



Capitolul IV

ACCIDENTELE RUTIERE GRAVE ÎN RÂNDUL PERSOANELOR VÂRSTNICE

Preambul - Problematika vârstnicilor

În Europa se estimează că numărul persoanelor cu vârsta de 65 de ani și peste se va dubla în perioada 2010-2050. În anul 2050, se presupune că una din patru persoane va fi în această categorie. Îmbătrânirea populației – rezultat convergent al creșterii speranței de viață, al boom-ului demografic din anii '70 și al scăderii natalității – coincide cu, sau mai bine zis, conduce la o creștere a numărului de participanți în trafic vârstnici, având în vedere că un număr din ce în ce mai mare de vârstnici participă activ la trafic în calitate de șoferi, pietoni, bicicliști etc. În același timp, la nivel individual, procesul natural de îmbătrânire face ca persoanele în vârstă să experimenteze un declin funcțional, iar șofatul să fie mai dificil. De asemenea, urmare a unor particularități psihofizice asociate înaintării în vârstă, riscul de accident mortal pentru pietoni sau bicicliști peste 65 de ani este și mai mare față de șoferii vârstnici.

La nivelul României, pentru populația în vârstă de 65 ani și peste este anticipată o creștere numerică aproape continuă, de la 3,2 milioane persoane în iulie 2012²⁵ la aproximativ 3,6 milioane persoane în anul 2030 și la circa 3,5 milioane persoane în anul 2060 (varianta constantă). În ceea ce privește ponderea acestei categorii de populație în total, de la 15,0% în iulie 2012, în varianta optimistă, va crește la 19,8% în anul 2030, respectiv 26,8% în anul 2060. În varianta de proiectare pesimistă, creșterea va fi la 19,5% în anul 2030, respectiv 26,7% în anul 2060. În ambele variante, atât cea optimistă, cât și cea pesimistă, în anul 2060²⁶ una din patru persoane va avea vârsta de 65 de ani și peste.

În ceea ce privește populația de conducători auto, subcategoria șoferilor vârstnici tinde să crească în următorii ani, estimările bazându-se pe următoarele premise:

- dețin o pondere mai mare din populație comparativ cu anii anterior;
- șoferii își păstrează permisul mai mult timp;
- conduc mai mulți kilometri.

În lumina acestor schimbări demografice, scopul capitolului este de a analiza riscurile la care au fost expuse persoanele de peste 65 de ani în trafic, identificând dimensiunea numerică și procentuală a accidentelor rutiere grave, tipurile de accidente în care sunt suprareprezenți, măsurile de prevenire cele mai adecvate. Analiza se bazează pe datele înregistrate la nivelul anului 2016, cu unele referiri la perioada anterioară, acolo unde a fost necesar.

Aria de cercetare a cuprins accidentele rutiere grave în care au fost implicați șoferii, respectiv pietonii vârstnici, caracteristicile drumului și condițiile în care aceste accidente au avut loc.

²⁵La 1 ianuarie 2016, persoanele de 65 de ani și peste reprezentau 17,4% din populația României.

²⁶Consiliul Național al Persoanelor Vârstnice, Populația vârstnică a României la orizonturile anului 2060, mai 2014

Accidente produse din vina vârstnicilor

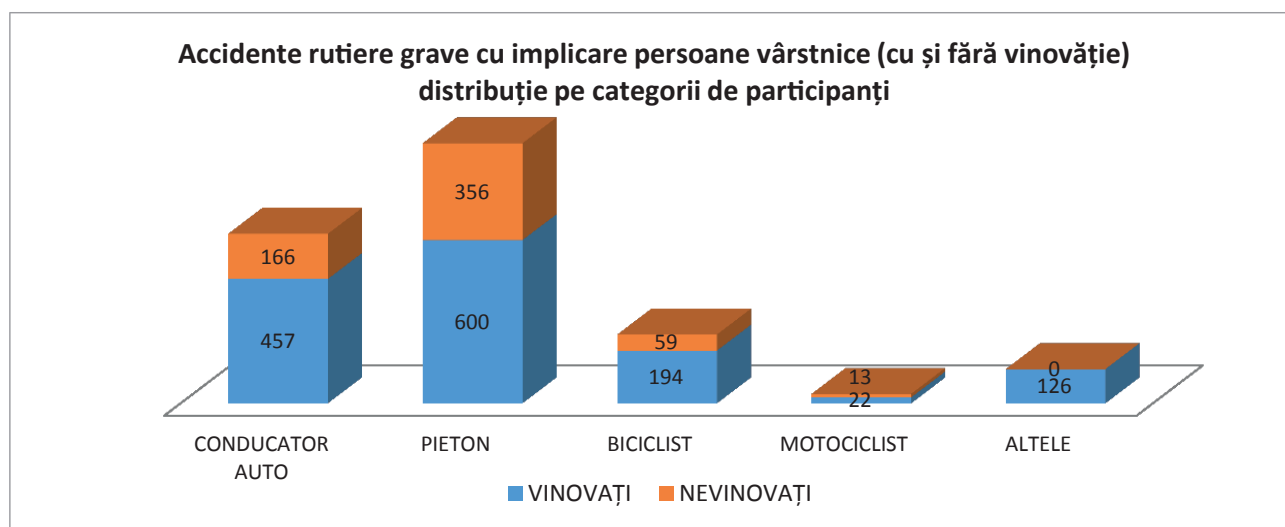
1. Dimensiunile problemei

În anul 2016 au avut loc **1.399 accidente rutiere grave produse din vina unei persoane cu vârsta de 65 ani și peste**, fie șofer, pieton, biciclist, motociclist, căruțaș etc., reprezentând **16%** din totalul accidentelor rutiere grave din România din acel an. Aceste accidente s-au soldat cu 419 morți (21,9% în total) și 1.080 răniți grav (14,2%).

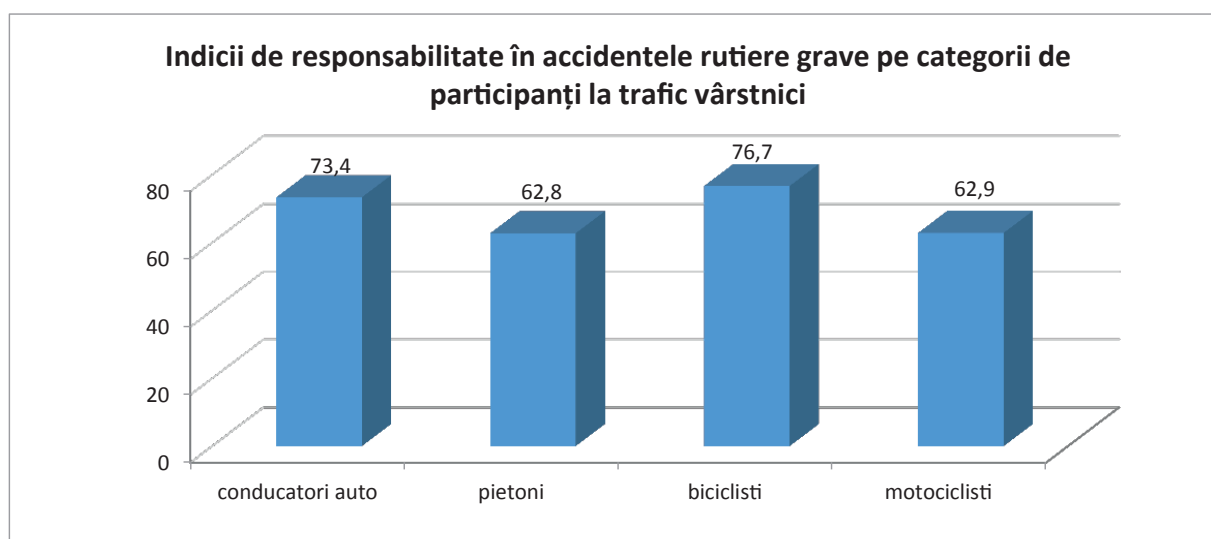
FACTS. 1 din 6 accidente rutiere grave din România au fost produse din vina unei persoane vârstnice.

Mai mult de 1 din 5 din decesele înregistrate în 2016 pe șoselele din România au fost cauzate de persoane de peste 65 de ani.

Așa cum se observă și din graficul următor, cele mai multe accidente din vina vârstnicilor au fost în calitate de pietoni (600 de accidente grave) și conducători auto (457 accidente grave).



Cu toate acestea, indicele de responsabilitate²⁷ a fost cel mai mare în cazul bicicliștilor vârstnici, urmat de șoferii din aceeași categorie de vârstă²⁸. Acest aspect relevă faptul că persoanele în vârstă, în calitate de bicicliști sau șoferi, atunci când sunt implicați într-un accident rutier grav sunt, de cele mai multe ori, vinovați de producerea acelui accident. În schimb, în cazul pietonilor și a motocicliștilor vârstnici, indicii de responsabilitate sunt ceva mai scăzuți, dar valoarea lor peste 50 indică faptul că în mai mult de jumătate din accidentele în care sunt implicați vârstnici, vina le aparține acestora.



²⁷Indicele de responsabilitate reprezintă 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.

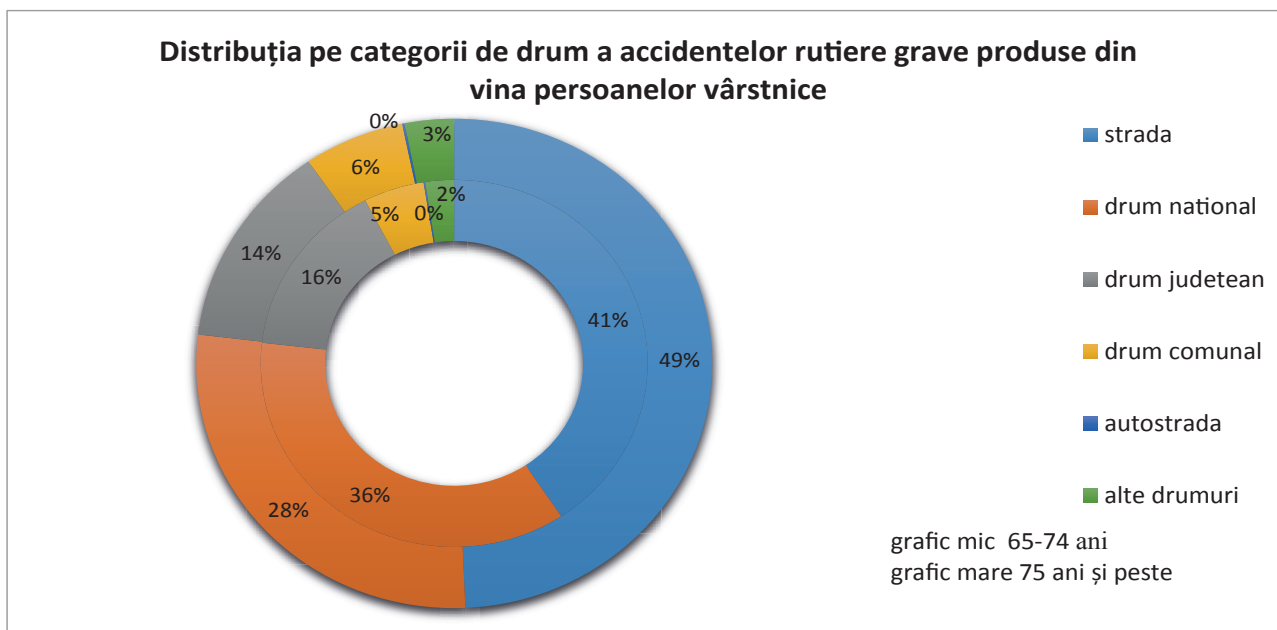
²⁸În cazul altor categorii (căruțași etc) indicele este 100, respectiv accidentele au fost exclusiv din vina persoanei vârstnice implicate.

CAPITOLUL IV

Categoria de drum. Caracteristicile drumului

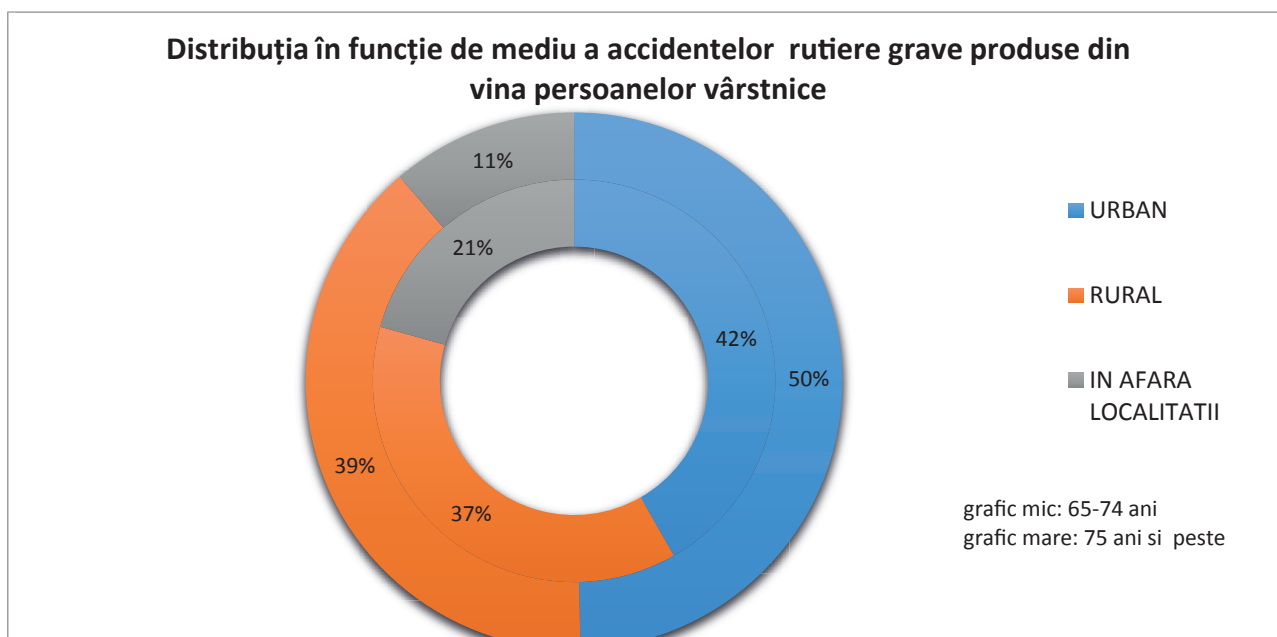
Vârstnicii au provocat cele mai multe accidente rutiere grave pe **străzile** din localități (**41%** în cazul celor cu vârsta 56-74 ani și **49%** în cazul celor de 75 ani și peste), procente mult mai mari comparativ cu cei sub 65 de ani (37%). O explicație ar fi aceea că persoanele în vârstă se deplasează cel mai mult pe distanțe scurte, în proximitatea zonei unde locuiesc. Totuși, și **drumurile naționale** au reprezentat un risc pentru participanții la trafic vârstnici, **36%** dintre accidentele produse din vina persoanelor de 65-74 ani și **28%** dintre cele produse de bătrâni peste 75 de ani având loc pe această categorie de drum. Procente mult mai mici au fost în cazul accidentelor produse pe *drumurile județene* (1 din 7 accidente) și pe *drumurile comunale* (1 din 20 accidente).

În ceea ce privește **caracteristica drumului**, 1 din 5 accidente rutiere grave provocate de o persoană în vârstă a avut loc **într-o intersecție**. De asemenea, 1 accident grav din 5 în intersecție a fost produs din vina unui vârstnic.



Urban/Rural

Jumătate din accidentele produse de vârstnici peste 75 ani au avut loc în **mediul urban**, la fel și **42%** dintre cele provocate de persoane între 65-74 ani. Aproximativ **4 din 10 accidente** s-au produs în mediul **rural**, iar 1 din 10 accidente (75+ ani), respectiv 2 din 10 accidente (65+ ani) au avut loc pe drumurile **din afara localităților**.

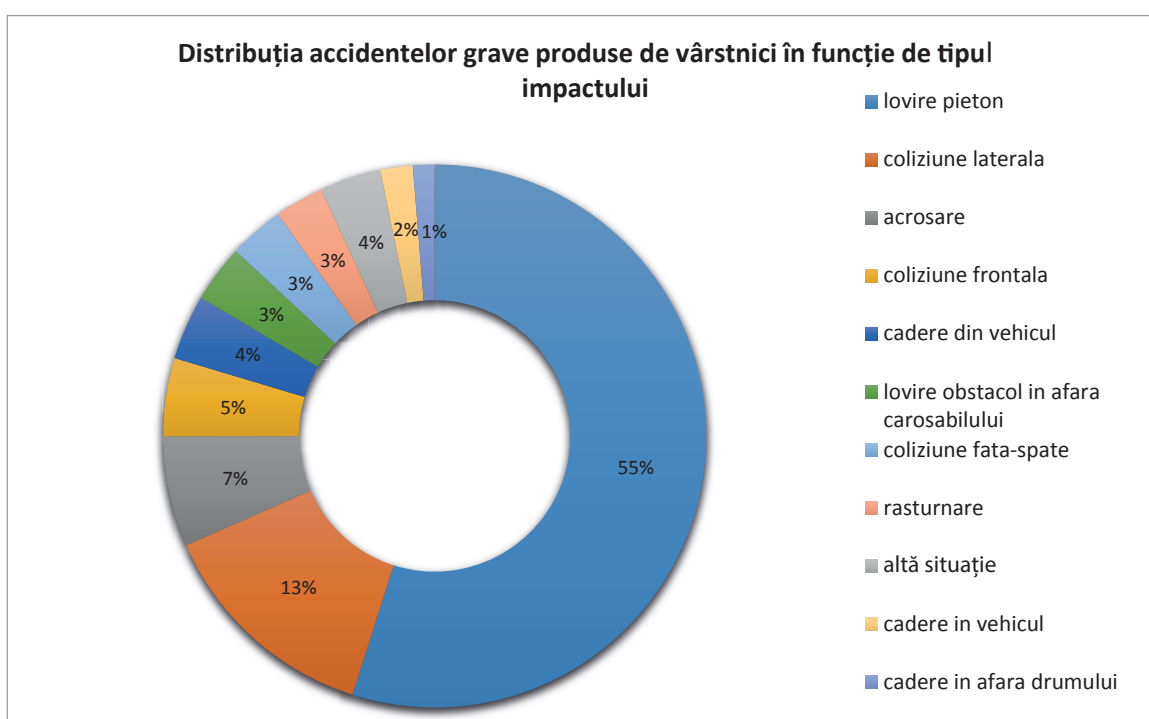


Tip impact

Dacă privim graficul de mai jos observăm că peste jumătate (55%) din accidentele produse de persoanele în vârstă au constat în **lovirea pietonilor**. Corelând și cu alți indicatori ai accidentelor rutiere, reiese că acest tip de accident s-a produs, de regulă, cu persoana în vârstă în calitate de pieton și nu de conducător auto etc., practic fiind vorba de accidente cu victime pietoni vârstnici produse din vina acestora.

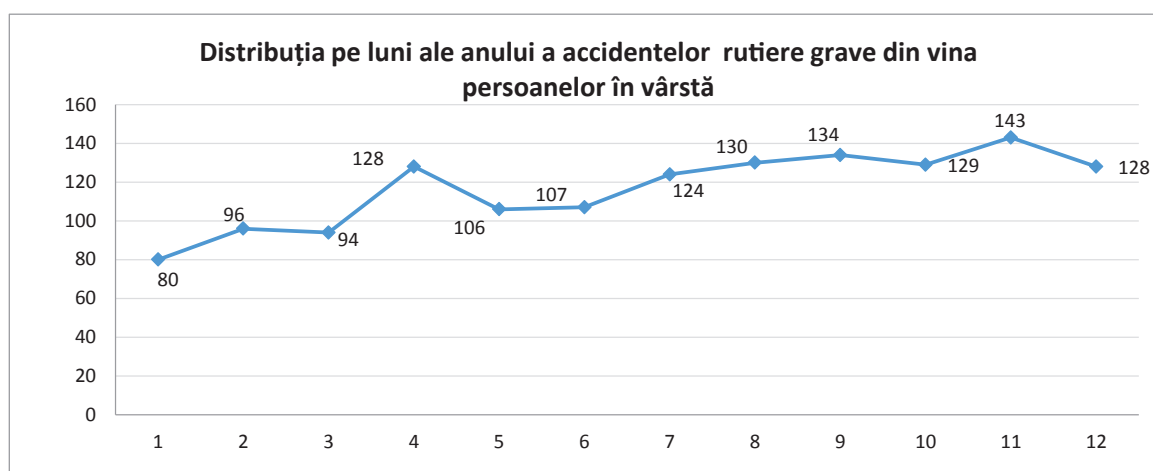
Celelalte modalități de producere a accidentelor rutiere grave, de data aceasta specific conducătorilor auto (coliziune laterală, acroșare, coliziune frontală), au fost subreprezentate, cumulând un sfert din totalul accidentelor grave produse de vârstnici. În ceea ce privește **căderile în vehicul**, deși ponderea lor este redusă (2%), reprezintă mai mult de jumătate din totalul accidentelor de acest gen. Un caz tipic de cădere în vehicul este accidentul suferit de către un pasager prin cădere într-un mijloc de transport în comun, când acesta este oprit sau pornit brusc. În aceste situații persoanele vârstnice, datorită fragilității fizice sunt mai vulnerabile la a suferi răni grave.

Un sfert din totalul accidentelor cu lovire pieton au fost din vina persoanelor vârstnice.



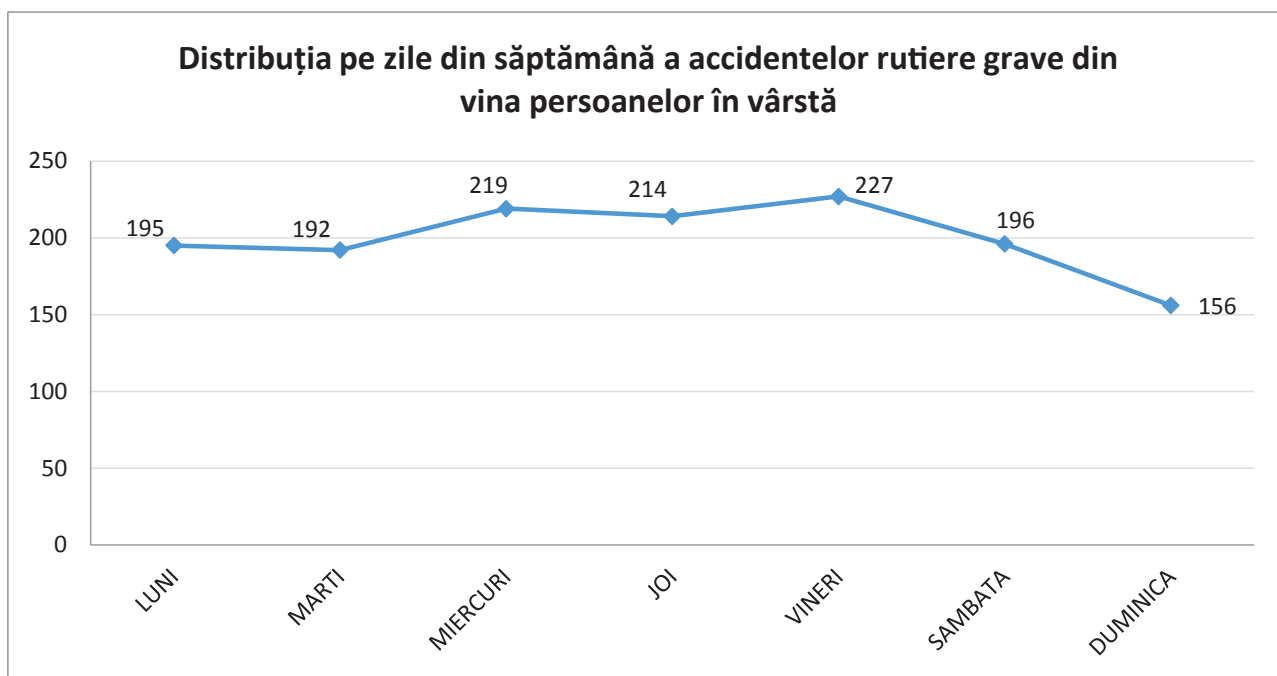
Luna/ziaua/ora

Persoanele în vârstă au provocat accidente rutiere grave cu frecvență mai mare în lunile de toamnă (septembrie-noiembrie), în zilele din mijlocul săptămânii (miercuri – vineri) și în intervalele 9-13 și 17-19.

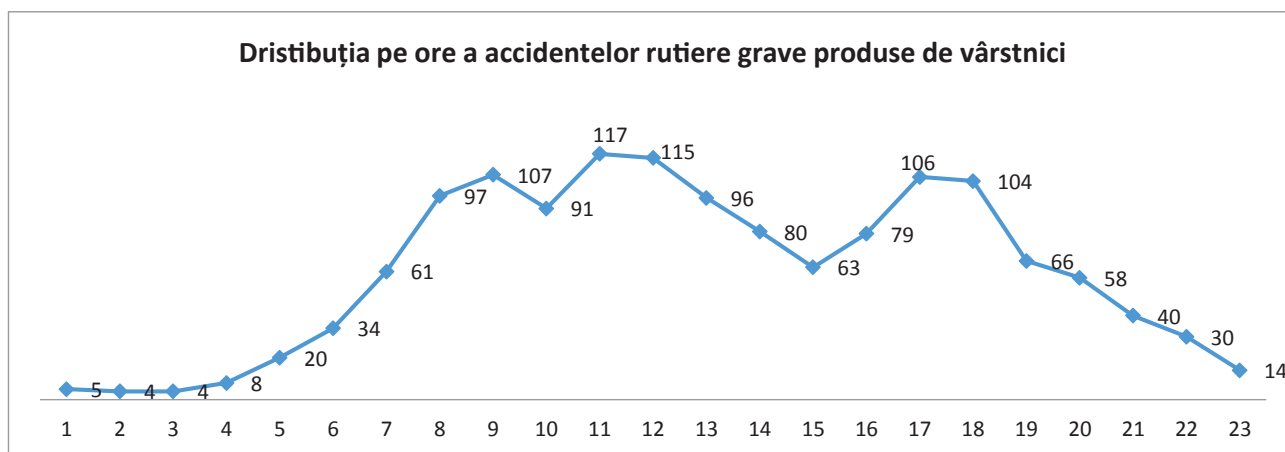


CAPITOLUL IV

Acestea corespund momentelor din zi și din săptămână în care persoanele de peste 65 de ani, de regulă pensionare, participă mai activ la trafic (cumpărături, plata facturilor, plimbări etc.).



În ceea ce privește sezonul rece, o posibilă explicație ar fi starea vremii (ploi, ninsori) și perioada mai mare de lipsă a luminii naturale care să conducă la dificultatea de a se deplasa și de a estima pericolele atât în calitate de șoferi, de bicicliști, dar mai ales de pietoni.



În subcapitolul dedicat pietonilor vârstnici vom analiza în detaliu aspectele legate de momentul din zi al producerii accidentelor.

Cauza producerii

Baza de date a accidentelor rutiere a evidențiat aproximativ 30 de cauze diferite de producere a unui eveniment rutier de către o persoană cu vârsta de peste 65 de ani. Dintre acestea, cele în care accidentele provocate de vârstnici au avut pondere mai mare în total, reprezintă tiparul, nota caracteristică a situațiilor de risc care conduc la producerea lui: *traversare neregulamentară a pietonilor* (33,7%), *neasigurare la mersul înapoi* (31,8%), *pietoni pe partea carosabilă* (30,7%). De asemenea, abaterile bicicliștilor și căruțașilor par a fi într-o măsură mai mare apanajul participanților la trafic mai în vârstă în ceea ce privește cauzalitatea accidentelor rutiere.

Cauze	Vârșnici	TOTAL	% vârstnici în total
traversarea neregulamentară a pietonilor	454	1348	33.7
neasigurarea la mersul înapoi	54	170	31.8
pietoni pe partea carosabilă	130	423	30.7
abateri bicicliști	176	772	22.8
abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale	49	278	17.6
neasigurare la schimbarea direcției de mers	33	231	14.3
neacordare prioritate vehicule	84	629	13.4

Pe medii de producere, *traversarea neregulamentară*, *neacordarea priorității pietonilor* și *abaterile bicicliștilor* au fost, în valori absolute, primele 3 cauze ale accidentelor din vina persoanelor vârstnice în **mediul urban**. În **mediul rural** cauzele principale au fost *traversarea neregulamentară*, *abateri bicicliști*, *pietoni pe partea carosabilă* (mai ales în cazul persoanelor de 75 ani și peste), iar **în afara localității** – *viteza neadaptată* (pentru categoria 65-74 ani) și *traversarea neregulamentară* (mai ales pentru categoria 75 ani și peste).

ȘOFERII

FACTS. În anul 2016, în 7% din accidentele rutiere grave din România (respectiv 623 accidente grave) au fost implicați conducători auto cu vârsta de 65 ani și peste. În aproape trei sferturi dintre accidentele rutiere în care a fost implicată o persoană vârstnică în calitate de conducător auto (73,4%), vina a aparținut acesteia.

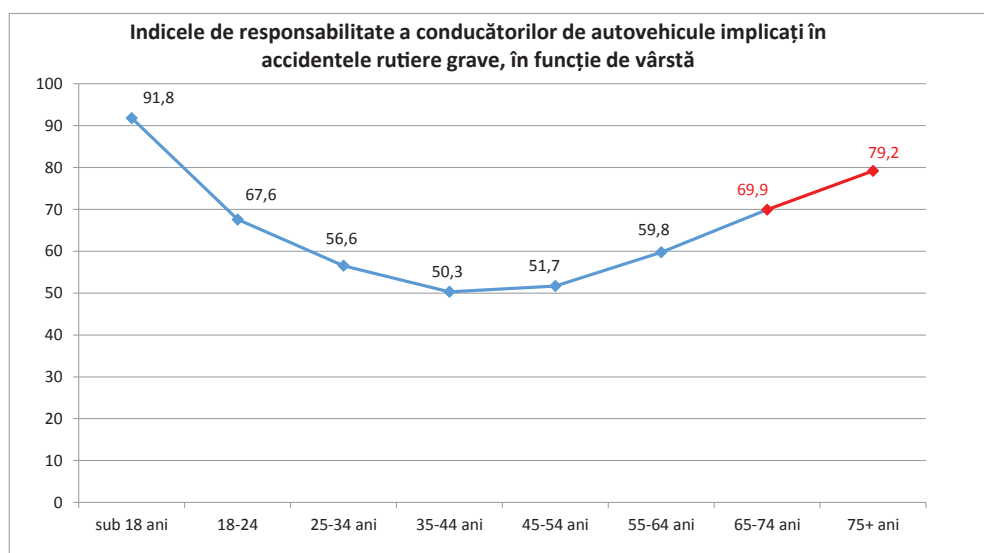
Vârșnicii sunt șoferi prudenți, comparativ cu celelalte categorii de vârstă, aceasta deoarece ei reduc adesea riscul de accident purtând centura de siguranță, respectând limitele de viteză și neconducând sub influența alcoolului. Mulți dintre șoferii vârstnici identifică și evită situațiile în care limitările lor psihofizice îi pun în situații riscante.

Când vorbim despre riscul pe care îl implică șoferii vârstnici, se consideră că declinul datorat vârstei la nivelul parametrilor fizici, senzoriali sau cognitivi implică obligatoriu un risc crescut pentru alți participanți la trafic. În realitate, vârstnicii sunt ei înșiși în mai mare risc de a fi răniți grav sau uciși în accidentele rutiere datorită vulnerabilităților vârstei (un exemplu ar fi fragilitatea

oaselor) și datorită condițiilor medicale cronice. În caz de accident, datorită fragilității, riscul de a deceda este mai mare comparativ cu al unei persoane tinere care ar suferi un traumatism similar.

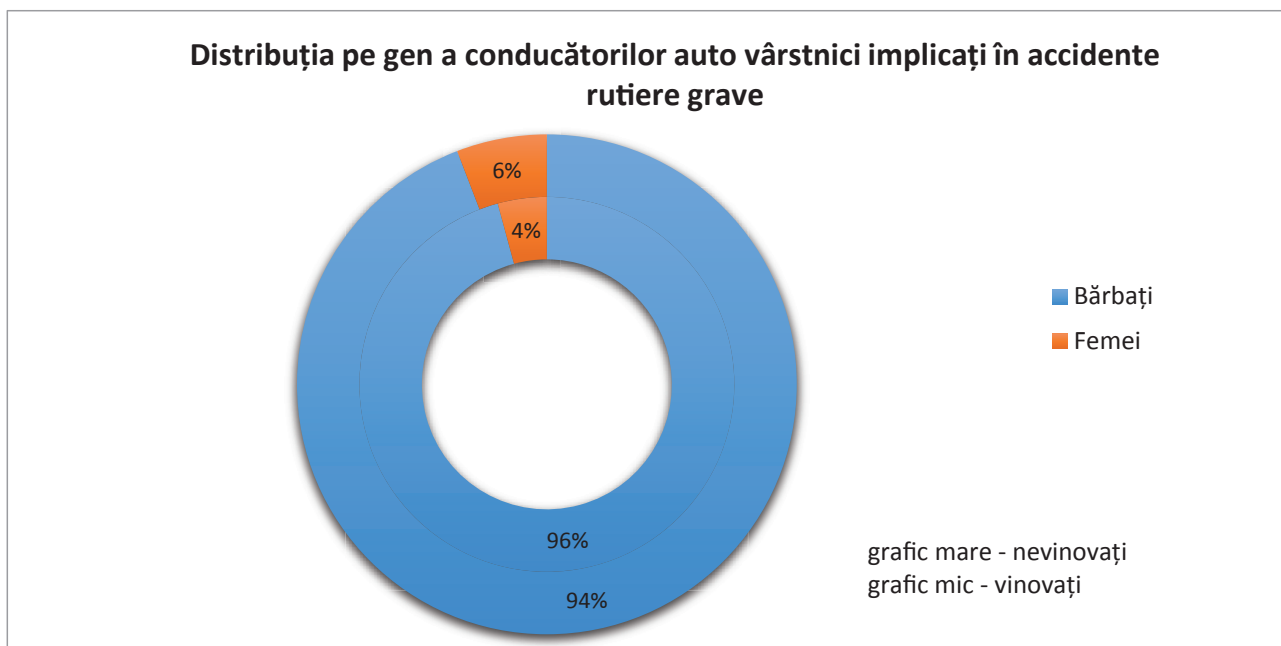
Datele statistice și studiile de specialitate din mai multe țări arată faptul că șoferii vârstnici sunt suprareprezențați în accidentele produse la viraje în intersecții și sunt subreprezențați în accidentele ce implică pierderea controlului volanului, viteza excesivă sau conducerea sub influența alcoolului.

În ceea ce privește măsura în care șoferii în vârstă poartă responsabilitatea producerii accidentului, graficul de mai jos ilustrează destul de clar acest aspect, prin valorile ridicate ale indicelui responsabilității rutiere asociat categoriilor de vârstă de 65-74 ani și 75 ani și peste. Valorile sunt cele mai mari în toate categoriile de vârstă ale șoferilor, depășind chiar și pe cel corespunzător șoferilor tineri (18-24 ani) (excepție o fac, desigur, cei din categoria sub 18 ani, dar aceștia, conducând fără permis de conducere, sunt implicit vinovați de producerea accidentului).

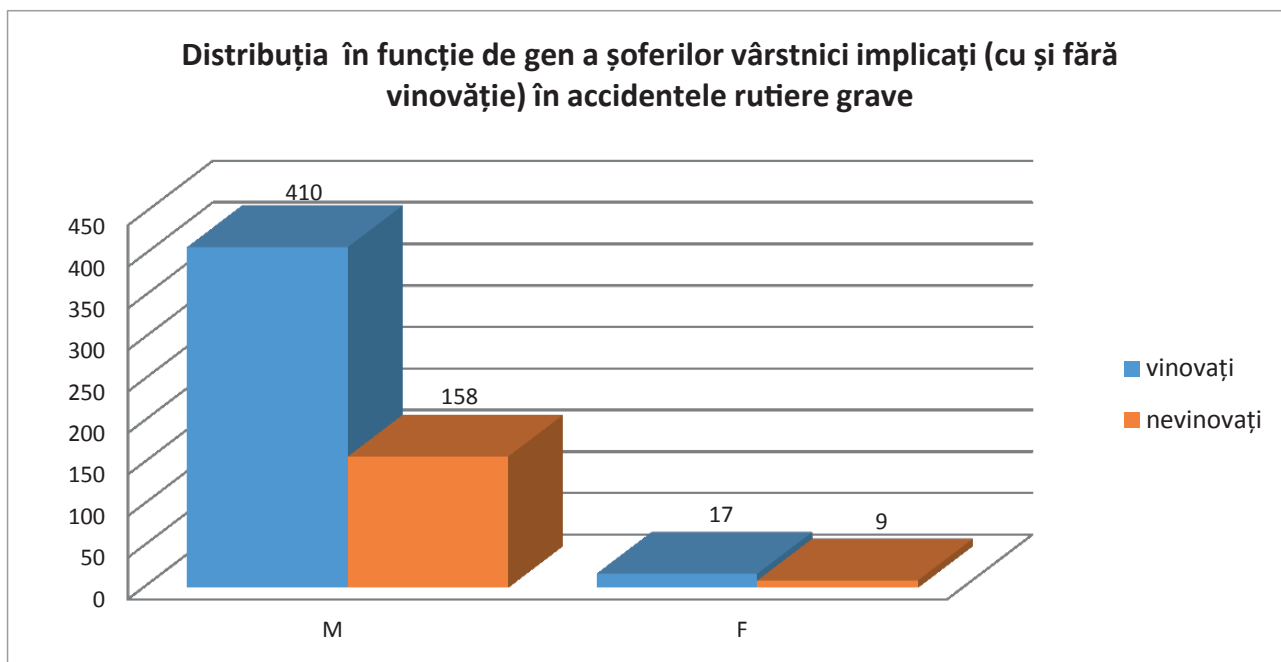


CAPITOLUL IV

Așa cum se observă în următoarele două grafice, implicarea femeilor șofer peste 65 de ani în accidente de circulație este foarte redusă (4% din totalul șoferilor vinovați și 6% dintre cei implicați fără vinovăție în evenimente rutiere).



Indicele de responsabilitate este mai ridicat în cazul șoferilor de gen masculin (72, comparativ cu 64 în cazul femeilor șofer).



O altă caracteristică a șoferilor vârstnici implicați, asociată desigur și cu vârsta ridicată, este **vechimea mare ca și posesor de permis**: 74% din cei implicați în accidente aveau permis de cel puțin 20 de ani. Este adevărat că ponderea celor cu vechime mare a permisului de conducere este mai mare în cazul șoferilor nevinovați comparativ cu cei vinovați (79% dintre șoferii nevinovați, comparativ cu 72% dintre cei vinovați, dețineau permisul de cel puțin 20 de ani).

PIETONII – vinovați, dar și victime implicite

FACTS. În 2016 au avut loc 956 accidente grave cu victime pietoni vârstnici, soldate cu 316 morți și 668 răniți grav.

1 din 10 accidente grave din România a avut ca victimă un pieton cu vârsta de 65 de ani sau peste. În 63% dintre aceste accidente, pietonii vârstnici au fost vinovați de producerea lui.

În anul 2016, 956 de accidente grave s-au produs cu implicarea cel puțin a unui pieton vârstnic, ceea ce reprezintă 11% din totalul accidentelor grave din anul respectiv. Practic 1 din 10 accidente grave din România a avut ca victimă un pieton cu vârsta de 65 de ani sau peste.

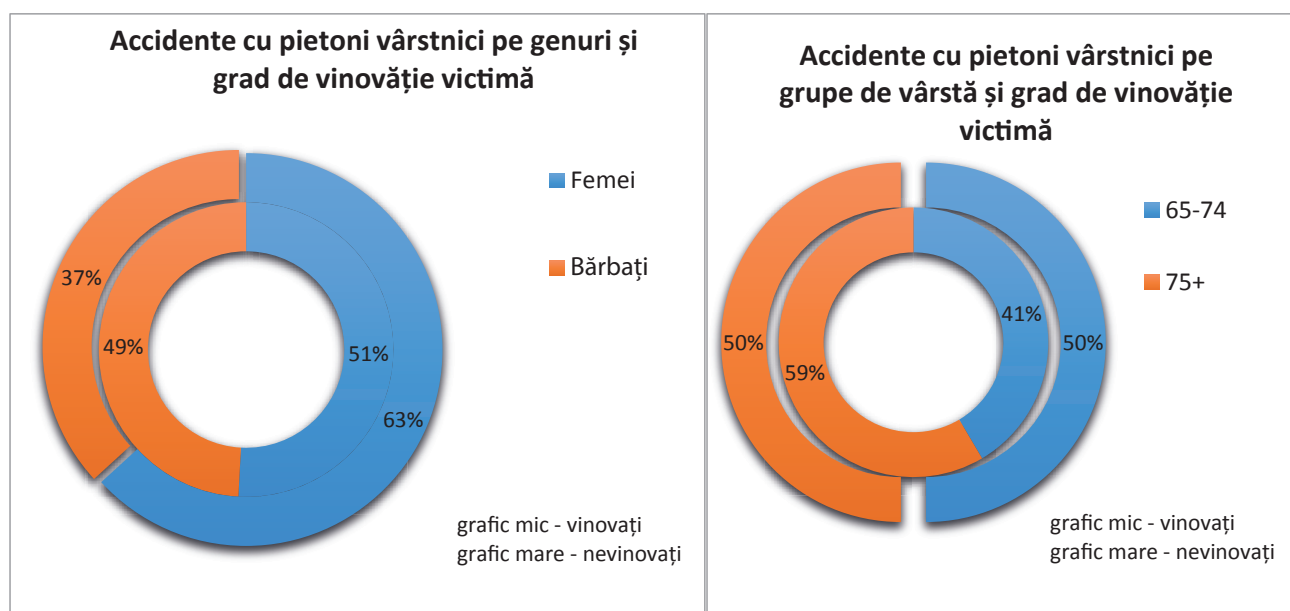
Aproape jumătate (48%) dintre accidentele rutiere grave în care au fost implicate persoane în vârstă au fost cu pietoni vârstnici.

Datorită dinamicii specifice a accidentului cu pieton și a tipului de impact, pietonul este de regulă victima, chiar dacă are sau nu

vinovăția producerii aceluși eveniment rutier. De aceea, vom analiza implicarea pietonilor vârstnici în accidente, atât în calitate de generatori ai accidentului, cât și de victime.

CINE?

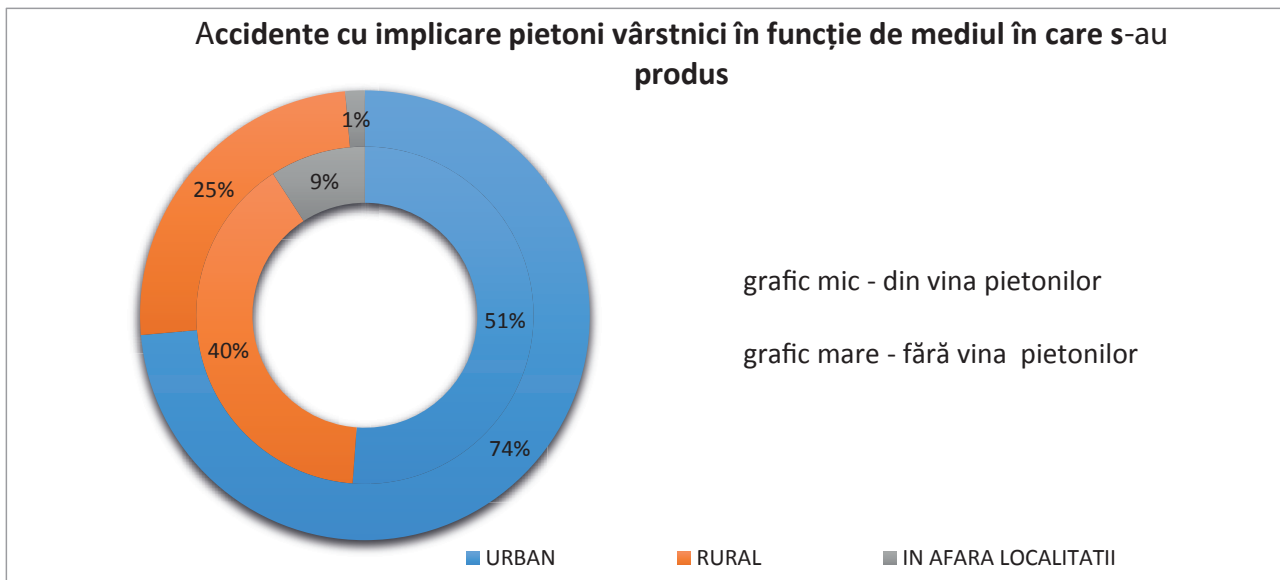
Dacă în cazul șoferilor vârstnici, implicarea persoanelor de gen masculin în accidentele rutiere grave a fost majoritară, în cazul pietonilor, victimizarea a fost aproape egală în rândul femeilor și a bărbaților în vârstă. Ponderea femeilor vârstnice accidentate ca și pieton este chiar mai ridicată în cazul în care accidentul s-a produs din vina acestora (63% dintre accidentele cu vinovăție au avut victimă pieton femeie, comparativ cu 51% dintre accidentele fără vinovăție).



O altă diferență observată este **creșterea implicării cu vinovăție pe măsura înaintării în vârstă**. Astfel, dacă în cazul accidentelor produse fără vina pietonilor, doar jumătate dintre victimele pietoni aveau vârsta de 75 ani și peste, când vorbim de accidentele rutiere grave produse din vina pietonilor, ponderea celor de 75 ani și peste crește la 59%.

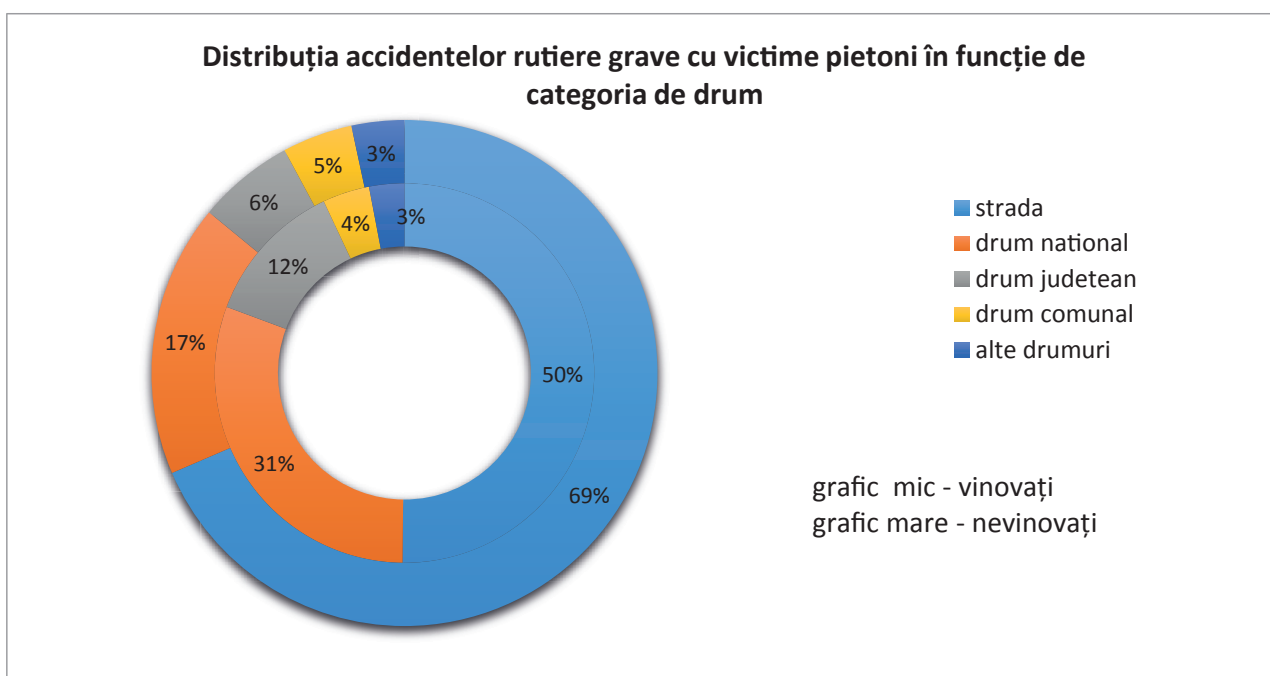
UNDE?

6 din 10 accidente grave cu implicarea pietonilor vârstnici au avut loc în mediul urban. Ponderea este și mai mare în cazul accidentelor care nu s-au produs din vina acestora (69%). Pe de altă parte, 4 din 10 accidente grave din vina pietonilor vârstnici au avut loc în mediul rural (și doar 25% dintre cele fără vinovăția pietonului implicat). Aceasta înseamnă că, cel puțin în cazul pietonilor vârstnici, în mediul rural, datorită, probabil, amplasării localităților pe drumurile intens circulate (europene, naționale), riscul de a provoca un accident nerespectând regulile de circulație este mai ridicat, față de situația în care ar fi implicați fără vinovăție în accidente.



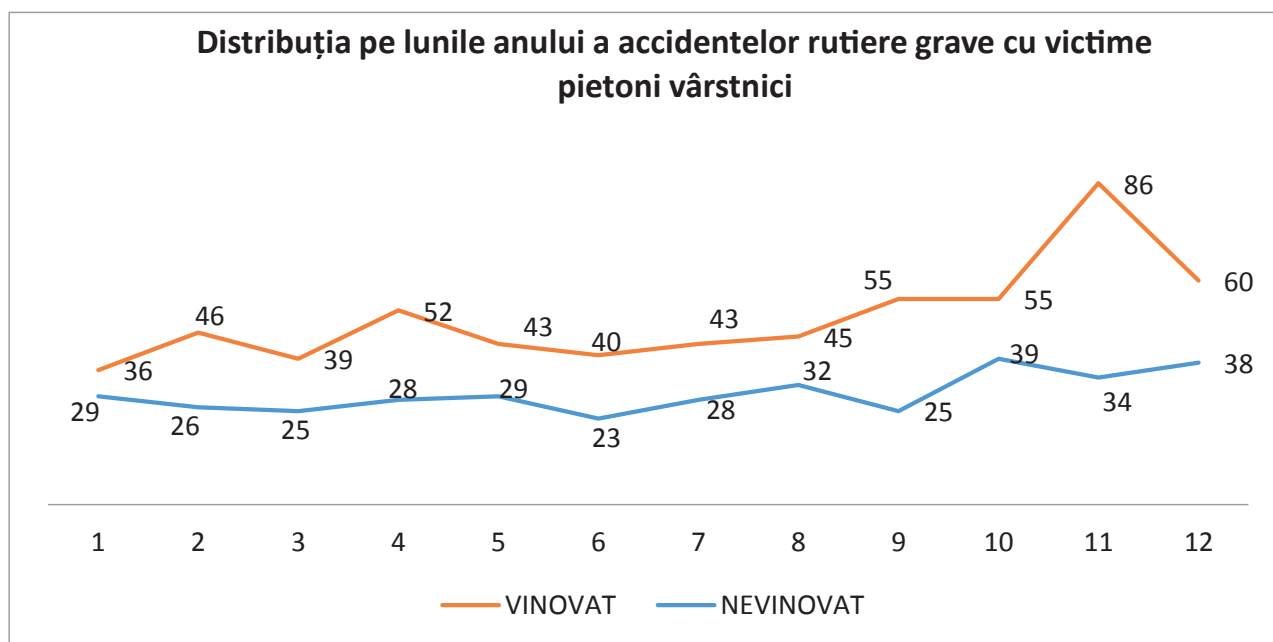
57% din accidentele cu implicare pietoni vârstnici s-au produs pe străzi, un sfert pe drumurile naționale și 1 din 10 pe drumurile județene. **Peste jumătate din accidentele pe străzi și trei sferturi din cele pe drumurile naționale și județene au fost din vina pietonilor vârstnici implicați.**

Graficul de mai jos indică ponderile accidentelor pe tipurile de drum diferențiat pe accidentele din vina și fără vina pietonului în vârstă. Observăm că accidentele neprovocate de către aceștia se concentrează într-un procent mult mai mare pe străzile din localități (69%), în timp ce în cazul accidentelor din vina pietonilor, ponderea celor de pe drumuri naționale, județene este mai mare.

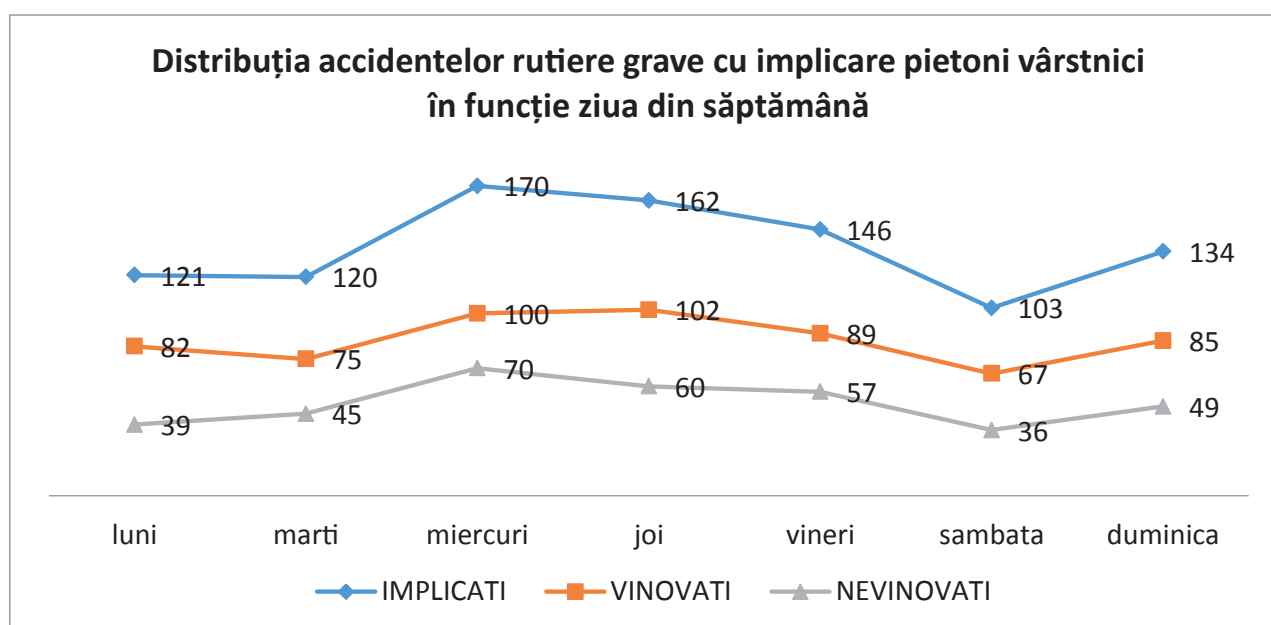


CÂND?

Din graficele de mai jos observăm o creștere a numărului de accidente în sezonul de toamnă (septembrie-noiembrie), mai evidentă în cazul accidentelor cu vinovăția pietonului, determinate probabil, așa cum am mai spus anterior, de umiditatea și de reducerea perioadei de lumină. În sezonul rece (decembrie – februarie) trendul este în scădere, condițiile naturale nefavorabile deplasării unei persoane de peste 65 de ani, fiind o posibilă explicație. În perioada sezonului cald, sunt înregistrate cele mai mici valori ale accidentelor în rândul pietonilor vârstnici.

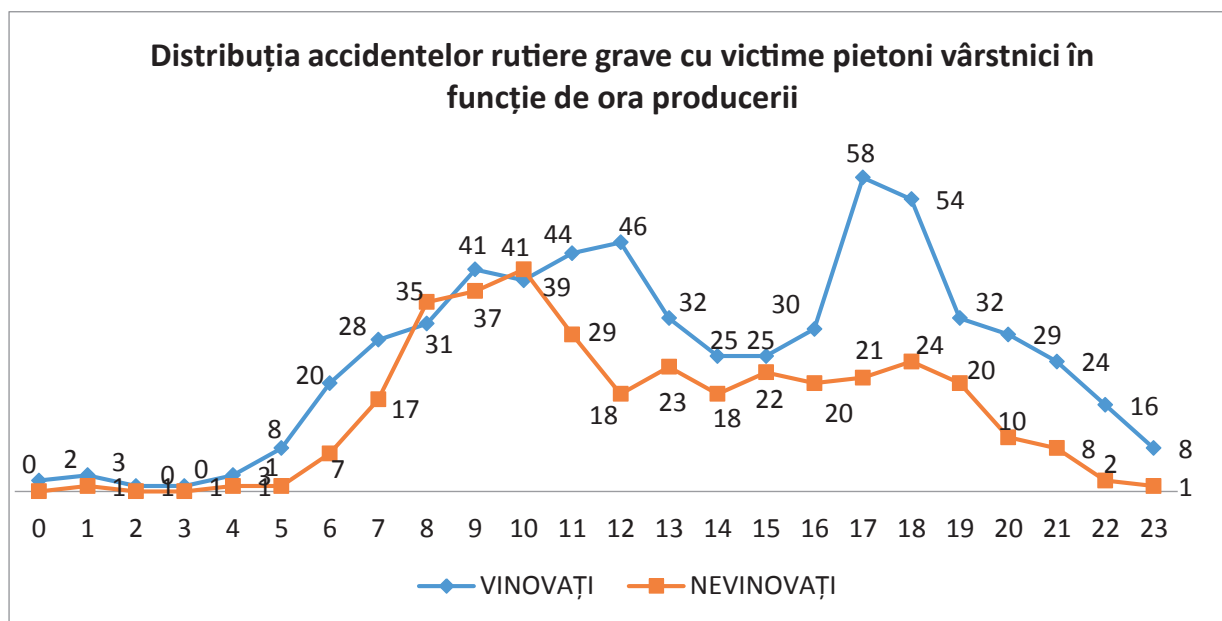


Atât accidentele din vina vârstnicilor, cât și cele în care aceștia au fost victime nevinovate s-au produs cu frecvență mai mare în zilele din mijlocul săptămânii (miercuri-vineri), cu o valoare destul de ridicată și în zilele de duminică, corespunzător deplasărilor mai frecvente în trafic ale vârstnicilor în acele zile.



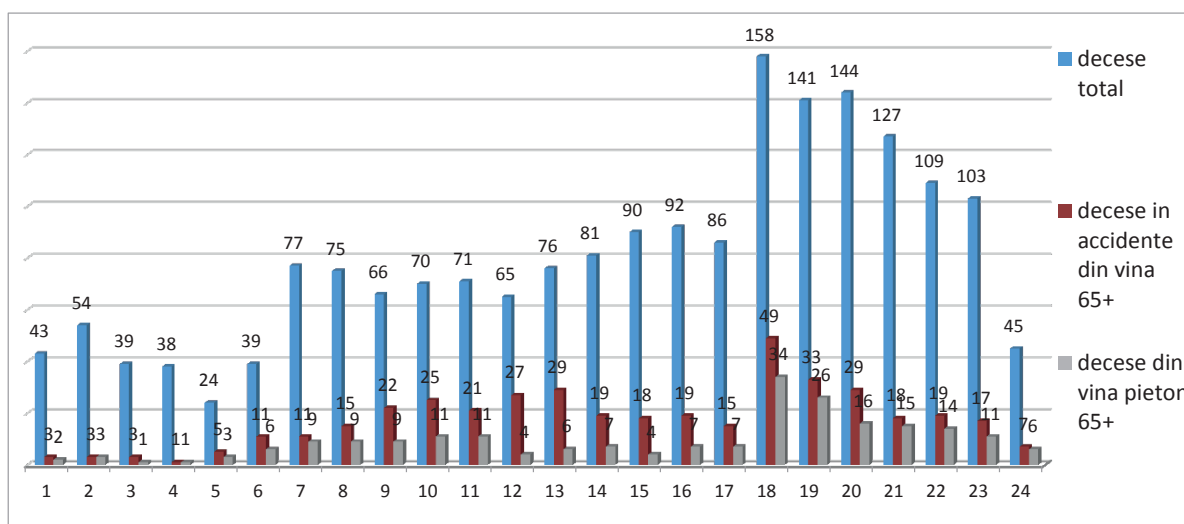
CAPITOLUL IV

Și în ceea ce privește distribuția orară se observă intervale mai critice din punct de vedere al riscului de accident la pietonii vârstnici: dimineața între orele 8⁰⁰-12⁰⁰ și, în cazul celor din vina pietonilor după amiaza între 16⁰⁰-19⁰⁰, corespunzător unei perioade mai intensă a deplasărilor.



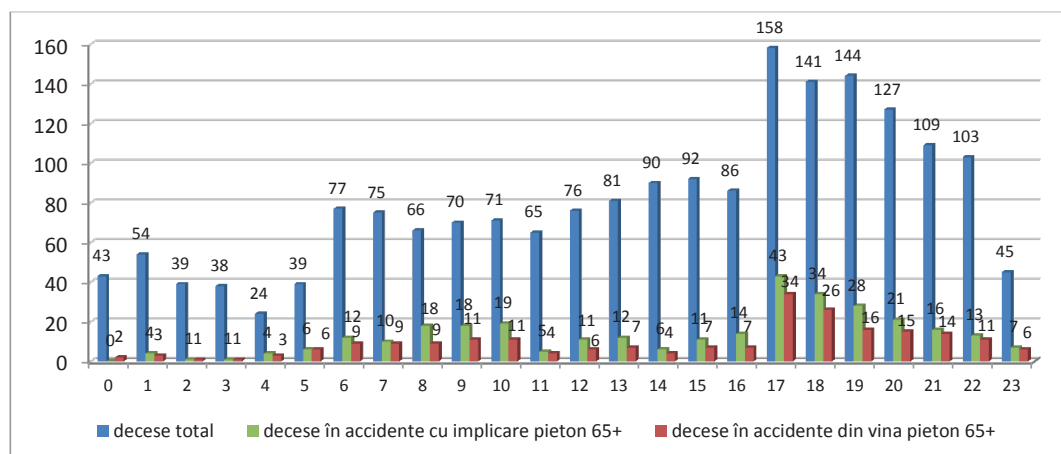
Accidentele din vina persoanelor vârstnice (fie ele șoferi, pasageri, bicicliști, căruțași, dar mai ales pietoni) sunt suprareprezentate în intervalul orar 8⁰⁰-12⁰⁰, (reprezintă 21-27% din totalul accidentelor înregistrate la nivel național în intervalele acestea de ore). În perioada dimineții (8⁰⁰-12⁰⁰), 1 din 10 accidente rutiere grave în România a fost din vina pietonilor de 65 ani și peste.

Pentru a ilustra și mai bine riscurile asociate anumitor intervale orare pentru pietonii vârstnici am raportat decesele rezultate în accidentele rutiere produse din vina vârstnicilor și, mai specific, a pietonilor vârstnici la totalul deceselor rutiere înregistrate în fiecare din intervalele orare ale unei zile.

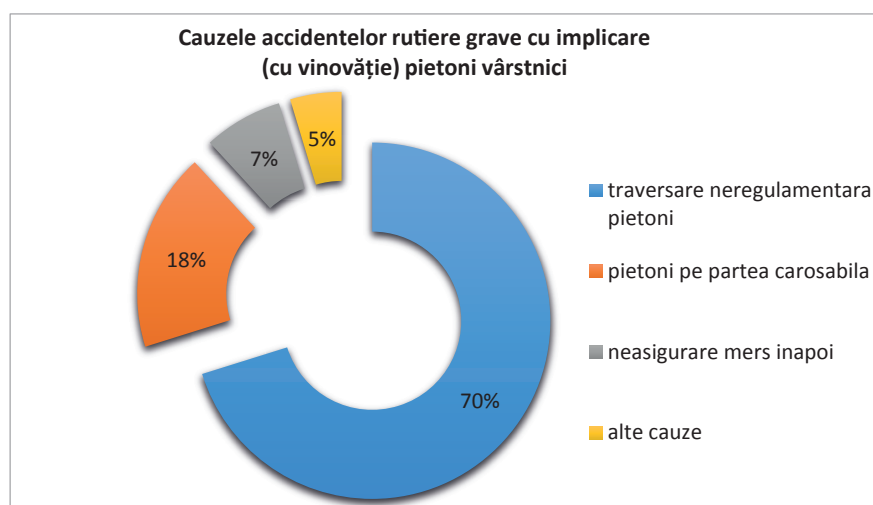


Ponderea deceselor din vina vârstnicilor este foarte mare în intervalul orar 8⁰⁰-12⁰⁰ (peste o treime, vârful fiind în intervalul 11⁰⁰-12⁰⁰ – **41,5% din totalul deceselor rutiere!**). De asemenea, în jurul orelor 5⁰⁰ dimineața și 17⁰⁰, ponderea ridicată a deceselor în accidente rutiere cauzate de persoane în vârstă este mai mare (28%, respectiv 31%), întunericul și implicit lipsa vizibilității (sezonul rece) fiind unul dintre factori. De altfel, ponderea deceselor din vina pietonilor vârstnici în cadrul deceselor din vina vârstnicilor (toate categoriile de participanți) este foarte mare (65-85%) după ora 20⁰⁰, ceea ce înseamnă că pe timpul nopții, accidentele produse de vârstnici sunt, în principal, din vina pietonilor din această categorie de vârstă.

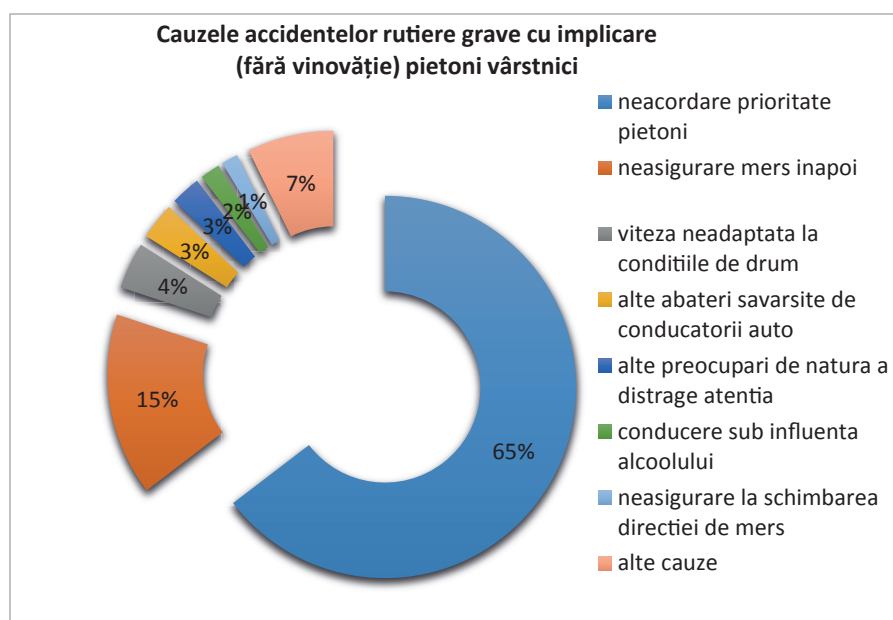
În ceea ce privește pietonii vârstnici, peste un sfert din decesele rezultate din accidentele înregistrate în intervalul 8⁰⁰-10⁰⁰ (dimineața) și 17⁰⁰-18⁰⁰ (seara), au fost cu implicarea unui pieton în vârstă de 65 ani și peste.



În ceea ce privește cauzalitatea accidentelor cu pietoni vârstnici, distingem între cauze ce țin de responsabilitatea pietonilor (54% în total accidente) și cele ce țin de ceilalți participanți la trafic implicați în accident. 7 din 10 accidente rutiere din vina pietonilor vârstnici au fost cauzate de o traversare neregulamentară, 18% de prezența acestora pe partea carosabilă, iar 7% de o neasigurare la mersul înapoi cu autoturismul, dar în care vina aparținut pietonului accidentat.



Cauze ce țin de conducători auto au fost în principal: *neacordare prioritate pietoni* (65%) și *neasigurare mers înapoi* (15%).

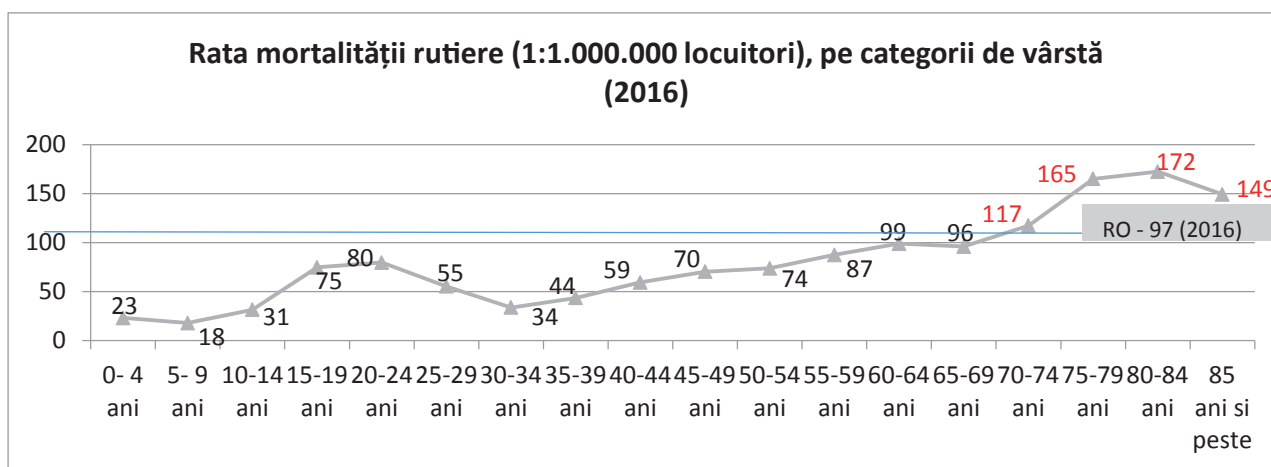


CAPITOLUL IV

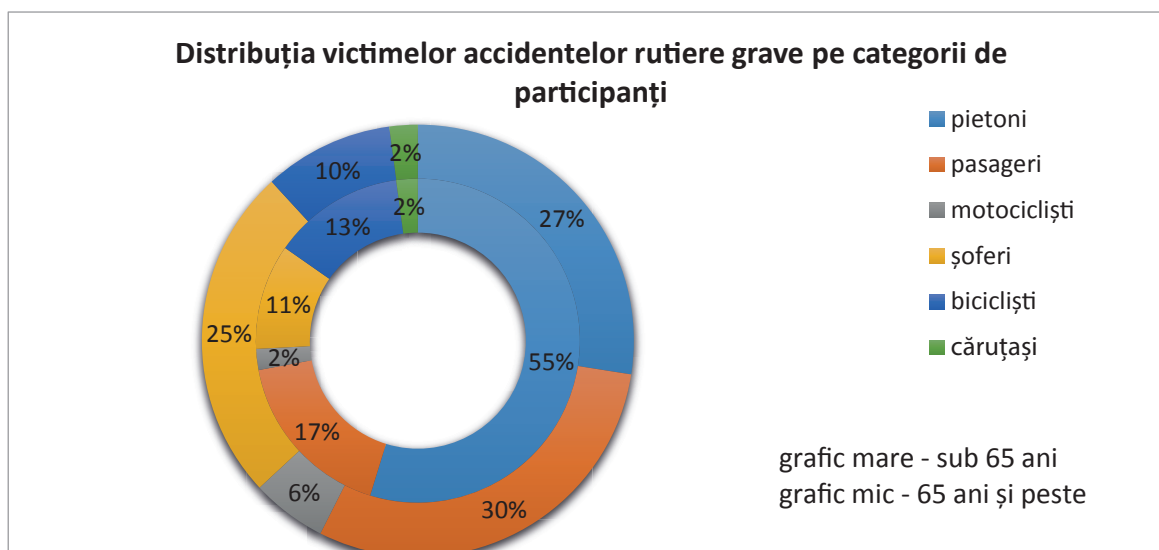
Vârstnici – victime ale accidentelor rutiere

Riscul de a muri într-un accident rutier în România crește foarte mult începând cu vârsta de 60 ani, iar peste 70 de ani depășește nivelul mediu național (97 decese la 1 milion de locuitori).

Este suficient să privim graficul de mai jos al mortalității rutiere pe categorii de vârstă pentru a înțelege că aceasta afectează într-o măsură mult mai mare persoanele de vârstă a treia.

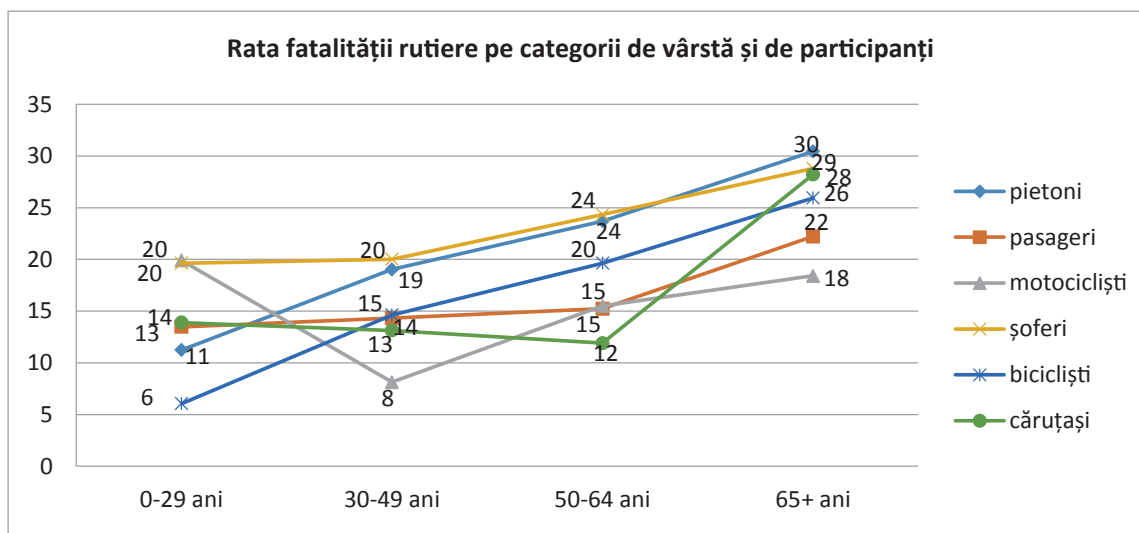


Categoria de participanți la trafic vârstnici, vulnerabili a deveni victime ale accidentelor rutiere este cea a **pietonilor, 55% victime vârstnice au fost pietoni**, procentul fiind mult mai mare comparativ cu cel al victimelor pietoni de vârstă mai mică (27%). Alte două categorii vulnerabile, dar într-o măsură mai mică, sunt *pasagerii* (17%) și *bicicliștii* (13%). Ponderea victimelor bicicliști de peste 65 de ani este mai mare decât cea corespunzătoare persoanelor sub 65 de ani, sugerând și aici, ca și în cazul pietonilor o vulnerabilitate crescută cu vârsta. Riscul de victimizare ca și șofer este mai redus în cazul vârstnicilor, doar 1 din 10 victime decedate sau rănite grav fiind conducători auto. Comparativ, un sfert din victimele mai tinere (sub 65 de ani) au fost șoferi.

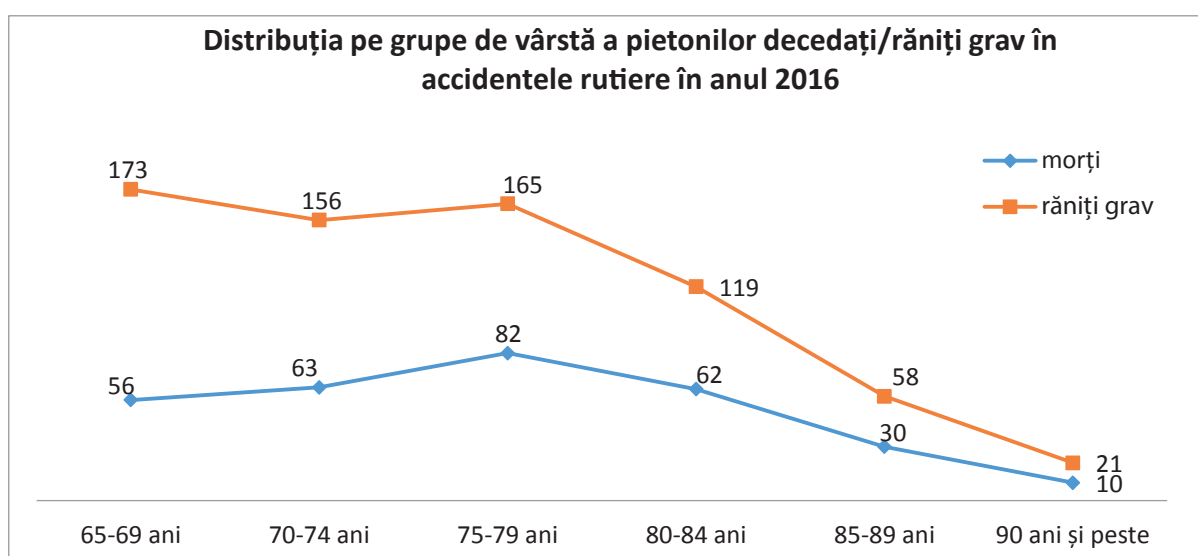
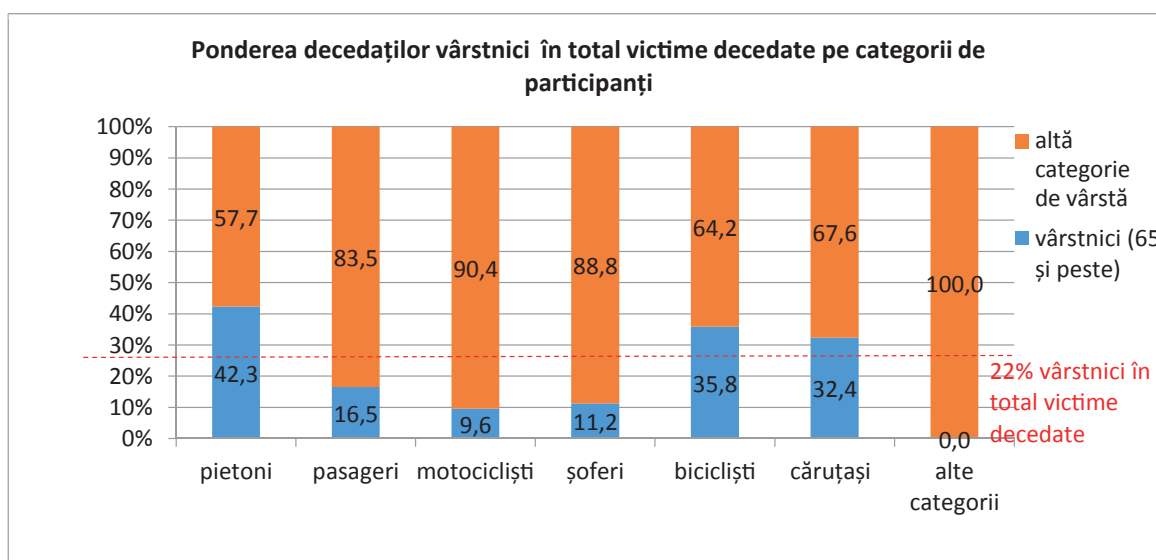


Media ridicată de vârstă a decedaților în accidentele rutiere din categoria pietoni (56,5 ani), comparativ cu celelalte categorii (exemplu 42,4 ani pentru șoferi) indică o incidență mare a acestor decese în rândul vârstnicilor. De altfel, 60% dintre pietonii vârstnici decedați aveau 75 ani și peste.

Un alt indicator care ilustrează foarte bine riscul de deces la persoanele vârstnice implicate în accidentele rutiere este **rata fatalității rutiere** (număr de decese/100 victime). Observăm în graficul de mai jos că proporția deceselor în rândul victimelor accidentelor grave crește rapid cu vârsta datorită fragilității fizice a persoanelor vârstnice care se recuperează mai greu din lovirile fizice. Rata fatalității este superioară pentru grupa de vârstă peste 65 de ani, la toate categoriile de participanți la trafic, dar cea mai mare este, desigur, la pietoni: la același număr de accidente, pietonii vârstnici sunt suprareprezentăți în decese, comparativ cu pietonii tineri (30 de decese la 100 de victime peste 65 de ani, comparativ cu 11 la pietonii sub 30 de ani).

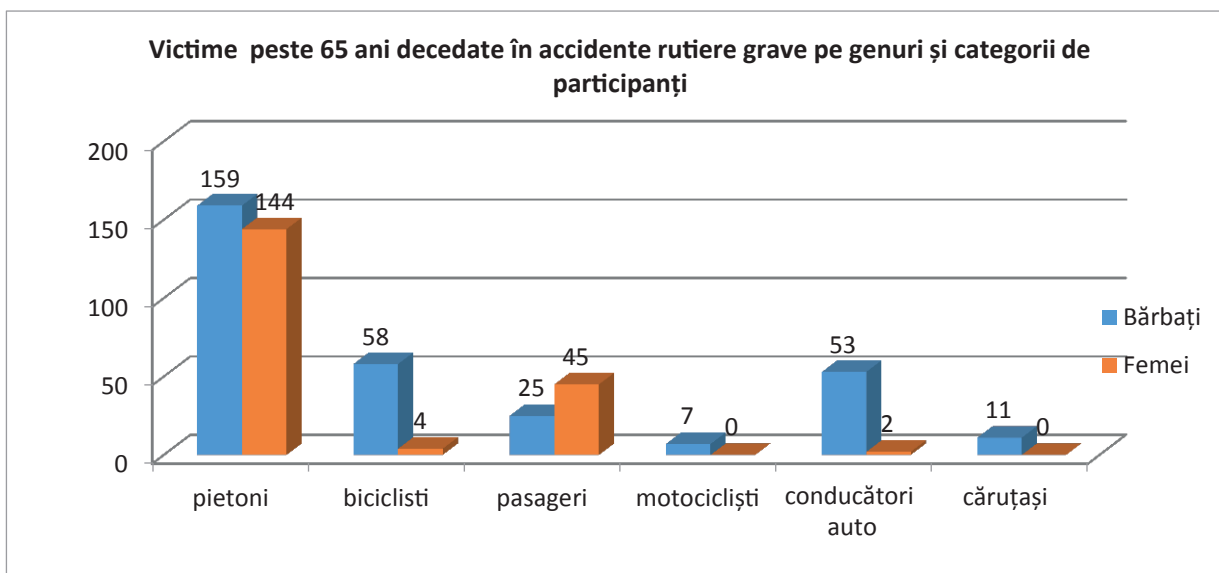


Suprareprezentarea victimelor în vârstă decedate în anumite categorii de participanți este ilustrată și de graficul următor. Dacă în total decese în accidente vârstnicii dețin o pondere de 22%, în cazul pietonilor, a bicicliștilor și căruțașilor ponderea decedaților în total victime accidente este mai mare. Aproximativ 4 din 10 pietoni și 3 din 10 bicicliști sau căruțași care au murit în accidentele rutiere au fost persoane vârstnice.



CAPITOLUL IV

Pe categorii de gen, dacă în cazul pietonilor vârstnici decedați, numărul femeilor și al bărbaților este relativ egal, în cazul bicicliștilor, conducătorilor auto și motocicliștilor, decedații sunt în marea majoritate bărbați. În cazul pasagerilor observăm un număr mai mare de femei victime, datorită, probabil, fragilității crescute și a afecțiunilor asociate îmbătrânirii (ex. osteoporoză).

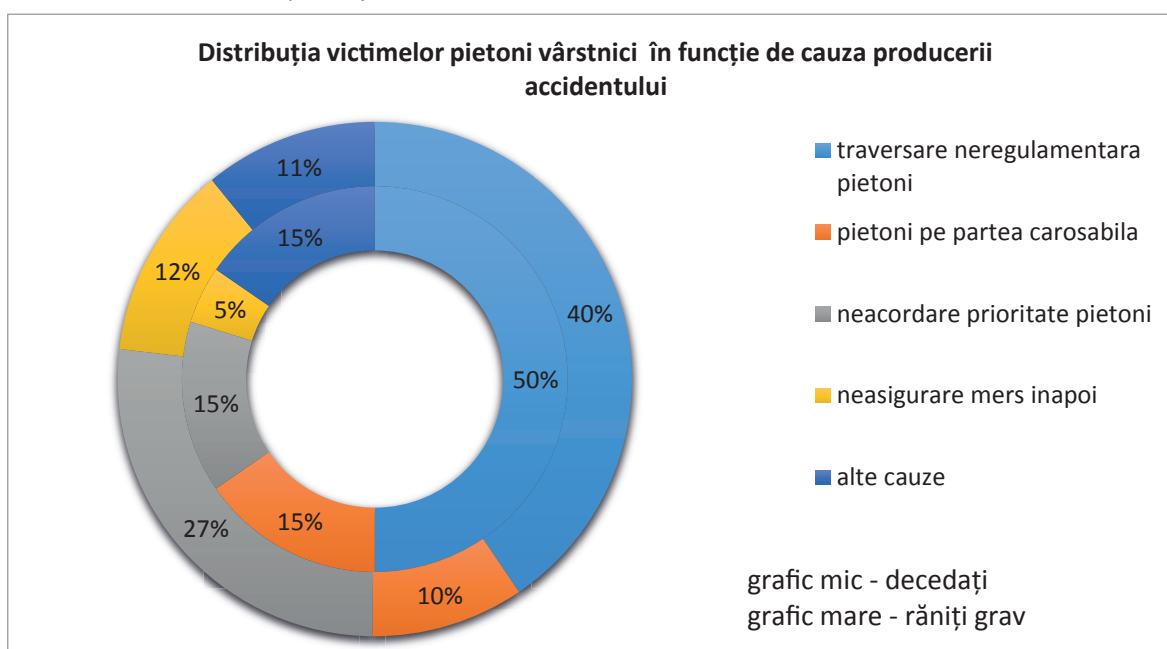


Dacă analizăm cauzalitatea deceselor la categoria de participanți cea mai vulnerabilă pentru segmentul de vârstă de 65 de ani și peste, respectiv pietonii, observăm că jumătate din decese au avut drept cauză principală **traversarea neregulamentară**; 1 din 7 decese a fost din vina conducătorilor auto care nu au acordat prioritate pietonilor, iar 1 din 7 pietoni au murit pentru că se aflau pe partea carosabilă. În total, 65% din decese din cauze au fost imputabile pietonilor vârstnici. Comparativ, în cazul rănilor grave, doar jumătate dintre ele au fost din cauze ce țin de pieton.

LOVIREA PIETONULUI – modul cel mai frecvent de accident grav cu victimă vârstnică

43% dintre decedații în accidentele grave cu **lovirea pietonului** (ca tip de impact) au fost persoane peste 65 ani.

55% dintre decesele persoanelor vârstnice în accidente rutiere au fost cauzate de lovirea pietonului.



Ca să ilustrăm și mai bine rolul important pe care îl are victima în cazul accidentelor în care sunt implicați pietoni vârstnici, am realizat o statistică a numărului de decese la 100 de accidente cu pietoni produse cu și fără vina acestora. Astfel dacă la 100 de accidente rutiere grave **fără** vinovăția pietonului vârstnic erau înregistrate **26 decese**, la 100 de accidente cu vinovăție erau **37 de decese**, deci riscul de deces crește cu 42% dacă accidentul

Indicele de mortalitate rutieră (nr decese la 100 de accidente rutiere) e mai mare în cazul accidentele din vina vârstnicilor: **30 decese** la 100 accidente, comparativ cu 22 decese la 100 accidente în general.

are loc din vina pietonului. Autoexpunerea la risc prin nerespectarea unor reguli de conduită în trafic conduce la un tip de impact mai violent, mai greu de prevenit din partea celorlalți participanți la trafic și, de aici, la consecințe mai dramatice.

Factori de risc

Limitările funcționale, vulnerabilitatea, fragilitatea fizică, bolile asociate vârstei, deplasarea sub influența medicației par a fi factorii cheie în riscul participanților la trafic vârstnici de a fi implicați într-un accident rutier, indică studiile și cercetările în domeniu.

Populația vârstnică pare a fi într-un risc crescut de a fi implicată în accidente ca pietoni și un risc crescut de a fi uciși în accident. Reducerea abilităților necesare și condiția medicală a pietonilor vârstnici (boli cronice), medicația asociată acestor boli, împiedică uneori performanța și crește riscul de accident.

Vulnerabilitatea la consecințele accidentelor se poate explica prin faptul că persoanele vârstnice sunt mai predispuse să sufere vătămări grave sau deces ca rezultat al accidentelor ca pieton datorită fragilității crescute (de ex. femei- osteoporoză). Chiar și la o viteză de impact de 20km/h riscul de deces e de 3 ori mai mare pentru o persoană care a depășit vârsta de 65 de ani.

Situații de mare risc

- în timpul zilei (orele 9-12 AM și 5-6 PM ore de vârf)
- în timpul săptămânii
- în sezonul rece (septembrie-februarie, cu vârf în luna noiembrie)
- în zona urbană
- în zona de domiciliu (maximum 1 km)
- la intersecții (implicând traversarea unei străzi late sau la virajul la stânga unui autovehicul), datorită complexității sporite a intersecției comparativ cu alte situații.

Cercetările arată că vârstnicii nu sunt doar suprareprezențați în accidentele în lanț și în intersecții, ci sunt responsabili de producerea lor, aceasta datorită, probabil, erorilor în percepție, judecată, luarea deciziilor și timp de reacție.

Riscul la **traversarea străzii** crește substanțial după 79 de ani. Riscul de deces crește rapid după 60 de ani și foarte rapid după 70 ani.

- traversarea în zona urbană (mijlocul sau ultima parte a traversării), în maximum 1 km în jurul casei, în deplasări regulate (ex: cumpărături) - 47,6% din totalul pietonilor uciși la traversare neregulamentară au fost victime vârstnice (de 65+) -156 din 328 decese;
- traversarea în zona rurală – accidente de-a lungul drumului sau staționând, asociate cu consumul de alcool.




TRIȘEZI CENTURA, PĂCĂLEȘTI VIAȚA
 O campanie a Poliției Rutiere Române.



Tu pe cine protejezi?
 Nu îi ceda scaunului șansele tale de supraviețuire.
 Poartă corect centura de siguranță.

Partea centurii de siguranță crește șansele de supraviețuire în caz de accident de la 40% la 60%!
 • Utilizează centura chiar și pe distanțe scurte, în interiorul localității.
 • Reglează înălțimea centurii astfel încât aceasta să treacă peste mijlocul umărului și nu peste gât.
 • Ajustează centura astfel încât aceasta să stea bine în urmă, înălțimea de la bust și de bască.
 • Centura nu trebuie răsucită sau trecută peste obiecte solide ori cabluri, purtate în buzunare.

www.supravietuitorii.ro


Capitolul V

CAMPANII PREVENTIV-EDUCATIVE

Pornind de la scopul Campaniei Naționale **“Alege Viața!”**, prin care se dorește îmbunătățirea nivelului de cunoaștere și respectare a regulilor de circulație, precum și de conștientizare a consecințelor nerespectării acestora, în anul 2016, împreună cu partenerii atrași din societatea civilă, au fost desfășurate următoarele proiecte preventiv-educative:

- **„Fii treaz la volan!”**, campanie realizată cu sprijinul Asociației pentru Promovarea Asigurărilor, care s-a derulat în perioada iulie – august 2016 și s-a axat pe mesaje cheie, menite să crească nivelul de conștientizare a pericolelor la care se expun conducătorii auto și la care îi expun pe ceilalți participanți la traficul rutier, atât atunci când folosesc smartphone-ul în timpul condusului, cât și atunci când se află sub influența băuturilor alcoolice sau a substanțelor psihoactive. Cu ocazia programului, au fost tipărite 500.000 pliante care au fost distribuite în trafic și companiilor de asigurări;
- **“Supraviețuitorii – Trișezi centura, păcălești viața”**, proiect realizat împreună cu Mercury 360 Communications S.R.L. și desfășurat în perioada iulie – august 2016. În cadrul proiectului, a fost organizată o expoziție inedită, intitulată „Supraviețuitorii”, în care au fost prezentate publicului scaune auto „protejate” cu centura de siguranță de către conducătorii de autovehicule sau pasageri, fiecare scaun având afișată câte o poveste a unei persoane care a supraviețuit în urma unui accident rutier. Aceste scaune auto au călătorit prin marile orașe²⁹ ale țării, iar poveștile lor au putut fi citite de către vizitatori. După finalizarea turneului național, scaunele auto „supraviețuitoare” au ajuns la Muzeul Poliției Române din Târgoviște, continuând astfel să transmită mesajul. În cadrul activităților specifice, au fost distribuite 5.000 de pliante.
- **“Go Mono”**, realizat cu sprijinul B.V. McCann Erickson S.R.L., în perioada iulie – septembrie 2016. Această campanie a constat în amplasarea unor panouri de informare cu mesajul **“muzica într-o singură cască pentru siguranță în trafic”**, în parcurile Herăstrău și I.O.R. din municipiul București, lângă punctele de închiriere a bicicletelor, cât și în distribuirea în trafic a 3.000 de pliante cu caracter preventiv, conducătorilor de biciclete și pietonilor.

- **“Verde la educație pentru circulație”**, este un proiect ajuns la cea de-a patra ediție și s-a organizat în colaborare cu SC LIDL DISCOUNT SRL în parcurile magazinelor LIDL. Acest proiect a vizat promovarea unui comportament responsabil în rândul copiilor.

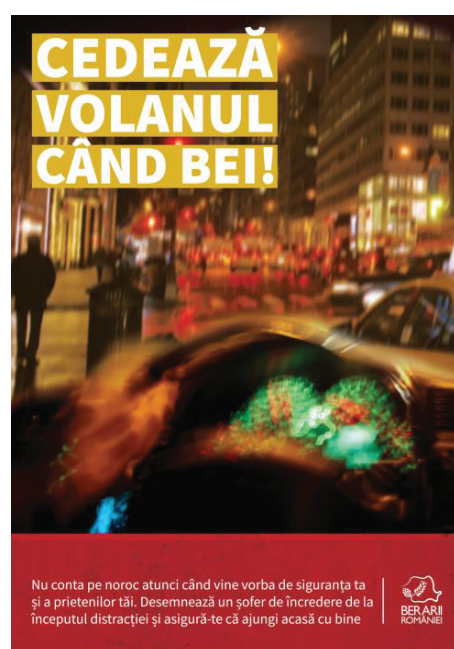
Activitatea a avut două secțiuni, respectiv una teoretică și una practică, debutând cu secțiunea teoretică în care cei mici au acumulat informații referitoare la indicatoarele rutiere și la regulile de circulație. După realizarea secțiunii teoretice, a urmat cea de-a doua sesiune interactivă, unde cei mici au fost invitați să-și verifice cunoștințele proaspăt dobândite, printr-un joc de circulație rutieră, pe un covor rutier care ilustrează un oraș în miniatură cu treceri pentru pietoni, indicatoare și semafoare, copiii având posibilitatea de a participa la concursuri pe tema siguranței rutiere. La finalul activității educative, toți copiii au fost răsplătiți cu premii.



De asemenea, activitățile au fost mediatizate, evenimentul fiind susținut și de reprezentanții mass-mediei locale care au răspuns pozitiv invitației poliției rutiere.

- **“Viața e a ta!”** - campania a fost realizată cu sprijinul S.C. TITI AUR S.R.L, iar activitățile au fost desfășurate la sediul Academiei Titi Aur și au avut ca scop prevenirea accidentelor rutiere, prin școlarizarea a peste 1.000 de instructori auto pentru a le dezvolta deprinderile și noțiunile teoretice privind conducerea autovehiculelor pe drumul public, care, la rândul lor să împărtășească noțiunile nou dobândite tinerilor ce urmează cursurile școlilor de pregătire a conducătorilor auto, cât și de conștientizare a riscurilor la care se expun și îi expun și pe ceilalți participanți la traficul rutier, atunci când nu respectă normele rutiere.
- **“Cedează volanul când bei!”**, program realizat în parteneriat cu Asociația “BERARII ROMÂNIEI”. Astfel, cu ocazia acestei campanii, în perioada decembrie 2016 – ianuarie 2017, a fost difuzat pe site-ul YouTube un spot publicitar de promovare a mesajului campaniei **“CEDEAZĂ VOLANUL CÂND BEI!”**, pentru popularizarea și cunoașterea, atât de către conducătorii de vehicule, cât și de către ceilalți participanți la traficul rutier, a consecințelor conducerii unui vehicul sub influența alcoolului.

În cadrul campaniei, au fost distribuite în trafic pliante cu caracter preventiv.



CIFRE CARE TE VOR PUNE PE GÂNDURI

În fiecare an, sute de accidente grave de circulație sunt produse din vina conducătorilor auto care se urcă la volan sub influența alcoolului.

Doar de la începutul anului până în prezent au avut loc:



Cât despre perioada sărbătorilor de iarnă, între 15.12.2015 – 15.01.2016 au avut loc:



Cedează volanul când bei!
Alege să ajungi cu bine acasă după petrecere.

O campanie inițiată de BERARII ROMÂNIEI
Cu sprijinul

CAPITOLUL V

- În cadrul Concursului de Educație Rutieră, intitulat **“TROFEUL CORESI”**, în cursul lunii iunie 2016, un reprezentant din cadrul Direcției Rutiere a participat în calitate de membru al juriului, la ediția a XIX-a, organizată la Școala Gimnazială “Coresi”, din municipiul Târgoviște, județul Dâmbovița, de către Inspectoratul de Poliție Județean Dâmbovița în colaborare cu Inspectoratul Școlar Județean și autoritățile locale.

La această activitate au participat 22 de echipaje (88 de elevi) din județele Argeș, Bihor, Brașov, Cluj, Călărași, Covasna, Dâmbovița, Galați, Giurgiu, Ilfov, Mureș, Sibiu, Timiș, Teleorman, Tulcea și Vâlcea.

Competiția a constat în trei probe, una teoretică de cunoaștere a regulilor de circulație rutieră și două practice de îndemânare, prin parcurgerea unui traseu cu bicicleta în poligon și de respectare a regulilor de circulație de către micii bicicliști, în parcul-școală.



- În cadrul Concursului Național **“Educație Rutieră – Educație pentru viață”**, în cursul lunii iulie 2016, reprezentanți din cadrul Direcției Rutiere, Brigăzii Rutiere București și Serviciilor Rutiere Vâlcea și Covasna, au participat la desfășurarea și organizarea fazei finale a concursului, care a avut loc în municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna. La această etapă finală au participat echipajele de educație rutieră câștigătoare a fazelor județene. Competiția a constat în trei probe, una teoretică de cunoaștere a regulilor de circulație rutieră și două probe practice, de îndemânare, a parcurge un traseu cu bicicleta în poligon și de respectare a regulilor de circulație de către micii bicicliști, în parcul-școală.





Capitolul VI

ACTIVITAȚI 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 2016, structurile Poliției Rutiere au organizat **60.661 acțiuni**. Cele mai multe dintre acestea au vizat, în principal:

combaterea principalelor cauze generatoare de accident

- încălcarea regimului legal de viteză – 12.788 acțiuni
- conducerea sub influența băuturilor alcoolice – 7.485 acțiuni
- nerespectarea regulilor de circulație de către pietoni – 5.844 acțiuni
- neacordarea priorității de trecere pietonilor – 5.837 acțiuni
- depășirile neregulate – 2.982 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 VI

Totodată, pentru combaterea indiscipliniei și infraționalității rutiere, în perioada de referință, au fost organizate 12.710 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 2016, la nivel național, au fost aplicate **2.327.125 sancțiuni contravenționale** pentru încălcarea normelor rutiere (cu 10,34% mai puține decât în anul 2015), principalele abateri sancționate fiind:

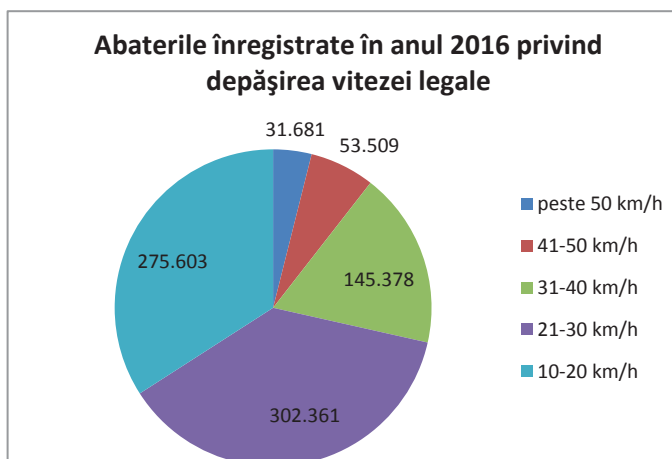


În ceea ce privește conducătorii de vehicule, sancțiunile contravenționale au fost aplicate în marea lor majoritate (97%) conducătorilor de autovehicule (2.093.235 contravenții), restul de 3% fiind acordate pentru încălcarea normelor rutiere de către căruțași (21.576 contravenții), bicicliști (45.771 contravenții), mopediști (1.667 contravenții) și motocicliști (1.088 contravenții), precum și pentru alte categorii.

Valoarea totală a contravențiilor aplicate, prevăzute de O.U.G nr. 195/2002 actualizată și H.G nr. 85/2003 s-a ridicat în anul 2016 la 555.145,61 mii lei.

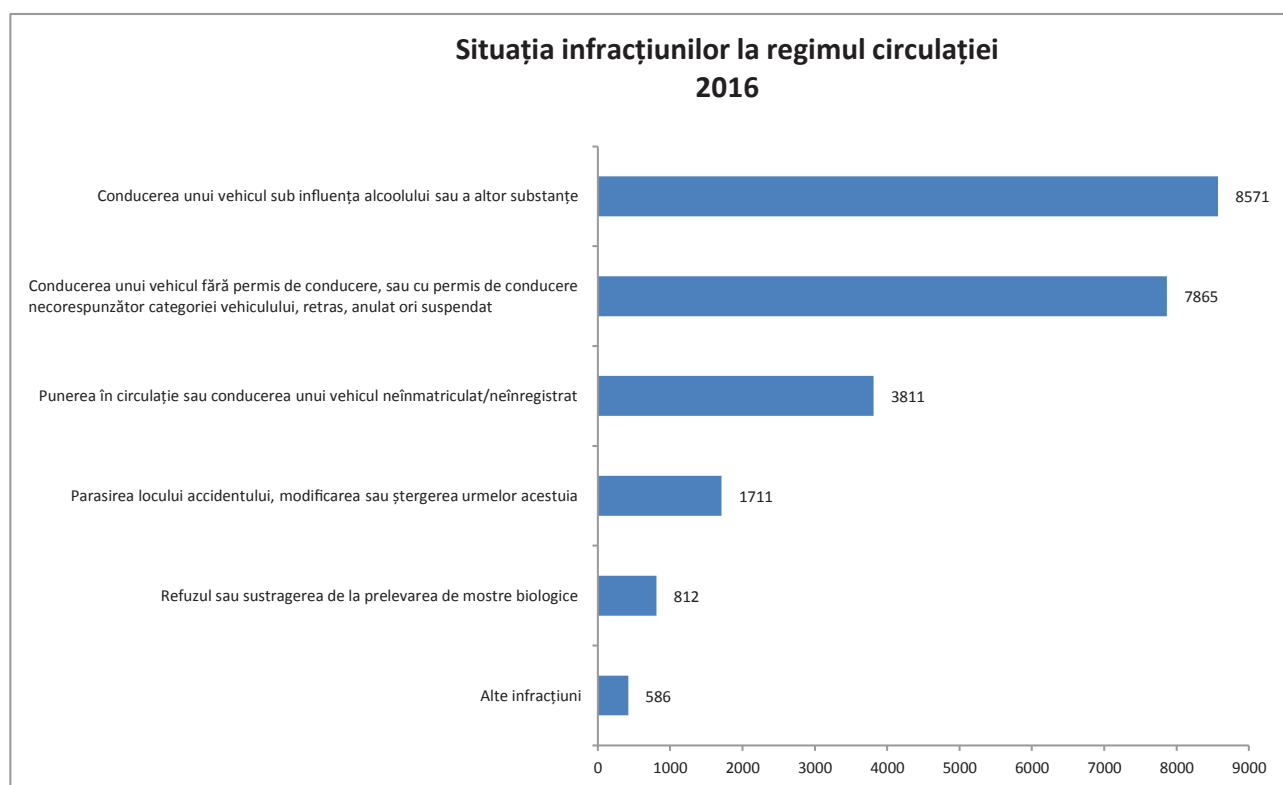
Deoarece viteza a constituit una dintre principalele cauze ale accidentelor rutiere, generând consecințele cele mai grave, activitatea de combatere a vizat cu precădere acest gen de abatere, modul în care sunt încălcate limitele de viteză de către conducătorii de autovehicule fiind ilustrat în graficul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

Comparând cifrele referitoare la sancțiunile contravenționale aplicate în anul 2016 cu cele înregistrate în 2015, 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 9,7%), utilizarea telefonului mobil fără dispozitiv sau accesorii de tip „mâini libere” (cu 7,9%), neportul centurii de siguranță sau neutilizarea dispozitivelor de retenție



omologate (cu 14,1%), conducerea unui autovehicul de către o persoană aflată sub influența băuturilor alcoolice (cu 18,1%), nerespectarea regimului legal de viteză (cu 12%), neacordarea priorității de trecere pietonilor (cu 5,9%), neacordarea priorității de trecere vehiculelor (cu 10,2%), nerespectarea regulilor de circulație de către pietoni (cu 24,9%) și încălcarea regulilor privind depășirea (cu 0,76%). În schimb, a crescut numărul sancțiunilor acordate pentru nerespectarea regulilor de circulație de către bicicliști (cu 17,4%).

Totodată, în anul 2016, au fost constatate la nivel național **23.356 (-7,42%) infracțiuni contra siguranței circulației pe drumurile publice**. Așa cum ilustrează și graficul următor, cele mai multe infracțiuni în anul 2016 au fost constatate 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 **159.044 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 (21,1 %)*, *depășirea vitezei cu mai mult de 50 km/h (22 %)* și *efectuarea unor depășiri neregulamentare (16,6 %)*.

CAPITOLUL VI

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

Abatere	Număr permise de conducere reținute - 2016	%
- conducere sub influența băuturilor alcoolice	11942	7,51
- defecțiuni tehnice grave	824	0,52
- depășirea vitezei cu mai mult de 50 km/h	35091	22,06
- nerespectarea regulilor de trecere la nivel cu calea ferată	1608	1,01
- neoprirea la semnalul regulamentar al polițistului în scopul sustragerii de la control „cu urmărire”	1494	0,94
- nerespectarea normelor privind depășirea vehiculelor	26466	16,64
- neacordarea priorității de trecere vehiculelor	12157	7,64
- neacordarea priorității de trecere pietonilor	35192	22,13
- nerespectarea culorii roșii a semaforului electric	11932	7,50
- depășirea coloanelor oprite la semafor și trecerile la nivel cu CF	1188	0,75
- cumulul de puncte de penalizare	4291	2,70
- circulație pe sensul opus	2869	1,80

Tot în cursul anului 2016, au fost retrase **66.242 certificate de înmatriculare**, cele mai multe dintre acestea pentru defecțiuni tehnice (54,4%) și pentru lipsa asigurării de răspundere civilă auto (10,5%).

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: 021/318.21.00;021/312.15.19
Fax: 021/318.21.02, 021/318.21.07
E-mail: arutiera@arr.ro, relatii_publice@arr.ro
Pagina web: www.arr.ro

2. REGISTRUL AUTO ROMÂN

Contact: Sediul central – Adresa: Calea Griviței, nr. 391A, sector 1, București, cod 010719
Tel. centrală: 021/202.70.00
Programări online și informații: 021/9672 (tarif normal RCS&RDS)
Fax: 021/318.17.54
E-mail: rarom@rarom.ro
Pagina web: www.rarom.ro

3. INSPECTORATUL DE STAT PENTRU CONTROLUL ÎN TRANSPORTUL RUTIER

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

II. COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE

Contact: Adresa: B-dul Dinicu Golescu, 38, sector 1, București, 010873
Telefon: 021/264.32.02
Tel. Verde: 021.9360
Fax: 021/312.09.84
E-mail: office@andnet.ro
Pagina web: www.cnadnr.ro

III. MINISTERUL AFACERILOR INTERNE, prin:

1. INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE – Direcția Rutieră

Contact: Adresa: Bd. George Coșbuc, nr. 83 - 85, sect. 5, București;
Tel.: 021/208.25.25 /19652 sau 19653
Fax: 021/335.36.66
E-mail: circulatie@politiaromana.ro, oug41.2016.dr@politiaromana.ro - Adresă de poștă electronică dedicată numai primirii copiei de pe cartea de identitate în vederea furnizării serviciilor publice privind activitatea poliției rutiere și pentru primirea copiei după dovada plății amenzii rutiere aplicată de către lucrătorii Direcției Rutiere din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române.
Pagina web: <https://www.politiaromana.ro/ro/structura-politiei-romane/unitati-centrale/directia-rutiera>

2. DIRECȚIA REGIM PERMISE DE CONDUCERE ȘI ÎNMATRICULARE A VEHICULELOR

Contact: Adresă: Șos. Pipera Nr.49, Sector 2, București
Telefon: 021/ 301.95.70
Fax: 021.232.16.61
E-mail: drpciv@mai.gov.ro
Pagina web: www.drpciv.ro

IV. AUTORITATEA DE SUPRAVEGHERE FINANCIARĂ

Contact: Adresa: Splaiul Independenței, nr. 15, sector 5, București
Fax: 021/659.6051, 021/659.64.36
Tel. Verde: 0800 825 627
E-mail: office@asfromania.ro
Pagina web: www.asfromania.ro

V. BIROUL ASIGURĂTORILOR DE AUTOVEHICULE DIN ROMÂNIA

Contact: Adresa: Str. Vasile Lascăr nr. 40 - 40bis, Et. 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,
0743/17.47.47
Fax: 021/319.13.01
E-mail: secretariat@baar.ro
Pagina web: www.baar.ro

DIRECȚIA FONDUL DE PROTECȚIE A VICTIMELOR STRĂZII

Contact - Adresa: Str. Vasile Lascăr nr. 40 - 40bis, Et. 5, sector 2, București, cod 020502, România;
Telefon secretariat: 021/300.18.80; 031/805.34.06; 031/805.34.07
Informații asiguratori RCA: 021/300.18.86; 021/.300.18.87
Departament daune: 021/300.18.84
Fax: 021/312.31.82
E-mail: fpvs@baar.ro, office@fpvs.ro
Pagina web: www.fpvs.ro

VI. CONSILIUL INTERMINISTERIAL PENTRU SIGURANȚA RUTIERĂ

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

VII. ASOCIAȚIA PRODUCĂTORILOR ȘI IMPORTATORILOR DE AUTOMOBILE

Contact: Telefon: 031/405.83.35; 031/405.83.36

Fax: 021/668.52.70

E-mail: apia@apia.ro

Pagina web: www.apia.ro

VIII. ASOCIAȚIA CONSTRUCTORILOR DE AUTOMOBILE DIN ROMÂNIA

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

Tel/Fax: 0248/211.245; 0248/219.958

E-mail: acarom@acarom.ro

Pagina web: www.acarom.ro

IX. AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

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

Centrala de alarmă și informații:

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

Fax: 021/317/15.52

E-mail: acr@acr.ro

Pagina web: www.acr.ro