

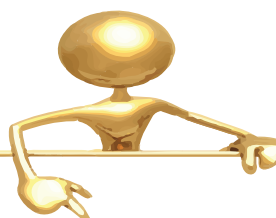


### Capitolul III

## DINAMICA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE ÎN ANUL 2015

În anul 2015 au avut loc 9380 accidente grave, în care 14653 persoane au fost victime, astfel:

*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.*

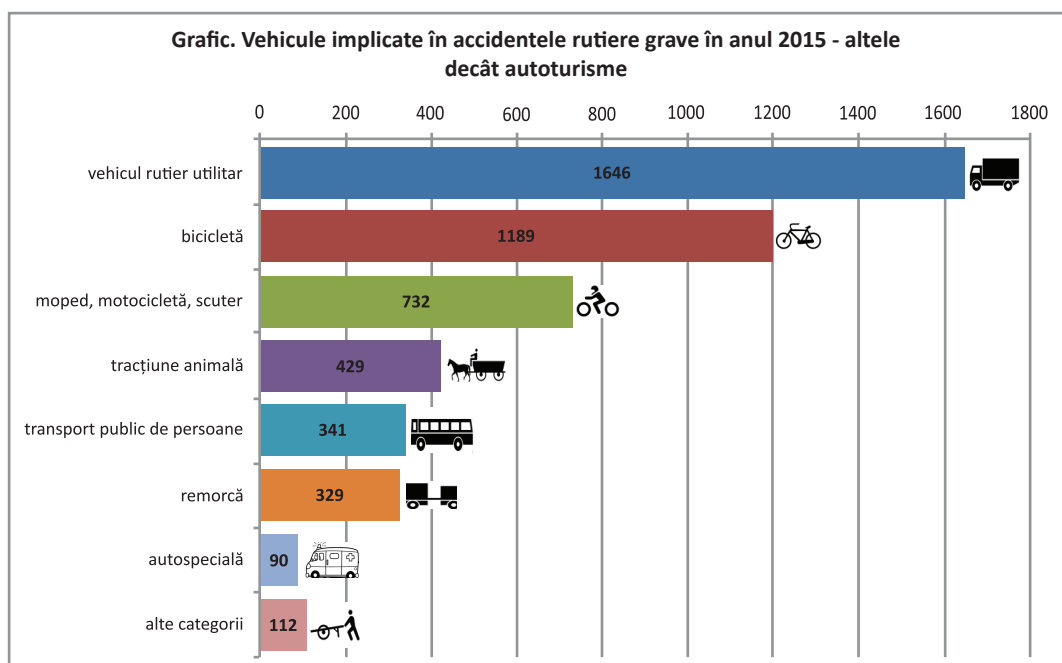


- **1893 morți**
- **9056 răniți grav**
- **3704 răniți ușor**

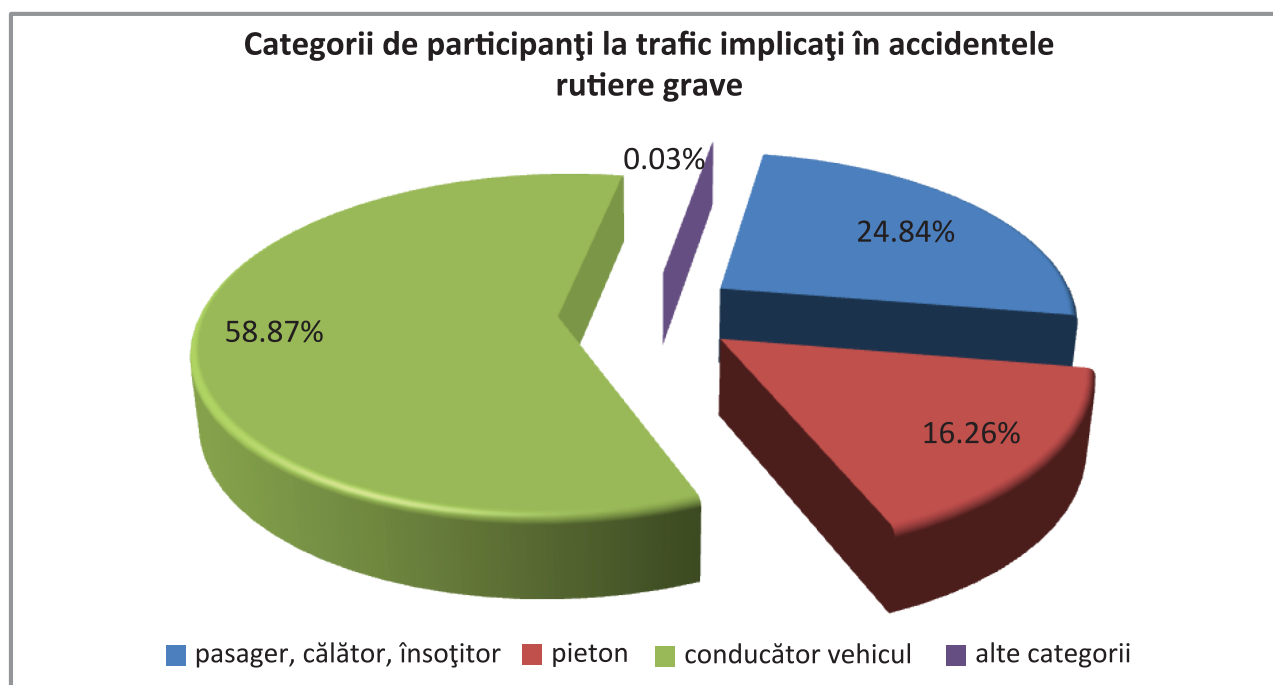
Acest an a adus cu sine o creștere cu 11% a numărului de accidente grave care au avut loc pe drumurile publice din România, iar a numărului de persoane decedate în astfel de condiții cu 4% față de anul anterior. Numărul răniților grav a crescut și el cu 11% față de anul 2014.

#### II. 1. Participanții la accidentele grave de circulație

II. 1. 1. **Numărul vehiculelor implicate** în aceste accidente a fost de 13586, din care cele mai multe (8718, reprezentând 64%) au fost autoturisme. În medie, în fiecare accident a fost implicat un număr de 1,45 vehicule, maximul fiind de 10 vehicule.



**II. 1. 2.** De asemenea, numărul **persoanelor implicate**<sup>25</sup> în accidente grave, indiferent de categoria participantului la trafic, a fost de 22155<sup>26</sup>. Dintre aceștia, 13042 au fost conducători de vehicule, 5503 pasageri, călători și însoțitori, 3603 pietoni și 7 din alte categorii de participanți la trafic<sup>27</sup>.



**II. 1. 2. 1. Persoane implicate cu vinovăție în producerea accidentelor grave de circulație**

Numărul persoanelor implicate cu vinovăție (vinovați principal) în accidentele rutiere grave este de 9394 persoane (42,40%), la care se mai adaugă 673 vinovați secundari (3,04%).

Dintre persoanele pentru care a fost stabilită vinovăția<sup>28</sup>, peste trei sferturi (78,63% - 7357 persoane) au fost conducători de vehicule, aproximativ o cincime pietoni (20,69% - 1944 persoane), 0,96% au fost pasageri,

<sup>25</sup>Persoanele pentru care au fost introduse datele în baza de date *Evidența Accidentelor de Circulație (EAC)*

<sup>26</sup>în medie, 2 persoane per accident

<sup>27</sup>călăreți, instructori auto/examinatori

<sup>28</sup>vinovat principal

călători sau însoțitori (90 persoane) și 0,03% - alte categorii de participanți la trafic (3 persoane).

Dintre conducătorii de vehicule vinovați principal, 66,21% au fost conducători de autoturisme și autospeciale (4835 de autoturisme și 36 de autospeciale). Însă, dacă privim din perspectiva indicelui de responsabilitate rutieră, constatăm faptul că persoanele care conduc vehicule cu tracțiune animală, urmate de bicicliști, sunt în mai mare măsură implicate cu vinovăție în accidentele rutiere grave decât celelalte categorii de conducători.

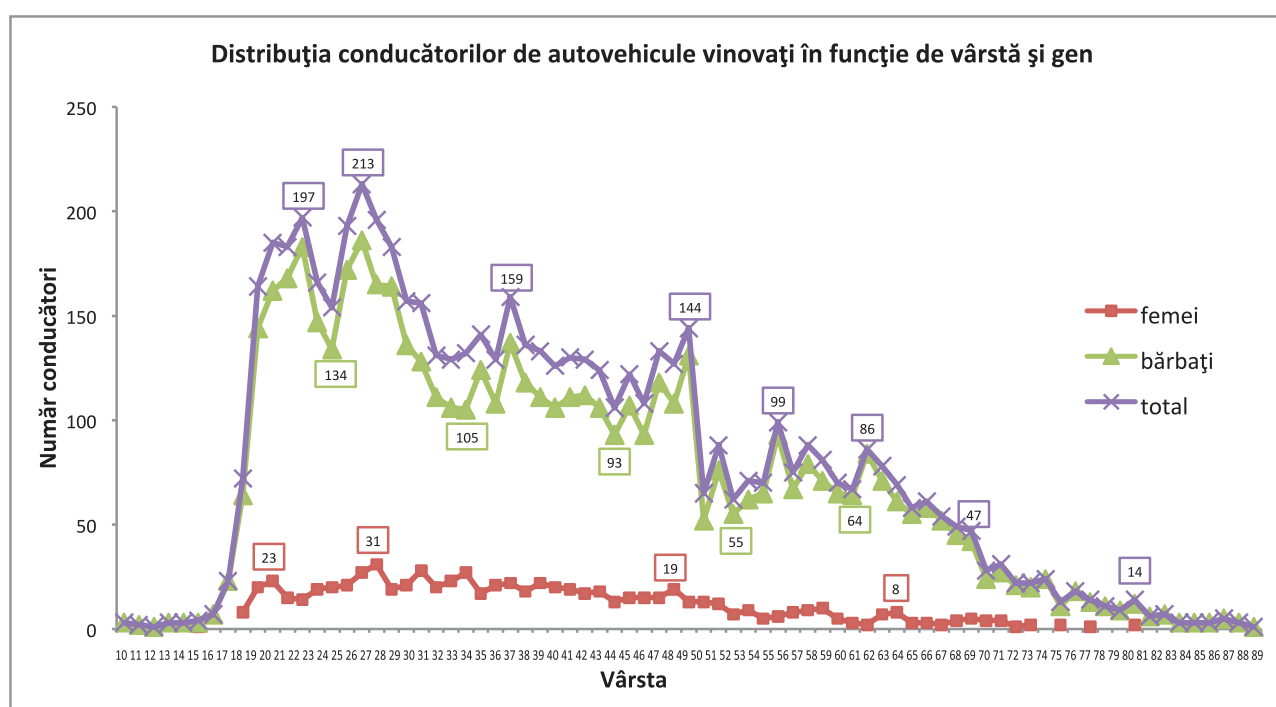
Categorie vehicul condus	Număr conducători implicați în accidente grave	Număr conducători implicați cu vinovăție în accidente grave	Indice de responsabilitate (vinovați principal * 100 / implicați)
2 roți cu motor	758	446	58,84
Bicicletă	1183	815	68,89
Autoturism și autospecială	8651	4871	56,31
Transport public de persoane	332	102	30,72
Transport de marfă	1588	744	46,85
Tracțiune animală	426	312	73,24
Alte categorii	100	67	67,00
Total	13038 <sup>29</sup>	7357	

### II. 1. 2. 1. 1. Conducătorii de autovehicule implicați cu vinovăție

În anul 2015, 6230 conducători de autovehicule au fost vinovați de producerea accidentelor grave de circulație (84% din totalul conducătorilor de vehicule pentru care a fost stabilită vinovăția). Dintre aceștia, 738 au fost femei (11,8%) și 5442 bărbați (87,4%)<sup>30</sup>.

Așa cum arată și distribuția pe vârste din graficul următor, peste 2/3 dintre conducătorii de autovehicule vinovați de producerea accidentelor rutiere grave din anul 2015 au avut vâr-

*Un sfert din totalul conducătorilor de autovehicule pentru care a fost stabilită vinovăția aveau vârsta între 26 și 35 de ani.*



ste cuprinse între 18 și 45 de ani (67,23%).

Constatăm că distribuția pe categorii de vârstă este diferită între femeile și bărbați, astfel că aproximativ trei sferturi dintre femeile vinovate de producerea accidentelor grave de circulație aveau vârsta cuprinsă între 18 și 45 de ani, în timp ce distribuția pe vârste a bărbaților este similară totalului (66% se înscriu în această categorie de vârstă).

<sup>29</sup>Conducătorii pentru care există informații în baza de date EAC (Evidența accidentelor de circulație)

<sup>30</sup>Pentru 50 de accidente cu autor necunoscut, nu se cunoaște sexul vinovatului principal

**Indice de responsabilitate rutieră în funcție de vârsta conducătorului de autovehicul (vinovați\*100/implicați)**

Vârsta	Femei	Bărbați	Total
sub 18 ani *	50,00*	86,54*	85,19*
18-25 ani	62,50	61,37	61,49
26-35 ani	53,18	51,97	52,15
36-45 ani	55,25	48,77	49,59
46-55 ani	51,44	51,24	51,26
56-65 ani	63,41	57,14	57,56
66-75 ani	76,67	64,81	65,69
peste 75 ani*	100,00*	74,12*	74,71*
<b>Total</b>	<b>56,25</b>	<b>54,38</b>	<b>54,60</b>

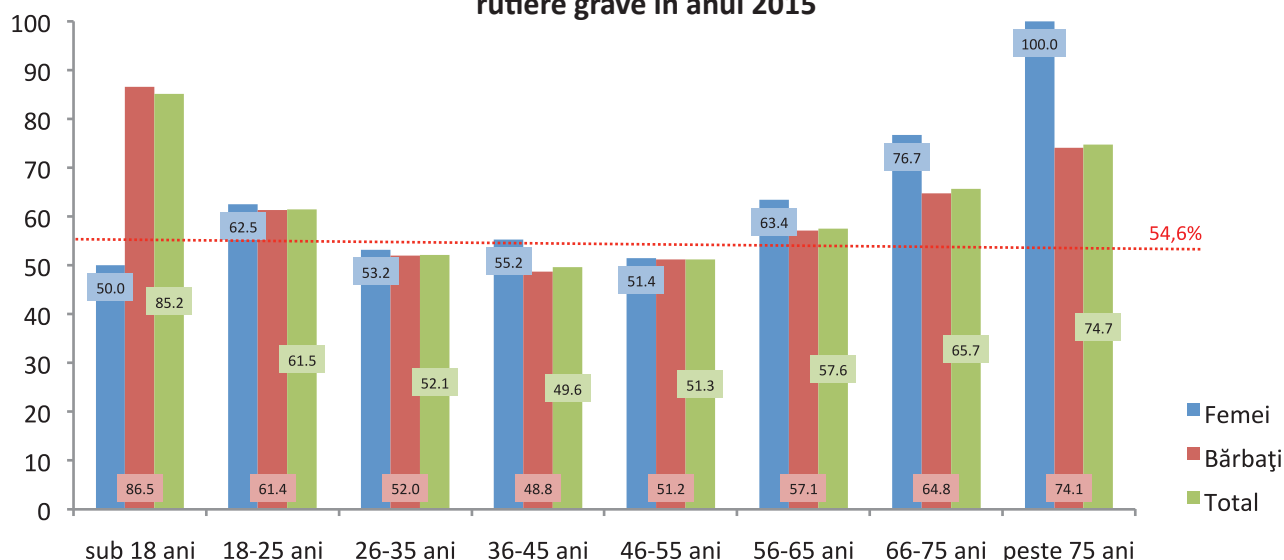
\*datele trebuie privite cu precauție, întrucât atât numărul conducătorilor de autovehicule implicați, cât și al celor vinovați din aceste categorii de vârstă este foarte mic – 54 persoane implicate și 46 vinovate pentru categoria sub 18 ani, respectiv 87 implicate și 65 vinovate pentru categoria peste 75 de ani.

Deși numărul femeilor vinovate de producerea accidentelor rutiere este mult mai mic decât cel al bărbaților, indicele de responsabilitate rutieră al femeilor este mai mare.

Din 100 de femei implicate în accidentele rutiere grave, 56 au fost vinovate de producerea lor, în timp ce din 100 de bărbați implicați în astfel de evenimente, 54 au fost vinovați.

Persoanele foarte tinere (18-25 de ani) și cele de peste 66 de ani au fost implicate cu vinovăție în mai mare măsură în producerea accidentelor grave de circulație comparativ cu celelalte categorii de vârstă.

**Indicele de responsabilitate (vinovați\*100/implicați) pe categorii de vârstă a conducătorilor de autovehicule implicați în accidente rutiere grave în anul 2015**



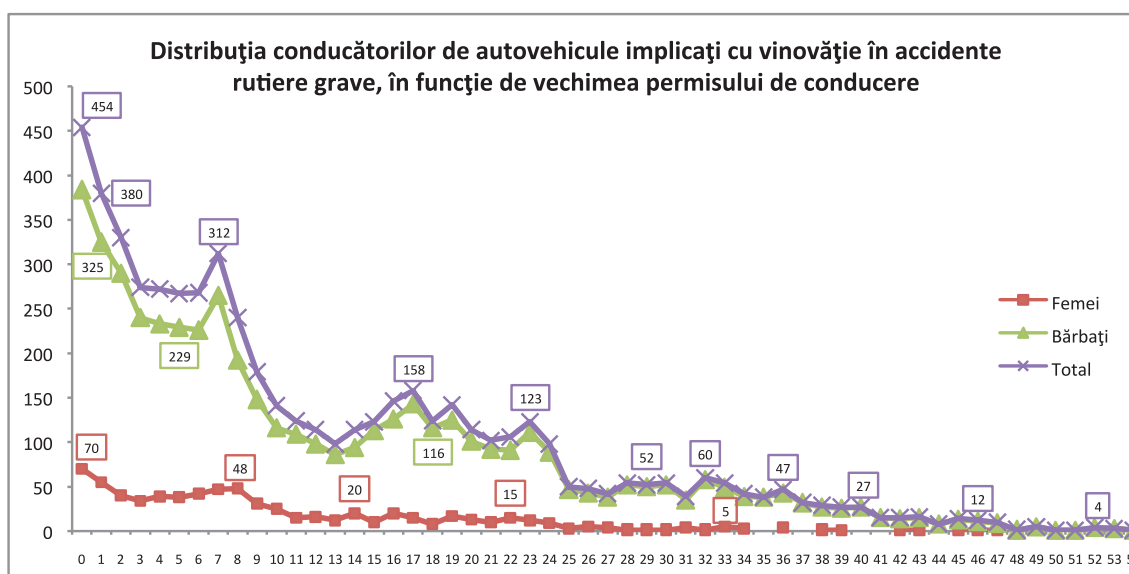
Pentru aproximativ 90% dintre conducătorii de autovehicule implicați cu vinovăție în accidentele rutiere grave petrecute pe parcursul anului 2016 au fost disponibile datele referitoare la vechimea permisului de conducere<sup>31</sup>, astfel încât s-a putut atât realiza distribuția în funcție de această variabilă, cât și calcula indicele de responsabilitate pentru categoriile de vechime considerate.

<sup>31</sup>În baza de date EAC (Evidența Accidentelor de Circulație) au fost disponibile datele referitoare la vechimea permisului de conducere pentru 10520 conducători de autovehicule implicați în accidente grave și pentru 5605 conducători de autovehicule pentru care a fost stabilită vinovăția

Pe categorii de 5 ani, cei mai mulți conducători auto pentru care a fost stabilită vinovăția au vechimea permisului cuprinsă între 1 și 5 ani (27% din total), urmați de categoria 6-10 ani (20%). Aceste două categorii sunt și cele mai active din punct de vedere rutier, având în vedere faptul că 25%, respectiv 21% din totalul conducătorilor de autovehicule implicați în accidentele grave se înscriu în aceste limite de vechime.

*Distribuția în funcție de vechimea permisului de conducere arată, atât pentru femei, cât și pentru bărbați, că numărul cel mai mare al conducătorilor de autovehicule vinovați pentru producerea accidentelor rutiere grave se înregistrează în dreptul categoriei de începători, cu vechimea permisului sub 1 an (aproximativ 10% dintre femei și 8% dintre bărbați).*

Forma graficului conduce la ideea generală că, o dată cu creșterea vechimii în conducerea autovehiculului scade și riscul de a fi implicat cu vinovăție în evenimente rutiere grave. Această concluzie este adevărată, luând în considerare prezența scăzută în trafic a posesorilor de permise cu o vechime mare (concomitent cu vechimea permisului crește și vârsta conducătorului auto și scade prezența în traficul rutier în această calitate).



**Indice de responsabilitate rutieră în funcție de vechimea permisului conducătorului de autovehicul (vinovați\*100/implicați)**

Vechime	Femei	Bărbați	Total
sub 1 an	65,42	61,54	62,11
1-5 ani	54,64	57,41	57,02
6-10 ani	54,52	49,76	50,51
11-15 ani	54,89	48,64	49,35
16-20 ani	51,77	49,80	50,00
21-25 ani	58,33	47,10	48,04
26-30 ani	65,22*	58,17	58,55
31-35 ani	50,00*	53,41	53,20
36-40 ani	63,64*	55,56	55,86
peste 40 ani	100,00*	58,29	59,44
<b>Total</b>	<b>55,82</b>	<b>52,93</b>	<b>53,28</b>

\*datele trebuie privite cu precauție, întrucât atât numărul conducătorilor de autovehicule implicați, cât și al celor vinovați din aceste categorii de vechime este foarte mic

*Conducătorii de autovehicule începători (cu vechimea permisului sub 1 an) și cei cu vechime foarte mare (peste 40 de ani) prezintă cel mai mare risc de a fi implicați cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave. Cel mai mic risc este reprezentat de conducătorii cu o vechime a permisului între 21 și 25 de ani.*

*Conducătorii de autovehicule bărbați cu vechimi ale permisului între 6 și 25 de ani au fost cel mai puțin implicați cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave. Dintre șoferițe, riscul cel mai mic de a fi implicate cu vinovăție în producerea unui accident grav de circulație îl au femeile cu o vechime a permisului de conducere între 16 și 20 de ani.*

## II. 2. Momentul producerii accidentelor rutiere grave

### II. 2. 1. Luna calendaristică și ziua săptămânii

Păstrându-se tendința anilor precedenți, cele mai multe accidente grave de circulație s-au petrecut între lunile iulie-octombrie și apoi în luna decembrie. Acestea sunt și lunile în care numărul persoanelor aflate în concediu este mai mare decât în oricare alte perioade ale anului, ceea ce explică parțial valorile ridicate ale indicatorilor privind victimizarea rutieră (accidente grave, morți și răniți grav).

Lunile iunie și noiembrie, aflându-se în imediata apropiere a acestui interval, înregistrează valori medii ale indicatorilor de victimizare rutieră, iar perioada ianuarie-mai este cea în care au loc cele mai puține accidente rutiere grave.

Zilele din săptămână cu cea mai mare concentrație de accidente rutiere grave, per total an 2015, sunt cele de week-end. Însă, dacă urmărim tabelul de mai jos, observăm că numărul accidentelor se așează diferit pe zile ale săptămânii, în funcție de luna calendaristică.

Ziua/Luna	IANUARIE	FEBRUARIE	MARTIE	APRILIE	MAI	IUNIE	IULIE	AUGUST	SEPTEMBRIE	OCTOMBRIE	NOIEMBRIE	DECEMBRIE	TOTAL/ZI
LUNI	67	73	88	101	92	132	137	167	119	131	141	113	1361
MARTI	71	72	71	92	81	136	91	103	154	119	113	124	1227
MIERCURI	98	68	76	88	94	101	118	110	129	82	101	154	1219
JOI	92	71	71	120	79	88	149	119	119	137	109	151	1305
VINERI	92	75	77	100	136	105	137	141	135	162	119	136	1415
SAMBATA	73	97	66	107	125	132	136	156	135	158	142	136	1463
DUMINICA	63	85	88	100	121	100	162	155	143	128	137	108	1390
TOTAL/LUNA	556	541	537	708	728	794	930	951	934	917	862	922	9380

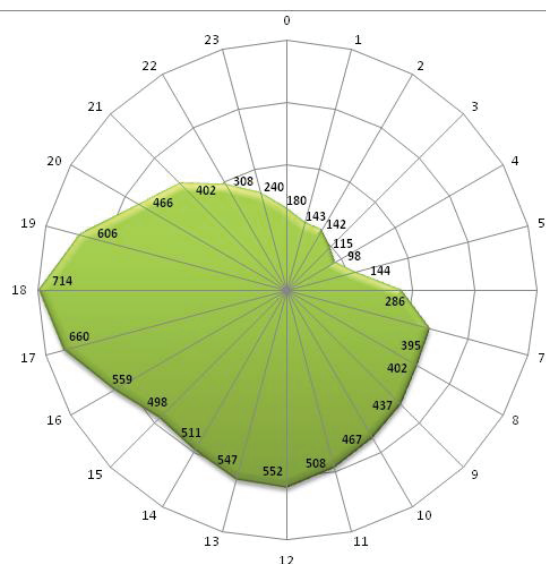
### II. 2. 2. Ora producerii accidentelor

Distribuția accidentelor rutiere în funcție de ora producerii lor arată că numărul maxim de astfel de evenimente se înregistrează între orele 16-20.

Începând cu ora 5 dimineața, numărul accidentelor crește treptat, pentru a ajunge la o valoare de 4 ori mai mare la orele prânzului și de 5 ori mai mare în jurul orei 18.

După orele 21, accidentele se îpuținează din nou, pentru ca la orele 4 a.m. să înregistreze valori minime.

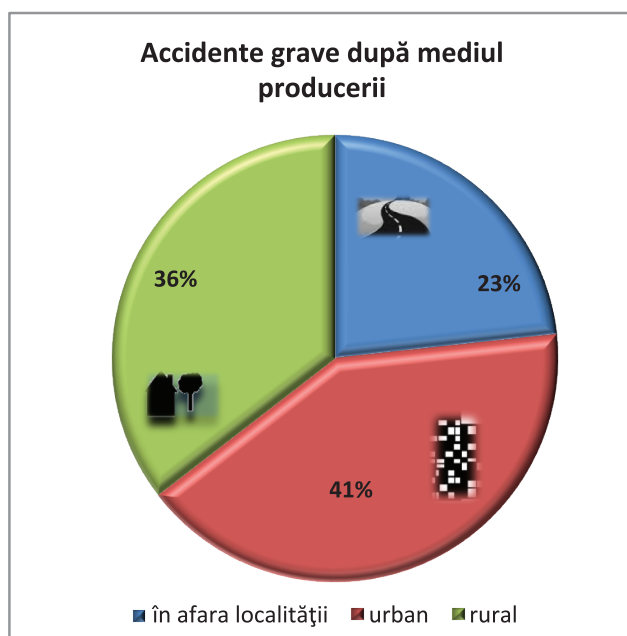
Grafic. Numărul accidentelor rutiere grave în funcție de ora producerii



### II. 3. Locul producerii accidentelor rutiere grave

Cele mai multe accidente rutiere grave s-au produs în localitățile din mediul urban (3869). În localitățile rurale s-au produs 3326 accidente grave, iar pe drumurile din afara localităților 2185 accidente.

Ca pondere, se păstrează același clasament din anul 2014 în privința mediului de producere a accidentelor grave de circulație – 41% în localitățile urbane, 36% în cele rurale și 23% în afara localităților.

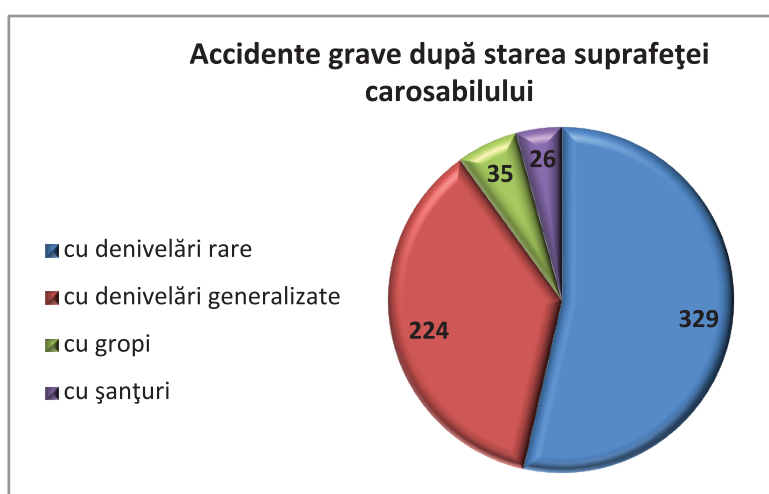


Cele mai multe accidente grave din mediul urban s-au produs pe străzi (88%). Pe drumurile naționale din orașe s-au produs 9% dintre accidentele din mediul urban, iar restul până la 100% - pe alte categorii de drumuri.

43% dintre accidentele din mediul rural au avut loc pe drumurile naționale, 29% pe drumurile județene și 22% pe drumuri comunale și străzi.

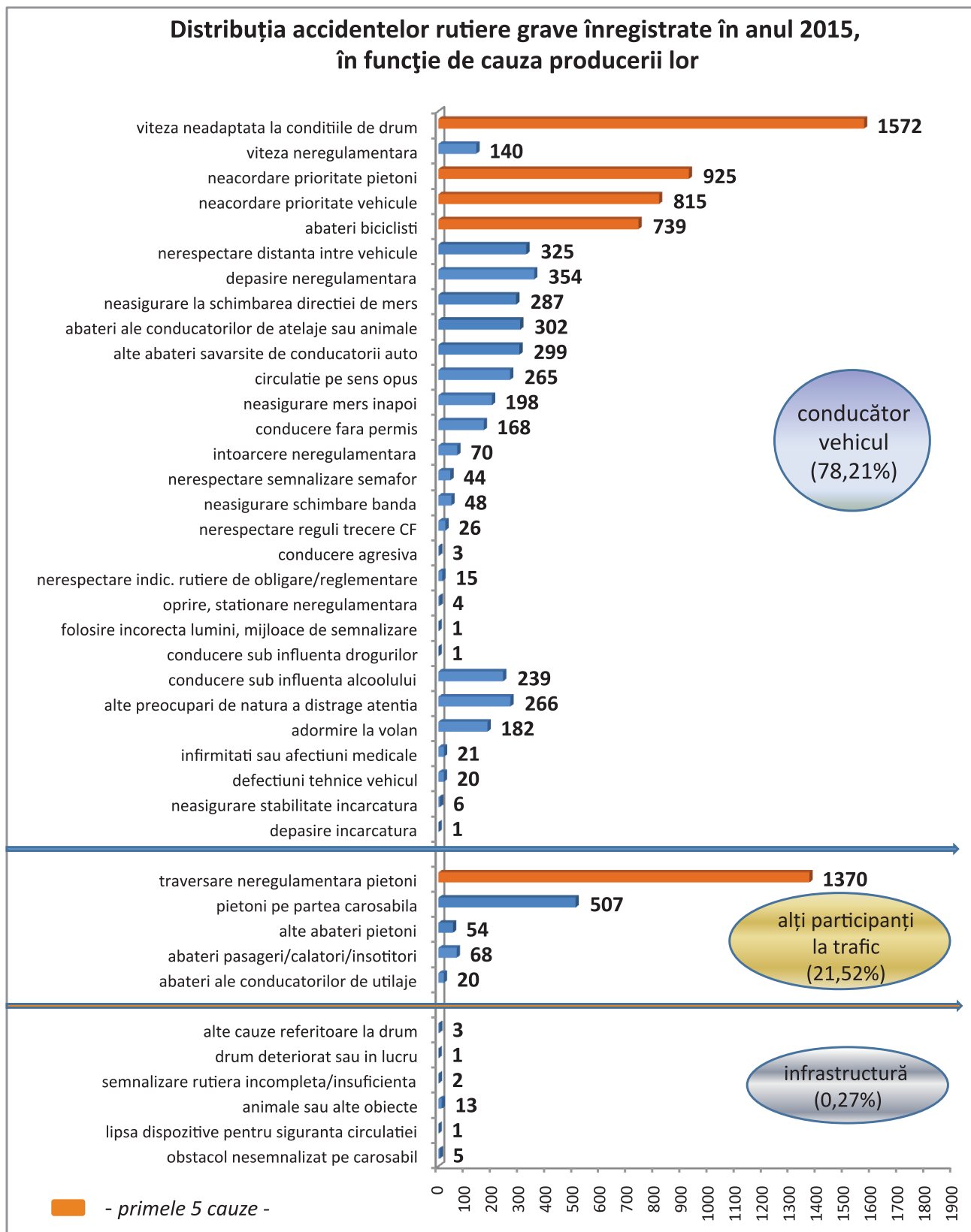
Accidentele petrecute în afara localităților se împart preponderent pe drumurile naționale (66%) și drumurile județene (23%).

	Stradă 	Drum național 	Drum județean 	Drum comunal 	Autostradă 	Alte drumuri 	Total
Număr accidente	3767	3255	1531	539	72	216	9380
%	40,16	34,70	16,32	5,75	0,77	2,30	100
Nr. accidente la 100 km de drum	3	18	4	2	10	-	11



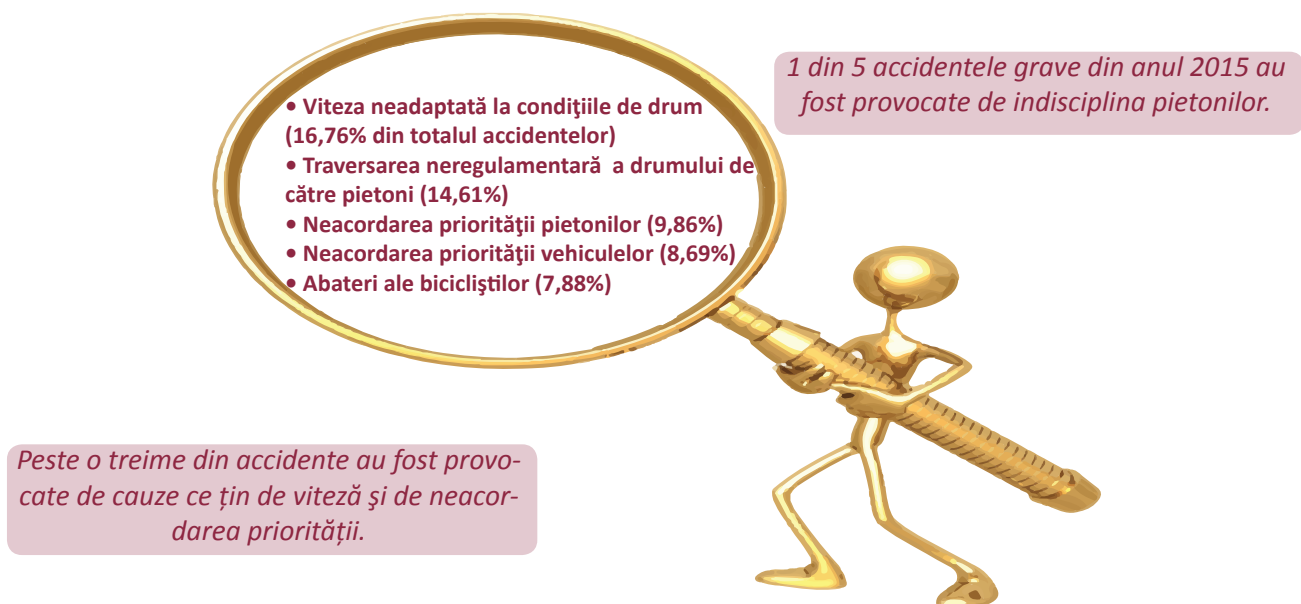
93,45% dintre accidentele rutiere grave s-au produs pe porțiuni de drum unde starea suprafeței carosabilului era netedă, 3,5% pe porțiuni cu denivelări rare, iar 2,39% cu denivelări generalizate.

II. 4. Cauzele accidentelor grave de circulație





Primele 5 cauze<sup>32</sup> ale accidentelor rutiere grave produse în anul 2015 sunt, similar anilor anteriori:



După cum arată și tabelul următor, cele mai multe accidente grave de circulație au fost provocate din cauze care țin de conducătorii de vehicule sau de starea vehiculelor (78,21%).

Domenii cauzale	Cauze incluse
<b>vehicul/ conducător vehicul (78,21%)</b>	
- viteza (18,25%)	viteză neregulamentară, viteză neadaptată la condițiile de drum
- neacordarea priorității pietonilor (9,86%)	neacordare prioritate pietoni
- neacordarea priorității vehiculelor (8,69%)	neacordare prioritate vehicule
- alte manevre neregulamentare (22,46%)	nerespectare distanță între vehicule, depășire neregulamentară, neasigurare la schimbarea direcției de mers, circulație pe sens opus, neasigurare mers înapoi, conducere agresivă, întoarcere neregulamentară, nerrespectare semnalizare semafor, neasigurare schimbare bandă, nerrespectare reguli trecere CF, nerrespectare indicatoare rutiere de obligare sau reglementare, oprire/staționare neregulamentară, alte abateri săvârșite de conducătorii auto.
- deficiențe ale conducătorului vehiculului (5%)	adormire la volan, alte preocupări de natură a distrage atenția, infirmități sau afecțiuni medicale
- conducere sub influența alcoolului (2,55%)	conducere sub influența alcoolului
- conducere sub influența drogurilor (0,01%)	
- deficiențe ale vehiculului (0,29%)	defecțiuni tehnice vehicul, neasigurare stabilitate încărcătură, depășire încărcătură
- abateri ale bicicliștilor (7,88%)	abateri bicicliști
- abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale (3,22%)	abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale
<b>alți participanți la trafic (21,52%)</b>	
- indisciplina pietonilor (20,59%)	traversare neregulamentară pietoni, pietoni pe partea carosabilă alte abateri pietoni
- abateri ale altor categorii de participanți la trafic (0,94%)	abateri ale conducătorilor de utilaje, abateri ale pasagerilor/călătorilor/insoțitorilor
<b>deficiențe ale infrastructurii (0,27%)</b>	obstacol nesemnalizat pe carosabil, animale sau alte obiecte pe carosabil, semnalizare rutieră incompletă sau insuficientă, drum deteriorat sau în lucru, lipsa dispozitive pentru siguranța circulației, alte cauze referitoare la drum

<sup>32</sup>Analiza a fost realizată luând în considerare cauza principală a producerii accidentului

## CAPITOLUL III

Conducerea sub influența alcoolului a fost cauză principală pentru 2,55% dintre accidentele grave produse în anul 2015, însă la acestea se mai adaugă 4,38% accidente pentru care a fost cauză concurrentă.

*30,35% dintre accidentele care au avut drept cauză principală conducerea unui autovehicul fără permis, au avut drept cauză concurrentă conducerea sub influența alcoolului.*

De asemenea, 1,79% dintre accidentele grave de circulație au avut drept cauză principală conducerea unui autovehicul fără permis, la care se mai adaugă 1,23% accidente pentru care conducerea fără permis a fost cauză concurrentă.

Ierarhia în funcție de tipul de drum arată că, deși în general se păstrează același clasament, pe străzile din orașe predomină accidentele care au avut la bază neacordarea priorității pietonilor sau traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni.

Pe drumurile naționale apar în topul primelor cinci cauze depășirile neregulamentare și prezența pietonilor pe partea carosabilă.

Drumurile județene se caracterizează și ele prin apariția printre primele 5 cauze a prezenței pietonilor pe partea carosabilă și, în plus, a abaterilor săvârșite de conducătorii de atelaje sau animale.

Drumurile comunale se particularizează prin faptul că prima cauză a producerii accidentelor grave de circulație este reprezentată de abateri ale bicicliștilor și prin apariția în top 5 a conducerii fără permis.

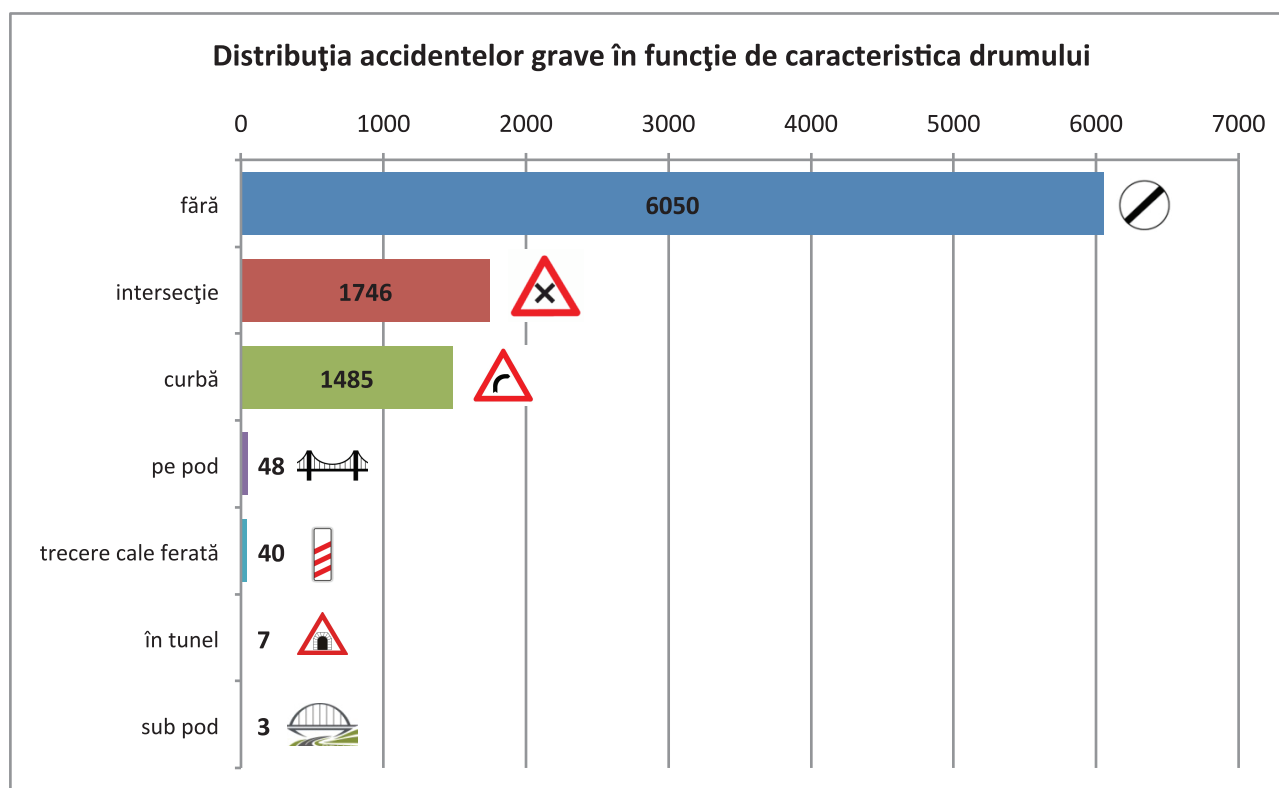
Topul cauzelor accidentelor produse pe autostrăzi<sup>32</sup> este diferit, astfel că, pe lângă viteza neadaptată la condițiile de drum care apare pe toate categoriile de drumuri în primele 5 locuri, nerespectarea distanței între vehicule, preocupările de natură a distrage atenția, adormirea la volan și neasigurarea la schimbarea direcției de mers completează acest tablou.

Categoria drum	Cauza principală	Procent cauza/ tip drum
Stradă 	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. neacordare prioritate pietoni</li> <li>2. traversare neregulamentară pietoni</li> <li>3. neacordare prioritate vehicule</li> <li>4. abateri bicicliști</li> <li>5. viteza neadaptată la condițiile de drum</li> </ol>	<p>20,07%</p> <p>20,04%</p> <p>13,46%</p> <p>8,02%</p> <p>7,75%</p>
Drum național 	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. viteza neadaptată la condițiile de drum</li> <li>2. traversare neregulamentară pietoni</li> <li>3. neacordare prioritate vehicule</li> <li>4. depășire neregulamentară</li> <li>5. pietoni pe partea carosabilă</li> </ol>	<p>23,23%</p> <p>12,35%</p> <p>6,79%</p> <p>6,64%</p> <p>6,02%</p>
Drum județean 	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. viteza neadaptată la condițiile de drum</li> <li>2. traversare neregulamentară pietoni</li> <li>3. abateri bicicliști</li> <li>4. pietoni pe partea carosabilă</li> <li>5. abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale</li> </ol>	<p>26,06%</p> <p>10,32%</p> <p>9,86%</p> <p>6,60%</p> <p>5,75%</p>
Drum comunal 	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. abateri bicicliști</li> <li>2. viteza neadaptată la condițiile de drum</li> <li>3. abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale</li> <li>4. traversare neregulamentară pietoni</li> <li>5. conducere fără permis</li> </ol>	<p>21,15%</p> <p>16,51%</p> <p>11,32%</p> <p>7,61%</p> <p>7,42%</p>
Autostradă 	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. nerespectare distanței între vehicule</li> <li>2. viteza neadaptată la condițiile de drum</li> <li>3. alte preocupări de natură a distrage atenția</li> <li>4. adormire la volan</li> <li>5. neasigurare la schimbarea direcției de mers</li> </ol>	<p>22,22%</p> <p>15,28%</p> <p>13,89%</p> <p>6,94%</p> <p>6,94%</p>
Alte drumuri 	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale</li> <li>2. abateri bicicliști</li> <li>3. viteza neadaptată la condițiile de drum</li> <li>4. pietoni pe partea carosabilă</li> <li>5. neacordare prioritate vehicule</li> </ol>	<p>19,44%</p> <p>12,50%</p> <p>11,57%</p> <p>10,65%</p> <p>6,48%</p>

<sup>32</sup>Număr mic de accidente, deci cifrele trebuie privite cu prudență

## II. 5. Caracteristica drumului

Cele mai multe accidente grave petrecute în anul 2015 au avut loc pe porțiuni de drum fără caracteristici speciale (64,50%), urmate de intersecții (18,61%) și de curbe (15,83%). De asemenea, la trecerile la nivel cu calea ferată au avut loc 40 de accidente grave.



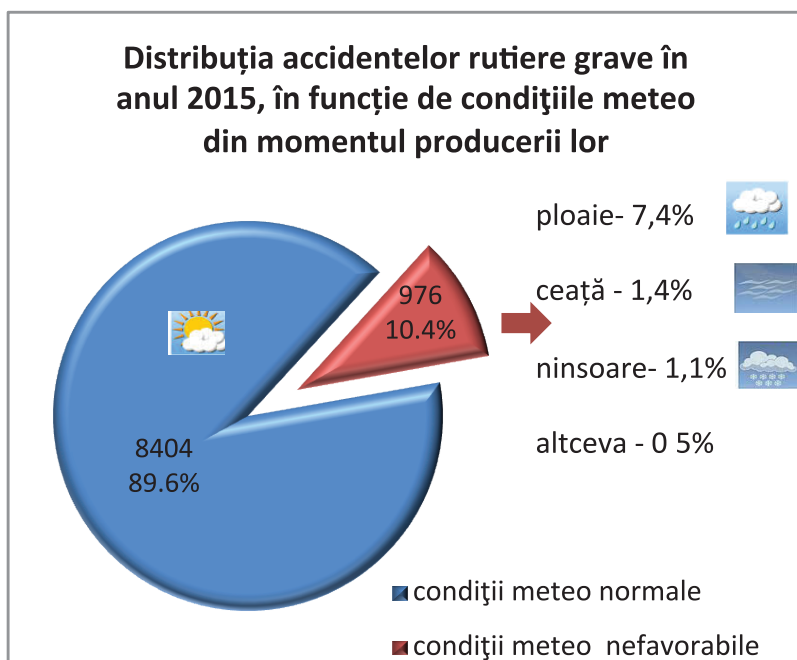
*10,21% dintre accidentele grave petrecute în anul 2015 au avut loc la trecerile de pietoni. Prima cauză a acestor accidente a fost neacordarea priorității pietonilor.*



Indiferent de caracteristica drumului, la trecerile de pietoni au avut loc 958 de accidente grave în anul 2015 (10,21% din totalul accidentelor grave), din care în 811 situații au dus la loviri ale pietonilor. Dintre acestea, cea mai mare parte (716 accidente) au avut drept cauză principală neacordarea priorității pietonilor. Printre cauze se mai numără și traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni (54), neasigurarea la mersul înapoi (9), viteza neadaptată la condițiile de drum (7), prezența pietonilor pe partea carosabilă (6) și abateri ale bicicliștilor (5).

## II. 6. Condițiile meteo și aderența carosabilului

Cele mai multe accidente rutiere s-au produs în condiții meteo normale (8404 accidente, adică 89,59%).



Viteza neadaptată la condițiile de drum este cauza principală pentru mai mult de o treime dintre accidentele petrecute în condiții de vreme nefavorabilă.


În condiții de ceață, este semnificativ mai mare procentul accidentelor produse din cauza prezenței pietonilor pe partea carosabilă (11,02%, comparativ cu 5,41% din total).

Marea majoritate a accidentelor care au avut drept cauză principală abateri ale bicicliștilor au avut loc în condiții normale de vreme (94,72%).




Marea majoritate a accidentelor rutiere grave s-au produs în condiții de carosabil uscat (7523 accidente, 80,2%), cauzalitatea acestora fiind, în mare măsură, similară totalului accidentelor grave produse.

Deși clasamentul cauzelor principale rămâne relativ neschimbat în condiții de carosabil umed, ponderea acestora se schimbă astfel: 31,95% viteza neadaptată la condițiile de drum, 14,31% neacordarea priorității pietonilor, traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni 11,48%.

Aderență carosabil 	Număr accidente	Cauza principală viteza neadaptată la condițiile de drum
Uscat	7523	902
Umed	1593	509
Zăpadă	73	51
Alunecos	64	30
Mâzgă	54	34
Polei	43	32
Gheață	13	11
Altele	17	3

## II. 7. Condițiile de luminozitate

La lumina zilei s-au produs aproape 60% din accidentele grave de circulație din anul 2015 (5462 accidente), cea mai frecventă cauză fiind traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni (15,74%). În ordine, următoarele cauze au fost viteza neadaptată la condițiile de drum (12,56%), neacordarea priorității vehiculelor (10,67%), neacordarea priorității pietonilor (9,81%) și abateri ale bicicliștilor (9,24%).

Condiții luminozitate	Număr accidente
	
La lumina zilei	5462
Iluminat stradal în funcțiune	1469
Fără iluminat stradal	965
Cer înnourat	749
Iluminat stradal nefuncțional/oprît	196
În amurg	261
În zori	224
Soare orbitor	53
Fum/praf	1

*Dacă accidentele care au avut drept cauză principală prezența pietonilor pe partea carosabilă au reprezentat 5,40% din total, noaptea, în condițiile în care iluminatul stradal era în funcțiune, accidentele cu această cauză au reprezentat 7,22%, iar pe drumurile pe care nu exista deloc iluminat stradal, proporția acestor accidente a ajuns la 14,82%. În schimb, numărul traversărilor neregulamentare ale drumului de către pietoni a scăzut de la 14,60% din total la 9,39% acolo unde nu exista iluminat stradal.*

*Peste un sfert din situațiile de conducere fără permis care au dus la producerea de accidente grave de circulație au avut loc noaptea, pe drumuri fără iluminat stradal.*

*1/5 din situațiile de conducere sub influența alcoolului care au dus la producerea de accidente grave de circulație au avut loc noaptea, pe drumuri fără iluminat stradal.*

## II. 8. Tipul impactului

Accidentele rutiere grave se împart astfel: coliziuni între vehicule (37,36%), loviri ale pietonilor (33,58%), pierderea controlului vehiculului (11,18%), accidentări ale ocupanților vehiculului – conducător sau pasageri (5,02%) și alte tipuri de impact (1,96%).

Tip impact	Mod de producere	Numar accidente	% din total	% din tip impact
coliziune între vehicule		<b>3504</b>	<b>37,36</b>	
	coliziune fata-spate	398	4,24	11,36
	coliziune frontala	919	9,80	26,23
	coliziune in lant	80	0,85	2,28
	coliziune laterala	1386	14,78	39,55
	coliziune urmata de incendiu	14	0,15	0,40
	coliziune urmat de rasturnare	62	0,66	1,77
	coliziune vehicul in stationare	79	0,84	2,25
acrosare	566	6,03	16,15	
lovire pieton		<b>3150</b>	<b>33,58</b>	
coliziune cu un obstacol		<b>1022</b>	<b>10,90</b>	
	lovire animal	19	0,20	1,86
	lovire obstacol in afara carosabilului	983	10,48	96,18
pierderea controlului vehiculului		<b>1049</b>	<b>11,18</b>	
	lovire obstacol pe carosabil			
	acvoplanare	4	0,04	0,38
	cadere in afara drumului	192	2,05	18,30
	derapare	142	1,51	13,54
accident ocupanti vehicul (conducator, pasageri)		<b>471</b>	<b>5,02</b>	
	cadere din vehicul	412	4,39	87,47
	cadere in vehicul	54	0,58	11,46
	parasire vehicul (participanti)	5	0,05	1,06
altele		<b>184</b>	<b>1,96</b>	

### CAPITOLUL III

Dintre coliziunile între vehicule, peste o treime au fost coliziuni laterale și peste un sfert coliziuni frontale.

*Cele mai frecvente cauze care au stat la baza coliziunilor laterale sunt neacordarea priorității vehiculelor (aproape jumătate din acest tip de accidente), neasigurarea la schimbarea direcției de mers, abateri ale bicicliștilor, depășirile neregulate și viteza neadaptată la condițiile de drum.*

*Coliziunile frontale au fost cauzate în principal de viteza neadaptată la condițiile de drum, circulația pe sens opus, depășirile neregulate, neacordarea priorității vehiculelor și adormirea la volan.*

Acroșările au reprezentat 16,15% din coliziunile între vehicule petrecute în anul 2015 și printre primele cauze ale producerii lor se află, în ordine, abateri ale bicicliștilor, traversările neregulate ale pietonilor, neacordarea priorității pietonilor, neacordarea priorității vehiculelor și neasigurarea la schimbarea direcției de mers.

Coliziunile față-spate au reprezentat, la rândul lor, 11,36% dintre coliziunile între vehicule. În acest caz, în topul cauzelor principale se află nerespectarea distanței între vehicule (aproximativ 2/3 din acest tip de accidente), abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale, abateri ale bicicliștilor, viteza neadaptată la condițiile de drum și depășirile neregulate.

*Peste 40% din accidentele care s-au produs prin lovirea pietonilor au avut drept cauză principală traversarea neregulată a drumului de către pietoni și peste un sfert neacordarea priorității pietonilor. Aceste cauze sunt urmate, în ordine, de prezența pietonilor pe partea carosabilă, neasigurarea la mersul înapoi și alte abateri săvârșite de conducătorii auto.*

*Cea mai mare parte a accidentelor produse prin pierderea controlului vehiculului sunt reprezentate de răsturnări ale vehiculului. Primele 5 cauze ale acestor accidente sunt viteza neadaptată la condițiile de drum (jumătate din răsturnări), abateri ale bicicliștilor, alte preocupări de natură a distrage atenția, conducerea fără permis și conducerea sub influența alcoolului.*

*Marea majoritate a coliziunilor cu un obstacol au avut loc prin lovirea unui obstacol în afara carosabilului și au fost cauzate, în principal, de viteza neadaptată la condițiile de drum (peste jumătate din aceste accidente), adormirea la volan, alte preocupări de natură a distrage atenția, conducerea sub influența alcoolului și viteza neregulată.*

*Aproximativ jumătate din accidentele grave care au avut drept cauză principală viteza neregulată s-au produs prin lovirea unui obstacol în afara carosabilului.*

Cele mai multe evenimente rutiere clasificate drept accidentări ale ocupanților vehiculelor (conducători sau pasageri) s-au produs prin căderea acestora din vehicul. Aproximativ 40% din aceste accidente au fost cauzate de abateri ale bicicliștilor și o treime de abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale. Următoarele cauze au fost alte abateri săvârșite de conducătorii auto, viteza neadaptată la condițiile de drum și conducerea fără permis.

## II. 9. Victimele accidentelor grave de circulație

Victimele accidentelor rutiere grave produse în anul 2015 se împart în următoarele categorii principale:

### Conducători de vehicule

3679 răniți grav  
800 decedați

### Pasageri, călători, însoțitori

2552 răniți grav  
444 decedați

### Pietoni

2821 răniți grav  
649 decedați

Conducătorii de vehicule răniți grav reprezintă 40,62% dintre totalul răniților grav, iar cei care au decedat 42,26% din totalul victimelor decedate în accidente de circulație în anul 2015.

Pietonii răniți grav în accidente din anul 2015 reprezintă 31,15% din totalul persoanelor rănite grav pe șoselele din România.

Pietonii care au decedat în accidente rutiere reprezintă 34,28% din totalul victimelor decedate.

Pasagerii, călătorii și însoțitorii răniți grav reprezintă 28,18% din totalul răniților grav în accidente rutiere grave în anul 2015. Pasagerii, călătorii și însoțitorii decedați reprezintă 23,45% din totalul persoanelor decedate în astfel de condiții în anul 2015.

Așa cum arată și tabelul următor, 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%).

Mediu	Indice de victimizare rutieră (nr. morți+nr. răniți grav)*100/nr. accidente grave	Indice de mortalitate rutieră nr. morți*100/nr. accidente grave
Urban	107,83	11,27
Rural	115,60	21,59
În afara localității	134,19	33,82
Total	116,73	20,18

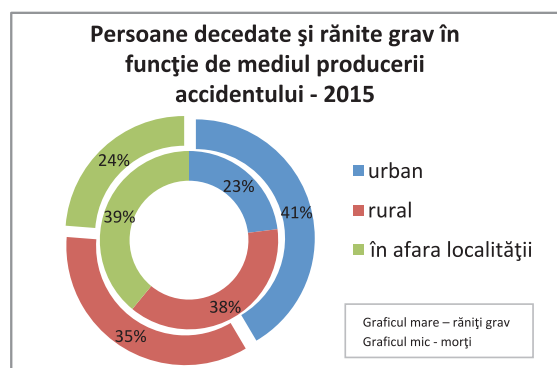
La 100 de accidente grave petrecute în mediul urban, au decedat 11 persoane, în mediul rural 21 și în afara localităților 33.

Deși pe drumurile din afara localităților au loc cele mai puține accidente grave de circulație, tocmai pe aceste drumuri există și riscul cel mai mare de a fi rănit grav sau accidentat mortal în cazul producerii unui astfel de eveniment.

Indicele de victimizare rutieră calculat în funcție de numărul accidentelor grave arată că pe drumurile din afara localităților s-au înregistrat cele mai multe victime: la 100 de accidente grave, au fost rănite grav sau accidentate mortal 134 de persoane.

### CAPITOLUL III

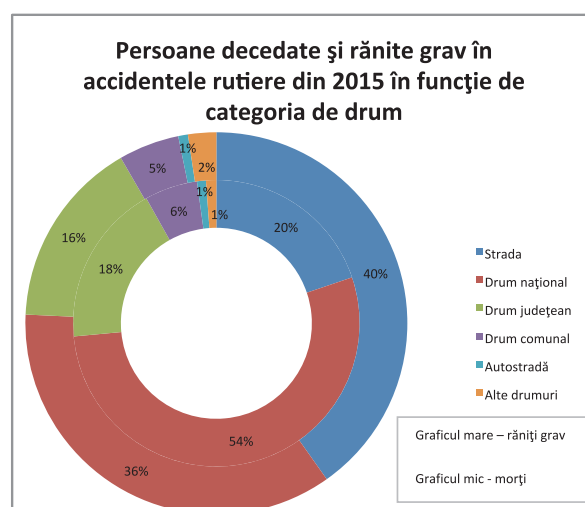
Mediu	Accidente	Răniți grav	Morți
Urban	3869	3736	436
Rural	3326	3127	718
În afara localității	2185	2193	739
<b>Total</b>	<b>9380</b>	<b>9056</b>	<b>1893</b>



Dacă în privința numărului de răniți grav, atât străzile din localități, cât și drumurile naționale au ponderi importante (40,19%, respectiv 35,53%), în cazul persoanelor decedate, drumurile naționale se clasează de departe pe locul I în această ierarhie (53,72%), pe străzile din localități înregistrându-se aproximativ 20% din totalul persoanelor decedate.

Accidentele produse pe drumurile județene s-au soldat cu 16% dintre totalul răniților grav și 18% din totalul persoanelor accidentate mortal.

Categorie drum	Accidente	Răniți grav	Morți	Implicați
Strada	3767	3640	375	8292
Drum național	3255	3218	1017	8687
Drum județean	1531	1443	347	3491
Drum comunal	539	465	113	1016
Autostradă	72	74	19	244
Alte drumuri	216	216	22	425
<b>Total</b>	<b>9380</b>	<b>9056</b>	<b>1893</b>	<b>22155</b>



Categorie drum	Indice de victimizare rutieră	Indice de mortalitate rutieră
	(nr. morți + nr. răniți grav)*100/nr. accidente grave	nr morți*100/nr. accidente grave
Stradă	106,58	9,95
Drum național	130,11	31,24
Drum județean	116,92	22,66
Drum comunal	107,24	20,96
Autostradă	129,17	26,39
Alte drumuri	110,19	10,19
<b>Total</b>	<b>116,73</b>	<b>20,18</b>

*Dacă privim indicii de victimizare și de mortalitate rutieră din perspectiva numărului de accidente grave, constatăm că drumurile naționale prezintă cel mai mare risc pentru persoanele implicate în astfel de evenimente de a fi rănite grav sau accidentate mortal.*

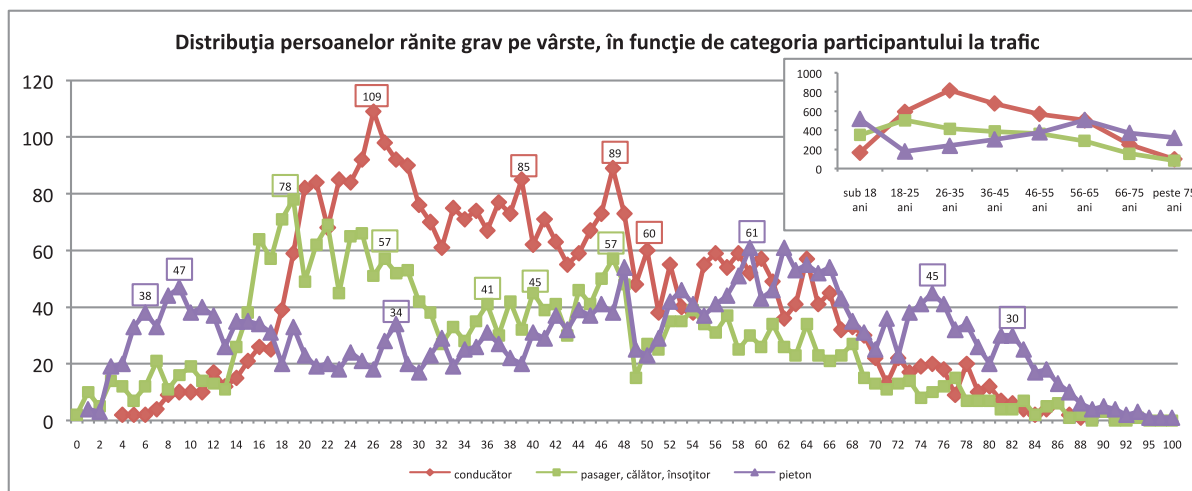
*Următoarele în această ierarhie se află autostrăzile, străzile din localități fiind cele mai sigure pentru participanții la accidentele grave.*

*În situația în care o persoană este implicată într-un accident rutier grav, străzile din localități reprezintă categoria de drumuri unde există riscul cel mai mic de a fi rănit grav sau accidentat mortal, deși pe aceste drumuri se produc anual cele mai multe astfel de evenimente.*



Din totalul persoanelor rănite grav ca urmare a accidentelor grave de circulație care au avut loc în anul 2015, aproximativ 65% au fost bărbați (5839 persoane), iar 35% femei (3210 persoane)<sup>34</sup>.

Așa cum arată și graficul următor, distribuția persoanelor rănite grav pe vârste, în funcție de categoria participantului la trafic, se modifică o dată cu gradul de activitate socială.

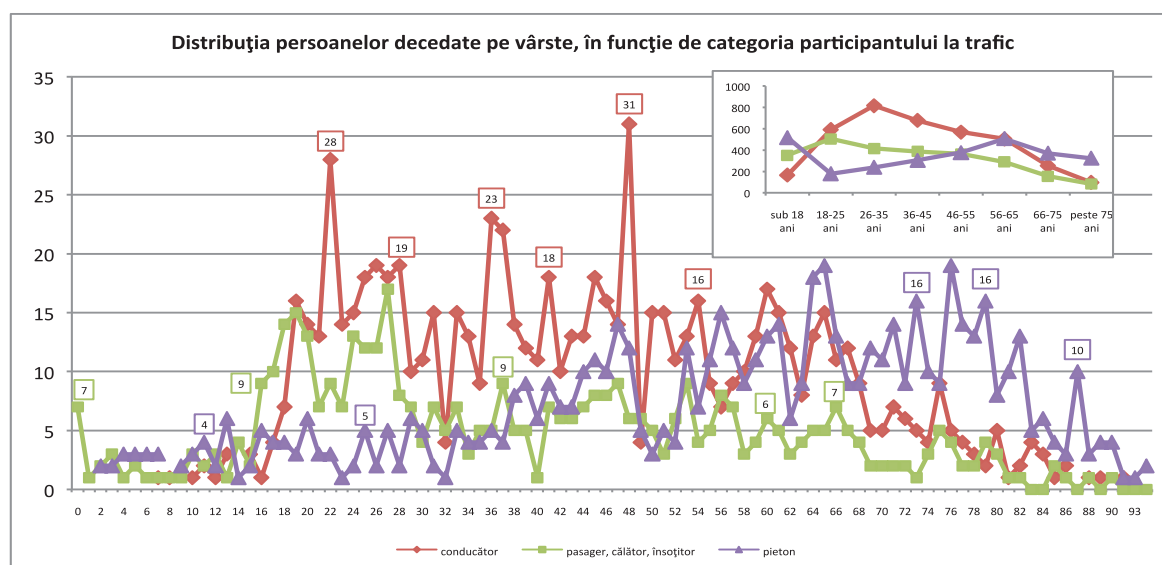


Astfel, dacă în cazul conducătorilor de vehicule răniți grav, peste 70% dintre aceștia au vârste cuprinse între 18 și 55 de ani, maximul fiind înregistrat de categoria de vârstă 26-35 de ani (22,19%), în cazul pasagerilor<sup>35</sup> răniți grav, distribuția este mai liniară, doar persoanele cu vârste peste 65 de ani ieșind din trend (doar 9% din totalul pasagerilor răniți grav înscriindu-se în această categorie de vârstă).

Pietonii răniți grav se distribuie diferit atât față de conducători, cât și de pasageri. Pentru această categorie este de remarcat faptul că numai un sfert dintre răniții grav au vârste cuprinse între 18 și 45 de ani, cei mai mulți dintre pietonii răniți grav având vârste ori sub 18 ani, ori peste 45 de ani.

Dintre persoanele care au decedat ca urmare a accidentelor grave de circulație din anul 2015, trei sferturi au fost bărbați (1423 persoane) și aproximativ un sfert au fost femei (462 persoane)<sup>36</sup>.

Deși, ca formă generală, distribuția generală a persoanelor decedate ca urmare a accidentelor rutiere grave pe vârste, în funcție de categoria participantului la trafic, este similară cu cea a persoanelor rănite grav, remarcăm faptul că pietonii cu vârste de peste 56 de ani reprezintă cea mai mare parte a pietonilor decedați în astfel de circumstanțe (58% dintre pietonii decedați).



<sup>34</sup>Pentru 7 persoane rănite grav, nu există date referitoare la gen în baza de date EAC

<sup>35</sup>la categoria „pasageri, călători, însoțitori” ne vom referi în continuare cu termenul generic de „pasageri”

<sup>36</sup>Pentru 8 persoane decedate, nu există date referitoare la gen în baza de date EAC

**II. 9. 1. Victime pasageri, călători, însoțitori**

O pondere importantă din totalul victimelor o au pasagerii, călătorii și însoțitorii (la care ne vom referi în continuare cu termenul generic de „pasageri”): 28,18% din totalul răniților grav și 23,45% din totalul persoanelor decedate ca urmare a accidentelor rutiere grave.

Din cele 9380 accidente grave care au avut loc în anul 2015, în 2344 (25%) au fost rănite grav sau accidentate mortal persoane din categoria pasageri.

*În 1/4 din accidentele rutiere grave din anul 2015 au fost răniți grav sau accidentați mortal pasageri.*

Atât per total, cât și pe medii de producere a accidentelor rutiere grave, indicii de victimizare și de mortalitate rutieră arată faptul că pasagerii sunt în mai mică măsură victime ale acestor evenimente, comparativ cu celelalte categorii de participanți la trafic.

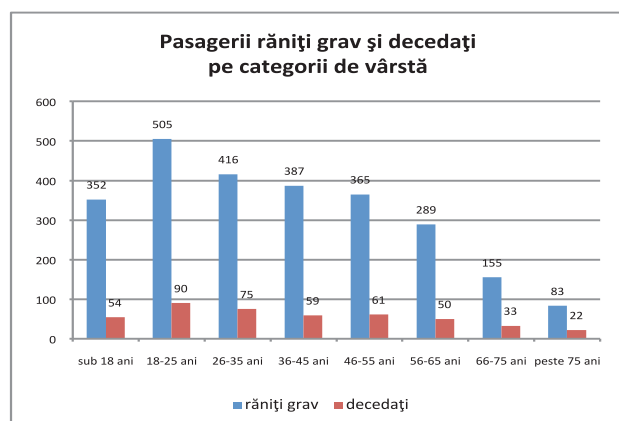
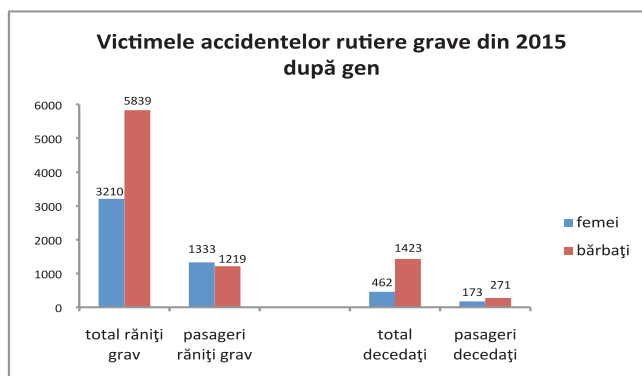
*Pasagerii sunt mai puțin victimizați în accidentele rutiere grave decât celelalte categorii de participanți la trafic.*

	Indice de victimizare rutieră	Indice de mortalitate rutieră
	(nr. morți+nr. răniți grav)*100/nr. accidente grave	nr. morți*100/nr. accidente grave
Total victime	116,73	20,18
Pasageri	102,53	15,20

*Dacă la 100 de accidente grave, au rezultat 117 victime (morți și răniți grav), la 100 de accidente grave în care au fost implicați pasageri, au rezultat 103 victime pasageri.*

Dacă din totalul victimelor rănite grav, 35% erau femei, în cazul pasagerilor, acest procent îl depășește pe cel al bărbaților (52%).

Și în cazul persoanelor accidentate mortal, procentul femeilor este mai mare printre pasageri, comparativ cu totalul victimelor (39%, respectiv 25%).



Atât pasagerii răniți grav, cât și cei decedați ca urmare a accidentelor grave de circulație produse în anul 2015, se distribuie relativ echilibrat pe intervalele de vârstă considerate.

Persoanele de peste 65 de ani sunt mai slab reprezentate printre pasagerii răniți grav și decedați (9% dintre cei răniți grav și 12% dintre cei decedați).

Categoria de vârstă cu cei mai mulți răniți grav, dar și decedați dintre pasageri (aproximativ 20% dintre aceștia) este 18-25 ani.

Spre deosebire de totalul victimelor, atât numărul pasagerilor răniți grav, cât și cel al celor decedați în accidente rutiere grave este semnificativ mai mare pe drumurile din afara localităților, comparativ cu celelalte medii.

Mediu	Pasageri răniți grav	Pasageri decedați
Urban	656	69
Rural	905	136
În afara localității	991	239
<b>Total</b>	<b>2552</b>	<b>444</b>

Accidentele produse pe drumurile din afara localităților sunt responsabile pentru 39% dintre pasagerii răniți grav și 53% dintre pasagerii decedați.

Analizând categoria drumurilor pe care s-au produs accidentele grave din anul 2015, remarcăm că drumurile naționale se află pe locul I atât în privința numărului de pasageri răniți grav, cât și a celor decedați.

Categorie drum	Pasageri răniți grav	Pasageri decedați
Strada	607	53
Drum național	1242	284
Drum județean	489	84
Drum comunal	119	17
Autostradă	40	5
Alte drumuri	55	1
<b>Total</b>	<b>2552</b>	<b>444</b>

49% din pasagerii răniți grav și 64% dintre cei decedați au fost victimizați în accidente produse pe drumurile naționale.

Accidentele produse pe autostrăzi au avut drept consecință numărul cel mai mic de pasageri răniți grav și decedați (sub 2% în ambele cazuri).

Clasamentul cauzelor care au stat la baza rănirii grave sau decesului pasagerilor este diferit față de clasamentul general, astfel că primele 5 cauze sunt următoarele:

Cauza	Pasageri decedați	Cauza	Pasageri răniți grav
1. Viteza neadaptată la condițiile de drum	156	1. Viteza neadaptată la condițiile de drum	836
2. Adormire la volan	40	2. Neacordarea priorității vehiculelor	349
3. Depășire neregulamentară	37	3. Depășire neregulamentară	187
4. Circulație pe sens opus	33	4. Nerespectarea distanței între vehicule	170
5. Neacordarea priorității vehiculelor	27	5. Circulație pe sens opus	117

Viteza neadaptată la condițiile de drum a dus la decesul a 35% din totalul pasagerilor accidentați mortal și rănirea gravă a 33% din total.

Adormirea la volan este a doua cauză a deceselor și a 6-a cauză a rănirii grave a pasagerilor.

Poziția pasagerului în vehicul a fost un alt element supus analizei. Se constată faptul că majoritatea pasagerilor implicați<sup>37</sup> în accidentele rutiere grave se aflau pe locul din față dreapta (34%), locul din spate dreapta (17%) sau locul din spate stânga (12%).

Peste 39% dintre pasagerii răniți grav și decedați ocupau locul din față dreapta în momentul producerii accidentului. Aproximativ 16% dintre pasagerii răniți grav și decedați se aflau pe locul din spate dreapta. 13% dintre pasagerii decedați și 10% dintre cei răniți grav se aflau pe locul din spate stânga.

<sup>37</sup>Pasagerii, călătorii sau însoțitorii pentru care există informații în baza de date EAC (Evidența Accidentelor de Circulație)

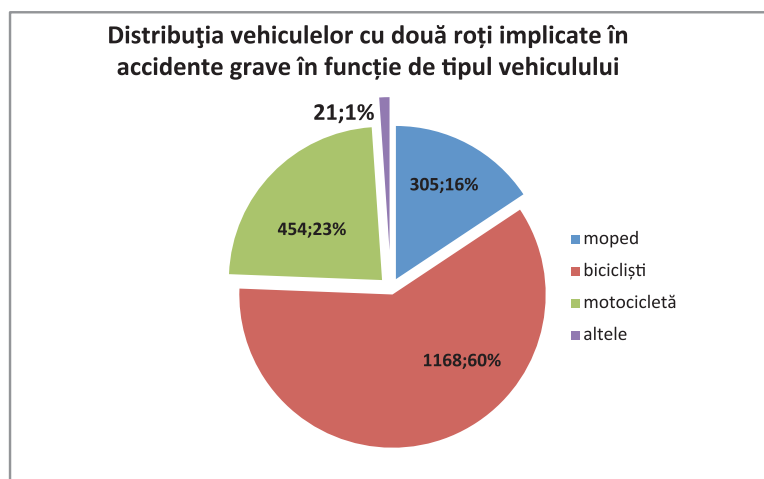


## Capitolul IV

# ACCIDENTELE RUTIERE ÎN CARE AU FOST IMPLICATE VEHICULE CU DOUĂ ROȚI PE PARCURSUL ANULUI 2015

În anul 2015 au fost înregistrate 1889 de accidente în care au fost implicate 1948 de vehicule cu două roți.

Cele mai multe vehicule cu 2 roți implicate în accidente sunt bicicletele (1168, reprezentând 60% din total). Ponderea ridicată poate fi explicată în primul rând de numărul semnificativ mai mare al bicicletelor comparativ cu al altor vehicule cu două roți care există la noi în țară. Bicicleta este în România rurală un mijloc de transport cu tradiție, fiind cea mai ușor de utilizat și mai ieftină modalitate de transport pe distanțe scurte, foarte potrivită deplasărilor zilnice necesare sătenilor.



Situația mopeder și a motocicletelor înregistrate în țara noastră în ultimii ani arată o tendință ascendentă: în perioada 2007-2015, numărul acestor vehicule aproape s-a dublat:

an	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Nr. mopeder și motocicletelor înregistrate <sup>38</sup>	56476	71827	79990	85171	90082	95450	101622	107338	112866

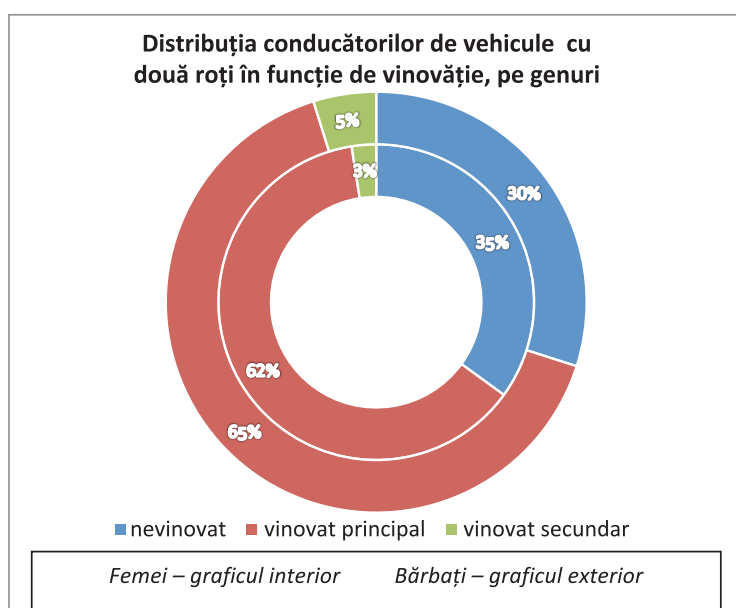
Diferențele între aceste ultime două mijloace de transport sunt reprezentate de scopul și mediul în care sunt utilizate cele două vehicule: în timp ce motocicletele sunt utilizate cu precădere în mediul urban, iar utilizarea acestora este de multe ori legată de petrecerea timpului liber, mopedele sunt utilizate în mare măsură și în mediul rural, ca mijloc de transport rapid, alternativ bicicletei, neimplicând costuri foarte ridicate.

În analiza accidentelor în care au fost implicate motociclete și mopede ne atrage atenția și numărul semnificativ de **vehicule radiate**. Astfel, 37 de motociclete, reprezentând 8,1% din totalul motocicletelor implicate în accidente grave, erau radiate la momentul producerii accidentelor. În cazul mopeder, numărul este și mai mare: 42 de mopede, reprezentând 13,8% dintre mopedele implicate în accidente grave, erau la momentul înregistrării accidentului radiate.

*În anul 2015, 9 persoane și-au pierdut viața și alte 54 au fost grav rănite în accidente în care au fost implicate mopede și motociclete radiate.*

Această situație poate fi explicată prin lipsa unor mijloace financiare ale celor care aleg să utilizeze vehicule aflate într-o stare tehnică inacceptabilă din punct de vedere al standardelor în vigoare, contribuind la argumentele care susțin ideea că sărăcia este legată de creșterea riscului rutier.

În ceea ce privește caracteristicile conducătorilor de vehicule cu 2 roți implicați în accidente rutiere grave<sup>39</sup>, aceștia sunt în cea mai mare parte (89,7% ) **bărbați**, având o medie a vârstelor de **42 ani**. Femeile au o pondere semnificativ mai mică (10,3%) și sunt, în general, utilizatoare de biciclete (90%, respectiv 180 din totalul celor 200 implicate în accidente grave).



*Analiza gradului de vinovăție în funcție de gen, pentru accidentele grave implicând vehicule cu două roți, nu scoate în evidență diferențe semnificative:*

- din totalul celor 200 de femei implicate, 125 (62%) au fost vinovate de producerea accidentului.
- Procentul bărbaților vinovați de producerea accidentelor este cu 3% mai mare (65%, respectiv 1136 de vinovați din totalul celor 1741 implicați).

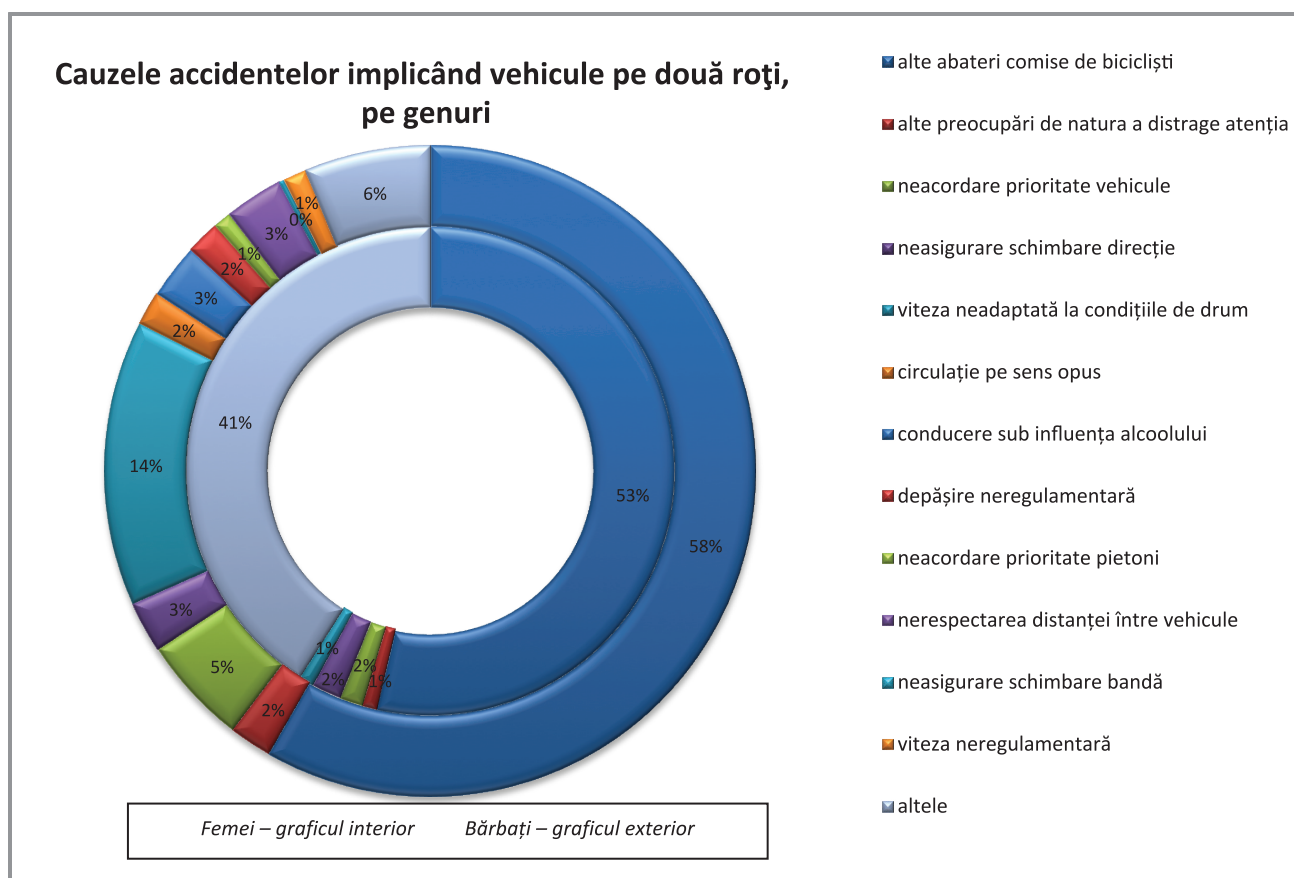
<sup>38</sup>Situația vehiculelor înregistrate în funcție de tip – Institutul Național de Statistică

<sup>39</sup>Datele se raportează la totalul celor 1941 de conducători de vehicule cu două roți implicați în accidente rutiere grave în anul 2015

## CAPITOLUL IV

În ceea ce privește cauzele accidentelor produse cu vinovăția conducătorului de vehicul cu 2 roți, se constată câteva diferențe, în sensul că viteza neadaptată condițiilor de drum este cu mult mai prezentă în cazul accidentelor provocate de bărbați (în 14% din cazuri), în timp ce această cauză a provocat doar 1% dintre accidente produse din vina femeilor.

Alte greșeli care se regăsesc într-o mai mare măsură în accidentele comise de bărbații șoferi de vehicule cu 2 roți sunt neacordarea priorității vehiculelor, circulație pe sens opus, conducere sub influența alcoolului, neacordare prioritate pietoni, nerespectarea distanței dintre vehicule și depășirea vitezei legale. Diferențele sunt însă mici din punct de vedere procentual.



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.

Corelând tipul călătoriei cu elementele de siguranță purtate de conducătorii de vehicule, observăm tendința acestora de a nu se asigura în special în cazul călătoriilor scurte. Astfel, în 70,7% dintre accidente grave produse pe drumurile scurte, conducătorii nu purtau cască. În călătoriile lungi sau medii ponderea celor neasigurați era semnificativ mai mică – 2,5%, respectiv 0%.

## MOTOCICLETELE

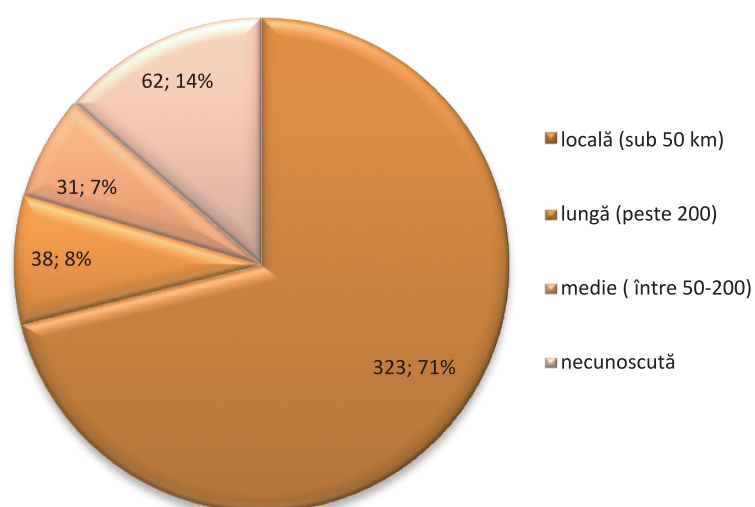
În anul 2015, în România, motocicliștii au fost implicați în 450 de accidente rutiere grave. Vârsta medie a motocicliștilor implicați în accidente este de **34** de ani. Vârsta maximă este de 75 de ani, iar vârsta minimă este de 14 ani. 26 de ani este vârsta cel mai des întâlnită în cazul motocicliștilor implicați în accidente rutiere grave.

**11,6%**<sup>40</sup> dintre motocicliști<sup>41</sup> **nu aveau la momentul producerii accidentului permis de conducere**, în timp ce 1,4% aveau permisul reținut sau suspendat. Corelând vârsta motocicliștilor cu situația permisului, observăm că media de vârstă în cazul celor fără permis sau fără permis valabil e ușor mai scăzută decât cea a conducătorilor în general (27 de ani față de 34 de ani). Deși diferența de vârstă nu este foarte importantă, factorii precum disponibilitatea de a-și asuma riscuri și o maturizare insuficientă pot fi luați în considerare în interpretarea acesteia.

Studiile arată că motocicleta solicită conducătorul într-o mai mare măsură decât o fac autoturismele. Conducerea unei motociclete îți solicită toată atenția și puterea de concentrare, este necesar un control și o încordare a întregii musculatură pentru a ține în echilibru un vehicul de sute de kilograme, în condițiile în care orice mișcare neasigurată te expune riscului de a fi acroșat sau lovit: „Statutul corpului pe motocicletă este diferit de cel al corpului care beneficiază de confortul automobilului. În mașină corpul este protejat...Pe motocicletă corpul este expus...În cazul motocicletei individul capătă statutul de corp-actor. Motocicleta se conduce cu tot corpul”<sup>42</sup>.

Unul dintre factorii de risc major în conducerea motocicletelor este reprezentat de oboseală. Din cauza oboselii, atât acuitatea vizuală cât și timpii de reacție scad considerabil rămânând astfel doar un pas mic până la accident. Conducerea pe distanțe mari fără pauze este unul dintre factorii care duc la acumularea oboselii. Există însă și alți factori, mai greu de cuantificat, care contribuie la producerea acestui efect: conducerea după o noapte nedormită sau conducerea atunci când organismul nu funcționează la parametrii optimi, traficul intens, conducerea în condiții de vânt lateral sau în condiții meteo dificile (frig, căldură excesivă, ploaie sau alte condiții meteo extreme). Nevoia de repaus și de refacere este de înțeles a fi mai ridicată, iar riscurile în cazul ignorării acesteia sunt mai mari decât în cazul autoturismelor.

### Distribuția motocicliștilor implicați în accidente grave în funcție de lungimea călătoriei



*71% dintre motocicliști au fost implicați în accidente grave pe parcursul unor călătorii locale (sub 50 km).*

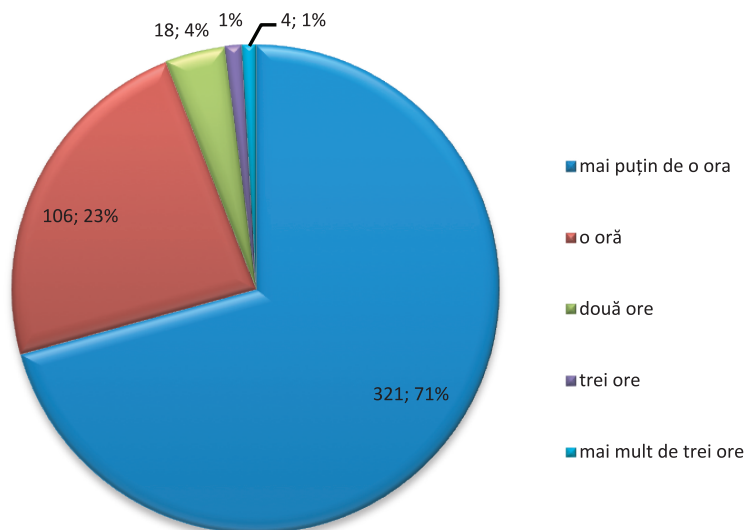
*Motocicliștii implicați în accidente pe parcursul unor călătorii medii sau lungi sunt semnificativ mai puțini numeroși (8%, respectiv 7%).*

<sup>40</sup>Procentele sunt raportate la totalul celor 423 dintre motocicliștii implicați în accidente grave pentru care există date referitoare la situația permisului de conducere

<sup>41</sup>Datele ce fac referire la caracteristicile motocicliștilor sunt raportate la totalul celor 454 de motocicliști implicați în accidente rutiere grave în anul 2015

<sup>42</sup>Gabriel Jderu, *Cultura motocicletelor, Studii de sociologia moto-mobilității* – Editura Triton, București, 2015

### Distribuția motocicliștilor în funcție de durata călătoriei



Cei mai mulți motocicliști (321, reprezentând 71%) au fost implicați în accidente la mai puțin de o oră de la începerea călătoriei.

Numărul motocicliștilor implicați în accidente după ce conducătorul se afla deja de o oră în trafic este, deși semnificativ mai mic, unul important: 106, reprezentând 23% din total.

### Mijloacele de protecție au un efect de reducere a mortalității și rănirii în accidentele rutiere, mai ales în localități, unde se circulă cu viteza mică sau medie.

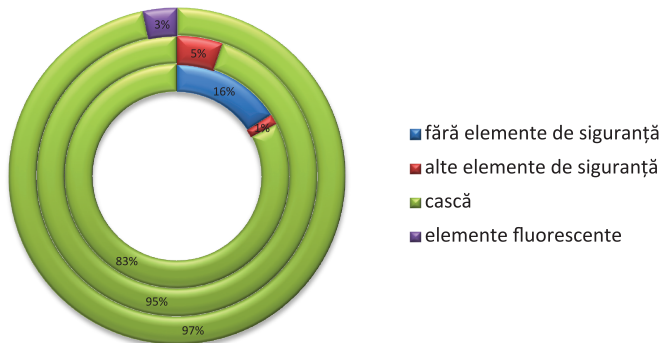
Elementele de protecție în cazul motocicliștilor sunt obligatorii în toate țările europene. La noi în țară, atât conducătorii de mopede sau motociclete, cât și persoanele transportate cu aceste vehicule sunt obligate să poarte o cască de protecție omologată. Elementele de protecție, precum elemente fluorescente, costume de protecție etc. nu sunt obligatorii, însă sunt recomandate de specialiștii în domeniu.

Cei mai mulți motocicliști implicați în accidente rutiere grave (388 de cazuri, reprezentând 85,5% din total) purtau la momentul producerii accidentului cască de protecție sau un alt element de protecție. Cu toate acestea, numărul și procentul celor care nu erau în nici un fel protejați este unul important : 66 de cazuri, reprezentând 14,5% din total. Unele studii susțin că portul căștii de protecție reduce cu 37% riscul de deces în cazul motocicliștilor implicați în accidente rutiere<sup>43</sup>.

12 din totalul celor 50 de motocicliști decedați în accidente rutiere în anul 2015 nu purtau cască de protecție. Cel puțin 4 dintre ei s-ar fi salvat dacă ar fi purtat cască de protecție, conform unor studii în domeniul siguranței rutiere.

Corelând tipul călătoriei cu portul elementelor de siguranță, constatăm tendința motocicliștilor de a nu purta elemente de protecție mai degrabă pe parcursul călătoriilor scurte. Astfel, toate accidentele în care motocicliști nu purtau nici cască, dar nici alt element de protecție s-au petrecut pe parcursul unor călătorii sub 50 km.

Distribuțiile motocicliștilor în funcție de elementele de siguranță pe care le-au purtat la momentul producerii accidentului, pe distanțe parcurse



Graficul din interior-călătorii scurte    Graficul din mijloc – călătorii lungi    Graficul din exterior – călătorii medii

<sup>43</sup>Sursa: www.howstuffit.com

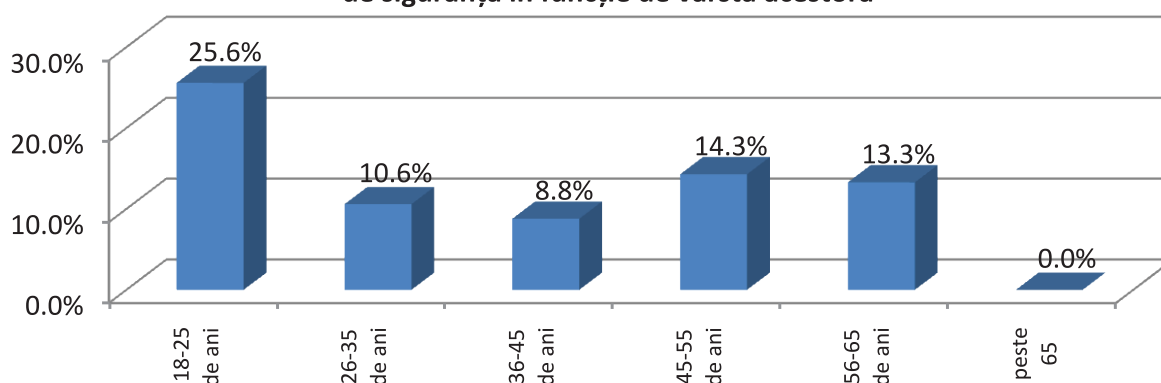


Corelând vârsta cu portul elementelor de siguranță, se constată o creștere graduală a portului acestora în rândul categoriilor 18-25 de ani, 26-35 de ani, 35-45 de ani.

Începând cu categoria de vârstă 46-55 de ani, se constată o ușoară creștere a procentului celor ce nu poartă elemente de siguranță, tendință care poate fi corelată și cu nivelul de informare în ceea ce privește descoperirile în materie de siguranță rutieră.

În același timp, toți motocicliștii peste 65 de ani implicați în accidente rutiere grave purtau, la momentul producerii accidentului, cască de protecție.

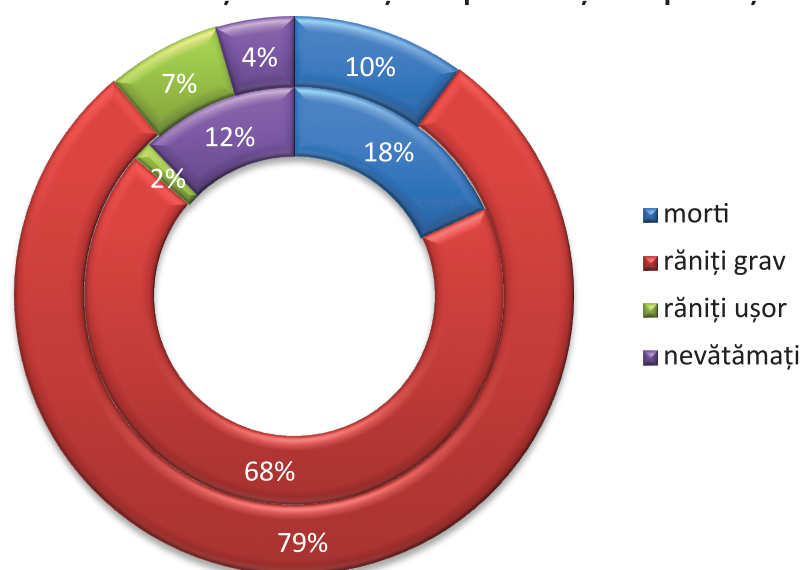
**Procentul motocicliștilor ce nu purtau la momentul producerii accidentului elemente de siguranță în funcție de vârsta acestora**



În anul 2015, s-au înregistrat 7 accidente grave de motocicletă în care conducătorii erau minori. În 5 dintre cele 7 cazuri, minorii nu au purtat nici un element de siguranță.

Corelând datele referitoare la elementele de siguranță cu gradul de victimizare, constatăm că **ponderea motocicliștilor decedați în rândul celor care nu au purtat cască de protecție este cu 8% mai mare** decât în cazul celor care au folosit un astfel de element de protecție. Cu toate acestea, numărul răniților grav este mai ridicat în rândul conducătorilor ce purtau cască de protecție, ceea ce conduce la ipoteza că aceasta poate salva viața celor ce o poartă, prin reducerea intensității rănilor ce provoacă moartea.

**Gradul de vătămare a motocicliștilor în funcție de portul căștii de protecție**



*Graficul din exterior – motocicliști ce purtau cască de protecție  
Graficul din interior – motocicliști ce nu purtau cască de protecție*

**Cele mai multe accidente**<sup>44</sup> în care sunt implicați motocicliști se petrec în localități. Din totalul celor 450 de accidente analizate, 79,1% s-au petrecut în localitate. Se constată o pondere ușor mai ridicată a accidentelor înregistrate în localitate în cazul motocicliștilor decât în cazul accidentelor grave în general (aprox. 77%).

Diferența poate fi pusă în legătură cu gradul de utilizare al motocicletei în cele două medii, pe de o parte, dar și cu vulnerabilitățile mai mari pe care motocicliștii, la fel ca și alte categorii de participanți la trafic ce nu dispun de protecția unei caroserii metalice le au în aglomerație, riscul de a fi vătămați în cazul unei coliziuni fiind mult mai ridicat comparativ cu riscul existent în cazul altor categorii.

În ceea ce privește scopul utilizării motocicletei, baza de date analizată ne arată că, în majoritatea covârșitoare a cazurilor (84,1%)<sup>45</sup>, motocicliștii implicați în accidente grave se aflau în timpul liber. Procentul motocicliștilor accidentați ce se aflau într-o călătorie legată de serviciu (în timpul serviciului, în drum spre serviciu sau în drumul dinspre serviciu spre casă) este foarte scăzut (1,5%).

Studii realizate la noi în țară pe teme legate de particularitățile conducătorilor de motociclete susțin și ele că „pentru cei mai mulți dintre motocicliști motocicleta este un ceva pentru weekend sau pentru timpul liber în general”<sup>46</sup>.

Studiul realizat de ICPC cu sprijinul Profiles Research Institute în anul 2013, pe tema siguranței în trafic a motocicliștilor, constată că: „*Motocicliștii admit faptul că, de multe ori contrar planului inițial, motocicleta, dintr-un mod de viață, devine (doar) un mijloc de relaxare. Pentru deplasările curente sunt preferate alte mijloace de transport, mulți dintre motocicliști conducând și vehicule pe patru roți.*”

Cauzele principale ale accidentelor grave în care sunt implicați motocicliștii sunt **viteza neadaptată la condițiile de drum și neacordarea priorității de trecere.**

Analiza cauzelor în funcție de locul unde a avut loc accidentul arată că, în mare parte, problematica motocicliștilor în traficul din interiorul localității diferă de cea întâlnită în afară.

**În afara localității**, cele mai mari riscuri pentru motocicliști decurg din *neadaptarea vitezei la condițiile de drum*. 37 de accidente (39,4%) din totalul celor 94 analizate au avut loc în astfel de condiții. În 97,3% din situații, vina principală a fost a motocicliștilor.

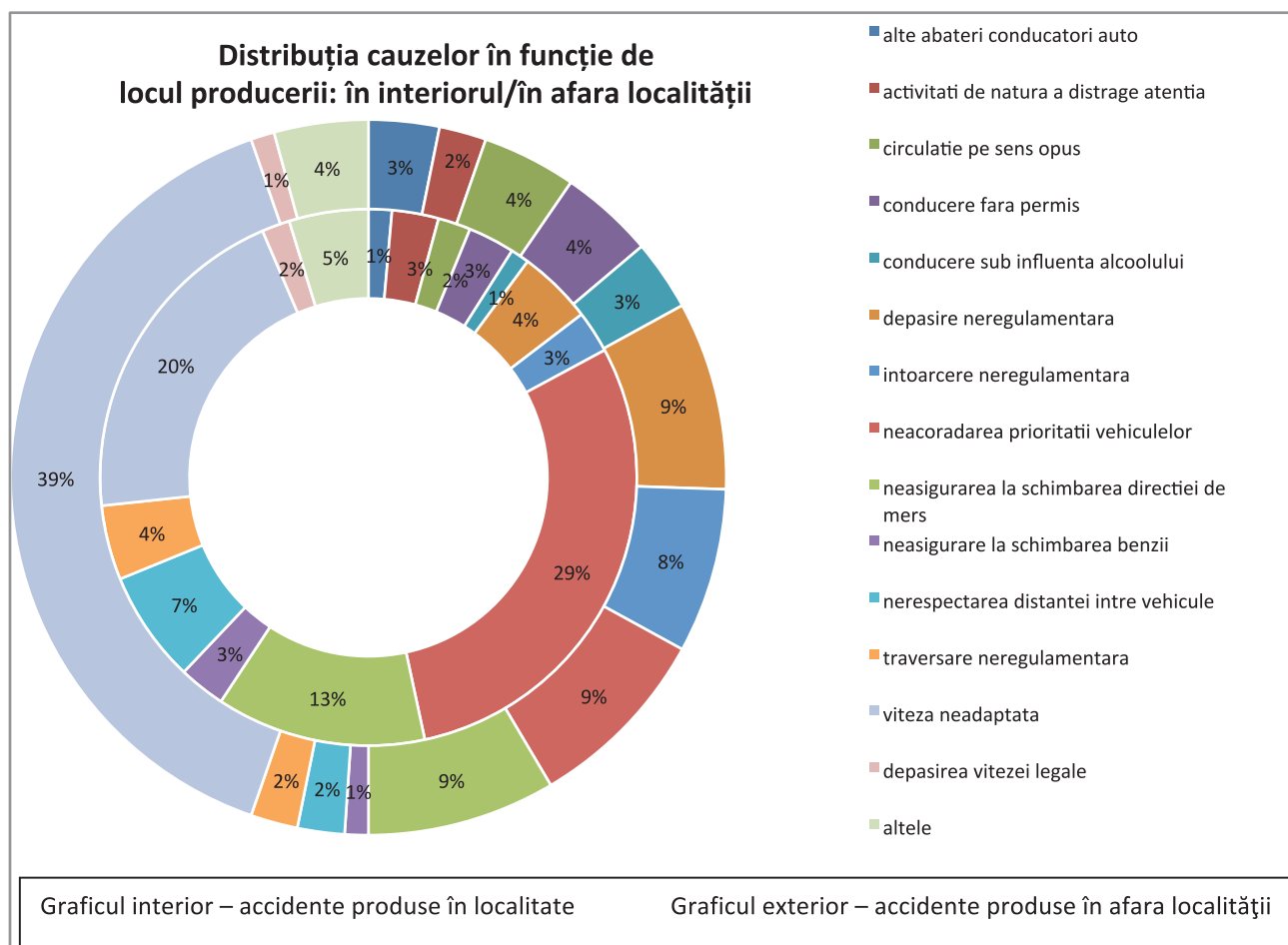
*Neacordarea priorității vehiculelor* este principala cauză a accidentelor grave în care sunt implicați motocicliștii în **localitate**: 105 accidente (29,4%) din totalul celor 356 supuse analizei au avut drept cauză neacordarea priorității vehiculelor. Dintre acestea, 89,5% sunt produse din vina șoferilor care nu au acordat prioritate conducătorilor de motociclete.

Un număr mare de accidente în care sunt implicați motocicliștii în interiorul localității se produc și pe *fondul vitezei neadaptate a motocicliștilor la condițiile de drum*. 72 de accidente (20,2%) au avut loc în anul 2015 în astfel de condiții.

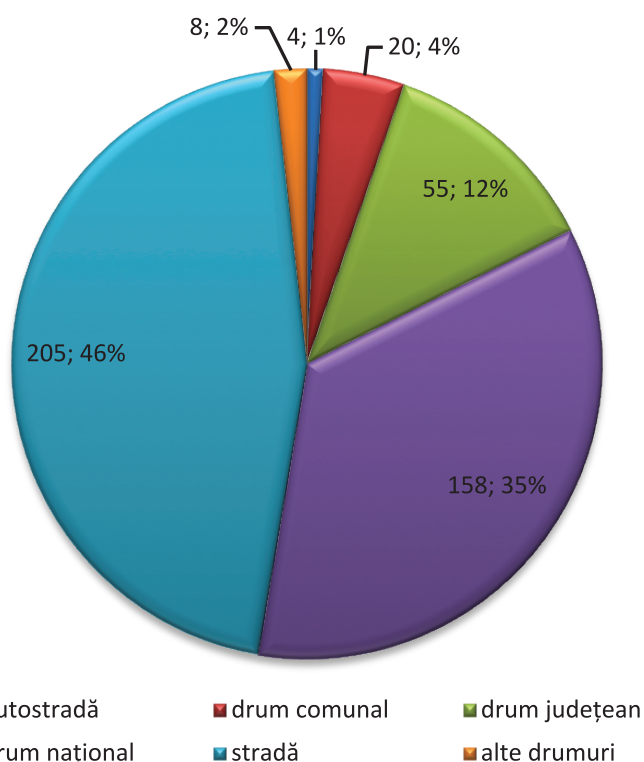
<sup>44</sup>Datele ce se referă la caracteristicile accidentelor sunt raportate la cele 450 de accidente grave în care au fost implicați motocicliștii în 2015

<sup>45</sup>Pentru 14.4% dintre cazuri nu există date referitoare la scopul călătoriei

<sup>46</sup>Gabriel Jderu, *Cultura motocicletelor – Studii de sociologia moto-mobilității*, Editura Triton, București, 2015



### Distribuția accidentelor implicând motocicliști în funcție de categoria de drum pe care s-au produs accidentele



Străzile reprezintă categoria de drumuri care prezintă cel mai mare risc rutier pentru motocicliști. Ponderea accidentelor produse pe străzi este mai mare în rândul accidentelor de motocicletă decât cea accidentelor în general (45,6% față de 40%), acest lucru aflându-se, probabil, în legătură cu vulnerabilitatea mai ridicată a motocicliștilor în traficul aglomerat.

Un număr mare de accidente s-au înregistrat pe drumurile naționale (158, reprezentând 35% din total).

Ponderi mai scăzute au fost semnalate în accidentele produse pe drumurile județene, comunale sau autostrăzi.

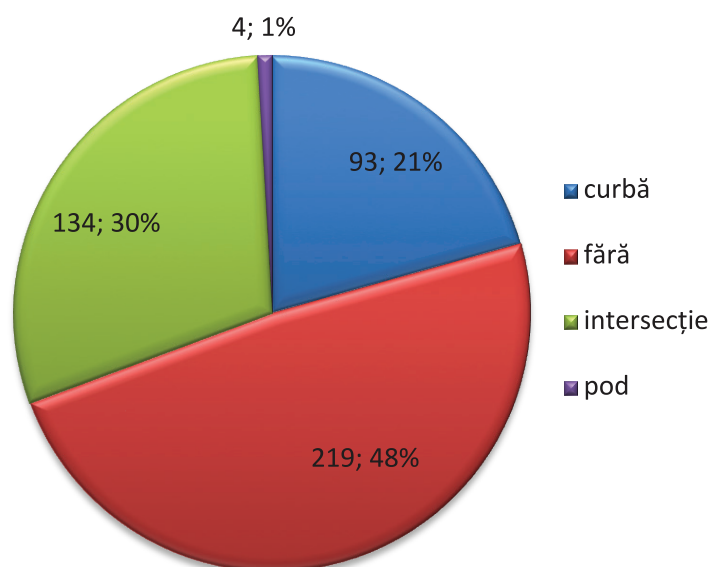
Corelația dintre cauza accidentului și tipul de drum indică faptul că există diferențe între ce se întâmplă pe străzi, pe de o parte, și celelalte tipuri de drum, pe de altă parte. Astfel:

- Principala problemă **pe străzi** este reprezentată de neacordarea de către șoferi a priorității motocicletiștilor; 73 de accidente (35,6%) din totalul celor 205 înregistrate pe străzi s-au produs din această cauză; alte cauze, care au provocat însă semnificativ mai puține accidente, sunt neasigurarea la schimbarea direcției de mers (27 de accidente, reprezentând 13,2% ) și viteza neadaptată condițiilor de drum (24 de accidente, reprezentând 11,7%);
- **Pe drumurile județene, comunale și naționale**, cauza principală de producere a accidentelor implicând motocicliști este neadaptarea de către motocicliști a vitezei la condițiile de trafic;
- În același timp, pe drumurile județene, naționale și comunale se înregistrează accidente din cauze ce pot fi explicate prin înțelegerea contextului specific al traficului pe respectivul segment de drum.
  - Astfel, pe drumurile comunale, alături de viteza neadaptată condițiilor de trafic, un număr important de evenimente se produc din cauza persoanelor care conduc fără permis. În rural, această tendință poate fi corelată, pe de o parte, cu nivelul scăzut de trai și veniturile ce nu permit plata școlii de șoferi, iar, pe de altă parte, cu traseele scurte și numărul scăzut al lucrătorilor de poliție, ceea ce îi face pe cetățeni încrezători că nu vor fi supuși controalelor în trafic. Nu în ultimul rând, lipsa educației rutiere care se concretizează în necunoașterea incriminării legale a condusului fără carnet al motocicletelor poate crește riscul comiterii unei infracțiuni și al producerii unui accident rutier.
  - Pe drumurile județene și naționale, un număr important de accidente s-au produs din cauza neacordării priorității vehiculelor și neasigurării la schimbarea direcției de mers; accidentele acestea s-au produs cu precădere pe segmentele de drum ce traversează localitățile<sup>47</sup>;
  - Depășirea neregulamentară și nerespectarea distanței dintre vehicule sunt cauze ce trebuie tratate ca priorități pe drumurile naționale, avându-se în vedere numărul semnificativ de accidente produse pe acest fond.

CAUZA PRODUCERII ACCIDENTULUI	STRADA	DRUM COMUNAL	DRUM JUDEȚEAN	DRUM NAȚIONAL	AUTOSTRADĂ
abateri conducători atelaje/utilaje	1	1	1	1	0
circulație pe sens opus	4	1	1	5	0
conducere fără permis	3	5	4	2	0
consum alcool	1	2	1	2	0
depășire neregulamentară	4	0	3	17	0
întoarcere neregulamentară	7	0	2	7	0
neacordarea priorității vehiculelor	73	1	14	23	0
neasigurare la schimbarea direcției de mers	27	0	3	22	1
neasigurare la mersul înapoi	0	1	1	0	0
nerespectarea distanței între vehicule	12	0	2	11	0
traversarea neregulamentară a pietonilor	10	0	1	7	0
viteză neadaptată la condițiile de drum	24	8	21	51	1
viteza ilegală	4	0	1	2	0
adormire la volan	0	0	0	1	0
alte abateri ale conducătorilor de autoturisme	4	0	0	2	1
activități de natură a distrage atenția	9	0	0	4	0
neasigurare la schimbarea benzii	10	0	0	0	1
altele	12	1	0	1	0

<sup>47</sup>Din totalul celor 213 accidente implicând motocicliști, produse pe drumurile naționale și județene, 29,1% s-au produs din cauza neacordării priorității sau neasigurării la schimbarea direcției de mers. 47 (75%) dintre acestea s-au înregistrat pe segmentele de drum ce traversează localități.

### Distribuția accidentelor implicând motocicliști în funcție de particularitățile drumurilor pe care s-au produs accidentele



*Cea mai mare parte a accidentelor (219, reprezentând 48% din total) s-au înregistrat pe segmente de drum fără nici un fel de particularități.*

*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.*

Modalitățile de producere a accidentelor rutiere în care au fost implicate motociclete, în funcție de caracteristicile drumului, sunt:

- **În curbă:** răsturnarea (în 24.7% din cazuri), coliziunea frontală (17.2%) și lovirea unui obstacol în afara carosabilului (17.2%);
- **Pe drumurile fără nici o particularitate,** cele mai multe s-au produs prin coliziune laterală (29.7%). De accidentele produse în acest mod sunt vinovați în proporție de 86.2% șoferii de autovehicule care, de cele mai multe ori, nu se asigură la schimbarea direcției de mers sau nu acordă prioritate motocicliștilor. Acroșarea (10.9%), coliziunea frontală (9.5%) și coliziunea față-spate (10.9%) reprezintă moduri de producere cu ponderi importante în totalul accidentelor înregistrate pe aceste segmente de drum.
- **În intersecție,** 65,7% dintre accidente se produc prin coliziune laterală, vinovați fiind, în majoritatea cazurilor, ceilalți participanți la trafic care nu acordă prioritate motocicliștilor sau nu se asigură la schimbarea direcției de mers.
- **Pe poduri,** numărul accidentelor în care sunt implicați motocicliștii este scăzut și nu se poate vorbi despre un anumit mod de producere.

MOD DE PRODUCERE	curbă	fără	intersecție	pe pod
acroșare	0	24	8	0
cădere din vehicul	5	11	2	0
cădere în afara vehiculului	11	9	1	0
coliziune față spate	3	24	4	0
coliziune frontală	16	21	12	1
coliziune în lanț	1	0	0	0
coliziune laterală	8	65	88	0
coliziune urmată de răsturnare	1	2	2	1
coliziune cu un vehicul în staționare	2	4	0	0
derapare	6	3	1	0
lovire obstacol în afara carosabilului	16	12	3	0
lovire pieton	1	19	5	1
răsturnare	23	16	1	0
altele	0	9	7	1

## CAPITOLUL IV

În ceea ce privește **vinovăția conducătorilor de motociclete**, statisticile arată că **motocicliștii sunt responsabili pentru aproximativ jumătate din accidentele în care au fost implicați**<sup>48</sup>: în 216 cazuri motocicliștii au fost implicați în accidente rutiere fără nici o vină, iar în alte 216 cazuri ei au fost principalii responsabili de producerea accidentelor rutiere grave. În alte 22 de situații aceștia au fost vinovații secundari.

Cauzele principale ale accidentelor grave produse din vina altor participanți la trafic sunt neacordarea priorității, neasigurarea la schimbarea direcției de mers, traversarea neregulamentară a pietonilor.

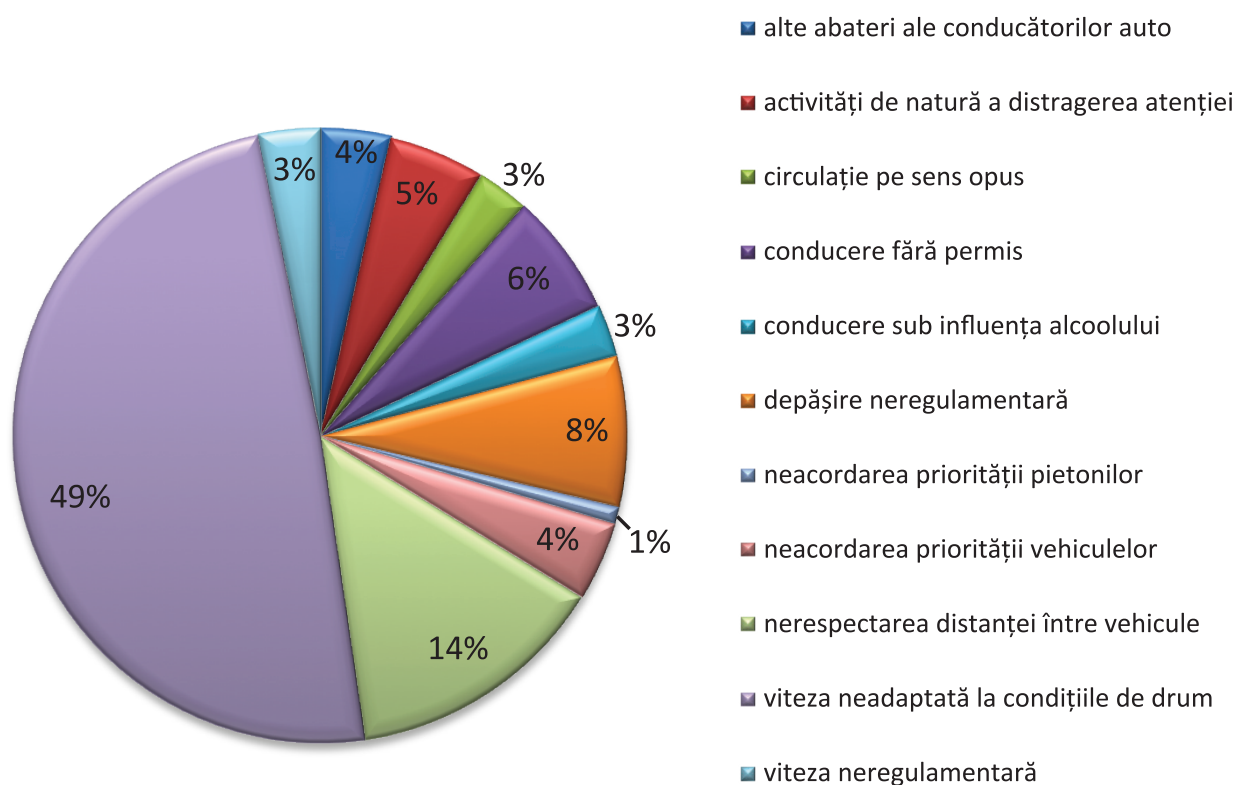
*11 persoane si-au pierdut viața din cauza neacordării priorității de trecere motocicliștilor, iar alte 94 au fost grav rănite.*

*21 de persoane si-au pierdut viața din cauza neadaptării vitezei la condițiile de drum de către motocicliști, iar alte 94 au fost grav rănite.*

Analiza cazurilor de accidente produse din vina motocicliștilor arată că **greșeala comisă cel mai des de motocicliști este neadaptarea vitezei la condițiile de trafic**. Din totalul celor 216 motocicliști vinovați de producerea de accidente rutiere grave, aproape jumătate (49.1%) nu au adaptat viteza la condițiile de drum, ceea ce a provocat drept cauza viteza.

Deși sunt semnificativ mai reduse ca pondere, nerespectarea distanței între vehicule, depășirea neregulamentară și conducerea fără permis sunt **cauze** ce au provocat un număr important de accidente grave.

### Distribuția motocicliștilor în funcție de cauzele accidentelor produse cu vinovăție





## Capitolul V

# VEHICULELE DE TRANSPORT DE PERSOANE ȘI DE TRANSPORT MARFĂ ÎN TRAFICUL RUTIER DIN ROMÂNIA

### VEHICULELE DE TRANSPORT PERSOANE<sup>49</sup>

Transportul persoanelor reprezintă un factor esențial pentru un nivel ridicat al calității vieții, sporind accesibilitatea regiunilor, creând o mai mare apropiere între indivizi, aducând un plus de confort și timp pentru fiecare din noi.

Nevoia de mobilitate este o realitate în continuă creștere, necesară asigurării bunei funcționări a economiei și asigurării unui standard ridicat de viață. În anul 2015, 355.5 milioane de persoane au folosit mijloacele de transport interurban și internațional, iar alte 2021.4 milioane mijloacele de transport public local.

Situația economico-socială profund diferită din ziua de azi explică transformările ce au intervenit în problematica transporturilor față de anul 1990. Lăsând la o parte modificările macro-sociale inevitabile unei tranziții de la o economie centralizată la economia de piață, România nu a fructificat avantajele de partajare modală existente în anul 1990. În acest context, în lipsa unor măsuri de reorientare a fluxurilor de mărfuri și persoane către celelalte mijloace de transport, s-a produs o așezare în piață, înregistrându-se, contrar măsurilor stipulate de Cartea Albă, o tendință agresivă de dezvoltare a transportului rutier de marfă și pasageri și a celui aerian (de pasageri), respectiv o evoluție inegală a celorlalte moduri de transport<sup>50</sup>.

Situația transporturilor de persoane din anul 1990<sup>51</sup> ne arată că transportul feroviar era la respectivul moment o alternativă pentru 407,93 milioane de persoane, cu doar 47,7% mai puține decât cele ce circulau pe cale rutieră. În acest moment, numărul persoanelor care circulă pe cale rutieră este de peste 4 ori mai mare decât al celor ce aleg transportul feroviar.

<sup>49</sup>Prin 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

<sup>50</sup>[mt.gov.ro](http://mt.gov.ro) - *Strategia pentru transport durabil pentru 2007-2013, 2020 și 2030*

<sup>51</sup>Institutul Național de Statistică – *Numărul pasagerilor transportați pe moduri de transport (mii persoane)*

## CAPITOLUL V

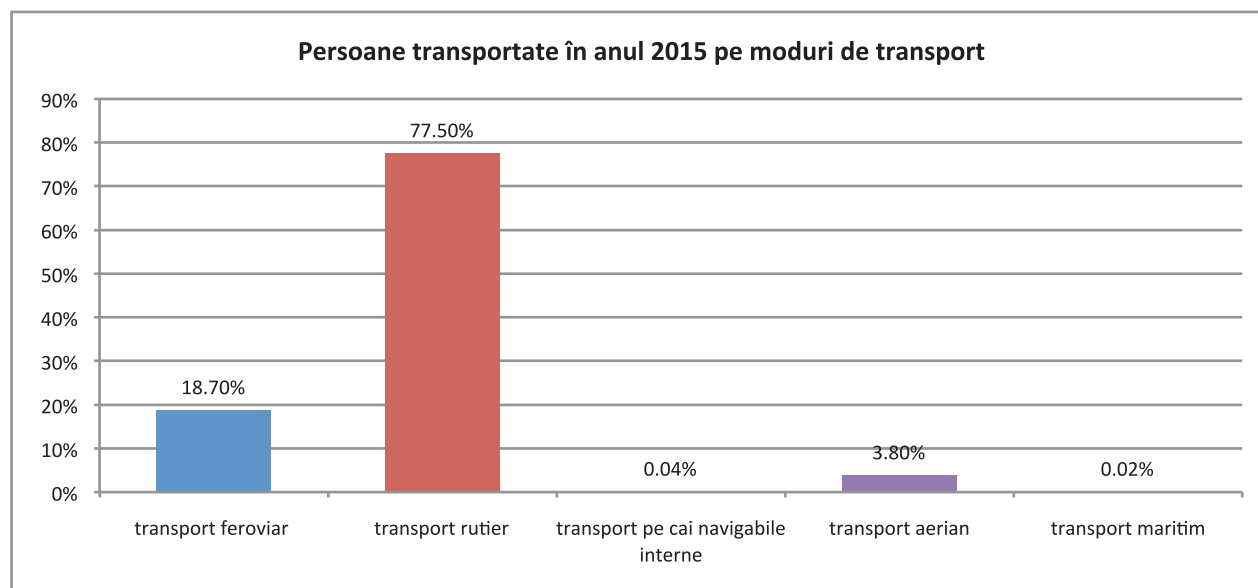
Mod de transport	anul 2015	anul 1990
transport feroviar	66482	407931
căi navigabile interioare	169	1637
transport maritim	32	lipsa date
transport aerian	13272	lipsa date
transport rutier	275549	780666

În ceea ce privește transportul rutier al persoanelor, acesta se face preponderent cu autoturismul personal. Un sondaj realizat în 27 de state membre ale Uniunii Europene, la cererea Direcției Generale de Mobilitate și Transporturi, arată că majoritatea utilizatorilor optează pentru un autoturism pentru că este mai practic decât transportul în comun. Cei mai mulți dintre ei au răspuns că ar fi dispuși să utilizeze mai frecvent transportul în comun dacă ar putea cumpăra un singur bilet care să fie valabil pentru toate mijloacele de transport, dacă ar crește frecvența cu care circulă mijloacele de transport în comun sau dacă ar exista legături mai bune.

Pe fondul creșterii accesului la autoturismul personal, în România transportul în comun<sup>52</sup> a cunoscut și el scăderi semnificative față de anul 1990:

Mijloace de transport în comun	anul 1990	anul 2015
tramvaie	691602	438163
autobuze și microbuze	1309061	1212906
troleibuze	264101	195740
maxi-taxi	18951	lipsa date
metrou	246966	174829

Transportul rutier rămâne principalul mod de asigurare a mobilității persoanelor. 77.5% din totalul persoanelor transportate în 2015 au fost transportate pe cale rutieră.



Numărul persoanelor transportate pe cale feroviară este unul important (66,4 milioane, reprezentând 18.7%), însă se resimte încă o mare nevoie de extindere a acestui tip de transport pentru deplasările interurbane, în paralel cu extinderea transportului în comun în localități, pentru a asigura descongestionarea traficului și reducerea nivelului emisiilor de gaze cu efect de seră.

În ultimii trei ani, constatăm o ușoară creștere a numărului de pasageri transportați pe cale feroviară la noi în țară, după cum urmează: de la 57,562 milioane de pasageri în anul 2012, la 57,43 milioane în anul 2013, 64,76 milioane în 2014 și 66,48 milioane în 2015.

<sup>52</sup>Institutul Național de Statistică - *Numărul pasagerilor transportați în transportul public local pe tipuri de vehicule (mii persoane)*

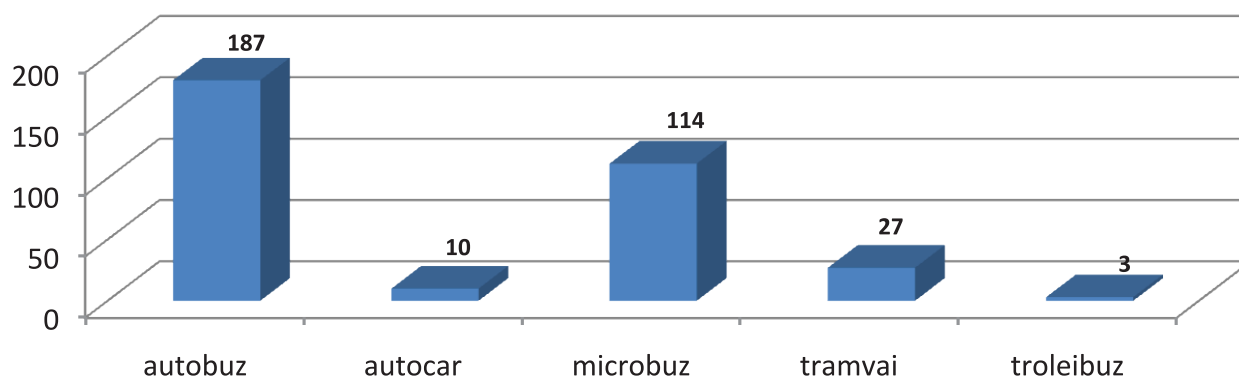


### ACCIDENTE RUTIERE GRAVE ÎN CARE AU FOST IMPLICATE AUTOVEHICULE TRANSPORT PERSOANE

341 de autovehicule transport în comun au fost implicate, în anul 2015, în 325 de accidente rutiere grave pe teritoriul României.

Cele mai multe autovehicule implicate în accidente sunt autobuze (187, reprezentând 54,8% din total). O pondere importantă o dețin și microbuzele: 114 autovehicule, reprezentând 33,4% din totalul celor avute în vedere.

#### Vehicule transport persoane implicate în accidente grave în anul 2015

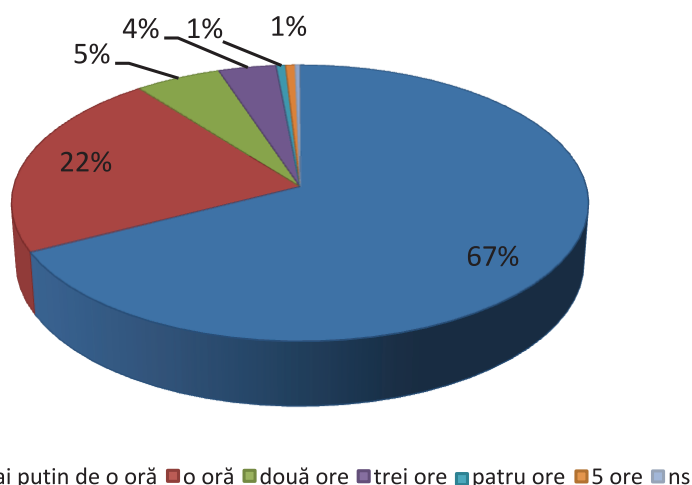


Media de vârstă a șoferilor autovehiculelor pentru transport în comun implicați în accidente<sup>53</sup> este de 44 ani, iar peste 70% dintre ei sunt de profesie conducători auto.

239<sup>54</sup> (71.9%) dintre accidente s-au produs în timpul unor activități legate de serviciu: 62.6% dintre șoferii implicați se aflau în timpul serviciului, 7.8% în timpul deplasărilor în interes de serviciu, 1.5% în drum spre/dinspre serviciu.

Două dintre accidentele ce fac obiectul analizei au fost provocate de minori, care, fără a avea carnet, sub influența alcoolului, s-au urcat la volanul unui autobuz, respectiv microbuz, cauzând astfel 2 accidente grave în urma cărora 2 oameni au fost grav răniți, iar alți 4 au fost răniți ușor.

#### Distribuția conducătorilor auto în funcție de durata călătoriei până la momentul producerii accidentului



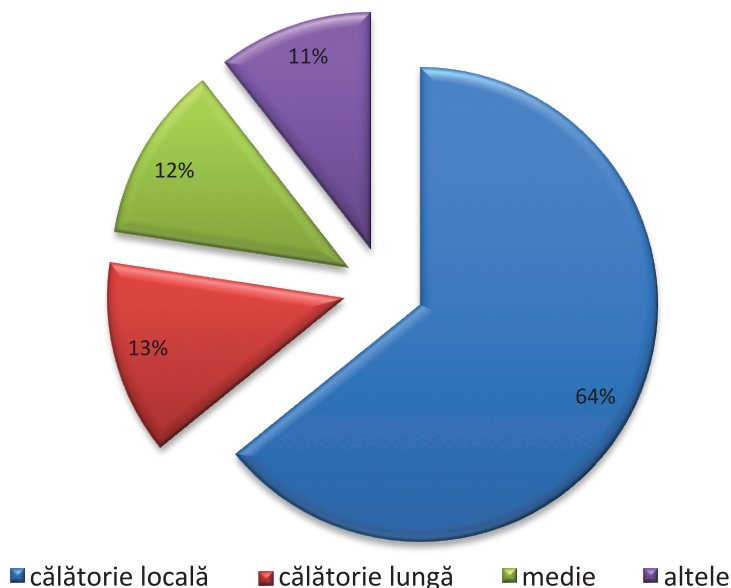
Peste două treimi (67%) din totalul șoferilor mijloacelor de transport în comun au fost implicați în accidente la mai puțin de o oră de la începerea călătoriei.

Un procent important (22%) dintre aceștia se aflau la volan după o perioadă cuprinsă între o oră și două ore. Mai puțin de 11% dintre conducătorii de vehicule transport persoane au fost implicați în accidente după mai mult de 2 ore.

<sup>53</sup>Datele ce fac referire la caracteristicile șoferilor de autovehicule transport de persoane se raportează la totalul celor 332 de conducători de vehicule transport persoane pentru care există informații în baza de date EAC; datele ce fac referire la numărul accidentelor se raportează la cele 325 de evenimente rutiere grave pentru care există informații în baza de date

<sup>54</sup>Datele se raportează la numărul conducătorilor de vehicule transport marfă implicați în accidente rutiere

**Distribuția conducătorilor auto în funcție de lungimea călătoriei pe parcursul căreia s-a produs accidentul**

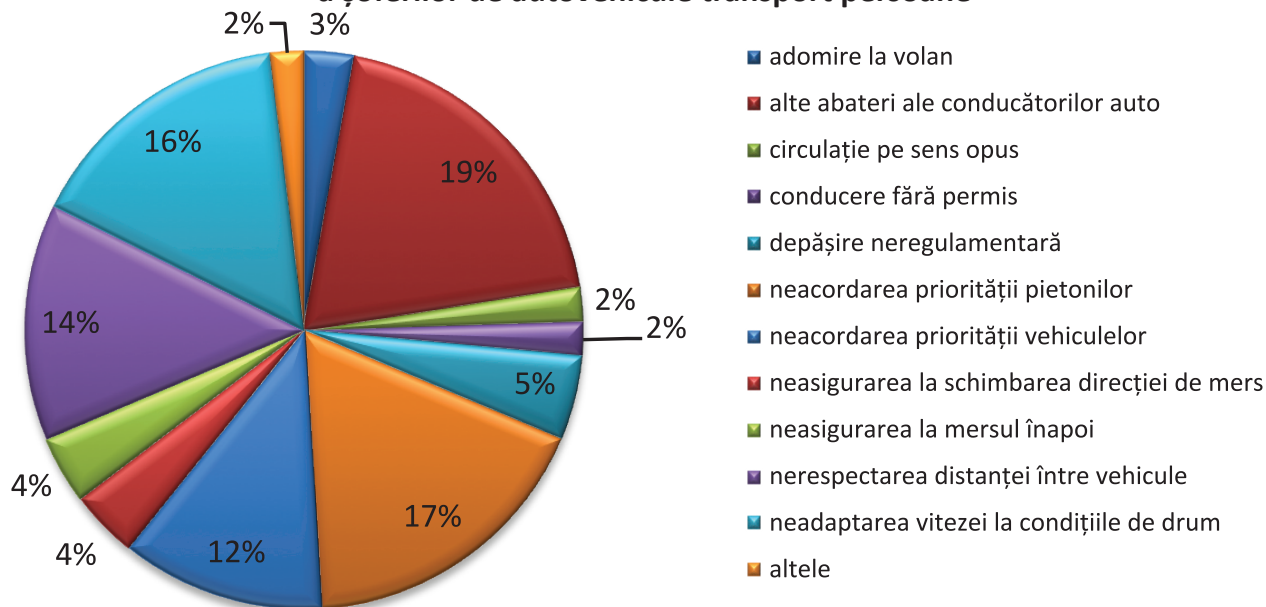


Cei mai mulți conducători de vehicule transport în comun (64%) au fost implicați în accidente pe parcursul unor călătorii locale (mai mici de 50 km).  
Pe parcursul călătoriilor medii (între 50 și 200 km) și lungi (peste 200 km) au fost implicați în accidente un procent aproape egal de conducători – 12%, respectiv 13% din total.

**61.7% dintre șoferii autovehiculelor de transport în comun implicați în accidente rutiere grave nu au fost vinovați de producerea acestora.** În 30.7% dintre cazuri ei au fost principalii responsabili, iar în alte 7.5% dintre situații au fost vinovații secundari.

Analizând conducătorii de vehicule transport în comun<sup>55</sup> vinovați pentru producerea evenimentelor rutiere observăm **ca principalele greșeli comise de către aceștia** sunt: neacordarea priorității pietonilor, neacordarea priorității vehiculelor, neadaptarea vitezei la condițiile de drum, nerespectarea distanței între vehicule.

**Distribuția cauzelor accidentelor produse din vina principală a șoferilor de autovehicule transport persoane**



<sup>55</sup>Analiza se raportează la conducătorii de vehicule transport în comun vinovați principali de producerea accidentelor grave

**Analiza comparativă a cauzelor accidentelor în care sunt implicate vehicule transport în comun în funcție de tipul autovehiculului** arată diferențe între categorii:

- În cazul autobuzelor, cauzele principale sunt reprezentate de abaterile pasagerilor/călătorilor și neadaptarea vitezei la condițiile de drum;
- Pentru accidentele implicând microbuze, principalele cauze sunt neacordarea priorității vehiculelor și traversarea neregulamentară a pietonilor;
- Traversarea neregulamentară a pietonilor reprezintă principala cauză în cazul tramvaielor; un număr mare de accidente în care sunt implicate tramvaiele se produc din cauza altor abateri ale pietonilor și din cauza abaterilor pasagerilor.

Ca numitor comun, identificăm o pondere ridicată a accidentărilor ce rezultă din cauza abaterilor pasagerilor/călătorilor/însoțitorilor în cazul mijloacelor de transport persoane ce sunt implicate în transportul intraurban (autobuze, tramvaie, troleibuze). Această cauză se referă în mod concret la accidentarea pasagerilor ce se produce ca urmare a nerespectării de către aceștia a regulilor de călătorie (ex.: nerespectarea regulilor la urcarea/coborârea din mijloacele de transport, circulația pe scările vehiculelor sau în ușile deschise ale acestora, nerespectarea obligației de a se susține în timpul mersului de elementele de siguranță special concepute etc.). *Analiza în detaliu a accidentelor produse în acest context arată un risc crescut de accidentare în cazul persoanelor ce călătoresc în picioare, în mod special al persoanelor de peste 60 de ani.*

CAUZE	autobuz	microbuz	autocar	tramvai	troleibuz
abateri bicicliști	8	2	0	1	0
abateri pasageri/călători/însoțitori	32	7	0	5	3
adormire la volan	3	2	2	0	0
alte abateri ale pietonilor	4	0	0	5	0
alte abateri ale conducătorilor de autovehicule	17	5	0	0	0
activități de natură a distrage atenția	1	0	0	0	0
animale sau obiecte	1	0	0	0	0
circulația pe sens opus	6	4	1	0	0
conducere fără permis	1	1	0	0	0
alcool	1	2	0	0	0
depășire neregulamentară	11	2	0	1	0
întoarcere neregulamentară	3	2	0	0	0
neacordarea priorității pietonilor	7	10	0	1	0
neacordarea priorității vehiculelor	15	21	0	0	0
neasigurare la schimbarea direcției de mers	3	4	0	0	0
neasigurarea la mersul înapoi	2	4	0	0	0
neasigurare la schimbarea benzii	6	2	0	0	0
nerespectarea distanței între vehicule	10	10	0	2	0
nerespectarea semnalizării semaforului	2	0	0	0	0
pietoni pe carosabil	8	6	0	1	0
traversare neregulamentară pietoni	12	13	1	10	0
neadaptarea vitezei la condițiile de drum	21	10	4	0	0
depășirea vitezei	1	1	0	0	0
altele	0	4	0	0	0

## CAPITOLUL V

În **modul de producere a accidentelor se constată câteva diferențe în funcție de tipul autovehiculului**. Astfel, în cazul **autobuzelor și al troleibuzelor** principalul mod de producere este reprezentat de căderea pasagerilor în vehicul ca urmare a nerespectării regulilor de călătorie și schimbărilor de dinamică a vehiculului. Cel mai frecvent, accidentele în care sunt implicate **microbuzele și tramvaiele** se produc prin lovirea pietonilor. Accidentele în care sunt implicate **autocarele** se produc de cele mai multe ori prin coliziune frontală cu un alt vehicul.

Ca numitor comun se constată ponderea importantă pe care lovirea pietonilor o are în modul de producere a accidentelor implicând vehiculele de transport persoane. Alte moduri de producere care se regăsesc în proporții importante sunt: coliziunea laterală sau frontală cu un vehicul, precum și căderea în vehicul.

Mod de producere	Accidente autobuz	Accidente microbuz	Accidente autocar	Accidente tramvai	Accidente troleibuz
acroșare	11	1	0	0	0
cădere din vehicul	7	1	0	1	0
cădere în vehicul	36	6	0	5	3
coliziune față - spate	5	12	1	1	0
coliziune frontală	30	14	4	0	0
coliziune în lanț	5	2	0	0	0
coliziune laterală	29	28	1	1	0
coliziune urmată de răsturnare	4	0	0	0	0
derapare	1	0	1	0	0
lovire animal sau obiecte	1	0	0	0	0
lovire obstacol în afara carosabilului	4	4	0	0	0
lovire pieton	34	34	1	18	0
părăsire vehicul	1	1	0	0	0
răsturnare	3	2	1	0	0
altele	4	7	0	0	0

Ponderea accidentelor înregistrate pe diversele tipuri de drumuri poate fi pusă în legătură cu **traseele** pe care circulă fiecare tip de autovehicul.

Cele mai multe accidente se produc pe străzi. Acest lucru este valabil pentru toate tipurile de autovehicule de transport persoane. Situația este diferită în cazul autocarelor, unde accidentele cele mai numeroase se produc pe drumurile naționale, lucru ce poate fi explicat prin traseele parcurse (distanțe lungi pe drumuri naționale sau europene ce fac legătura între centrele urbane principale ale țării).

Un număr mare dintre accidentele în care sunt implicate autobuzele și, mai ales microbuzele, se petrec pe drumurile naționale. Prezența autobuzelor și microbuzelor pe drumurile naționale și europene a crescut în contextul creșterii numărului de pasageri ce optează pentru această modalitate de deplasare în defavoarea transportului feroviar, având avantajul unui program mai flexibil și al unor costuri comparabile.

Categoria de drum	Accidente autobuz	Accidente microbuz	Accidente autocar	Accidente tramvai	Accidente troleibuz
autostradă	1	1	0	0	0
drum comunal	3	5	0	0	0
drum județean	12	8	0	0	0
drum național	48	42	8	0	0
stradă	111	53	1	26	3
alte situații	0	3	0	0	0

## CATEGORII DE AUTOVEHICULE DE TRANSPORT PERSOANE

### **AUTOBUZE**

În anul 2015, 187 de autobuze au fost implicate în 175 de accidente grave. Accidentele s-au soldat cu 39 de persoane decedate și 196 persoane rănite grav.

Cele mai multe accidente cu autobuze s-au produs în interiorul localităților: 149, reprezentând 85% din total. O pondere importantă este deținută de accidentele în care au fost implicate autobuzele în marile orașe. Astfel, 24 de accidente s-au înregistrat în București, 15 în Brașov, 6 în Cluj și 7 în Iași.

Cele mai multe accidente în care sunt implicate autobuzele au avut drept cauză abaterile pasagerilor. Acestea au provocat 32 de accidente, de 1.5 ori mai multe decât neadaptarea vitezei la condițiile de drum, aceasta fiind a doua cauză generatoare de accidente în rândul autobuzelor (21). Alte cauze care au provocat un număr important de accidente sunt neacordarea priorității vehiculelor (15), depășirea neregulamentară (11), nerespectarea distanței între vehicule (10), traversarea neregulamentară a pietonilor (12).

Căderea din vehicul (36 de cazuri) este principala modalitate de accidentare în cazul accidentelor în care sunt implicate autobuze. Un număr apropiat de accidente s-au produs prin lovirea pietonilor (34), coliziune frontală (30) sau coliziune laterală (29).

### **MICROBUZE**

În perioada analizată 114 microbuze au fost implicate în 112 evenimente rutiere grave care s-au soldat cu decesul a 33 de persoane și rănirea gravă a altor 136.

89 (79.5%) dintre accidentele în care au fost implicate microbuze s-au produs în localitate. Dintre acestea, cele mai multe 53 (59.6% ), au avut loc pe străzi.

Cauza principală ce a dus la producerea accidentelor este neacordarea priorității vehiculelor. Din această cauză s-au înregistrat 21 de accidente. 31% dintre acestea s-au produs din vina principală a șoferilor de microbuz. În alte 4.8% dintre situații, șoferii de microbuz au fost vinovați secundari de producerea evenimentului rutier.

Alte cauze care au condus la înregistrarea unui număr important de evenimente grave sunt: traversarea neregulamentară a pietonilor (13), neacordarea priorității pietonilor (10), nerespectarea distanței între vehicule (10) și neadaptarea vitezei la condițiile de drum (10).

Lovirea pietonilor și coliziunea laterală sunt principalele moduri de producere a accidentelor în care sunt implicate microbuze. Lovirea pietonilor (34 de accidente) s-a produs cu precădere pe segmente de drum ce nu prezintă nici o particularitate (27 de cazuri), vinovați fiind aproape în egală măsură șoferii de microbuz, dar și pietonii.

Coliziunile laterale (28 de cazuri) s-au produs cu precădere în intersecții (17 cazuri), de producerea acestora fiind responsabili în 59.3% dintre cazuri șoferii microbuzelor, iar în 30.5% dintre cazuri ceilalți participanți la trafic.

### **TRAMVAIE**

În anul 2015, la nivel național, tramvaiele au fost implicate în 26 accidente grave. 5 persoane au decedat și alte 22 au fost grav rănite.

Majoritatea accidentelor în care au fost implicate tramvaie (15 cazuri, reprezentând 55.6% din total) s-au produs în București. Celelalte orașe în care au fost înregistrate astfel de accidente sunt: Timișoara - 4 accidente, Iași - 2 accidente, Arad - 2 accidente, Oradea - 2 accidente, Brăila - 1 accident.

Cele mai multe accidente în care sunt implicate tramvaiele s-au produs din cauza pietonilor: 15 (55.6%) din totalul accidentelor s-au produs pe acest fond. Traversarea neregulamentară reprezintă principalul comportament de risc ce conduce la producerea de evenimente rutiere grave.

Alte 19.2% dintre accidente s-au produs din cauza abaterilor pasagerilor.

## CAPITOLUL V

Doar 7.4% dintre accidente s-au produs din vina vatmanilor. În alte 11.1% dintre cazuri vatamanii au fost vinovați secundari pentru înregistrarea de evenimente rutiere grave. Greșelile comise de către aceștia sunt: neacordarea priorității pietonilor și nerespectarea distanței între vehicule.

Ca și mod de producere, cel mai des accidentarea s-a produs prin lovirea pietonilor (18 accidente), care, așa cum am arătat mai sus, traversează neregulamentar sau încalcă în alt fel normele rutiere. Un număr important de pasageri s-au accidentat grav și prin căderea în vehicule (5 accidente).

### TROLEIBUZE

În anul 2015, 3 troleibuze au fost implicate în accidente rutiere grave. 2 dintre accidente au avut loc în București, iar un al treilea în Brașov. Toate cele 3 accidente s-au produs ca urmare a abaterilor călătorilor și s-au soldat cu rănirea gravă a 3 persoane.

### AUTOCARE

8 din cele 9 accidente în care au fost implicate autocarele s-au produs pe drumurile naționale. Neadaptarea vitezei la condițiile de drum și adormirea la volan au provocat 66,7% din evenimentele rutiere grave cu aceste mijloace de transport.

90% dintre accidente s-au produs din vina celorlalți participanți la trafic și doar în 10% dintre cazuri vinovați au fost șoferii de autocar.

Ca și mod de producere, cele mai multe au fost coliziunile frontale, produse pe segmente de drum fără caracteristici speciale sau în curbă.

11 persoane și-au pierdut viața și alte 8 au fost grav rănite în urma accidentelor în care au fost implicate autocare.

### VEHICULELE DE TRANSPORT MARFĂ

Șoferii de autovehicule transport marfă sunt o prezență importantă pe drumurile publice din România, numărul autovehiculelor de transport marfă înregistrate în acest moment în țara noastră fiind de 901657<sup>56</sup>. Analiza comparativă a numărului de autovehicule înregistrate în ultimii 3 ani la noi în țară indică o semnificativă tendință de creștere a transportului rutier de marfă: în 2013 numărul autovehiculelor transport marfă este de 807907; în anul 2014 crește cu 5,5% ajungând la 852450, iar în anul 2015 creșterea față de anul precedent ajunge la 5.8% , numărul de autovehicule înregistrate fiind de 901657<sup>57</sup>.

Raportat la celelalte modalități de transport, transportul rutier rămâne de departe principala opțiune de transport a mărfurilor la noi în țară, având ca avantaje rețeaua cea mai largă de acoperire, dar și costurile relativ mici. Transportul mărfurilor pe cale feroviară poate reprezenta o alternativă ce aduce în plus avantajul rapidității, însă este de așteptat o reorientare către această variantă de transport doar odată cu refacerea / extinderea infrastructurii feroviare<sup>58</sup>.

Mijloace de transport	2013 (mii tone)	2014 (mii tone)	2015 (mii tone)
Transport feroviar	50348	50739	55307
Transport rutier	191486	190932	198638
Transport maritim	43552	43707	44485
Transport pe căi navigabile interne	26858	27834	30020
Transport aerian	32	32	34

<sup>56</sup>Cifra cuprinde categoriile autovehicule de marfă și tractoare, conform situației *Parcul auto din România* – Institutul Național de Statistică

<sup>57</sup>Ibidem. 56

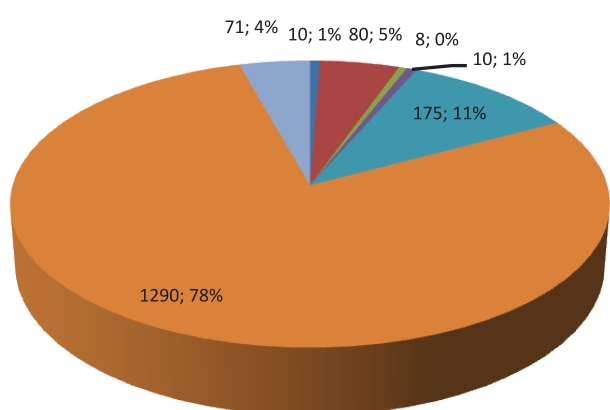
<sup>58</sup>Volumul mărfurilor transportate feroviar a cunoscut scăderi dramatice după anul 1990: în anul 1990, conform datelor disponibile în *Situația mărfurilor transportate pe moduri de transport (mii tone)*, (Institutul Național de Statistică), pe cale feroviară au fost transportate 218828 mii tone; în anul 2010 volumul scăzuse până la 52932; în anul 2011 crește față de anul precedent cu 14.7%( 60723 mii tone), pentru ca în intervalul 2012-2014 să cunoască ușoare oscilații (2012-55755 mii tone, 2013 – 50348 mii tone, 2014 – 50739 mii tone). În anul 2015 se înregistrează o creștere semnificativă față de anul precedent (9%), volumul mărfurilor transportate la acest moment este de 55307 mii tone.

În același timp, transportul rutier al mărfurilor este o opțiune accesibilă și practică în contextul economic european al liberei circulații a mărfurilor. Piața liberă a Europei este posibilă numai prin liberul transport al mărfurilor, iar transportul rutier rămâne soluția preferată pentru transportul călătorilor și al mărfurilor în Europa. Din punct de vedere economic este principala modalitate de transport de mărfuri. Ocupă ponderea cea mai mare și a luat amploare în mod constant în ultimele decenii<sup>59</sup>.

În acest context, transportul mărfurilor constituie un subiect major de interes pentru autoritățile responsabile cu siguranța rutieră.

În anul în 2015, 1644 vehicule transport marfă au fost implicate în 1473 accidente rutiere grave pe teritoriul țării noastre.

### Distribuția vehiculelor transport marfă în funcție de tipul vehiculului implicat în accident



■ autobasculanta ■ autocamion ■ autoduba ■ autoremorcher  
■ autotren ■ autoutilitara ■ tractor

*Cele mai multe (78%) dintre vehiculele transport marfă implicate în accidente rutiere grave sunt autoutilitare. Pe al doilea loc, la o distanță semnificativă, se află autotrenurile, cu 11%.*

*Autocamioanele și tractoarele dețin ponderi semnificative: 5%, respectiv 4%.*

*Celelalte tipuri de autovehicule transport marfă implicate în accidente rutiere grave dețin ponderi scăzute (sub 2%).*

Media de vârstă a conducătorilor de autovehicule transport marfă<sup>60</sup> implicați în accidente rutiere este 40,6 ani.

Analiza ponderii șoferilor profesioniști în totalul conducătorilor de transport marfă implicați în accidente arată că 47.2% (750 din totalul de 1588) sunt de profesie conducători auto.

Din totalul celor 1588 șoferi de vehicule transport marfă implicați în accidente, în 841 dintre cazuri (52.4%), aceștia conduceau autovehicule de serviciu.

**Majoritatea șoferilor autovehiculelor transport marfă conduceau de mai puțin de o oră la momentul înregistrării accidentelor. Pondere conducătorilor ce se aflau la volan după o perioadă cuprinsă între o oră și trei ore inclusiv este însă una importantă: 40%. Șoferii ce conduceau de mai mult de 3 ore sunt semnificativ mai puțin numeroși: 3%.**

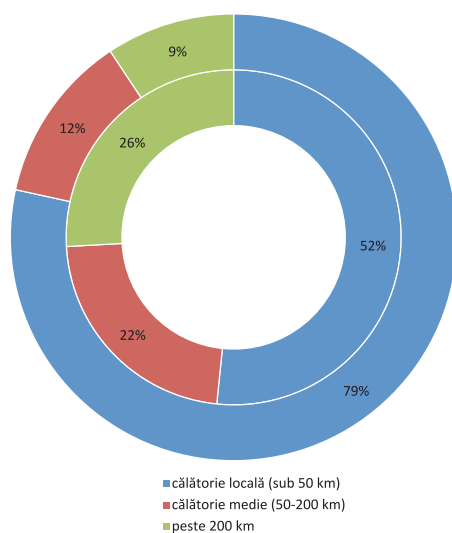
Implicit, **cea mai mare parte a șoferilor de autovehicule transport marfă au fost implicați în accidente pe parcursul unor călătorii locale** (sub 50 km). La o diferență semnificativă, deținând totuși ponderi importante (22%, respectiv 26%), se află cei care parcurgeau distanțe medii - între 50 și 200 de km și lungi (peste 200 km).

<sup>59</sup>Să înțelegem politicile Uniunii Europene – Transporturi, Comisia Europeană

<sup>60</sup>Datele ce fac referire la caracteristicile conducătorilor de vehicule transport marfă se raportează la cei 1558 de conducători de astfel de vehicule pentru care există informații în baza de date.

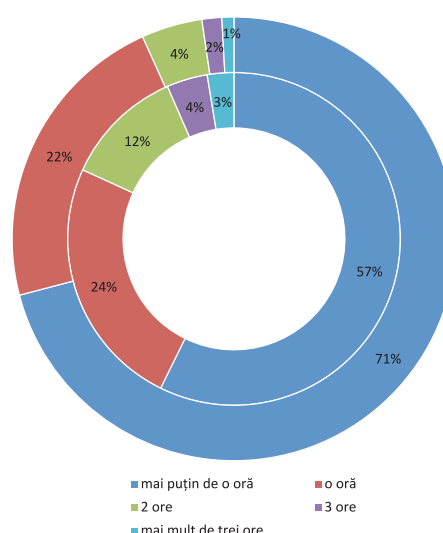
Datele ce fac referire la caracteristicile accidentului sunt raportate la totalul celor 1473 de evenimente rutiere grave în care au fost implicate vehicule transport marfă conform aceleiași baze de date.

**Distribuția conducătorilor auto în funcție de lungimea călătoriei pe parcursul căreia s-a produs accidentul**



*Graficele din interior - conducători autovehicule transport marfă*

**Distribuția conducătorilor auto în funcție de durata călătoriei până la momentul producerii accidentului**



*Graficele din exterior - conducători total*

Numărul șoferilor de autovehicule transport mărfuri implicați în accidente la drum mediu sau lung este semnificativ mai mare decât cel al conducătorilor auto în general, ceea ce poate susține ipoteza unei vulnerabilități a implicării șoferilor de autovehicule transport marfă în accidente grave pe fondul obosealii la volan. Oboseala este, însă, numai unul dintre posibii factori favorizanți, alături de prezența mai îndelungată în trafic și deci de expunerea mai îndelungată la situații de risc, etc.

Oboseala la volan este un factor răspunzător pentru producerea multora dintre accidentele rutiere. Studiile arată că odihna insuficientă este principala cauză a obosealii – după 4 ore de conducere se observă o reducere de 75% la timpul de reacție al șoferului<sup>61</sup>. Astfel de studii au stat la baza introducerii în legislație a unor prevederi privind obligativitatea unor pauze destinate odihnei șoferilor în scop preventiv. La noi în țară, legislația, care este adaptată după cea europeană, prevede că durata de conducere cuprinsă între două perioade zilnice de odihnă nu trebuie să depășească 9 ore. Aceasta se poate extinde până la 10 ore de două ori pe săptămână.

Apariția obosealii poate fi legată, însă, și de alte elemente ce țin de conducătorul auto (deshidratare, alimentație necorespunzătoare), de autovehicul (zgomot excesiv, căldură excesivă în habitacul) sau de condiții externe (condiții meteorologice nefavorabile, congestie în trafic, monotonia de pe drum)<sup>62</sup>.

În ceea ce privește procentul foarte mare al accidentelor înregistrate în general pe parcursul unor călătorii scurte, acesta poate fi pus în legătură și cu relaxarea șoferilor în ceea ce privește parcurgerea unor trasee cunoscute, ceea ce îi poate face excesiv de încrezători în capacitatea lor de a anticipa ce se poate întâmpla, acest element atrăgând, după sine, scăderea vigilenței.

Pentru șoferii de autovehicule transport marfă în special, care, din motive de productivitate, sunt într-o permanentă grabă, viteza poate reprezenta o vulnerabilitate în plus. Viteza crescută corelată cu scăderea vigilenței poate fi în multe dintre cazuri o explicație. Cifrele arată că 14.1%<sup>63</sup> dintre accidentele produse cu vinovăție pe parcursul unor călătorii scurte sunt provocate de viteză. Viteza este, alături de neacordarea priorității pietonilor (13.3%) principala cauză a accidentelor produse în astfel de circumstanțe. Alte încălcări ale codului rutier de către șoferii de autovehicule transport marfă, care conduc la producerea unui număr important de accidente grave pe parcursul călătoriilor locale sunt: depășirea neregulamentară (5.8%), conducerea pe sensul opus (3.7%), alte activități de natură a distrage atenția (4.5%) și neasigurarea la schimbarea direcției de mers (5.9%), neasigurarea la mersul înapoi (6.9%).

**Analizând conducătorii autovehiculelor transport marfă în funcție de vinovăție, constatăm că procentul celor vinovați este de 47%, cu 2% mai mic decât al celor nevinovați. Într-un procent scăzut - 4% dintre**

<sup>61</sup>www.psihotrafic.ro – campania *Micro-somnul la volan-un pericol real!*

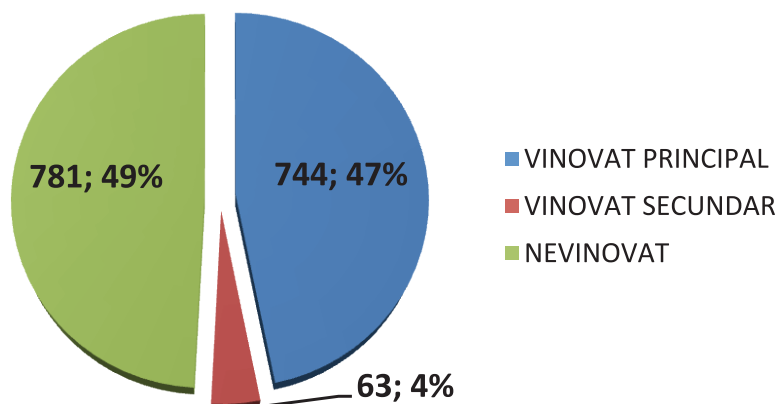
<sup>62</sup>ibidem 50

<sup>63</sup>Cifrele se raportează la accidentele produse din vina principală a șoferii de autovehicule transport de marfă pe parcursul călătoriilor locale (sub 50 km): 378

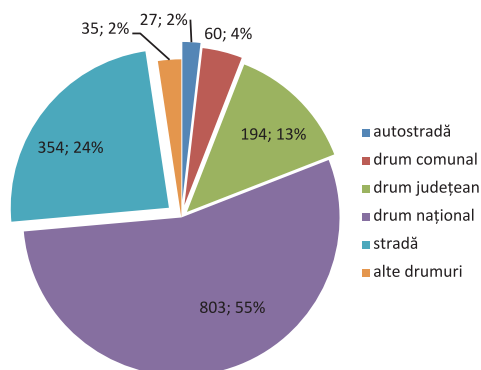


cazuri, conducătorii vehiculelor de transport marfă au fost vinovați secundari pentru producerea evenimentelor rutiere grave.

### Distribuția șoferilor de autovehicule transport marfă în funcție de vinovăție



Distribuția accidentelor în funcție de tipul drumului pe care s-a produs accidentul



Majoritatea evenimentelor rutiere grave (803, reprezentând 55%) s-au înregistrat pe drumurile naționale.

O pondere importantă a accidentelor analizate s-au produs pe străzi (354, reprezentând 24% din total).

Accidentele înregistrate pe drumurile județene reprezintă 13% (194) din totalul accidentelor ce face obiectul analizei, în timp ce evenimentele produse pe alte categorii de drumuri sunt mai puțin semnificative numeric și procentual.

Cea mai frecventă cauză a accidentelor în care au fost implicați conducătorii autovehiculelor transport marfă este **viteza neadaptată la condițiile de drum**. Depășirea vitezei legale reprezintă o cauză a accidentelor rutiere grave în puține situații. Acest lucru este valabil nu numai în cazul șoferii de autovehicule transport de marfă, ci în general, pentru toți conducătorii de autovehicule, ceea ce ne duce cu gândul la faptul că limitele de viteză existente sunt prea permissive în raport cu posibilele situații de risc ce pot apărea și care pot conduce la producerea de accidente rutiere. În acest sens, considerăm o prioritate reevaluarea limitelor de viteză și personalizarea/adaptarea acestora la condițiile de risc existente pe diferite segmente de drum. Finalitatea urmărită este cea de scădere a acestor limite până la îndepărtarea oricărui risc, situația de față dându-ne de înțeles că lăsarea deciziei de a anticipa riscul în situații particulare (carosabil umed, trafic aglomerat etc.) la latitudinea șoferilor nu a avut efectul dorit.

Neacordarea priorității vehiculelor, traversarea neregulamentară, nerespectarea distanței între autovehicule sunt următoarele cele mai frecvente cauze ale accidentelor în care sunt implicați șoferii transporturilor de marfă.

Un număr mai scăzut, dar totuși semnificativ de accidente, s-au produs din cauze precum depășirea neregulamentară, circulația pe sens opus și din cauza prezenței pietonilor pe carosabil.

**Analiza cauzelor producerii de accidente grave în care au fost implicați șoferii de autovehicule transport marfă în funcție de tipul drumului** unde s-a produs accidentul arată câteva diferențe semnificative explicabile prin natura drumurilor și reglementările legislative care le privesc, dar nu numai.

Astfel, constatăm că pe **autostrăzi** principalul comportament de risc ce poate duce la producerea unui accident rutier este nerespectarea distanței între vehicule. Distragerea atenției sau adormirea la volan sunt alte cauze care au provocat un număr mai mare de accidente grave.

## CAPITOLUL V

În cazul **drumurilor comunale**, cauza principală de producere de evenimente grave este neasigurarea la mersul înapoi. Aceasta cauză nu produce atât de multe accidente pe alte tipuri de drum sau în cazul altor tipuri de autovehicule. Posibile explicații sunt legate și de prezența aproape zilnică a acestor tipuri de autovehicule la sate, unde aprovizionează magazinele în condiții și în spații neamenajate corespunzător.

În cazul **drumurilor județene**, viteza neadaptată la condițiile de drum este principala cauză de producere a accidentelor rutiere. Depășirea neregulamentară se situează pe locul al doilea. Neacordarea priorității vehiculelor, neasigurarea la schimbarea direcției de mers, nerespectarea distanței între vehicule, abaterile bicicliștilor și ale pietonilor și circulația pe sens opus au produs și ele un număr important de accidente în care au fost implicați șoferii de autovehicule transport marfă pe drumurile județene.

Situația pe **drumurile naționale** se aseamănă cu cea de pe drumurile județene, unde principala cauză a producerii accidentelor grave este neadaptarea vitezei la condițiile de drum. Această cauză a făcut semnificativ mai multe victime decât toate celelalte, însă un număr mare de accidente a rezultat și din cauza neacordării priorității vehiculelor, circulației pe sens opus, nerespectării distanțelor între vehicule, depășirilor neregulamentare și abaterilor pietonilor.

Cauzele principale ale accidentelor produse **pe străzi** sunt neacordarea priorității vehiculelor, traversarea neregulamentară și neacordarea priorității pietonilor. Neasigurarea la mersul înapoi a dus, de asemenea, la moartea și rănirea gravă a unui număr important de persoane. Un număr mai mic dar totuși semnificativ de accidente s-au produs din cauza neasigurării la schimbarea direcției de mers, nerespectării distanței între vehicule, vitezei neadaptate la condițiile de drum, a abaterilor bicicliștilor, pietonilor, dar și a circulației pe sens opus.

CAUZA PRINCIPALĂ A PRODUCERII ACCIDENTELOR	autostradă	drum comunal	drum județean	drum național	stradă
abateri conducători atelaje	0	1	4	15	3
adormire la volan	3	0	0	31	1
alte abateri conducători auto	1	4	11	20	13
activități de natură a distrage atenția	4	2	6	34	2
neacordare prioritate vehicule	1	2	12	68	55
neasigurare schimbare direcție de mers	2	0	12	32	18
neasigurare schimbare bandă	1	0	0	3	4
nerespectare distanță între vehicule	8	1	10	70	19
nerespectare indicatoare	1	0	0	0	0
staționare neregulamentară	1	0	1	0	0
viteză neadaptată la condițiile de drum	3	8	34	159	20
viteză neregulamentară	0	1	2	9	2
abateri conducători utilaje	0	2	3	0	2
abateri bicicliști	0	2	14	32	13
alte abateri pietoni	0	2	3	11	1
traversare neregulamentară pietoni	0	7	15	61	53
trecere la nivel cale ferată	0	2	2	0	3
neasigurare mers înapoi	0	10	2	8	32
depășire neregulamentară	0	3	20	66	8
conducere sub influența alcoolului	0	2	4	13	6
conducere fără permis	0	5	7	4	1
circulație sens opus	0	3	12	60	15
întoarcere neregulamentară	0	0	2	4	4
neacordare prioritate pietoni	0	0	3	35	52
pietoni pe carosabil	1	1	13	56	18
altele	1	2	2	12	9

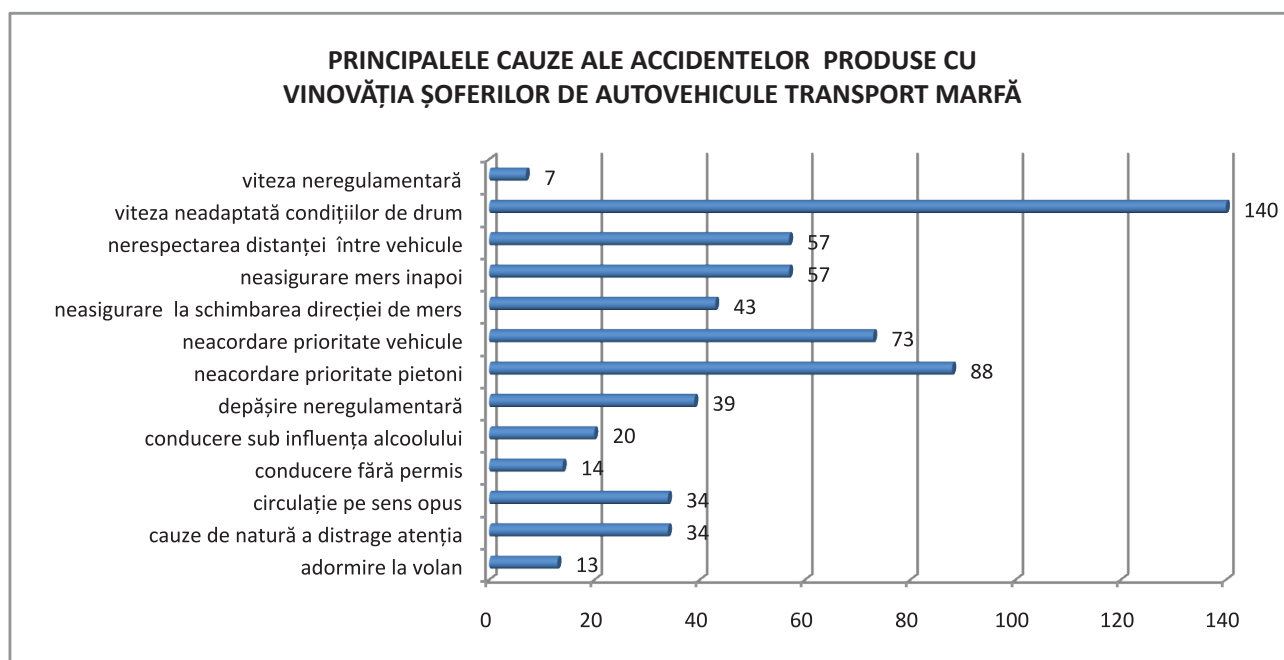
În concluzie, constatăm diferențe în ceea ce privește cauzalitatea accidentelor rutiere în care sunt implicați conducătorii mașinilor de transport marfă în funcție de drumul unde a avut loc evenimentul rutier: cauzalitatea pe autostrăzi este diferită de cea de pe drumurile comunale și de pe străzi. Situații asemănătoare din punct de vedere al cauzalității se constată în cazul drumurilor naționale și a drumurilor județene.

### Cauzele accidentelor comise cu vinovăția principală a șoferilor de autovehicule transport marfă

Analiza cauzelor accidentelor grave care au avut ca principal vinovat conducătorii autovehiculelor transport marfă arată că viteza neadaptată condițiilor de drum este principalul comportament de risc ce se soldează cu accidente grave.

Cauza principală a provocat semnificativ mai multe accidente decât oricare alta. Astfel, viteza neadaptată condițiilor de drum se distanțează semnificativ (+59%) față de cauza următoare.

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.



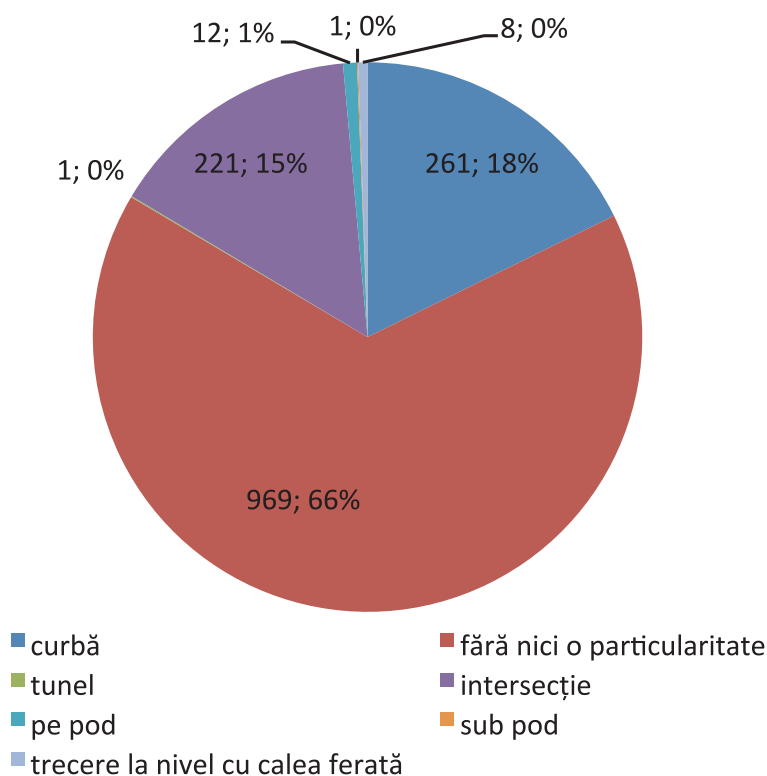
Tendința către viteză a conducătorilor transporturilor de mărfuri poate fi explicată, așa cum am mai menționat, și **prin natura muncii** lor, a căror productivitate depinde și de rapiditatea cu care ajung la destinație, dar și **prin încrederea acestora în capacitatea proprie de a șofa**, având în vedere că numărul orelor petrecute la volan de către o persoană care lucrează ca și conducător auto este net superior celui al unui șofer amator.

Neacordarea priorității vehiculelor, neacordarea priorității pietonilor și nerespectarea distanței față de celelalte autovehicule sunt următoarele cele mai frecvente trei greșeli comise de conducătorii vehiculelor transport marfă care s-au finalizat cu producerea de evenimente rutiere grave. Numitorul comun al acestor comportamente de risc este lipsa de luare în considerare a celorlalți participanți la trafic.

## CAPITOLUL V

În scopul identificării potențialelor vulnerabilități ce rezultă din particularitățile diferitelor segmente de drum, am analizat distribuția accidentelor rutiere în care au fost implicați șoferii de autovehicule transport de marfă în **funcție de caracteristicile drumului**.

**Distribuția accidentelor în funcție de caracteristicile drumului**



Cele mai multe (peste 66%) accidente s-au petrecut pe drumuri care nu aveau nici o particularitate. În curbe și în intersecții au fost înregistrate un număr important de accidente (18%, respectiv 15%). Ponderea accidentelor produse în tunel sau pe pod este foarte mică (sub 2%).

**Corelând modul de producere al accidentelor rutiere în care au fost implicate autovehiculele de transport marfă cu particularitățile drumului**, se constată diferențe semnificative de la un caz la altul. Astfel:

- **În curbă**, coliziunea frontală este principalul mod de producere a accidentelor grave. Un număr important de accidente se produc și prin coliziune laterală, în timp ce alte modalități de producere sunt întâlnite în semnificativ mai puține cazuri.
- **Pe segmentele de drum care nu prezintă nicio particularitate**, cel mai des se produc accidente prin lovirea pietonilor. Acesta este modul de producere ce înregistrează de departe cea mai mare pondere în situația analizată. Ponderi importante, deși semnificativ mai mici decât lovirea pietonilor, sunt deținute de accidentele produse prin coliziune frontală, laterală sau față - spate.
- **În intersecție**, cel mai des se produc accidente prin coliziune laterală. Lovirea pietonilor se află pe locul doi, însă numărul accidentelor produse în acest fel este semnificativ mai mic decât cel al accidentelor produse prin coliziune laterală.
- Numărul accidentelor produse **în tunel** în care au fost implicați șoferii de mijloace de transport marfă este nesemnificativ, deci nu se pot trage concluzii în ceea ce privește modul de producere sau alte caracteristici.
- **Pe pod**, mai multe accidente se produc prin coliziune frontală; coliziunea față - spate, acroșarea, lovirea pietonilor și lovirea altor obstacole sunt alte moduri de producere a accidentelor pe aceste segmente de drum.

- Numărul accidentelor produse **sub pod** în care au fost implicați șoferii de autovehicule transport de marfă fiind de asemenea foarte mic, nu se pot trage concluzii despre modul de producere sau alte caracteristici.
- Accidentele produse **la nivelul trecerii cu calea ferată** s-au produs, așa cum era de așteptat, prin coliziune laterală, însă au existat și cazuri (nesemnificative numeric și procentual) de coliziune frontală sau de lovire pieton.

MOD DE PRODUCERE	curbă	fără particularități	intersecție	tunel	pe pod	sub pod	trecere la nivel cu calea ferată
acroșare	14	86	15	0	1	0	0
cădere din vehicul	7	17	1	0	0	0	0
cădere în afara drumului	4	5	1	0	0	0	0
coliziune față/spate	3	116	9	0	1	0	0
coliziune frontală	100	151	24	0	6	0	1
coliziune în lanț	2	22	2	0	0	0	0
coliziune laterală	52	121	107	0	1	1	6
coliziune urmată de răsturnare	4	6	4	0	0	0	0
coliziune vehicul aflat în staționare	1	13	1	0	0	0	0
derapare	10	7	1	0	0	0	0
lovire animal	0	2	0	0	0	0	0
lovire obstacol în afara carosabilului	15	30	5	0	2	0	0
lovire pieton	13	334	48	1	1	0	1
răsturnare	30	36	0	0	0	0	0
altele	6	23	3	0	0	0	0



## Capitolul VI CAMPANII PREVENTIV-EDUCATIVE

Anul 2015 a fost al șaptelea an consecutiv în care activitățile specifice de educație rutieră au fost desfășurate de către polițiștii rutieri în mod integrat, în cadrul campaniei naționale „Alege viața!”. Această campanie a fost demarată în anul 2009 și a reprezentat o nouă abordare a acestei problematice, care vizează în special reducerea victimizării categoriilor vulnerabile de participanți la trafic.

Astfel, în perioada de referință, în colaborare cu parteneri atrași din rândul agenților economici cu preocupări în sfera siguranței rutiere, au fost desfășurate următoarele proiecte preventiv-educative adresate participanților la trafic:

*Scopul campaniei „Alege viața!” - îmbunătățirea nivelului de cunoaștere și respectare a normelor rutiere de către participanții la trafic, precum și conștientizarea pericolelor la care se expun prin încălcarea regulilor de circulație.*

*„Cedează volanul când bei!”  
în colaborare cu Asociația Berarii României*

*„Centura de siguranță salvează vieți”  
desfășurată cu susținerea Omniasig*

*„Motocicliștii există în trafic!”  
susținută cu sprijinul Asociației Moto Free Riders*

*„Nu trece dincolo!”  
derulată cu sprijinul Red Bull România*

*„Verde la educație pentru circulație”  
susținută în colaborare cu Lidl Discount România*

Acest ultim proiect s-a desfășurat în două etape:

*Prezentarea de către lucrătorii de poliție rutieră a semnelor de circulație adresate pietonilor*

*Sesiunea interactivă, în care copiii au pus în practică cunoștințele teoretice pe un board game*



Un alt eveniment național, la care polițiștii rutieri au luat parte în anul 2015, a fost *săptămâna extrașcolară „Să știi mai multe, să fii mai bun!”*. Astfel, în cadrul acestui program, polițiștii rutieri au desfășurat următoarele activități:

- întâlniri cu elevii la sediile unităților de învățământ, pentru prezentarea unor teme și videoclipuri cu caracter preventiv-educativ, distribuirea de materiale suport și transmiterea de recomandări (în 2.084 unități de învățământ, cu participarea a 103.580 copii);
- concursuri cu tematică rutieră.

Experiența acumulată a demonstrat că este mai eficient să previi decât să combați. Astfel, Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române, alături de Direcția Generală de Educație și Învățare pe tot parcursul vieții din cadrul Ministerului Educației Naționale s-au implicat activ și în anul 2015 în organizarea și desfășurarea concursului național *„Educația Rutieră – Educație pentru Viață”*.

*Scopul concursului „Educația Rutieră – Educație pentru viață”: formarea unui comportament rutier responsabil în rândul elevilor, pe baza cunoașterii și respectării regulilor de circulație.*

Acest concurs este unul tehnico-aplicativ de echipă, organizat anual și cuprinde etape locale, județene și cea națională, care, în anul 2015, s-a desfășurat în perioada 20 – 23 iulie în municipiul Sfântul Gheorghe, cu participarea echipelor câștigătoare ale fazelor județene și cea pe municipiul București.

## CAPITOLUL VI

În cadrul acestui concurs, Direcția Rutieră din Inspectoratul General al Poliției Române, prin reprezentantul său, a coordonat întreaga activitate a cadrelor de poliție – membri ai corpului de arbitri, asigurând respectarea regulamentului de organizare și desfășurare al acestuia, precum și activitatea de jurizare.

### **Potrivit Regulamentului de organizare și desfășurare, concursul a cuprins 4 probe:**

- una teoretică - pentru verificarea cunoașterii regulilor de circulație;
- trei probe practice:
  - privind respectarea regulilor de circulație pe un traseu organizat în parcul școală;
  - îndemânarea în conducerea bicicletei pe un traseu cu obstacole în poligon;
  - proba de arbitraj, în vederea identificării abaterilor de la respectarea normelor rutiere comise de către bicicliști.

La conferința de presă în cadrul căreia s-a lansat concursul au participat reprezentanți ai Direcției Rutiere, Ministerului Educației Naționale și Cercetării Științifice, precum și ai autorității publice locale, care au apreciat eforturile profesorilor, elevilor, ai celor implicați în desfășurarea evenimentului, la eveniment fiind prezentă și mass-media locală.



Eforturile și munca depuse pentru pregătirea copiilor în vederea susținerii celor 4 probe ale concursului au fost răsplătite cu premii, medalii și diplome. În clasamentul pe echipaje, diferența a fost făcută de timpul realizat de fiecare membru din echipaj, contând fiecare secundă. Câștigător al concursului a fost echipajul județului Dâmbovița, urmat de cele ale județelor Tulcea și Bihor.

De menționat este faptul că activitățile desfășurate în cadrul Campaniei naționale „Alege viața!” s-au realizat în ciuda dificultăților de personal, dar și financiare întâmpinate. Toate materialele promoționale și cu tematică educativ-preventivă în domeniul rutier au fost realizate din fondurile partenerilor.

În acest context, este esențială continuarea și dezvoltarea parteneriatului cu societatea civilă și mass-media, în vederea eficientizării transmiterii mesajului preventiv-educativ către categoriile vulnerabile de participanți la trafic, prin folosirea mijloacelor moderne de comunicare.





## Capitolul VII

### 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 2015, structurile Poliției Rutiere au organizat **70.883** acțiuni. Cele mai multe dintre acestea au vizat, în principal:

#### combaterea principalelor cauze generatoare de accident

- încălcarea regimului legal de viteză – 16.077 acțiuni
- conducerea sub influența băuturilor alcoolice – 8.334 acțiuni
- nerespectarea regulilor de circulație de către pietoni – 7.066 acțiuni
- neacordarea priorității de trecere pietonilor – 6.193 acțiuni
- depășirile neregulate – 3.434 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 șapte acțiuni tematice, organizate la nivel european

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

## CAPITOLUL VII

Totodată, pentru combaterea indiscipliniei și infraționalității rutiere, în perioada de referință, au fost organizate 12.432 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.

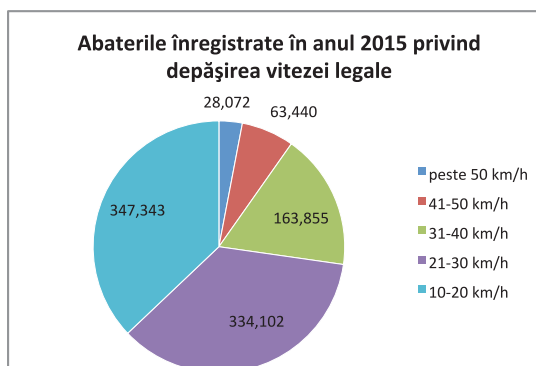
În acest context, în cursul anului 2015, la nivel național, au fost aplicate **2.595.631 sancțiuni contravenționale** pentru încălcarea normelor rutiere (cu 17,55% mai puține decât în anul 2014), principalele abateri sancționate fiind:



În ceea ce privește conducătorii de vehicule, sancțiunile contravenționale au fost aplicate în marea lor majoritate (97%) conducătorilor de autovehicule (2.309.713 contravenții), restul de 3% fiind acordate pentru încălcarea normelor rutiere de către căruțași (27.217 contravenții) și bicicliști (38.958 contravenții). Pentru abaterile săvârșite de mopediști au fost aplicate 2.654 contravenții, iar pentru cele săvârșite de motocicliști 1.215 contravenții.

Valoarea totală a contravențiilor aplicate, prevăzute de O.U.G nr. 195/2002 actualizată și H.G nr. 83/2003 s-a ridicat în anul 2015 la 519.126,20 mii lei.

Deoarece viteza a constituit una dintre principalele cauze ale accidentelor rutiere, generând consecințele cele mai grave, activitatea de combatere a vizat cu precădere acest gen de abatere, modul în care sunt încălcate limitele de viteză de către conducătorii de autovehicule fiind ilustrat în graficul alăturat.

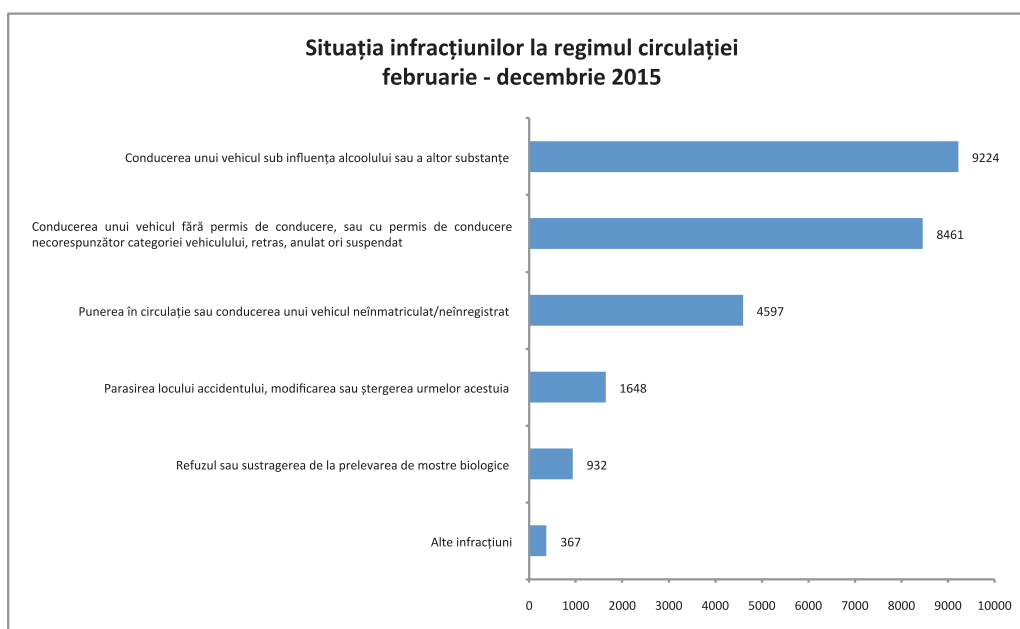


Comparând cifrele referitoare la sancțiunile contravenționale aplicate în anul 2015 cu cele înregistrate în 2014, se constată o scădere a abaterilor constatate, în primul rând cele referitoare la neutilizarea luminilor de drum în timpul zilei, în deplasarea pe drumurile publice (cu 36%), utilizarea telefonului mobil fără dispozitiv sau accesorii de tip „mâini libere” (cu 26,2%), neportul centurii de siguranță sau neutilizarea dispozitivelor de retenție

omologate (cu 22,9%), conducerea unui autovehicul de către o persoană aflată sub influența băuturilor alcoolice (cu 16,8%), nerespectarea regimului legal de viteză (cu 8,2%) și încălcarea regulilor privind depășirea (cu 5,5%).

În schimb, a crescut numărul sancțiunilor acordate pentru abaterile privind neacordarea priorității de trecere pietonilor (cu 18,5%), nerespectarea regulilor de circulație de către bicicliști (cu 14,5%), neacordarea priorității de trecere vehiculelor (cu 2,7%) și nerespectarea regulilor de circulație de către pietoni (cu 2,3%).

Totodată, în anul 2015, au fost constatate la nivel național 51.341 infracțiuni contra siguranței circulației pe drumurile publice. Așa cum ilustrează și graficul următor, cele mai multe infracțiuni sancționate în anul 2015 au fost aplicate ca urmare a conducerii unui vehicul sub influența alcoolului sau a altor substanțe, urmate de conducerea unui vehicul fără permis de conducere sau cu permis de conducere necorespunzător categoriei vehiculului, retras, anulat ori suspendat.



În perioada de referință, la nivel național, lucrătorii din cadrul structurilor de poliție rutieră au reținut 165.097 permise de conducere în vederea suspendării exercitării dreptului de a conduce autovehicule pe drumurile publice. Dintre acestea, cele mai multe au fost reținute pentru neacordarea priorității de trecere pietonilor (21,8 %), depășirea vitezei cu mai mult de 50km/h (17 %) și efectuarea unor depășiri neregulate (16,4 %).

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

Abatere	Număr permise de conducere reținute - 2015	%
neacordarea priorității de trecere pietonilor	36.007	21,8 %
depășire neregulamentară	27.208	16,4 %
depășirea vitezei cu mai mult de 50km/h	28.072	17 %
conducere sub influența băuturilor alcoolice	15.184	9,1 %
neacordarea priorității de trecere vehiculelor	13.920	8,4 %
nerespectarea culorii roșii a semaforului electric	11.689	7 %
neanunțarea/neprezentarea în 24h de la producerea unui accident soldat cu pagube	7.386	4,4 %
cumul de puncte de penalizare	4.578	2,7 %
circulație pe sensul opus	2.608	1,5 %
neoprirea la semnalul regulamentar al polițistului în scopul sustragerii de la control "cu urmărire"	1.731	1 %
nerespectarea regulilor de trecere cu calea ferată	1.507	0,9 %
alte abateri	15.207	9,2 %

Tot în cursul anului 2015, au fost retrase 69.176 certificate de înmatriculare, cele mai multe dintre acestea pentru defecțiuni tehnice (61,5%) și pentru lipsa asigurării de răspundere civilă auto (10,7%).

## BREVIAR TERMINOLOGIC

### *Siguranța rutieră*

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

### *Accidentul rutier*

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

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

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

Accidentele de circulație se clasifică în raport de:

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

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

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

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

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

***Alți indicatori utilizați:***

1. **Rata de motorizare** – măsoară gradul de înzestrare a populației cu autoturisme și se exprimă prin numărul de autoturisme raportat la 1000 de locuitori;
2. **Rata mortalității cauzată de accidentele rutiere** – numărul deceselor cauzate de accidente rutiere raportat la 1 milion de locuitori;
3. **Indicele de mobilitate** – reprezintă o măsură a mobilității rutiere (se măsoară în milioane vehicule × km parcurși);
4. **Indicele de mortalitate rutieră** – raportul dintre numărul de morți și numărul de accidente grave în care s-au produs aceste decese × 100;
5. **Indicele de victimizare rutieră** – raportul dintre numărul total al victimelor (morți și răniți grav) și numărul de accidente grave în care s-au produs aceste decese × 100.
6. **Indicele „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, sector 1, București  
Telefon/Fax: 021/318.21.00;  
E-mail: [arutiera@arr.ro](mailto:arutiera@arr.ro), [relatii\\_publice@arr.ro](mailto:relatii_publice@arr.ro)  
Pagina web: [www.arr.ro](http://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 Romtelecom)  
Fax: 021/318.17.54  
E-mail: [rarom@rarom.ro](mailto:rarom@rarom.ro)  
Pagina web: [www.rarom.ro](http://www.rarom.ro)

### 3. INSPECTORATUL DE STAT PENTRU CONTROLUL ÎN TRANSPORTUL RUTIER

Contact: Adresa: B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, București  
Tel: 021/313.63.20  
Fax: 021/311.66.80  
Pagina web: [www.isctr-mt.ro](http://www.isctr-mt.ro)  
E-mail: [relatii-publice@isctr-mt.ro](mailto:relatii-publice@isctr-mt.ro)

## II. COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA S.A.

Contact: Adresa: B-dul Dinicu Golescu, 38, sector 1, București, 010873  
Telefon: 021/264.32.02  
Tel. Verde: 0219360  
Fax: 021/312.09.84  
E-mail: [office@andnet.ro](mailto:office@andnet.ro)  
Pagina web: [www.cnadnr.ro](http://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;  
Tel.: 021/208.25.25 /19652 sau 19653  
Fax: 021/335.36.66  
E-mail: [circulatie@politiaromana.ro](mailto:circulatie@politiaromana.ro)  
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](mailto:drpciv@mai.gov.ro)  
Pagina web: [www.drpciv.ro](http://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](mailto:office@asfromania.ro)  
Pagina web: [www.asfromania.ro](http://www.asfromania.ro)

## V. BIROUL ASIGURĂTORILOR DE AUTOVEHICULE DIN ROMÂNIA

Contact: Adresa: Str. Vasile Lascăr nr. 40 - 40bis, Et. 6, sector 2, București, cod 020502, România;  
C.P. 37 - 7 București, România  
Tel: 021/319.13.02, 021/319.13.03, 021/319.13.04, 031/805.68.14, 031/805.68.15,  
0727/70.77.90,  
0743/17.47.47  
Fax: 021/319.13.01  
E-mail: [secretariat@baar.ro](mailto:secretariat@baar.ro)  
Pagina web: [www.baar.ro](http://www.baar.ro)

## VI. CONSILIUL INTERMINISTERIAL PENTRU SIGURANȚA RUTIERĂ

Contact - Secretariatul Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră  
Adresa: Bd. Dinicu Golescu nr. 38, Sector 1, București  
Tel. 021/310.53.75  
Fax 021/318.21.00, 021/318.21.05  
Pagina web: [www.arr.ro](http://www.arr.ro)

## VII. 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  
Centrul de informare: 021/300.18.86  
Departament daune: 021/300.18.84  
Fax: 021/312.31.82  
E-mail: [office@fpvs.ro](mailto:office@fpvs.ro)  
Pagina web: [www.fpvs.ro](http://www.fpvs.ro)

### VIII. 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](mailto:apia@apia.ro)

Pagina web: [www.apia.ro](http://www.apia.ro)

### IX. ASOCIAȚIA CONSTRUCTORILOR DE AUTOMOBILE DIN ROMÂNIA

Contact: Str. Banu Mărăcine, Bl. D5, Pitești, România, 110194

Tel/Fax: 0248/211.245; 0248/219.958

E-mail: [acarom@acarom.ro](mailto:acarom@acarom.ro)

Pagina web: [www.acarom.ro](http://www.acarom.ro)

### X. AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

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

Centrala de alarmă și informații:

Telefon: 021/222.22.22, 0745/392.715, 0722/382.715,

Fax: 021/317/15.52

E-mail: [acr@acr.ro](mailto:acr@acr.ro)

Pagina web: [www.acr.ro](http://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](mailto: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](mailto:prevenire@politiaromana.ro)

**Pagina web**

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