



București - 2020

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2019



MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității



DIRECȚIA RUTIERĂ

Adresa: Bd. George Coșbuc, nr. 83 - 85, sector 5, București;

Telefon: 021 208 25 25 /19652 sau 19653

Fax: 021 335 36 66

E-mail: circulatie@politiaromana.ro

Pagina web

<https://www.politiaromana.ro/ro/structura-politiei-romane/unitati-centrale/directia-rutiera>

INSTITUTUL DE CERCETARE ȘI PREVENIRE A CRIMINALITĂȚII

Adresa: Str. Domnița Anastasia, nr.1, sector 5, București

Telefon: 021.208.25.25/26039

Fax: 021 316 66 55

E-mail: prevenire@politiaromana.ro

Pagina web

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

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2019



București 2020

CUPRINS

Cuvânt înainte		5
Principalele rezultate		7
Capitolul I	CONTEXTUL INTERN ȘI INTERNAȚIONAL ÎN PROBLEMATICA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE	15
Capitolul II	ANALIZA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE PRODUSE ÎN ANUL 2019	29
Capitolul III	ACCIDENTE RUTIERE GRAVE PRODUSE ÎN RÂNDUL TINERILOR CU VÂRSTA ÎNTRE 18 ȘI 24 ANI	66
Capitolul IV	ACTIVITĂȚI DESFĂȘURATE LA NIVEL NAȚIONAL PRIVIND PREVENIREA ȘI COMBATerea INDISCIPLINEI ȘI INFRAȚIONALITĂȚII RUTIERE	94
Anexe		101

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2019

București 2020

Cuvânt înainte

Pe măsură ce ne apropiem de finalul anului 2020, moment de bilanț atât la nivel european, cât și mondial, în ceea ce privește siguranța în trafic, nevoia unor analize complexe cu privire la cauzalitatea accidentelor rutiere grave devine din ce în ce mai pregnantă. Reducerea drastică a numărului de decese provocate de accidentele rutiere – obiectiv al politicilor de siguranță publică reclamă, înainte de toate, cunoașterea acelor elemente de natură legislativă, educațională, tehnice sau umane care au condus la producerea unor evenimente rutiere cu impact grav asupra sănătății și vieții umane. Diminuarea numărului de accidente rutiere grave va putea fi realizată doar prin îmbinarea unor măsuri coerente în toate aceste domenii.

*Din această perspectivă, **Buletinul siguranței rutiere 2019** continuă tradiția de analiză riguroasă a principalilor indicatori ai siguranței în traficul rutier din România, în speranța unei fundamentări științifice a viitoarelor politici și programe în acest domeniu. În același timp, Buletinul se dorește a fi un instrument extrem de valoros pentru monitorizarea schimbărilor înregistrate de-a lungul ultimilor ani în traficul din România și pentru relevarea elementelor care au contribuit la producerea unor evenimente rutiere negative.*

Prezenta ediție oferă o imagine amplă asupra specificului accidentelor rutiere grave produse în 2019, oferind totodată informații privind dinamica principalilor factorilor de risc. Un spațiu important în cadrul său este acordat accidentelor în care au fost implicați tinerii cu vârsta între 18 și 24 ani, considerați a fi un grup vulnerabil în ceea ce privește disciplina în trafic.

Demersul nostru a fost sprijinit, și de această dată, de ajutorul acordat de partenerii noștri, care ne-au furnizat datele statistice necesare descrierii caracteristicilor traficului rutier și cărora, cu această ocazie, ținem să le mulțumim.

Autorii

PRINCIPALELE REZULTATE

Contextul global și european

- Organizația Mondială a Sănătății arată că 1,35 milioane de persoane își pierd anual viața în accidente rutiere. În plus, 50 de milioane de persoane sunt rănite grav ca urmare a accidentelor rutiere.
- Rata mortalității în raport cu populația globală a rămas relativ constantă în ultimii 15 ani, stabilizându-se în jurul valorii de 18 decese la 100.000 de locuitori.
- Țările cu venituri reduse au un risc de mortalitate rutieră de 3 ori mai mare decât cele dezvoltate. Totuși, chiar în interiorul țărilor cu venituri mari, persoanele cu statut socio-economic redus prezintă un risc mai mare de a fi implicate în accidente rutiere.
- În context mondial, Uniunea Europeană are printre cele mai sigure drumuri din lume, cu aproximativ 5 decese la 100.000 de locuitori, comparativ cu 18 decese la 100.000 locuitori la nivel global.
- În anul 2019, 22.660 persoane au decedat ca urmare a accidentelor rutiere în Uniunea Europeană, cu 3% mai puține decât în 2018.
- În perioada 2010-2019, la nivelul Uniunii Europene s-a înregistrat o reducere a numărului de decese rutiere de 24%.
- Având în vedere rezultatele obținute până acum, Comisia Europeană a adoptat, încă din mai 2018, Planul Strategic de Acțiune pentru Siguranța Rutieră, care a fost urmat de cadrul de politică privind siguranța rutieră pentru deceniul 2021-2030, care se bazează pe o nouă abordare, aceea a *sistemului sigur*.
- *Sistemul sigur* introduce noi standarde de siguranță pentru vehicule și pentru infrastructură, care vizează introducerea unor echipamente avansate de siguranță, digitalizare și schimb de bune practici.

Contextul național

- România a înregistrat, în intervalul 2010-2019, o reducere a numărului persoanelor decedate în accidente rutiere cu 21,6%.
- În aceeași perioadă, în țara noastră numărul accidentelor rutiere grave a scăzut cu 6,6%, iar numărul persoanelor rănite grav în aceste accidente a scăzut cu 4,5%.

- Rata mortalității rutiere a fost, în 2019, de 96 de decese la 1 milion de locuitori.
- Indicele de mortalitate rutieră în 2019, definit ca numărul de persoane decedate înregistrate în medie la 100 de accidente rutiere grave, a fost de 21,6.
- La data de 31.12.2019, în România erau 7.907.928 de persoane care dețineau permis de conducere, ceea ce reprezintă 40,9% din totalul populației țării și 49,8% din populația adultă.
- Mai mult de o treime dintre tinerii până în 21 de ani sunt posesori de permis de conducere.
- La finalul anului 2019, erau 8.708.863 vehicule rutiere înmatriculate în circulație, cu 6% mai mult față de anul precedent. Dintre acestea, 79% erau reprezentate de către autoturisme.
- În anul 2019, rata de motorizare în țara noastră era de 352 de autoturisme la 1000 de locuitori.
- La 1 autoturism nou înmatriculat în anul 2019, au fost înmatriculate alte 2,8 autoturisme second hand.
- În 2019, vechimea medie a autoturismelor din România a fost de 15,4 ani.
- Peste trei sferturi (79,37%) dintre autoturismele care se aflau în circulație în 2019 aveau o vechime de peste 11 ani, autoturismele cu vârsta de peste 20 de ani reprezentând 22% din total.
- Din cele 69130 vehicule controlate tehnic în trafic, aproximativ o treime erau neconforme din punct de vedere al securității rutiere. Dintre acestea, 11,44% prezentau pericol iminent de accidente (5,23% din totalul vehiculelor controlate tehnic în trafic).
- La finalul anului 2019 erau în vigoare 6.235.590 contracte RCA, din care 83% pentru autoturisme și 10% pentru autovehicule destinate transportului de marfă.
- În anul 2019, în urma accidentelor rutiere produse pe teritoriul României, au fost plătite despăgubiri brute în valoare totală de 2.492.764.716 Lei prin intermediul asigurărilor RCA.
- Rețeaua de drumuri publice a României avea, la sfârșitul anului 2019, o lungime totală 86.391 de kilometri.
- Indicele de mobilitate, calculat ca milioane de autovehicule × kilometri parcurși, a crescut față de anul 2018 cu 11%, iar față de 2010 cu 139%.

Dinamica accidentelor rutiere în anul 2019

- În anul 2019, pe drumurile publice din România s-au produs 8.642 accidente rutiere grave, evenimente rutiere care au cauzat decesul a 1.864 de persoane, rănirea gravă a 8.125 de persoane și rănirea ușoară a altor 3.410 persoane.
- În medie, în fiecare zi a anului 2019 s-au produs 24 de accidente rutiere grave în care și-au pierdut viața 5 persoane și au fost rănite grav 22 de persoane.
- În ceea ce privește accidentele rutiere grave, în anul 2019 s-au produs cu 73 mai multe accidente rutiere grave comparativ cu anul anterior (+0,85%), în timp ce numărul persoanelor decedate sau rănite grav în astfel de evenimente este mai mic cu 22 de persoane (-0,34%).
- În raport de mediul producerii lor, în anul 2019, cel mai mare număr de accidente rutiere grave a fost înregistrat în mediul urban, 3.407 evenimente, 39,4% din totalul anual.
- Cu toate acestea, se mențin valorile sporite de mortalitate și rănire gravă a celor implicați în accidentele produse în mediul rural și în afara localităților, în raport cu mediul urban. În mediul urban, indicele de mortalitate (numărul persoanelor decedate raportat la numărul de accidente rutiere grave $\times 100$) este de aproximativ 13,1%. În același timp, în mediul rural valoarea acestui indice este de 23,1%, iar pentru accidentele produse în afara localităților valoarea este de 33,8%.
- Comparativ cu anul precedent, în anul 2019, pe drumurile din afara localităților au fost înregistrate cu 3,3% mai puține evenimente rutiere grave și cu 5,8% mai puține victime.
- În raport de categoria de drum pe care acestea au avut loc, distribuția accidentelor rutiere grave nu suferă modificări față de anul 2018. Astfel, accidentele rutiere grave produse pe străzile din interiorul localităților, alături de cele produse pe drumurile naționale reprezintă mai mult de două treimi din totalul accidentelor rutiere grave produse în România (71,6%) în anul 2019.
- Deși cele mai numeroase, evenimentele rutiere grave petrecute pe străzile din localități sunt caracterizate de cea mai scăzută mortalitate. La polul opus, deși numeric, evenimentele produse pe autostradă sunt cel mai puțin frecvente, din punct de vedere al indicelui de mortalitate, autostrada se plasează pe primul loc în anul 2019. Acest lucru descrie faptul că, atunci când se produc, accidentele rutiere pe autostradă au efecte devastatoare.

- Totodată, drumurile naționale, printr-o serie de caracteristici, reprezintă în mod constant scena unui mare număr de accidente rutiere grave caracterizată prin valori ridicate ale riscului de victimizare, în general, și de mortalitate în mod specific.
- Două treimi dintre accidentele rutiere grave s-au produs pe segmente de drum fără caracteristici deosebite. Totuși, intersecția și curba reprezintă elemente de infrastructură cu un potențial mai ridicat de risc rutier, dovadă fiind numărul ridicat de accidente înregistrate. La un număr aproximativ egal de evenimente rutiere, în accidentele produse în curbă în anul 2019 și-au pierdut viața de peste două ori mai multe persoane față de intersecții.
- Se remarcă, în continuare, gravitatea accidentelor rutiere grave produse prin nerespectarea regulilor de trecere la calea ferată: în 21 de evenimente de această natură și-au pierdut viața 13 persoane, plasând valoarea indicelui de mortalitate la 62%.
- 91,2% dintre evenimentele rutiere grave au avut loc în condiții meteo normale. Evenimentele rutiere grave produse în condiții de ceață, ploaie sau vânt puternic au avut drept consecință o mortalitate mai ridicată, în acest fel evidențiindu-se influența pe care factorii meteo o au asupra insecurității traficului rutier.
- În funcție de modul de producere a coliziunii, pe primul loc, cu un număr de 2824 de evenimente, se plasează impactul dintre vehicul și pieton, reprezentând o treime (33,2%) din totalul de accidente rutiere grave înregistrate în anul 2019, în ușoară scădere față de anul anterior (-0,9%). Coliziunea laterală reprezintă a doua categorie ca număr de evenimente (1284 evenimente, pondere 14,9%), urmată de coliziunea frontală (843 evenimente, 9,8%) și lovirea unui obstacol în afara carosabilului (816 evenimente, 9,4%).
- Față de anul anterior, în anul 2019 a crescut numărul coliziunilor laterale cu 93 de evenimente (+7,8%) și s-au înregistrat cu 78 mai multe căderi din vehicul (+15,2%). Accidentele cu indici ridicați de mortalitate se produc prin coliziune frontală, prin coliziuni urmate de răsturnare, respectiv, de incendiu sau prin acvaplanare.
- Dinamica lunară a accidentelor rutiere grave produse în anul 2019 pune în evidență o primă jumătate a anului cu o frecvență mai redusă a accidentelor rutiere grave, cu o medie lunară de 602,6 accidente/lună și o a doua jumătate a anului în care frecvența accidentelor rutiere grave se amplifică, media lunară ajungând la 838,3 evenimente/lună. Analiza indicilor de mortalitate pentru accidentele rutiere grave produse în fiecare lună a anului 2019 a pus în evidență faptul că lunile august,

noiembrie și decembrie reprezintă luni în care consecințele accidentelor rutiere sunt mult mai grave.

- Săptămâna generică a anului 2019 se caracterizează printr-o creștere a frecvenței accidentelor rutiere grave către zilele de vineri și sâmbătă, cu vârful pe ziua de sâmbătă, iar ulterior, în ziua de duminică se înregistrează o reducere a frecvenței de apariție a unor astfel de evenimente, pentru ca în ziua de luni să se înregistreze din nou o creștere a numărului de accidente rutiere grave.
- Evoluția numărului mediu de accidente rutiere grave pe parcursul unei zile reflectă ritmul activității umane: între orele 5-9 dimineața numărul evenimentelor rutiere grave crește semnificativ, ajungând să se înregistreze de cinci ori mai multe în intervalul orar 8-9 (391 evenimente) față intervalul 4-5 dimineața (85 evenimente). Creșterea continuă și în intervalul 9-18, astfel că în intervalul 17-18 este înregistrat maximul zilei, de 700 evenimente.
- Accidentele rutiere produse până la ora 07.00 și după ora 20.00, deși mai puține ca număr, au provocat o mortalitate mai ridicată, indicând faptul că, în condiții de trafic mai puțin intens, comportamentele rutiere sunt mai imprudente, implicând riscuri de victimizare mai mari.
- În 45,8% dintre accidentele grave produse în anul 2019, vinovăția, integral sau în parte, aparține unui conducător de autoturism. Implicarea conducătorilor de vehicule femei în accidentele rutiere grave produse a fost de 6,1 ori mai mică decât cea a bărbaților. În ce privește vinovăția, de 6,3 ori mai puține femei decât bărbați au fost vinovate de producerea unui accident rutier grav.
- Neadaptarea vitezei la condițiile de drum și traversarea neregulamentară de către pietoni rămân și în anul 2019 cele mai frecvente două cauze generatoare de accidente rutiere grave, în general, dar și în mediul rural. Următoarele cauze în ordinea frecvenței lor de manifestare sunt: abaterile bicicliștilor, neacordarea de prioritate pietonilor și neacordarea de prioritate vehiculelor.
- Comparativ cu anul 2018, se remarcă urcarea cauzei „abaterile bicicliștilor” în clasamentul principalelor cauze generatoare de accidente rutiere grave în locul cauzei „neacordare de prioritate pietonilor”. Totodată, semnalăm creșterea cu 37,6% a accidentelor rutiere grave cauzate de conducerea sub influența alcoolului.
- La fel ca în anul precedent, în anul 2019, cele mai numeroase victime sunt pietonii, atât în rândul persoanelor decedate în accidente rutiere, cât în rândul celor răniți grav. Acest aspect confirmă gradul ridicat de vulnerabilitate al acestei categorii, dar și indisciplina rutieră pe care o manifestă. Pietonii victime ale accidentelor

rutiere grave produse în anul 2019 reprezintă 39,6% din totalul celor decedați și 29,8% din totalul celor răniți grav. Intervalul de vârstă de peste 60 ani însumează numărul cel mai mare de persoane decedate, reprezentând mai mult de jumătate dintre totalul victimelor pietoni.

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

Accidentele rutiere grave în rândul tinerilor cu vârste între 18 și 24 ani

- Accidentele produse de tinerii cu vârste cuprinse între 18 și 24 de ani reprezintă 13% din totalul accidentelor rutiere grave produse pe teritoriul României în anul 2019.
- Datele analizate arată o suprareprezentare a ponderii tinerilor vinovați de producerea accidentelor rutiere raportată la ponderea pe care aceștia o au în totalul populației, în totalul conducătorilor vinovați de producerea de accidente grave sau raportat la ponderea acestora în totalul deținătorilor de permise auto.
- Calcularea ratei de vinovăție prin raportarea șoferilor vinovați la totalul posesorilor de permise de conducere pe categorii de vârstă indică faptul că tinerii din categoria 18-20 de ani au cea mai ridicată rată de vinovăție, de aproape două ori mai mare decât cea a conducătorilor cu vârste cuprinse între 21 și 30 de ani. Începând cu 31 de ani, rata de vinovăție scade cu aproape 50%.
- Cele mai multe accidente rutiere produse din vina tinerilor au loc în weekend: sâmbăta și duminica (aproape 35%). Numărul de morți și răniți grav înregistrează, de asemenea, cea mai mare valoare în weekend: 36% din total.
- În 28,3% din totalul accidentelor provocate din vina principală și secundară a tinerilor cu vârste cuprinse între 18 și 24 de ani, conducătorii obținuseră carnetul de conducere de mai puțin de un an. Un număr ridicat de accidente este provocat și de conducătorii cu vechime de un an sau doi ani. Riscul de provocare a unui accident rutier grav scade vizibil, o dată cu creșterea experienței la volan.
- Analiza evoluției pe ore a accidentelor grave produse de tinerii cu vârste cuprinse între 18 și 24 de ani arată o creștere a numărului de evenimente rutiere în partea

a doua a zilei, precum și pe timpul nopții. Pe timpul zilei constatăm că cel mai mare număr de accidente se înregistrează în intervalul 14.00-19.00. Începând cu ora 20.00 valoarea scade ușor, continuând însă să prezinte valori ridicate până la ora 0.00.

- Tinerii au provocat cele mai multe accidente pe drumurile naționale (33%) și pe străzi (31%). Față de accidentele provocate de conducătorii ce aparțin celorlalte categorii de vârstă constatăm o pondere mai importantă a accidentelor produse pe drumurile județene și o pondere mai scăzută a accidentelor produse pe străzi.
- Cele mai multe accidente produse din vina principală a tinerilor s-au petrecut în mediul rural (39%).
- În ceea ce privește modul de producere a accidentelor provocate din vina principală a tinerilor cu vârste cuprinse între 18 și 24 de ani, cea mai mare pondere o are lovirea unui obstacol în afara carosabilului (21%), urmată de lovirea unui pieton (19%). De asemenea, analiza indică o suprareprezentare a tinerilor în accidentele provocate prin coliziune urmată de incendiu, coliziune urmată de răsturnare, coliziune vehicul în staționare, lovire obstacol în afara carosabilului, lovire obstacol pe carosabil, răsturnare și acvaplanare.
- Cele mai multe accidente provocate de tineri au drept cauză principală viteza neadaptată la condițiile de drum. Neadaptarea vitezei este vinovată pentru producerea a peste 33% din totalul accidentelor provocate de tinerii cu vârste între 18 și 24 de ani. Comparativ cu celelalte categorii de conducători auto, nu se constată diferențe semnificative în ceea ce privește ierarhia cauzelor care au condus la producerea accidentelor rutiere.
- Tinerii cu vârsta de 18-24 ani au reprezentat 5,4% din totalul victimelor accidentelor rutiere grave (răniți grav și morți).
- 1 din 6 conducători de autovehicule cu 4 roți și pasageri victime ale accidentelor rutiere grave în 2019 are vârsta cuprinsă între 18 și 24 de ani.
- 1/10 dintre conducătorii de autovehicule cu 2 roți victime ale accidentelor rutiere grave în 2019 erau tineri cu vârsta între 18 și 24 de ani.
- Bărbații reprezintă 81,5% dintre tinerii decedați și 65,8% dintre tinerii răniți grav în accidente rutiere.
- Dintre tineri, cele mai predispuse categorii de participanți la trafic a fi răniți grav în accidente rutiere grave în anul 2019 au fost conducătorii de autovehicule cu 4 roți și pasagerii.
- 44,5% dintre pasagerii tineri care au fost răniți grav în accidente rutiere erau femei.

- Dintre pietonii tineri răniți grav în accidente rutiere, 56% erau femei.
- În ceea ce privește conducători de autovehicule cu 4 roți cu vârsta cuprinsă între 18 și 24 de ani, de 4 ori mai mulți bărbați au suferit răni grave și de 14 ori mai mulți au decedat în accidente rutiere grave față de femeile de aceeași vârstă.
- Persoanele între 18 și 19 ani sunt mai des implicate în accidente rutiere grave în calitate de pietoni și pasageri decât cei care au între 20 și 24 ani.
- În schimb, în cazul tinerilor conducători de autovehicule cu 4 roți, riscul de victimizare crește odată cu vârsta (cei cu vârsta între 20 și 24 de ani devin mai des victime decât cei cu vârsta de 18-19 ani).
- Jumătate (50,7%) dintre tinerii decedați în accidente rutiere grave în 2019 și-au pierdut viața pe drumurile naționale, iar o cincime (21%) pe drumurile județene.
- Atât pe drumurile naționale, cât și pe cele județene, conducătorii de autovehicule cu 4 roți și pasagerii au reprezentat marea majoritate a tinerilor decedați (96,1%, respectiv 89,7%).
- 37,2% dintre tinerii răniți grav au fost implicați într-un accident petrecut pe drumurile naționale, iar 23,5% pe drumurile județene.
- Cele mai multe persoane de 18-24 ani rănite grav au fost cele care conduceau autovehicule cu 4 roți sau erau pasageri în vehicule, pe drumuri naționale.
- Dintre tinerii răniți grav în accidente rutiere produse pe un drum din categoria „străzi”, 32,8% erau pasageri în autovehicule, în timp ce 27,5% erau pietoni.



Capitolul I

CONTEXTUL INTERN ȘI INTERNAȚIONAL

ÎN PROBLEMATICA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE

Siguranța rutieră reprezintă o prioritate atât la nivel mondial, cât și la nivel european, iar reducerea deceselor rutiere a fost setată drept obiectiv atât de Organizația Națiunilor Unite, cât și de Uniunea Europeană.

Astfel, Organizația Națiunilor Unite, prin Organizația Mondială a Sănătății, și-a propus, pentru perioada 2011-2020, scăderea numărului deceselor rezultate din accidente rutiere cu 50%. Acest obiectiv a fost statuat în *Deceniul de acțiune pentru siguranța rutieră 2011 – 2020 (The Decade of Action for Road Safety 2011 – 2020)*, un plan global care oferă un cadru general pentru intervenția statelor în vederea creșterii siguranței rutiere.

De asemenea, Uniunea Europeană, prin adoptarea *Programului cadru pentru un spațiu european de siguranță rutieră: Orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020* și-a propus reducerea numărului de persoane decedate ca urmare a accidentelor rutiere tot cu 50% în această perioadă.

Cu toate că ne aflăm spre finalul acestei perioade, datele statistice arată că progresele înregistrate în acest domeniu sunt departe de ținta propusă, fiind necesare eforturi suplimentare din partea tuturor actorilor implicați.

CONTEXTUL GLOBAL

La nivel global, conform celui mai recent raport al Organizației Mondiale a Sănătății referitor la siguranța rutieră¹, 1,35 milioane de persoane își pierd anual viața în accidente rutiere. În plus, 50 de milioane de persoane sunt rănite grav ca urmare a accidentelor rutiere în fiecare an.

În accidentele rutiere petrecute pe drumurile publice din întreaga lume mor zilnic aproximativ 3700 de persoane.

Sursa: OMS

Deși în cifre absolute s-a înregistrat o ușoară creștere față de 2010, cu aproximativ 8%, rata mortalității în raport cu populația globală a rămas relativ constantă în ultimii 15 ani, stabilizându-se în jurul valorii de 18 decese la 100.000 de locuitori².

Tip țară	Decese rutiere (% din total)	Vehicule (% din total)
venituri reduse	13%	1%
venituri medii	80%	59%
venituri mari	7%	40%

Sursa: OMS

Comparativ cu media la nivel global, se constată că țările cu venituri reduse au un risc de mortalitate rutieră de 3 ori mai mare decât cele dezvoltate (27,5, respectiv 8,3 decese la

100.000 locuitori). Totodată, în interiorul țărilor cu venituri mari, persoanele cu statut socio-economic redus prezintă un risc mai mare de a fi implicate în accidente rutiere.

Alți factori asociați riscului rutier sunt vârsta (accidentele rutiere sunt prima cauză a mortalității persoanelor cu vârste între 5 și 29 de ani și a 8-a cauză pentru toate categoriile de vârstă), sexul (bărbații cu vârsta sub 25 de ani sunt de aproximativ 3 ori mai

¹ Global status report on road safety 2018, https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en

² Raportul a fost dat publicității în Decembrie 2018, însă datele colectate sunt pentru anul 2016.

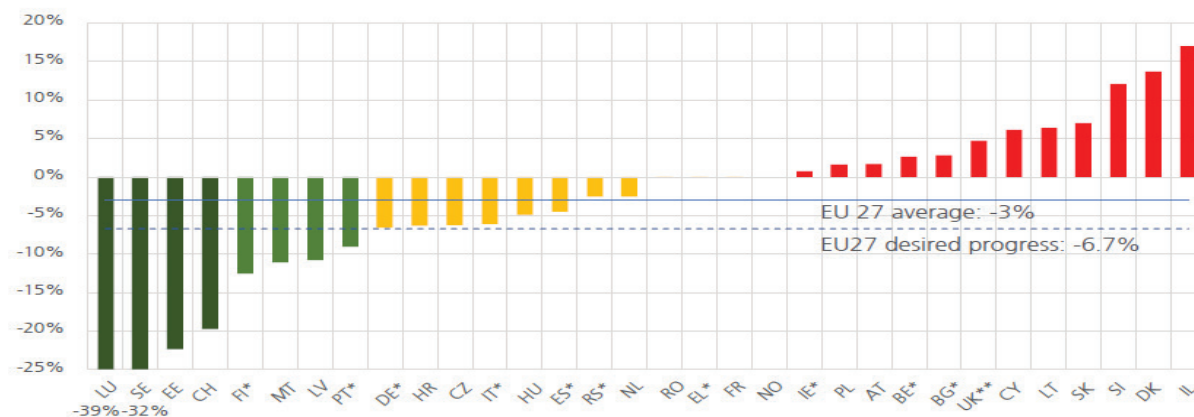
expuși riscului de a fi uciși în accidente rutiere decât femeile de aceeași vârstă), precum și categoria de participant la trafic (mai mult de jumătate dintre decesele rutiere au loc în rândul categoriilor vulnerabile de participanți la trafic: motocicliști – 28%, pietoni – 23% și bicicliști – 3%).

CONTEXTUL EUROPEAN

În context mondial, Uniunea Europeană are printre cele mai sigure drumuri din lume, cu aproximativ 5 decese la 100.000 de locuitori, comparativ cu 18 decese la 100.000 locuitori la nivel global.

Conform ultimului raport european pentru evaluarea performanțelor în domeniul siguranței rutiere, în anul 2019³, 22.660 persoane au decedat ca urmare a accidentelor rutiere în Uniunea Europeană. Față de anul 2018, aceasta reprezintă o scădere cu 3% pe ansamblu, însă statele membre au evoluat diferit⁴. Astfel, 16 state au înregistrat scăderi (cele mai semnificative în Luxemburg, Suedia, Estonia și Elveția), 4 stagnări (România, Grecia, Franța și Norvegia) și 12 creșteri (cele mai semnificative în Israel, Danemarca, Slovenia, Slovacia, Lituania și Cipru).

Evoluția relativă (procentuală) a deceselor rutiere între 2018 și 2019



Sursa: RANKING EU PROGRESS ON ROAD SAFETY. 14th Road safety performance index report

Acesta este al șaselea an consecutiv în care au fost înregistrate rezultate slabe, având în vedere obiectivul de scădere cu 50% a numărului persoanelor decedate în

³ RANKING EU PROGRESS ON ROAD SAFETY. 14th Road safety performance index report (Iunie 2020)

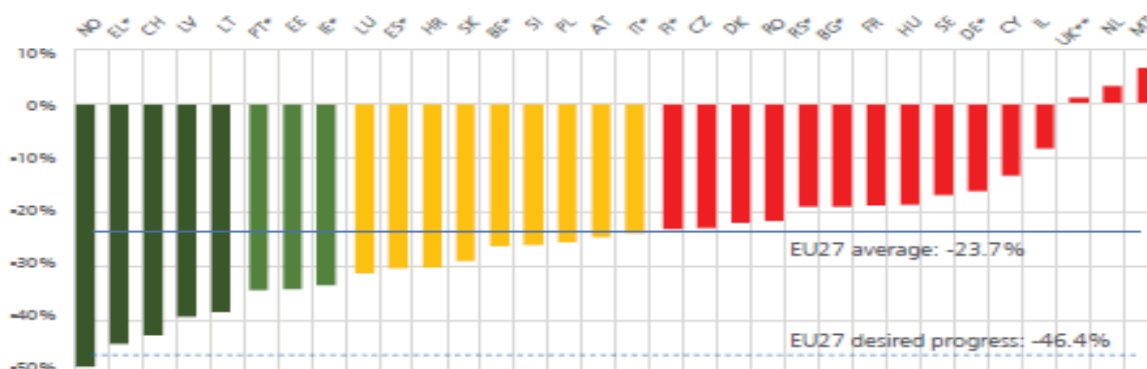
⁴ Au fost monitorizate 32 de state, pe lângă cele din Uniunea Europeană (inclusiv Marea Britanie), fiind afiliate și Israelul, Norvegia, Serbia și Elveția

accidente rutiere în perioada 2010-2020. Pentru a se atinge această țintă, era necesară o scădere anuală de 6,7%, însă media de reducere a fost de numai 2,7% anual, înregistrându-se o reducere totală de 24% în cei 9 ani care s-au scurs (în loc de 46% în perioada 2010-2019, 7cât era necesar pentru a fi în grafic cu ținta propusă).

Statele care au reușit să se apropie cel mai mult de acest deziderat în perioada 2010-2019 sunt Grecia (cu o reducere de 44% a deceselor rutiere), Letonia (cu 40%) și Lituania (cu 39%). Menționăm aici și două țări non-membre ale Uniunii Europene: Norvegia, care a reușit performanța de a reduce decesele rutiere cu 49% între 2010 și 2019, precum și Elveția, cu o reducere de 43% în această perioadă.

În acest context, se observă faptul că România a înregistrat, în intervalul 2010-2019, o reducere a numărului persoanelor decedate în accidente rutiere puțin sub media europeană (21,6%).

Evoluția relativă (procentuală) a deceselor rutiere între 2010 și 2019



Sursa: RANKING EU PROGRESS ON ROAD SAFETY. 14th Road safety performance index report

Cu toate acestea, Uniunea Europeană și-a reafirmat obiectivul pe termen lung de a ajunge la aproape zero decese rutiere până în 2050 („viziunea zero”) și, ca etapă intermediară, reducerea cu încă 50% a numărului persoanelor decedate în accidente rutiere și cu 50% a persoanelor rănite grav în perioada 2021-2030.

Având în vedere rezultatele obținute până acum, Comisia Europeană a adoptat, încă din mai 2018, Planul Strategic de Acțiune pentru Siguranța Rutieră, care a fost urmat de cadrul de politică privind siguranța rutieră pentru deceniul 2021-2030, care se bazează pe o nouă abordare, aceea a *sistemului sigur*. Conform acestei abordări, deși accidente se vor produce mereu, decesele și vătămrile grave cauzate de accidentele rutiere nu reprezintă un preț inevitabil al mobilității, ci ele pot fi în mare măsură prevenite.

Acest *sistem sigur* vizează un sistem rutier mai puțin punitiv, care acceptă că oamenii fac greșeli, însă va fi susținut de o combinație de măsuri pe mai multe paliere, care sunt destinate prevenirii deceselor persoanelor din cauza greșelilor lor, luând în calcul caracteristicile vulnerabilității umane. Acest set de măsuri ar trebui să conducă la un nivel de protecție care garantează că, în cazul în care un element eșuează, un alt element va compensa pentru a preveni rezultatul cel mai grav⁵.

Sistemul prevede noi standarde de siguranță pentru vehicule și pentru infrastructură, care vizează introducerea unor echipamente avansate de siguranță, digitalizare și schimb de bune practici.

Toate vehiculele noi ar trebui să fie echipate cu 30 de tehnologii de salvare umană precum asistența inteligentă de viteză, ce semnalează șoferului că a depășit limita de viteză, alerta privind somnolența și atenția, avertizarea de distragere a atenției pentru a stimula șoferul să fie atent la situația de trafic, semnalul luminos pentru a avertiza șoferii din spate că mașina frânează brusc, sistemul de detectare a obiectelor și oamenilor din spatele vehiculului cu ajutorul unei camere, sistemul de monitorizare a presiunii anvelopelor, sistemul de monitorizare a nivelului alcoolului, aparatul de înregistrare a evenimentelor, care salvează/ stochează date relevante imediat înainte, în timpul și imediat după un accident rutier. De asemenea, camioanele și autobuzele ar trebui să fie dotate cu sisteme de vizibilitate directă, care să permită șoferilor să observe utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, precum și cu sisteme care să detecteze prezența bicicliștilor sau pietonilor în imediata vecinătate.

De asemenea, în cadrul *sistemului sigur* sunt prevăzuți indicatori de performanță clari și evaluări intermediare, precum și adaptarea legislației la evoluția tehnologică, la noile realități sociale, precum îmbătrânirea populației, noile surse de distragere a atenției șoferilor și creșterea numărului bicicliștilor și pietonilor pe drumurile din Uniunea Europeană. „Sistemele inteligente de asistență pentru controlul vitezei vor informa șoferul, pe baza hărților și a indicatoarelor rutiere, că depășește limita de viteză. Nu introducem un instrument care să limiteze viteza, ci un sistem inteligent care să îi facă pe șoferi să conștientizeze că depășesc viteza”⁶.

⁵ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-ro-tra-00.pdf

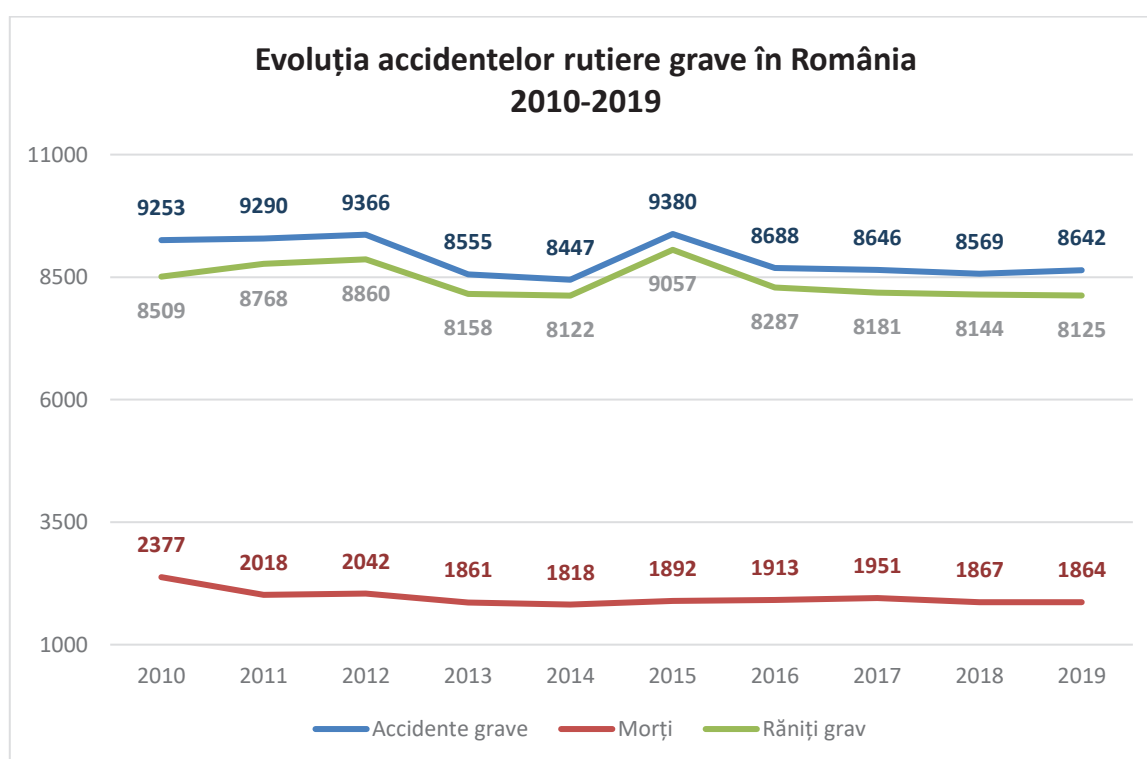
⁶ <https://www.europarl.europa.eu/news/ro/headlines/society/20190307STO30715/drumuri-mai-sigure-masuri-ue-pentru-a-reduce-numarul-accidentelor-rutiere>

CONTEXTUL NAȚIONAL

Accidentele grave

În România, numărul accidentelor rutiere grave a scăzut cu 6,6%, iar numărul persoanelor rănite grav în aceste accidente a scăzut cu 4,5% în perioada 2010-2019.

Deși numărul de persoane rănite grav și numărul accidentelor grave au avut o dinamică asemănătoare, în acest interval de timp se observă o scădere mai accentuată a numărului deceselor rutiere (cu 21,6%), de la 2377 la 1864 persoane, reducere similară mediei europene.

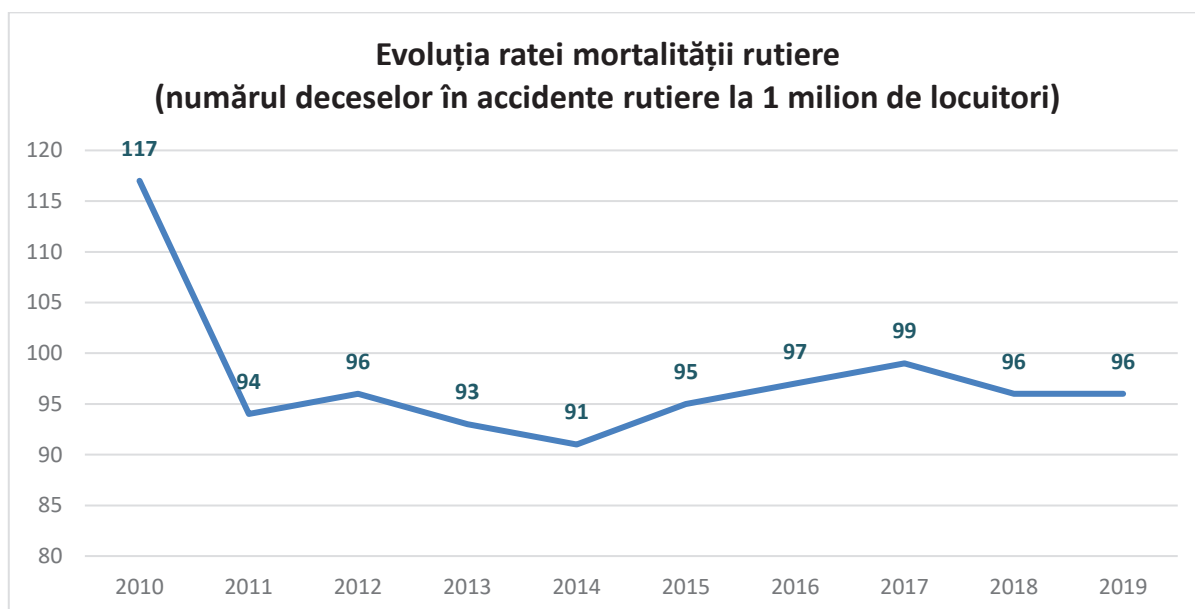


Sursa: IGPR – Evidența Accidentelor de Circulație (EAC)

Totuși, dacă raportăm numărul deceselor la volumul populației, constatăm că țara noastră și-a menținut locul I și în anul 2019, cu 96 de decese la 1 milion de locuitori, cu mult peste media europeană, de 51 de decese la 1 milion de locuitori.

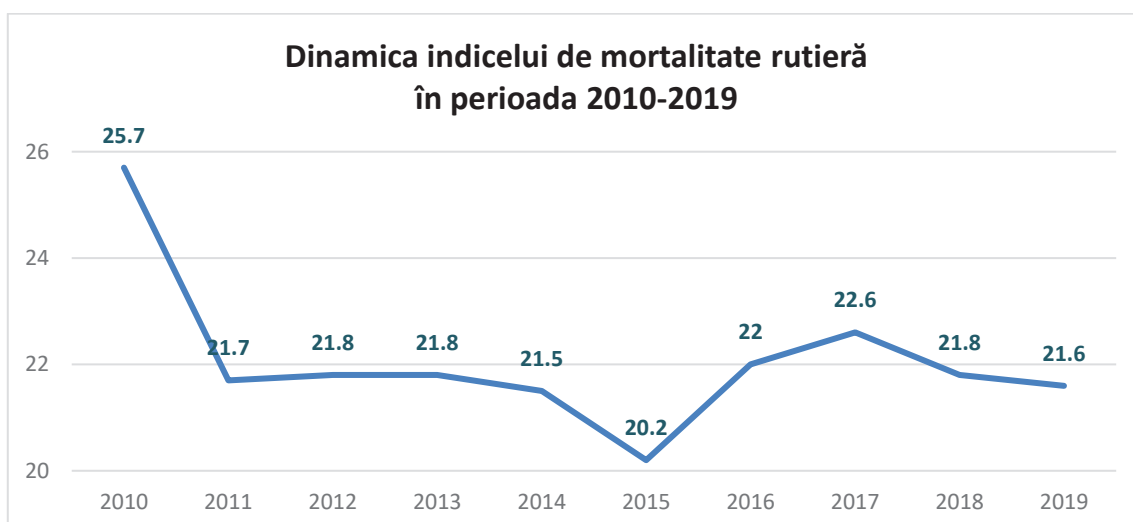
Față de anul 2010, această rată a scăzut atât la nivel european (în 2010 se înregistrau 68 de decese la 1 milion de locuitori ca urmare a accidentelor rutiere în Uniunea Europeană), cât și în țara noastră (în 2010, în România se înregistrau 117 decese la 1 milion de locuitori).

După ce a înregistrat o scădere bruscă între 2010 și 2011 (de la 117 la 94 de decese la 1 milion de locuitori), mortalitatea rutieră în țara noastră s-a menținut la un nivel relativ constant până în anul 2019.



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

Indicele de mortalitate rutieră, definit ca numărul de persoane decedate înregistrate în medie la 100 de accidente rutiere grave, s-a menținut în perioada 2010-2019 relativ constant, cu o reducere considerabilă între 2010 și 2011. Cea mai mică valoare a fost atinsă în anul 2015, când se înregistrau, în medie, 20 de decese la 100 de accidente grave, după care a revenit la valorile înregistrate anterior.



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

Conducătorii de autovehicule

La data de 31.12.2019, în România erau 7.907.928 de persoane care dețineau permis de conducere, ceea ce reprezintă 40,9% din totalul populației țării și 49,8% din populația adultă. Dintre conducătorii auto, aproximativ 2 treimi sunt bărbați (66,2%), 1 treime fiind femei (33,8%).

Se înregistrează o creștere cu 2,4% a numărului deținătorilor de permise de conducere din țara noastră față de anul anterior, iar față de anul 2015 o creștere cu aproximativ 11% a acestora.

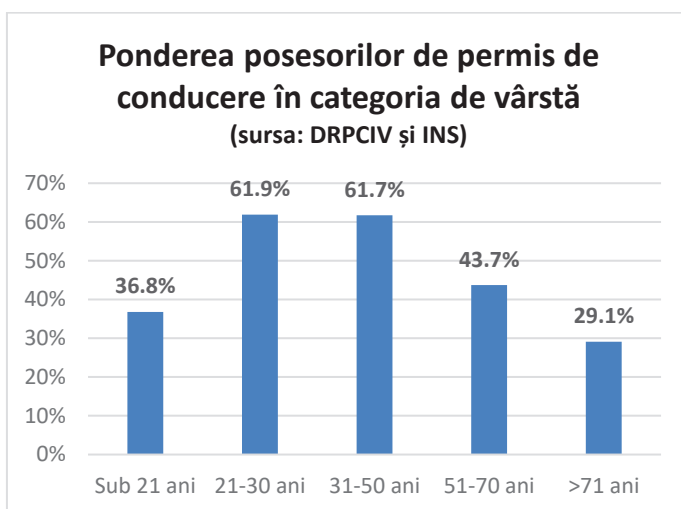
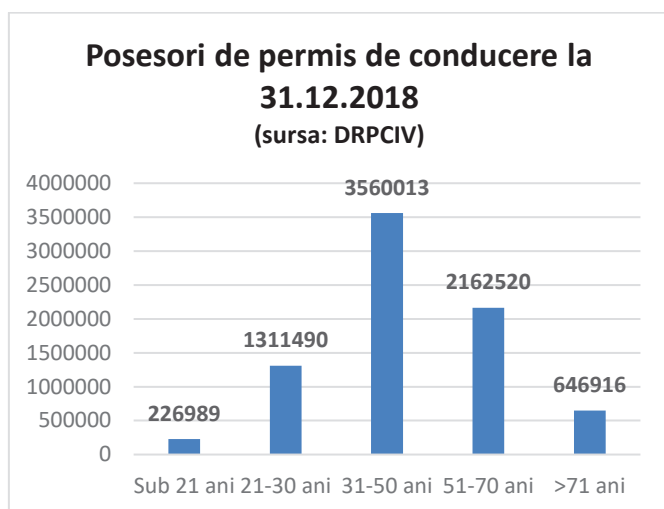
Deși cele mai multe persoane care dețin permis de conducere au între 31 și 50 de ani, urmate de categoria de vârstă 51-70 de ani, remarcăm faptul că posesorii de permis au cea mai mare pondere în categoria lor de vârstă în intervalul 21-30 de ani și apoi în intervalul 31-50 de ani.

De asemenea, se constată faptul că mai mult de o treime dintre tinerii până în 21 de ani sunt posesori de permis de conducere.

Categoria de vârstă	Număr posesori permis	Ponderea posesorilor permis în categoria de vârstă*
Până în 21 de ani	226.989	36,8%
21-30 ani	1.311.490	61,9%
31-50 ani	3.560.013	61,7%
51-70 ani	2.162.520	43,7%
>71 ani	646.916	29,1%

Sursa: DRPCIV și INS

*din populația adultă



Din totalul categoriilor⁷ deținute de către conducătorii de autovehicule, aproximativ 56% sunt categorii de tip B (B1, B, BE), iar aproximativ 24% de tip A (AM, A1, A2, A).

Categorie	AM, A1, A2, A	B1, B, BE	C1, C1E, C, CE	D1, D1E, D, DE	Tb	Tv	Tr
Total	5784283	13677449	3659196	1045914	191382	7695	162203
% din totalul categoriilor	23,58%	55,76%	14,92%	4,26%	0,78%	0,03%	0,66%

Sursa: DRPCIV

Vehiculele

Conform datelor Institutului Național de Statistică, la finalul anului 2019, erau înmatriculate în circulație 8.708.863 vehicule rutiere. Dintre acestea, 79% erau reprezentate de către autoturisme. Constatăm că, față de anul 2018, numărul vehiculelor înmatriculate a crescut cu 515.585 unități (cu 6%).

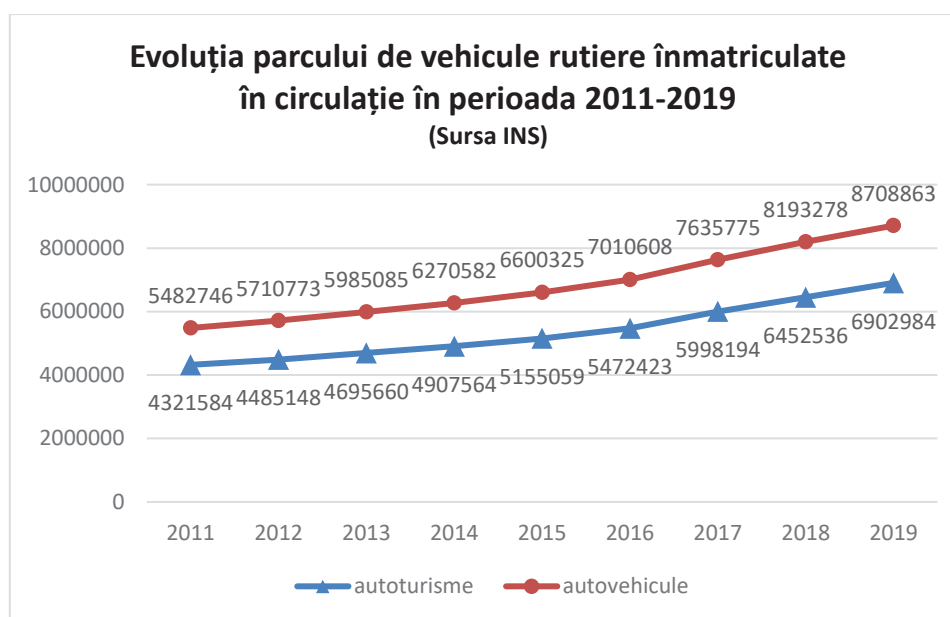
Categorii de vehicule rutiere	2019
Autobuze și microbuze	53.771
Autoturisme	6.902.984

⁷ Un conducător de autovehicul poate deține mai multe categorii în același timp (ex. A, B). De asemenea, pentru obținerea unor anumite categorii, deținerea categoriei B este condiție (ex. BE, C, D).

Mopede și motociclete (inclusiv mototricicluri și cvadricicluri)	148.387
- motociclete	141.608
Autovehicule pentru transportul mărfurilor	1.090.008
- autocamioane	943.062
- autotractoare	146.946
Vehicule rutiere pentru scopuri speciale	45.030
Tractoare	42.085
Remorci și semiremorci	467.125
Total	8.708.863

Sursa: INS

Deși de la an la an numărul de autoturisme, precum și numărul de vehicule în total, nu au înregistrat oscilații foarte mari, dacă luăm în considerare toată perioada 2011-2019, parcul de vehicule înmatriculate în circulație în țara noastră a crescut cu 59%, iar cel de autoturisme cu 60%.



Comparativ cu celelalte state ale Uniunii Europene, în ceea ce privește rata de motorizare, exprimată prin numărul de autoturisme la 1000 de locuitori, România se afla pe ultimul loc în anul 2018 (332)⁸. Alături de țara noastră, cele mai mici rate de motorizare

⁸ Cele mai recente date, oferite de Eurostat, sunt disponibile pentru anul 2018

din Uniunea Europeană se înregistrau în Letonia, Ungaria și Bulgaria (sub 400 de autoturisme la 1000 de locuitori), și cele mai mari în Malta, Polonia, Cipru, Finlanda, Italia, Luxemburg (peste 600 de autoturisme la 1000 de locuitori) .

Conform datelor furnizate de Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile (APIA), în anul 2019, rata de motorizare în țara noastră era de 352 de autoturisme la 1000 de locuitori, Bucureștiul având cele mai multe autoturisme la 1000 de locuitori (633), în timp ce județele Vaslui și Călărași aveau cele mai puține (218, respectiv 222).

Regiune	Gradul de motorizare Autoturisme/1000 locuitori
București-Ilfov	573
Nord-Est	266
Sud-Est	326
Sud	301
Sud-Vest	327
Vest	372
Nord-Vest	351
Centru	348
TOTAL	352

Sursa: APIA

Vânzările de autoturisme noi în anul 2019 au fost, în România, printre cele mai reduse din Uniunea Europeană (8,4 autoturisme noi la 1000 de locuitori), doar Bulgaria înregistrând mai puține decât țara noastră (5,1 autoturisme noi la 1000 de locuitori). Țările fruntașe din acest punct de vedere au înregistrat valori mult mai mari față de cea din România (Luxemburg 87,9, Belgia 47,4, iar Germania 43 de autoturisme noi la 1000 de locuitori).

De altfel, conform datelor APIA, din totalul înmatriculărilor de autoturisme care au avut loc în anul 2019 în țara noastră, doar 26,7% au fost de autoturisme noi. Cea mai mare pondere de autoturisme noi în

La 1 autoturism nou înmatriculat în anul 2019, au fost înmatriculate alte 2,8 autoturisme second hand.

Sursa: APIA

totalul înmatriculărilor a deținut-o Bucureștiul (66,5%), la polul opus fiind Bistrița-Năsăud (6,9%).

Vechimea medie a autoturismelor din România a fost de 15,4 ani în 2019. Bucureștiul are cel mai tânăr parc auto (cu o vechime medie de 12,2 ani), la polul opus aflându-se județul Mehedinți, cu o vechime medie a autoturismelor de 17,5 ani.

Distribuția autoturismelor pe vechime (ani)					
0-2 ani	3-5 ani	6-10 ani	11-15 ani	16-20 ani	>20 ani
4,19%	5,03%	11,42%	30,12%	27,19%	22,05%

Sursa: APIA

Parcul de automobile din România este unul destul de învechit, astfel că peste trei sferturi (79,37%) dintre automobilele care se află în circulație au o vechime de peste 11 ani.

De altfel, această caracteristică este confirmată și de datele Registrului Auto Român, care arată că vechimea medie a vehiculelor prezentate la ITP în anul 2019 (prima prezentare) a fost de 14,24 de ani.

Din cele 69130 vehicule controlate tehnic în trafic în 2019, 34,97% erau neconforme din punct de vedere al securității rutiere. Dintre acestea, 11,44% prezentau pericol iminent de accidente (5,23% din totalul vehiculelor controlate tehnic în trafic).

Din datele Autorității de Supraveghere Financiară, la finalul anului 2019 erau în vigoare 6.235.590 contracte RCA, din care aproximativ 78% erau încheiate cu persoane fizice, iar 22% cu persoane juridice.

Tarife de referință pentru asigurarea RCA – Octombrie 2019

TARIFE DE REFERINȚĂ PENTRU ASIGURAREA RCA - OCTOMBRIE 2019 - PERSOANE FIZICE -

	≤1200 cmc	1201-1400 cmc	1401-1600 cmc	1601-1800 cmc	1801-2000 cmc	2001-2500 cmc	>2500 cmc
≤30 ANI	974	987	1.159	1.316	1.444	2.063	2.664
31-40 ANI	668	685	805	914	1.003	1.473	1.850
41-50 ANI	678	696	817	928	1.018	1.495	1.877
51-60 ANI	678	696	817	928	1.018	1.495	1.877
>60 ANI	671	688	808	918	1.007	1.479	1.857

Tarifele de referință sunt exprimate în lei

TARIFE DE REFERINȚĂ PENTRU ASIGURAREA RCA - OCTOMBRIE 2019 - PERSOANE JURIDICE -

	≤1200 cmc	1201-1400 cmc	1401-1600 cmc	1601-1800 cmc	1801-2000 cmc	2001-2500 cmc	>2500 cmc
TARIF DE REFERINȚĂ	1.098	1.244	1.056	971	1.013	1.163	1.380

Tarifele de referință sunt exprimate în lei

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

Contracte RCA – final 2019				
Vehicule	Tip vehicul	Persoane fizice	Persoane juridice	Total
Înmatriculate	autoturisme	4437386	753307	5190693
	autovehicule pentru transport de persoane	708	31517	32225
	autovehicule destinate transportului de marfă	258462	372330	630792
	remorci/semiremorci	128760	121863	250623
	tractoare agricole forestiere	2437	3459	5896
	motociclete, motoscutere, motorete și ATV-uri	22889	5928	28817
	altele	3125	3471	6596
Înregistrate		29498	60450	89948
Total		4883265	1352325	6235590

Sursa: ASF

În anul 2019, în urma accidentelor rutiere produse pe teritoriul României, au fost plătite despăgubiri brute în valoare totală de 2.492.764.716 Lei prin intermediul firmelor de asigurări (pe RCA), 80% din această sumă fiind plătită pentru daune materiale, iar 20% reprezentând despăgubiri pentru vătămări corporale.

Valoarea totală a despăgubirilor brute plătite în anul 2019 (RCA)	Vătămări corporale (RON)	Daune materiale (RON)	Total (RON)
Despăgubiri pentru accidente produse în România	488832263	2003932453	2492764716
Depăgubiri pentru accidente produse în afara teritoriului României	112646462	554051228	666697690
Total despăgubiri brute plătite	601478725	2557983681	3159462406

Sursa: ASF

Drumurile

Rețeaua de drumuri publice a României avea, la sfârșitul anului 2019, o lungime totală 86.391 de kilometri. Dintre acestea, doar 44,18% erau modernizate și aveau suprafețe asfaltice de tip greu și mijlociu (38.166 km), iar 24,73% aveau îmbrăcămînți rutiere ușoare (21.365 km). În același timp, aproximativ o cincime din drumuri (20,64% din lungimea totală - 17.831 km) erau pietruite, iar 10,45% (9029 km) erau de pământ.

Față de anul precedent, lungimea totală a drumurilor din România s-a menținut relativ constantă, însă a crescut ușor numărul de kilometri de autostradă (de la 823 la 866).

Din totalul drumurilor naționale, 34,6% (6176 km) erau drumuri europene și 4,8% (866 km) autostrăzi. Categoria drumurilor județene și comunale se împarte în 51% (35083 km) drumurile județene și 49% (33435 km) drumuri comunale.

Drumuri	1990	2000	2010	2018	2019
Total km	72816	78479	82386	86234	86391
Drumuri naționale	14683	14824	16552	17740	17873
Drumuri județene și comunale	58133	63655	65834	68494	68518
Densitatea drumurilor la 1000 km² de teritoriu	30,5	32,9	34,6	36,2	36,2

Sursa: INS

Densitatea rețelei de drumuri publice la 100 km² teritoriu era de 36,2 km. Cele mai mari valori de densitate au fost înregistrate în regiunile București-Ilfov (48,9 km), Nord-Est (40,5 km) și Sud-Vest Oltenia (38,7 km).

Dacă rețeaua de drumuri publice s-a extins, în perioada 2010-2019, cu 4,86%, indicele de mobilitate pentru același interval de referință, calculat ca milioane de autovehicule x kilometri parcurși, a crescut cu 139%. Față de anul anterior, acest indice a crescut cu 11% în anul 2019. De altfel, cele mai spectaculoase creșteri au avut loc în anii 2017 și 2018 (când acesta crescuse cu 21,5%, respectiv cu 23,7%).

An	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Indice de mobilitate	73251	79598	80853	85687	90544	96284	104612	127133	157252	175427

Sursa: RAR

Ritmul alert de creștere a volumului de trafic, asociat cu o dinamica lentă a dezvoltării infrastructurii rutiere poate influența evoluția numărului de accidente rutiere, putând reprezenta un indicator de predicție în domeniul siguranței rutiere.



Capitolul II

ANALIZA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE

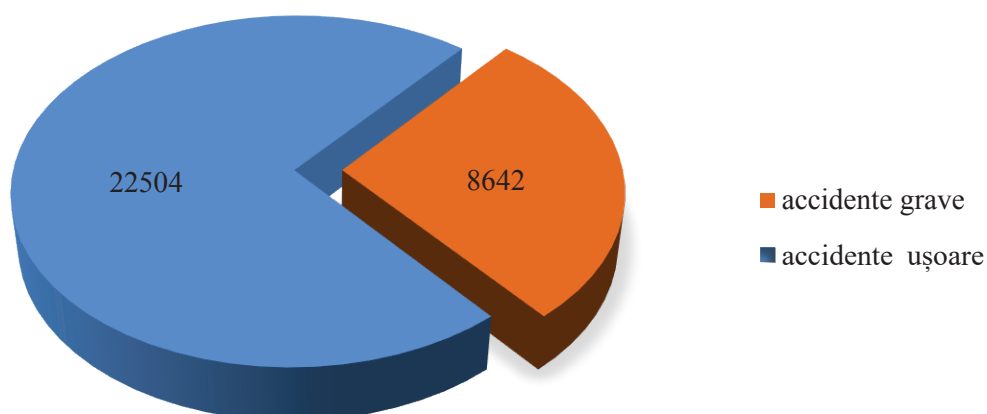
PRODUSE ÎN ANUL 2019

În anul 2019, pe drumurile publice din România s-au produs 31.146 accidente rutiere. Dintre acestea, 8.642 au fost accidente rutiere grave (27,8%), evenimente rutiere care au cauzat decesul a 1.864 de persoane, rănirea gravă a 8.125 de persoane și rănirea ușoară a altor 3.410 de persoane.

Totodată, cele 22.504 accidente ușoare înregistrate⁹ au avut printre consecințe și rănirea ușoară a 28.134 persoane.

⁹ În analiză au fost incluse doar accidentele ușoare înregistrate în evidențele Poliției Române - fără cele soluționate amiabil

Total accidente rutiere 2019



Altfel spus, în medie, în fiecare zi a anului 2019, s-au produs 24 de accidente rutiere grave în care și-au pierdut viața 5 persoane și au fost rănite grav alte 22 de persoane.

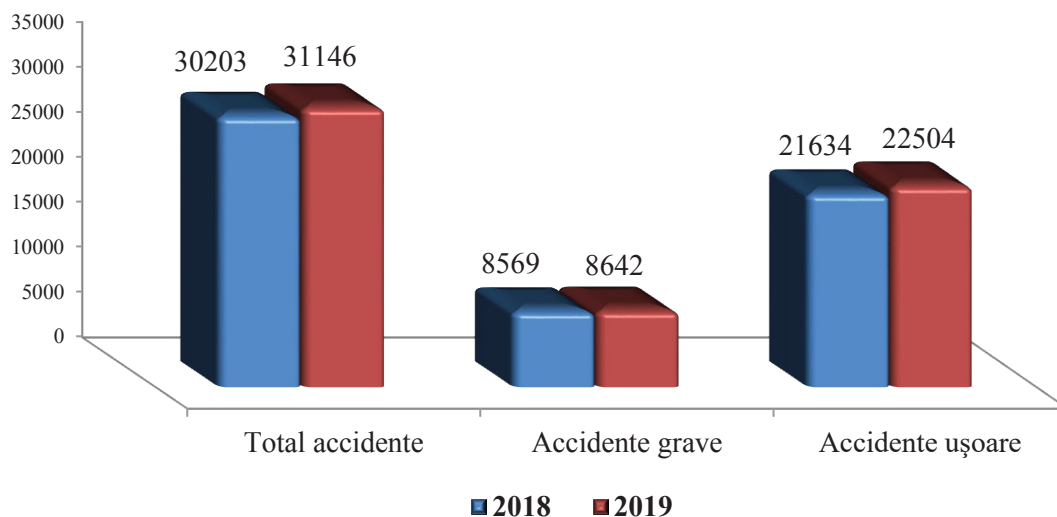
Analizând evoluția față de anul 2018 a principalilor indicatori ai evenimentelor rutiere înregistrate în anul 2019 se remarcă o creștere a numărului total al accidentelor rutiere, creștere produsă, mai ales, pe fondul creșterii numărului accidentelor rutiere ușoare. Astfel, numărul total de accidente a fost în anul 2019 cu 943 de evenimente mai mare, reprezentând o creștere procentuală de 3,12%.

În anul 2019 au avut loc cu 870 mai multe accidente ușoare, însemnând o creștere cu 4,02%; Se remarcă totodată și creșterea cu 995 a persoanelor rănite ușor ca urmare a producerii accidentelor ușoare (+3,7%).

În ceea ce privește accidentele rutiere grave, în anul 2019 s-au produs cu 73 mai multe accidente rutiere grave comparativ cu anul anterior (+0,85%), în timp ce numărul persoanelor vătămate (decedate sau rănite grav) în astfel de evenimente este mai mic cu 22 de persoane (-0,34%).

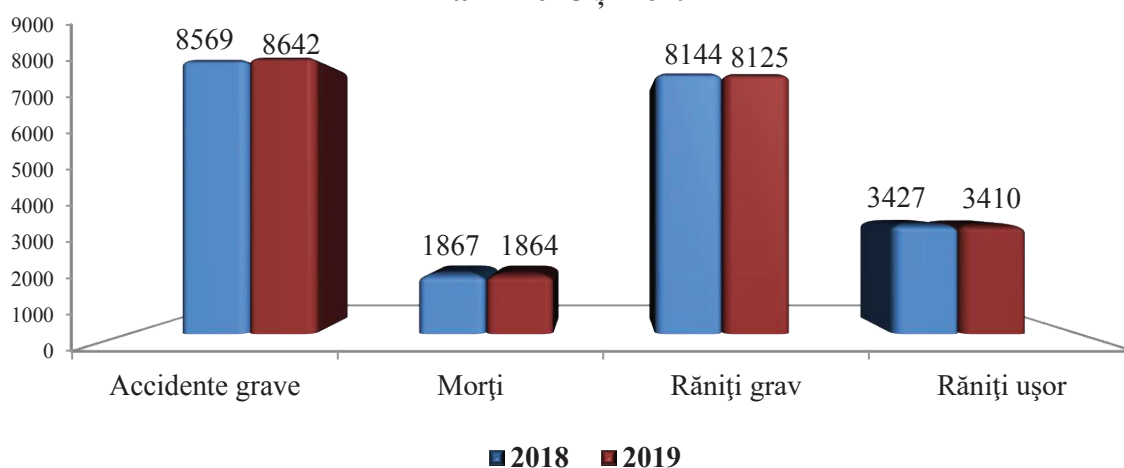
Indicele de mortalitate, reprezentând ponderea persoanelor decedate în totalul accidentelor rutiere grave se menține, ca și în anii anteriori, relativ constant în jurul valorii de 22% (21,9% în 2018 respectiv 21,6% în 2019).

Accidente rutiere produse în anii 2018 și 2019



După cum se constată, analiza comparativă a indicatorilor statistici care cuantifică numeric consecințele umane ale accidentelor rutiere grave nu evidențiază evoluții majore în anul 2019 comparativ cu anul 2018. Pe de altă parte, în spatele indicatorilor statistici prezentați se află persoane vătămate grav în accidente rutiere, pierderi de vieți omenești, iar din această perspectivă, orice rezultat pozitiv înregistrat reprezintă un progres important.

Accidentele rutiere grave și consecințele lor în anii 2018 și 2019



În alți termeni, potrivit valorilor estimate de către Comisia Europeană¹⁰ în anul 2010, victimele înregistrate în accidente rutiere grave produse în anul 2019 în România reprezintă costuri sociale de peste 3 miliarde €.

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

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

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

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

❖ mediul de producere

În raport cu mediul producerii lor, în anul 2019, cel mai mare număr de accidente rutiere grave a fost înregistrat în mediul urban - 3.407 evenimente reprezentând 39,4% din totalul anual (38,3% în mediul rural, 22,3% pe drumurile din afara localității).

Deși, în mediul urban se înregistrează cel mai mare număr de accidente rutiere grave, numărul persoanelor decedate este cel mai redus (indice de mortalitate¹¹ urban = 13,1%). În schimb, în mediul rural se înregistrează cea mai mare pondere a persoanelor decedate în accidente rutiere (41,1%). Totodată, deși mai puțin numeroase, evenimentele rutiere grave produse pe drumurile din afara localităților au indicii de mortalitate cel mai mare (indice mortalitate rural = 33,8%).

În comparație cu anul 2018, se înregistrează creșteri ale indicatorilor ce descriu accidente rutiere grave produse pe drumurile din interiorul localităților (rural sau urban) și scăderi ale acestor indicatori pentru drumurile din afara localităților.

Astfel, în mediul urban, se înregistrează creșteri cu 2,1% față de anul precedent atât la nivelul numărului accidentelor rutiere grave (cu 71 mai multe accidente rutiere

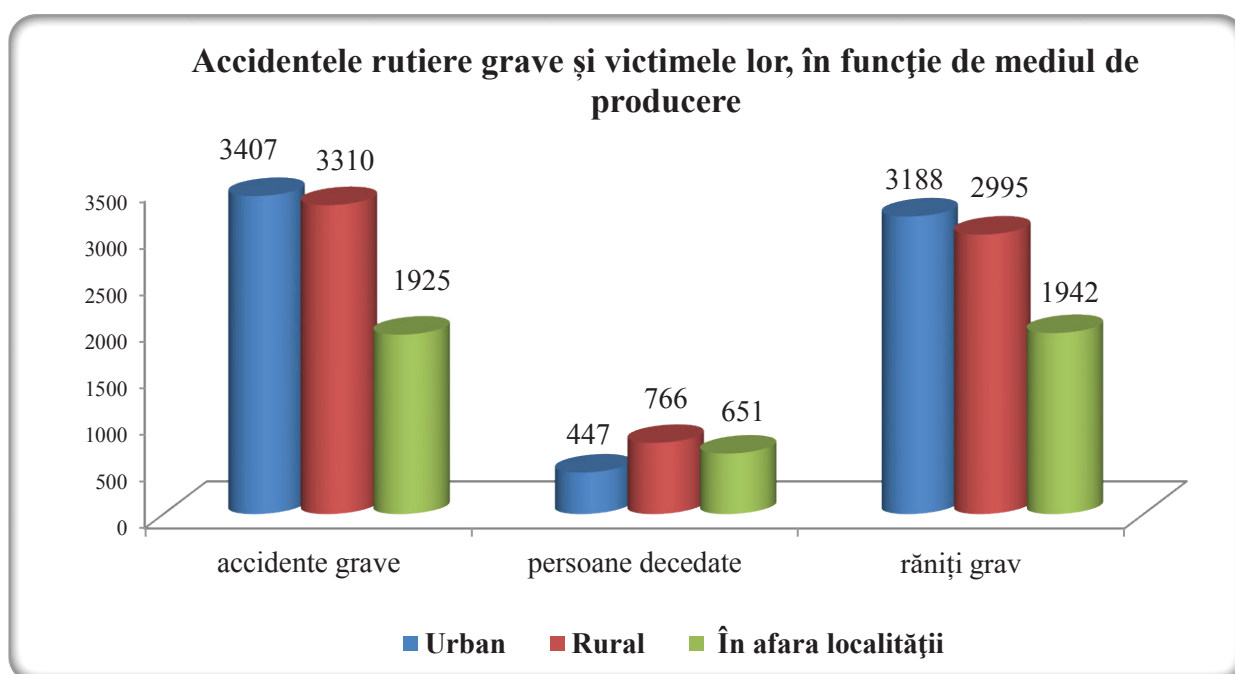
¹⁰ Comisia Europeană stabilea în anul 2010 următoarele valori: 1.048.000 € pentru un deces, 136.000€ pentru o vătămare gravă, 10.400€ pentru o vătămare ușoară.

¹¹ **indicele de mortalitate** = numărul persoanelor decedate raportat la numărul de accidente rutiere grave x 100

grave), cât și la nivelul consecințelor umane ale accidentelor rutiere grave (cu 7 decese mai mult și cu 76 persoane rănite grav mai mult).

În mediul rural, creșterea numărului de accidente rutiere grave se situează la nivelul de 2,1% (cu 67 accidente mai multe accidente rutiere grave, cu 24 decese mai multe și cu 31 persoane rănite grav)

În schimb, în ceea ce privește accidentele produse pe drumurile din afara localităților, în anul 2019 au fost înregistrate cu 3,3% mai puține evenimente rutiere grave comparativ cu anul precedent (cu 65 accidente mai puține accidente rutiere grave, cu 33 decese mai puține și cu 126 persoane rănite grav mai puțin).



❖ categoria de drum

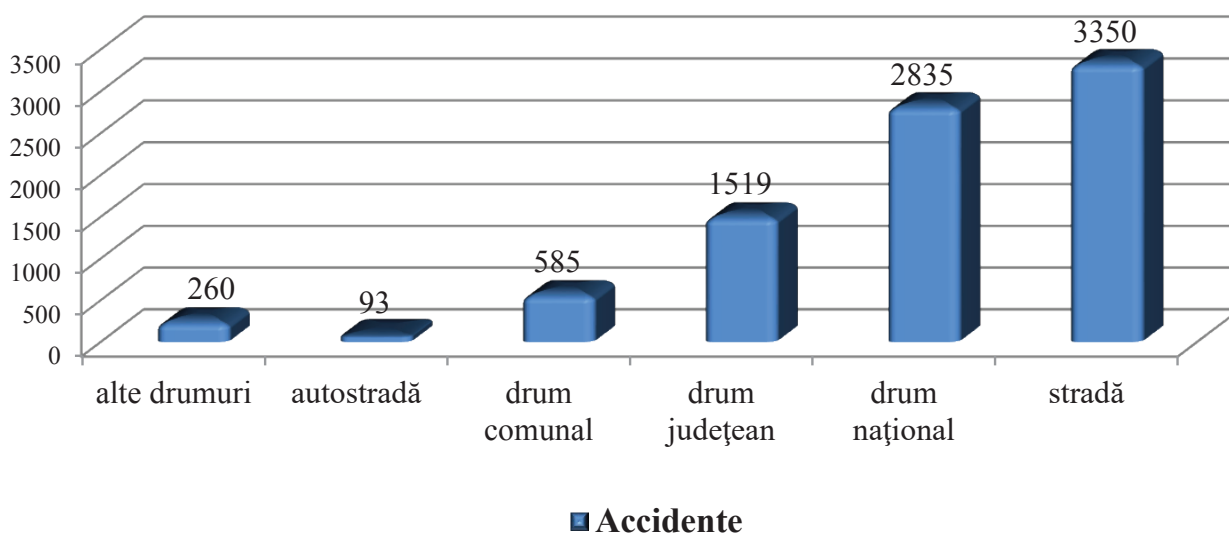
Distribuția accidentelor rutiere grave produse în anul 2019, în raport de categoria de drum pe care au avut loc, este, în primul rând, o reflectare directă a diferențelor în ceea ce privește densitatea traficului înregistrat pe diferitele tipuri de căi de transport. Alți factori care influențează această distribuție sunt reglementările specifice fiecărei categorii de drum, incluzând limitările impuse circulației, precum și caracteristicile legate de infrastructura rutieră, calitatea elementelor de siguranță.

Față de anul 2018, această distribuție nu s-a modificat semnificativ în anul 2019. Strada a reprezentat contextul de drum pentru producerea a 38,8% din totalul

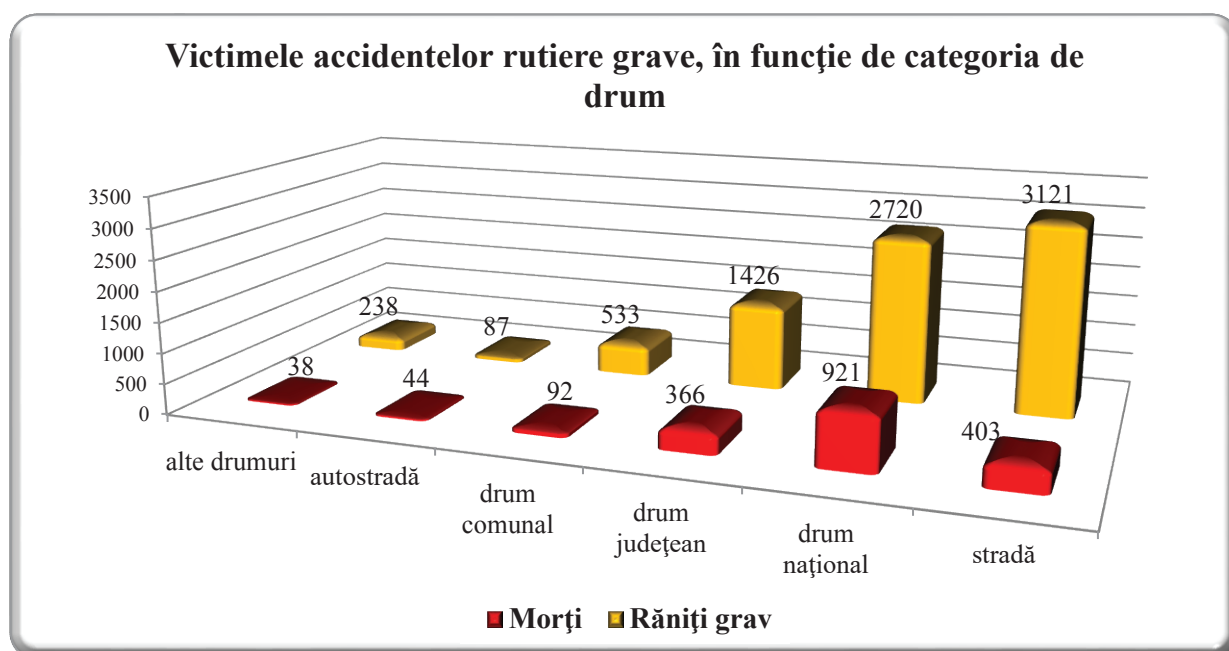
accidentelor rutiere grave în anul 2019. Drumurile naționale reprezintă a doua categorie de drum în ceea ce privește numărul de accidente rutiere grave produse (32,8%).

Raportat la anul 2018, se înregistrează o creștere cu aproximativ 4% a numărului de evenimente rutiere grave produse pe stradă (mai mult cu 126 evenimente) și o reducere cu 3,3% a numărului accidentelor grave produse pe drumuri naționale (mai puțin cu 96 evenimente).

Accidentele rutiere grave, în funcție de categoria de drum



În ceea ce privește victimele, pe drumurile naționale și-au pierdut viața jumătate din totalul persoanele decedate în accidentele rutiere în anul 2019, de peste 2,3 ori mai multe decât în evenimentele rutiere care s-au produs pe stradă, situație similară celei din anul anterior, drumul național constituind categoria de drum cu cel mai ridicat potențial de victimizare.



Pentru o și mai clară reprezentare, vom prezenta în tabelul următor valorile indicelui de mortalitate înregistrate pentru fiecare categorie de drum, în anul 2019:

Categorie drum	Număr accidente rutiere grave	Număr persoane decedate	Indice mortalitate % (nr. morți *100/nr. accidente grave)
alte drumuri	260	38	14.6%
autostradă	93	44	47.3%
drum comunal	585	92	15.7%
drum județean	1519	366	24.1%
drum național	2835	921	32.5%
stradă	3350	403	12%
total	8642	1864	21,6%

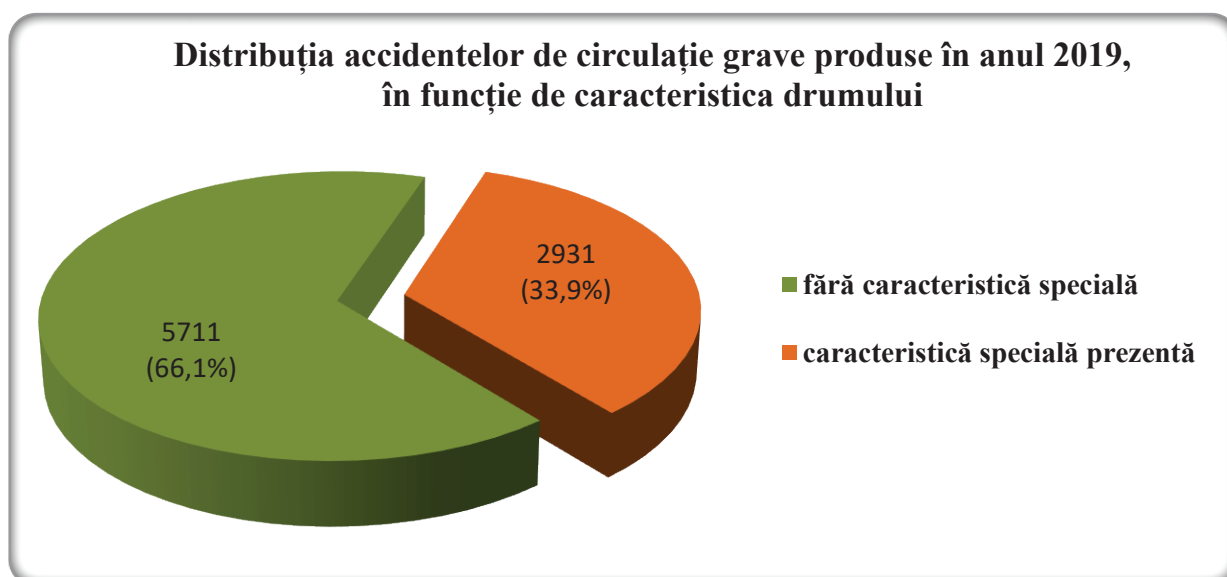
Valorile prezentate în tabel reflectă gradul de risc pe care îl implică accidentele rutiere grave produse pe diferitele categorii de drum. Deși cele mai numeroase, evenimentele rutiere grave petrecute pe stradă produc cea mai scăzută mortalitate.

După cum se constată, deși numeric, evenimentele produse pe autostradă sunt cel mai puțin frecvente, din punct de vedere al mortalității, autostrada se plasează pe primul loc în anul 2019. Acest lucru descrie faptul că, atunci când se produc, accidentele rutiere grave pe autostradă au efecte devastatoare.

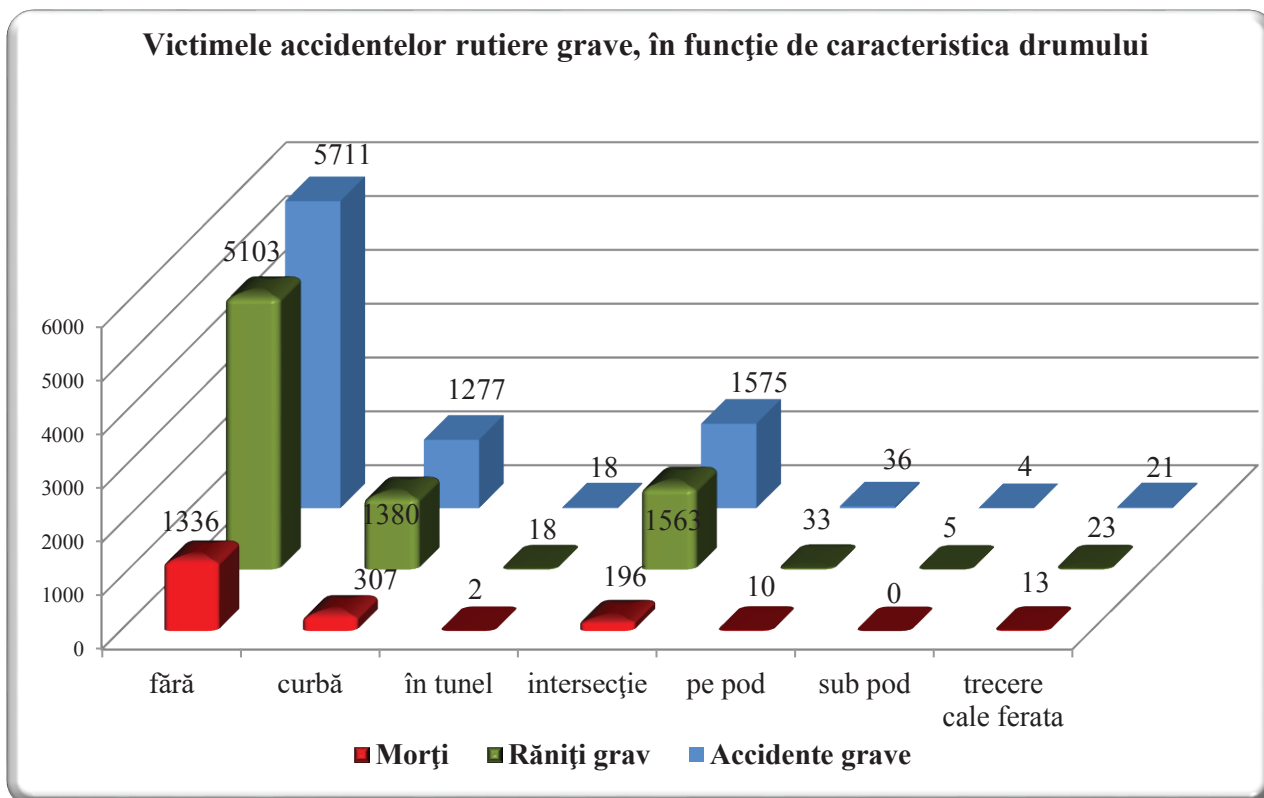
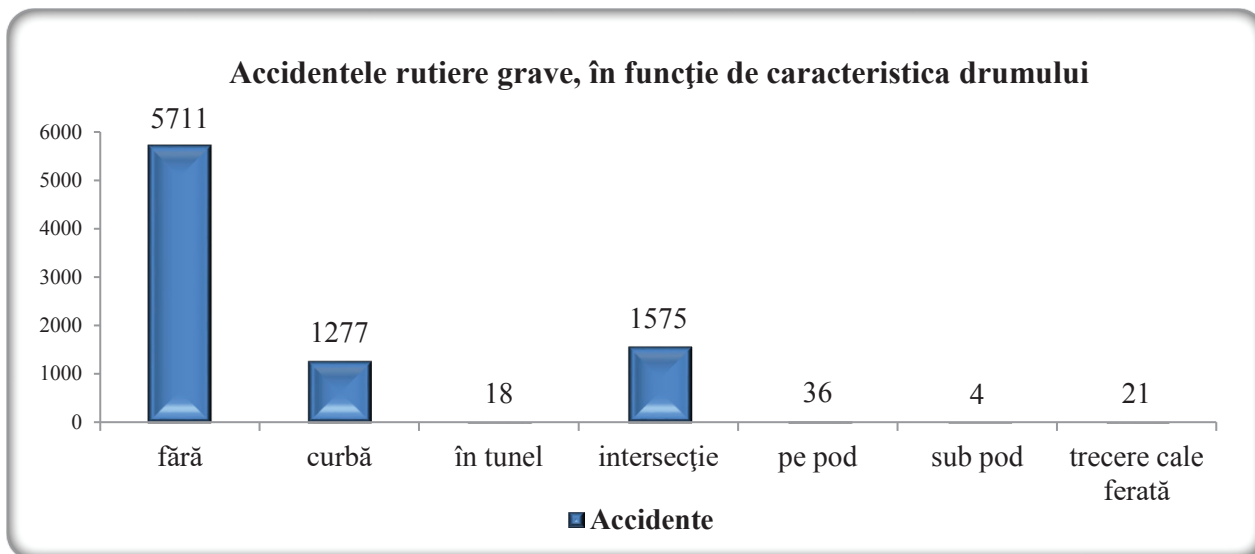
Totodată, remarcăm faptul că drumurile naționale, printr-o serie de caracteristici, reprezintă în mod constant scena unui mare număr de accidente rutiere grave caracterizată prin valori ridicate ale riscului de victimizare, în general, și de mortalitate în mod specific.

❖ caracteristicile speciale ale drumului

Așa cum este ilustrat mai jos, caracteristicile speciale ale drumului (curb, tunel, intersecție, pod, trecere cale ferată) nu reprezintă în sine un factor care să distingă în mod absolut riscul de accident rutier grav. Astfel, în totalul accidentelor rutiere grave produse în anul 2019, două treimi dintre evenimentele în cauză au avut loc pe sectoare de drum fără caracteristici deosebite.



Intersecția și curba constituie însă elemente de infrastructură cu potențial mai ridicat de risc. Față de anul 2018, accidentele grave produse în curbă s-au redus cu 65 de evenimente (-4,8%), în schimb au sporit cu 163 de evenimente (+11,5%) cele produse într-o intersecție.



Din perspectiva indicatorilor de victimizare, intersecția, sector rutier caracteristic drumurilor din localități, deși reprezintă o caracteristică a drumului unde se produc accidente rutiere grave mai frecvent decât în curbă, este locul în care numărul persoanelor decedate este, comparativ, mai mic. Astfel, curba, prezintă, comparativ cu intersecția, un risc mai mare de victimizare, în accidentele produse în curbă în anul 2019

pierzându-și viața de peste două ori mai multe persoane, în același timp, rezultând în urma lor un număr mai mare de răniți grav.

În tabelul următor sunt prezentate valorile mortalității pe care au produs-o accidentele rutiere grave petrecute în anul 2019, pe sectoarele de drum cu diferite caracteristici:

Caracteristică drum	Număr accidente rutiere grave	Număr persoane decedate	Indice mortalitate % (nr. morți *100/nr. accidente grave)
fără	5711	1336	23.4%
curbă	1277	307	24.0%
în tunel	18	2	11.1%
intersecție	1575	196	12.4%
pe pod	36	10	27.8%
sub pod	4	0	0.0%
trecere cale ferată	21	13	61.9%
total	8642	1864	21.6%

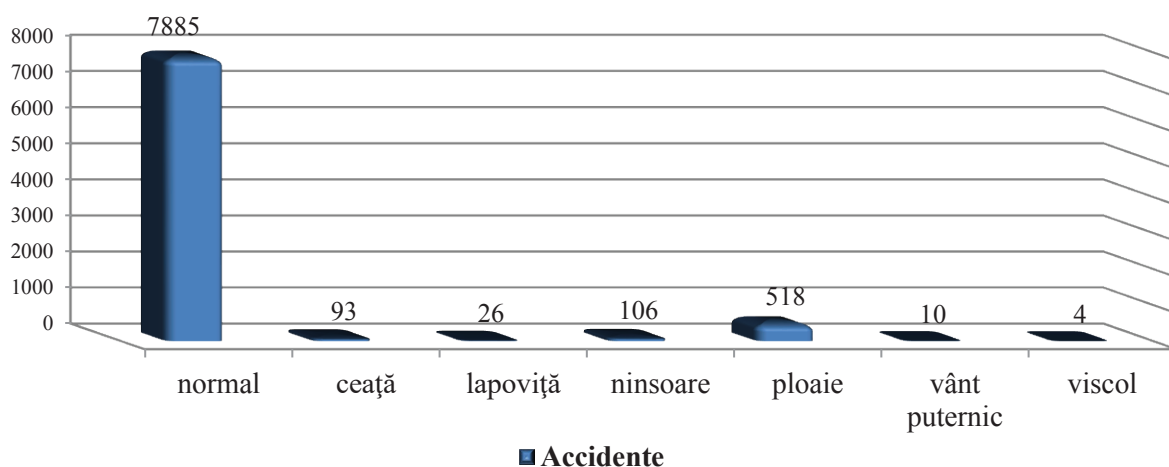
Datele prezentate mai sus pun în evidență un nivel al mortalității deosebit de ridicat al accidentelor care se produc la trecerea căii ferate. În anul 2019, în 21 de accidente de această natură și-au pierdut viața 13 de persoane, valoarea indicelui de mortalitate plasându-se la peste 50%. Față de anul 2018, se remarcă însă reducerea numărului persoanelor decedate în astfel de accidente.

❖ caracteristicile meteo

Majoritatea accidentelor rutiere grave produse în anul 2019 (91,2%) au avut loc în condiții meteo normale. Asemănător situației din anul 2018, factorul meteorologic nu se reflectă în mod explicit în numărul accidentelor rutiere grave produse, alți factori intermediind această relaționare.

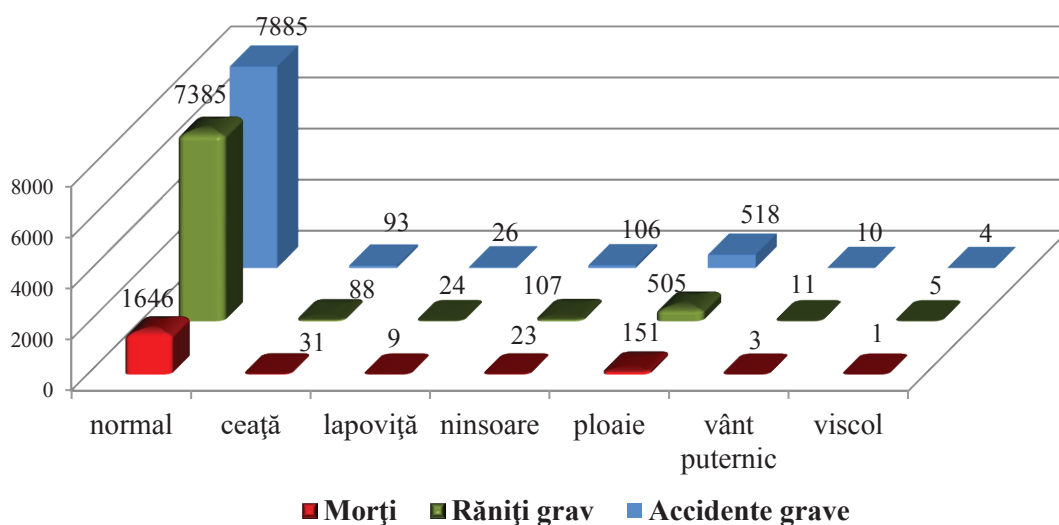
În mod firesc, condițiile meteo deosebite sunt însoțite de avertizări repetate din partea autorităților, volumul traficului rutier este diminuat, iar comportamentul participanților la trafic devine mai prudent. În sens invers, în absența unor condiții meteo deosebite, valorile ridicate de trafic pot fi probabil însoțite de un nivel mai scăzut de prudență, atenție.

Accidentele rutiere grave, în funcție de caracteristicile meteo



Dintre diferitele circumstanțe meteorologice nefavorabile în care accidentele rutiere grave s-au produs, ploaia este cel frecvent întâlnită (6%).

Victimele accidentelor rutiere grave, în funcție de caracteristicile meteo



În mod evident, evenimentele rutiere grave produse în condiții meteo deosebite, deși mai puțin numeroase, sunt generatoare de un nivel mai ridicat de victimizare (persoane decedate și rănite grav în accidente rutiere).

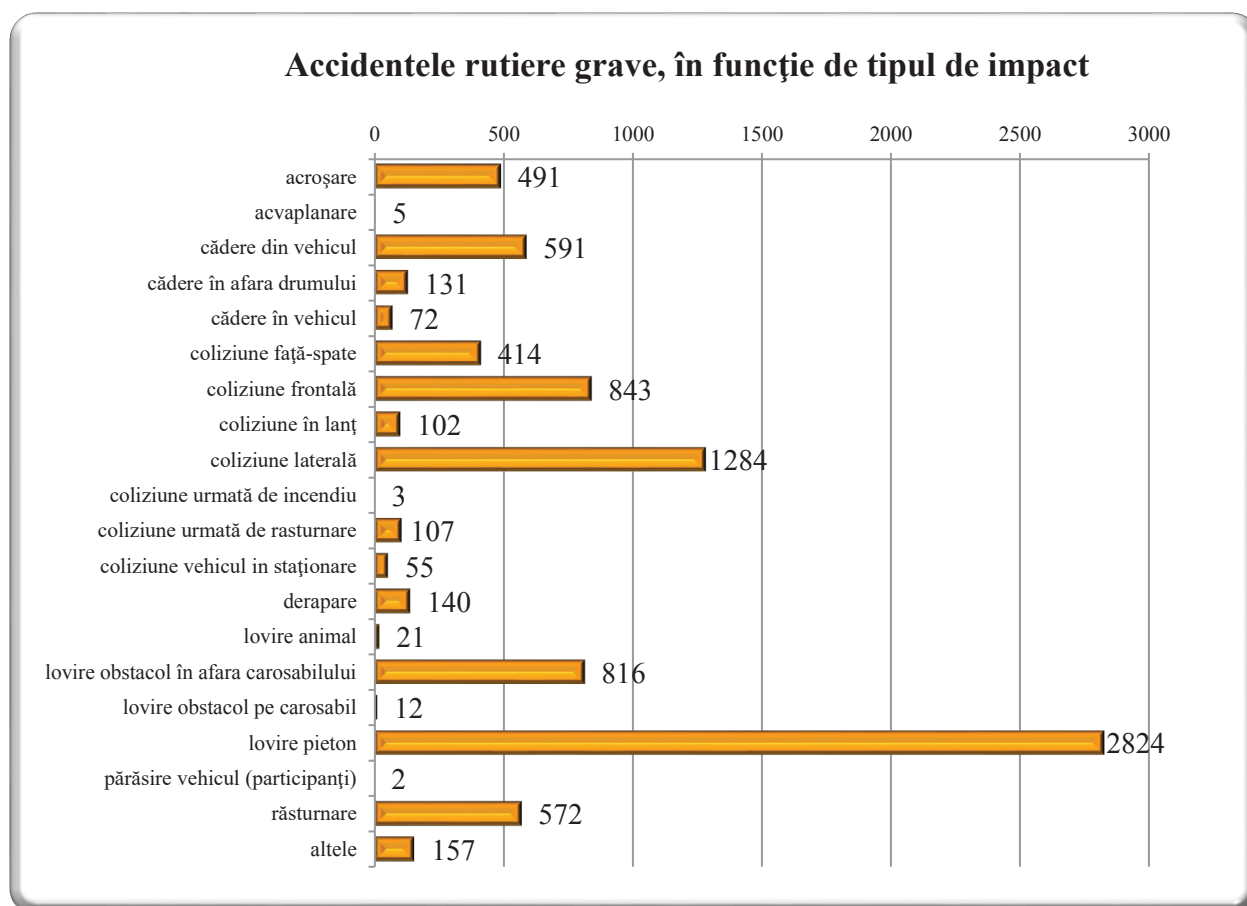
Analizând valorile indicelui de mortalitate înregistrat în anul 2019 pentru diferite condiții meteo nefavorabile întâlnite în trafic, prezentate în tabelul următor, remarcăm

un nivel mai ridicat de mortalitate în cazul accidentelor produse în timp de lapoviță, ceață, vânt puternic.

Caracteristică meteo	Număr accidente rutiere grave	Număr persoane decedate	Indice mortalitate % (nr. morți *100/nr. accidente grave)
condiții normale	7885	1646	20.9%
ceață	93	31	33.3%
lapoviță	26	9	34.6%
ninsoare	106	23	21.7%
ploaie	518	151	29.2%
vânt puternic	10	3	30.0%
viscol	4	1	25.0%
total	8642	1864	21.6%

❖ tipul impactului

Distribuția frecvențelor tipului de impact care descrie modul de producere a accidentelor rutiere grave în anul 2019 este reprezentată în graficul următor:



Analizând această distribuție se constată că cele mai multe evenimente s-au produs prin impactul dintre un vehicul și pieton. Astfel, aproximativ o treime (32,6%) dintre accidentele rutiere grave produse în anul 2019, reprezintă accidente în care au fost accidentați grav pietoni (2.824 accidente). Comparativ cu anul anterior, se remarcă o ușoară scădere, în 2019 producându-se cu 25 mai puține astfel de evenimente (-0,9%).

Coliziunea laterală reprezintă a doua categorie ca număr de evenimente (14,9%), urmată de coliziunea frontală (9,8%) și lovirea unui obstacol în afara carosabilului (9,4%).

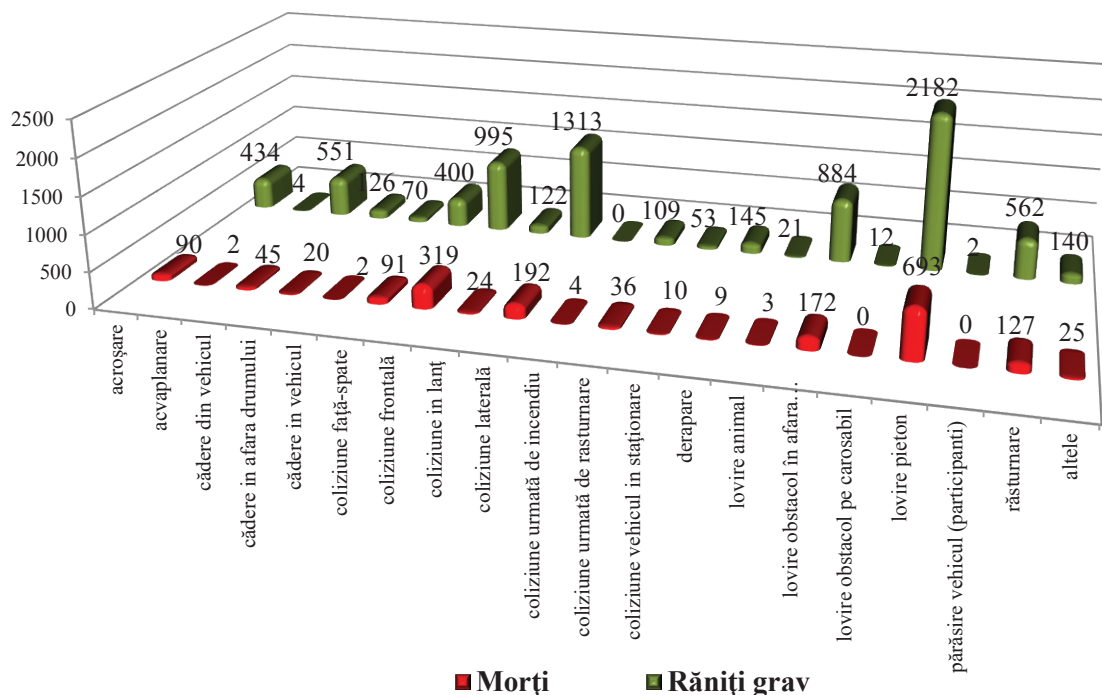
În fapt, se constată că ierahia principalelor tipuri de impact se menține de la un an la altul, neînregistrându-se diferențe sub acest aspect comparativ cu anul 2018 și nici cu anii precedenți: 1.lovire pieton, 2.coliziune laterală, 3.coliziune frontală, 4.lovire obstacol în afara carosabilului, 5.cădere din vehicul.

Față de anul anterior, în anul 2019, se înregistrează scăderi ale evenimentelor produse prin răsturnare (-29 evenimente), coliziune față-spate (-25 evenimente), coliziune frontală (-23 evenimente), coliziuni în lanț (-19 evenimente), lovirea unui obstacol în afara carosabilului (-23 evenimente) dintre tipurile de impact care înregistrează o frecvență semnificativă.

În sens invers, a crescut numărul coliziunilor laterale cu 93 evenimente (+7,8%), s-au înregistrat cu 78 mai multe căderi din vehicul (+15,2%) și cu 42 mai multe acroșări (+9,4%).

După cum era și firesc o frecvență mare a unui anumit tip de producere a accidentului va fi însoțită și de un număr sporit de victime. Astfel, cel mai mare număr de victime a rezultat în urma lovirii pietonilor, cele 2824 de evenimente de această natură ducând la decesul a 693 de persoane și rănirea gravă a altor 2182.

Victimele accidentelor rutiere grave, în funcție de tipul de impact



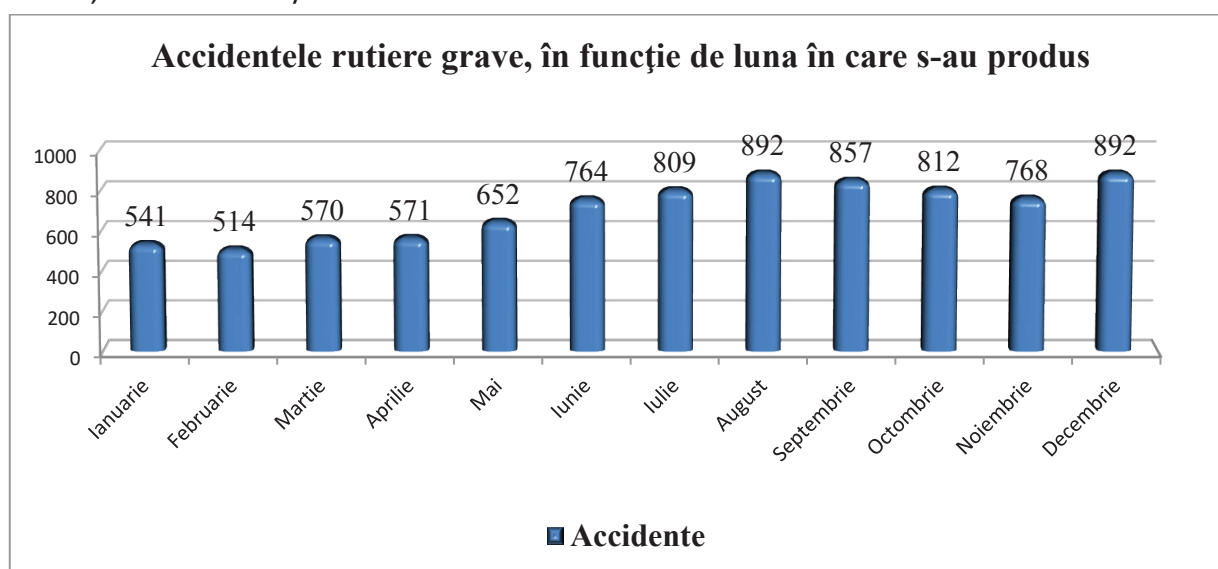
Gradul de letalitate a diferitelor forme de impact este surprinsă prin valorile indicelui de mortalitate. Așa cum se observă în tabelul următor, care cuprinde doar tipurile de impact cu o valoare a indicelui de mortalitate de peste 15%, prin *coliziune urmată de incendiu*, prin *acvoplanare*, prin *coliziune frontală* au fost produse accidentele cu cea mai ridicată mortalitate.

Tip impact	Număr accidente rutiere grave	Număr persoane decedate	Indice mortalitate % (nr. morți *100/nr. accidente grave)
coliziune urmată de incendiu	3	4	133.3%
acvoplanare	5	2	40.0%
coliziune frontală	843	319	37.8%
coliziune urmată de răsturnare	107	36	33.6%
lovire pieton	2824	693	24.5%
coliziune în lanț	102	24	23.5%
răsturnare	572	127	22.2%
coliziune față-spate	414	91	22.0%
lovire obstacol în afara carosabilului	816	172	21.1%
acroșare	491	90	18.3%
coliziune vehicul în staționare	55	10	18.2%
cădere în afara drumului	131	20	15.3%
coliziune laterală	1284	192	15.0%

❖ luna producerii accidentului

În medie, pe drumurile publice din România, în fiecare lună a anului 2019, au avut loc 720 accidente rutiere grave, în care și-au pierdut viața 155 de persoane, iar 680 de persoane au fost rănite grav.

Dinamica lunară a accidentelor rutiere grave produse în anul 2019, prezentată în graficul următor pune în evidență o primă jumătate a anului cu o frecvență mai redusă a accidentelor rutiere grave cu o medie lunară de 602,6 accidente/lună și o a doua jumătate a anului în care frecvența accidentelor rutiere grave se amplifică, media lunară ajungând la 838,3 evenimente/lună.



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

În primele trei luni ale anului, perioadă caracterizată de condiții meteo mai nefavorabile, cu efect asupra condițiilor de rulare pe drumurile publice și de asemenea, perioadă în care populația își reorientează preocupările dinspre loisir către lucrativ, numărul accidentelor rutiere grave produse lunar se situează la cote mai reduse (sub 571, cu o medie zilnică de 18,3 accidente rutiere grave/ zi).

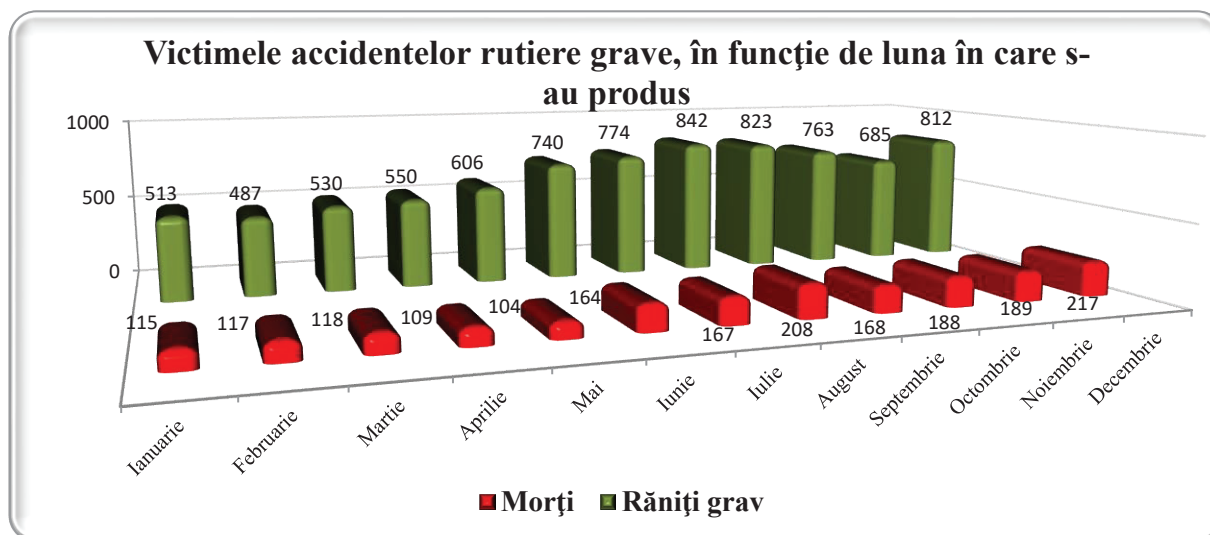
În intervalul mai – iunie, odată cu încălzirea vremii și îmbunătățirea condițiilor de rulare, numărul accidentelor rutiere grave produse lunar înregistrează creșteri treptate (cu o medie zilnică de 23,2 accidente rutiere grave/zi), ajungând ca în lunile tradiționale de vacanță (iulie, august) să atingă valori maxime. În această perioadă mobilitatea populației crește accentuat, condițiile meteo și de trafic fiind mult mai favorabile. Astfel,

în luna august, numărul accidentelor rutiere atinge vârful anual de 892 (media zilnică a lunii august fiind net superioară celorlalte luni - 29,3 accidente/ zi).

Începând cu luna octombrie suma lunară a evenimentelor rutiere începe să scadă, în octombrie cu 45 de accidente față de luna septembrie, iar în noiembrie cu 44 de accidente față de luna octombrie. În acest interval de două luni, media zilnică a evenimentelor rutiere grave scade la 25,9/ zi.

Luna decembrie constituie un interval deosebit, contradictoriu, care nu urmează tendința începută în luna a zecea. Chiar dacă vremea nu mai este în aceeași măsură favorabilă, mobilitatea populației sporește din nou, influențată de calendarul sărbătorilor și a vacanțelor de iarnă. Numărul accidentelor rutiere grave înregistrat în luna decembrie crește până aproape de valoarea maximă lunară înregistrată în luna august, iar media zilnică ajunge la 28,7 accidente/ zi.

Distribuția lunară a victimelor accidentelor rutiere grave produse în anul 2019, urmează forma distribuției pe luni calendaristice a accidentelor rutiere, numărul lunar total al victimelor (morți+răniți grav) fiind aproximativ proporțional cu numărul lunar al accidentelor produse. Astfel, remarcăm valori mai reduse în prima parte a anului, creșteri treptate începând cu luna mai, pentru a atinge un maxim în luna august, iar după aceea, începând cu luna septembrie asistăm la o reducere treptată până în luna noiembrie, ajungând ca în luna decembrie să asistăm din nou la o creștere semnificativă a valorilor.



Și în ceea ce privește letalitatea accidentelor rutiere, măsurată prin indicii de mortalitate, această formă a distribuției pe luni se păstrează. În tabelul de mai jos se pot observa valorile indicelui de mortalitate pentru accidentele produse în fiecare lună a

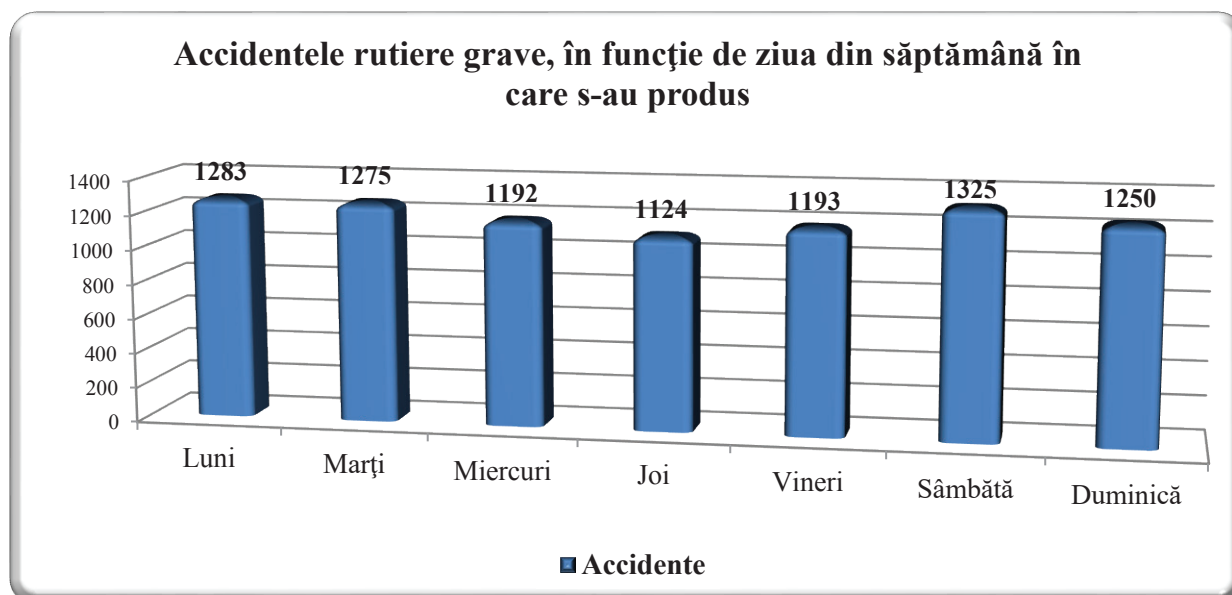
anului 2019. Astfel, lunile august, noiembrie și decembrie, reprezintă luni în care consecințele accidentelor rutiere sunt mult mai grave.

Indicele de mortalitate al accidentelor rutiere grave (%)

Ianuarie	Februarie	Martie	Aprilie	Mai	Iunie	Iulie	August	Septembrie	Octombrie	Noiembrie	Decembrie
21.3	22.8	20.7	19.1	16.0	21.5	20.6	23.3	19.6	23.2	24.6	24.3

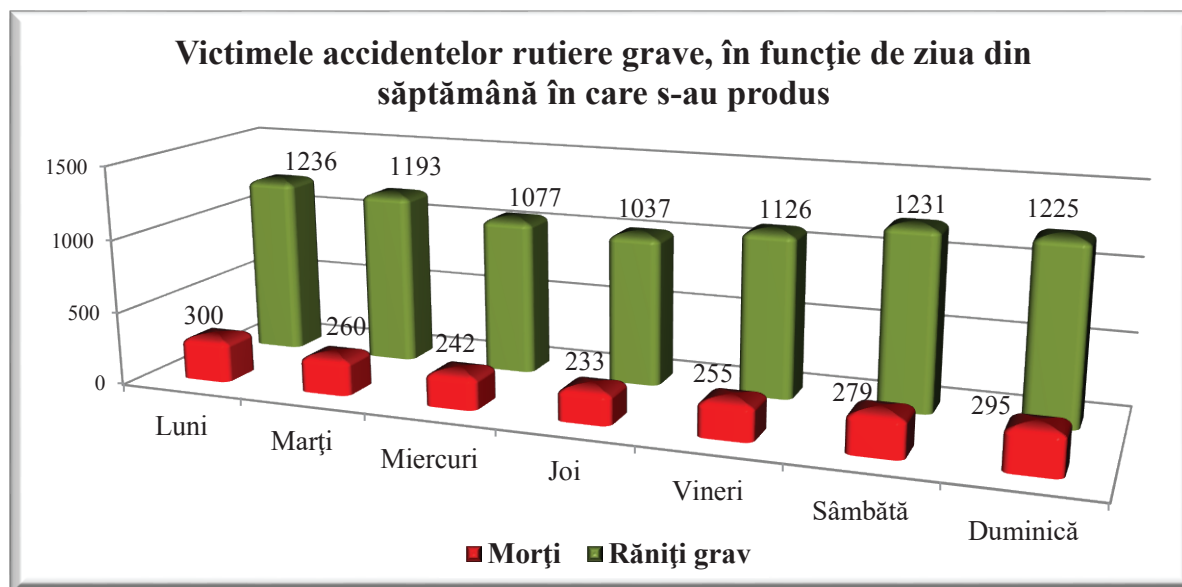
❖ ziua producerii accidentului

Dinamica accidentelor rutiere grave pe zilele săptămânii generice a anului 2019 se caracterizează prin valori mai ridicate în primele zile ale săptămânii, dar mai ales, către zilele de vineri și sâmbătă a sfârșitului de săptămână, cu vârful pe ziua de sâmbătă. Ulterior, în ziua de duminică se înregistrează o reducere a frecvenței de apariție a unor astfel de evenimente (față de ziua de sâmbătă cu 5,7%). În ziua de luni se înregistrează din nou o creștere a numărului de accidente rutiere grave (creștere față de ziua de duminică cu 2,6%).



Această dinamică se află în strânsă legătură cu volumul traficului rutier ce caracterizează programul săptămânal al populației, cu creșterea mobilității în intervalul zilelor nelucrătoare și cu atitudinile asociate dispoziției de *loisir* (lipsa concentrării/neatenție, grabă, scăderea prudenței, consum de alcool etc.).

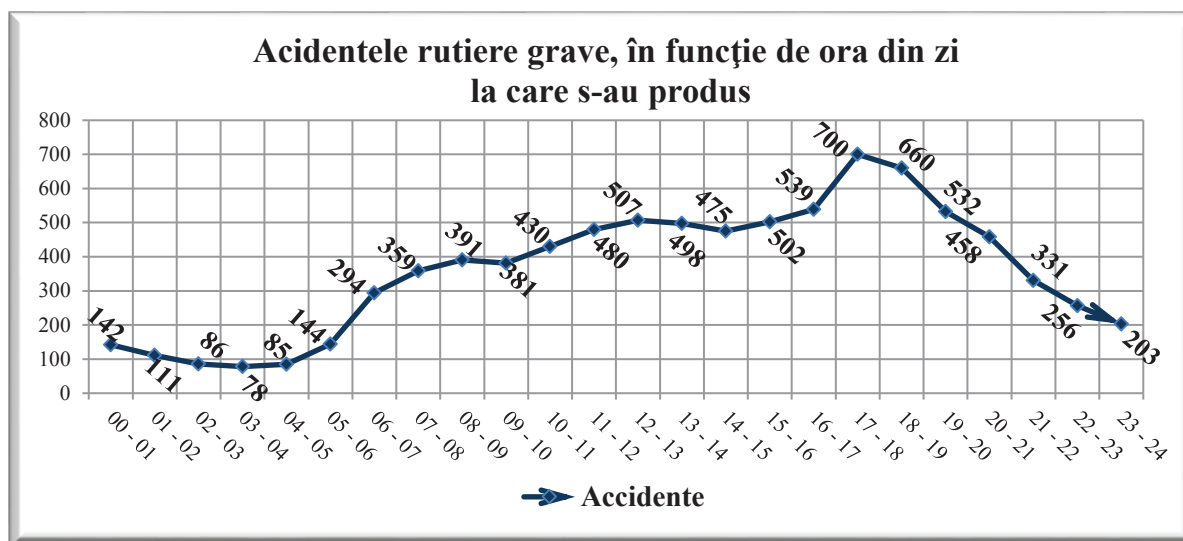
Distribuția victimelor urmează, în general, pe cea a evenimentelor care le-au produs. Se observă nivelul ridicat al letalității pentru zilele de duminică și luni evident în comparație cu zilele de miercuri, joi și vineri, în care, la un număr similar ori mai mic de evenimente, numărul persoanelor decedate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



Comparativ cu anii precedenți, se remarcă ziua de luni ca o zi a săptămânii mai problematică atât din perspectiva frecvenței de apariție a unor astfel de evenimente rutiere grave, dar și din perspectiva letalității lor. Probabil, modificările apărute în programul populației, de a avea un sfârșit de săptămână prelungit sau de a amâna întoarcerea spre serviciu, spre casă, pentru ziua de luni, condusul precipitat spre aceste destinații etc. face ca începutul de săptămână să reprezinte o altă zi fierbinte, alături de la sfârșitul săptămânii.

❖ ora producerii accidentului

Așa cum se constată în graficul de mai jos, ritmul activităților umane pe parcursul unei zile se reflectă și în evoluția numărului de accidente rutiere grave pe parcursul celor 24 de ore.



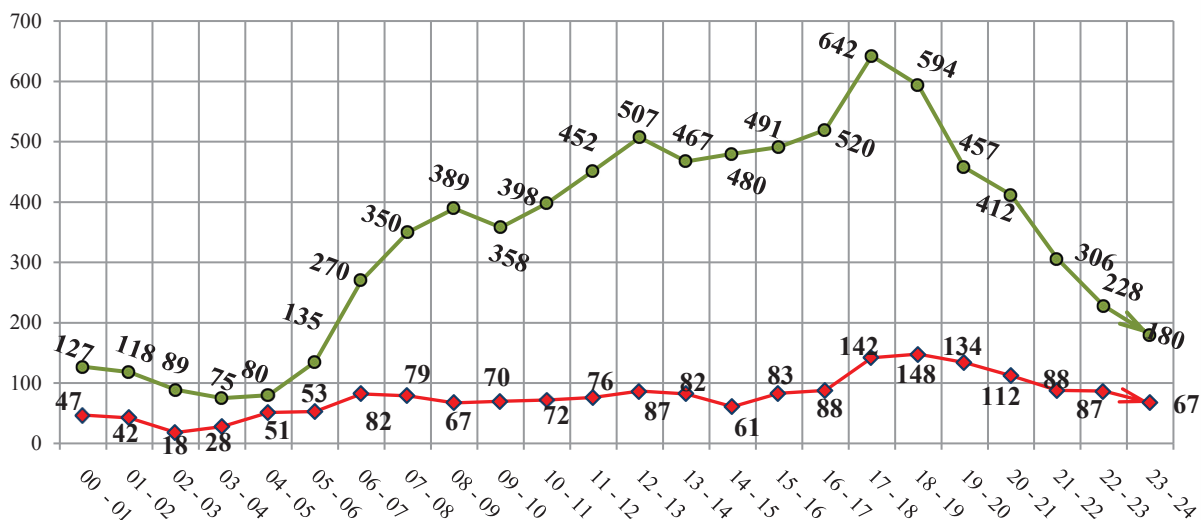
Astfel, între orele 5-6 dimineața, numărul accidentelor rutiere grave începe să crească ușor, iar de la oră la oră creșterea se accelerează, ajungând ca în intervalul orar 8-9 să înregistreze o valoare aproape de 5 ori mai mare față de intervalul orar 4-5. În continuare, în intervalul orar 9-10 se înregistrează o ușoară reducere a acestui număr.

După ora 10, asistăm la o nouă creștere a numărului de accidente rutiere grave până la ora 14, dar fără a avea ritmul de creștere înregistrat între orele 5-9 ale dimineții. După ora 14 se remarcă o ușoară reducere a frecvenței de producere a accidentelor rutiere grave până la ora 16.

După ora 16, se înregistrează din nou o multiplicare accentuată a numărului evenimentelor rutiere grave, ajungând la valorile maxime ale zilei în intervalul 17-18, la 700 accidente rutiere grave. De la ora 18 se observă reducerea treptată a numărului accidentelor rutiere grave, descreștere ce continuă până la ora 4 a zilei următoare.

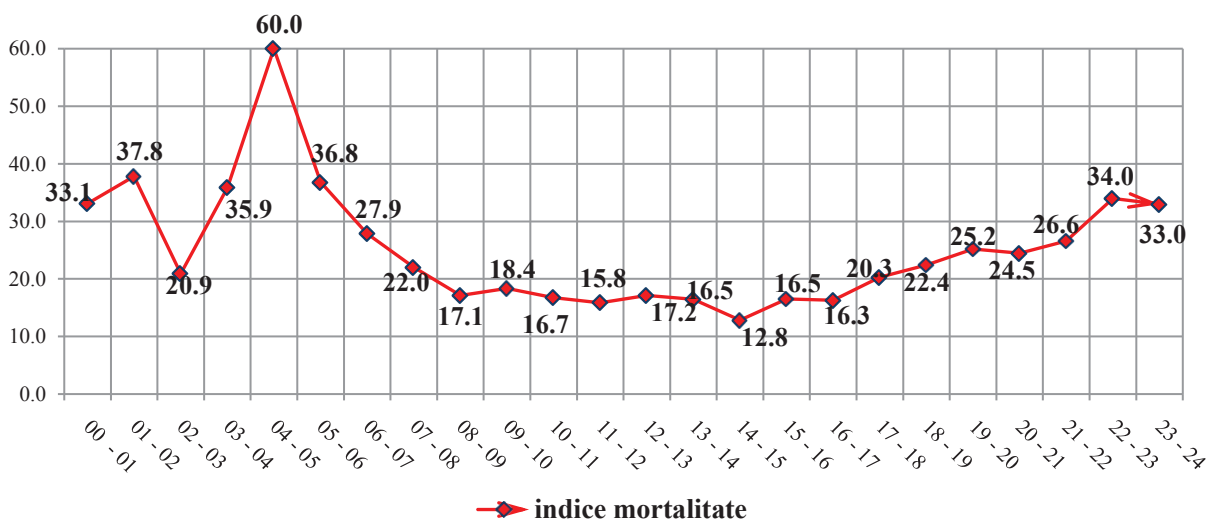
În graficul de următor, este ilustrată dinamica victimelor accidentelor rutiere grave produse pe parcursul unei zile generice a anului 2019.

Victimele accidentelor rutiere grave, în funcție de ora din zi la care s-au produs



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

Indicele de mortalitate



Se observă că accidentele rutiere produse pînă la ora 7 și după ora 20, deși mai puține ca număr, sunt caracterizate de o mortalitate mai ridicată, ceea ce argumentează faptul că în condiții de trafic mai puțin intens comportamentele rutiere pot deveni mai imprudente, implicând riscuri de victimizare mai mari.

Interval orar	Nr. accidente rutiere grave	Nr. morți	Indice mortalitate (%)	Interval orar	Nr. accidente rutiere grave	Nr. morți	Indice mortalitate (%)
00 - 01	142	47	33.1	12 - 13	507	87	17.2
01 - 02	111	42	37.8	13 - 14	498	82	16.5
02 - 03	86	18	20.9	14 - 15	475	61	12.8
03 - 04	78	28	35.9	15 - 16	502	83	16.5
04 - 05	85	51	60	16 - 17	539	88	16.3
05 - 06	144	53	36.8	17 - 18	700	142	20.3
06 - 07	294	82	27.9	18 - 19	660	148	22.4
07 - 08	359	79	22	19 - 20	532	134	25.2
08 - 09	391	67	17.1	20 - 21	458	112	24.5
09 - 10	381	70	18.4	21 - 22	331	88	26.6
10 - 11	430	72	16.7	22 - 23	256	87	34
11 - 12	480	76	15.8	23 - 24	203	67	33

❖ cauzele accidentelor rutiere grave

Datele colectate de Poliția Română distribuie accidentele rutiere grave produse în anul 2019 în funcție de 39 de cauze diferite, după cum urmează:

Cauză	Accidente	Morți	Răniți grav	Indice mortalitate
1.viteză neadaptată la condițiile de drum	1377	294	1475	21.4%
2.traversare neregulamentară pietoni	1176	330	859	28.1%
3.abateri bicicliști	851	116	738	13.6%
4.neacordare prioritate pietoni	817	120	710	14.7%
5.neacordare prioritate vehicule	774	84	833	10.9%
6.pietoni pe partea carosabilă	446	173	275	38.8%
7.nerespectare distanță între vehicule	365	57	371	15.6%
8.depășire neregulamentară	342	100	385	29.2%
9.conducere sub influența alcoolului	287	65	296	22.6%
10.alte preocupări de natură a distrage atenția	282	83	290	29.4%
11.neasigurare la schimbarea direcției de mers	259	33	239	12.7%
12.alte abateri săvârșite de conducătorii auto	238	50	211	21.0%
13.abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale	224	37	216	16.5%
14.neasigurare mers înapoi	188	24	167	12.8%
15.adormire la volan	180	59	209	32.8%
16.circulație pe sens opus	160	59	185	36.9%
17.conducere fără permis	152	35	141	23.0%
18.viteza neregulamentară	108	62	111	57.4%
19.abateri pasageri/călători/însoțitori	90	3	88	3.3%
20.întoarcere neregulamentară	52	10	59	19.2%
21.neasigurare schimbare bandă	48	5	59	10.4%
22.alte abateri pietoni	45	13	32	28.9%
23.nerespectare semnalizare semafor	37	1	41	2.7%
24.abateri ale conducătorilor de utilaje	28	8	21	28.6%
25.defecțiuni tehnice vehicul	24	10	29	41.7%
26.animale sau alte obiecte	22	3	27	13.6%
27.nerespectare reguli trecere cale ferată	19	18	15	94.7%
28.nerespectare indicatoare rutiere de obligare sau reglementare	10	3	7	30.0%
29.nesupraveghere minori	9	2	7	22.2%
30.infirmități sau afecțiuni medicale	7	3	6	42.9%
31.oprire, staționare neregulamentară	7	2	5	28.6%
32.alte cauze referitoare la drum	5	0	5	-
33.semnalizare rutieră incompletă/insuficientă	5	0	5	-
34.conducere sub influența drogurilor	2	1	2	50.0%

35.folosire incorectă lumini/mijloace semnalizare	2	1	1	50.0%
36.depășire încărcătură	1	0	1	-
37.drum deteriorat sau în lucru	1	0	2	-
38.neasigurare stabilitate încărcătură	1	0	1	-
39.obstacol nesemnalizat pe carosabil	1	0	1	-

Se remarcă faptul că, **viteza neadaptată la condițiile de drum** alături de **traversările neregulamentare ale pietonilor** reprezintă principalele cauze care contribuie la producerea accidentelor rutiere grave și în anul 2019. Următoarele cauze în ordinea frecvenței lor de manifestare sunt: **abaterile bicicliștilor, neacordarea de prioritate pietonilor și neacordarea de prioritate vehiculelor.**

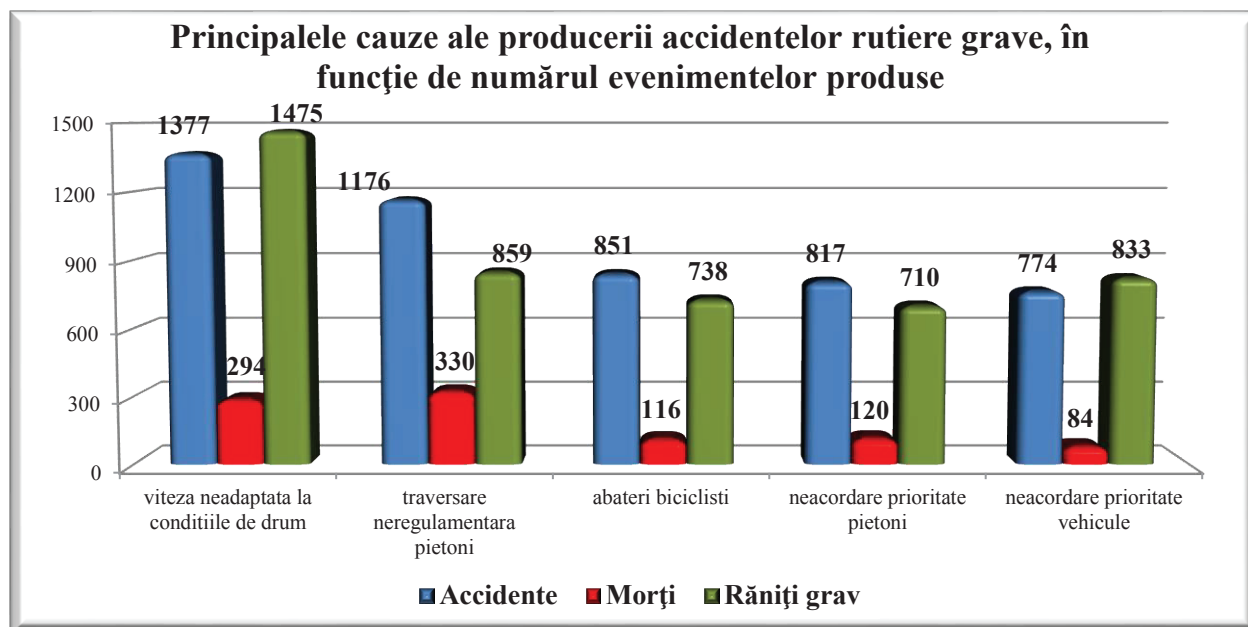
Viteza neadaptată condițiilor de drum a cauzat producerea a 1377 accidente rutiere grave, care s-au soldat cu 294 decedați și 1475 răniți grav, în scădere față de anul 2018 cu 38 de evenimente (-2,8%). Trebuie subliniat faptul că cea mai frecventă cauză de producere a evenimentelor rutiere grave în anul 2019, precum și în anul anterior, neadaptarea vitezei la condițiile de drum nu se referă la o încălcare a normelor rutiere, fiind astfel mult mai dificil de controlat și sancționat.

Viteza neadaptată condițiilor de drum reprezintă manifestarea unui cumul de posibile explicații: ignorarea unui comportament rutier preventiv, lipsa de experiență în a conduce un vehicul, atitudini agresive sau teribiliste în conducerea autovehiculului, altele asemenea posibile, având legătură nu atât cu conformismul normativ, ci, mai degrabă, este rezultatul unei evaluări inexacte a complexității situației traficului.

Traversarea neregulamentară a pietonilor a cauzat în anul 2019 1176 accidente grave care s-au soldat cu 330 persoane decedate și 859 răniți grav, în scădere însă față de anul 2018 (-24 de evenimente, -2,0%).

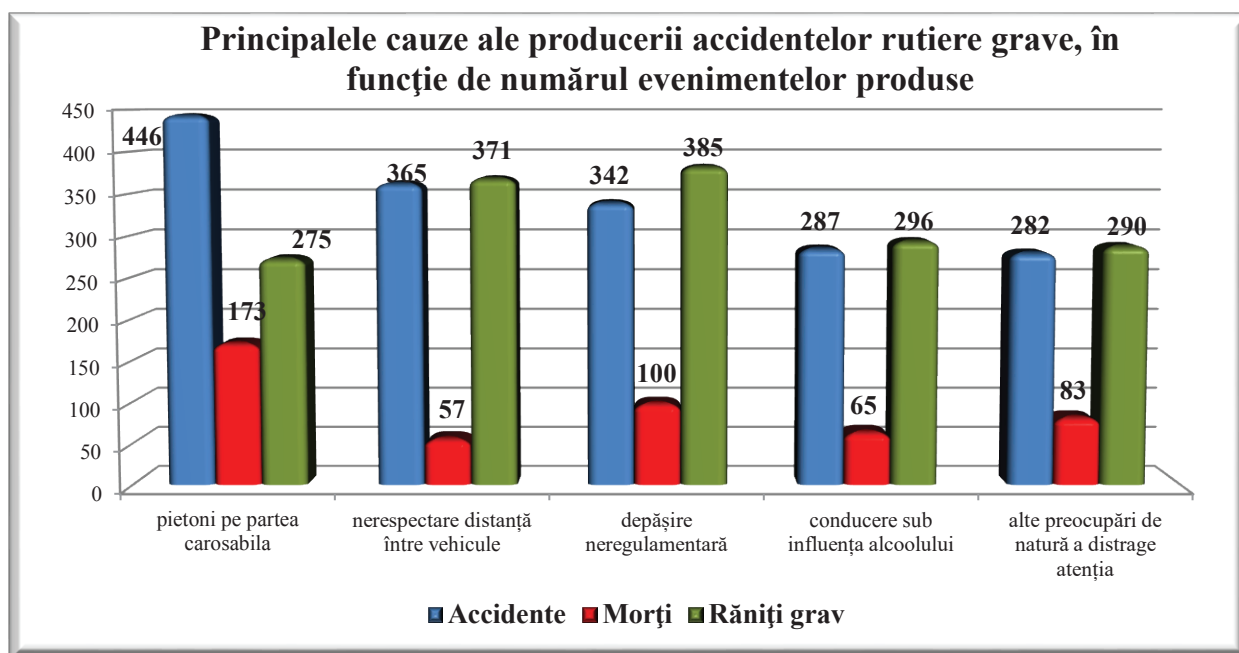
Comparativ cu anul 2018, abaterile bicicliștilor au produs cu 58 evenimente rutiere grave mai mult în anul 2019 (+6,8%), urcând pe locul trei în clasamentul principalelor cauze generatoare de accidente rutiere grave în locul neacordării de

prioritate pietonilor care a produs cu 52 evenimente mai puține accidente în anul 2019 (-6,4%). Neacordarea de prioritate vehiculelor a produs cu 87 mai multe accidente rutiere grave decât în anul 2018 (+11,2%).



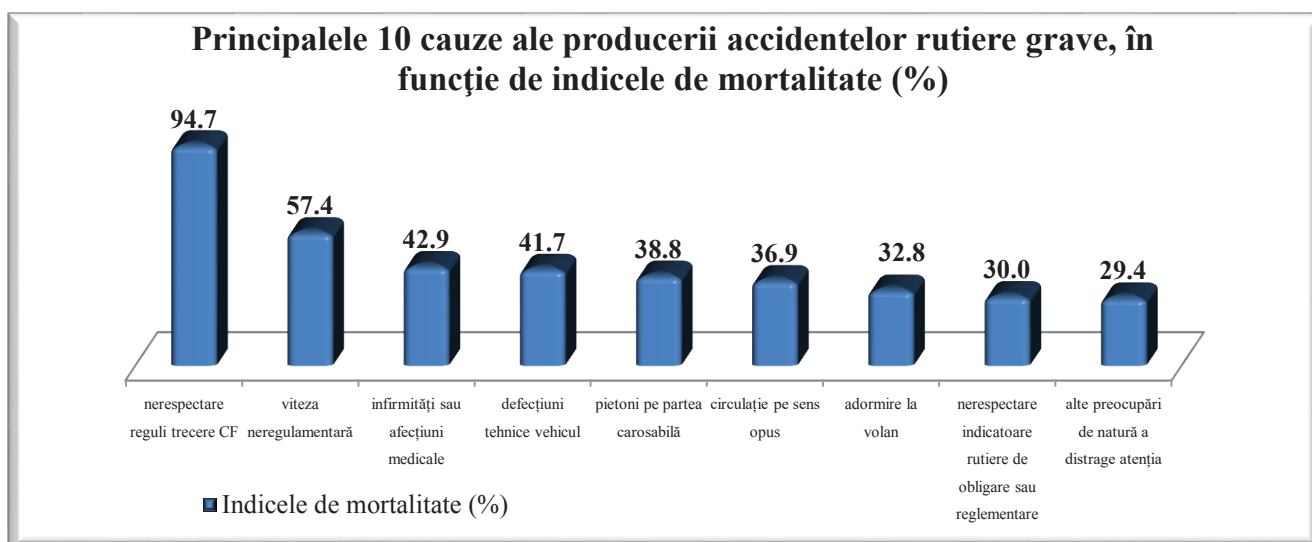
În graficul următor este reprezentat grupul următoarelor cinci cauze ca importanță numerică. În comparație cu anul 2018, ordinea este puțin modificată. **Prezența pietonilor pe partea carosabilă** urcă un loc în ierarhia cauzelor, producând în anul 2019 mai multe accidente rutiere grave (+72 evenimente, +16,1%), iar **nerespectarea distanței între autovehicule** coboară un loc (-29 evenimente, -7,9%).

O altă precizare este necesară și în legătură cu **conducerea sub influența alcoolului**: în anul 2019 s-au produs din această cauză cu 108 mai multe accidente rutiere grave decât în anul precedent, însemnând o creștere cu 37,6%. La fel, se înregistrează o creștere cu 39 evenimente față de anul 2018 a numărului accidentelor provocate de depășirile neregulate (+11,4%).



Perspectiva asupra cauzalității evenimentelor rutiere din punctul de vedere al riscului de victimizare completează analiza cauzelor accidentelor rutiere grave în funcție de frecvența producerii prezentată anterior.

În continuare, sunt prezentate grafic principalele 10 cauze ale producerii accidentelor rutiere grave în funcție de valoarea indicelui de mortalitate.



Așa cum se observă, doar două dintre cauzele reprezentate în graficul de mai sus se regăsesc între primele zece cele mai frecvente cauze de producere a accidentelor

rutiere grave, și anume: **prezența pietonilor pe partea carosabilă și alte preocupări de natură a distrage atenția.**

Alte cauze de mare letalitate care, în anul 2019, au stat la originea unui număr ridicat de evenimente sunt:

- adormirea la volan - a fost la originea producerii a 180 de accidente rutiere grave, soldate cu 59 de morți și 209 răniți grav;
- circulația pe sens opus - a provocat 160 de evenimente, în care au murit 59 de persoane, alte 209 fiind rănite grav;
- viteza neregulamentară - a condus la producerea a 108 de accidente rutiere grave, din care au rezultat 62 decedați și 111 răniți grav.

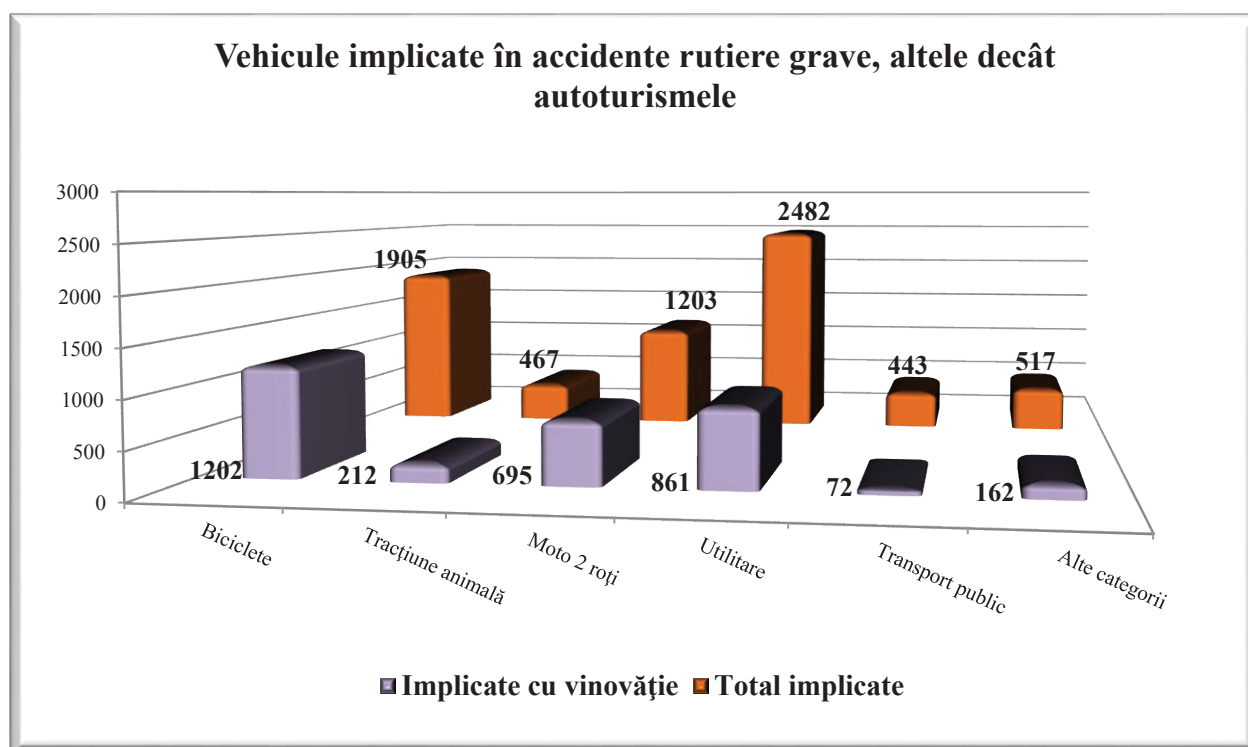
La fel ca în fiecare an, nerespectarea regulilor de trecere la calea ferată a condus la producerea unui număr relativ redus de accidente grave, dar mortalitatea acestora este extrem de ridicată, depășind cu mult valorile oricărei alte situații în referință. În anul 2019, aceasta tinde către 95%.

❖ categoria de vehicul implicat în accident

În accidentele rutiere grave care s-au produs pe drumurile din România în anul 2019 au fost implicate 20.582 vehicule din cele mai diverse categorii. Dintre acestea, 13.565 au fost autoturisme (65,9%).

Conform datelor pe care Poliția Română le deținea la data de 31.03.2020, din totalul celor implicate, 7.189 de vehicule au angajat vinovăția conducătorilor lor în producerea accidentelor rutiere grave. Dintre acestea, 3.985 (55,4%) reprezintă autoturismele, rezultând că în 45,8% dintre accidentele grave produse în anul 2019, vinovăția, integral sau în parte, aparține unui conducător de autoturism.

În graficul următor este reprezentată participarea la producerea accidentelor rutiere grave a diferitelor categorii de vehicule, altele decât autoturismele, respectiv, implicarea cu vinovăție a acestor categorii.



O valoare orientativă cu privire la responsabilitatea pe care o dovedesc în conducerea pe drumurile publice diferitele categorii de conducători de vehicule o poate oferi ponderea în totalul vehiculele dintr-o anumită categorie, implicate în accidentele rutiere, a vehiculelor din aceeași categorie ai căror conducători au fost vinovați de producerea unui accidente rutiere grave. Acest indice are capacitatea de a sugera relația dintre conducătorul unui vehicul și caracteristicile respectivului vehicul care exprimă anumite particularități în ceea ce privește gradul de cunoaștere a normele rutiere alături de dispoziția lor de a le și respecta precum și o manieră specifică a comportamentului în traficul rutier.

Prezentăm în tabelul următor valorile acestui indice pentru anul 2019 și ceilalți doi ani precedenții pentru principalele categorii de conducători de vehicule, altele decât autoturismele:

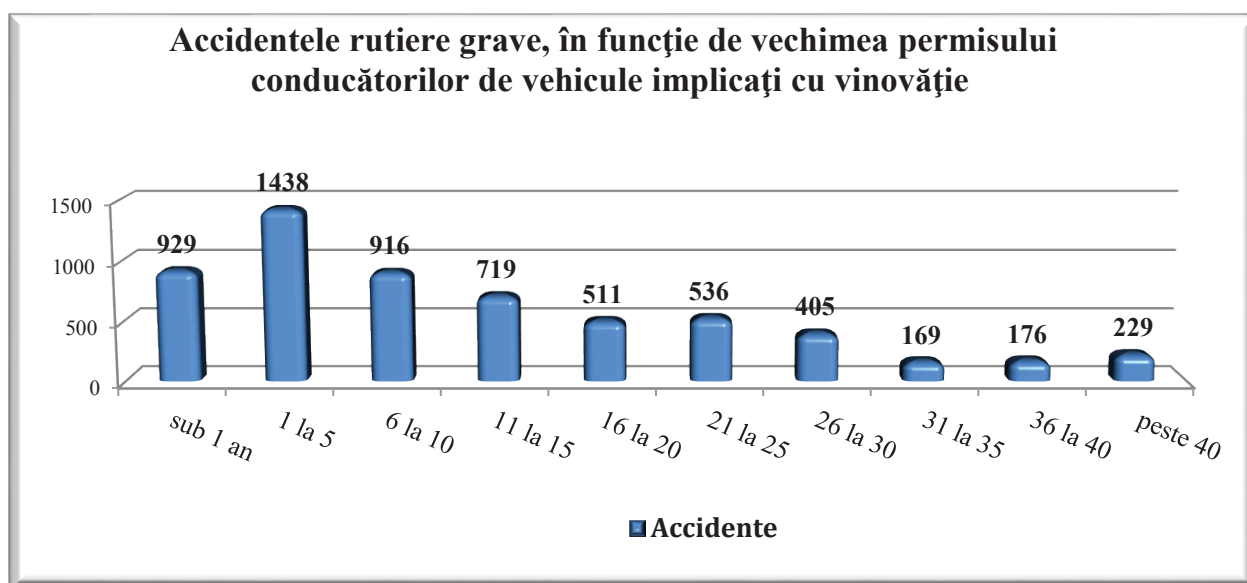
Indicele de responsabilitate pe categorii vehicule implicate în accidente rutiere grave (%)

	Biciclete	Vehicule cu tracțiune animală	Moto 2 roți	Utilitare	Transport public
2017	60,4%	42,1%	56,7%	31,7%	17,4%
2018	61,4%	42,0%	57,0%	34,0%	19,9%
2019	63,1%	45,5%	57,8%	34,7%	16,3%

După cum ilustrează valorile acestui indice pentru conducătorii de vehicule pentru transport public de persoane, aceștia dovedesc în mod constant un nivel ridicat al responsabilității rutiere. La polul opus, bicicliștii manifestă un comportament rutier mult mai puțin responsabil, fiind cu o mai mare frecvență vinovați de producerea accidentelor în care sunt implicați. Totodată, conducătorii vehiculelor motorizate cu două roți înregistrează, constant, valori apropiate bicicliștilor, fiind implicați în mod frecvent cu vinovăție în producerea unor accidente rutiere grave.

❖ vechimea permisului conducătorilor de autovehicule

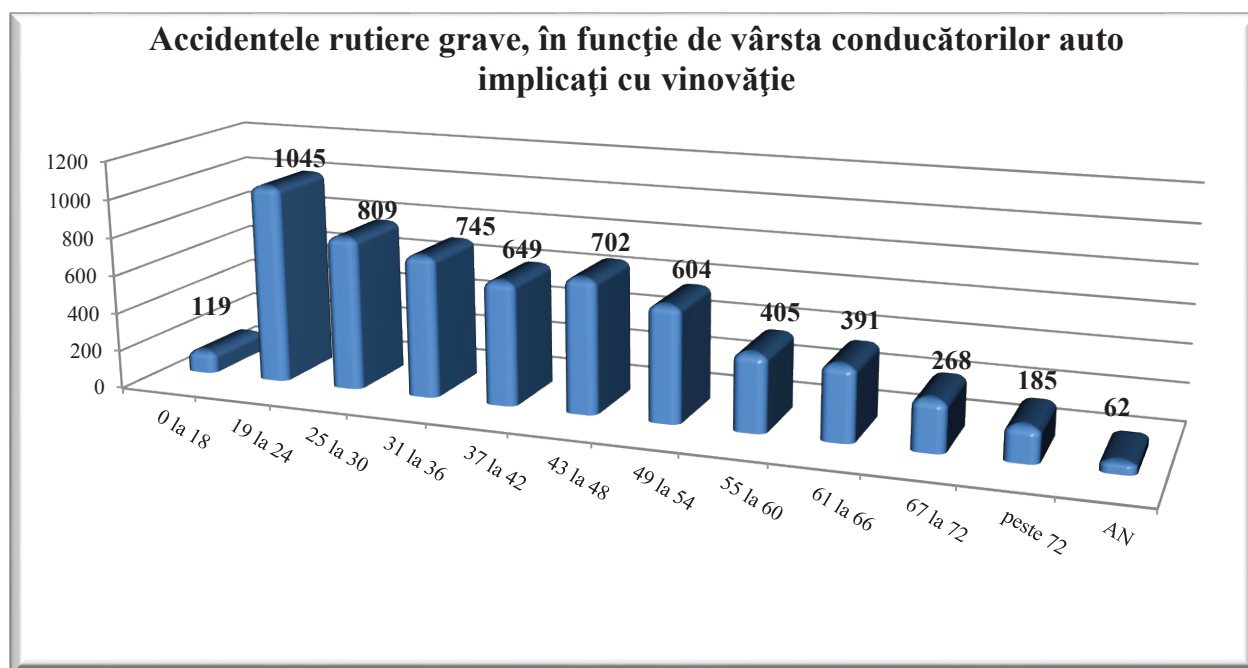
Distribuția conducătorilor de autovehicule implicați cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave în anul 2019, în funcție de vechimea permisului, arată că, cel mai frecvent, la originea producerii acestor evenimente s-au aflat conducătorii de autovehicule cu o experiență de 1 la 5 ani. Aceștia reprezintă 24% din totalul celor aflați în această situație. A doua categorie ca pondere o reprezintă conducătorii cu o vechime a permisului de până la un an (**16%**). Este evident că experiența rutieră constituie un factor care influențează în mare măsură probabilitatea producerii evenimentelor rutiere.



❖ vârsta conducătorului auto implicat în accidente rutiere grave

După cum se constată din distribuția în funcție de vârsta conducătorilor implicați cu vinovăție în accidente rutiere grave prezentată în graficul de mai jos, probabilitatea producerii cu vinovăție a evenimentelor rutiere este cu atât mai scăzută cu cât vârsta conducătorilor auto este mai ridicată.

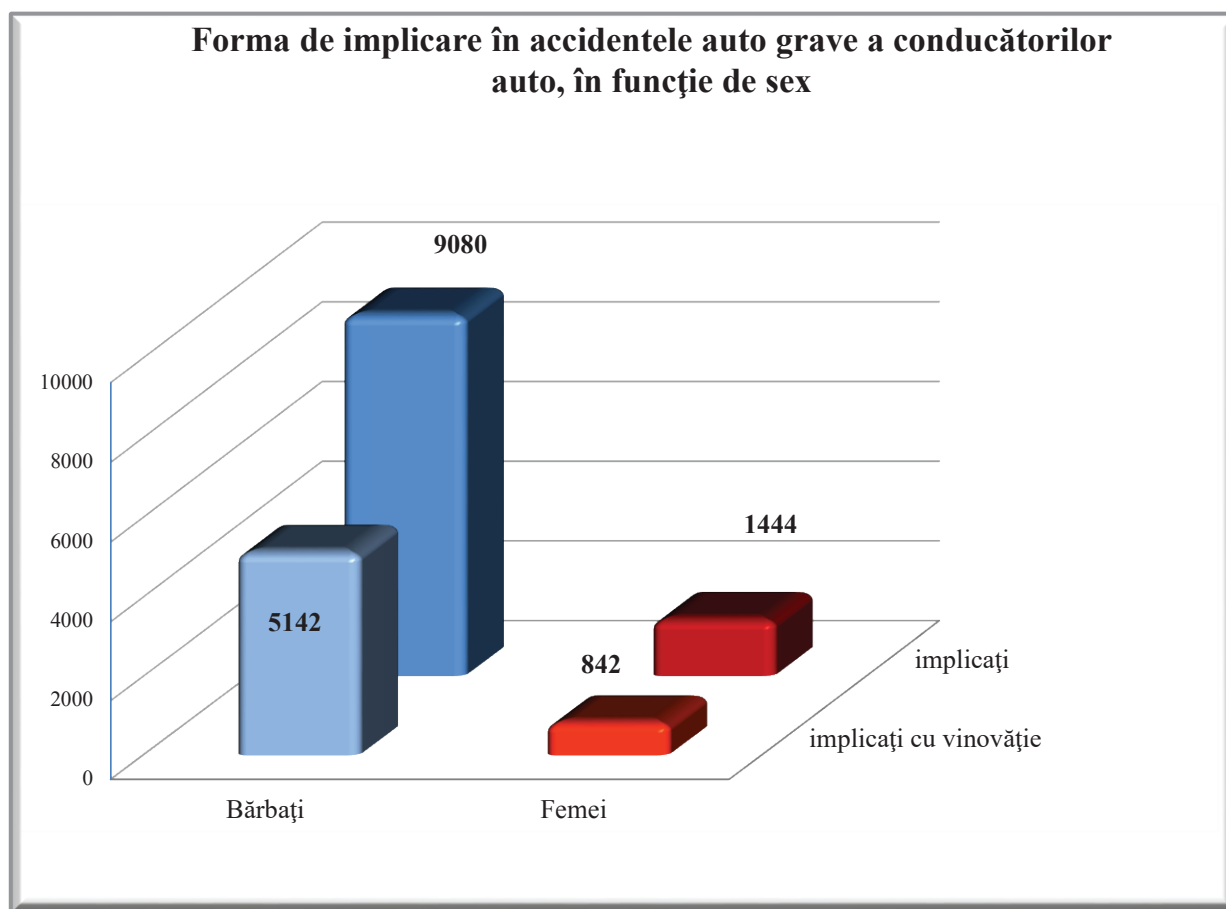
Această distribuție trebuie însă privită și prin perspectiva unei prezențe în proporții diferite pe drumurile publice a conducătorilor auto de anumite vârste. Este mai probabil ca cei tineri să fie în mai mare măsură prezenți în trafic, iar aceasta să medieze și raporturile dintre diferitele intervale de vârstă ale conducătorilor auto implicați cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave. Cu toate acestea, modul în care experiența de viață condiționează comportamentul rutier, deci implicit și probabilitatea de a provoca un eveniment grav, este susținut de datele prezentate în acest grafic.



❖ **Structura pe sex a conducătorilor auto** prezentată în graficul următor surprinde o implicare diferită a femeilor și bărbaților atât în ceea ce privește implicarea în accidente rutiere grave conducători de vehicule în evenimentele rutiere grave, dar și în ceea ce privește implicarea cu vinovăție în astfel de evenimente.

- Astfel, acest indicator reprezintă o variabilă importantă în descrierea riscului producerii unui accident rutier grav, diferențele de ordin comportamental și atitudinal în traficul rutier reflectându-se într-o implicare diferită a femeilor și bărbaților conducători de vehicule în accidentele rutiere grave care s-au produs în anul 2019.

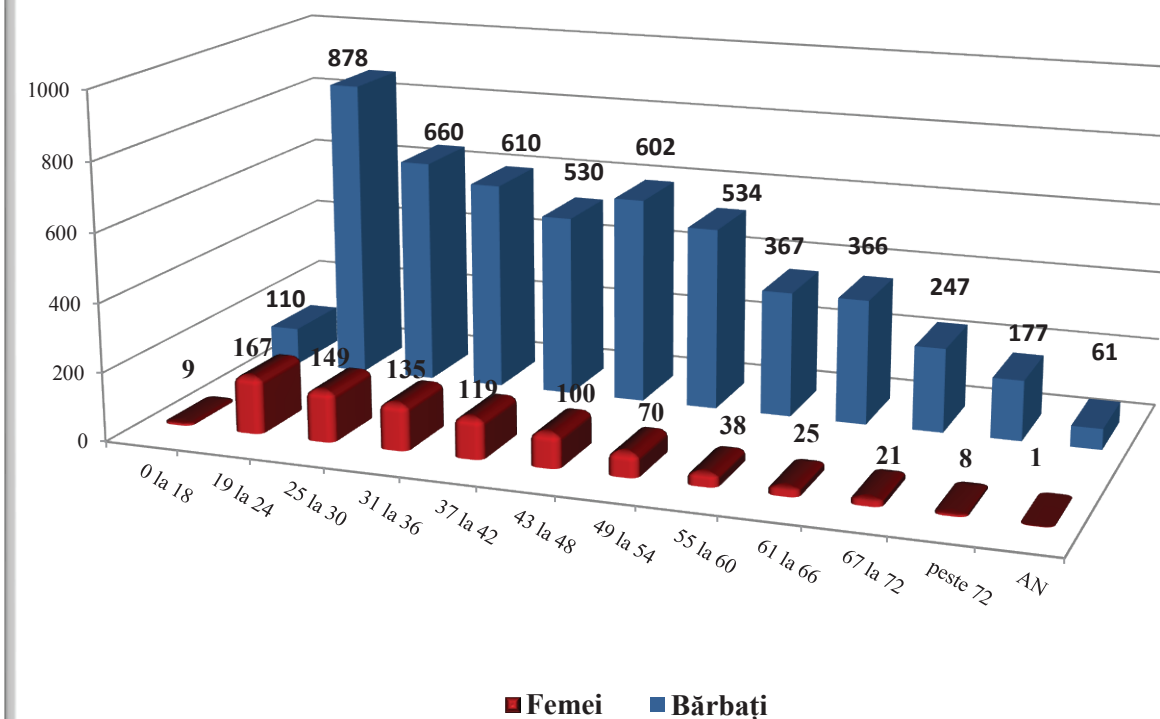
Forma de implicare în accidentele auto grave a conducătorilor auto, în funcție de sex



- După cum se constată în graficul de mai sus, implicarea femeilor în producerea evenimentelor rutiere grave este mult mai redusă decât cea a bărbaților. Așa cum se observă, în anul 2019, implicarea conducătorilor de vehicule femei în accidentele rutiere grave produse a fost de 6,1 ori mai mică decât cea a bărbaților. În ceea ce privește implicarea cu vinovăție în accidente rutiere grave, femeile au fost de 6,3 ori mai puține decât bărbații aflați în aceeași situație.

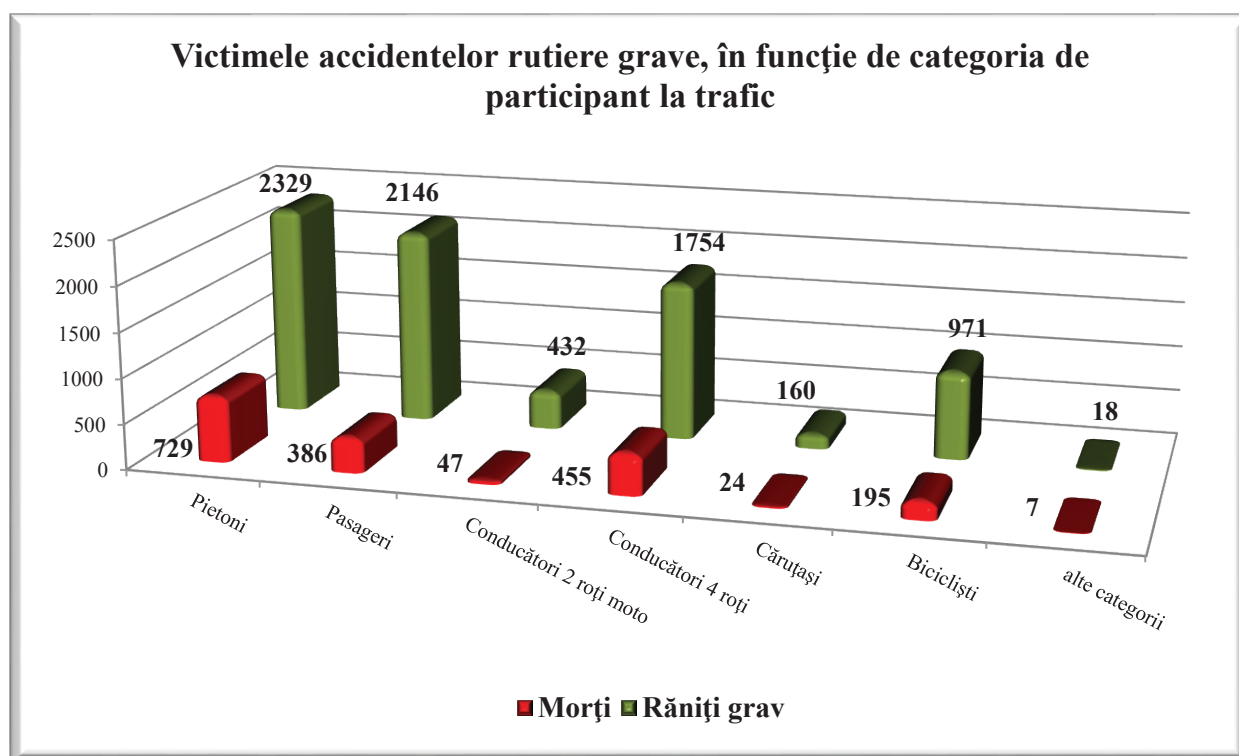
- Datele prezentate în graficul de mai sus trebuie interpretate însă, sub rezerva raportului în care femeile și bărbații sunt prezenți în traficul rutier, iar în mod evident, bărbații conducători autovehicule sunt mult mai prezenți în traficul rutier.

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



❖ victimele accidentelor rutiere grave

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



La fel ca în anul precedent, în anul 2019, cele mai numeroase victime sunt reprezentate de pietoni, atât în ceea ce privește persoanele decedate, cât și răniții grav. Astfel, pietonii victime ale accidentelor rutiere grave produse în anul 2019, reprezintă 39,6% din totalul celor decedați și 29,8% din totalul celor răniți grav. Aceste cifre confirmă gradul ridicat de vulnerabilitate al acestei categorii, dar și nivelul de indisciplină rutieră pe care îl manifestă. Comparativ cu anul 2018, numărul pietonilor decedați crește în 2019 cu 39 persoane, iar numărul celor răniți grav scade cu 71 persoane.

Vulnerabilitatea pasagerilor este de asemenea problematică, mai ales în condițiile în care aceștia se află în imposibilitatea de a evita aceste consecințe.

Pe locul trei, în funcție de frecvența de victimizare în traficul rutier se află conducătorii autovehiculelor cu 4 roți. Se remarcă însă scăderea față de anul 2018 a numărului conducătorilor de autovehicule cu 4 roți, victime ale accidentelor rutiere grave, înregistrându-se cu 18 mai puține persoane decedate și cu 24 mai puțini răniți grav.

Comparativ cu anul 2018, se înregistrează scăderi și în ceea ce privește categoria conducătorilor de vehicule motorizate cu 2 roți, în anul 2019 numărându-se cu 22 mai puțini morți și cu 64 mai puțini răniți grav.

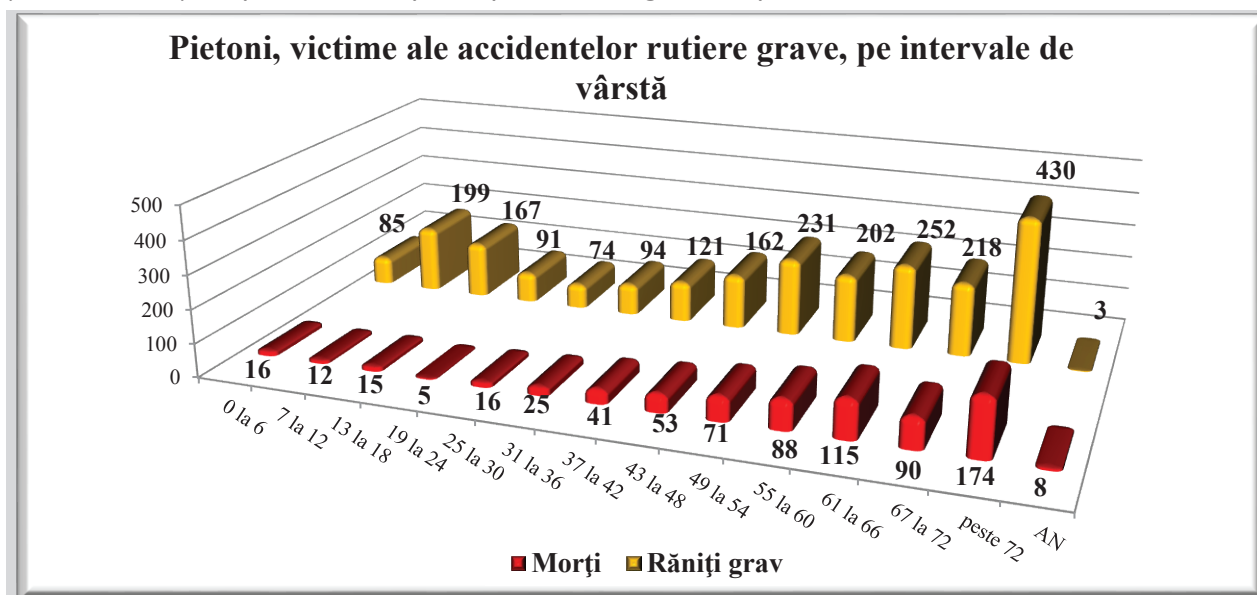
Numărul bicicliștilor decedați crește față de 2018 cu 18 persoane, iar cel al răniților grav este mai mare cu 74 de persoane. De asemenea, proporția lor în totalul victimelor crește pentru ambele categorii.

❖ pietoni victime – categorie vârstă, sex

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

Așa cum se observă în graficul următor, cele mai multe victime, atât morți, cât și răniți grav, se înregistrează la nivelul categoriei de vârstă de peste 72 de ani, mai mult de dublu numărului celei de-a doua cea mai reprezentată categorie de vârstă (61-66 ani).

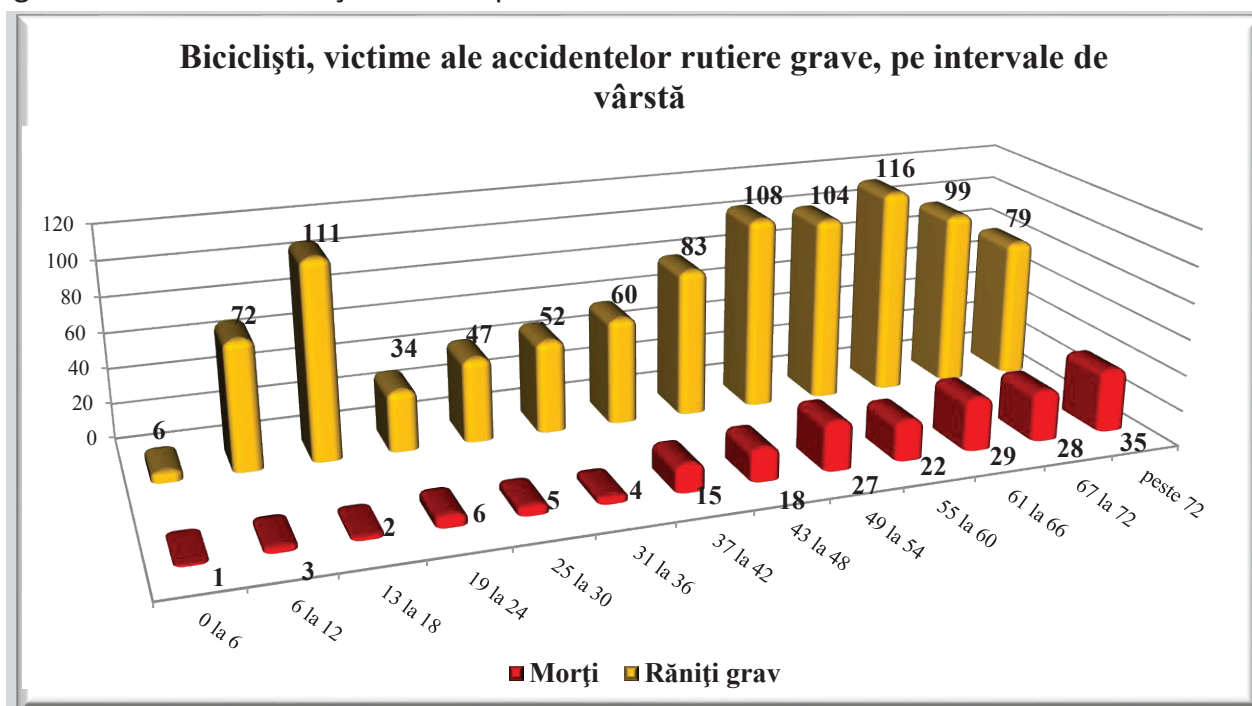
Comparativ cu anul 2018, nu se remarcă modificări în ceea ce privește distribuția pe categorii de vârstă a pietonilor victime în accidente rutiere, persoanele vârstnice, copiii și adolescenții reprezentând principalele categorii de pietoni vulnerabili în trafic.



❖ bicicliști victime – categorie vârstă

Distribuția pe intervale de vârstă a bicicliștilor, victime ale accidentelor rutiere grave în anul 2019, arată faptul că, asemănător anilor precedenți, copiii, adolescenții și persoanele vârstnice reprezintă bicicliștii cei mai vulnerabili în trafic. Mai puține victime sunt întâlnite în rândul bicicliștilor cu vârste între 19-36 ani. Probabil bicicliștii din acest segment de vârstă sunt caracterizați de un nivel mai ridicat de educație, de informare precum și un conformism social pozitiv, care sunt transpuse într-o conduită rutieră preventivă și civilizată.

Vârful reprezentat de segmentul de vârstă 6-18 ani poate fi explicabil din perspectiva necunoașterii normelor rutiere precum și a atitudinilor teribiliste, imprudente, specifice copiilor și adolescenților. Pe de altă parte, numărul ridicat de victime având vârste în intervalul 37-72 ani se datorează, probabil unei însumări de motive specifice, care caracterizează categorii diverse de bicicliști: bicicliștii din mediul rural, bicicliștii în vârstă care își subestimează ori ignoră slăbirea calităților fizice, persoane cu un nivel redus de informare, educație și civism, care utilizează bicicleta în moduri care ignoră normele rutiere și conduita preventivă.

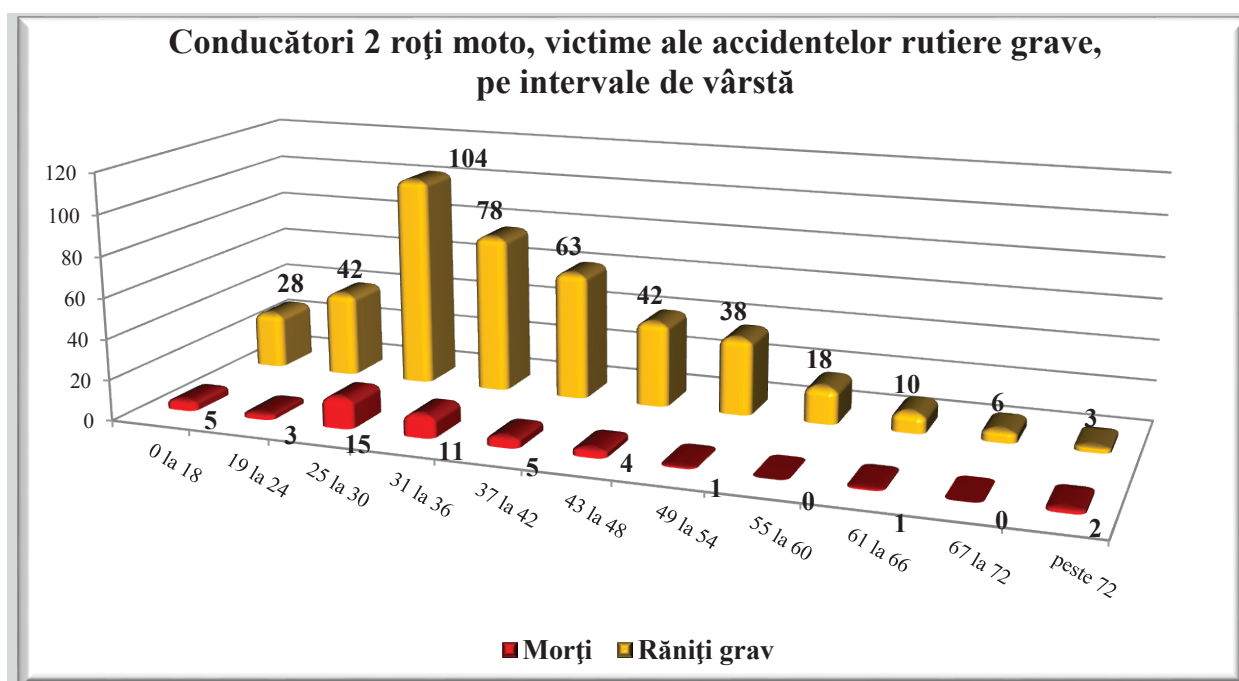


❖ conducători vehicule 2 roți motorizate victime – categorie vârstă

În graficul următor este reprezentată structura pe vârstă a victimelor înregistrate în rândul celor care au condus vehicule cu două roți, motorizate. Mai mult decât orice alt tip de vehicul, vehiculele motorizate cu 2 roți au, pentru cei care le conduc, o semnificație culturală chiar înaintea celei utilitare.

Din această perspectivă, distribuția reproduce structura pe vârstă a utilizatorilor acestui tip de vehicul, precum și efectele pe care caracteristicile comportamentale asociate vârstei le amplifică pe cele care țin de caracteristicile vehiculului pe 2 roți. Aceste aspecte au fost descrise în studiul consacrat acestei categorii de participanți la trafic realizat de Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității în anul 2015.

Conform acestui studiu, utilizarea vehiculelor motorizate cu două roți este specifică tinerilor. Opțiunea pentru un asemenea vehicul depășește nevoia utilitară de deplasare motorizată, ea îmbracă frecvent o formă de exprimare identitară, de conturare a imaginii de sine și de apartenență la un grup. Motocicliștii se constituie ca un grup subcultural, cu caracteristici atitudinale, comportamentale și culturale specifice unei subculturi. Adeseori, motocicliștii începătorii adoptă comportamente agresive și imprudente, dar, pe măsură ce înaintează în vârstă, adoptă o conduită din ce în ce mai prudentă în trafic.



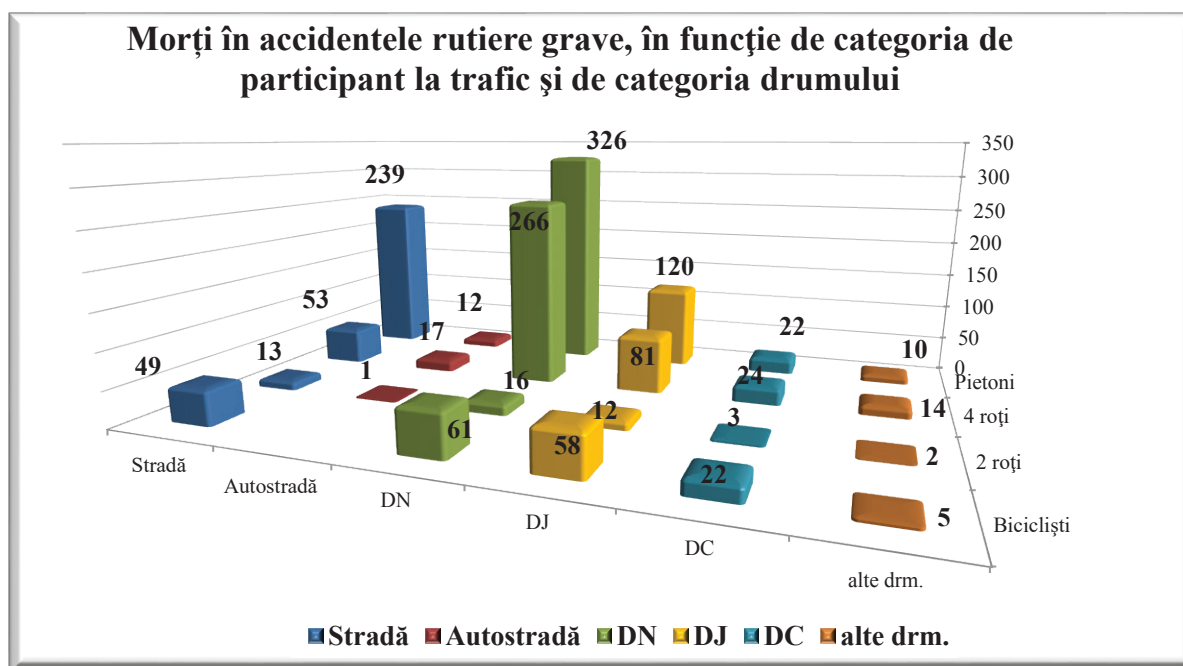
❖ categorie victime – tip drum

Analiza consecințelor accidentelor rutiere grave care au avut loc în anul 2019, măsurate în numărul de victime omenești pe care le-au produs, relevă o anumită specificitate dată de tipurile de drum pe care s-au produs: drum național, drum județean, drum comunal, autostradă, stradă.

Astfel, în accidentele produse pe drumuri naționale sau pe străzi se înregistrează cel mai mare număr de pietoni accidentați letal. În cadrul categoriilor considerate, pietonii reprezintă 59,8% dintre persoanele decedate în accidentele produse pe stradă, 35,8% în cele care au avut loc pe DN și 33,4% în evenimentele de pe DJ. Accidentele rutiere de tipul pieton lovit de vehicul se produc mai frecvent pe străzile din localități, tip de drum specific mai ales localităților urbane, acolo unde circulația pietonală reprezintă o componentă

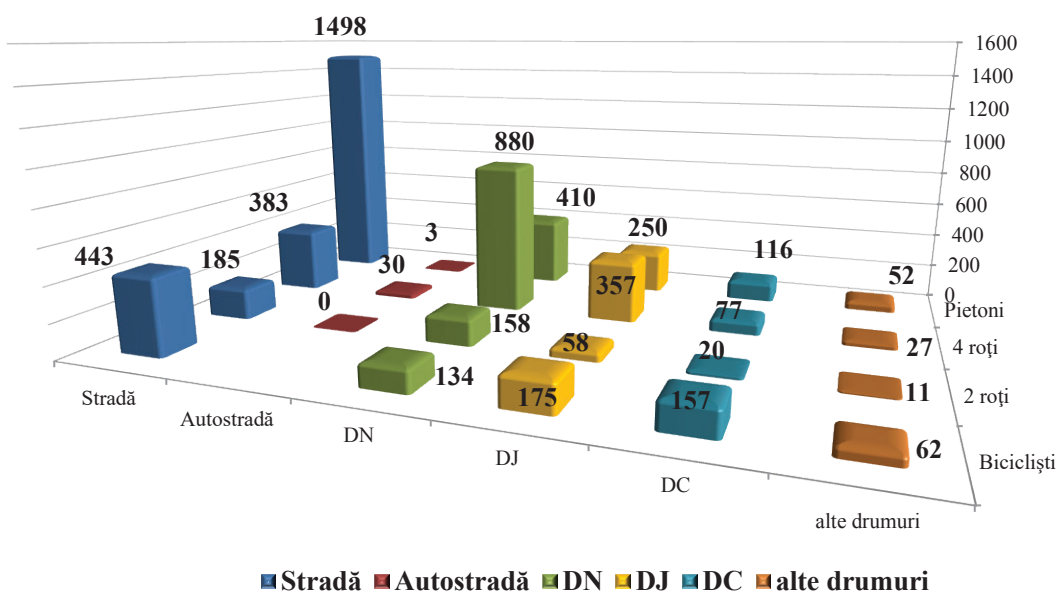
consistență a traficului rutier. Totodată, numărul mare de victime pietoni pe DN și DJ are drept cauze, pe lângă indisciplina rutieră, carențele structurale grave ale infrastructurii.

Bicicliștii, o altă categorie vulnerabilă de participanți la trafic, sunt mult mai puțin reprezentați numeric, comparativ cu pietonii. Distribuția în funcție de tipul de drum al bicicliștilor victime ale accidentelor rutiere grave relevă faptul că, de cele mai multe ori cauza se află în comportamentul rutier al bicicliștilor din mediul rural, aceasta incluzând atât nerespectarea regulilor rutiere, cât și neadoptarea unor măsuri preventive în ceea ce îi privește.



După cum se constată în graficul de mai jos, în accidentele rutiere grave produse pe stradă, pietonii dau cel mai mare număr al răniților grav în timp ce bicicliștii sunt a doua cea mai reprezentată categorie. Răniții grav din rîndul bicicliștilor sunt, totodată, cei mai numeroși în ceea ce privește accidentele rutiere grave produse pe drumurile comunale, fapt ce confirmă afirmațiile de mai sus legate de această categorie de participanți la trafic.

Răniți grav în accidentele rutiere grave, în funcție de categoria de participant la trafic și de categoria drumului





Capitolul III

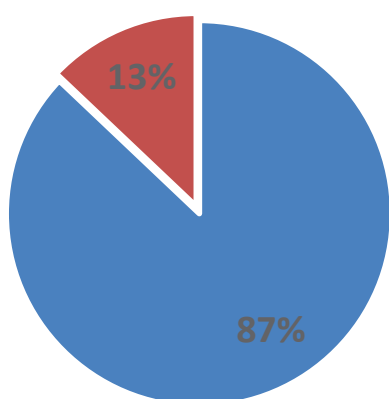
ACCIDENTE RUTIERE GRAVE PRODUSE ÎN RÂNDUL TINERILOR CU VÂRSTE ÎNTRE 18 ȘI 24 ANI

ACCIDENTE RUTIERE GRAVE PRODUSE DE TINERI CU VÂRSTE ÎNTRE 18 ȘI 24 DE ANI ÎN ANUL 2019

Accidentele produse de tinerii cu vârste cuprinse între 18 și 24 de ani reprezintă 13% din totalul accidentelor rutiere grave produse pe teritoriul României în anul 2019. Corelând ponderea în populație a tinerilor cu ponderea accidentelor rutiere produse din vina (principală și secundară) a acestora, constatăm suprareprezentarea tinerilor din categoria 18-24 de ani în rândul persoanelor responsabile de producerea accidentelor

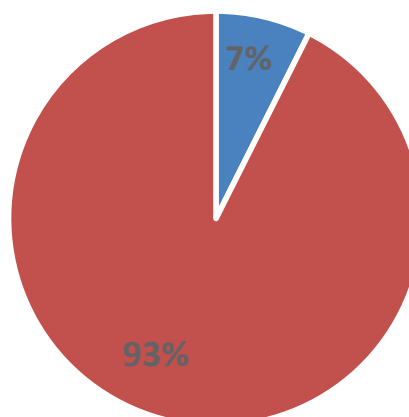
rutiere grave: 7% ponderea în totalul populației față de 13% ponderea accidentelor provocate de tineri în totalul accidentelor grave înregistrate în 2019¹².

Ponderea accidentelor produse din vina tinerilor (18-24 ani) în totalul accidentelor grave (2019)



- Accidente grave înregistrate în 2019
- Accidentele provocate de tineri

Ponderea tinerilor (18-24 ani) în totalul populației României (2019)

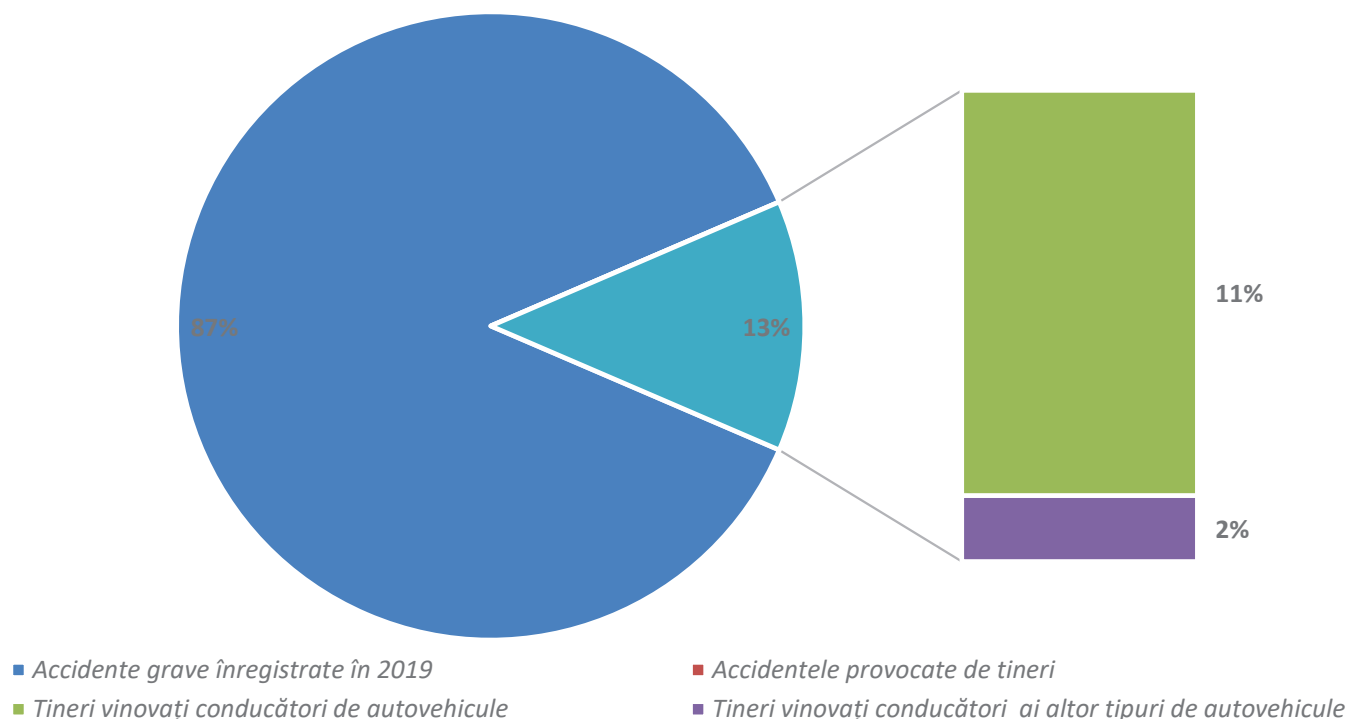


- Persoane cu vârste între 18 și 24 de ani
- Populatia României la 1 ianuarie 2019

Tinerii din categoria de vârstă care face obiectul analizei se fac vinovați pentru producerea de accidente rutiere în mod special în calitate de conducători de autoturisme și mai puțin a altor tipuri de autovehicule (motociclete, autoutilitare, autorulote etc.). Astfel, peste 86% dintre accidentele produse din vina principală și secundară a conducătorilor auto din intervalul de vârstă 18-24 de ani au fost produse de tineri conducători de autoturisme.

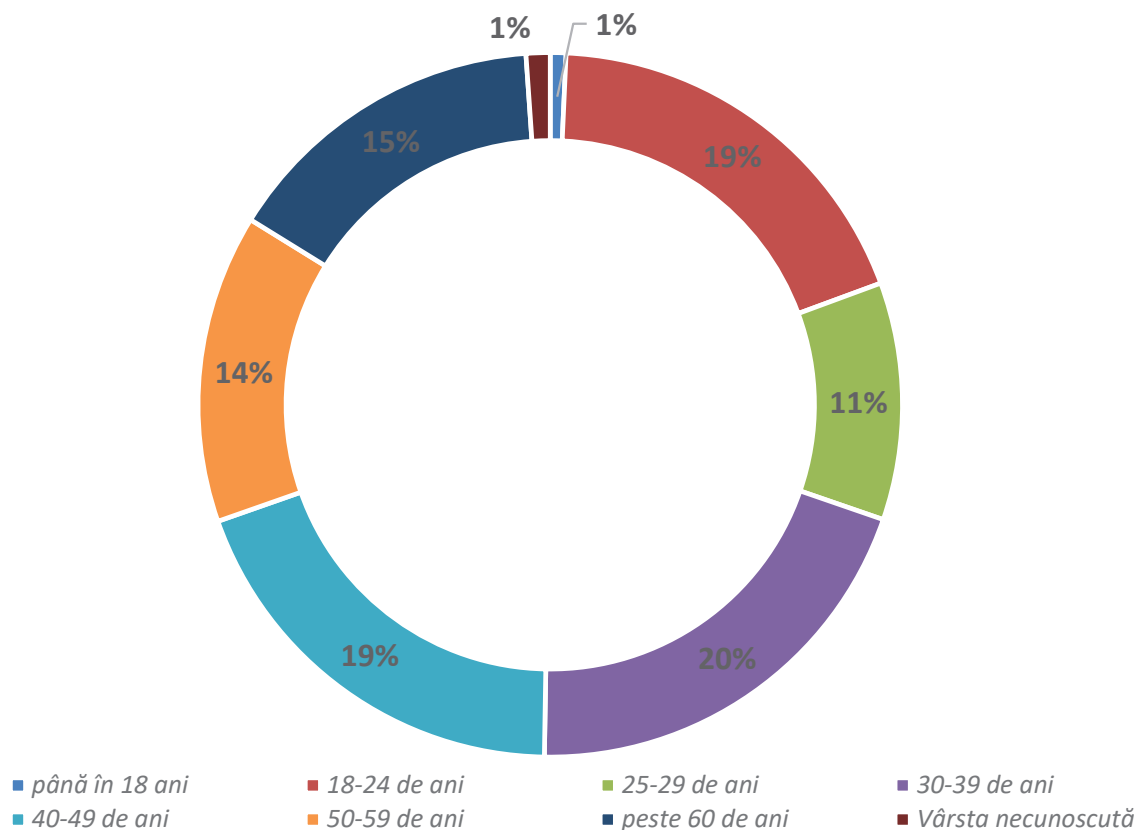
¹² Datele sunt raportate la totalul celor 8642 de accidente grave înregistrate în anul 2019 la nivel național.

Ponderea accidentelor produse din vina tinerilor (18-24 ani) în total accidente grave produse în 2019



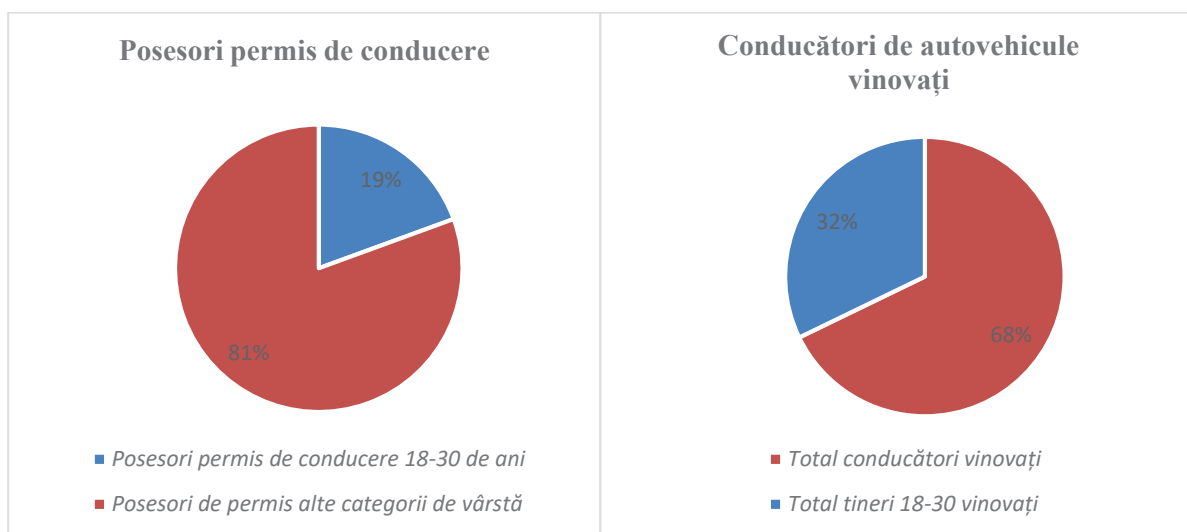
Suprareprezentarea categoriei **18-24 de ani** comparativ cu alte categorii de vârstă este evidențiată și urmărind distribuția pe grupe de vârstă a conducătorilor auto vinovați de producerea accidentelor. Tinerii din categoria de vârstă 18-24 de ani au reprezentat 19% din totalul conducătorilor de autovehicule vinovați de producerea accidentelor rutiere grave în 2019. O pondere la fel de ridicată este deținută de categoriile de vârstă 30-39 de ani, dar și 40-49 de ani.

Distribuția pe vârstă a conducătorilor de autovehicule vinovați de producerea accidentelor grave în 2019

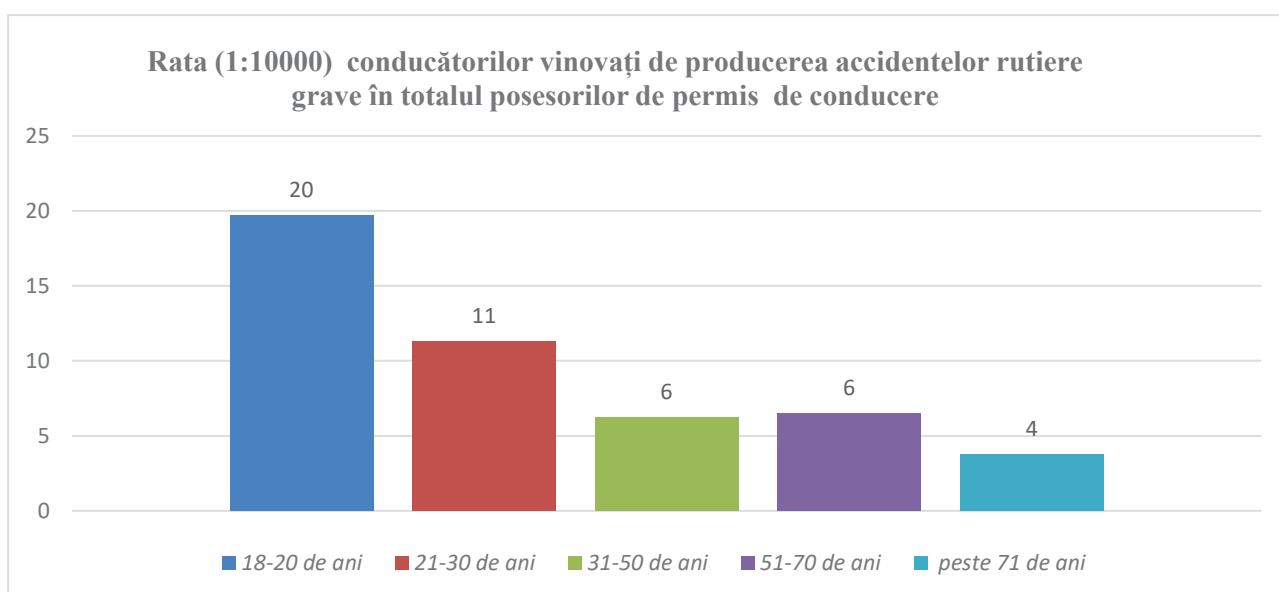


Suprareprezentarea conducătorilor auto tineri în totalul vinovaților de producerea accidentelor rutiere grave trebuie corelată cu numărul de deținători de permise de conducere, deci cu numărul participanților la trafic din rândul categoriei de vârstă care ne interesează, dar și cu participarea la trafic – prezența efectivă pe șosea a tinerilor, comparativ cu alte categorii de vârstă.

Datele disponibile permit compararea ponderii posesorilor de permise de conducere pe de o parte, și ponderii conducătorilor de autovehicule vinovați pe de altă parte, pentru categoria de vârstă 18-30 de ani. Constatăm astfel că în timp ce tinerii din categoria de vârstă anterior menționată reprezintă 19% din totalul deținătorilor de permise de conducere, ei sunt responsabili pentru 32% din accidentele rutiere grave produse cu vinovăție.

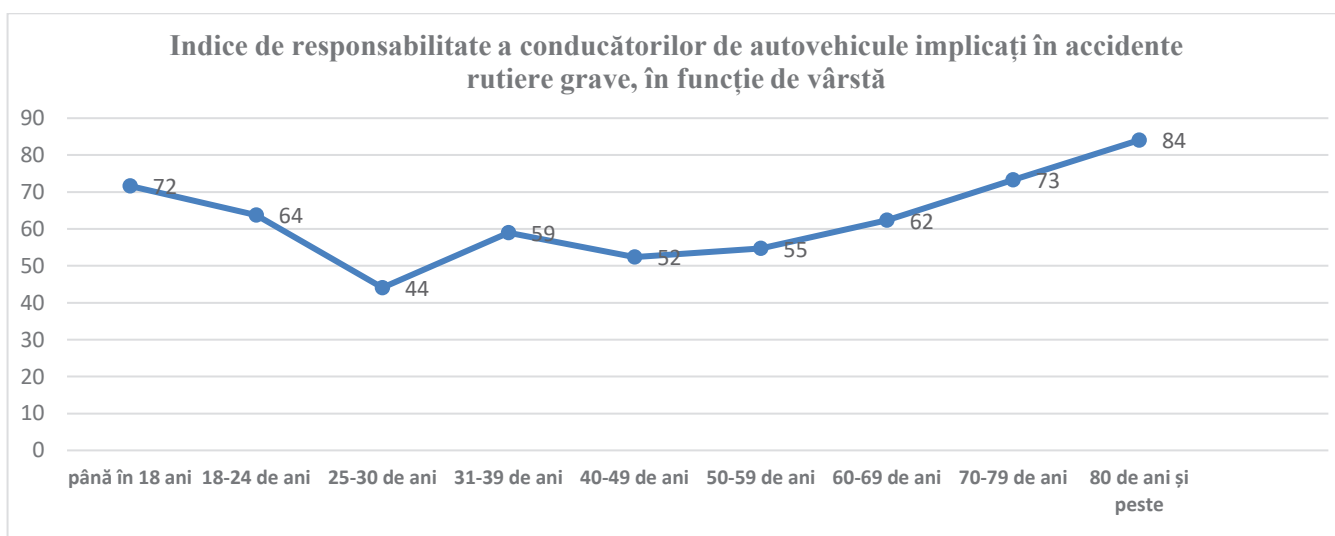


Raportarea șoferilor vinovați la totalul posesorilor de permise de conducere pe categorii de vârstă este o altă modalitate de a evidenția implicarea crescută a tinerilor conducători de autovehicule în producerea accidentelor rutiere. Datele disponibile permit raportarea numărului de conducători auto vinovați de producerea accidentelor la numărul posesorilor de permise auto pentru categoriile de vârstă 18-20 de ani, 21-30 de ani, 31-50 de ani și peste 71 de ani. Constatăm diferențe importante între categoriile de vârstă, după cum urmează: conducătorii din categoria 18-20 de ani au cea mai ridicată rată de vinovăție, de aproape două ori mai mare decât cea a conducătorilor cu vârste cuprinse între 21 și 30 de ani. Începând cu 31 de ani, rata de vinovăție scade cu aproape 50%. Cea mai scăzută rată de vinovăție se înregistrează în cazul șoferilor de peste 71 de ani.



Din punct de vedere al genului constatăm ponderea majoritară a bărbaților în totalul tinerilor vinovați pentru producerea accidentelor rutiere grave. Din totalul conducătorilor tineri vinovați de producerea de accidente rutiere grave în anul 2019, 84,4% sunt bărbați

În ceea ce privește supraexpunerea la trafic, ca ipoteză explicativă a incidenței ridicate a accidentelor rutiere în rândul tinerilor, Poliția nu dispune de date necesare pentru a o măsura într-o manieră obiectivă. În schimb, un instrument util în a raporta vinovăția la expunere ar fi indicele de responsabilitate: numărul conducătorilor auto vinovați/numărul conducătorilor auto implicați*100. Calculat pe categorii de vârstă a conducătorilor auto, valoarea acestuia este ridicată pentru intervalul de vârstă până în 24 de ani . Valori egale au indicii corespunzători categoriei 60-79 de ani, în timp ce indicii pentru categoriile cuprinse între 25 și 59 de ani înregistrează valorile cele mai scăzute. Indicele de responsabilitate cel mai ridicat se înregistrează în cazul persoanelor de 80 de ani și peste.

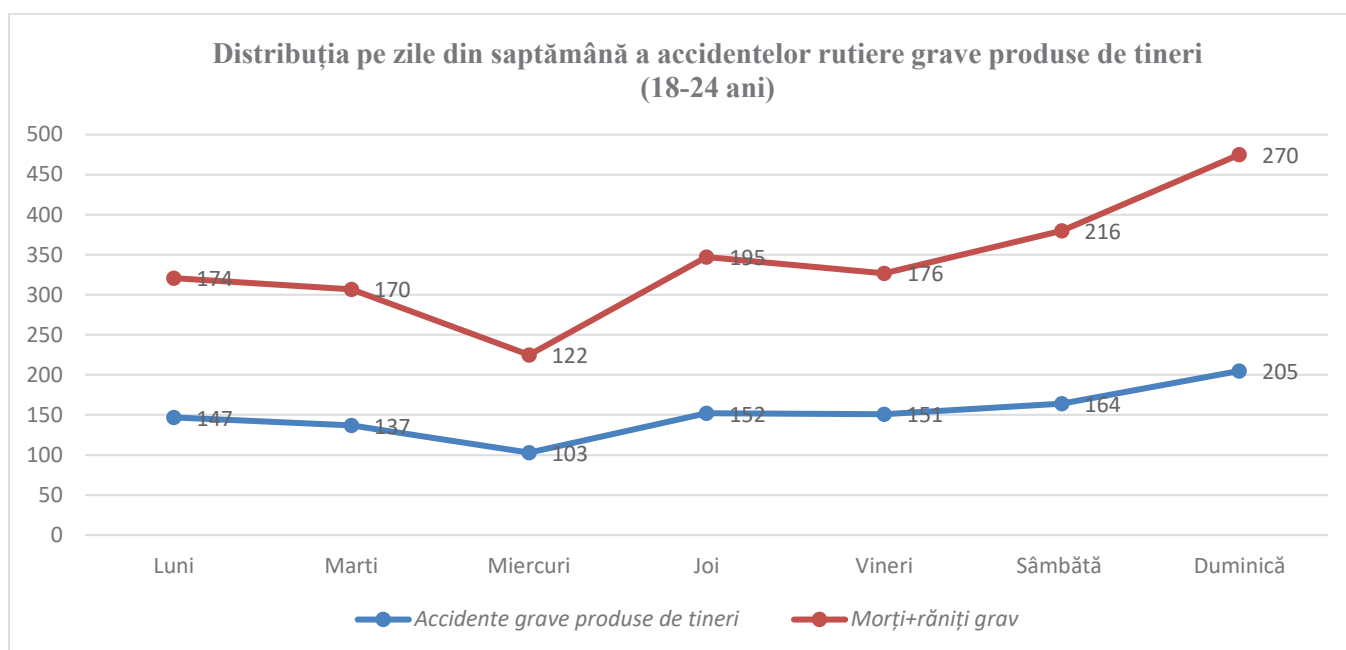


Cele mai multe accidente rutiere produse din vina tinerilor au loc în weekend: sâmbăta și duminica. Astfel, aproape 35% din totalul accidentelor provocate de tinerii între 18 și 24 de ani¹³, s-au înregistrat în weekend. Numărul de morți și răniți grav înregistrează, de asemenea, cea mai mare valoare în weekend: 36% din total.

¹³ Datele se raportează la totalul accidentelor grave înregistrate în anul 2019, care s-au produs din vina principală a tinerilor cu vârste cuprinse între 18 și 24 de ani.

Duminica este ziua în care se ating valorile maxime atât în ceea ce privește numărul de accidente, cât și în ceea ce privește numărul de morți și răniți grav rezultați din accidentele produse din vina tinerilor.

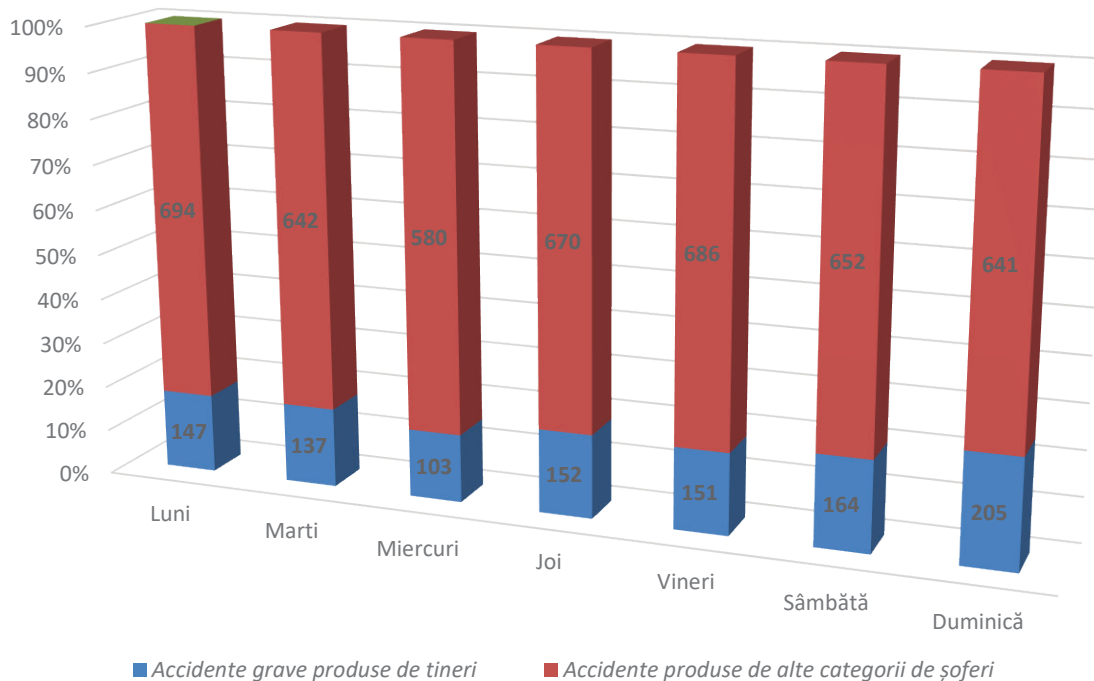
Începutul săptămânii indică o scădere a numărului de accidente provocate de tinerii ca fac obiectul analizei, iar tendința de scădere se menține până spre mijlocul săptămânii. Începând de joi numărul accidentelor și al persoanelor decedate sau rănite grav începe din nou să crească, pentru a atinge valorile maxime în ziua de duminică.



Dacă ne raportăm la totalul accidentelor grave¹⁴, observăm că, într-adevăr, participarea tinerilor la producerea de evenimente rutiere este mai crescută în zilele de sfârșit de săptămână. Graficul de mai jos ilustrează această creștere a ponderii accidentelor produse din vina tinerilor, astfel că se ajunge ca duminica 24, 3% din accidente să fie provocate de tinerii că vârste cuprinse între 18 și 24 de ani.

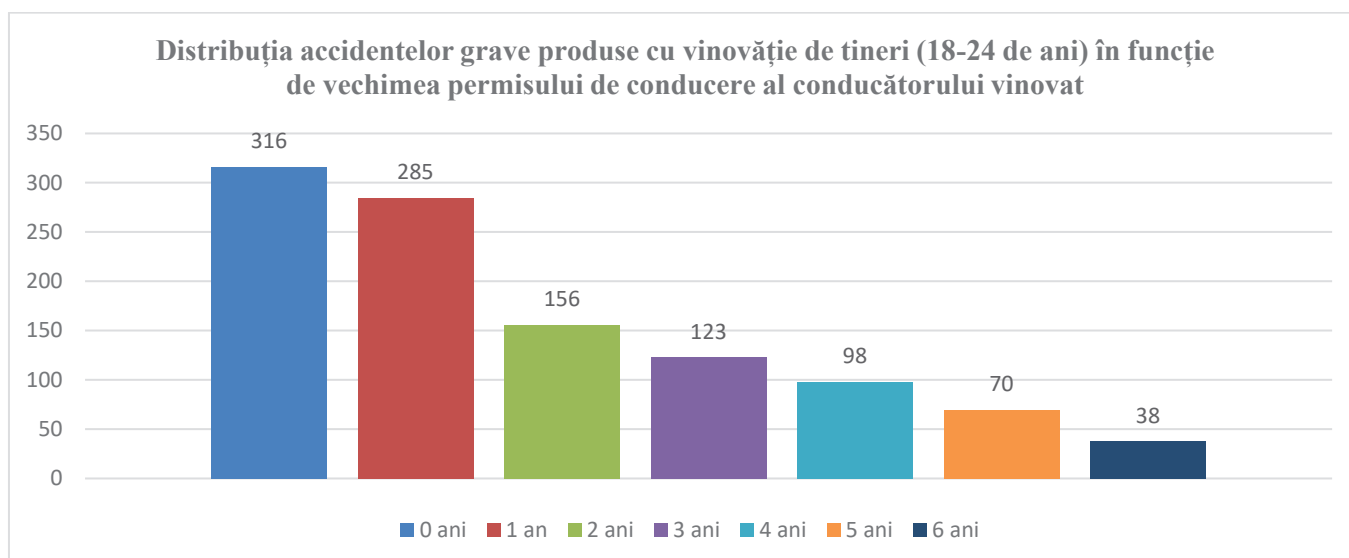
¹⁴ Datele se raportează la totalul accidentelor grave înregistrate în anul 2019, care s-au produs din vina principală a tinerilor cu vârste cuprinse între 18 și 24 de ani

Ponderea accidentelor grave din vina tinerilor (18-24 ani) în funcție de ziua din săptămână în care s-au produs

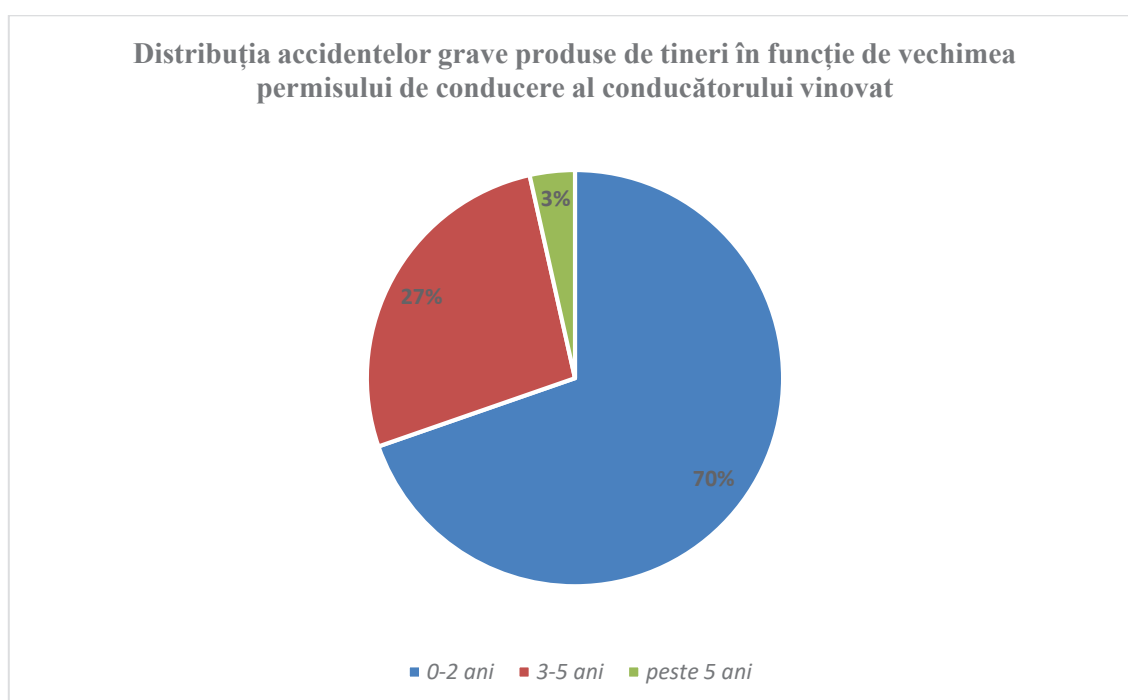


Cele mai multe comportamente riscante ale începătorilor sunt cauzate de lipsa de experiență și percepția eronată a pericolelor de pe șosea, cel puțin în primele luni de la obținerea permisului de conducere, când riscul de a produce accidente este cel mai mare.

Din totalul celor 1117 accidente provocate din vina principală și secundară a tinerilor cu vârste cuprinse între 18 și 24 de ani, în 316 (28,3%) cazuri, conducătorii auto vinovați obținuseră carnetul de conducere de mai puțin de un an. Un număr ridicat de accidente este provocat și de conducătorii cu vechime de un an sau doi ani. Riscul de provocare a unui accident rutier grav scade vizibil, odată cu creșterea experienței la volan, așa cum se poate observa în graficul de mai jos. Tendința de scădere este una constantă, fiind cea mai evidentă în cazul trecerii unui an de la obținerea permisului de conducere.



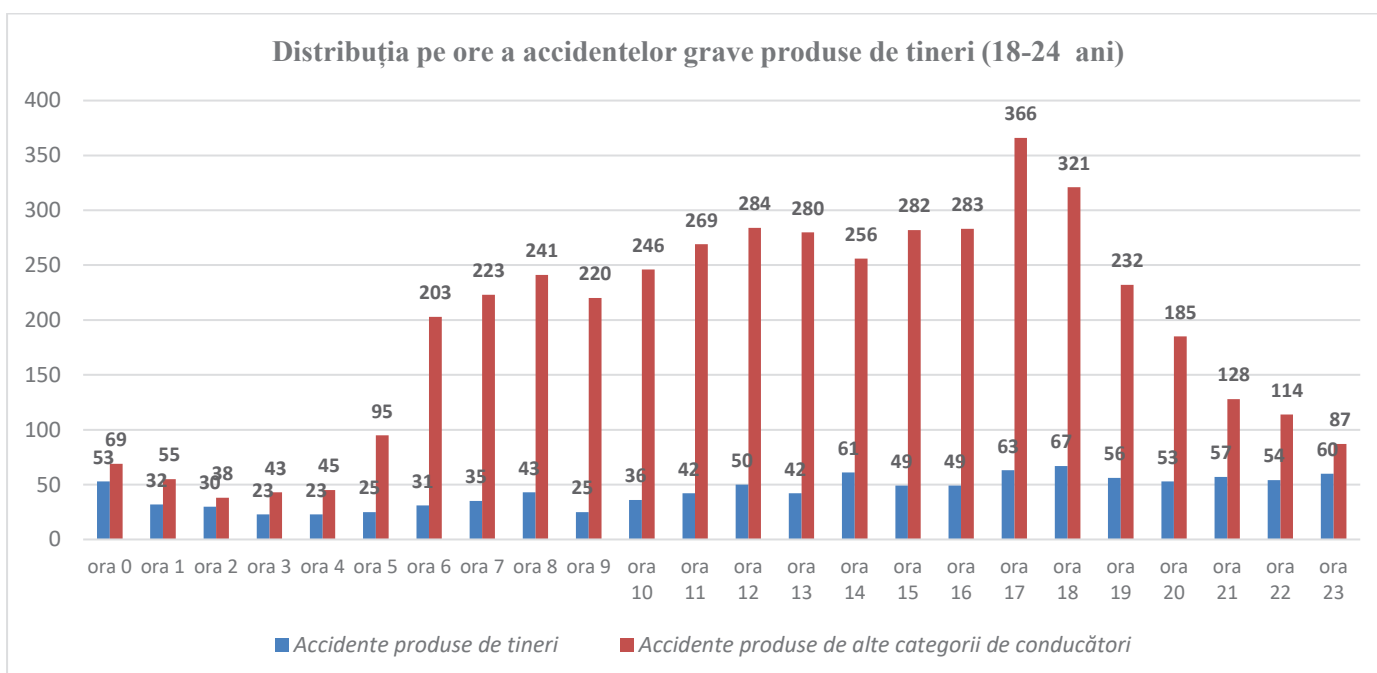
Graficul următor ilustrează foarte clar riscul crescut al producerii de accidente rutiere grave în primii doi ani de la obținerea permisului auto. Astfel, din totalul celor 1117 de accidente rutiere grave produse de către tinerii cu vârste între 18 și 24 de ani, 70% sunt cauzate de tinerii care au o vechime mai mică de doi ani a permisului de conducere.



Analiza evoluției pe ore a accidentelor grave produse de tinerii cu vârste cuprinse între 18 și 24 de ani arată o creștere a numărului de evenimente rutiere în partea doua a zilei, precum și pe timpul nopții. Pe timpul zilei constatăm că cel mai mare număr de

accidente se înregistrează în intervalul 14.00-19.00. Începând cu ora 20.00 valoarea scade ușor, continuând însă să prezinte valori ridicate până la ora 0.00.

Se constată diferențe din punct de vedere al orei producerii evenimentelor rutiere, între tinerii cu vârste cuprinse între 18 și 24 de ani și conducătorii din celelalte categorii de vârstă. Accidentele produse de conducătorii ce se încadrează în alte categorii de vârstă¹⁵ sunt concentrate în mod deosebit pe timpul zilei, atingând valoarea maximă în intervalul 17.00-18.00, corespunzător întoarcerii de la serviciu, fiind probabil asociate unui grad ridicat de oboseală acumulată peste zi.



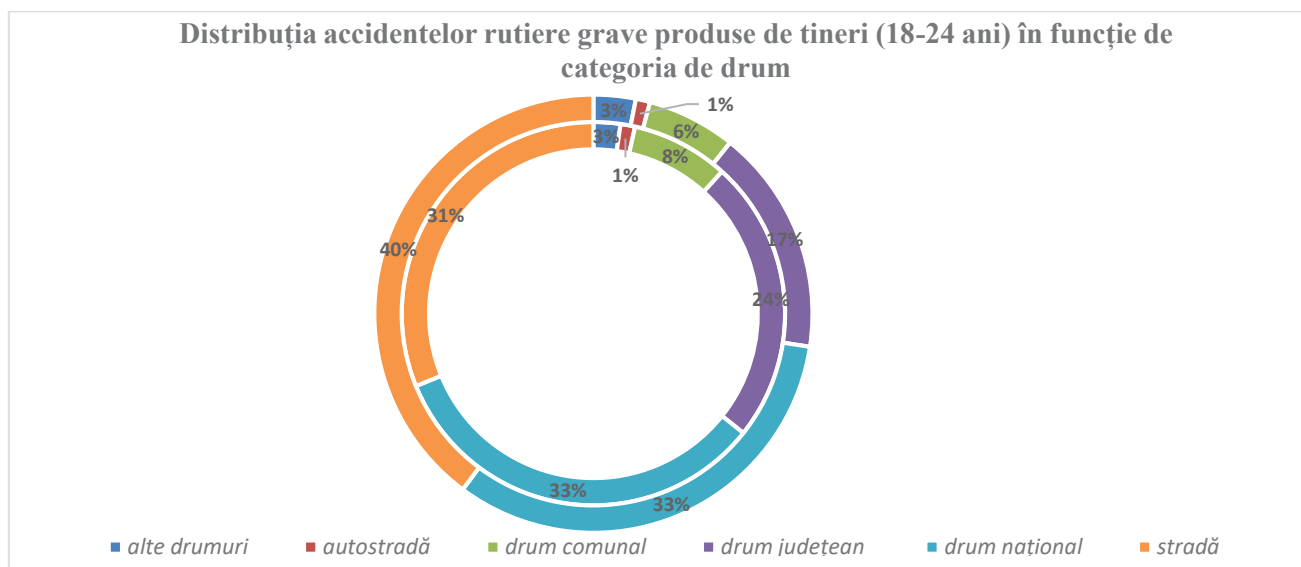
Tinerii au provocat cele mai multe accidente¹⁶ pe drumurile naționale (33%) și pe străzi (31%). Față de accidentele provocate de conducătorii ce aparțin celorlalte categorii de vârstă¹⁷ constatăm câteva diferențe. Astfel, **constatăm o pondere semnificativ mai importantă a accidentelor produse pe drumurile județene în cazul tinerilor (24%) comparativ cu celelalte categorii de vârstă (17%).** În același timp, ponderea accidentelor

¹⁵ Datele se referă la totalul accidentelor grave analizate în funcție de indicatorul vina principală a conducătorului auto: 5624, din care au fost scăzute accidentele provocate de tinerii cu vârste cuprinse între 18 și 24 de ani: 1059.

¹⁶ Datele se raportează la totalul accidentelor grave provocate din vina principală a conducătorilor de autovehicule cu vârsta între 18-24 de ani: 1059.

¹⁷ Datele se raportează la totalul accidentelor rutiere grave înregistrate în 2019, din care au fost scăzute accidentele produse din vina principală a conducătorilor cu vârste cuprinse între 18 și 24 de ani.

înregistrate pe străzi în cazul tinerilor este semnificativ mai mică (cu 9%) față de cea constatată în cazul celorlalți conducători de autovehicule.



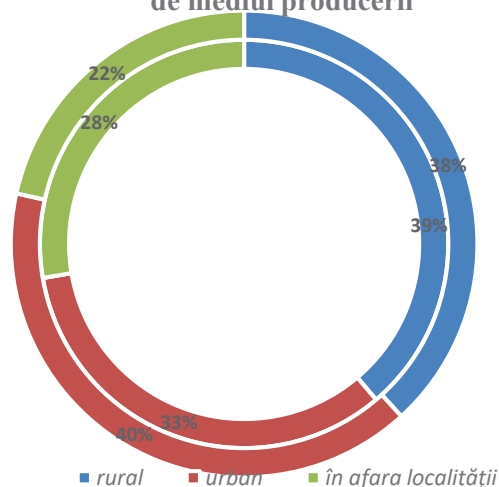
Graficul interior – distribuția tinerilor

Graficul exterior – distribuția celorlalte categorii de participanți la trafic

Cele mai multe accidente produse din vina principală a tinerilor s-au petrecut în mediul rural (39%). Procentul accidentelor înregistrate în mediul urban este cu 6% mai mic. În afara localității s-au produs 28% dintre accidentele analizate.

Comparativ cu conducătorii aparținând celorlalte categorii de vârstă, constatăm următoarele diferențe: tinerii cu vârste cuprinse între 18 și 24 de ani produc cele mai multe accidente în mediul rural, deși, raportat la totalul accidentelor grave, ponderea evenimentelor grave produse în urban este ușor mai ridicată decât cea din rural. De asemenea, ponderea accidentelor grave din afara localității este cu 6% mai mare în cazul tinerilor comparativ cu cea calculată în totalul accidentelor grave produse de celelalte categorii de vârstă.

Distribuția accidentelor rutiere grave produse de tineri (18-24 ani) în funcție de mediul producerii

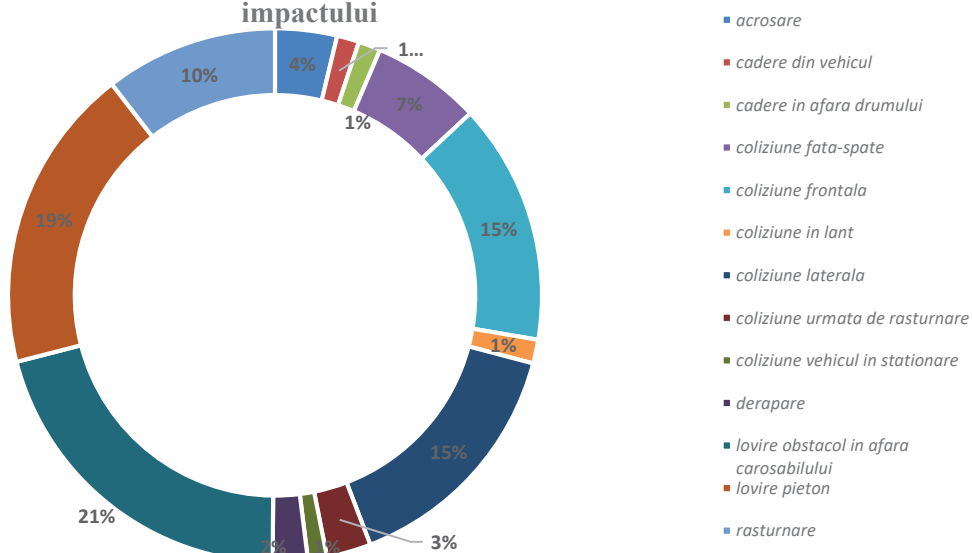


Graficul interior – distribuția tinerilor

Graficul exterior – distribuția celorlalte categorii de participanți la trafic

În ceea ce privește modul de producere a accidentelor provocate din vina principală a tinerilor cu vârste cuprinse între 18 și 24 de ani, cea mai mare pondere o are lovirea unui obstacol în afara carosabilului (21%), urmată de lovire pieton (19%). Ponderi ridicate sunt deținute de accidentele produse prin coliziune laterală (15%), coliziune frontală (15%) sau răsturnare (10%).

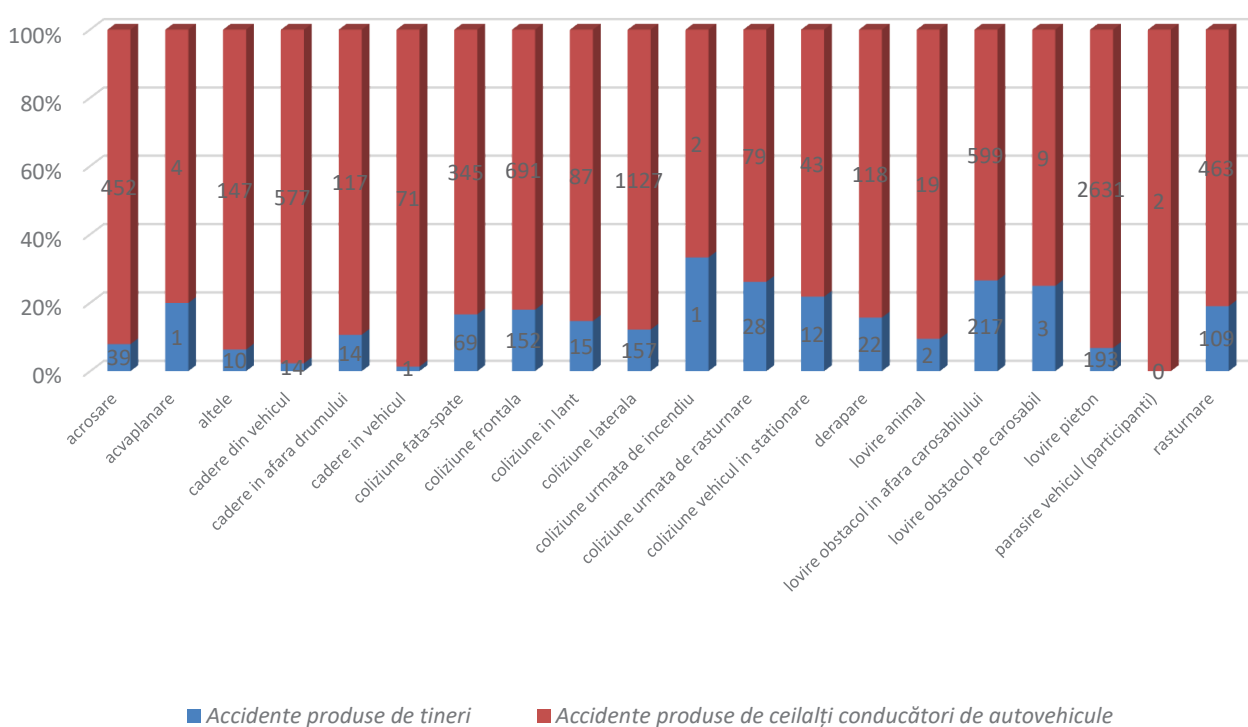
Distribuția accidentelor grave produse de tineri (18-24 ani) în funcție de tipul impactului



Calcularea ponderii accidentelor rutiere produse din vina principală a tinerilor în totalul accidentelor grave înregistrate în anul precedent, în funcție de modul de

producere, indică o suprareprezentare a tinerilor în accidentele provocate prin coliziune urmată de incendiu, coliziune urmată prin răsturnare, coliziune vehicul în staționare, lovire obstacol în afara carosabilului, lovire obstacol pe carosabil, răsturnare și acvoplanare. Acestea moduri de producere sugerează un control scăzut asupra autovehiculului cauzat de lipsa de experiență cât și de comportamentul imprudent al tinerilor conducători auto.

Ponderele accidentelor grave din vina tinerilor (18-24 ani) în funcție de tipul impactului



Cele mai multe accidente provocate de tineri au drept cauză principală viteza neadaptată la condițiile de drum. Neadaptarea vitezei este vinovată pentru producerea a peste 33% din totalul accidentelor provocate de tinerii cu vârste între 18-24 de ani. Un număr important dintre accidentele provocate de tineri au avut drept cauză neacordarea priorității pietonilor și neacordarea priorității celorlalte vehicule participante la trafic.

CAUZE	ACCIDENTE PROVOCATE DE TINERI	ACCIDENTE PRODUSE DE ALTE CATEGORII DE CONDUCĂTORI	% TINERI ÎN TOTAL
<i>viteza neadaptată la condițiile de drum</i>	353	1263	21.8
<i>neacordare prioritate pietoni</i>	114	703	14.0
<i>neacordare prioritate vehicule</i>	95	679	12.3
<i>depășire neregulamentară</i>	75	267	21.9
<i>conducere sub influența alcoolului</i>	63	224	22.0
<i>nerespectare distanță între vehicule</i>	61	304	16.7
<i>conducere fără permis</i>	50	102	32.9
<i>preocupări de natură a distrage atenția</i>	43	239	15.2
<i>neasigurare la schimbarea direcției de mers</i>	35	224	13.5
<i>neasigurare mers înapoi</i>	34	154	18.1
<i>viteza neregulamentară</i>	33	91	26.6
<i>alte abateri conducători auto</i>	32	206	13.4
<i>circulație pe sens opus</i>	21	139	13.1
<i>adormire la volan</i>	16	164	8.9

Comparativ cu celelalte categorii de conducători auto nu se constată diferențe semnificative în ceea ce privește ierarhia cauzelor care au condus la producerea accidentelor rutiere. Ceea ce particularizează accidentele rutiere în care au fost implicați tinerii este ilustrat de acele cauze în care aceștia sunt suprareprezențați: conducere fără permis (32,9%), viteză neregulamentară (26,6%), conducere sub influența alcoolului (22%), depășirea neregulamentară (21,9%).

FACTORI DE RISC ÎN ACCIDENTELE RUTIERE PRODUSE DE TINERI

Riscul ridicat de implicare în accidente rutiere grave, ce rezultă din datele instituțiilor implicate în monitorizarea siguranței rutiere la nivel național și internațional, a condus la creșterea preocupării pentru înțelegerea cauzelor și vulnerabilităților specifice acestei categorii de participanți la trafic. Literatura de specialitate pune la dispoziție o serie de explicații, cele mai importante dintre acestea fiind de natură psihologică sau socială. Mai jos prezentăm sinteza principalilor factori psihologici, socio-economici, dar și de natură tehnică identificați de studiile menționate.

Factorii psihologici

Din perspectivă psihologică, tinerii nu trebuie să fie tratați ca un grup omogen atunci când se analizează riscul de implicare în accidente rutiere. Astfel, mai multe studii identifică subgrupuri de șoferi cu un comportament de risc ridicat în trafic: **în majoritate bărbați, cu niveluri scăzute de altruism și anxietate, cu o încredere ridicată în propriile forțe, îndeosebi a competențelor vizând condusul, dar și cu scoruri mari de agresivitate (exprimată prin așa-numitul „condus furios”).**

Lucidi et al. (2010)¹⁸, în baza unor trăsături de personalitate auto-raportate (agresivitate, anxietate, ostilitate, excitabilitate, altruism și o variabilă introdusă de curând în cercetările de gen – locusul controlului) și a unor autoevaluări ale comportamentelor de risc în trafic, au detectat **trei subtipuri de conducători auto debutanți, respectiv tinerii cu comportament de condus riscant, îngrijorat și atent.** Variabilele introduse în analiză au permis și stabilirea **tipurilor de erori comise de cele trei subtipuri de șoferi, în principal erori de judecată și de atenție, respectiv abateri deliberate de la respectarea normelor rutiere.**

O altă cercetare realizată de Roché, Bègue, Astor, 2004, citată de Camelia Popa în *Factorii psihologici ai insecurității rutiere*, a vizat determinarea **relațiilor existente între factorii psihologici și sociali ai delincvenței stradale și cei ai delincvenței de pe drumurile publice**, pe un eșantion de 1.614 adolescenți cu vârste cuprinse între 11 și 18 ani. **Cele două tipuri de criminalitate au câțiva predictorii comuni, de pildă impulsivitatea, și totodată corelează cu performanța academică și cu integrarea școlară a subiecților, au subliniat autorii acestei cercetări.**

¹⁸ Camelia Popa, *Factorii psihologici ai insecurității rutiere – direcții actuale de cercetare*, Rev. Psih., vol. 57, nr. 4, p. 317–325, București, octombrie – decembrie 2011

Relația dintre „rolul de macho” al personalității, vârsta timpurie a șoferului și puterea automobilului a fost explorată de Barbara Krahe și Ilka Fenske într-un studiu publicat în 2002¹⁹. Autoarele găsesc toate cele trei variabile analizate susceptibile de a genera condusul agresiv, punctând și faptul că bărbații „macho”, comparativ cu cei „nonmacho”, sunt interesați de mașinile puternice și nu acordă o mare importanță aspectelor privind siguranța automobilului.

Rolul factorilor de personalitate în producerea de accidente de către șoferii tineri a fost studiat și de I. Hilakivi et al. 1989²⁰. Studiul a concluzionat că subiecții implicați în accidente rutiere au obținut scoruri înalte la **factorul impulsivitate/ îndrăzneală**, la factorul ce măsoară **nervozitatea**, scoruri scăzute la factorul de **autocontrol și la factorul ce vizează o încredere mare în forțele proprii**, dimensiuni care țin în primul rând de controlul emoțiilor și de adaptarea la situațiile neprevăzute.

Caracteristicile socio-economice ale tinerilor cu risc crescut de implicare în accidente rutiere:

Genul: Faptul că majoritatea tinerilor implicați în accidente rutiere sunt de gen masculin poate fi explicat printr-o pondere semnificativ mai mare a bărbaților care conduc, comparativ cu cea a femeilor. Chiar dacă numărul femeilor care dețin permis de conducere se află pe o tendință constantă de creștere în ultimii ani, conducerea autovehiculelor rămâne în mentalitatea populației ca fiind un comportament tipic masculin. În același timp, bărbații, în general, au o tendință mai pronunțată către asumarea riscului, factor asociat producerii de evenimente rutiere.

Tinerii conducători de vehicule prezintă un risc de implicare în accidente rutiere mai ridicat decât șoferii adulți sau vârstnici – cei mai tineri dintre șoferi au și cel mai ridicat grad de risc. **Vârsta** reprezintă un factor de risc pe de o parte din cauza caracteristicilor bio-fiziologice specifice, pe de altă parte caracteristicilor psiho-sociale ale tinerilor. Lipsa de maturitate, schimbările fiziologice ce afectează dezvoltarea organismului, incapacitatea de percepere a potențialelor situații de risc, insuficienta maturizare cognitivă, lipsa antrenamentului în luarea deciziei sunt caracteristici obiective ale acestui grup vulnerabil.

¹⁹ Barbara Krahe, Ilka Fenske, *Predicting aggressive driving behaviour - The role of macho personality, age and power of car*, 2002

²⁰ Cameila Popa, *Factori personalistici ai insecurității rutiere – direcții actuale de cercetare*, Rev. Psih., vol. 57, nr. 4, p. 317–325, București, octombrie – decembrie 2011

În același timp, tinerii sunt vulnerabili prin prisma **comportamentelor de risc** pe care le dezvoltă sub impactul dorinței de afirmare a identității în această perioadă crucială în dezvoltarea personalității²¹.

Psihologii și sociologii afirmă ca automobilul reprezintă și un mijloc de comunicare, o formă de **afirmare a propriei identități**. El ne reprezintă, transmițând celorlalți importanța pe care ne-o dăm și cu care ne dorim a fi tratați. Mesajul îmbracă forme diverse începând cu *mesajul scris*, cel transmis sau sugerat prin formă, culoare, desene stilizate sau artistice, firma producătoare, capacitate cilindrică, ornamente și chiar stilul de condus.

Situația socio-economică a familiei este asociată cu riscul de implicare în accidente a adolescenților și tinerilor, studiile arătând că cei care provin din medii defavorizate prezintă un risc mai ridicat de implicare în accidente. Corelația este valabilă și în cazul comparării țărilor cu nivel dezvoltat de trai cu cele care au un nivel scăzut, dar și în cadrul aceleiași țări. Un studiu australian recent arată că tinerii care provin din medii socio-economice defavorizate sunt de două ori mai predispuși să fie spitalizați ca urmare a implicării în accidente rutiere. Analizele statistice realizate asupra datelor pe care se bazează studiul arată că rezultatul nu se explică printr-o prezență mai ridicată în trafic și pare să se mențină de-a lungul timpului²².

Grupul de prieteni reprezintă un factor de risc în producerea accidentelor rutiere în care sunt implicați tinerii. Influența anturajului poate fi atât directă și intenționată, cât și indirectă și accidentală. Astfel, prietenii pot încuraja șoferul să își asume comportamente riscante în trafic – să crească viteza, să facă depășiri în zone sau condiții nerecomandate. Influența se poate manifesta și indirect, în sensul în care șoferul va realiza manevre riscante dacă el crede că asta așteaptă prietenii lui de la el. Datele arată că tinerii șoferi care cred că nu vor fi sancționați de prieteni atunci când conduc riscant, sau care imită atitudinile și comportamentul riscant al celor din jurul lor, sunt mai predispuși să fie implicați în accidente. În același timp, tinerii care consideră că cei din

²¹ Sana Ullah, Arab Naz, Basit Ali, *A Sociological Analysis of Road Accidents among Teenagers Motor Bike Riders in District Dir Lower, Khyber Pakhtunkhwa, 2019*

²² Chen H-Y, Senserrick TM, Martiniuk A, Ivers R, Boufous S, Chang H, et al. Fatal crash trends for Australian young drivers 1997-2007: Geographic and socioeconomic differentials. *Journal of Safety Research 2010 în Factors contributing to crashes among young drivers*, Lyndel Baytes, Barry Watson, Jeremy Davey, Mark Jhonan King, 2014

anturajul lor sancționează manevrele riscante în trafic, prezintă risc mai scăzut să adopte comportamente riscante la volan²³.

Alți factori de risc specifici accidentelor în care sunt implicați tinerii

Lipsa de experiență:

Conducerea unui vehicul este o sarcină complexă, ce necesită multă practică pentru a fi stăpânită. Nevoia de a exersa și de a pune în aplicare informațiile dobândite prin teorie stă la baza modului de funcționare a școlilor de instrucție auto. Cu toate acestea, numărul de ore de condus prevăzute de legislație nu este suficientă pentru a crea abilitățile necesare. Plecând de la aceste date incontestabile, unele state au prevăzut măsuri suplimentare pentru protejarea șoferilor începători: un număr mai mare de ore de practică, limitarea în condiții de risc ridicat, implicarea părinților în supravegherea copiilor lor. Cercetările arată că măsurile de acest gen introduse în SUA sunt asociate cu reducerea cu 26 - 41% a accidentelor fatale sau 16-22% a numărului total de accidente în rândul tinerilor cu vârsta de 16 ani²⁴.

Utilizarea centurii de siguranță și a altor elemente de protecție:

Comparativ cu alte categorii de vârstă, tinerii au cea mai mică rată de utilizare a centurii de siguranță. Studiile citate arată că doar 58,8%²⁵ dintre elevii de liceu poartă centura de siguranță atunci când se află în autovehicul ca pasageri. Dintre șoferii tineri că vârste de până în 20 de ani care au decedat în urma accidentelor de circulație, aproape jumătate nu purtau centură la momentul impactului²⁶.

Consumul de alcool:

Consumul de alcool de către tineri crește riscul de producere a unui eveniment rutier într-o mai mare măsură decât în cazul șoferilor mai în vârstă. Studiile care au vizat profilul tinerilor ce au condus sub influența alcoolului au arătat că aceștia provin cu precădere din rândul bărbaților necăsătoriți, care se confruntă cu diverse dependențe

²³ Lyndel Bates, Bary Watson, Jeremy Davey, Mark Johan King – *Factors contributing to crashes among young drivers*, 2014.

²⁴ <https://www.cdc.gov/injuries/features/teen-drivers/index.html>

²⁵ <https://www.cdc.gov/motorvehiclesafety/teenbrief/index.html>

²⁶ Ibidem 15

(alcool, droguri), au un statut socio-economic mai scăzut și un nivel de educație mai redus. Timpul petrecut în preajma unor alte persoane care obișnuiesc să consume alcool înainte să se urce la volan crește riscul adoptării acestui comportament.

Cercetările recente arată că șofatul sub influența consumului de cannabis este chiar mai riscant decât condusul sub influența consumului de alcool. Din punct de vedere al consecințelor conducerea autovehiculelor sub influența cannabisului reprezintă o problemă mai mare, chiar dacă numărul tinerilor ce conduc sub influența consumului de alcool este mai mare decât al celor care se urcă la volan după ce au consumat cannabis. Riscul de implicare în accidente crește de peste patru ori în cazul celor care au consumat cannabis comparativ cu cei care consumat alcool.

Conducerea pe timpul nopții

Stilul de viață al tinerilor presupune o prezență ridicată în trafic seara – la ieșirea sau în drum către întâlniri cu prieteni, către locurile de distracție etc. Studiile arată că o conducere prelungită în timpul nopții crește riscul producerii accidentelor de circulație în mare măsură prin neconcordanța între nivelul de solicitare și fondul reacțional. Cercetătorii în domeniul medicinei vorbesc despre existența unei structuri temporale cu o durată medie de 24 de ore, care a fost astfel demonstrată prin variațiile circadiene ale unor indicatori funcționali fundamentali (frecvența cardiacă, temperatură, eliminări hormonale). Alterările acestei structuri temporale prin nerespectarea ritmului „veghe-somn” pot fi însoțite de variații în capacitatea de funcționare, deci și în capacitatea de conducere auto și în apariția și amplificarea oboselii. O altă cauză de natură biologică, ce este asociată riscului crescut de accidente a accidentelor produse pe timpul serii/nopții, este legată de dificultățile de acomodare a retinei la lăsarea întunericului.

Direcții de acțiune în vederea prevenirii accidentelor în care sunt implicați tinerii²⁷

Pentru a reduce riscul producerii de accidente, este posibil ca, pe viitor, să se introducă noi reguli privind aplicarea unor **controale mai stricte** pentru tinerii

²⁷ https://ec.europa.eu/transport/road_safety

conducători auto: reducerea limitei maxime de alcoolemie admisă și restricții legate de condusul pe timp de noapte sau neînsoțit de un șofer experimentat.

De asemenea, nu este exclus ca aceștia să beneficieze de **noi tehnologii**, cum ar fi sistemele de asistare la condus, [dispozitivul „alcohol interlock”](#) și cutia neagră.

UE depune eforturi pentru a asigura o mai bună siguranță pentru tinerii conducători auto, modificând obiectivul orelor de conducere, care vor trebui să se axeze mai degrabă pe **recunoașterea și evitarea pericolelor de pe carosabil**, decât pe controlul vehiculului și observarea traficului.

Proiectul european [HERMES](#) a publicat o serie de măsuri destinate să **amelioreze formarea instructorilor auto**, cu scopul de a reduce numărul de accidente

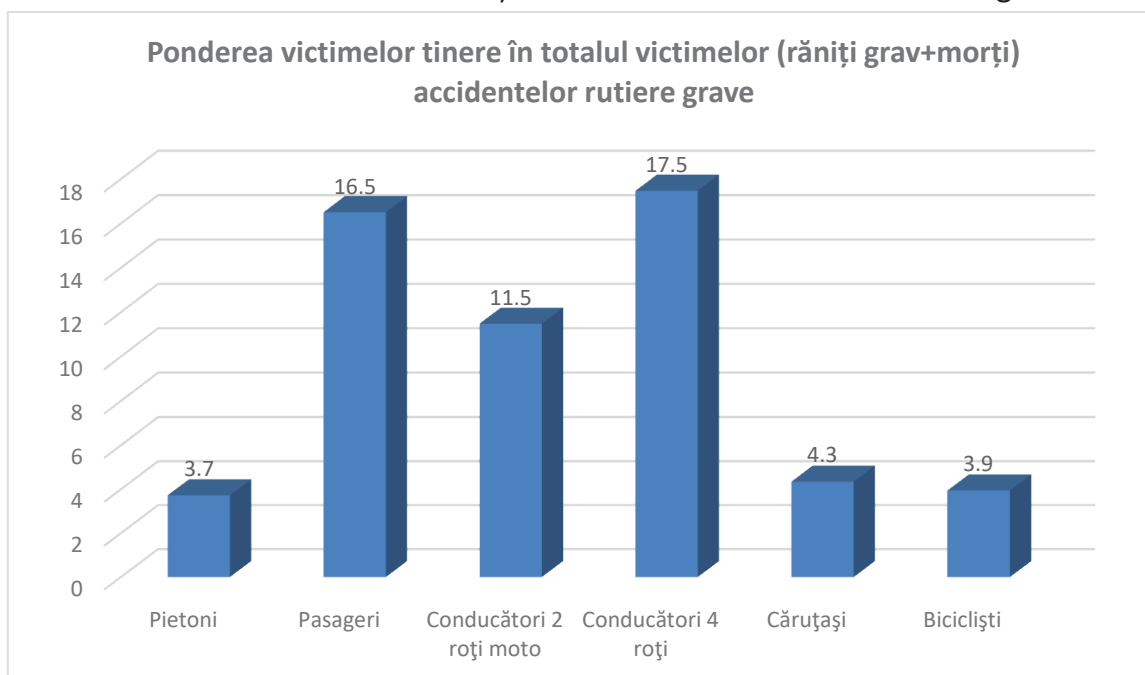
În cadrul proiectului [Close to](#), tinerilor care doresc să învețe să conducă le sunt prezentate **diverse cazuri de accidente rutiere grave**. Studiile arată că un astfel de demers îi descurajează pe tineri să adopte o conduită agresivă la volan

Tinerii cu vârsta între 18 și 24 ani – victime ale accidentelor rutiere grave produse în anul 2019

În 2019, tinerii cu vârsta de 18-24 ani au reprezentat 5,4% din totalul victimelor accidentelor rutiere grave (răniți grav și morți). Acest procent variază însă în raport cu categoria de participant la trafic. Procentul tinerilor morți sau răniți grav în accidente rutiere este scăzut în rândul pietonilor, al bicicliștilor sau căruțașilor, ceea ce poate reprezenta un indicator al unei bune discipline în trafic în rândul acestor participanți la trafic.

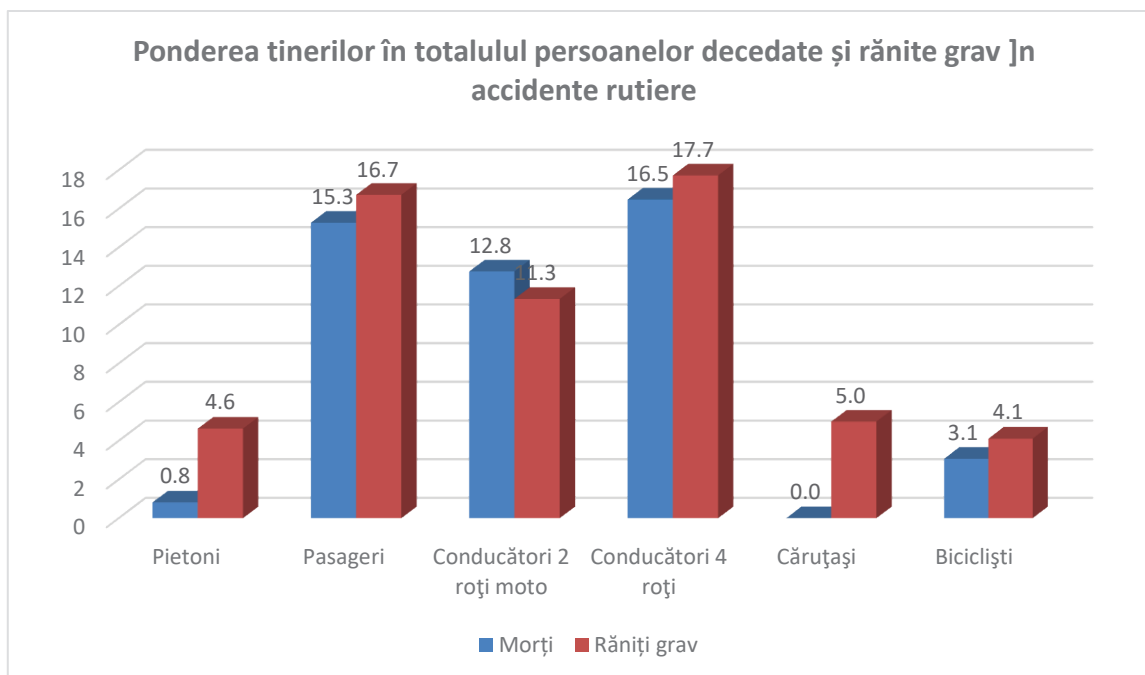
În ceea ce privește însă conducătorii autovehiculelor cu 4 roți și pasagerii, se constată o suprareprezentare a tinerilor în totalul victimelor accidentelor rutiere. Astfel, aproximativ 1 din 6 conducători de autovehicule cu 4 roți și pasageri victime ale accidentelor rutiere grave în 2019 are vârsta cuprinsă între 18 și 24 de ani. De

asemenea, tinerii de 18-24 ani au reprezentat mai mult de o zecime dintre conducătorii de autovehicule cu 2 roți victime ale accidentelor rutiere grave în 2019.

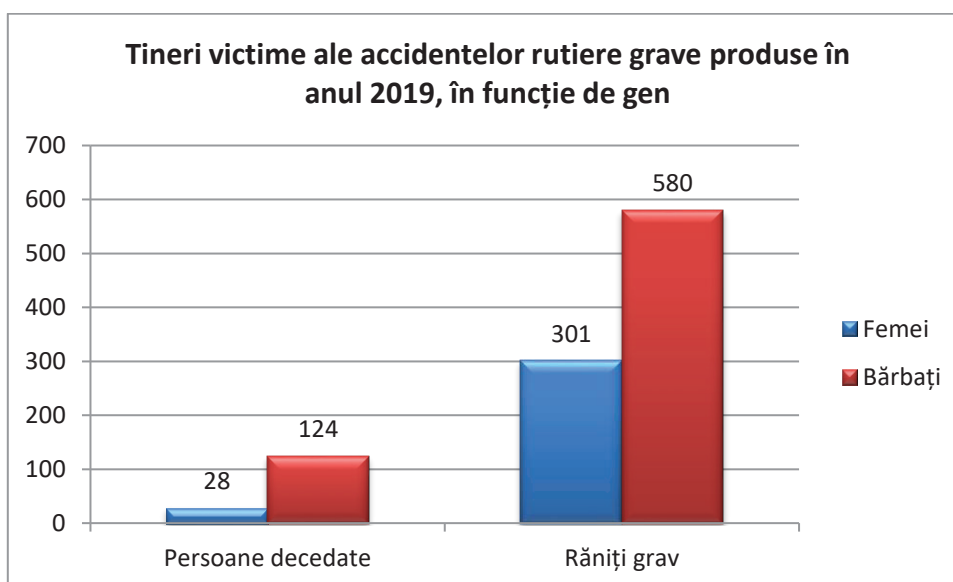


Analizând gradul de victimizare a tinerilor în accidentele rutiere grave, se constată ponderi ridicate atât ale tinerilor morți, cât și răniți grav în rândul conducătorilor de autovehicule cu 2 și 4 roți, precum și al pasagerilor tineri victime ale accidentelor rutiere. Având în vedere că tinerii sunt mai puțin vulnerabili comparativ cu alte categorii de vârstă în cazul unui incident rutier (datorită stării lor de sănătate), procentul ridicat al tinerilor victime în rândul acestor categorii constituie un indicator al unei indiscipline rutiere de care dau dovadă aceștia, ce se materializează în implicarea în accidente de o mare gravitate, cum ar fi cele produse pe fondul unei viteze excesive.

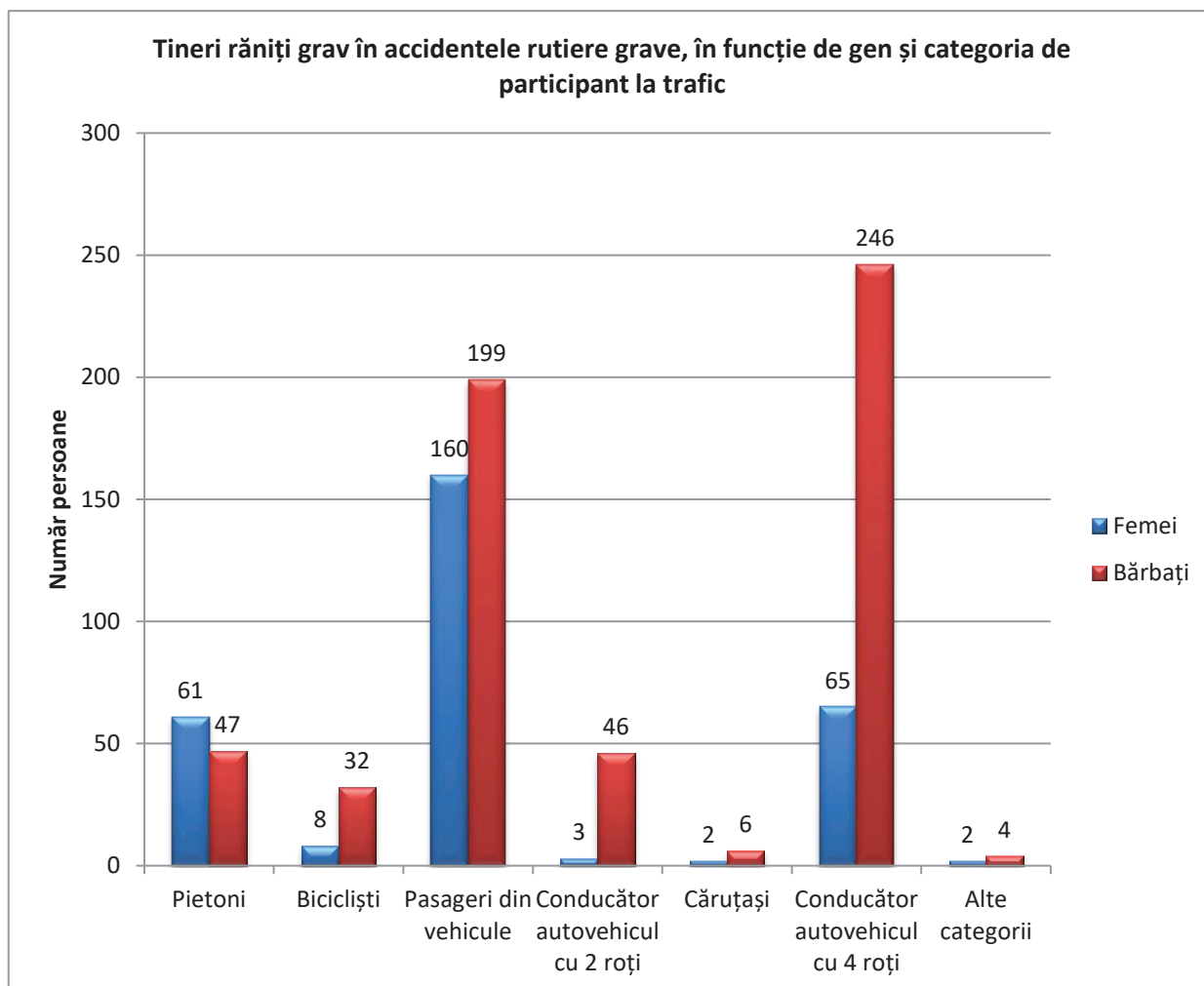
Se observă, de asemenea, o reprezentare extrem de scăzută a tinerilor în rândul pietonilor decedați, dar și faptul că în 2019 nu a fost înregistrat niciun deces la această categorie de vârstă în rândul căruțașilor, ceea ce pare a confirma ipoteza unei discipline rutiere mai ridicate, în aceste circumstanțe, în cazul tinerilor, dublată probabil de o prezență redusă pe drumurile publice în calitate de căruțași.



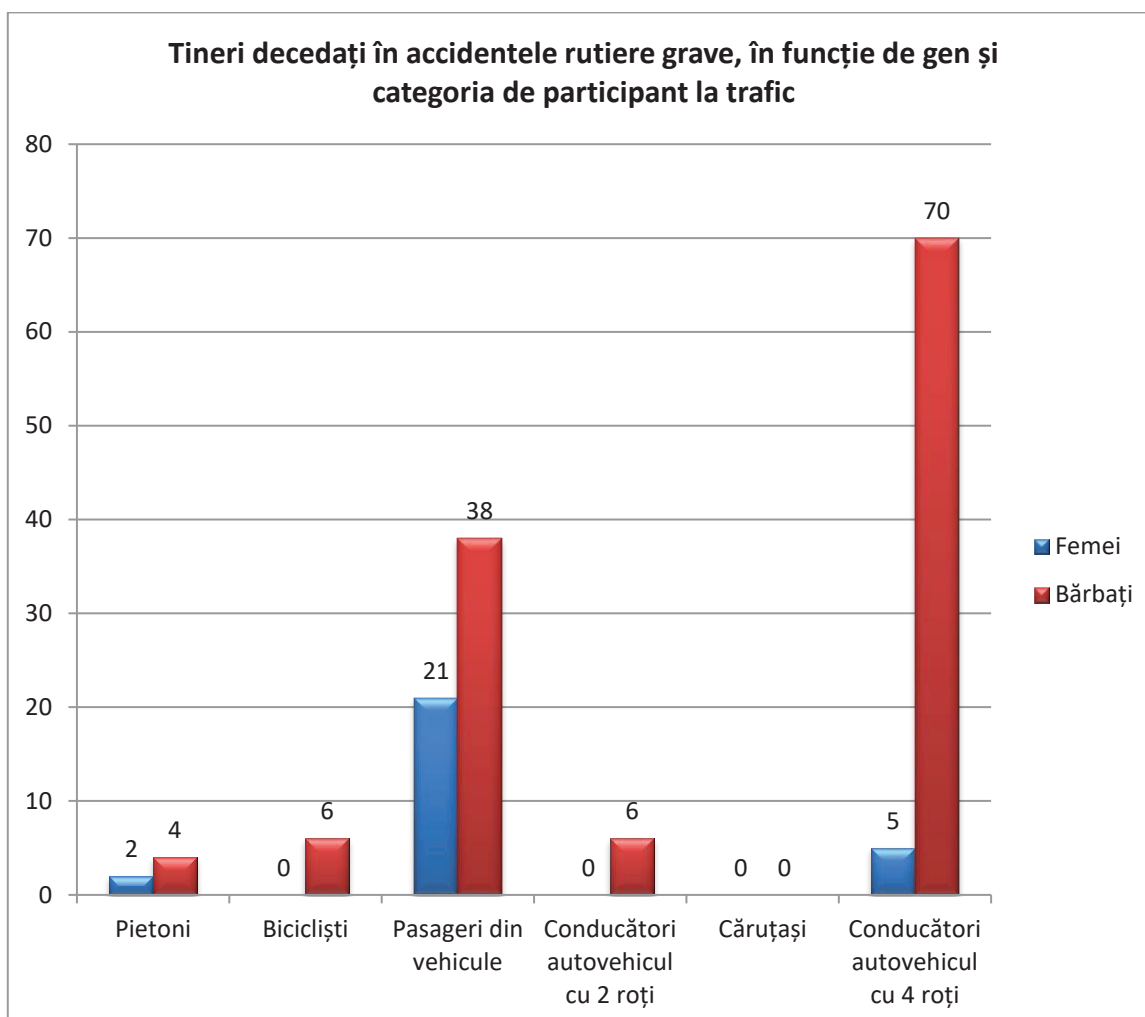
În rândul tinerilor - victime ale accidentelor rutiere grave, bărbații au cea mai mare pondere -81,5% dintre tinerii decedați (17% din totalul persoanelor decedate în 2019 în accidente rutiere) și 65,8% dintre tinerii răniți grav (24,9% din totalul persoanelor rănite grav în accidente rutiere).



Analizând victimizarea în funcție de categoria participantului la trafic, se observă că, în rândul tinerilor, cele mai predispuse categorii de persoane a fi rănite grav în accidente rutiere grave în anul 2019 au fost conducătorii de autovehicule cu 4 roți și pasagerii din vehicule cu vârsta între 18 și 24 ani.

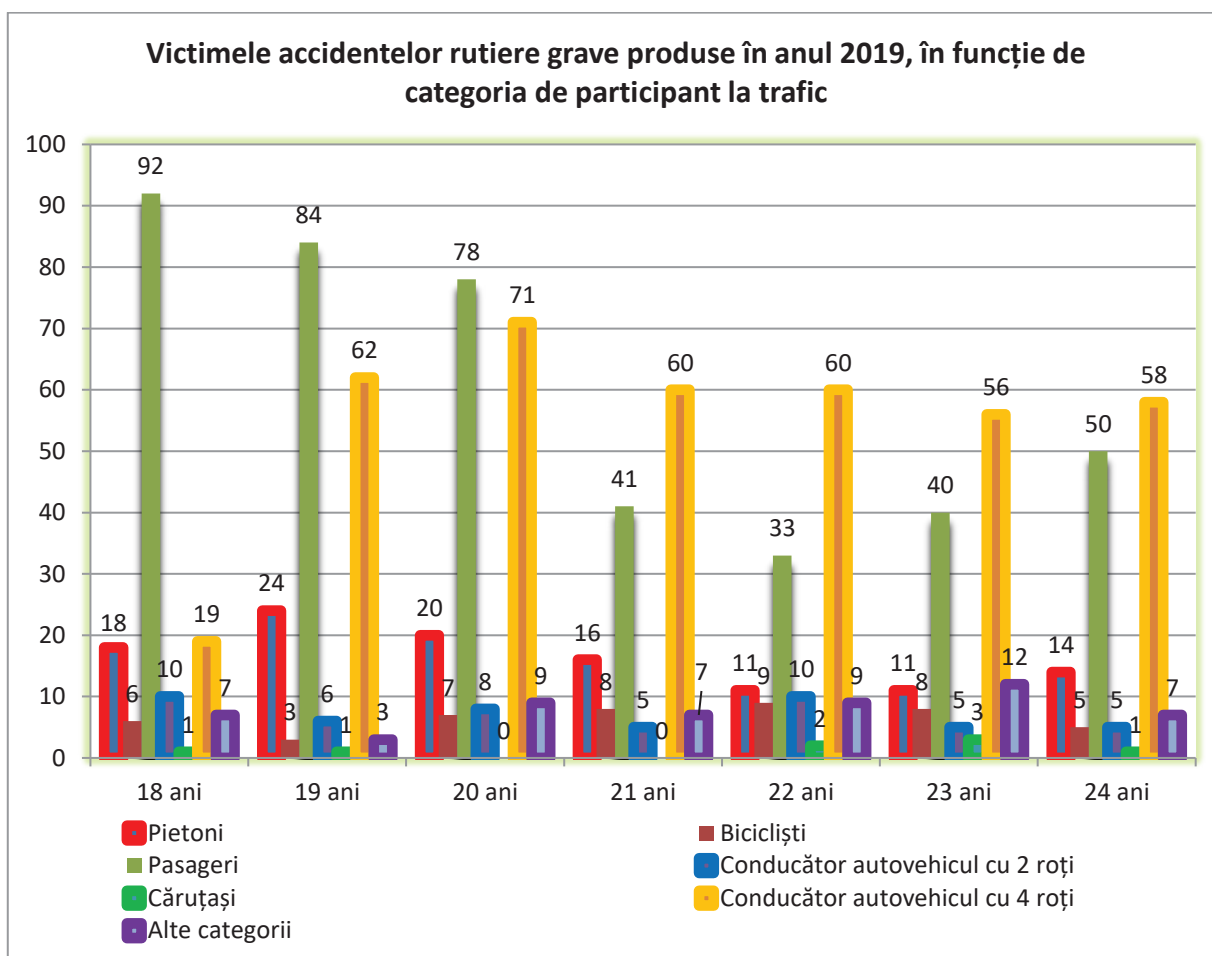


Deși tinerii bărbați ajung în mai mare măsură să fie răniți grav sau să își piardă viața într-un accident rutier grav comparativ cu tinerele de aceeași vârstă, se remarcă faptul că 44,5% dintre pasagerii tineri care au fost răniți grav în accidente rutiere erau femei. De asemenea, în ceea ce privește pietonii, se observă un număr mai mare de tinere de 18-24 ani rănite grav față de tinerii de aceeași vârstă.



Aceleași trenduri pot fi observate și în cazul tinerilor care au decedat în accidente rutiere în anul 2019, cu excepția pietonilor, în cazul cărora numărul de bărbați decedați este mai mare decât în cazul femeilor.

În ceea ce privește tinerii conducători de autovehicule cu 4 roți, luând în considerare genul acestora, de 4 ori mai mulți bărbați au suferit răni grave și de 14 ori mai mulți au decedat în accidente rutiere grave față de femei.



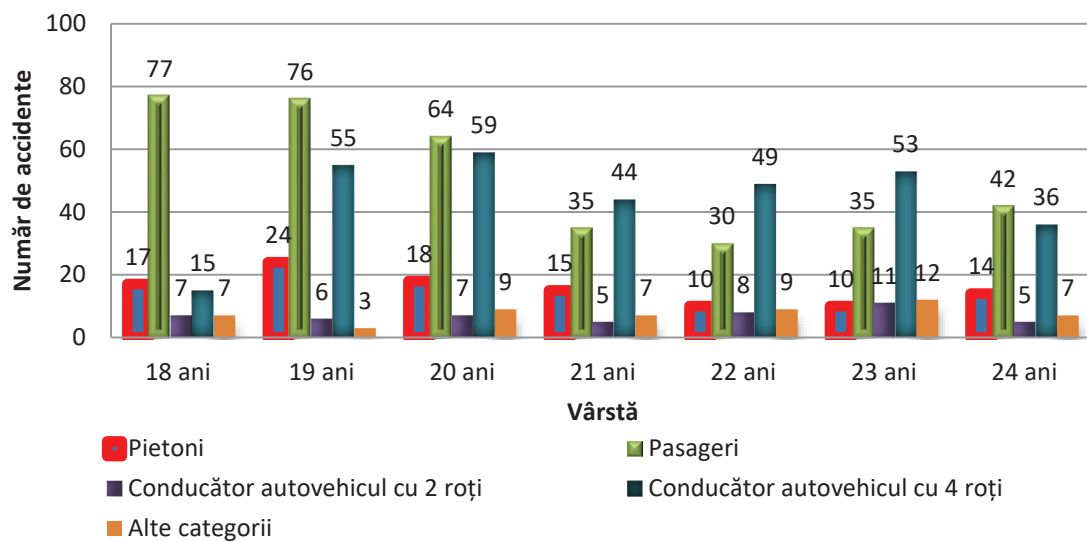
Analizând vârsta tinerilor, se observă că persoanele între 18 și 19 ani sunt mai des implicate în accidente rutiere grave în calitate de pietoni și pasageri decât cei care au între 20 și 24 ani.

În ceea ce privește conducătorii de autovehicule cu 4 roți, riscul de victimizare crește odată cu vârsta. Astfel, persoanele cu vârsta între 20 și 24 ani care conduc un autovehicul cu 4 roți devin mai des victime ale accidentelor rutiere grave.

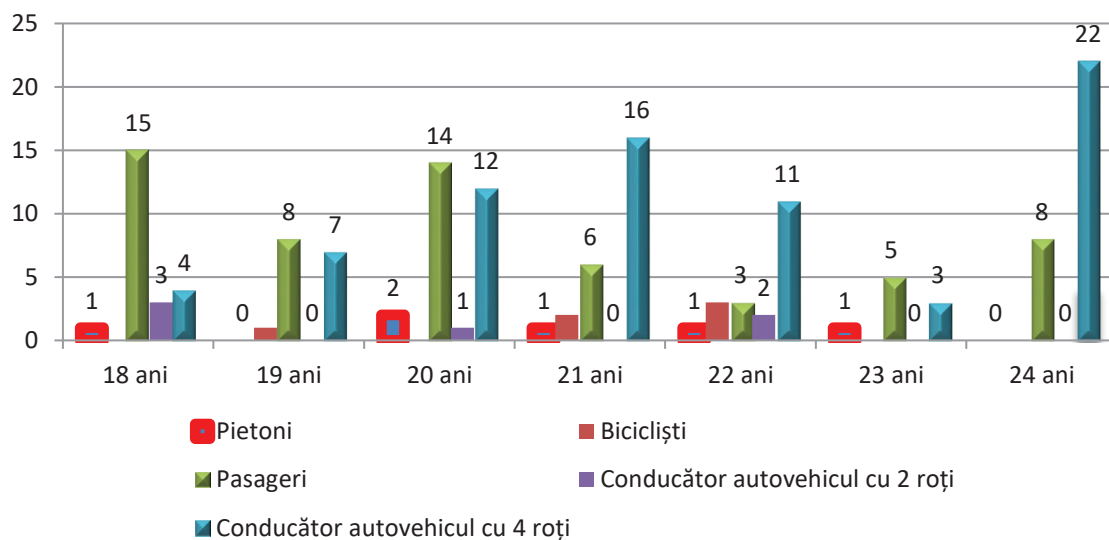
În cazul celorlalte categorii de participanți la trafic, riscul de victimizare în accidente rutiere grave rămâne constant pentru tinerii de toate vârstele, cu excepția bicicliștilor, categorie care, odată cu înaintarea în vârstă, urmează un trend ușor ascendent în privința numărului de victime.

Aceste trenduri sunt valabile atât în cazul persoanelor rănite grav, cât și în cazul persoanelor decedate în accidente rutiere grave.

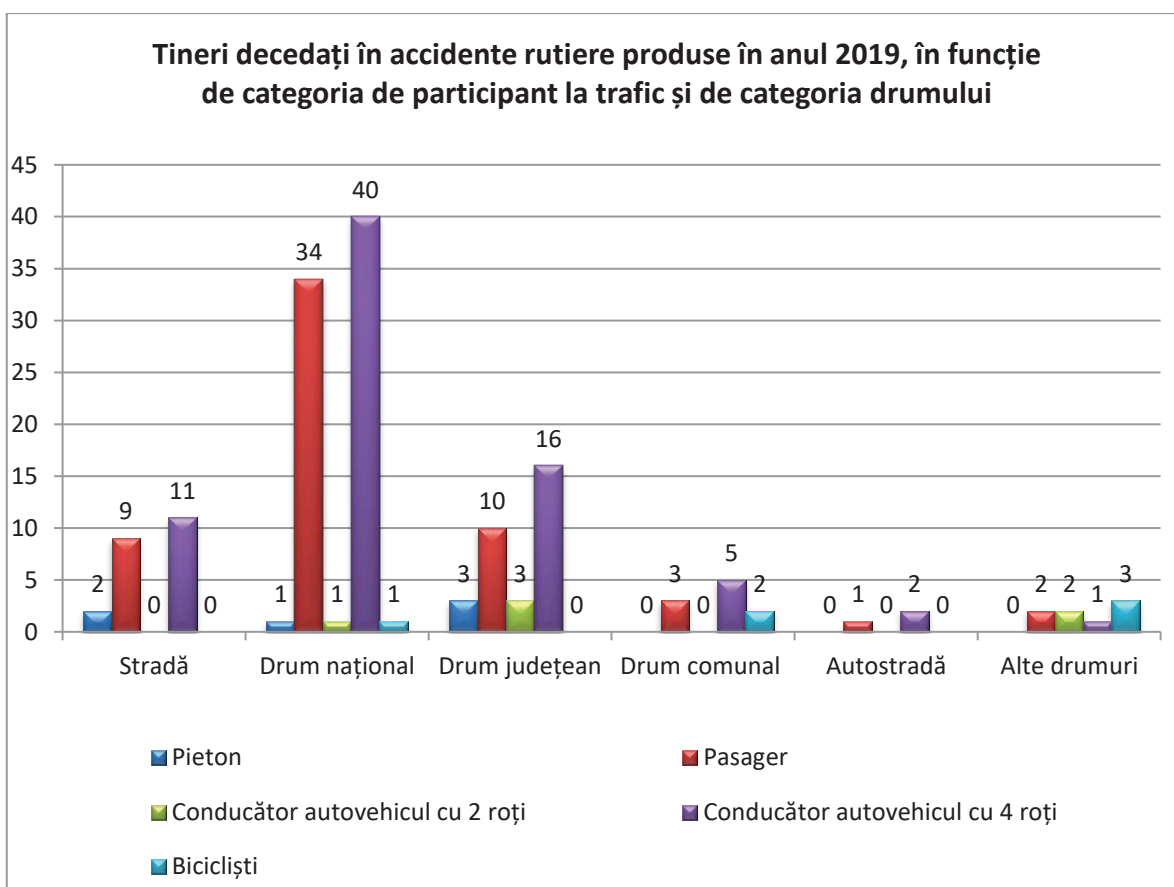
Distribuția persoanelor rănite grav în accidente rutiere, în funcție de vârstă și categoria de participanți



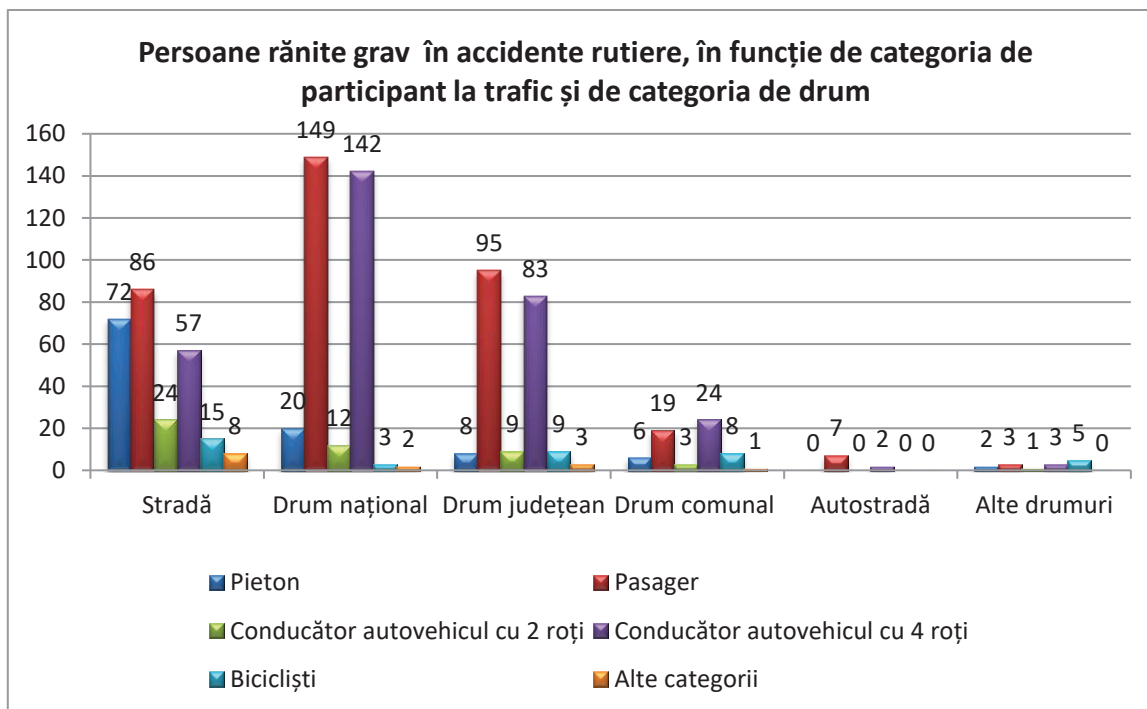
Distribuția persoanelor decedate în accidentele rutiere, în funcție de vârstă și categoria de participanți



Cele mai multe victime tinere au fost înregistrate pe drumurile naționale și pe cele județene, unde au avut loc 71,7% dintre decesele tinerilor de 18-24 ani. Jumătate (50,7%) dintre tinerii decedați în accidente rutiere grave în 2019 și-au pierdut viața pe drumurile naționale, iar o cincime (21%) pe drumurile județene. Atât pe drumurile naționale, cât și pe cele județene, conducătorii de autovehicule cu 4 roți și pasagerii au reprezentat marea majoritate a tinerilor decedați (96,1%, respectiv 89,7%).



Și în ceea ce privește distribuția numărului de tineri răniți grav în accidente de circulație, cele mai mari valori se înregistrează pe drumuri naționale și județene. Astfel, 37,2% dintre tinerii răniți grav au fost implicați într-un accident petrecut pe drumurile naționale, iar 23,5% pe drumurile județene. Ca și în cazul tinerilor decedați, cele mai multe persoane de 18-24 ani rănite grav au fost cele care conduceau autovehicule cu 4 roți sau erau pasageri în vehicule, pe drumuri naționale.



Comparativ însă cu situația deceselor înregistrate în rândul tinerilor, se observă o incidență crescută a numărului de tineri răniți grav în accidente produse pe drumuri din categoria „străzi” – 21,6%. Dintre tinerii răniți grav în accidente rutiere produse pe un astfel de drum, 32,8% erau pasageri în autovehicule, în timp ce 27,5% erau pietoni.

Caracteristici de risc pentru grupa de vârstă 18-24 ani





Capitolul IV

ACTIVITĂȚI DESFĂȘURATE LA NIVEL NAȚIONAL PRIVIND PREVENIREA ȘI COMBATEREA INDISCIPLINEI ȘI INFRAȚIONALITĂȚII RUTIERE

Pentru **combaterea principalelor elemente care pun în pericol siguranța participanților la trafic**, pe baza concluziilor desprinse din analizele de risc și a observațiilor privind evoluția fenomenului rutier, în anul 2019, structurile Poliției Rutiere au organizat **53.197 acțiuni**. Cele mai multe dintre acestea au vizat, în principal:

<p>Combaterea principalelor cauze generatoare de accidente rutiere grave</p>	<ul style="list-style-type: none"> • încălcarea regimului legal de viteză – 10.872 acțiuni • conducerea sub influența băuturilor alcoolice – 7.729 acțiuni • legalitatea transportului rutier public de mărfuri și persoane (inclusiv taxi) - 7.564 acțiuni • nerespectarea regulilor de circulație de către pietoni – 4.171 acțiuni • neacordarea priorității de trecere pietonilor – 3.977 acțiuni • verificarea stării tehnice a autovehiculelor – 3.067 acțiuni • depășirea neregulamentară: 2.949 acțiuni • încălcarea regulilor privind trecerea la nivel cu calea ferată: 673 acțiuni • alte tipuri de acțiuni: 12.195 acțiuni
<p>Combaterea infraționalității rutiere</p>	<ul style="list-style-type: none"> • conducerea unui autovehicul sub influența băuturilor alcoolice - 9.494 infracțiuni constatate • conducerea fără permis de conducere sau cu permis de conducere necorespunzător categoriei vehiculului, retras, anulat sau suspendat - 8.302 infracțiuni constatate • părăsirea locului accidentului și/sau modificarea stării locului sau ștergerea urmelor accidentului de circulație - 1.763 infracțiuni constatate • conducerea unui autovehicul neînmatriculat/neînregistrat ori cu număr fals - 1.712 infracțiuni constatate
<p>Impunerea normelor rutiere prin acțiuni tematice, organizate la nivel european</p>	<ul style="list-style-type: none"> • corespunzătoare operațiunilor TISPOL (Organizația Profesională a Polițiilor Rutiere din Europa) <ul style="list-style-type: none"> • „TRUCK/BUS” • „SEATBELT” • „SPEED” • „ALCOHOL / DRUGS” • „FOCUS ON THE ROAD”

În acest context, în cursul anului 2019, la nivel național, au fost aplicate **1.956.743 sancțiuni contravenționale** pentru încălcarea normelor rutiere, principalele abateri sancționate fiind:

depășirea regimului legal de viteză 730.263	neportul centurii de siguranță sau neutilizarea dispozitivelor de retenție 267.106	nerespectarea regulilor de circulație de către pietoni 112.046
folosirea telefonului mobil fără a avea dispozitiv tip „mâini libere” 48.215	nerespectarea regulilor referitoare la depășire 28.402	neacordarea priorității de trecere pietonilor 27.150
neutilizarea luminilor de drum în timpul zilei în deplasarea pe drumurile publice 19.858	conducerea unui autovehicul de către o persoană aflată sub influența băuturilor alcoolice 18.676	neacordarea priorității de trecere vehiculelor 13.182

În ceea ce privește conducătorii de vehicule, sancțiunile contravenționale au fost aplicate în marea lor majoritate (**90,84%**) conducătorilor de autovehicule (1.777.503 de contravenții), restul de **9,16%** fiind acordate pentru încălcarea normelor rutiere de către bicicliști (47.025 de contravenții), căruțași (16.385 de contravenții), mopediști (1.095 de contravenții) și motocicliști (890 de contravenții), precum și pentru alte categorii.

Pentru încălcarea normelor rutiere, în cursul anului 2019, la nivel național, au fost reținute în vederea suspendării 188.459 de permise de conducere. Situația permiselor de conducere, pe genuri de contravenții, este prezentată în următorul tabel:

Abatere	Număr permise reținute - 2019	%
pt. depășirea vitezei cu mai mult de 50 km/h	60.794	32,26
pt. nerespectarea normelor privind depășirea vehiculelor	27.684	14,69
pt. neacordarea priorității de trecere pietonilor	26.074	13,83
pt. conducere sub influența băuturilor alcoolice	18.461	9,79
pt. nerespectarea culorii roșii a semaforului electric	15.164	8,05
pt. neacordarea priorității de trecere vehiculelor	12.881	6,83
pt. cumulul de puncte de penalizare	3.428	1,82
pt. circulația pe sensul opus	2.961	1,57

pt. neoprirea la semnalul regulamentar al polițistului în scopul sustragerii de la control „ cu urmărire”	2.084	1,11
pt. nerespectarea regulilor de trecere la nivel cu calea ferată	904	0,48
pt. depășirea coloanelor oprite la semafor și trecerile la nivel cu CF	682	0,36
pt. defecțiuni tehnice grave	561	0,29
pt. nerespectarea semnalelor polițiștilor la trecerea coloanelor oficiale	108	0,06

Tot în cursul anului 2019, la nivel național au fost retrase **65.134 de certificate de înmatriculare**, cele mai multe dintre acestea pentru defecțiuni tehnice (44,82%) și pentru neconcordanța dintre datele din document și caracteristicile tehnice ale vehiculului (5,56%).

ACTIVITĂȚI DE EDUCAȚIE RUTIERĂ

Unul din obiectivele generale ale Poliției Române este „*creșterea gradului de siguranță și protecție pentru cetățeni*”. Prin activitatea desfășurată, Direcția Rutieră urmărește realizarea acestuia, respectiv a obiectivului propriu, de reducere a victimizării populației prin accidente de circulație.

Astfel, Poliția Rutieră urmărește combaterea sistematică a cauzelor generatoare de accidente, prin aplicarea fermă a măsurilor din competență, concomitent cu dezvoltarea activităților de educație rutieră.

Un factor determinant în reducerea numărului accidentelor rutiere cu implicarea copiilor îl reprezintă conștientizarea de către aceștia, pe termen lung, a importanței cunoașterii și respectării regulilor de circulație, conduită ce se naște și se dezvoltă prin activități educative, începând de la vârste fragede.

Astfel, responsabilitățile și obligațiile poliției rutiere raportate la activitățile preventiv-educative derulate la nivelul unităților de învățământ, sunt reglementate prin direcțiile de acțiune stabilite prin Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2016 – 2020.

De asemenea, activitățile desfășurate de poliția rutieră urmăresc atingerea *obiectivului general de reducere cu 50%, până în 2020 a deceselor din accidente rutiere.*

În anul 2019, au fost inițiate și desfășurate, în colaborare cu partenerii și colaboratorii atrași, următoarele activități de educație rutieră:



Campania „Verde la educație pentru circulație”

- În ziua de 28.09.2019, s-a organizat cea de-a șaptea ediție a campaniei „Verde la educație pentru circulație”, ocazie cu care, în 180 de magazine LIDL din toată țara, polițiștii rutieri au desfășurat activități educativ-preventive cu peste 10.000 de copii.



Campania „STOP oboseala la volan! Pentru siguranța ta, odihnește-te”

- campanie națională de sensibilizare și conștientizare a opiniei publice privind efectele oboselei în timpul conducerii autovehiculelor, care a avut în centrul ei un eveniment studiu în care pilotul Andrei Mitrașcă a încercat să conducă, fără să se odihnească, timp de 48 de ore, pe Autostrada A2 București – Constanța.



Campania „Șoferi de nota 10”

- Realizată în colaborare cu Asociația Green Road, campania a constat în publicarea pe site-ul Asociației a unor articole din domeniul educației rutiere și propagarea lor pe site-urile de social-media și într-o tombolă cu premii pentru șoferii care nu au încălcat normele rutiere, în calitate de conducători de vehicule, în anul 2018.



Campania „Fii responsabil pe stradă”

- În luna octombrie, peste 18.000 de copii din 180 de grădinițe au primit materiale educaționale destinate pietonilor, realizate în parteneriat cu Walt Disney Company, iar cadrele didactice au primit *Ghiduri de educație rutieră pentru educatori*.



Campania „Atent în trafic! - Cei 40.000”

- În luna noiembrie 2019, s-a desfășurat o nouă etapă din această campanie de educație și prevenție rutieră, realizată de U.N.S.A.R. și Academiei Titi Aur în parteneriat cu Direcția Rutieră. Campania își propune să instruiască tinerii studenți, prin organizarea de cursuri gratuite de conducere defensivă, oferite de cei doi parteneri.



Campania „Traume ireparabile”

- La data de 17.10.2019, prin intermediul unei conferințe de presă, a fost lansată campania ce a avut ca scop creșterea gradului de conștientizare publică privind importanța respectării regulilor de circulație, în special a celor referitoare la prioritatea de trecere a pietonilor.



Campania „O mamă la nevoie se cunoaște”

- Realizată în colaborare cu Asociația BERARII ROMÂNIEI, s-a desfășurat în perioada august - septembrie, atât în mediul *online* prin distribuirea unor materiale cu mesajul „FĂRĂ ALCOOL LA VOLAN”, cât și *offline* prin realizarea unor activități la stația de taxare Fetești de pe autostrada A2.



Campania „Fii treaz la volan”

- S-a desfășurat în perioada iulie-septembrie, în colaborare cu Asociația pentru Promovarea Asigurărilor. Aflată la a 4-a ediție, obiectivul din acest an a fost creșterea gradului de conștientizare a conducătorilor de autovehicule cu privire la efectele pe care le are oboseala la volan.



Proiectul „Ora de educație rutieră”

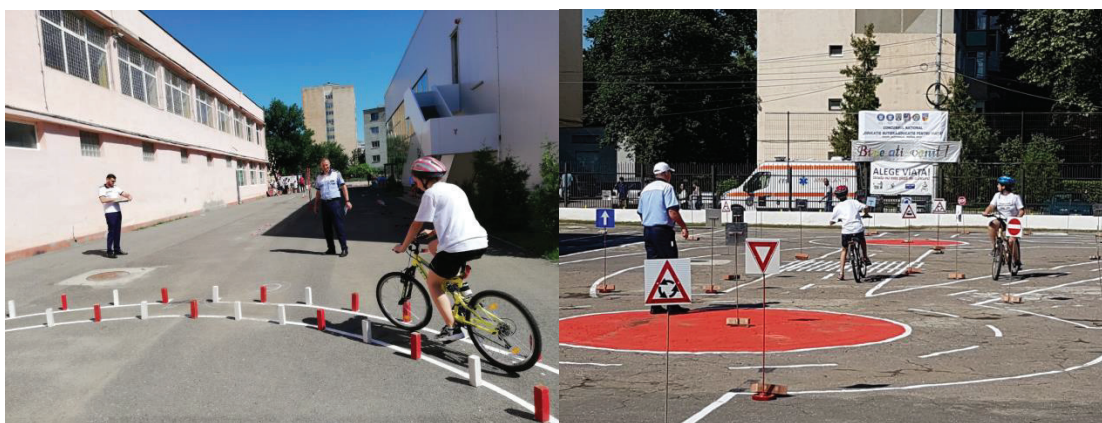
- În perioada 21 octombrie 2018 - 30 mai 2019 s-a desfășurat cea de-a V-a ediție a proiectului, în cadrul căruia au participat **25.000** de elevi ai claselor a III-a și a IV-a din unitățile de învățământ de pe raza municipiului București.
- Totodată, în lunile aprilie și noiembrie, s-a desfășurat proiectul **Ora de Educație Rutieră la Liceu**, în cadrul căruia au participat 2000 de elevi din **13 licee** bucureștene.

Materiale informativ-preventive

- Urmare a colaborării dintre Direcția Rutieră și Autoritatea de Supraveghere Financiară, cu scopul creșterii nivelului de responsabilitate în trafic, a fost realizată o broșură dedicată copiilor și părinților cu titlul „**FII DEȘTEPT ÎN TRAFIC!**”, broșură ce a fost distribuită, la nivel național, de către polițiștii rutieri în cadrul activităților de educație rutieră pe care le-au desfășurat în școli, cu ocazia începerii anului școlar 2019-2020.
- De asemenea, în perioada iulie-decembrie 2019, un grup de lucru alcătuit din reprezentanți ai Direcției Rutiere și specialiști din cadrul Ministerului Educației Naționale au realizat trei **ghiduri de educație rutieră** (pentru ciclul primar, gimnazial și liceal).

Concursuri

- În perioada 7-8 iunie 2019, s-a desfășurat ediția a XXII-a a Concursului Interjudețean de Educație Rutieră „**TROFEUL CORESI**”, organizat 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, s-au înscris 23 de echipe (92 de elevi) din 20 de județe.
- În perioada 25-28 iunie 2019, polițiștii din cadrul Direcției Rutiere au participat la activitățile prilejuite de desfășurarea etapei finale a concursului național „**Educația Rutieră – Educație pentru Viață**”. Aflat la cea de-a **41-a ediție**, concursul s-a desfășurat în municipiul Buzău, județul Buzău, sub coordonarea Inspectoratului General al Poliției Române și Ministerului Educației Naționale și a reunit la start **31 de echipe** câștigătoare ale fazelor județene, respectiv 124 de copii.



BREVIAR TERMINOLOGIC

Siguranța rutieră

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

Accidentul rutier

- Potrivit Dicționarului explicativ al limbii române, accidentul este definit ca fiind evenimentul fortuit, imprevizibil, care întrerupe mersul normal al lucrurilor (provocând avarii, răni, mutilări sau chiar moartea), un fapt întâmplător, banal, care aduce nenorocire.
 - În accepțiune legală însă, **accidentul rutier** este evenimentul care îndeplinește cumulativ următoarele condiții:
 - a) s-a produs pe un drum deschis circulației publice ori și-a avut originea într-un asemenea loc;
 - b) a avut ca urmare decesul, rănirea uneia sau a mai multor persoane, ori avarierea a cel puțin unui vehicul sau alte pagube materiale;
 - c) în eveniment a fost implicat cel puțin un vehicul în mișcare.
 - Accidentele de circulație se clasifică în raport de:
 - a) urmările pe care le au – accidente soldate numai cu pagube materiale sau accidente soldate cu victime. La rândul lor, accidentele soldate cu victime se împart în accidente ușoare, din care au rezultat doar leziuni minore, care nu necesită spitalizarea victimelor și accidente grave, soldate cu decesul victimelor sau rănirea gravă a acestora, necesitând pentru vindecare spitalizarea celor răniți;
 - b) consecințele juridice pe care le implică – context în care sunt accidente ce atrag răspunderea contravențională și civilă (soldate numai cu pagube materiale) și respectiv care atrag răspunderea penală a celor care le-au produs (accidentele soldate cu victime);
 - c) cunoașterea autorului – accidentele pot fi cu autori cunoscuți sau cu autori neidentificați, care au părăsit locul producerii evenimentului fără încuviințarea poliției, sustrăgându-se cercetării.
 - Competența materială de cercetare și soluționare a accidentelor de circulație este diferită, în raport de consecințele rezultate din acestea.
 - Astfel, potrivit legii, accidentele soldate numai cu pagube materiale, produse pe teritoriul României, între cel mult două vehicule, pentru care există asigurări de răspundere civilă auto valabile, iar conducătorii și/sau, după caz, deținătorul legal, au completat și semnat un formular tip

privind constatarea amiabilă de accident, se soluționează direct de către societățile de asigurări, care eliberează și documentele pentru introducerea vehiculelor în reparație.

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

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

Alți indicatori utilizați:

- 1. Rata de motorizare** – măsoară gradul de înzestrare a populației cu autoturisme și se exprimă prin numărul de autoturisme raportat la 1000 de locuitori;
- 2. Rata mortalității** cauzată de accidentele rutiere – numărul deceselor cauzate de accidente rutiere raportat la 1 milion de locuitori;
- 3. Rata fatalității rutiere** - raportul dintre numărul de decedați și numărul total de victime (morți+răniți grav) X 100;
- 4. Indice de mobilitate** – Reprezintă o măsură a mobilității rutiere (se măsoară în milioane vehicule × km parcurși);
- 5. Indicele de mortalitate rutieră** – raportul dintre numărul de decedați și numărul de accidente grave în care s-au produs aceste decese X 100;
- 6. Indicele de victimizare rutieră** – raportul dintre numărul total al victimelor (morți și răniți grav) și numărul de accidente grave în care s-au produs aceste decese X 100.
- 7. Indice „de responsabilitate”** – o măsură invers proporțională a corectitudinii conducătorilor diferitelor tipuri de vehicule, valorile ridicate indicând o frecvență înaltă în producerea cu vinovăție a evenimentelor rutiere grave, deci o măsură redusă a responsabilității rutiere a anumitor categorii de conducători de vehicule. Acest indice a fost calculat prin raportarea, pentru fiecare categorie de vehicul în parte, a numărului celor implicate cu vinovăția conducătorului la numărul celor total implicate.

INSTITUȚIILE CU ATRIBUȚII ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI RUTIERE

I. Ministerul Transporturilor, prin:

1. AUTORITATEA RUTIERĂ ROMÂNĂ

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

Telefon: 021/318.21.00; 021/312.15.19

Fax: 021/318.21.05, 021/318.21.07

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

Pagina web: www.arr.ro

2. REGISTRUL AUTO ROMÂN

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

Tel. centrală: 021/202.70.00

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

Fax: 021/318.17.54

E-mail: rarom@rarom.ro

Pagina web: www.rarom.ro

3. INSPECTORATUL DE STAT PENTRU CONTROLUL ÎN TRANSPORTUL RUTIER

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

Telefon: 021/3136320

Fax: 021/3116680

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

Pagina web: www.isctr-mt.ro

II. COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE

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

Telefon: 021/264.33.44

Roviniete mobil: 1761

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

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

Pagina web: www.cnadnr.ro

III. Ministerul Afacerilor Interne, prin:

1. INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE – Direcția Rutieră

Contact: Adresa: Bd. George Coșbuc, nr. 83 - 85, sect. 5, București;

Telefon.: 021/208.25.25 /19652 sau 19653

Fax: 021/335.36.66

E-mail: circulatie@politiaromana.ro,

oug41.2016.dr@politiaromana.ro - Adresă de poștă electronică dedicată numai primirii copiei de pe cartea de identitate în vederea furnizării serviciilor publice privind activitatea poliției rutiere și pentru primirea copiei după dovada plății amenzii rutiere aplicată de către lucrătorii Direcției Rutiere din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române.

Pagina web: <https://www.politiaromana.ro/ro/structura-politiei-romane/unitati-centrale/directia-rutiera>

2. DIRECȚIA REGIM PERMISE DE CONDUCERE ȘI ÎNMATRICULARE A VEHICULELOR

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

Telefon: 021/ 301.95.86

Fax: 021.232.16.61

E-mail: drpciv@mai.gov.ro

Pagina web: www.drpciv.ro

IV. AUTORITATEA DE SUPRAVEGHERE FINANCIARĂ

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

Fax: 021/659.6051, 021/659.64.36

Tel. Verde: 0800 825 627

E-mail: office@asfromania.ro

Pagina web: www.asfromania.ro

V. BIROUL ASIGURATORILOR DE AUTOVEHICULE DIN ROMÂNIA

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

Telefon: 0311.300.800

E-mail: secretariat@baar.ro

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

Pagina web: www.baar.ro

DIRECȚIA FONDUL DE PROTECȚIE A VICTIMELOR STRĂZII

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

Telefon secretariat: 0311.300.800

E-mail: fpvs@baar.ro

VI. CONSILIUL INTERMINISTERIAL PENTRU SIGURANȚĂ RUTIERĂ

Contact - Secretariatul Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră

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

Telefon: 021/310.53.75

Fax: 021/318.21.00, 021/318.21.05

Pagina web: www.arr.ro

VII. ASOCIAȚIA PRODUCĂTORILOR ȘI IMPORTATORILOR DE AUTOMOBILE

Contact: Telefon: 031/405.83.35; 031/405.83.36

Fax: 021/668.52.70

E-mail: apia@apia.ro

Pagina web: www.apia.ro

VIII. ASOCIAȚIA CONSTRUCTORILOR DE AUTOMOBILE DIN ROMÂNIA

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

Telefon: 0248/211.245;

Fax: 0248/217.990

E-mail: acarom@acarom.ro

Pagina web: www.acarom.ro

IX. AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

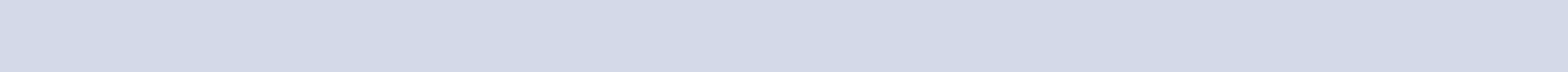
Contact: Str. Tache Ionescu, Nr. 27, Sector 1, 010353, București

Telefon Centrala de alarmă și informații: 021/222.22.22, 0745/382.715, 0722/382.715,

Fax: 021/317.15.52

E-mail: acr@acr.ro

Pagina web: www.acr.ro





MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității



DIRECȚIA RUTIERĂ

Adresa: Bd. George Coșbuc, nr. 83 - 85, sector 5, București;

Telefon: 021 208 25 25 /19652 sau 19653

Fax: 021 335 36 66

E-mail: circulatie@politiaromana.ro

Pagina web

<https://www.politiaromana.ro/ro/structura-politiei-romane/unitati-centrale/directia-rutiera>

INSTITUTUL DE CERCETARE ȘI PREVENIRE A CRIMINALITĂȚII

Adresa: Str. Domnița Anastasia, nr.1, sector 5, București

Telefon: 021.208.25.25/26039

Fax: 021 316 66 55

E-mail: prevenire@politiaromana.ro

Pagina web

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