere petrecute pe drumurile naționale, iar cei mai mulți răniți grav au rezultat în accidentele petrecute pe străzile din localități (3640, reprezentând 40%).
- Păstrându-se tendința anilor precedenți, cele mai multe accidente grave de circulație s-au petrecut între lunile iulie-octombrie și apoi în luna decembrie.

²abateri prevăzute în capitolul *Circulația bicicletelor*, art. 160 și 161 din HG nr. 1391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (actualizată); celelalte încălcări ale legii, precum depășirea neregulamentară sau neacordarea priorității vehiculelor sunt prevăzute la regulile generale de trafic, pentru toți participanții la trafic, inclusiv bicicliștii

- În zilele de week-end s-a înregistrat cea mai mare concentrație de accidente rutiere grave, în cursul anului 2015.
- Distribuția accidentelor rutiere în funcție de ora producerii lor arată că numărul maxim de astfel de evenimente se înregistrează între orele 16-20.
- Primele 5 cauze ale accidentelor rutiere grave produse în anul 2015 sunt, similar anilor anteriori, viteza neadaptată la condițiile de drum (16,76% din totalul accidentelor), traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni (14,61%), neacordarea priorității pietonilor (9,86%), neacordarea priorității vehiculelor (8,69%) și abaterile bicicliștilor (7,88%).
- Peste o treime din accidente au fost provocate de cauze ce țin de viteză și de neacordarea priorității.
- În anul 2015, 1 din 5 accidente grave au fost provocate de indisciplina pietonilor.
- Un sfert din totalul conducătorilor de autovehicule pentru care a fost stabilită vinovăția în producerea accidentului rutier aveau vârsta între 26 și 35 de ani.
- 8% (454 persoane) dintre conducătorii de autovehicule vinovați pentru producerea accidentelor rutiere grave au avut vechimea permisului sub 1 an. Această categorie de șoferi prezintă cel mai mare risc de a fi implicați cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave.
- Una din trei persoane rănite grav sau decedate în accidentele rutiere grave produse în anul 2015 a fost pieton.
- Aproximativ 60% dintre pietonii decedați în accidente rutiere aveau vârste de peste 56 de ani.
- Într-un sfert din accidentele rutiere grave din anul 2015 au fost răniți grav sau accidentați mortal pasageri.
- Jumătate dintre pasagerii răniți grav sau decedați în accidente rutiere erau femei.
- 40% dintre pasagerii răniți grav și decedați ocupau locul din față dreapta în momentul producerii accidentului.
- Jumătate dintre pasagerii răniți grav și două treimi dintre cei decedați au fost victimizați în accidente produse pe drumurile naționale.

Accidente rutiere grave în care au fost implicate vehiculele cu două roți

- În anul 2015, 1948 de vehicule cu 2 roți au fost implicate în accidente soldate cu morți sau răniți grav. Peste 60% dintre aceste vehicule au fost biciclete, 23% motociclete, iar 16% au fost moped.
- 37 de motociclete, reprezentând 8,1% din totalul motocicletelor implicate în accidente grave, respectiv 42 de moped, reprezentând 13,8% dintre mopedele implicate, erau radiate la momentul producerii accidentelor.
- În anul 2015, 9 persoane și-au pierdut viața și alte 54 au fost grav rănite în accidente în care au fost implicate moped și motociclete radiate.
- 90% dintre conducătorii de vehicule cu 2 roți implicați în accidente rutiere grave sunt bărbați, având o medie a vârstelor de 42 ani.
- Cea mai mare parte a șoferilor de vehicule cu două roți (69,3% dintre ei) nu purtau elemente de siguranță în momentul producerii accidentului.
- Casca este cel mai utilizat element de siguranță. 27,9% dintre conducătorii de vehicule cu două roți purtau în momentul producerii accidentului o cască de protecție. Alți 2,8% purtau elemente fluorescente sau alte elemente de siguranță.
- În anul 2015, în România, 454 de motociclete au fost implicate în accidente rutiere grave. Vârsta medie a motocicliștilor răniți sau decedați în urma accidentelor este de 34 de ani.
- 11,6%³ dintre motocicliști nu aveau la momentul producerii accidentului permis de conducere.

³Procentele sunt raportate la totalul celor 423 dintre motocicliștii implicați în accidente grave pentru care există date referitoare la situația permisului de conducere

- Cei mai mulți motocicliști implicați în accidente rutiere grave (388 de cazuri, reprezentând 85,4% din total) purtau la momentul producerii accidentului cască de protecție sau un alt element de protecție.
- 21 de persoane și-au pierdut viața, iar alte 94 au fost grav rănite din cauza neadaptării vitezei la condițiile de drum de către motocicliști.
- 11 persoane și-au pierdut viața, iar alte 94 au fost grav rănite din cauza neacordării priorității de trecere motocicliștilor.
- Motocicliștii sunt responsabili pentru aproximativ jumătate din accidentele în care au fost implicați.
- Aproximativ 80% dintre accidentele în care au fost implicați motocicliști s-au petrecut în localități.
- Principala cauză a producerii accidentelor în care au fost implicați motocicliștii pe străzile din localități este neacordarea priorității de către șoferi; 73 de accidente (35,6%) din totalul celor 205 înregistrate pe străzi s-au produs din această cauză.
- Pe drumurile județene, comunale și naționale, cauza principală de producere a accidentelor implicând motocicliști este neadaptarea de către aceștia a vitezei la condițiile de trafic.
- Intersecțiile prezintă un grad ridicat de risc pentru motocicliști, 134 de accidente (30%) producându-se în astfel de locuri. Un număr mare de accidente implicând motocicliști (93, reprezentând 21%) s-au produs în curbe.

Accidente rutiere grave în care au fost implicate vehiculele de transport persoane⁴

- 341 de autovehicule transport persoane au fost implicate, în anul 2015, în accidente rutiere grave pe teritoriul României.
- Cele mai multe autovehicule, implicate în accidente sunt autobuze (54,8%), respectiv 187 din totalul celor 341 de vehicule analizate. O pondere importantă o dețin și microbuzele: 114 autovehicule, reprezentând 33,4% din totalul celor avute în vedere.
- Peste două treimi (67%) din totalul accidentelor în care au fost implicate autovehicule de transport persoane s-au produs la mai puțin de o oră de la începerea călătoriei.
- Analizând accidentele produse din vina principală a șoferilor de mijloace de transport persoane, observăm că principalele încălcări ale normelor comise de către aceștia sunt: neacordarea priorității pietonilor (17%), neadaptarea vitezei la condițiile de drum (16%), nerespectarea distanței între vehicule (14%), neacordarea priorității vehiculelor (12%).
- În anul 2015, 187 de autobuze au fost implicate în accidente grave. Accidentele s-au soldat cu 39 de persoane decedate și 196 persoane rănite grav. Cele mai multe accidente în care sunt implicate autobuzele au avut drept cauză abaterile pasagerilor (32 de accidente), urmate de cele provocate de neadaptarea vitezei la condițiile de drum (21 accidente).
- Cele 112 accidente grave în care au fost implicate microbuze, în anul 2015, s-au soldat cu decesul a 33 de persoane și rănirea gravă a altor 136. Cauza principală ce a dus la producerea accidentelor a fost neacordarea priorității vehiculelor (21 accidente), urmată de traversarea neregulamentară a pietonilor (13), neacordarea priorității pietonilor (10) și nerespectarea distanței între vehicule (10).
- În perioada analizată, au avut loc 9 accidente în care au fost implicate autocare, în care 11 persoane și-au pierdut viața și alte 8 au fost grav rănite.

Accidente rutiere grave în care au fost implicate vehiculele de transport marfă

- În anul în 2015, 1644 de vehicule transport marfă au fost implicate în accidente rutiere grave pe teritoriul țării noastre.
- Cele mai multe (78%) dintre vehiculele transport marfă implicate în accidente rutiere grave au fost autouti-

⁴Prin sintagma *transport (de) persoane* facem referire la vehiculele de transport în comun de persoane, în care au fost incluse următoarele categorii: autobuz, autocar, microbuz, tramvai și troleibuz.

litare. Pe al doilea loc, la o distanță semnificativă, se află autotrenurile (11%).

- Majoritatea accidentelor (57%) în care au fost implicate autovehiculele transport marfă s-au produs după mai puțin de o oră de condus.
- Cele mai frecvente cauze ale accidentelor produse din vina conducătorilor autovehiculelor transport marfă au fost: viteza neadaptată la condițiile de drum (140 accidente), neacordarea priorității pietonilor (88 accidente), neacordarea priorității vehiculelor (73 accidente) și nerespectarea distanței între autovehicule (57 accidente).
- Accidentele produse pe fondul neadaptării de către șoferii autovehiculelor transport marfă a vitezei la condițiile de drum au condus la decesul a 43 de persoane și la rănirea gravă a altor 129 de persoane.



Capitolul I

CONTEXT INTERN ȘI INTERNAȚIONAL

CONSIDERAȚII GENERALE

Îmbunătățirea siguranței rutiere și creionarea unor mecanisme eficiente prin care să fie transpus în practică acest scop reprezintă un subiect de interes pe agenda publică atât la nivel național, cât și internațional.

În septembrie 2015 Adunarea Generală a Națiunilor Unite a adoptat **Agenda pentru Dezvoltare Durabilă 2030**, în cadrul acestui document programatic fiind abordată în mod expres tema siguranței rutiere. Astfel, în cadrul **Obiectivului 3. Ensure healthy lives and promote well-being for all at all ages**, la punctul 3.6 este stipulat ca deziderat înjumătățirea până în 2020 a numărului de decese și vătămări provocate de accidentele rutiere. De asemenea, **Obiectivul 11. Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable** prevede la punctul 11.2 necesitatea ca, până în 2030, să se furnizeze accesul la un sistem de transport sigur, economic, accesibil și sustenabil pentru toți, să se îmbunătățească siguranța rutieră prin extinderea transportului public, cu o atenție specială la nevoile celor aflați într-o situație de vulnerabilitate, femeilor, copiilor, persoanelor cu dizabilități și vârstnicilor.

Necesitatea intensificării eforturilor depuse în domeniul siguranței în trafic este cu atât mai mare cu cât la nivel global, peste 1,2 milioane de persoane mor anual în urma accidentelor rutiere, aceasta constituind a noua cauză de deces în rândul populației generale (și principala cauză de mortalitate în rândul tinerilor de 15-29 ani), prefigurându-se totodată că va deveni cea de-a șaptea cauză până în 2030⁵. Această evoluție este determinată de creșterea deceselor provocate de accidentele rutiere în țările cu venit scăzut sau mediu, mai ales în cele cu economii emergente, unde creșterea parcului auto nu este acompaniată de efectuarea unor schimbări la nivel de infrastructură, politică și aplicare a legii⁶.

La nivelul UE, intenția de a scădea numărul de decese a fost stipulat pentru prima dată într-un document programatic⁷ în 2001, când Comisia Europeană a stabilit obiectivul de reducere la jumătate a numărului de persoane decedate în accidente rutiere în perioada 2001-2010. Deși la sfârșitul perioadei de referință s-a reușit scăderea cu doar 43%, acest rezultat a fost considerat un succes în condițiile în care douăsprezece noi state au aderat la Uniune în acest interval.

⁵World Health Organization, *Global status report on road safety 2015*, p. X.

⁶Ibidem.

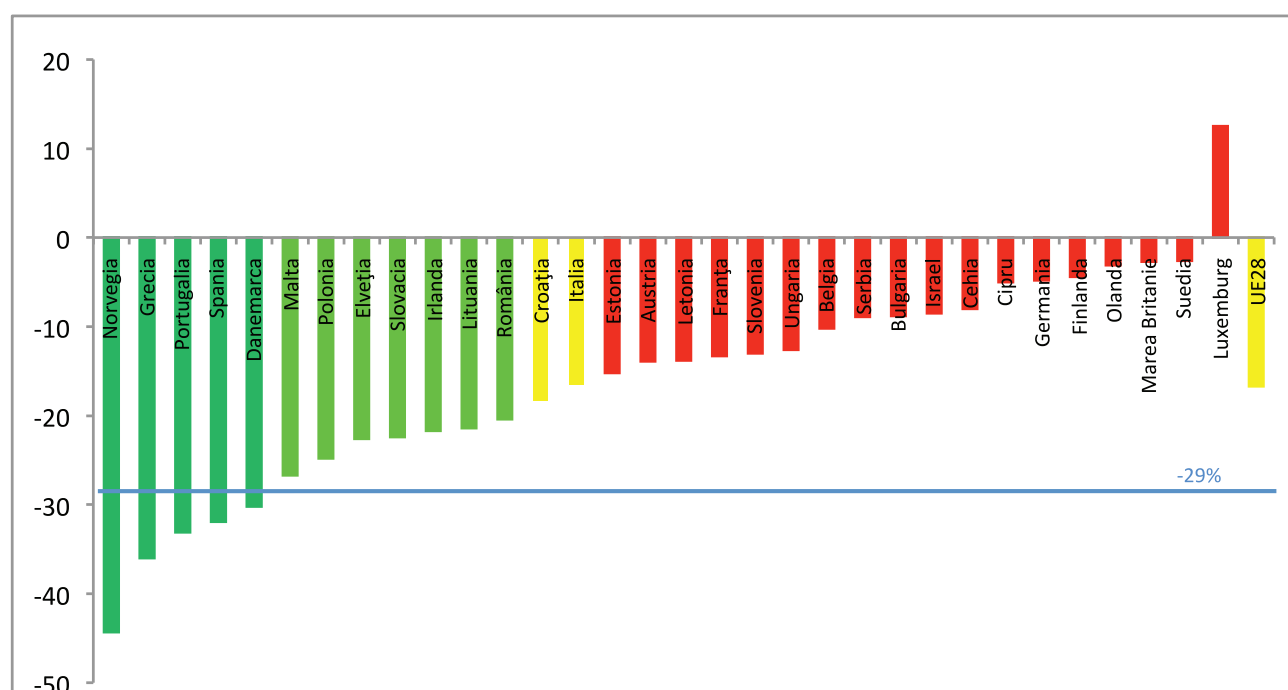
⁷*Commission White Paper: European transport policy for 2010: time to decide*, COM(2001) 370 final, Brussels 12 September 2001

După anul 2010, acțiunile statelor membre sunt ghidate de programul cadru „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: Orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011 - 2020”, ale cărui componente principale sunt:

- un obiectiv strategic, de reducere cu 50%, până în 2020, a numărului de persoane decedate în accidente rutiere pe șoselele Europei;
- propunerea unei liste de 16 acțiuni, împărțită în șapte obiective operaționale/domenii prioritare/zone de interes.

În ceea ce privește evoluția indicatorilor de siguranță rutieră în perioada 2010-2015, la nivelul UE, s-a reușit reducerea numărului de decese cu doar 17%, în condițiile în care era nevoie de o scădere cu 29% pentru a fi atins obiectivul stabilit pentru 2020.

Analizând datele la nivel UE 28, se constată că o scădere în conformitate cu ritmul necesar a fost atinsă doar în patru state: Grecia, Portugalia, Spania și Danemarca. În raport cu acest obiectiv, România se plasează în rândul statelor în care rata de descreștere a deceselor este apropiată de nivelul cerut, (în 2015 s-a realizat o scădere cu 20,4% față de 2010), fiind însă necesar ca acest ritm să fie accelerat în anii următori pentru a se încadra în dezideratul stabilit.



De altfel, anul 2015 a marcat o evoluție negativă în domeniul siguranței rutiere la nivel european, pentru prima dată în ultimii 5 ani înregistrându-se o creștere a numărului de persoane decedate în urma accidentelor de circulație, de la 25970 decese înregistrate în 2014 la 26300 în anul 2015, ceea ce reprezintă o creștere de aproximativ 1%⁸.

Analizând situația înregistrată la nivel național, se constată că doar nouă state au reușit în 2015 să mențină un trend descendent al numărului de decese produse ca urmare a accidentelor rutiere: Norvegia, Estonia, Irlanda, Letonia, Lituania, Polonia, Suedia, Danemarca, Portugalia, în timp ce în Spania numărul deceselor s-a menținut constant, în restul statelor înregistrându-se creșteri, cele mai semnificative fiind notate în Malta (+10%), Austria (+10,5%), Slovenia (+11,1%), Serbia (+12,1%), Croația (+13%), Finlanda (+13,5%) și Cipru (+26,7%). România se numără printre statele în care a fost înregistrată o creștere moderată, de 4,1%.

În ceea ce privește numărul de decese produse ca urmare a accidentelor rutiere, în 2015, România se află între primele state din Europa, fiind depășită doar de Germania, Franța, Italia și Polonia. Totodată, dacă raportăm numărul de decese înregistrate la populație, România se situează pe locul doi în Europa, în țara noastră înregistrându-se 95 decese la un milion de locuitori, mult peste media europeană de 52 decese/milion locuitori, o situație mai gravă decât cea din țara noastră înregistrându-se doar în Bulgaria.

⁸Dovile Adminaite, Graziella Jost, Henk Stipdonk, Heather Ward, *RANKING EU PROGRESS ON ROAD SAFETY 10th ROAD SAFETY PERFORMANCE INDEX*, June 2016, p. 6

Tabel 1. Decese produse în urma accidentelor rutiere 2015

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Fig.1 2014-2015	Fig.2 2010-2015
Norvegia	210	168	145	187	147	117	-20.4%	-44.3%
Estonia	79	101	87	81	78	67	-14.1%	-15.2%
Irlanda	212	186	162	188	193	166	-14.0%	-21.7%
Letonia	218	179	177	179	212	188	-11.3%	-13.8%
Lituania	299	297	301	258	264	235	-11.0%	-21.4%
Polonia	3,907	4,189	3,571	3,357	3,202	2,938	-8.2%	-24.8%
Suedia	266	319	285	260	270	259	-4.1%	-2.6%
Danemarca	255	220	167	191	183	178	-2.7%	-30.2%
Portugalia	937	891	718	637	638	627	-1.7%	-33.1%
Spania	2,478	2,060	1,903	1,680	1,688	1,688	0.0%	-31.9%
Grecia	1,258	1,141	988	879	795	805	1.3%	-36.0%
Italia	4,114	3,860	3,753	3,401	3,381	3,430	1.4%	-16.6%
Franța	3,992	3,963	3,653	3,268	3,384	3,461	2.3%	-13.3%
Marea Britanie	1,905	1,960	1,802	1,769	1,807	1,854	2.6%	-2.7%
Luxemburg	32	33	34	45	35	36	2.9%	12.5%
Germania	3,651	4,009	3,601	3,340	3,368	3,475	3.2%	-4.8%
Ungaria	740	638	605	591	626	647	3.4%	-12.6%
Belgia	841	862	770	724	727	755	3.9%	-10.2%
Elveția	327	320	339	269	243	253	4.1%	-22.6%
România	2,377	2,018	2,042	1,861	1,818	1,893	4.1%	-20.4%
Slovacia	353	324	295	223	258	274	6.2%	-22.4%
Cehia	802	773	742	654	688	738	7.3%	-8.0%
Bulgaria	776	658	605	601	655	708	8.1%	-8.8%
Olanda	640	661	650	570	570	620	8.8%	-3.1%
Malta	15	17	9	18	10	11	10.0%	-26.7%
Austria	552	523	531	455	430	475	10.5%	-13.9%
Slovenia	138	141	130	125	108	120	11.1%	-13.0%
Serbia	660	731	688	650	536	601	12.1%	-8.9%
Croația	426	418	393	368	308	348	13.0%	-18.3%
Finlanda	272	292	255	258	229	260	13.5%	-4.4%
Israel	352	341	263	277	279	322	15.4%	-8.5%
Cipru	60	71	51	44	45	57	26.7%	-5.0%
EU28	31,595	30,804	28,280	26,025	25,970	26,313	1.3%	-16.7%

Caracteristicile fenomenului rutier național

În vederea descrierii fenomenului rutier din România, în această secțiune vor fi analizați indicatori privitori la categoriile și numărul persoanelor participante la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, motocicliști etc.), la categoriile și numărul vehiculelor care circulă pe drumurile publice, precum și la caracteristicile infrastructurii rutiere.

Populația

La 31.12.2015, în România existau 7.142.478 persoane⁹ ce dețineau un permis de conducere, ceea ce reprezintă aproximativ 36% din totalul populației și 44% din populația adultă a României.

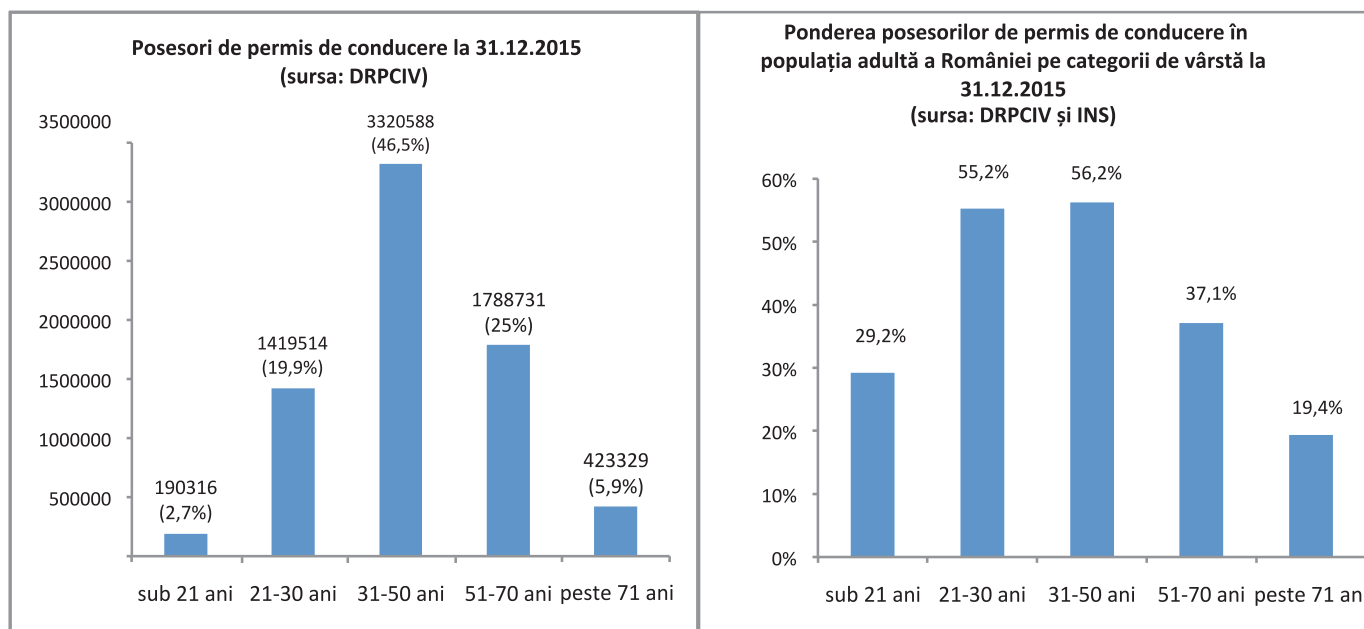
Analizând vârsta deținătorilor de permise, se constată că aproape jumătate dintre aceștia (46,5%) au vârsta cuprinsă între 31-50 ani, aproximativ o cincime (19,9%) au între 21 și 30 ani, un sfert (25%) se înscriu în categoria 51-70 ani, în timp ce doar 5,9% sunt persoane de 71 ani și peste, iar 2,7% au sub 21 ani.

De notat este și faptul că aproximativ 30% dintre tinerii până în 21 ani dețin un permis de conducere. La polul opus, se remarcă o incidență scăzută a deținătorilor de permise în rândul persoanelor de peste 71 ani (19,4%)¹⁰.

În România, în anul 2015, mai mult de jumătate dintre persoanele cu vârsta cuprinsă între 21-50 ani dețin un permis de conducere.

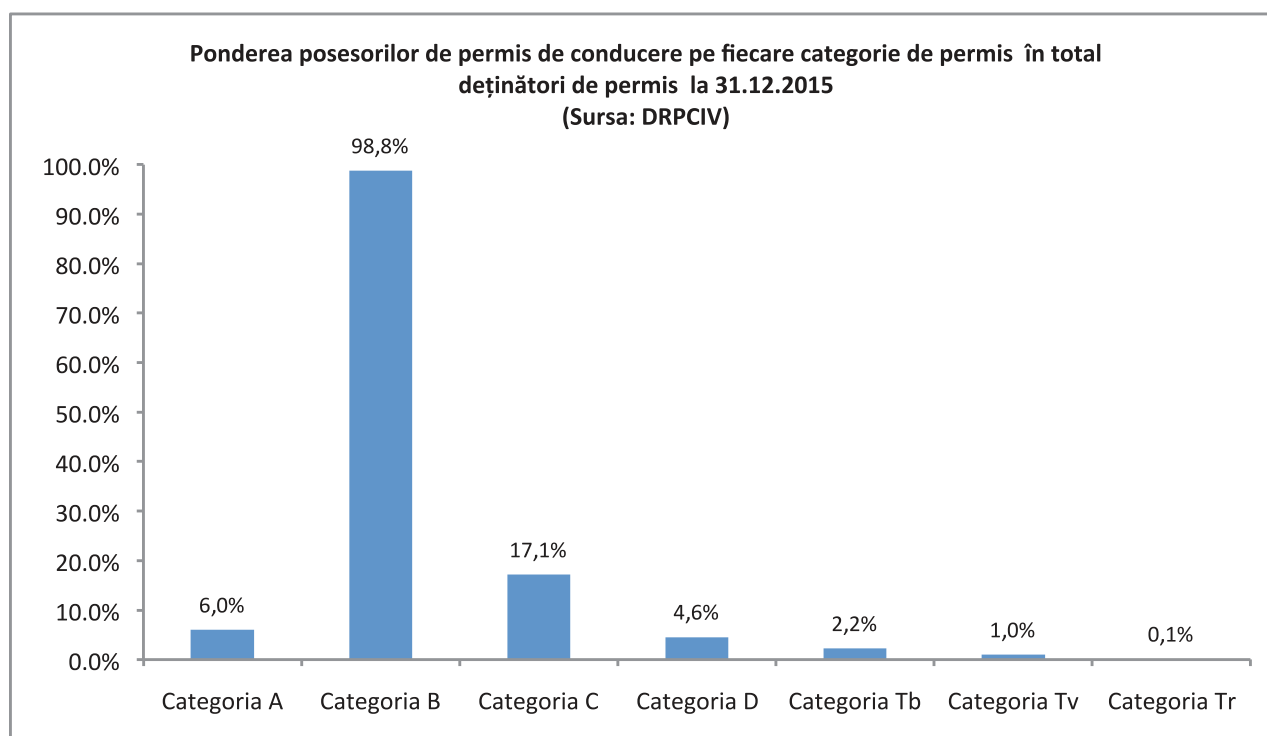
⁹Cf. datelor furnizate de DRPCIV din M.A.I.

¹⁰Calcululele au fost realizate prin raportare la populația României, conform situației statistice „Populația rezidentă la 1 ianuarie 2015 pe grupe de vârstă și sex”, POP 105A - Tempo Home, Institutul Național de Statistică



Analizând distribuția conducătorilor de autovehicule în funcție de categoria de permis pe care o dețin, situația se prezintă astfel¹¹:

- 7.054.452 persoane dețin permise de conducere vehicule categoria **B**; 🚗
- 427.374 persoane au permise de conducere vehicule categoria **A**; 🚲
- 1.223.416 persoane au permise de conducere vehicule categoria **C**; 🚚
- 325.410 persoane dețin permise de conducere vehicule categoria **D**; 🚌
- 158.282 persoane au permise de conducere vehicule categoria **Tr** (tractor, mașini și utilaje agricole autopropulsate agricole, forestiere);
- 68.705 persoane au permise de conducere vehicule categoria **Tb** (troleibuze);
- 7.421 persoane dețin permise de conducere categoria **Tv** (tramvaie).

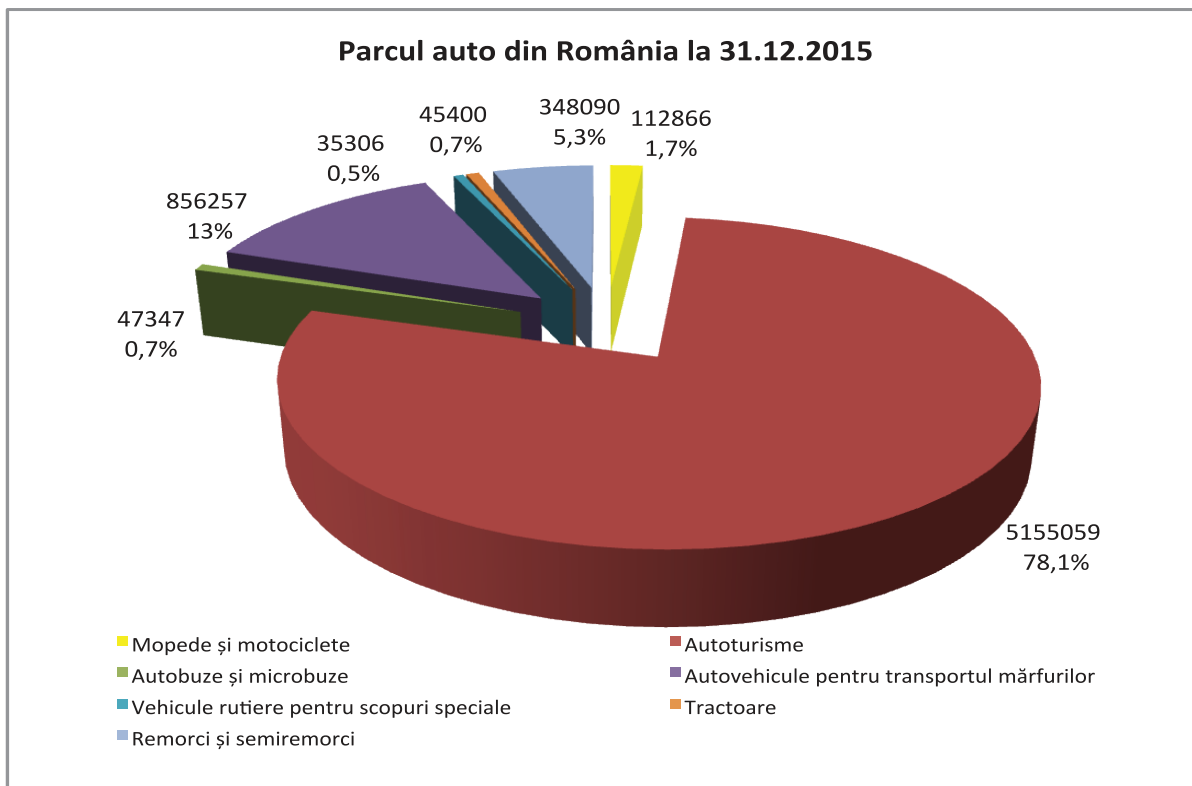


¹¹DRPCIV – Raport statistic categorii permise de conducere – data de referință 31.12.2015

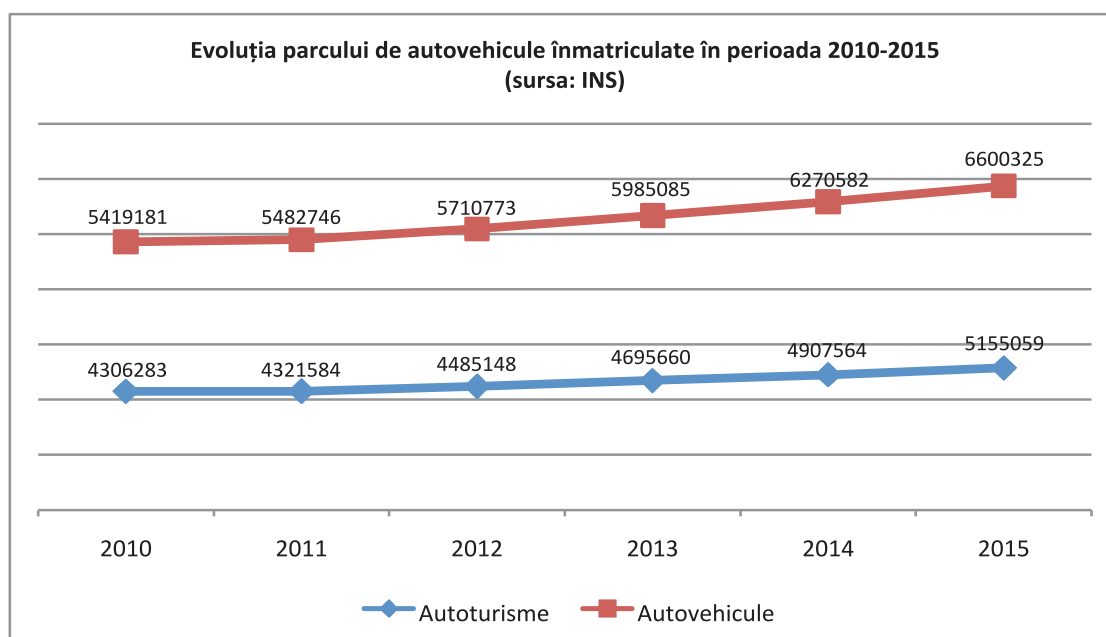
CAPITOLUL I

Vehiculele

Conform datelor centralizate de Institutul Național de Statistică, la sfârșitul anului 2015, în România erau înmatriculate **6.600.325 vehicule**, dintre care aproximativ 78% erau reprezentate de autoturisme¹².



Estimarea exactă a parcului național de vehicule este dificil de realizat, întrucât la totalul vehiculelor înmatriculate se adaugă vehiculele care, prin lege, se înregistrează la primăriile localităților (mopede, utilaje agricole, căruțe etc.), precum și vehiculele deținute și utilizate de cetățenii români, dar înmatriculate în alte state, în special în Bulgaria.



¹²Institutul Național de Statistică – *Vehicule rutiere înmatriculate în circulație la sfârșitul anului, pe categorii de vehicule, tipuri de proprietate, macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe, TRN103B - Tempo Home*

Parcul de autovehicule din România este cu 21,8% mai mare în anul 2015, comparativ cu anul 2010.

O treime dintre autoturismele înregistrate în România au peste 15 ani vechime.

Creșterea a fost mai accentuată în ultimul an, când numărul autovehiculelor înmatriculate a crescut cu 5,3% față de anul 2014. Aceleași tendințe sunt valabile în cazul autoturismelor, la nivelul anului 2015 existând în România cu 19,7% mai multe autoturisme înmatriculate comparativ cu 2010 și cu 5% mai multe decât în 2014, ceea ce corespunde unui grad de motorizare de 257 autoturisme la 1000 locuitori (Sursa: APIA).

Luând în calcul vârsta vehiculului, se observă că două treimi dintre vehiculele înregistrate în România au peste 10 ani vechime, procentul ajungând chiar la 92% în cazul tractoarelor și fiind mai scăzut în cazul autobuzelor și microbuzelor (57,3%) (Sursa: INS).

În ceea ce privește autoturismele, 10,4% au până în 5 ani vechime, 29,5% au între 6-10 ani, 27,6% au 11-15 ani vechime, 15,3% au între 16-20 ani, iar 17% au peste 20 de ani vechime (Sursa: APIA). Se remarcă așadar faptul că aproximativ o treime dintre autoturisme au peste 15 ani vechime, ceea ce ridică un semn de întrebare privind dotarea cu sisteme de siguranță a acestora.

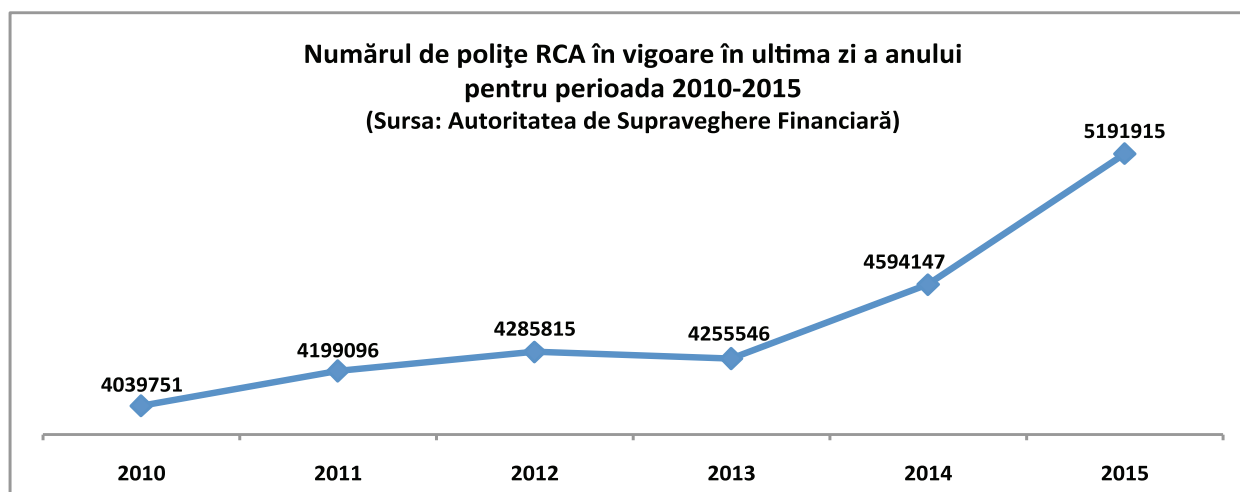
Numărul înmatriculărilor de autoturisme noi a crescut în 2015 comparativ cu 2014 cu aproximativ 15,7% (81175 autoturisme noi înmatriculate față de 70175), însă valoarea este încă inferioară celei înregistrate în 2010 (94540 vehicule noi înmatriculate). În paralel și cu efecte directe asupra gradului de îmbătrânire a parcului de autoturisme se află creșterea numărului de autoturisme de import rulate, în 2015 fiind înmatriculate 251048 autoturisme de import de ocazie, cu aproximativ 17% mai mult decât în 2010¹³. Trebuie, totodată, precizat că două treimi dintre autoturismele second hand înmatriculate în 2015 au peste 8 ani vechime (Sursa: APIA).

Datele furnizate de Registrul Auto Român completează descrierea calitativă a parcului de vehicule din România.

În perioada 2010-2015, vechimea medie a vehiculelor aflate la prima prezentare la ITP a crescut progresiv, de la 8,8 ani în 2010 la 11,49 ani în 2015.

Totodată, 40% din cele 81702 vehicule controlate tehnic în 2015 erau neconforme din punct de vedere al siguranței rutiere, iar 10,3% dintre acestea (5,55% din totalul vehiculelor controlate în trafic) prezentau pericol iminent de accidente¹⁴ (RAR).

În consens cu creșterea parcului de vehicule, în perioada 2010-2015 a crescut numărul de polițe RCA, la sfârșitul anului 2015 fiind în vigoare cu 28,5% mai multe contracte decât în 2010.

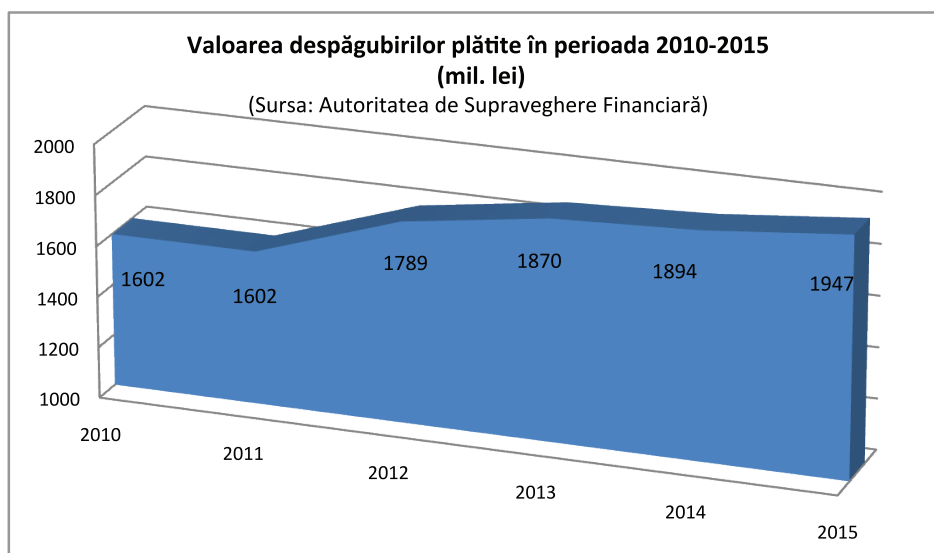


¹³Institutul Național de Statistică – *Înmatriculări noi de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor, pe macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe*, TRN102A - Tempo Home

¹⁴Datele fac referire doar la vehiculele controlate în trafic și nu pot fi generalizate la nivelul întregului parc auto național deoarece selectarea și oprirea autovehiculelor în trafic se face având ca și criteriu principal existența unor indicii vizibile cu privire la neconformitatea acestora

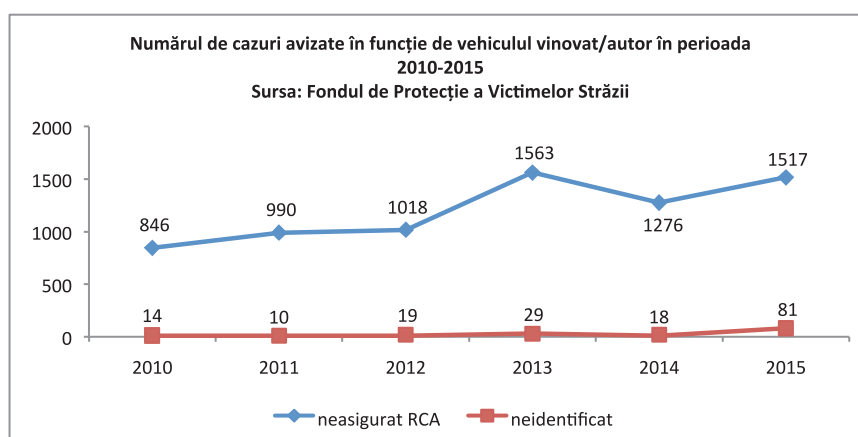
CAPITOLUL I

Deși impactul economic al accidentelor este greu de estimat, valoarea despăgubirilor acordate în cazul incidentelor de circulație permite o primă evaluare a acestora. Datele Autorității de Supraveghere Financiară indică o creștere a despăgubirilor plătite în urma evenimentelor rutiere în care responsabilitatea pentru accident revenea unui vehicul asigurat prin RCA (cu 21,5% în 2015 față de 2010).

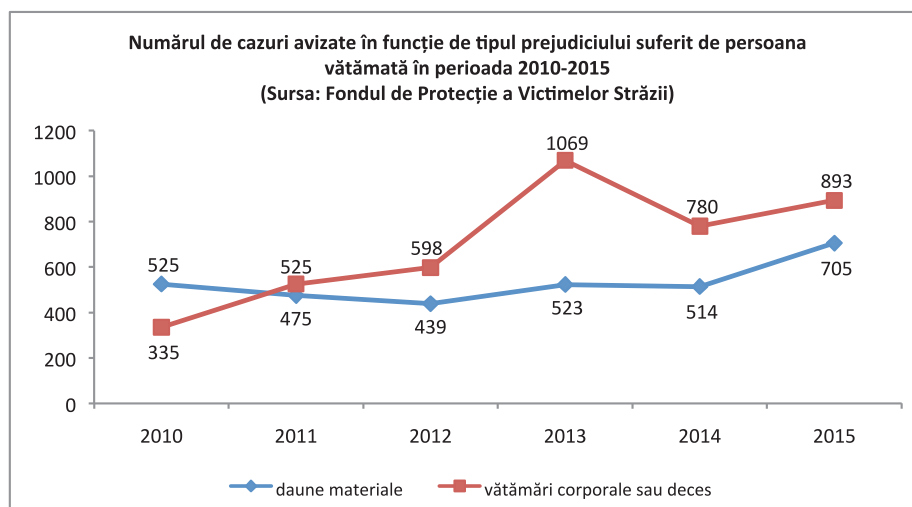


Dincolo de pagubele produse de vehiculele asigurate prin RCA, o serie de daune sunt produse de vehicule neasigurate sau neidentificate. Evenimentele rutiere produse de autori neasigurați ori neidentificați sunt gestionate asiguratoriu de Fondul de Protecție a Victimelor Străzii, care reprezintă o asociație profesională, fără scop lucrativ, din care fac parte toți asiguratorii care au dreptul de a încheia pe teritoriul României asigurarea de răspundere civilă ce rezultă din utilizarea autovehiculelor, indiferent dacă sunt persoane juridice române sau străine.

Anul 2015 marchează o creștere importantă a numărului de cazuri avizate de F.P.V.S., atât în ceea ce privește evenimentele produse de vehicule neasigurate RCA (cu 18,9% față de 2014), cât și a celor produse de vehicule neidentificate, în cazul acestora din urmă asistând practic la o creștere extrem de ridicată, valoarea din 2015 fiind de 4,5 ori mai mare decât cea din anul precedent.



Analizând evoluția numărului de dosare avizate în funcție de tipul prejudiciului suferit de persoana vătămată, se observă că atât numărul de cazuri avizate pentru vătămări corporale, cât și cele avizate pentru daune materiale au crescut în 2015 compartiv cu anul precedent. Creșterea este însă mult mai pronunțată în cazul evenimentelor în care s-au produs daune materiale (cu 37,1% față de 14,% în cazul vătămări corporale sau deces).



Drumurile

Rețeaua de drumuri publice constituie unul dintre factorii care influențează în mod decisiv calitatea traficului rutier și, implicit, riscul în trafic, fiind necesară o similitudine între evoluția gradului de motorizare și infrastructura rutieră, discrepanțele între cele două domenii fiind de natură să favorizeze producerea unor accidente de circulație.



În România, rețeaua națională de drumuri a cunoscut o evoluție destul de lentă în perioada 1990-2015, astfel că în 2015 au fost contorizați doar cu 18,2% mai mulți kilometri de drumuri față de 1990. În același timp, s-a asistat la o explozie a parcului de autovehicule, care a crescut cu 247,4% față de 1990.

În plus, dincolo de aceste aspecte cantitative, după cum se precizează în *Master Planul General de Transport al României*, aproximativ 90% din rețeaua națională 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 siguranță¹⁵.

Tot în raportul menționat se face referire la numărul mic al autostrăzilor, care plasează România pe locul 30 din 31 în Europa (pentru țările cu date relevante disponibile)¹⁶.

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 rutieră.

	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Total km.	72.816	72.859	78.479	79.904	82.386	83.703	84.185	84.887	85.362	86.080
Naționale ¹⁷	km	14.683	14.683	14.824	15.934	16.552	16.690	16.887	17.111	17.606
	(+/-)	-	0	+ 141	+ 1.110	+ 950	+138	+197	+224	+161
Județene și comunale	km	58.133	58.176	63.655	63.970	65.834	67.013	67.298	67.777	68.474
	(+/-)	-	+ 43	+5.479	+ 315	+ 1.864	+1.179	+285	+479	+313
Densitatea drumurilor la 100 km ² de teritoriu ¹⁸	30,5	30,6	32,9	33,5	34,6	35,1	35,3	35,6	35,8	36,1

Sursa: Institutul Național de Statistică, <http://www.insse.ro>

¹⁵Master Plan General de Transport al României. Variantă finală revizuită a Raportului privind Master Planul pe termen scurt, mediu și lung, iulie 2015, p. 77

¹⁶Ibidem.

¹⁷Inclusiv autostrăzi

¹⁸Suprafața teritorială a României – 238.391 km²

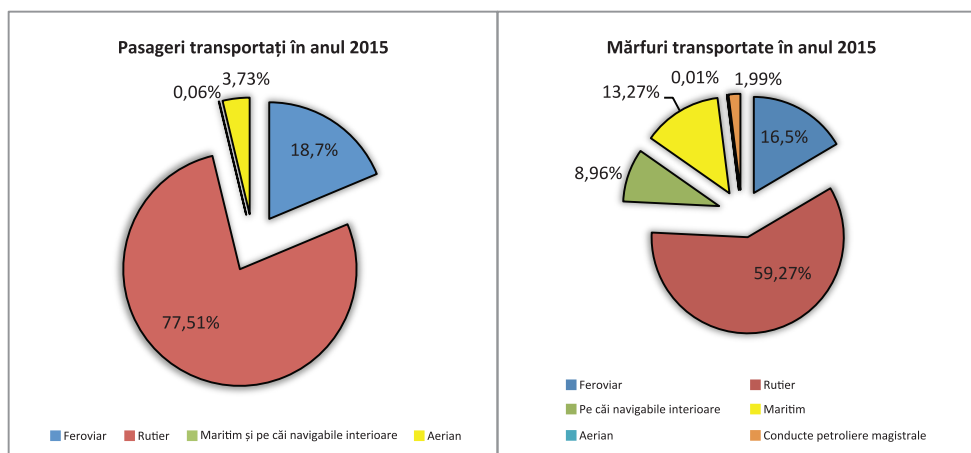
¹⁹Institutul Național de Statistică, *Pasageri transportați în transportul interurban și internațional de pasageri, pe moduri de transport*, TRN135A – Tempo Home

²⁰Institutul Național de Statistică, *Mărfuri transportate, pe moduri de transport*, TRN 137A – Tempo Home.

CAPITOLUL I

Circulația

Transportul rutier reprezintă pentru țara noastră principalul mijloc de asigurare a transportului de persoane și mărfuri. Conform datelor Institutului Național de Statistică, în România, în 2015 au fost transportați pe cale rutieră 275.549 mii pasageri (aproximativ 77,51% din totalul pasagerilor transportați)¹⁹ și 198.638 mii tone mărfuri (59,27% din total mărfuri)²⁰.



Datele deținute de Institutul Național de Statistică atestă, totodată, faptul că transportul rutier este modul de deplasare cu cea mai mare densitate de persoane, mai mult decât triplă față de transportul feroviar.

2015	Transport feroviar	Transport rutier	Transport pe căi interne navigabile
Milioane pasageri/km	5.149	17.471	9

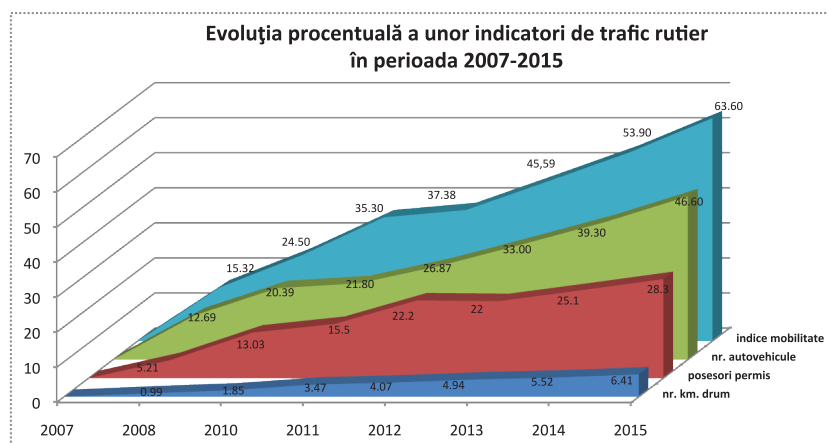
Sursa: Institutul Național de Statistică

Un alt indicator important al dinamicii traficului – indicele de mobilitate – a înregistrat o creștere importantă în perioada 2010-2015, valoarea înregistrată în 2015 fiind cu 31,4% față de cea din anul de debut al analizei.

An	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Indice de mobilitate (milioane vehicule × km parcurși)	73.251	79.598	80.853	85.687	90.544	96.284

Sursa: Registrul Auto Român

În graficul de mai jos, sunt alăturate, spre comparație, curbele de evoluție procentuală pe parcursul anilor 2007 – 2015 pentru o serie de indicatori: numărul posesorilor de permis de conducere, valoarea numerică a parcului național de autovehicule, valoarea numerică a rețelei naționale de drumuri, indicele de mobilitate.



¹⁹Institutul Național de Statistică – *Parcursul pasagerilor în transportul interurban și internațional de pasageri, pe moduri de transport* - TR-N136A - Tempo Home

²⁰Creșterile procentuale sunt calculate prin raportarea valorilor din fiecare an, la valorile înregistrate în anul 2007



Capitolul II

INDICATORI MACRO-ANALITICI. ASPECTE ALE EVOLUȚIEI ACCIDENTELOR GRAVE DE CIRCULAȚIE ÎN PERIOADA 2011-2015

Evoluția accidentelor în perioada 1990 - 2015

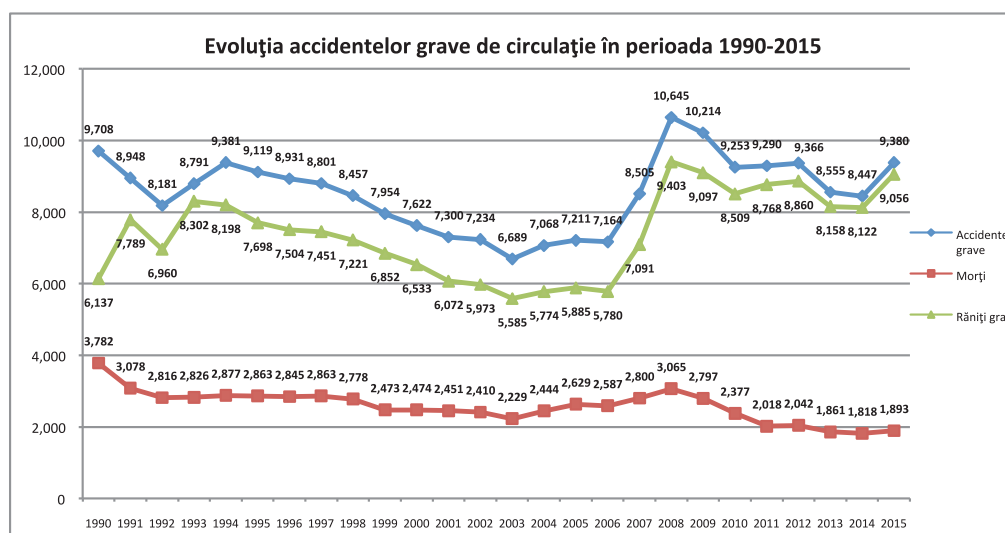
Analiza evoluției accidentelor rutiere grave pe o perioadă mai mare de timp și a principalilor indicatori care descriu acest fenomen, atât din punctul de vedere al contextului producerii accidentelor, cât și al participanților – vehicule și persoane, încadrate în contextul socio-economic mai larg, ne permite nu numai observarea unor tendințe, dar și formularea de posibile explicații ori ipoteze verificabile.

Așa cum arată și graficul următor, în ultimii 25 de ani (1990-2015) numărul accidentelor grave de circulație a înregistrat următoarea evoluție:

- O scădere treptată în perioada 1990-2003, în care numărul accidentelor s-a redus cu aproximativ o treime, de la 9708 în 1990 la 6689 în 2003;
- O creștere accentuată între 2004 și 2008, în anul 2008 înregistrându-se și valoarea maximă din perioada de 25 de ani, cu 59% mai mare decât în 2003;
- O dată cu anul 2009, începe o nouă etapă, caracterizată prin scăderea numărului de accidente grave comparativ cu maximumul din 2008, ajungând în 2015 la o valoare similară anului 1994 (9380 accidente, cu aproximativ 12% mai puține decât în 2008), în condițiile în care numărul vehiculelor s-a dublat

Această ultimă etapă pare a stabili numărul de accidente grave în jurul valorii de 9000 ($\pm 4\%$).

Totuși, trebuie amintit faptul că anul 2015 a adus cu el o creștere a numărului de accidente rutiere grave față de 2014, atât la nivel național, cât și european.



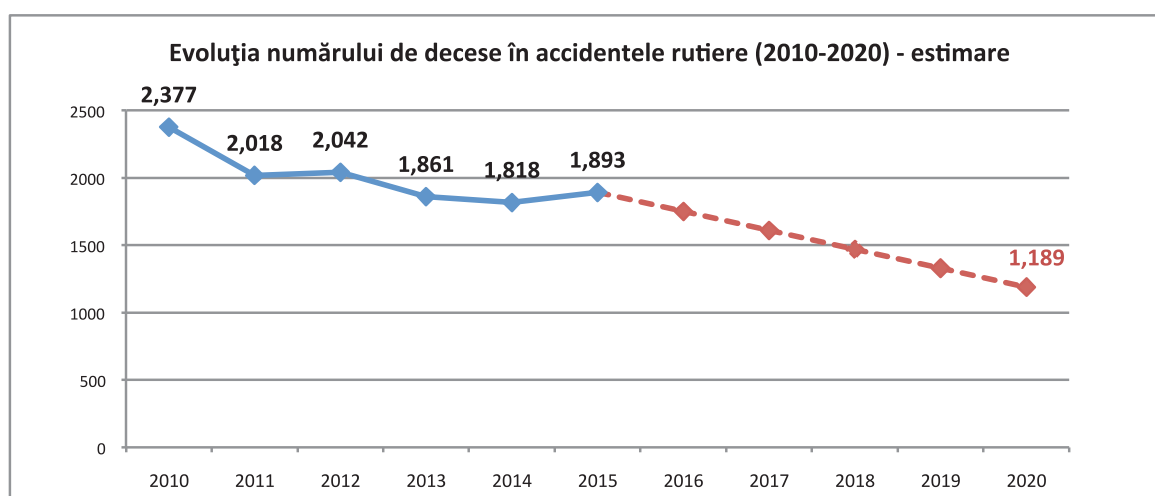
CAPITOLUL II

Numărul răniților grav are o dinamică similară numărului de accidente grave, cu excepția anilor de început ai perioadei de referință. În același timp, observăm și o tendință de egalizare a celor două valori, astfel că, în ultimii ani, raportul de răniți grav la accident se apropie de 1:1. Dacă în 1990 se înregistrau 63 de răniți grav la 100 de accidente grave, în anul 2015 se înregistrează aproximativ 97 de răniți grav la 100 de accidente produse.

Numărul persoanelor accidentate mortal, deși prezintă variații mai scăzute de la an la an, înregistrează și o tendință mai clară de scădere începând cu anul 2009. Numărul persoanelor decedate ca urmare a accidentelor grave de circulație a scăzut permanent (excepție făcând anul 2012), astfel că în 2014 a fost constatată cea mai mică valoare din întreaga perioadă – 1818 morți (scădere cu 51,9% față de 1990). Anul 2015 a adus cu sine, însă, pe lângă creșterea cu 11% a numărului de răniți grav și creșterea cu 4% a numărului de persoane accidentate mortal.

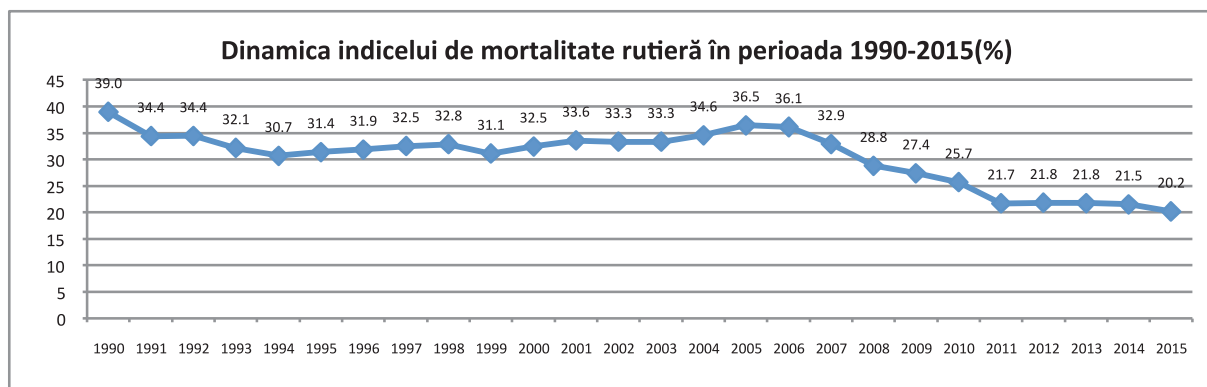
Dacă ne raportăm la obiectivul european de scădere a numărului de decese care au loc ca urmare a accidentelor rutiere grave cu 50% până în anul 2020, față de anul 2010, remarcăm că România, la fel ca majoritatea statelor din Uniunea Europeană, se află în afara graficului.

Deși țara noastră a înregistrat o descreștere cu 20,4% a numărului de persoane accidentate mortal față de anul 2010, pentru a putea atinge obiectivul stabilit, România ar trebui să se înscrie pe un trend descendent până în anul 2020, cu o scădere totală de 37% față de anul 2015 (obiectivul fiind ca numărul de decese în urma accidentelor grave să ajungă la valoarea de 1189), cu 141 de decese anual.



Consecințele accidentelor grave de circulație pot fi măsurate prin **indicele de mortalitate**²³, indicator care ilustrează impactul la nivel uman al acestora. Așa cum arată și graficul de mai jos, valoarea maximă a acestui indicator a fost înregistrată în anul 1990 (39 de morți la 100 de accidente), un nou vârf fiind întâlnit în anul 2005, după care tendința a fost din nou de scădere, astfel încât în 2015 să înregistreze valoarea de 20,2.

Reducerea indicelui de mortalitate poate fi explicată atât prin îmbunătățirea calității parcului auto (creșterea numărului de mașini dotate cu sisteme de siguranță performante) și prin activitățile derulate de instituțiile responsabile din domeniu, cât și prin îmbunătățirea calității asistenței medicale de urgență acordată victimelor accidentelor rutiere.

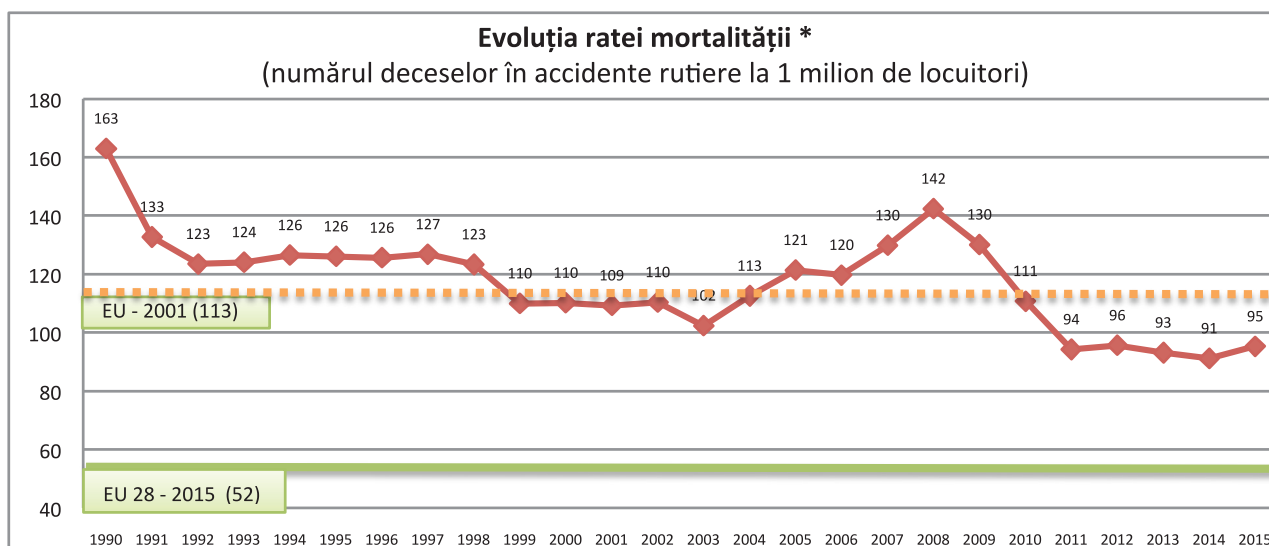


²³Raportul dintre numărul de morți și numărul de accidente grave în care s-au produs aceste decese X 100

Rata mortalității în accidentele rutiere, un alt indicator utilizat pentru estimarea impactului accidentelor rutiere grave, care reprezintă numărul persoanelor decedate în accidente rutiere la 1 milion de locuitori, înregistrează, la rândul lui, valoarea maximă în anul de început al analizei: 163 de persoane decedate la 1 milion de locuitori.

Până în 2003, acest indicator s-a înscris pe un trend descendent, după care, în paralel cu creșterea numărului de accidente grave de circulație, a trecut printr-o nouă perioadă de creștere până în 2008. Din acest moment a avut loc o reducere accentuată a ratei, ajungându-se ca în 2014 să atingă valoarea minimă de 91 morți la 1 milion locuitori. În 2015, o dată cu creșterea numărului accidentelor rutiere grave, are loc o nouă creștere (ajungând astfel la 95 de morți la 1 milion de locuitori).

După cum se poate observa și din graficul următor, în ciuda reducerilor semnificative înregistrate în perioada analizată, România se află mult peste media Uniunii Europene (52 de decese la 1 milion de locuitori).

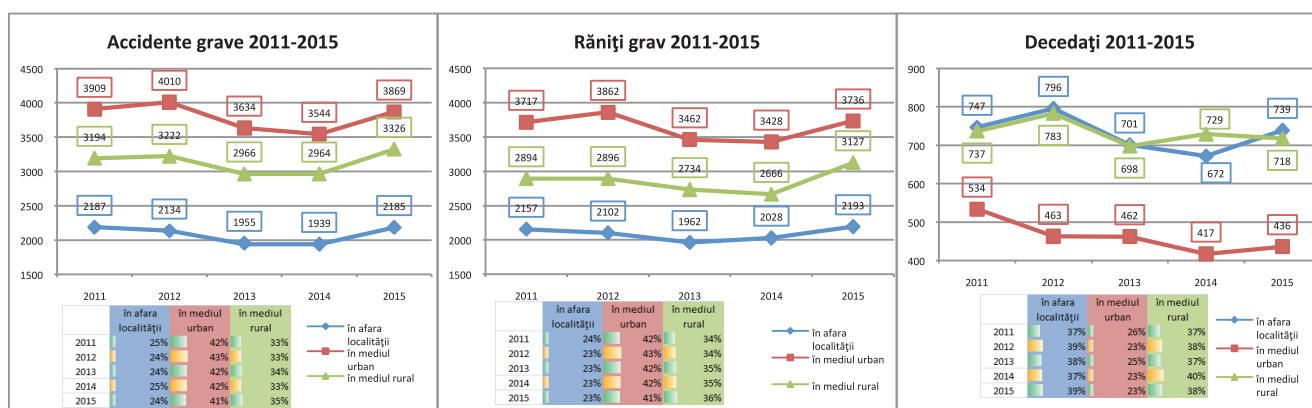


Evoluția accidentelor în perioada 2011 - 2015

Mediul de producere

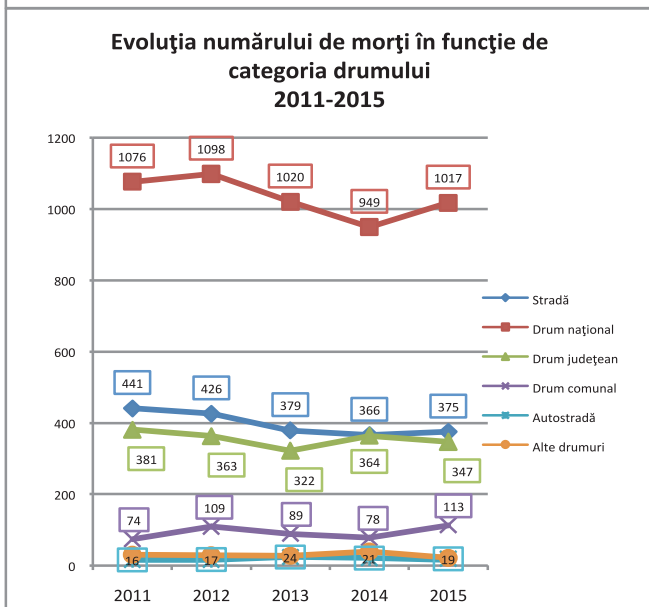
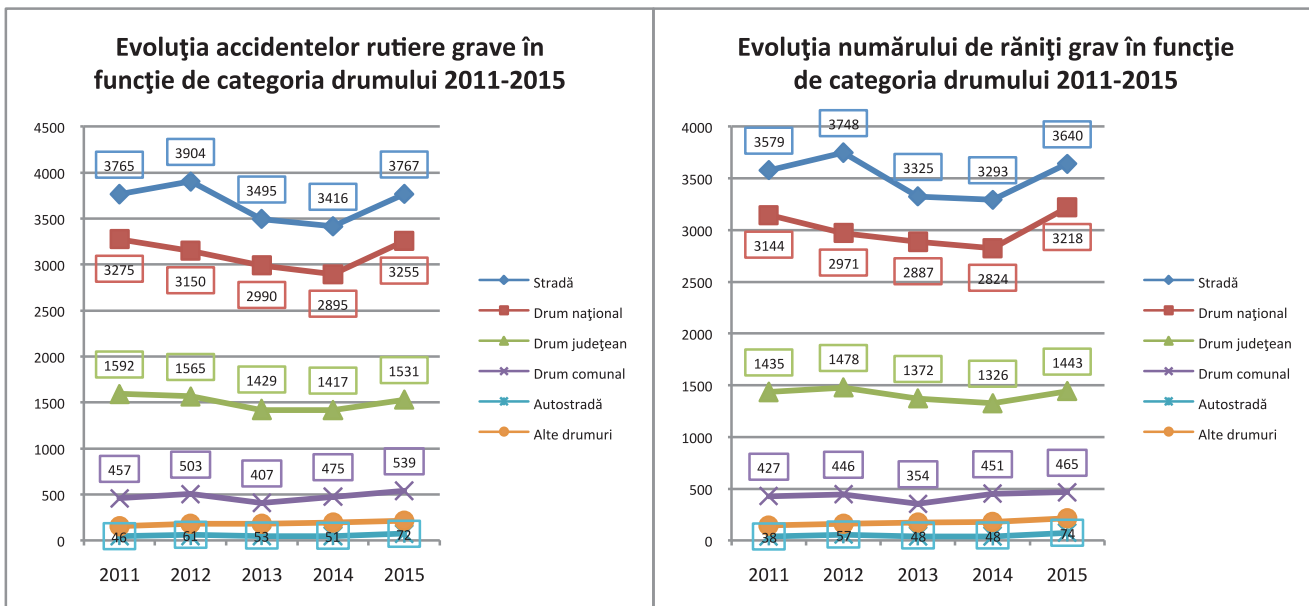
În perioada 2011-2015 nu au avut loc mutații majore în privința mediului de producere a accidentelor grave de circulație. În general, s-au păstrat aceleași proporții ale accidentelor grave și ale răniților grav pe medii – urban, rural și în afara localității.

Diferența este semnificativă în privința numărului de persoane decedate ca urmare a accidentelor produse în mediul urban – o scădere de 18%, concomitent cu creșterea numărului accidentelor grave (cu 4%) și a numărului de răniți grav (cu 8%) înregistrate în mediul rural.



Categoria de drum

Pe categoriile de drum, ponderile accidentelor rutiere grave, dar și ale consecințelor acestora, se păstrează în perioada analizată. Aproximativ trei sferturi din accidentele grave au avut loc pe drumurile naționale și pe străzi și au avut ca rezultat trei sferturi din numărul răniților grav, dar și din cel al persoanelor decedate.



Privind comparativ cele trei grafice observăm că pentru categoria stradă, numărul accidentelor grave și al răniților grav nu a suferit modificări notabile în perioada 2011-2015 (+0,05% accidente; +1,70% răniți grav), însă numărul persoanelor decedate a scăzut cu aproximativ 15%.

Pe **drumurile naționale**, creșterile și descreșterile succesive au condus la o relativă stagnare (-0,61%) în privința accidentelor și o creștere cu 2,35% a numărului de răniți grav. Numărul persoanelor decedate pe această categorie de drum a scăzut însă cu 5,48% în 2015 față de 2011.

Pe **drumurile județene**, numărul accidentelor a scăzut cu aproximativ 4% în perioada de referință, cel al răniților grav a rămas relativ constant, iar cel al persoanelor decedate a scăzut cu aproximativ 9%.

Dinamica pentru categoria **drumuri comunale** arată relativ diferit, astfel că, în timp ce numărul accidentelor a crescut cu aprox. 18% și al răniților grav cu 9%, numărul deceselor produse pe această categorie de drumuri a crescut de la 74 la 113 (cu 52,7%).

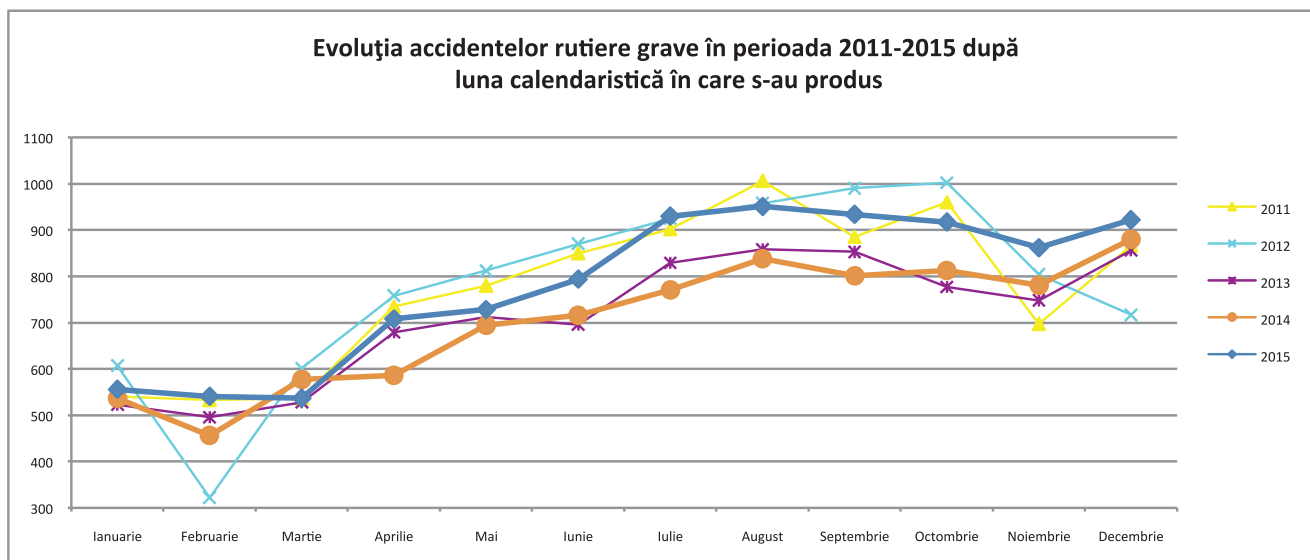
Accidentele grave produse pe **autostrăzi** în perioada 2011-2015 au evoluat de la 46 la 72 de astfel de evenimente (creștere cu 56%), iar numărul răniților grav a urmat și el un trend ascendent, de la 38 de persoane la 74. Cu toate acestea, numărul persoanelor decedate nu a urmat aceeași evoluție, crescând de la 16 la 19 persoane accidentate mortal.

Categoria **alte drumuri** a urmat și ea o dinamică ascendentă per ansamblu, cu o creștere de 39% a numărului de accidente grave de circulație și de 49% a numărului răniților grav, însă o scădere a numărului de persoane decedate, de la 30 la 22.

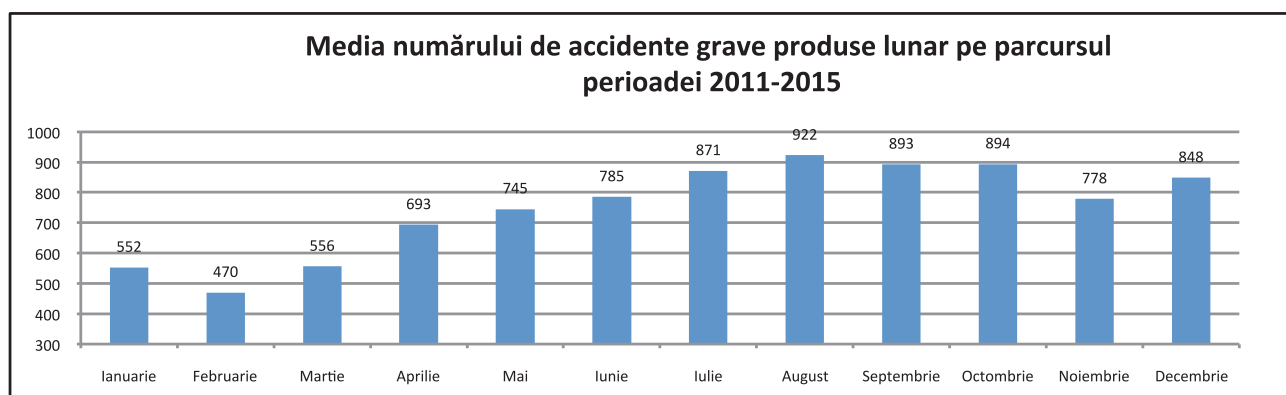
Luna calendaristică

Graficul următor evidențiază particularitățile sezoniere ale accidentelor grave de circulație produse în perioada 2011-2015. Astfel, dacă în intervalul ianuarie-martie se înregistrează valorile minime, între aprilie și august are loc o creștere permanentă a numărului de accidente, o dată cu îmbunătățirea vremii, care devine favorabilă traficului rutier și creșterii vitezei, suprapunându-se și cu perioadele de concedii și cu numărul mai mare de ore cu lumină naturală.

Începând cu luna septembrie, are loc o reducere ușoară și treptată a numărului de accidente grave, până în luna noiembrie, însă în luna decembrie se constată o nouă creștere, ajungând la valori similare lunilor de vară.



Graficul care prezintă media lunară a accidentelor rutiere grave în perioada 2011-2015 arată că numărul maxim de accidente rutiere grave se înregistrează în luna august, însă, ca o particularitate a ultimilor trei ani, observăm că cele mai multe accidente grave s-au produs în luna decembrie, o posibilă explicație fiind lipsa precipitațiilor, asociată cu zilele libere pentru sărbătorile de iarnă.



Cauze

*Primele cauze ale accidentelor rutiere grave produse pe drumurile publice din România, în ultimii cinci ani, au fost **indisciplina pietonilor și viteza**, acestea fiind responsabile pentru producerea a aproximativ 41% din accidentele grave.*

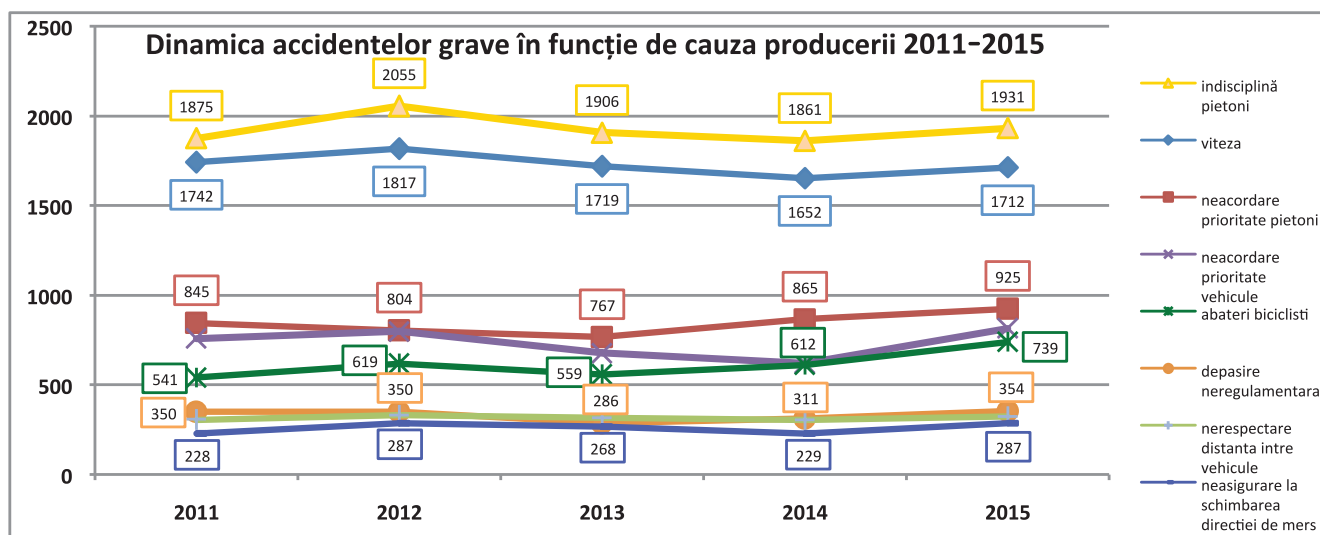
Alte cauze frecvente ale accidentelor rutiere grave, în ordinea incidenței lor, sunt:

- neacordarea priorității pietonilor
- neacordarea priorității vehiculelor
- abateri ale bicicliștilor
- depășirea neregulamentară
- nerespectarea distanței între vehicule
- neasigurarea la schimbarea direcției de mers.

CAPITOLUL II

Cele 8 cauze, reprezentate grafic mai jos, au dus la producerea a peste trei sferturi dintre accidentele grave de circulație din România în perioada 2011-2015.

Circulația pe sens opus și conducerea sub influența alcoolului au determinat fiecare, în perioada de referință, între 2 și 3% dintre accidentele grave de circulație.



Anul 2015 a adus cu el creșteri pentru toate cauzele prezentate mai sus, față de 2014, pe fondul creșterii numărului total de accidente grave, însă, pentru întreaga perioadă 2011-2015, câteva dintre acestea au înregistrat evoluții semnificative:

- abateri ale bicicliștilor²⁴ + **36,6%**
- neasigurare la schimbarea direcției de mers + **25,9%**
- conducere sub influența alcoolului - **20,6%**.

Indisciplina pietonilor (traversare neregulamentară a drumului, prezența pietonilor pe partea carosabilă sau alte abateri ale pietonilor) a fost, în întreaga perioadă, cea mai frecventă cauză a accidentelor grave de circulație, conducând la producerea a aproximativ 21% dintre acestea.

Viteza (neregulamentară sau neadaptată la condițiile de drum) a condus, la rândul ei, la producerea, în medie, a 19% din accidentele rutiere grave din perioada 2011-2015, fiind a doua cauză în ierarhia generală.

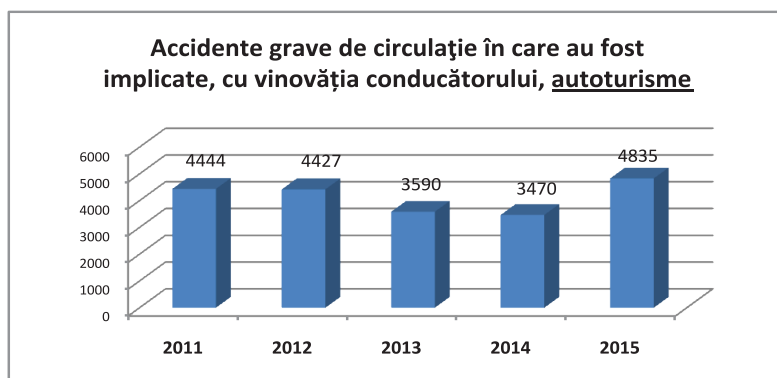
Totuși, este important de menționat faptul că, în funcție de mediul de producere și de categoria de drum, ierarhia cauzelor suferă modificări. Astfel, pe drumurile din afara localităților și pe drumurile naționale și județene cele mai multe accidente sunt determinate de viteză, în timp ce pe drumurile din interiorul localităților, mai ales în cele urbane, viteza este surclasată de indisciplina pietonilor și urcă în ierarhie cauzele legate de acordarea priorității față de pietoni sau față de vehicule.

Localitățile rurale reprezintă o combinație între cele două tipologii, mai ales datorită faptului că multe comune sunt traversate de drumuri naționale, cu un regim mai mare de viteză și trafic intens. Astfel, atât cauzele legate de viteză, cât și cele de indisciplina pietonilor sau de acordarea priorității au ponderi importante în clasamentul cauzelor.

²⁴abateri prevăzute în capitolul *Circulația bicicletelor*, art. 160 și 161 din HG nr. 1391/2006 pentru aprobarea *Regulamentului de aplicare a OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (actualizată)*; celelalte încălcări ale legii, precum depășirea neregulamentară sau neacordarea priorității vehiculelor sunt prevăzute la regulile generale de trafic, pentru toți participanții la trafic, inclusiv bicicliștii

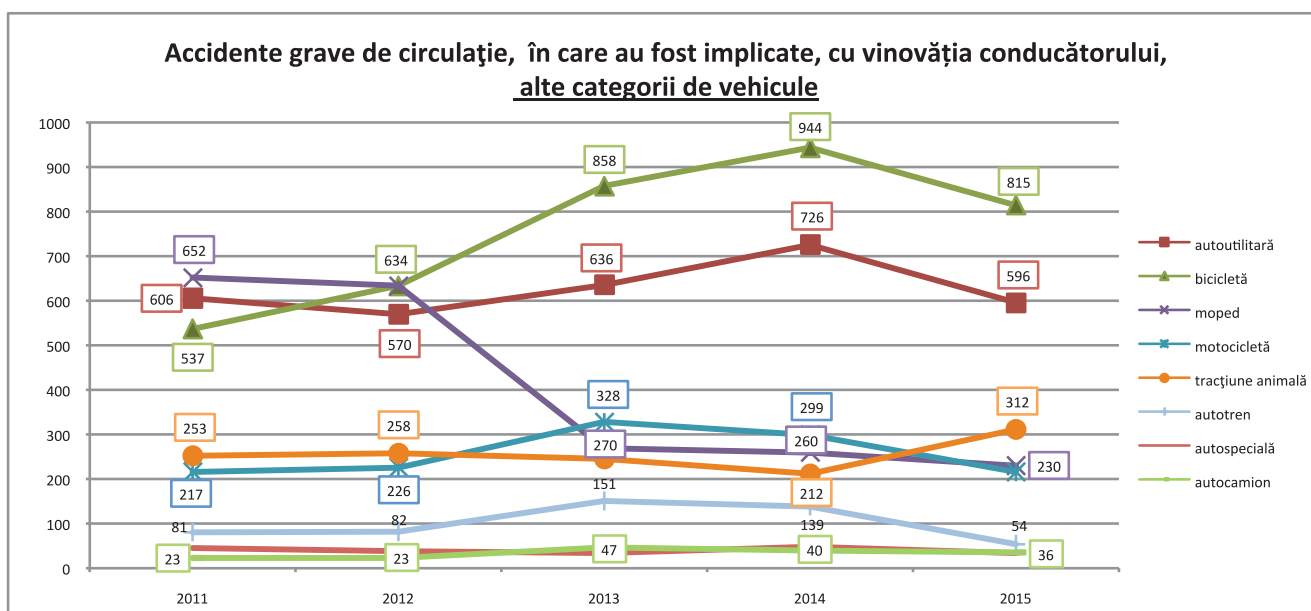
Tipul vehiculului implicat cu vinovăția conducătorului

Cele mai multe vehicule implicate în accidentele grave de circulație cu vinovăția conducătorului lor au fost autoturisme, numărul acestora prezentând variații în perioada analizată.



Însă și ponderea din totalul categoriilor principale de vehicule a fost diferită, între anii 2011 și 2015. Astfel, între 2011 și 2014 această pondere a fost în scădere, de la 64,8% în 2011 la 56,5% în 2014, pentru ca în 2015 să ajungă din nou la nivelul anului 2010 (aprox. 68%).

În cazul celorlalte categorii de vehicule, observăm o scădere semnificativă a numărului de conducători de mopede vinovați de producerea accidentelor grave de circulație. Scăderea se constată mai ales în anul 2013, o dată cu modificările aduse de Noul Cod Rutier, conform cărora persoanele care nu dețin permise de conducere trebuie să susțină un examen teoretic și unul practic pentru obținerea permiselor din categoria AM, A1 și B1, pentru mopede, scutere, ATV-uri și alte autovehicule dotate cu motoare de capacitate mică (a căror viteză nu depășește 45km/h, iar capacitatea cilindrică este sub 50cmc). Astfel, în 2013 numărul mopediștilor implicați cu vinovăție în accidentele rutiere grave a scăzut cu 57% față de anul anterior. Acest trend descendent a continuat până în 2015, chiar dacă acest an a adus cu sine creșterea numărului total de accidente grave.



Numărul bicicliștilor pentru care a fost stabilită vinovăția a crescut constant, fiind în anul 2014 cu 76% mai mare decât în 2011. În anul 2015, însă, bicicliștii vinovați de producerea accidentelor grave au fost cu 14% mai puțini decât în anul anterior. De remarcat este și creșterea ponderii pe care o au bicicliștii în totalul vinovaților – de la 7,8% în 2011 la 11,4% în 2015.

Dacă numărul conducătorilor de vehicule cu tracțiune animală s-a redus treptat până în anul 2014, se observă că în anul 2015 a avut loc o creștere cu 47% față de anul precedent.

Victimele accidentelor grave de circulație în funcție de categoria participantului la trafic

Dacă în privința conducătorilor de vehicule vinovați de producerea accidentelor grave de circulație au avut loc variații în funcție de categoria vehiculului condus în perioada 2011-2015, același lucru se poate observa și în privința victimelor accidentelor rutiere grave.

Din datele disponibile în baza de date *Evidența Accidentelor de Circulație*, reiese că, pe parcursul perioadei analizate, numărul victimelor pietoni a scăzut, mai ales numărul celor decedați (scădere cu 13%).

Între 2011 și 2015 a scăzut cu 6% numărul pasagerilor decedați, însă a crescut cu aproximativ 2% numărul celor grav răniți.

Numărul conducătorilor de vehicule cu 2 roți decedați – atât bicicliști, cât și motocicliști și mopediști – a scăzut cu aproximativ 12%. Și numărul celor răniți grav a scăzut, dar într-o mai mică măsură. Aceste valori sunt datorate, pe de o parte, scăderii drastice a numărului mopediștilor implicați în accidente grave ca urmare a modificărilor Codului Rutier, care au intrat în vigoare în ianuarie 2013, pe de alta creșterii numărului bicicliștilor în perioada de referință.

Anul	Pietoni		Pasageri		Conducători 2 roți		Conducători 4 roți		Conducători alte vehicule	
	Morți	Răniți grav	Morți	Răniți grav	Morți	Răniți grav	Morți	Răniți grav	Morți	Răniți grav
2011	747	2885	474	2506	279	1556	463	1606	55	215
2012	728	2859	495	2491	300	1662	455	1652	64	196
2013	726	2640	415	2429	242	1177	438	1708	40	204
2014	697	2688	428	2367	223	1250	427	1641	43	176
2015	649	2821	444	2552	244	1523	503	1938	51	218
2015-2011 (%)	-13,1	-2,2	-6,3	1,8	-12,5	-2,1	8,6	20,7	-7,3	1,4

Anul 2015 a adus cu el creșterea semnificativă a numărului conducătorilor de autovehicule cu 4 roți răniți grav și a celor decedați ca urmare a accidentelor grave de circulație, ceea ce a condus la o variație totală pentru perioada de referință cu aprox. 21% a răniților grav și cu aprox. 9% a decedaților din această categorie.

