



MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității

București - 2023

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2022



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: 021.208.25.25/26043

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 2022
București 2023



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 2022	37
Capitolul III	ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC ANALIZĂ COMPARATIVĂ 2022, 2018, 2014, 2010, 2008	69
Capitolul IV	ACTIVITĂȚI DESFĂȘURATE LA NIVEL NAȚIONAL PRIVIND PREVENIREA ȘI COMBATEREA INDISCIPLINEI ȘI INFRAȚIONALITĂȚII RUTIERE	83
Anexe		93

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2022

București 2023

Cuvânt înainte

Siguranța rutieră este o sintagmă care exprimă un deziderat al întregii societăți, traficul rutier fiind o parte importantă a vieții cotidiene a fiecăruia dintre noi, în condițiile în care o mare parte dintre deplasările zilnice au loc pe rețeaua rutieră de drumuri.

Traficul rutier este un sistem complex, în care factori multipli, la diferite paliere, se află într-o permanentă interdependență. Indiferent dacă vorbim despre rețeaua de drumuri, vehicule, conducătorii acestora sau despre legislația în domeniu și măsurile luate de diversele instituții cu atribuții în domeniu, toate acestea sunt elemente interconectate ale unui ansamblu aflat într-o dinamică permanentă și care afectează atât siguranța deplasărilor, cât și confortul acestora.

Aflat la a XII-a ediție, Buletinul siguranței rutiere adună laolaltă informațiile relevante despre toate aceste componente, fiind rezultatul unui proces sistematic de culegere, colajonare, analiză și sinteză a datelor din registrul rutier, care dorim să contribuie la fundamentarea științifică a eforturilor de reducere a accidentelor rutiere grave pe drumurile din România.

Astfel, în cuprinsul Raportului anual 2022 se regăsesc secțiuni referitoare la contextul intern și internațional în problematica accidentelor rutiere grave, dar și analiza principalilor indicatori ai accidentelor rutiere grave produse în 2022. De asemenea, materialul integrează și o secțiune referitoare la eforturile Poliției Române orientate în direcția prevenirii și combaterii indisciplinei și infracționalității rutiere.

O secțiune specială a raportului din acest an este dedicată rezultatelor studiului Atitudini sociale privind riscul în trafic, un demers realizat ca urmare a colaborării dintre structurile specializate ale Poliției Române – Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității și Direcția Rutieră – și partenerii săi externi.

Ne exprimăm convingerea că Buletinul reprezintă o resursă importantă atât pentru specialiștii în domeniu, cât și pentru reprezentanții mass-media, ai ONG-urilor, dar și pentru publicul larg, care are capacitatea să contribuie, pe de o parte, la intensificarea eforturilor factorilor răspunzători de siguranța rutieră în vederea reducerii victimizării rutiere, și, pe de altă parte, la adoptarea de către fiecare participant la traficul rutier a unui comportament rutier responsabil.

Ne exprimăm mulțumirile către partenerii noștri, care, ca în fiecare an, au avut generozitatea de a ne pune la dispoziție atât date statistice, cât și expertiza lor, și ne-au permis astfel constituirea unui tablou cât mai detaliat al factorilor care influențează siguranța rutieră.

Autorii

PRINCIPALELE REZULTATE

Contextul internațional

- În perioada 2012-2022, în Uniunea Europeană numărul deceselor cauzate de accidente rutiere a scăzut cu 22%.
- În aceeași perioadă rata mortalității în accidente rutiere a scăzut de la 54% în 2012 la 46% în 2022.
- Ca urmare a măsurilor luate la nivelul UE, în perioada 2013-2022, a fost prevenit decesul a 39.553 de persoane în accidente rutiere.
- Statele care au introdus camere video automate în vederea sancționării depășirii limitei legale de viteză au înregistrat cele mai mari scăderi ale numărului de decese cauzate de accidente rutiere.
- Țările care s-au confruntat cu un număr mare de decese ca urmare a accidentelor produse de conducători auto aflați sub influența alcoolului sau a drogurilor au introdus în legislația lor atât infracțiuni specifice, cât și sancțiuni mai aspre pentru pedepsirea acestui comportament.
- La nivel mondial, conform datelor Organizației Mondiale a Sănătății, 1,35 milioane de persoane își pierd anual viața în accidente rutiere. În plus, 50 de milioane de persoane suferă vătămări grave în urma accidentelor rutiere.
- 93% din decesele cauzate de accidente rutiere la nivel mondial au loc în țări cu venituri mici și medii. Mai mult de jumătate din totalul deceselor și al rănilor în accidente rutiere implică utilizatorii vulnerabili ai drumului, precum pietoni, bicicliști și motocicliști.
- Uniunea Europeană are printre cele mai sigure drumuri din lume, cu 46 de decese la un milion de locuitori în 2022.
- În anul 2022, pe drumurile din Uniunea Europeană și-au pierdut viața 20.678 de persoane, ceea ce înseamnă o creștere de 4% față de anul 2021.
- Cele mai sigure țări sunt Norvegia (21 de decese la un milion de locuitori) și Suedia (22 de decese la un milion de locuitori).

Contextul național

- În România, la data de 31.12.2022, numărul celor care dețineau un permis de conducere era de 8.503.037 de persoane, ceea ce reprezintă 44,7% din totalul populației țării și 55,6% din populația adultă.
- La finalul anului 2022, parcul auto din România avea 7.787.059 de autoturisme. Comparativ cu anul 2021, numărul autoturismelor înmatriculate a crescut cu 176.020 unități (cu 2,3%).
- România se plasează printre țările cu cele mai vechi flote de autoturisme, cu o vechime medie a autoturismelor de 16,9 ani în 2022 comparativ cu media europeană de 12 ani.
- În ultimii ani, s-a înregistrat o creștere constantă a ponderii autoturismelor cu o vechime de peste 11 ani. Bucureștiul are cel mai tânăr parc auto (cu o vechime medie de 13,2 ani), la polul opus aflându-se județul Mehedinți, cu o vechime medie a autoturismelor de 19,1 ani.
- Vechimea medie a vehiculelor prezentate la ITP în anul 2022 (prima prezentare) a fost de 15,21 de ani.
- În anul 2022, gradul de motorizare în țara noastră era de 409 de autoturisme la 1.000 de locuitori. Bucureștiul are cele mai multe autoturisme la 1.000 de locuitori (722) alături de județele Timiș (467), Cluj (450), Constanța (448), Hunedoara (439), iar la polul opus, județele Vaslui (265), Botoșani (266), Călărași (269) se caracterizează prin cele mai scăzute rate de motorizare din țară.
- În anul 2022, în România, au fost 127.944 înmatriculări de autoturisme noi și 352.062 înmatriculări de autoturisme second hand (SH).
- Cele mai multe înmatriculări de autoturisme atât noi, cât și SH au fost realizate în municipiul București: 64.304 unități, respectiv 27.155 de unități.
- Raportul înmatriculări SH/un autoturism nou înmatriculat în 2022 este, în medie, pe țară, de 2,5.
- Ca tip de proprietate, 59% dintre achizițiile realizate au fost făcute de persoane juridice și 41% de persoane fizice. În topul înmatriculărilor se găsesc autoturismele „electrificate” care au înregistrat o creștere de 49%.
- Din cele 76.440 de **vehicule controlate tehnic** în trafic în 2022, **35,36%** erau neconforme din punct de vedere al securității rutiere, iar **15,28%** dintre acestea (cele neconforme) prezentau pericol iminent de accidente.
- Procentajul de vehicule care prezintă pericol iminent de accidente, din totalul vehiculelor controlate tehnic în trafic este 6,89%.

- La finalul anului 2022 erau în vigoare **7.109.867 de contracte RCA**, din care 5.583.787 erau încheiate cu persoane fizice, iar 1.526.080 cu persoane juridice.
- Valoarea totală a despăgubirilor brute plătite în anul 2022 de societățile de asigurări autorizate și supravegheate de ASF, de societățile autorizate în alte state membre care desfășoară activitate de asigurare în România în baza dreptului de stabilire (FoE) sau a libertății de a presta servicii (Freedom of services-FoS) și de Fondul de Garantare a Asiguraților a fost de **4.070.358.511 de lei**.
- Începând cu data de **15.10.2022**, asiguratorii RCA împreună cu BAAR au pus la dispoziția asiguraților RCA aplicația digitală **“Amiabila”**, prin care conducătorii auto pot completa formularul de „Constatare amiabilă de accident” și în format electronic.
- La **31.12.2022**, lungimea drumurilor publice în România însuma 86.336 km din care 17.582 de drumuri naționale, 35.132 de drumuri județene, 33.622 de drumuri comunale; din rețeaua națională 41.653 km reprezintă drumuri modernizate, 20.956 km sunt drumuri cu îmbrăcămînți ușoare rutiere, 15.713 km, drumuri pietruite și 8014 km, drumuri de pământ.
- La sfârșitul anului 2022 România avea **949 km autostradă**, cu 18 km mai mult decât în anul 2021.
- **Densitatea rețelei de drumuri publice** la 100 km² teritoriu era de 36,2%. Cele mai mari valori de densitate au fost înregistrate în regiunile București-Ilfov (50,0 km), Nord-Est (40,6 km) și Sud-Vest Oltenia (38,9 km).
- Anul 2022 a marcat darea în folosință a 39,85 km din **primul drum expres** din țara noastră.
- **Indicele de mobilitate** pentru anul 2022 (milioane autovehicule x km parcurși): 163.108.

Dinamica accidentelor rutiere în anul 2022

- În anul 2022, pe drumurile publice din România s-au produs **4.715** accidente rutiere grave, evenimente rutiere care au cauzat decesul a **1.633** de persoane, rănirea gravă a **3.695** de persoane și rănirea ușoară a altor **2.076** de persoane.
- În medie, în fiecare zi a anului 2022 s-au produs **13 accidente** rutiere grave, în care și-au pierdut viața 4 persoane și au fost rănite grav 10 persoane.
- În 2022, în România a fost înregistrată o rată de 86 de decese la un milion de locuitori.
- Comparativ cu 2021, în anul **2022** s-au produs cu 200 mai puține accidente rutiere grave (-4,06%). De asemenea, numărul persoanelor vătămate (decedați și răniți grav) în astfel de evenimente este mai mic cu 241 de persoane (-4,32%).
- Indicele de mortalitate¹ a scăzut de la **36,2%** în 2021 la **34,6%** în 2022.
- Raportat la mediul producerii lor, în anul 2022, cel mai mare număr de accidente rutiere grave a fost înregistrat în mediul rural, **1.831** de evenimente, **39%** din totalul anual.
- În mediul **rural** se înregistrează un indice de mortalitate de **37%**, în timp ce în mediul urban indicele de mortalitate a fost de 18,6% în anul 2022. Pe de altă parte, deși mai puțin numeroase, evenimentele rutiere grave produse pe drumurile din **afara localităților** înregistrează cel mai mare indice de mortalitate (**57,1%**).
- În **afara localității**, în anul 2022 au fost înregistrate cu **10,8%** mai puține evenimente rutiere grave comparativ cu anul precedent (-132 accidente rutiere grave), cu 46 mai multe decese și cu 147 mai puține persoane rănite grav.
- Dacă în 2021 cele mai multe incidente rutiere grave au avut loc pe drumurile naționale, în 2022 **strada** a reprezentat sectorul de drum pe care s-au produs cele mai multe accidente rutiere grave (**37,7%** din totalul accidentelor rutiere grave). Drumurile naționale reprezintă a doua categorie în ceea ce privește numărul de accidente rutiere grave produse pe acest sector de drum (33,1%).
- În ceea ce privește victimele, pe **drumurile naționale**, și-au pierdut viața **48,9%** din totalul persoanelor decedate în accidente rutiere în anul 2022, de peste 2 ori mai multe decât în evenimentele rutiere care s-au produs pe stradă, situație similară celei din anul anterior. Deși se regăsesc pe primul loc ca număr de accidente rutiere grave, evenimentele petrecute pe stradă au cel mai scăzut indice de mortalitate.

¹ **Indicele de mortalitate** = numărul persoanelor decedate raportat la numărul de accidente rutiere grave x 100

- La fel ca în anii precedenți, **intersecția** și **curba** reprezintă elemente de infrastructură cu un potențial mai ridicat de risc rutier. În accidentele produse în curbă, în anul 2022 și-au pierdut viața 293 de persoane și au fost rănite grav 601, în timp ce în accidentele rutiere grave din intersecții au decedat 177 de persoane și au fost rănite grav 686. De asemenea, două treimi dintre accidentele rutiere grave s-au produs pe segmente de drum fără caracteristici deosebite.
- Se remarcă, în continuare, gravitatea accidentelor rutiere produse prin nerespectarea regulilor de trecere la **calea ferată**: în cele 18 evenimente de această natură și-au pierdut viața 16 persoane, ridicând valoarea indicelui de mortalitate la **88,9%**.
- **92%** dintre evenimentele rutiere grave au avut loc în condiții meteo normale. Evenimentele rutiere grave produse în condiții meteo deosebite, deși mai puțin numeroase, au un nivel mai ridicat de victimizare (persoane decedate și rănite grav în accidente rutiere), evidențiindu-se astfel influența pe care factorii meteo o au asupra securității traficului rutier.
- În funcție de tipul impactului, aproximativ o treime (**32,1%**) dintre accidentele rutiere grave produse în anul 2022 reprezintă evenimente în care au fost accidentați grav pietoni (1.514 de accidente). Față de anul anterior, se remarcă o ușoară scădere, în 2022 producându-se cu 80 mai puține astfel de evenimente (-15%).
- **Coliziunea laterală** reprezintă a doua categorie ca număr de evenimente (13,6% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere față de anul trecut cu 2,4%), urmată de coliziunea frontală (10,7% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere față de anul 2021 cu 16,9%) și lovirea unui obstacol în afara carosabilului (9,7% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere cu 5% față de anul precedent).
- În ceea ce privește dinamica lunară a accidentelor rutiere grave produse în 2022, începând cu luna **martie** se constată o creștere a numărului de accidente rutiere grave până în luna octombrie 2022, situație întâlnită în urma încălzirii vremii și a intensificării valorilor traficului. Excepție de la această tendință face luna septembrie, când se înregistrează o valoare comparabilă cu cea din iunie și iulie.
- În ceea ce privește săptămâna generică a anului 2022, se observă o creștere a frecvenței accidentelor rutiere grave către ziua de vineri, atingând atunci valoarea maximă înregistrată. Începând cu ziua de sâmbătă se manifestă o reducere treptată a frecvenței de apariție a unor astfel de evenimente. Cel mai mic număr de evenimente rutiere grave a fost înregistrat în anul 2022 în ziua generică de miercuri.

- Numărul persoanelor decedate raportat la numărul accidentelor rutiere grave reflectă faptul că anul 2022 a fost caracterizat de un **indice de mortalitate mai scăzut** în aproape toate zilele săptămânii față de anul precedent.
- Analizând dinamica orară a accidentelor rutiere grave, observăm că între orele **6-7** dimineața, numărul accidentelor rutiere grave crește semnificativ, fiind înregistrată o valoare de aproximativ 2 ori mai mare comparativ cu o oră în urmă. În continuare urmează un interval (07-10) în care numărul accidentelor se menține relativ constant, pentru ca o nouă creștere semnificativă să aibă loc între orele 10-11. În intervalul orar 11-12 se înregistrează o ușoară scădere, apoi urmează o creștere treptată până în intervalul orar 18-19, după care are loc o nouă scădere a numărului evenimentelor rutiere grave.
- Valorile maxime ale zilei se înregistrează în intervalul 17-18, când au avut loc 349 de accidente rutiere grave. În plus, remarcăm că perioada cea mai aglomerată din zi din punct de vedere al numărului accidentelor rutiere grave este intervalul orar 16-19, când se înregistrează 20% din accidente grave produse în 24 de ore.
- Accidentele rutiere produse în intervalul **03-04** sunt caracterizate de o mortalitate mai ridicată, ceea ce sugerează faptul că, în condiții de trafic mai puțin intens, comportamentele rutiere pot deveni mai imprudente, implicând riscuri de victimizare mai mari.
- Mai mult de un sfert (26,8%) dintre persoanele decedate ca urmare a accidentelor rutiere grave și-au pierdut viața în astfel de evenimente produse în intervalul orar 17-21 și 2 din 5 (40%) răniți grav au fost înregistrați în intervalul 13-19.
- **Neadaptarea vitezei la condițiile de drum și traversarea nereglementară de către pietoni** rămân, și în anul 2022, cele mai frecvente două cauze generatoare de accidente rutiere grave. Următoarele cauze în ordinea frecvenței lor de manifestare sunt: abaterile bicicliștilor, neacordarea de prioritate pietonilor și neacordarea de prioritate vehiculelor.
- Comparativ cu anul 2021, cauza „abaterile bicicliștilor” se remarcă pe locul trei în clasamentul principalelor cauze generatoare de accidente rutiere grave în locul cauzei „neacordare de prioritate pietonilor”, cu 41 de evenimente rutiere grave mai mult în anul 2022 (+8,72%). Neacordarea de prioritate pietonilor a produs cu 13 mai multe accidente în acest an (+2,97%), în timp ce neacordarea de prioritate vehiculelor a produs cu 30 mai puține accidente rutiere grave decât în anul 2021 (-7,35%).
- În **57,1%** dintre accidentele grave produse în anul 2022, vinovăția, integral sau în parte, aparține unui conducător de autoturism. Implicarea conducătorilor de

vehicule femei în accidentele rutiere grave a fost de 6 ori mai mică decât cea a bărbaților. De asemenea, de 5,7 ori mai puține femei au fost implicate cu vinovăție în evenimente rutiere grave.

- La fel ca în anul 2021, în 2022, pietonii au reprezentat cele mai numeroase victime. Astfel, pietonii reprezintă **32,5%** din totalul celor decedați în urma accidentelor rutiere grave produse în anul 2022. Aceste cifre confirmă gradul ridicat de vulnerabilitate a pietonilor, dar și nivelul de indisciplină rutieră pe care îl manifestă. Cele mai multe victime, în rândul persoanelor decedate, se înregistrează la nivelul categoriei de vârstă de peste 72 de ani, aproape de două ori mai multe victime decât cea de-a doua cea mai reprezentată categorie de vârstă (61-66 ani).
- Pietonii reprezintă **50%** dintre persoanele decedate în accidentele produse pe stradă, **27,6%** în cele care au avut loc pe DN și **30,9%** în evenimentele de pe DJ.
- Distribuția pe intervale de vârstă a bicicliștilor, victime ale accidentelor rutiere grave în anul 2022, asemănător anului 2021, arată faptul că cele mai multe victime în rândul bicicliștilor sunt persoanele cu vârstă peste 72 de ani.
- În ceea ce privește numărul de accidente rutiere grave produse de abaterile bicicliștilor, se observă un grad de conformism mai mare la normele rutiere al bicicliștilor din mediul urban: **201** accidente rutiere grave au fost cauzate de abaterile bicicliștilor în mediul urban, față de **270** în mediul rural.
- Cele mai multe persoane care au condus vehicule motorizate, cu două roți, și care au decedat în accidente rutiere grave în anul 2022 au fost conducătorii cu vârstă cuprinsă între **25 și 30 de ani**.

Atitudini sociale privind riscul în trafic²

- În 2022 s-a înregistrat o creștere a procentului conducătorilor auto care declară că se simt în siguranță în trafic, comparativ cu anii anteriori. Astfel, mai mult de jumătate dintre aceștia (57%) declară că se simt în foarte mare măsură sau în mare măsură în siguranță în trafic.
- Principalele motive de nesiguranță sunt legate mai ales de lipsa respectării regulilor de circulație de către ceilalți șoferi, manevrele riscante pe care aceștia le efectuează în trafic și starea deteriorată a drumurilor.
- Majoritatea șoferilor chestionați declară că respectă viteza legală. Conducătorii auto recunosc că depășesc limita de viteză mai frecvent în afara localităților (24% dintre respondenți au declarat acest lucru) și mai puțin în localitățile urbane (11%).
- Peste o treime dintre șoferi ar fi dispuși să depășească limitele de viteză în scopul fluidizării traficului, în defavoarea respectării regulilor de circulație.
- Cea mai gravă abatere care influențează negativ siguranța rutieră este considerată a fi consumul de alcool la volan, menționată de peste două treimi dintre șoferii români.
- Cei mai mulți conducători auto consideră că poliția ar trebui să fie mai fermă în aplicarea legislației rutiere și că e nevoie de mai mulți polițiști pe străzi care să sancționeze abaterile în trafic.
- Cea mai mare parte a conducătorilor auto cred că folosirea centurii de siguranță reduce riscul rănilor grave a șoferilor și a pasagerilor în accidente de circulație.
- Totuși, 13% dintre conducătorii auto nu poartă niciodată sau poartă foarte rar centura de siguranță în localitate, iar 7% declară aceeași conduită pe drumurile din afara localităților sau pe autostradă.
- Peste trei sferturi dintre conducătorii auto au fost agresați în trafic de către ceilalți șoferi cu flash-uri sau claxoane, aproape jumătate au fost victimele unor gesturi amenințătoare sau obscene, iar 48% s-au confruntat cu agresiuni verbale.
- Mai mult de 90% dintre conducătorii auto apreciază că, în vederea prevenirii accidentelor rutiere, este utilă instalarea unor camere fixe pentru observarea agresivității și respectarea regulilor în trafic, iar 84% consideră utilă montarea unor camere fixe pentru măsurarea vitezei.

² În această secțiune prezentăm principalele concluzii ale studiului *Atitudini sociale privind riscul în trafic. Analiză comparativă 2008, 2010, 2014, 2018, 2022*, realizat de agenția de cercetare sociologică Cult Market Research în parteneriat cu Inspectoratul General al Poliției Române, cu sprijinul Ursus Breweries România



Capitolul I

CONTEXTUL INTERN ȘI INTERNAȚIONAL

ÎN PROBLEMATICA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE

Contextul Internațional

În ultimul deceniu, 2012-2022, în Uniunea Europeană, numărul deceselor cauzate de accidente rutiere a scăzut cu 22%³. Totodată, în aceeași perioadă, rata mortalității în accidente rutiere a scăzut de la 54 de decese la un milion de locuitori în 2012 la 46 în 2022 la nivelul UE.

Ca urmare a acestei evoluții descendente, în UE au fost prevenite 39.553 decese în accidente rutiere în perioada 2013-2022 (diferența dintre numărul din 2022 și valoarea care ar fi fost înregistrată dacă fiecare stat membru ar fi continuat să înregistreze în fiecare an același număr de decese ca în 2012⁴).

³ European Transport Safety Council, 2023, *Ranking EU progress on road safety. 17th Annual Road Safety Performance Index (PIN Report)*, <https://etsc.eu/17th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

⁴ Ibidem

MAP 2:
Road deaths per million inhabitants
in 2022 (Fig.6, Table 2 in the annexes)

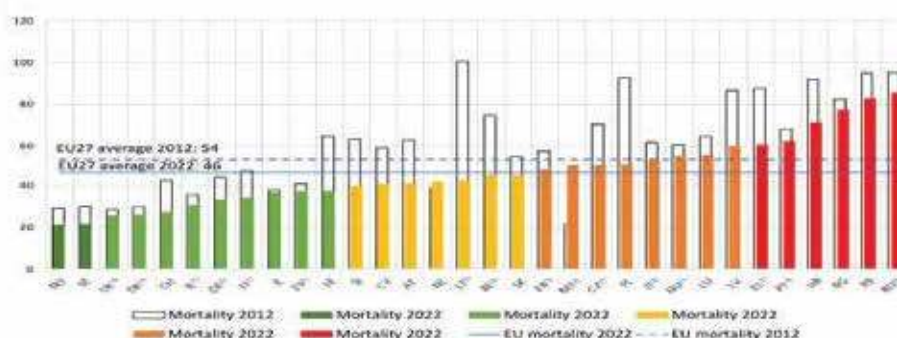


Sursa: 17th Road Safety Performance Index Report

Totuși, conform datelor publicate de Comisia Europeană, în anul 2022 mortalitatea în accidente rutiere a înregistrat o ușoară creștere, cu aproape 4% față de 2021: în 2022 și-au pierdut viața aproximativ 20.678 de persoane, față de 19.823 în 2021, rata mortalității rutiere crescând în acest interval de la 44,6 de decese la un milion de locuitori la 46 decese la un milion de locuitori.

Mortalitatea în 2012 comparativ cu 2022 (număr decese în accidente rutiere la 1 milion de locuitori)

Sursa: 17th Road Safety Performance Index Report



Ținând cont de faptul că aproximativ 1,35 milioane de oameni din întreaga lume mor în fiecare an în accidente rutiere, iar între 20 și 50 de milioane de persoane suferă vătămări grave,⁵ valorile înregistrate în 2022 la nivelul UE confirmă încă o dată faptul că Uniunea Europeană are printre cele mai sigure drumuri din lume.

Conform unui comunicat de presă al Comisiei Europene, „UE se află în avangarda celui de-al doilea deceniu de acțiune pentru siguranța rutieră, proclamat de ONU pentru perioada 2021-2030”⁶.

Datele Organizației Mondiale a Sănătății (OMS) arată că 93% din decesele cauzate de accidentele rutiere la nivel mondial au loc în țări cu venituri mici și medii, cu toate că acestea dețin aproximativ 60% din vehiculele la nivel mondial. Astfel, riscul de a muri într-un accident rutier este de trei ori mai mare într-o țară cu un nivel de trai scăzut decât într-o țară cu nivel de trai ridicat⁷. De asemenea, OMS arată că mai mult de jumătate din totalul deceselor în accidente rutiere se produc în rândul categoriilor vulnerabile în trafic: pietoni, bicicliști și motocicliști.

Din cele 32 de țări monitorizate de programul PIN, 13 au înregistrat scăderi ale mortalității în accidentele rutiere în anul 2022 față de anul 2021, iar în 19 țări acest indicator a înregistrat creșteri în aceeași perioadă.

România a înregistrat o scădere cu 8,2% a ratei mortalității în accidente rutiere, de la 92,7 în anul 2021 la 86 în anul 2022.

Număr decese la 1 milion de locuitori			Schimbare procentuală în 2022 față de 2021 (+/- %)
Țări	2021	2022	+/-%
UE	44.6	46	3,7
Belgia	41.8	45	1
Bulgaria	81.1	78	-5,3
Cehia	49.6	50	-0,8
Danemarca	23.1	26	18,5
Germania	30.9	33	8,4
Estonia	41.4	38	-9,1
Irlanda	27.4	31	14,7
Grecia	56.9	61	1,8
Spania	31.8	37	14,7
Franța	45.0	48	10,7
Croația	72.3	71	-5,8
Italia	48.0	54	10,3

⁵ World Health Organisation, *Global Status report on road safety 2018*, <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>

⁶ European Commission, 2022, *Road safety in the EU: fatalities in 2021 remain well below pre-pandemic level*, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_2012

⁷ World Health Organisation, <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Cipru	50.2	41	-17,8
Letonia	77.6	60	-23,1
Lituania	52.6	43	-18,4
Luxemburg	37.8	56	50
Ungaria	55.9	55	-1,7
Malta	17.4	50	189,9
Țările de Jos	33.3	42	26,6
Austria	40.5	41	2,2
Polonia	59.3	50	-15,5
Portugalia	52.1	62	15,4
România	92.7	86	-8,2
Slovenia	54.1	40	-25,4
Slovacia	41.4	45	8
Finlanda	40.3	34	-15,1
Suedia	18.5	22	18,2
Elveția	23.1	28	20,5
Norvegia	14.8	21	34,9

Sursa: Ranking EU progress on road safety. 17th Road Safety Performance Index Report

Din prisma acestui indicator, cele mai sigure țări sunt Norvegia (21 de decese la un milion de locuitori) și Suedia (22 de decese la un milion de locuitori). România și Bulgaria depășesc și în 2022 media europeană (care este de 46 de decese la un milion de locuitori) cu 86, respectiv 78 de decese per milion, fiind, de altfel, cele mai ridicate rate de deces din UE.

Unele studii arată că există o legătură directă între severitatea sancțiunilor și comportamentul din traficul rutier, în timp ce concluziile altor studii⁸ indică unele nuanțe în influența pe care sancțiunile o au asupra participanților la trafic. Acestea susțin că înăsprirea sancțiunilor pentru fapte minore, care se petrec mai des, determină șoferii să fie mai precauți, în timp ce, în cazul infracțiunilor mai grave și care se petrec mai rar, creșterea sancțiunilor nu produce efecte la fel de puternice pentru că oamenii consideră că este mai puțin probabil să ajungă să fie implicați în incidente mai serioase în trafic.

Conform rapoartelor realizate de *European Transport Safety Council*, există o corelație negativă între numărul de amenzi aplicate pentru depășirea vitezei și numărul de accidente rutiere grave, viteza neadaptată la condițiile de drum fiind una dintre principalele cauze generatoare de astfel de evenimente. Astfel, țările care au introdus camere video automate pentru sancționarea celor care depășesc limita legală de viteză

⁸ Bruzzone, S., Castriota, S. and Tonin, M., 2021, *Points or prison? The effects of different sanctions on driving behavior*, Contemp Econ Policy, 39, 126-140, <https://doi.org/10.1111/coep.12500>

au înregistrat și cele mai mari scăderi ale numărului de decese cauzate de accidente rutiere⁹.

La nivel european, sancțiunile pentru diverse categorii de fapte sunt diverse, fiecare țară pedepsind diferit încălcările Codului rutier. Pentru a vedea dacă sancțiunile mai aspre au ca rezultat un număr mai mic de accidente grave, care s-au soldat cu decesul sau rănirea gravă a persoanelor implicate, vom analiza în rândurile următoare sancțiunile instituite pentru diferite tipuri de fapte în țările în care au fost înregistrate cele mai puține decese la milionul de locuitori, conform celei de-a 17-a ediții a *Road Safety Performance Index Report*¹⁰.

În Norvegia, țara cu cele mai puține persoane decedate raportat la numărul de locuitori (21 de morți per milion de locuitori), amenzile pentru depășirea vitezei pot depăși 1000 de euro în funcție de numărul de km/h cu care a fost depășită viteza legală. Norvegia folosește un sistem fix de penalizare prin amendă și puncte de penalizare pentru depășirea vitezei legale, însă, în cazul conducerii sub influența alcoolului, amenda este determinată în funcție de veniturile lunare ale celui care este surprins la volan sub influența băuturilor alcoolice.

Suedia, țară aflată pe locul 2 în topul țărilor cu cele mai puține persoane decedate în accidente rutiere raportat la numărul de locuitori (22 de morți la milionul de locuitori), are, conform raportului „*How traffic law enforcement can contribute to safer roads*” (2022), cele mai multe camere fixe pentru detectarea vitezei participanților la trafic. Același raport menționează că, în perioada 2003-2018, decesele survenite în contextul producerii unui accident rutier în zonele în care au fost instalate camere de monitorizare a vitezei au scăzut cu 39%.

În Marea Britanie, cazurile în care există victime decedate cauzate de imprudență sau de consumul de alcool/droguri la volan sunt sancționate distinct de alte tipuri de infracțiuni prin pedeapsa cu închisoarea (până la 14 ani), suspendarea dreptului de a conduce (pe o perioadă de minimum 2 ani), amendă și puncte de penalizare. Printre infracțiunile specifice prevăzute de legea din această țară se numără: uciderea sau rănirea gravă prin conducerea periculoasă a unui autovehicul, uciderea sau rănirea gravă a unei persoane prin conducerea sub influența alcoolului sau a drogurilor, uciderea sau rănirea gravă a unei persoane prin conducere imprudentă sau neglijență, uciderea sau rănirea gravă a unei persoane prin conducerea unui autovehicul care nu este înmatriculat, asigurat sau este descalificat spre a fi condus pe drumurile publice.

⁹ European Transport Safety Council, 2016, *How traffic law enforcement can contribute to safer roads*, <https://etsec.eu/how-traffic-law-enforcement-can-contribute-to-safer-roads-pin-flash-42/>

¹⁰ European Transport Safety Council, 2023, *Ranking EU progress on road safety. 17th Annual Road Safety Performance Index (PIN Report)*, <https://etsec.eu/17th-annual-road-safety-performance-index-pin-report/>

Șoferii care au fost surprinși că au condus sub influența băuturilor alcoolice de două ori în zece ani, cei care au o alcoolemie de 2,5 ori mai mare decât limita legal admisă ori cei care au refuzat prelevarea de probe biologice trebuie să primească un aviz medical din partea *Driver and Vehicle Agency's Medical Branch* din care să reiasă că sunt apți să conducă și că nu au o problemă legată de alcool, după perioada de suspendare a permisului, pentru a putea conduce din nou¹¹.

În România, șoferii care au fost implicați într-un accident rutier grav ce s-a soldat cu moartea victimei erau acuzați, de obicei, de ucidere din culpă, în legislația românească neexistând infracțiuni speciale pentru omorul comis în astfel de condiții. Ca o noutate, în anul 2023, prin Legea nr. 213/2023 a fost modificat Codul penal în privința pedepsei cu care sunt sancționate persoanele care conduc un autovehicul sub influența alcoolului sau a substanțelor psihoactive ori fără permis și produc un accident de circulație, soldat cu decesul victimei. Astfel, acestea vor fi condamnate la închisoare cu executare, fiind eliminată posibilitatea condamnării cu suspendarea executării pedepsei¹².

Tot cu caracter de noutate, de data aceasta la nivel european, la 1 martie 2023 Comisia Europeană a prezentat propuneri de modernizare a normelor privind permisele de conducere, inclusiv introducerea unui permis de conducere digital valabil în întreaga UE¹³. Astfel, se dorește ca noile norme să ducă la îmbunătățirea siguranței rutiere prin măsuri precum:

- O perioadă de probă de cel puțin doi ani pentru conducătorii auto începători și toleranță zero pentru conducerea sub influența alcoolului;
- Oferirea posibilității tinerilor de a-și susține testul și de a începe **conducerea acompaniată** de autoturisme și camioane începând cu vârsta de 17 ani, cu scopul de a căpăta experiență;
- Adaptarea formării și testării conducătorilor auto pentru o pregătire mai bună a acestora cu privire la prezența utilizatorilor vulnerabili pe șosea (pietoni, bicicliști).

¹¹ Police UK *The Highway Code*, disponibil la <https://www.highwaycodeuk.co.uk/penalties.html>

¹² *Legea nr. 213/2023* pentru completarea art. 91 din *Legea nr. 286/2009* privind Codul penal, disponibil la <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocument/271991>

¹³ European Commission, 2022, *Road safety: Commission proposes updated requirements for driving licences and better cross-border enforcement of road traffic rules*, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_1145

Contextul național

România se află în continuare pe primul loc la numărul de accidente rutiere din Europa raportat la un milion de locuitori.

Anul 2022 reprezintă, însă, anul de început al implementării *Strategiei Naționale privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030*; principalele direcții de acțiune stipulate de aceasta vizează un management performant al siguranței rutiere, condiții mai sigure pentru utilizarea drumurilor, condiții sporite de siguranță pentru infrastructură, prevenire și monitorizare, precum și intervenții optime în cazul situațiilor de urgență.

Conform strategiei, costul investițiilor ce urmează a fi realizate în infrastructura existentă pentru siguranță rutieră este de 617 milioane euro, din care suma solicitată prin PNRR este de 219 milioane euro¹⁴.

În completarea acestor demersuri, Uniunea Națională a Societăților de Asigurare și Reasigurare a pus bazele Coaliției pentru Siguranța Rutieră, care, conform comunicatului acestei organizații „este un proiect de țară [...] cu un singur scop: creșterea nivelului de siguranță pe șoselele din România și reducerea numărului de victime ale accidentelor auto”, în contextul în care „în medie, în fiecare an, peste 1.600 de oameni mor pe drumurile publice din țara noastră – echivalentul populației dintr-o comună”¹⁵.

Potrivit datelor aceleiași asociații, „cel puțin 6 autovehicule din 100 înmatriculate în România produc anual accidente rutiere soldate cu pagube materiale sau vătămări corporale și decese”¹⁶.

Conducătorii de autovehicule

În România, la sfârșitul anului 2022, numărul celor care dețineau un permis de conducere era de 8.503.037 de persoane, ceea ce reprezintă 44,7% din totalul populației țării și 55,6% din populația adultă.

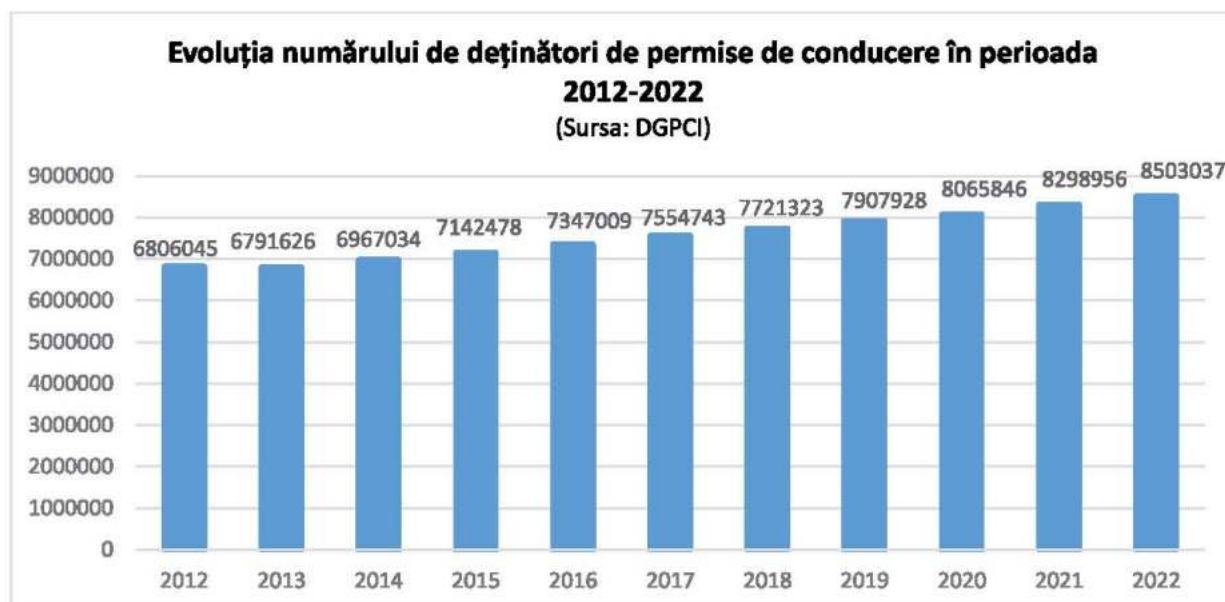
Conform datelor D.G.P.C.I, 252.818 persoane reprezentau deținători de permise obținute în 2022 (șoferi începători, cu vechime sub 1 an).

¹⁴ Strategia Națională din 25 mai 2022 privind siguranța rutieră pentru perioada 2022-2030, disponibilă la <https://legislatie.just.ro/Public/DetaliiDocumentAfis/256029>

¹⁵ Uniunea Națională a Societăților de Asigurare și Reasigurare din România, 2023, *Se lansează Coaliția pentru Siguranță Rutieră – un proiect național, pentru o Românie fără victime pe șosele*, https://unsar.ro/comunicate-de-presa/se-lanseaza-coalitia-pentru-siguranța-rutiera-un-proiect-național-pentru-o-romanie-fără-victime-pe-șosele.html?sf_action=get_data&sf_data=results&sft_category=comunicate-de-presa&post_date=10042023

¹⁶ Uniunea Națională a Societăților de Asigurare și Reasigurare din România, 2023, *România – campioană la accidentele rutiere*, https://unsar.ro/comunicate-de-presa/romania-campioana-la-accidentele-rutiere.html?sf_action=get_data&sf_data=results&post_date=27032023

Se observă creșterea continuă a numărului deținătorilor de permise de conducere în ultimii zece ani, de la 6.806.045 de persoane în anul 2012, la 8.503.037 în anul 2022. Comparativ cu anul anterior, se înregistrează o creștere de aproximativ 2,5% a numărului deținătorilor de permise de conducere din țara noastră (un spor de 204.081 de permise).



Din totalul deținătorilor de permise auto, 64,9% sunt bărbați (5.522.296) și 35,1% femei (2.980.741).

În ceea ce privește vârsta deținătorilor de permise de conducere, se observă faptul că cele mai multe persoane care dețin permis de conducere au între 31 și 50 de ani, urmate de cele din categoria de vârstă 51-70 de ani. Pe categorii de vârstă, ponderea deținătorilor de permise auto diferă: pe primul loc se află cei din categoria persoanelor cu vârsta cuprinsă între 21-30 de ani, urmați de cei cu vârsta cuprinsă între 31-50 de ani.

Numărul/ponderea deținătorilor de permis pe categorii de vârstă

<i>Categoria de vârstă</i>	<i>Număr deținători de permis</i>	<i>Total populație</i>	<i>Ponderea deținătorilor de permis în categoria de vârstă</i>
Până în 21 de ani*	254.059	576.962	44%
21-30 de ani	1.288.411	1.931.354	66,7%
31-50 de ani	3.639.319	5.488.980	66,3%
51-70 de ani	2.416.239	5.081.433	47,6%
≥71 de ani	905.009	2.225.766	40,7%

Sursa: DGPCI și INS, *din populația adultă

Analizând distribuția conducătorilor de autovehicule în funcție de categoria de permis pe care o dețin, situația se prezintă astfel¹⁷:

- 8.412.228 de persoane dețin permise de conducere vehicule categoria B;
- 6.966.288 de persoane au permise de conducere categorie de vehicule B1;
- 1.108.383 de persoane dețin permise de conducere categorie de vehicule BE;
- 485.143 de persoane au permise de conducere vehicule categoria A;
- 6.999.049 de persoane posedă permise de conducere categorie de vehicule AM;
- 371.059 de persoane dețin permise de conducere categorie de vehicule A1;
- 356.049 de persoane au permise de conducere categorie de vehicule A2;
- 1.372.041 de persoane au permise de conducere vehicule categoria C;
- 1.097.872 de persoane dețin permise de conducere categorie de vehicule CE;
- 1.046.945 de persoane au permise de conducere categorie de vehicule C1;
- 861.224 de persoane posedă permise de conducere categorie de vehicule C1E;
- 365.246 de persoane dețin permise de conducere vehicule categoria D;
- 272.427 de persoane au permise de conducere categorie de vehicule D1;
- 241.002 persoane posedă permise de conducere categorie de vehicule D1E;
- 330.155 de persoane au permise de conducere categorie de vehicule DE;
- 163.910 persoane au permise de conducere vehicule categoria Tr (tractor, mașini și utilaje agricole autopropulsate agricole, forestiere);
- 263.709 persoane posedă permise de conducere vehicule categoria Tb (troleibuze);
- 8.087 de persoane dețin permise de conducere categoria Tv (tramvaie).

Parcul de vehicule

La finalul anului 2022, parcul auto din România avea 7.787.059 de autoturisme. Față de anul 2021, numărul acestora a crescut cu 176.020 de unități (cu 2,3%). În anul 2022 au fost înmatriculate 127.944 de autoturisme noi și 325.062 de autoturisme rulate, adică aproximativ 2,5 autoturisme rulate la un autoturism nou¹⁸.

¹⁷ Raport statistic categorii permise de conducere, D.G.P.C.I., data de referință 31.12.2022; un conducător de autovehicul poate deține mai multe categorii în același timp (ex. A, B).

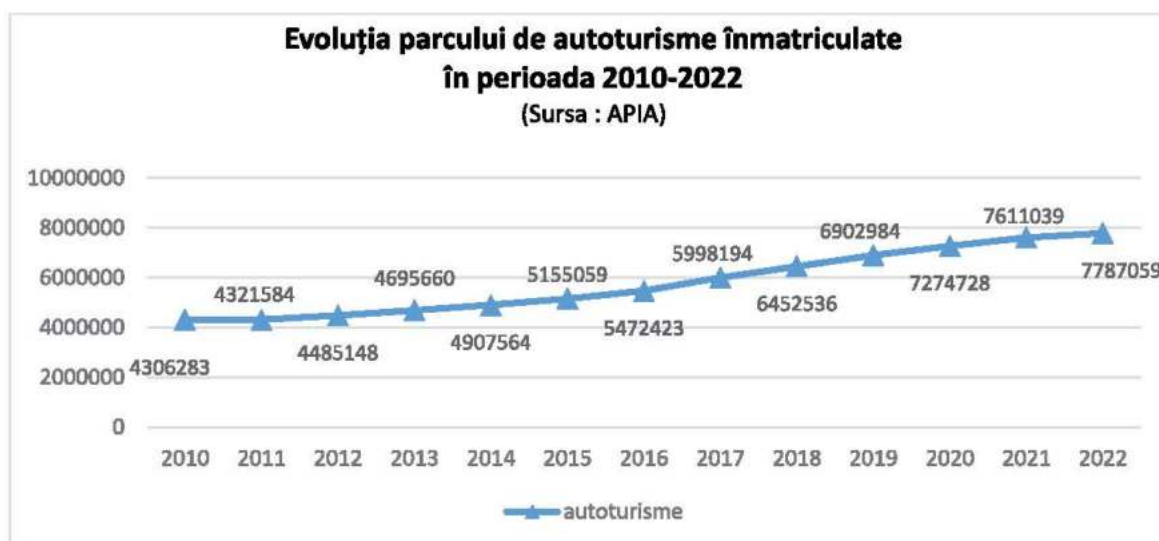
¹⁸ Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile (APIA)

Parcul de vehicule pe tip vehicul

Categorii de vehicule rutiere	2022
Autoturisme	7.787.059
Autobuze și microbuze	5.4713
Mopede și motociclete	191.737
- din care, motociclete	185.038
Autovehicule pentru transportul mărfurilor	1.228.104
- din care, autotractoare	167.926
Vehicule rutiere pentru scopuri speciale	52.895
Tractoare	39.635
Remorci	416.637
Semiremorci	156.501

Sursa: DGPCI

Conform datelor oferite de Registrul Auto Român¹⁹, indicele de mobilitate (milioane autovehicule x km parcurși) a fost 163.108 pentru anul 2022.



În același timp, constatăm că, în perioada 2010-2022, parcul de autoturisme a crescut de la an la an, având un ritm de creștere relativ liniar.

¹⁹ Sursa: Registrul Auto Român (RAR)

Distribuția autoturismelor în funcție de carburantul utilizat

<i>Tip carburant</i>	<i>Număr autoturisme</i>	<i>Procent din total autoturisme</i>
<i>Benzină</i>	3.712.796	49,7%
<i>Motorină</i>	3.867.764	47,7%
<i>Electric și hibrid</i>	151.563	1,9%
<i>Altele</i>	54.936	0,7%

Sursa: APIA

După cum se observă, parcul de autoturisme din România este format în proporție de 49,7% din autovehicule pe benzină, 47,7% din autovehicule pe motorină, 1,9% din autovehicule electrice și hibride.

Potrivit unui proiect legislativ, lansat în dezbatere publică de Ministerul Economiei, aproape 60% din parcul auto ar urma să aibă, în anul 2050, o formă de propulsie electrică²⁰. Scenariile de dezvoltare estimează tranziția către electromobilitate în perioada 2030-2050.

Distribuția autoturismelor în funcție de vechime (ani)

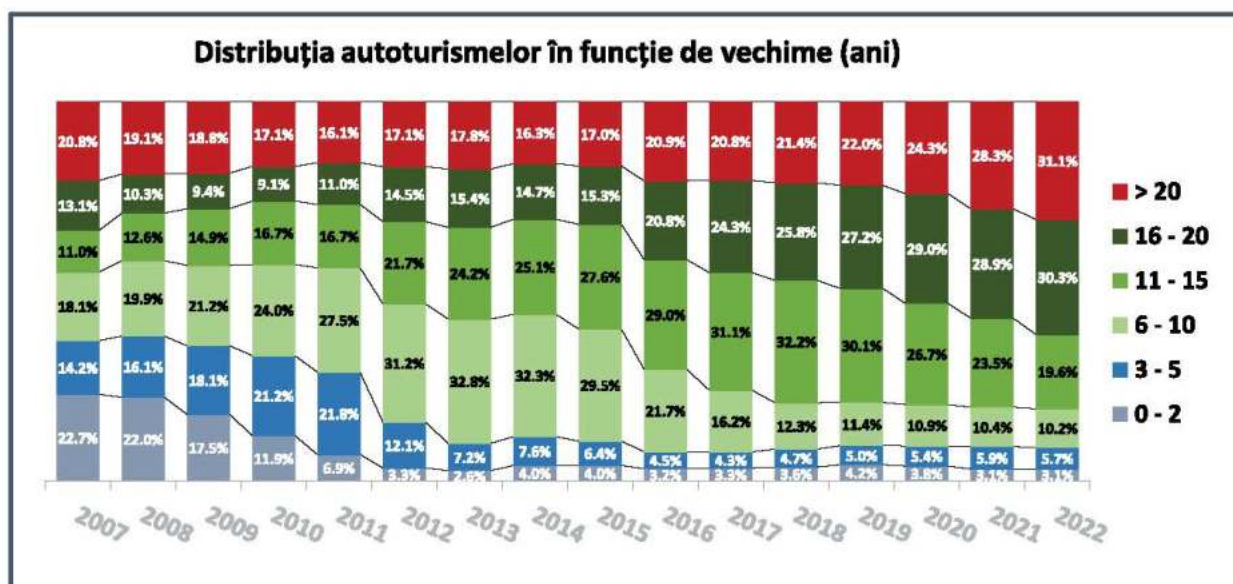
<i>Vechime</i>	<i>Număr autoturisme</i>	<i>Pondere în total autoturisme</i>
<i>0-2 ani</i>	243.336	3,1%
<i>3-5 ani</i>	441.259	5,7%
<i>6-10 ani</i>	795.782	10,2%
<i>11-15 ani</i>	1.524.766	19,6%
<i>16-20 de ani</i>	2.361.563	30,3%
<i>>20 de ani</i>	2.420.353	31,1%

Sursa: APIA

România se plasează printre țările cu cele mai vechi flote de autoturisme, cu o vechime medie a autoturismelor de 16,9 ani în 2022 comparativ cu media europeană de 12 ani.²¹

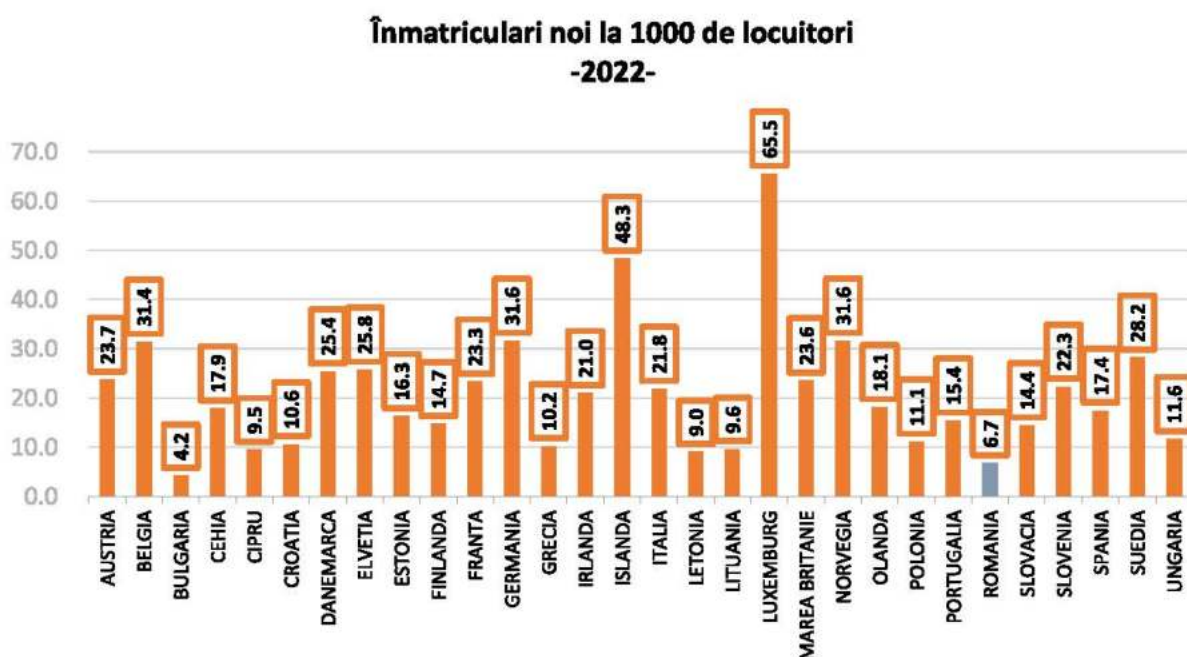
²⁰ Strategia Energetică a României 2020-2030, cu perspectiva anului 2050, disponibilă la http://www.mmediu.ro/app/webroot/uploads/files/Strategia%20Energetica%20a%20Romaniei_aug%202020.pdf

²¹ European Automobile Manufacturers Association, <https://www.acea.auto/figure/average-age-of-eu-vehicle-fleet-by-country/>



Sursa: APIA

Conform datelor APIA, în România, vânzările de autoturisme noi, în anul 2022, au fost printre cele mai reduse din Uniunea Europeană (cu 6,7 înmatriculări noi la 1000 de locuitori), doar Bulgaria înregistrând mai puține vânzări de autoturisme noi decât țara noastră (cu 4,2 înmatriculări noi la 1000 de locuitori). În topul clasamentului, din acest punct de vedere, se plasează Luxemburg (cu 65,5 înmatriculări noi la 1000 de locuitori), Islanda (cu 48,3 înmatriculări noi la 1000 de locuitori), Germania și Norvegia (cu 31,6 înmatriculări noi la 1000 de locuitori) și Belgia (cu 31,4 înmatriculări noi la 1000 de locuitori).



Sursa: APIA

Conform A.P.I.A., „înmatriculările de autoturisme noi au fost în creștere la 12 luni 2022 (+ 6,8%) față de 2021; autoturismele electrificate au o creștere de 49%, realizând o cotă de piață de 21,7%”²².

Ca tip de proprietate, 59% dintre achizițiile realizate au fost realizate de persoane juridice și 41% de persoane fizice.

Cea mai mare pondere a înmatriculărilor de autoturisme noi se înregistrează la nivelul Bucureștiului (64.304 unități, reprezentând 50,2% din totalul înmatriculărilor noi de autoturisme la nivel național); tot aici au fost făcute cele mai multe înmatriculări de autoturisme SH: 27.155 de unități.

Învechirea parcului de autoturisme din România s-a accentuat de la un an la altul, în ultimii ani înregistrându-se o creștere constantă a ponderii autoturismelor cu o vechime de 11 ani și peste.

Regiune	Parc auto 2022	Pondere din total parc	Gradul de motorizare Autoturisme/ 1000 locuitori	Combustibil		Vechime (pondere)	
				Motorină	Benzină	<10 ani	>10 ani
București-Ilfov	1,452,815	18.7%	640	41.6%	51.9%	39.5%	60.5%
Nord-Est	1,006,994	12.9%	313	54.9%	43.5%	13.2%	86.8%
Sud-Est	893,887	11.5%	379	47.7%	50.4%	16.0%	84.0%
Sud	1,027,726	13.2%	360	46.1%	52.0%	15.4%	84.6%
Sud-Vest	727,182	9.3%	389	48.8%	49.6%	11.7%	88.3%
Vest	741,478	9.5%	444	50.5%	48.0%	13.5%	86.5%
Nord-Vest	1,022,875	13.1%	405	59.9%	38.3%	14.2%	85.8%
Centru	914,102	11.7%	402	51.2%	46.8%	15.6%	84.4%
TOTAL	7,787,059	100%	409	49.7%	47.7%	19.0%	81.0%

Sursa: APIA

Pe de altă parte, distribuția pe regiuni de dezvoltare a parcului de autoturisme din România în anul 2022 arată o situație generalizată: ponderea autoturismelor cu o vechime mai mare de 10 ani este semnificativ mai mare în toate regiunile comparativ cu ponderea autoturismelor cu o vechime mai mică de 10 ani.

²² Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile (APIA), 2023, *Analiza detaliată a înmatriculărilor de autovehicule în luna ianuarie 2023*, <https://www.apia.ro/wp-content/uploads/2023/02/Comunicat-presa-Piata-auto-ianuarie-2023.pdf>

Vechimea medie (în ani) în 2022



Sursa: APIA

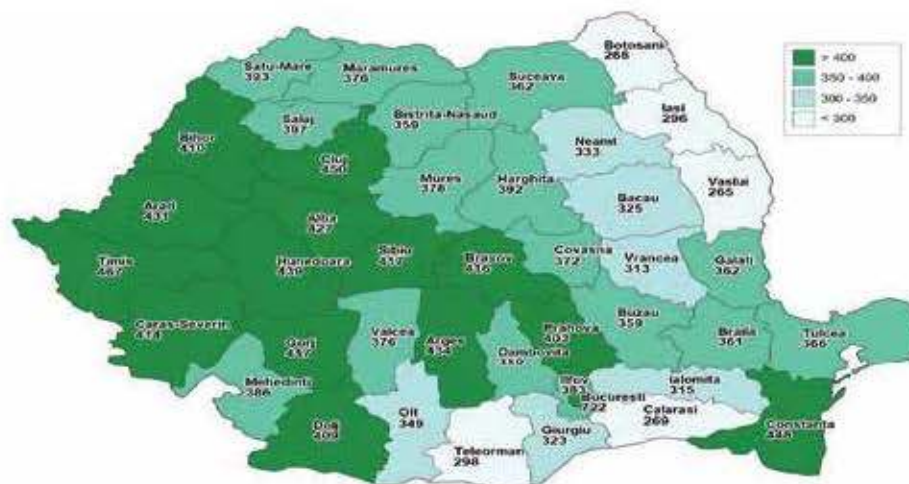
Bucureștiul are cel mai tânăr parc auto (cu o vechime medie de 13,2 ani), la polul opus aflându-se județul Mehedinți, cu o vechime medie a autoturismelor de 19,1 ani.

TOP 10 Județe după vechimea medie (în ani) a parcului auto			
Crescător (noi) (în ani)		Descrescător (vechi) (în ani)	
BUCHURESTI	13.2	MEHEDINTI	19.1
ILFOV	14.0	SALAI	18.8
ARGES	16.4	CARAS SEVERIN	18.7
BRASOV	16.6	SUCEAVA	18.6
IASI	16.6	BOTOSANI	18.5
CLUJ	16.7	BUZAU	18.5
CONSTANTA	16.8	SATU MARE	18.4
TOTAL	16.9	BISTRITA NASAUD	18.4
GALATI	17.2	ARAD	18.4
PRAHOVA	17.2	GORJ	18.3
VECHIMEA MEDIE ÎN ROMÂNIA: 16,9 ani			

Conform datelor furnizate de Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile (APIA), în anul 2022, gradul de motorizare (număr de autoturisme la 1.000 de locuitori) în țara noastră era de 409, Bucureștiul având cele mai multe autoturisme (722) alături de județele Timiș (467), Cluj (450), Constanța (448), Hunedoara (439), iar la

polul opus, județele Vaslui (265), Botoșani (266), Călărași (269) se caracterizează prin cele mai scăzute rate de motorizare din țară.

**Gradul de motorizare (autoturisme/1000 locuitori)
la 31.12.2022**



Sursa:APIA

Învechirea accentuată a parcului auto din România este confirmată și de datele puse la dispoziție de Registrul Auto Român, conform cărora vechimea medie a vehiculelor prezentate la ITP în anul 2022 (prima prezentare) a fost de 15,21 de ani.

În anul 2022, 5.330.560 de vehicule s-au prezentat la ITP în cadrul stațiilor de inspecție tehnică periodică autorizate R.A.R.

Totodată, din cele 76.440 de vehicule controlate tehnic în trafic în 2022, 35,36% erau neconforme din punct de vedere al securității rutiere. 6,89% din vehiculele controlate tehnic în trafic prezentau pericol iminent de accidente. Dacă facem referire la totalul vehiculelor neconforme, 15,28% dintre acestea prezentau pericol iminent de accident.

**În anul 2022, 35,36 % din totalul
vehiculelor controlate tehnic în trafic
au fost neconforme din punct de
vedere al securității rutiere**

(sursa R.A.R.)

**6,89 % din totalul vehiculelor controlate
tehnic în trafic prezentau pericol
iminent de accident**

(sursa R.A.R.)

În ceea ce privește asigurarea obligatorie de răspundere civilă (RCA), conform datelor Autorității de Supraveghere Financiară, la finalul anului 2022 erau în vigoare

7.109.867 de contracte RCA, din care 5.583.787 erau încheiate cu persoane fizice și 1.526.080 cu persoane juridice.

O analiză a Uniunii Naționale a Societăților de Asigurare și Reasigurare (UNRAR) arată că „în România, cel puțin 6 autovehicule din 100 înmatriculate în țară produc anual accidente rutiere soldate cu pagube materiale sau vătămări corporale și decese. Astfel, în țara noastră, frecvența accidentelor rutiere despăgubite în baza polițelor RCA este, în medie, de peste 6% față de circa 4% în Bulgaria, 3,2% în Polonia, 2,8% în Cehia, 2,3% în Ungaria și 1,65% în Croația”²³. Conform unui sondaj al Institutului Român pentru Evaluare și Strategie, realizat la solicitarea UNRAR, „7 din 10 respondenți sunt conștienți de faptul că numărul accidentelor rutiere, dar și valoarea despăgubirilor influențează costul RCA”²⁴.

În cazul persoanelor juridice, tarifele de referință pentru asigurarea RCA au variat în 2022 de la 1.534 de lei pentru autovehiculele cu motoare mai mici de 1.200 cmc până la 1.652 de lei pentru autovehiculele cu motoare de peste 2.500 cmc.

Pentru persoanele fizice, cel mai mic tarif de referință RCA, de 860 de lei, este pentru șoferii cu vârste între 51-60 de ani care conduc mașini cu o capacitate cilindrică sub 1.200 de cmc. Cel mai mare tarif de referință, de 4.140 de lei, este destinat șoferilor sub 30 de ani care conduc mașini cu motoare de peste 2500 cmc.



Tarifele de referință nu reprezintă prețul efectiv al unei asigurări RCA. În România, acest preț este influențat de sistemul Bonus-Malus: „acesta este reglementat prin normele emise de către ASF și a fost introdus ca o măsură de responsabilizare a

²³ Uniunea Națională a Societăților de Asigurare și Reasigurare din România, 2023, *Românii știu că frecvența accidentelor rutiere și despăgubirile influențează costul polițelor RCA*, <https://unsar.ro/comunicate-de-presa/romanii-stiu-ca-frecventa-accidentelor-rutiere-si-despagubirile-platite-influenteaza-costul-politelor-rca.html>

²⁴ Ibidem

posesorilor de vehicule. Acest sistem urmărește ca posesorii de vehicule prudenți să nu plătească o primă de asigurare identică cu a celor care produc accidente”²⁵.

Numărul de contracte RCA în vigoare la sfârșitul anului 2022

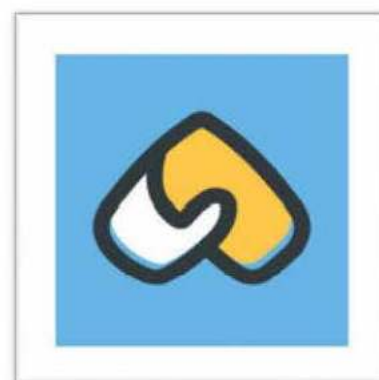
Vehicule	Tip vehicul	Total	Persoane fizice	Persoane juridice
Înmatriculate	autoturisme	5.787.916	4.947.036	840.880
	autovehicule pentru transport de persoane	31.127	854	30.273
	autovehicule destinate transportului de marfă	745.353	332.018	413.335
	remorci/semiremorci	345.100	195.649	149.451
	tractoare agricole forestiere	11.757	8.263	3.494
	motociclete, motoscutere, motorete și ATV-uri	65.298	51.832	13.466
	altele	10.942	2.487	8.455
Înregistrate		112.374	45.648	66.726
Total		7.109.867	5.583.787	1.526.080

Sursa: ASF

Valoarea totală a despăgubirilor brute plătite în anul 2022 de societățile de asigurări autorizate și supravegheate de ASF, de societățile autorizate în alte state membre care desfășoară activitate de asigurare în România în baza dreptului de stabilire (FoE) sau a libertății de a presta servicii (Freedom of services-FoS) și de Fondul de Garantare a Asiguraților a fost de 4.070.358.511 lei.

Aplicația mobilă (digitală) „Amiabila”

Conform datelor furnizate de Biroul Asiguratorilor Auto din România, începând cu data de **15.10.2022**, asiguratorii RCA împreună cu BAAR au pus la dispoziția asiguraților RCA aplicația digitală „Amiabila”, prin care conducătorii auto pot completa formularul de „Constatare amiabilă de accident” și în format electronic, în conformitate cu prevederile Normei ASF nr.18/2022,



²⁵ Autoritatea de Supraveghere Financiară, *Ghidul RCA*, disponibil la <https://asfromania.ro/uploads/articole/attachments/61f7a240b0ced723147344.pdf>

care modifică Norma ASF nr.20/2017.

Așa cum preciza BAAR despre lansarea aplicației digitale *Amiabila*, aceasta reprezintă „un moment istoric pentru piața asigurărilor, România făcând parte dintr-un grup restrâns de țări care au dezvoltat și oferit, până în prezent conducătorilor auto, o alternativă digitală la formularul de constatare amiabilă”. Astfel, *„BAAR a beneficiat în realizarea aplicației de sprijinul constant al organismului de Supraveghere, atât în etapa elaborării și aprobării de către ASF a prevederilor necesare în legislația secundară cât și prin suportul constant oferit de Autoritate, în transformarea multor activități din sfera fizică, în cea digitală”*²⁶.

De asemenea, *„aplicația nu înlocuiește actualul formular de constatare amiabilă pe suport de hârtie, acesta fiind în continuare distribuit de asiguratori și intermediari, ci reprezintă o alternativă de protocolare a accidentelor, simplă și eficientă, în acord cu transformarea digitală a societății”*. Aplicația este gratuită și totodată poate fi descărcată direct pe telefonul mobil de tip smartphone, pașii spre accesarea acesteia fiind ușor de urmat. După crearea unui cont de utilizator, urmează completarea datelor personale solicitate (permis de conducere, certificat de înmatriculare, carte de identitate, polița RCA), după care este solicitată o alcătuire a schiței accidentului, *„aplicația oferind o bogată infografie din care utilizatorul poate selecta atât elemente exterioare (intersecții, semne de circulație, semafoare etc.), cât și poziția celor două autovehicule în momentul coliziunii”*.

Amiabila prezintă o serie de avantaje, fiind o metodă rapidă și facilă care se poate încheia de către ambii conducători auto prin intermediul unui singur dispozitiv telefonic, printr-un transfer de date automat după scanarea unui cod QR, cu condiția ca ambii conducători să aibă instalată aplicația: *„Un alt avantaj față de varianta tipărită constă în posibilitatea transmiterii documentului, imediat după semnarea acestuia către asiguratorii RCA ai persoanelor implicate în accident, aplicația Amiabila fiind conectată cu toate companiile care practică această formă de asigurare pe teritoriul României”*²⁷.

Infrastructura rutieră

Conform datelor Institutului Național de Statistică, „la 31.12.2022, lungimea rețelei de drumuri publice totaliza 86.336 km din care 17.582 km (20,4%) drumuri naționale, 35.132 km (40,7%) drumuri județene și 33.622 km (38,9%), drumuri comunale”²⁸.

²⁶ Biroul Asiguratorilor de Autovehicule din România, 2022, *Lansare Amiabila*, <http://baar.ro/lansare-amiabila.ro>

²⁷ ibidem

²⁸ Institutul Național de Statistică, 2023, *Lungimea căilor de transport, la sfârșitul anului 2022*, https://insse.ro/cms/sites/default/files/com_presa/com_pdf/lung_cailor_transp22r.pdf

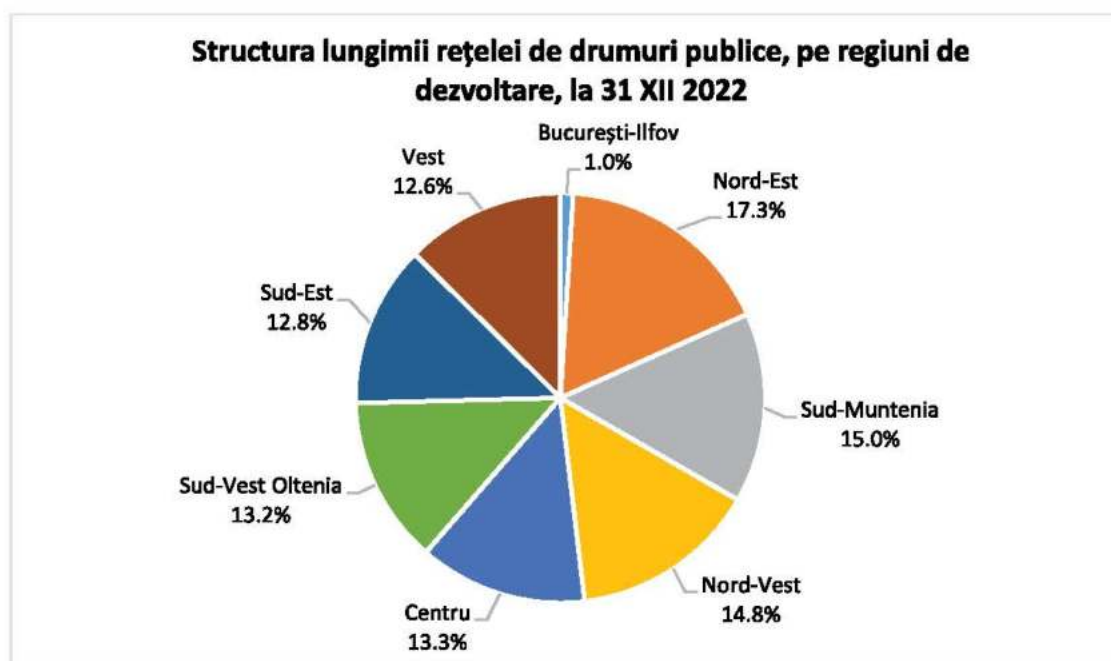
„Densitatea rețelei de drumuri publice la 100 km² teritoriu era de 36,2%. Cele mai mari valori de densitate au fost înregistrate în regiunile București-Ilfov (50,0 km), Nord-Est (40,6 km) și Sud-Vest Oltenia (38,9 km)”²⁹.

Din punct de vedere al tipului de acoperământ, rețeaua de drumuri publice înregistra: 48,2% (41.653 km) drumuri modernizate (în proporție de 94,1% drumuri modernizate cu îmbrăcămînți asfaltice de tip greu și mijlociu), 24,3% (20.956 km) drumuri cu îmbrăcămînți ușoare rutiere și 27,5% (23.727 km) drumuri pietruite și de pământ.

Din totalul lungimii drumurilor naționale, 6.197 km (35,2%) erau drumuri europene, 949 km (5,4%) autostrăzi, iar din punct de vedere al numărului de benzi de circulație, 2.064 km (11,7%) erau drumuri cu 4 benzi, 308 km (1,8%) drumuri cu 3 benzi și 35 km (0,2%) drumuri cu 6 benzi.

Lungimea drumurilor județene cuprindea în proporție de 49,2% drumuri modernizate și 35,0% din drumurile comunale erau drumuri pietruite.

La sfârșitul anului 2022 România avea 949 km de autostradă, cu 18 km mai mult decât în anul 2021.



Sursa: INS³⁰

La sfârșitul anului 2021 a fost aprobat, prin Hotărârea de Guvern nr. 1312 din 30 decembrie 2021, *Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport*

²⁹ ibidem

³⁰ Institutul Național de Statistică, 2023, *Lungimea căilor de transport, la sfârșitul anului 2022*, https://insse.ro/cms/sites/default/files/field/publicatii/lungimea_cailor_de_transport_la_sfarsitul_anului_2022_1.pdf

din România, pentru perioada 2021-2030, care este o actualizare a Master Planului General de Transport al României³¹.

Proiectele destinate creșterii siguranței rutiere vizează atât desfășurarea unor campanii de educare și informare adresate categoriilor vulnerabile de participanți la trafic, cât și implementarea unor măsuri tehnice care să ducă la creșterea siguranței drumurilor. Printre proiectele destinate creșterii siguranței rutiere se numără³²:

- implementarea unor măsuri tehnice care să conducă la eliminarea unui număr de 92 de puncte negre;
- îmbunătățirea condițiilor de siguranță pentru parcarile existente pe drumurile naționale și autostrăzi și realizarea de parcuri noi;
- eliminarea obstacolelor fizice pe drumurile naționale și dotarea acestora cu elemente pasive de siguranță pe sectoarele din afara localităților;
- îmbunătățirea rugozității și vizibilității prin covoare antiderapante și semnalizare verticală în zona trecerilor de pietoni.

Modernizarea drumurilor este un factor care duce, implicit, la creșterea siguranței rutiere. În acest sens, anul 2022 marchează darea în folosință a primului drum expres, Craiova-Pitești, loturile 1 și 2 din al doilea tronson, însumând 39,85 km³³.

Tot în anul 2022 a fost deschisă spre circulație autostrada Sibiu-Pitești, secțiunea 1, reprezentând porțiunea Sibiu-Boița, de 13,170 km.

O categorie importantă de intervenții care să ducă la creșterea siguranței vizează modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată, în condițiile în care, în țara noastră, aceasta reprezintă un segment de drum cu un potențial ridicat de risc al victimizării (indicele de mortalitate în cazul accidentelor produse la trecerea căii ferate este de 88,9%).

Din punct de vedere al echipamentelor la nivel cu calea ferată, în România se găsesc³⁴:

³¹ disponibil la <https://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030>

³² Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, 2021, *Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport din România, pentru perioada 2021-2030*, pg. 243, <https://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030>

³³ Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere, 2022, *Rețea în trafic – autostrăzi/ drumuri expres*, <http://www.cnadnr.ro/sites/default/files/proiecte/Rețea%20in%trafic%2022.12.2022.pdf>

³⁴ Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, 2021, *Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport din România, pentru perioada 2021-2030*, pg. 247, <https://support-mpgt.ro/programul-investitional-2021-2030>

- 217 treceri cu bariere automate;
- 901 treceri cu sisteme de semnalizare a apropierei trenului;
- 469 de treceri cu bariere mecanice;
- 3493 de treceri cu indicatoare rutiere.

În acest context, la nivel național se are în vedere reabilitatea a 160 de treceri la nivel cu calea ferată.³⁵

³⁵ *ibidem*



Capitolul II

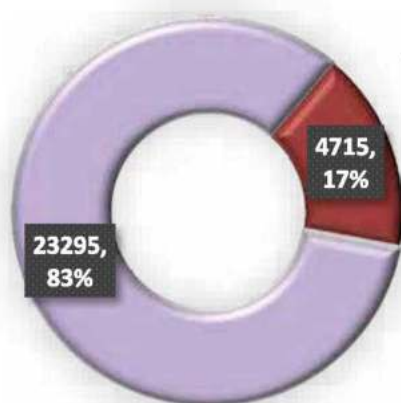
ANALIZA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE PRODUSE ÎN ANUL 2022

În anul 2022, pe drumurile publice din România s-au produs **28.010** accidente rutiere. Dintre acestea, **4.715** au fost accidente rutiere grave (**16,8%**), evenimente care au condus la decesul a **1.633** de persoane, rănirea gravă a **3.695** de persoane și rănirea ușoară a altor **2.076** de persoane.

De asemenea, cele **23.295** de accidente ușoare înregistrate³⁶ au avut printre consecințe rănirea ușoară a **28.814** persoane.

Asemănător anului 2021, **media zilnică** a accidentelor rutiere grave produse în anul 2022 este de **13 accidente/zi**, în care și-au pierdut viața 4 persoane și au fost rănite grav 10 persoane.

Analizând evoluția față de anul precedent a principalilor indicatori ai evenimentelor rutiere înregistrate, în anul 2022 se remarcă o creștere a numărului total al accidentelor rutiere. Această evoluție este determinată de dinamica accidentelor ușoare, în anul 2022 având loc cu 1.405 mai multe accidente ușoare, ceea ce înseamnă o creștere cu 6,41%.



■ accidente grave ■ accidente ușoare

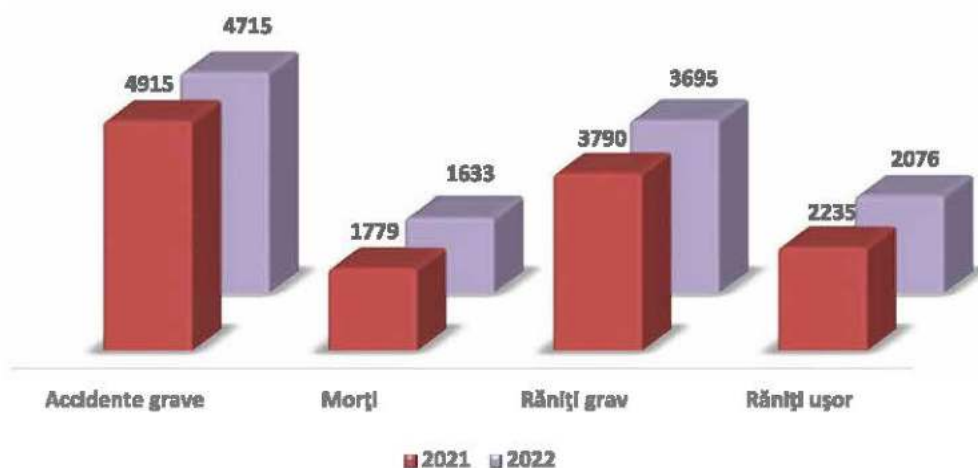
³⁶ În analiză au fost incluse doar accidentele ușoare înregistrate în evidențele Poliției Române - fără cele soluționate amiabil

Accidente rutiere produse în anii 2021 și 2022



În ceea ce privește accidentele rutiere grave, în anul 2022 s-au produs cu 200 mai puține accidente rutiere grave comparativ cu anul anterior (-4,06%), iar numărul persoanelor vătămate (decedate sau rănite grav) în astfel de evenimente este mai mic cu 241 de persoane (-4,32%).

Accidentele rutiere grave și consecințele lor în anii 2021 și 2022



Indicele de mortalitate, reprezentând ponderea persoanelor decedate în totalul accidentelor rutiere grave, a scăzut de la **36,2%** în 2021 la **34,6%** în 2022.

❖ mediul de producere

Similar anului precedent, raportat la mediul producerii lor, în anul 2022, cel mai mare număr de accidente rutiere grave a fost înregistrat în mediul rural, **1.831** de evenimente, reprezentând 39% din totalul anual, față de 38,03% în mediul urban și 23,14% pe drumurile din afara localității.

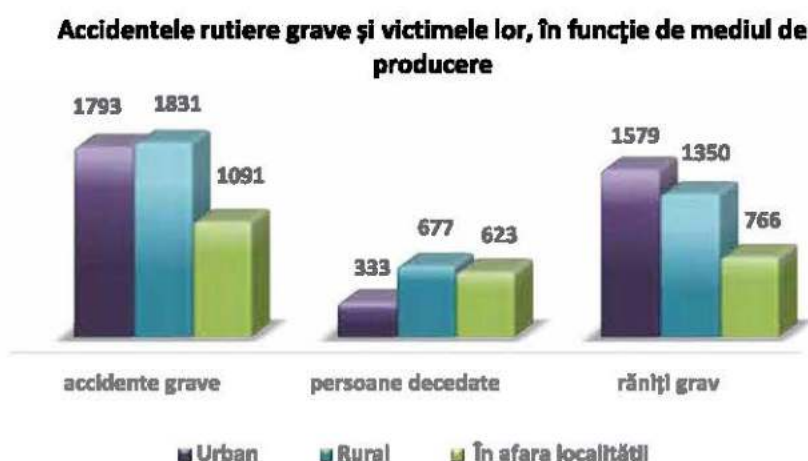
În mediul rural se înregistrează un indice de mortalitate³⁷ de 37%, în timp ce în mediul urban, indicele de mortalitate a fost de 18,6% în anul 2022. Pe de altă parte, deși mai puțin numeroase, evenimentele rutiere grave produse pe drumurile din afara localităților înregistrează cel mai mare indice de mortalitate (57,1%).

Comparativ cu anul precedent, în anul 2022 se înregistrează scăderi la nivelul tuturor categoriilor de evenimente rutiere analizate, respectiv numărul accidentelor rutiere grave produse, numărul persoanelor decedate și rănite grav în mediul rural și în afara localității.

În mediul urban se înregistrează o ușoară creștere față de anul precedent la nivelul numărului accidentelor rutiere grave (cu 16 mai multe accidente rutiere grave) și în ceea ce privește numărul persoanelor rănite grav (cu 113 mai multe persoane rănite grav), în privința deceselor înregistrându-se o ușoară scădere (cu 64 mai puține decese).

În mediul rural se înregistrează scăderi atât în privința accidentelor rutiere grave (cu 84 mai puține accidente rutiere grave), cât și în ceea ce privește consecințele umane provocate (cu 36 mai puține decese și 61 mai puține persoane rănite grav).

În afara localității, în anul 2022 au fost înregistrate cu 10,8% mai puține evenimente rutiere grave comparativ cu anul precedent (-132 de accidente), cu 46 mai puține decese și cu 147 mai puține persoane rănite grav.



³⁷ **indicele de mortalitate** = numărul persoanelor decedate raportat la numărul de accidente rutiere grave x 100

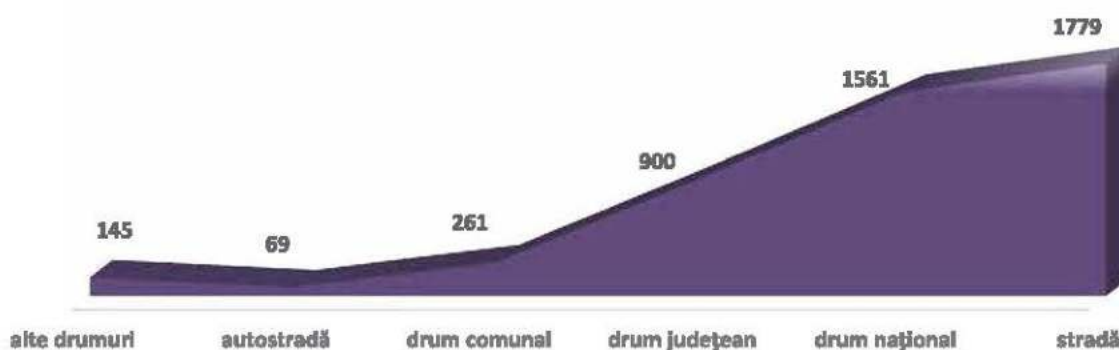
❖ categoria de drum

Distribuția accidentelor rutiere grave produse în anul 2022 în raport de categoria de drum pe care au avut loc indică faptul că cele mai multe accidente rutiere grave se produc în urma unor factori multipli care pot afecta siguranța în trafic precum: densitatea traficului înregistrat pe diversele tipuri de căi rutiere, limitările impuse circulației, dar și infrastructura rutieră și prezența elementelor de siguranță.

Asemănător anilor precedenți, exceptând anul 2021 când sectorul de drum pe care s-au produs cele mai multe accidente rutiere grave a fost reprezentat de drumurile naționale, în anul 2022 **strada** rămâne categoria de drum pe care au avut loc cele mai multe evenimente rutiere. Astfel, pe stradă s-au înregistrat **1779** de accidente rutiere grave, cu 3% mai mult decât în anul precedent. Drumurile naționale reprezintă a doua categorie în ceea ce privește numărul de accidente rutiere grave produse (33,1%).

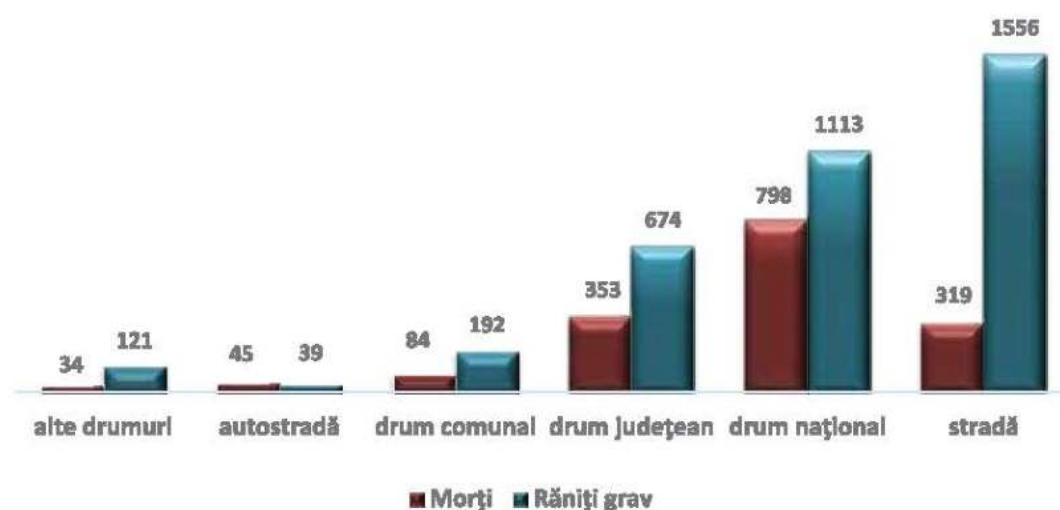
Deși accidentele rutiere grave au înregistrat ușoare scăderi pe aproape toate categoriile de drum raportat la anul 2021, cele mai mari reduceri ale numărului de accidente grave au fost înregistrate pe drumurile naționale (-193 de evenimente/-11%) și pe drumurile județene (-82 de evenimente/-8,4%).

Accidentele rutiere grave în funcție de categoria de drum



În ceea ce privește victimele, pe drumurile naționale, și-au pierdut viața **48,9%** din totalul persoanelor decedate în accidente rutiere grave în anul 2022, de peste 2 ori mai multe decât în evenimentele rutiere care s-au produs pe stradă, situație similară anului anterior.

Victimele accidentelor rutiere grave, în funcție de categoria de drum



În tabelul următor sunt prezentate valorile indicelui de mortalitate pentru fiecare categorie de drum:

Categorie drum	Număr accidente rutiere grave	Număr persoane decedate	Indice mortalitate % (nr. morți *100/nr. accidente grave)
alte drumuri	145	34	23.4
autostradă	69	45	65.2
drum comunal	261	84	32.2
drum județean	900	353	39.2
drum național	1561	798	51.1
stradă	1779	319	17.9
Total	4715	1633	34.6

Valorile prezentate în tabel reflectă gradul de risc pe care îl implică accidentele rutiere grave produse pe diferitele categorii de drum. Deși se regăsesc pe primul loc în clasamentul accidentelor rutiere grave, evenimentele petrecute pe stradă au cel mai scăzut indice de mortalitate.

În privința accidentelor rutiere grave produse pe autostradă, se remarcă frecvența redusă a evenimentelor, iar din acest punct de vedere, autostrada reprezintă cel mai sigur tip de drum public. În același timp, atunci când se produc, accidentele

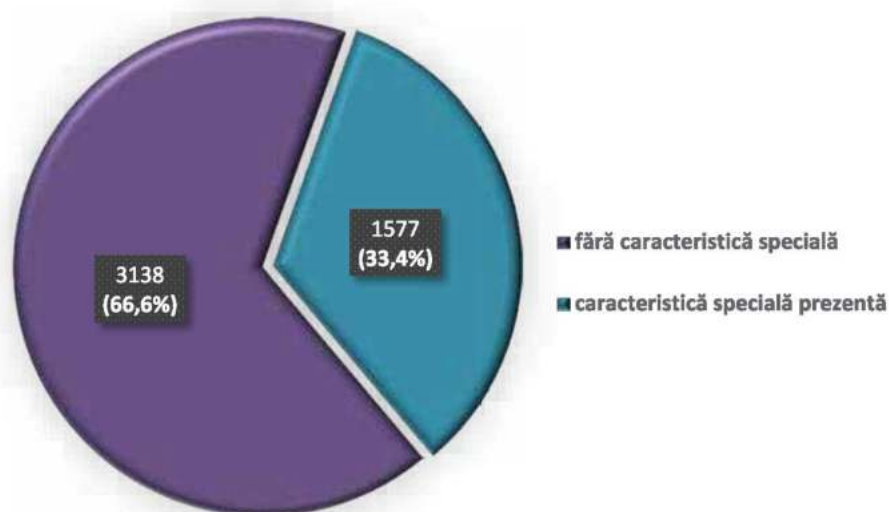
rutiere grave de pe autostradă au efecte devastatoare, fapt dovedit de cel mai ridicat indice al mortalității.

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

❖ caracteristicile speciale ale drumului

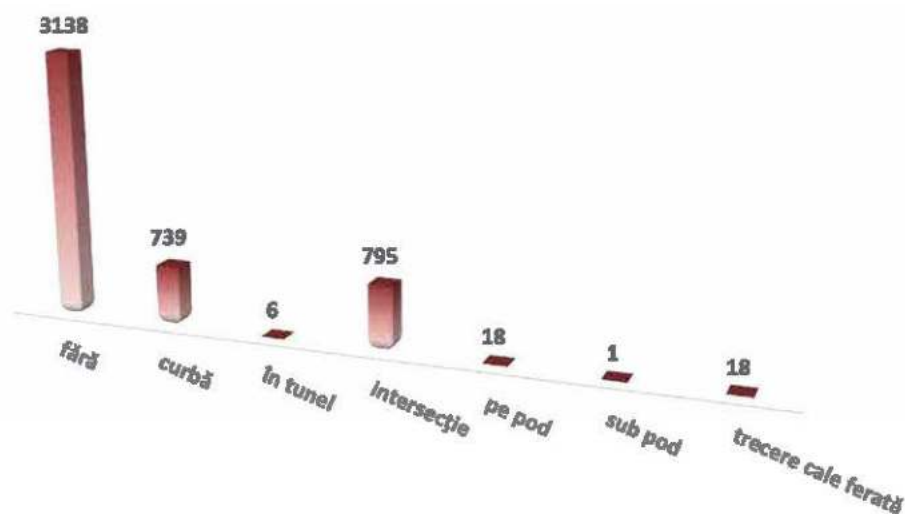
După cum urmează ilustrat mai jos, caracteristicile speciale ale drumului (curbă, tunel, intersecție, pod, trecere cale ferată) nu reprezintă un factor major care să influențeze producerea de accidente rutiere grave. Așadar, în totalul accidentelor rutiere grave produse în anul 2022, aproximativ două treimi dintre evenimentele în cauză au avut loc pe sectoare de drum fără caracteristici deosebite.

**Distribuția accidentelor de circulație grave produse în anul 2022,
în funcție de caracteristica drumului**



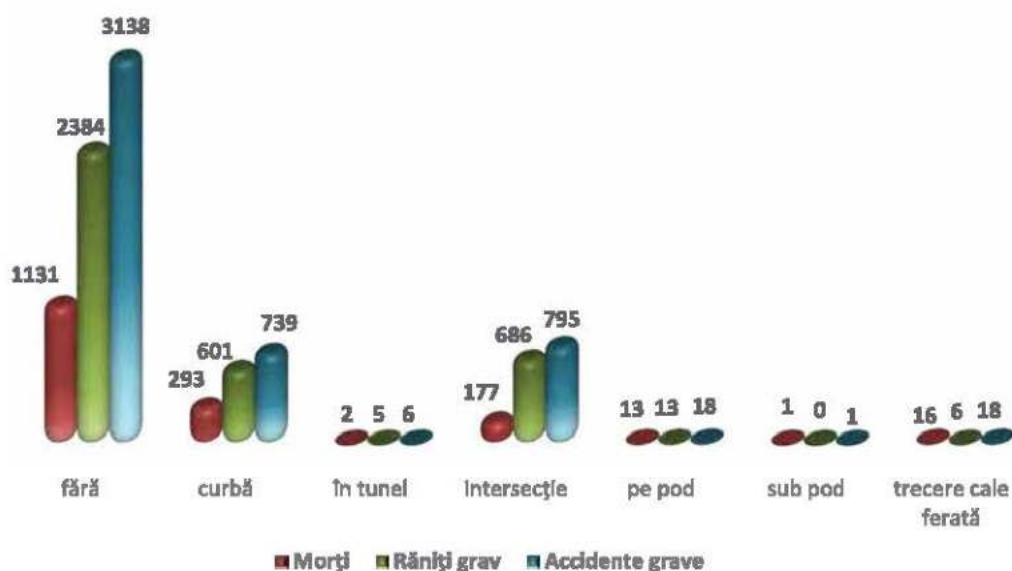
Ca și în anii precedenți, intersecția și curba constituie elemente de infrastructură cu potențial mai ridicat de risc rutier. În anul 2022 nu se remarcă scăderi în ceea ce privește numărul evenimentelor rutiere grave produse în contextul acestor elemente de infrastructură cu potențial mai ridicat în producerea unor accidente rutiere grave: comparativ cu anul 2021, accidentele grave produse în curbă s-au redus cu 5 evenimente, iar cele produse în intersecție au crescut cu 5 evenimente.

Accidentele rutiere grave, în funcție de caracteristica drumului



Deși în intersecții se produc accidente rutiere grave mai frecvent decât în curbă, numărul persoanelor decedate este, comparativ, mai mic. Accidentele produse în curbă în anul 2022 indică decesul a 293 de persoane și rănirea gravă a 601 persoane, în timp ce în accidentele rutiere grave din intersecții au decedat 177 de persoane și au fost rănite grav 686 de persoane.

Victimele accidentelor rutiere grave, în funcție de caracteristica drumului



În tabelul următor sunt prezentate valorile indicelui de mortalitate înregistrat ca urmare a accidentelor rutiere grave, petrecute în anul 2022, 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	3138	1131	39.6
curbă	739	293	36.0
în tunel	6	2	33.3
intersecție	795	177	22.3
pe pod	18	13	72.2
sub pod	1	1	100.0
trecere cale ferată	18	16	88.9
Total	4715	1633	34.6

Datele prezentate mai sus pun în evidență un indice de mortalitate ridicat în cazul accidentelor produse la trecerea căii ferate. La fel ca în ceilalți ani, calea ferată a reprezentat un segment de drum cu un potențial ridicat de risc al victimizării, unde, din 18 accidente rutiere grave și-au pierdut viața 16 persoane, indicele de mortalitate fiind de **88,9%**.

❖ caracteristicile meteo

92% dintre accidentele rutiere grave produse în anul 2022 au avut loc în condiții meteo normale. Asemănător anilor precedenți, factorul meteorologic nu se reflectă în mod explicit în numărul accidentelor rutiere grave produse.

De regulă, condițiile meteo deosebite sunt însoțite de avertizări repetate din partea autorităților, ceea ce determină un comportament mai prudent al participanților la trafic. Totodată, în absența unor condiții meteo deosebite, valorile ridicate de trafic pot fi însoțite de un nivel mai scăzut de prudență și de atenție.

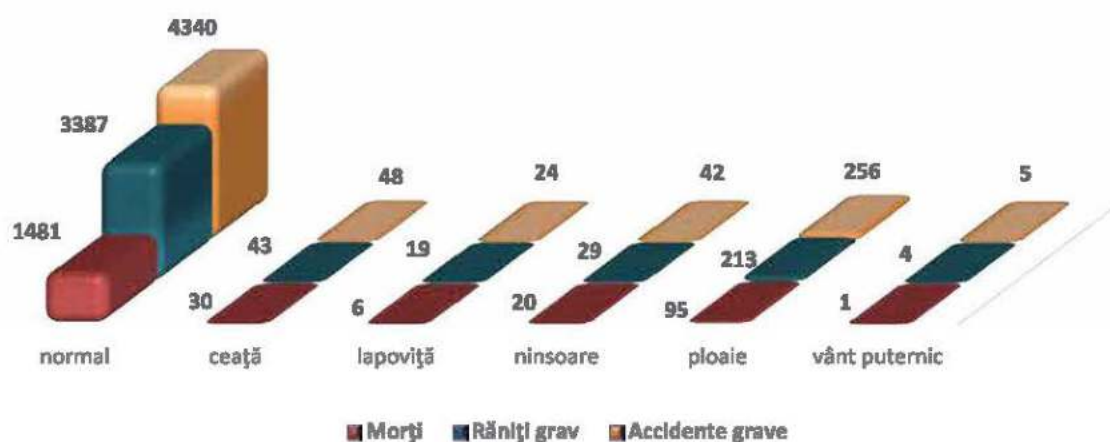
În ceea ce privește diferitele circumstanțe meteorologice nefavorabile, ploaia reprezintă situația în care s-au produs cele mai multe accidente rutiere grave (5,42% dintre accidentele rutiere grave au avut loc în condiții de ploaie).

Accidentele rutiere grave în funcție de caracteristicile meteo



Deși mai puțin numeroase, evenimentele rutiere grave produse în condiții meteo deosebite generează un nivel mai ridicat de victimizare (exprimat prin numărul de persoane decedate și rănite grav în accidente rutiere raportat la numărul acestui tip de accidente).

Victimele accidentelor rutiere grave, în funcție de caracteristicile meteo



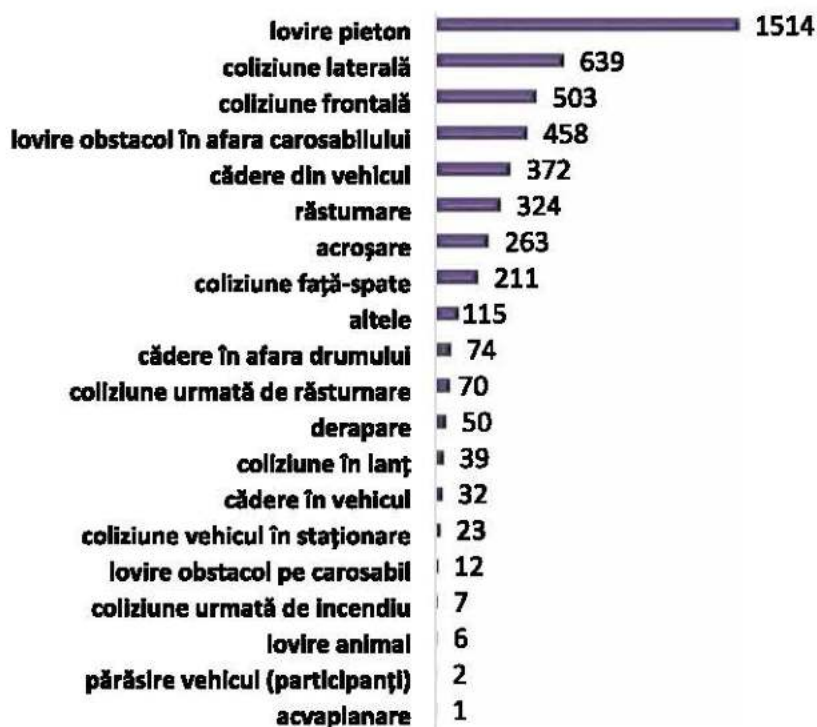
Conform datelor prezentate în tabelul următor, analizând valorile indicelui de mortalitate înregistrat în anul 2022, remarcăm o mortalitate mai ridicată în cazul accidentelor produse în condiții de **ceață, ninsoare și ploaie**.

Caracteristică meteo	Număr accidente rutiere grave	Număr persoane decedate	Indice mortalitate % (nr. morți *100/nr. accidente grave)
condiții normale	4340	1481	34.1
ceață	48	30	62.5
lapoviță	24	6	25.0
ninsoare	42	20	47.6
ploaie	256	95	37.1
vânt puternic	5	1	20
Total	4715	1633	34.6

❖ tipul impactului

Analizând tipurile de impact care descriu modurile de producere a accidentelor rutiere grave în anul 2022, se constată că evenimentele care au implicat coliziunea dintre vehicul și pieton au reprezentat cea mai frecventă situație. Astfel, aproximativ o treime (32,1%) dintre accidentele rutiere grave reprezintă evenimente în care au fost accidentați grav pietoni (1.514 accidente). Față de anul anterior, se remarcă o scădere, în 2022 producându-se cu 80 mai puține astfel de evenimente (-15%).

Accidentele rutiere grave, în funcție de tipul de impact



Coliziunea laterală reprezintă a doua categorie ca număr de evenimente (13,6% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere față de anul trecut cu 2,4%), urmată de coliziunea frontală (10,7% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere față de anul 2021 cu 16,9%) și lovirea unui obstacol în afara carosabilului (9,7% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere cu 5% față de anul precedent).

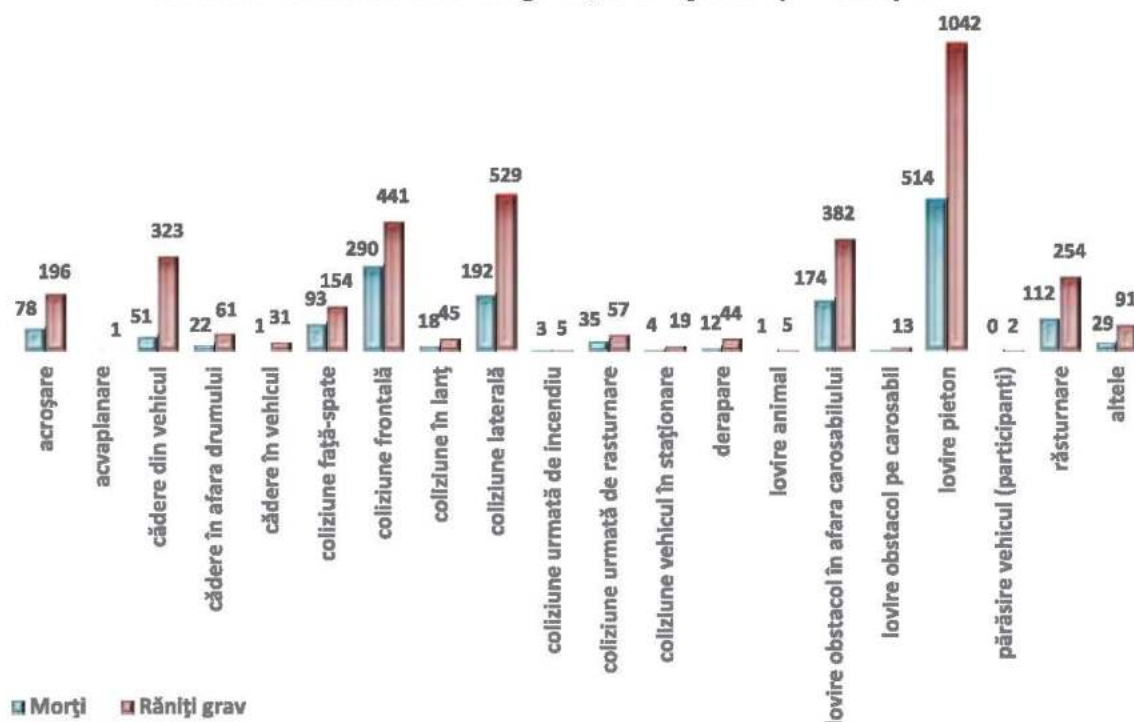
Totodată, se observă că ierarhia principalelor tipuri de impact se menține de la un an la altul, neînregistrându-se diferențe sub acest aspect față de anul 2021 și nici față de anii precedenți: 1. lovire pieton, 2. coliziune laterală, 3. coliziune frontală, 4. lovire obstacol în afara carosabilului, 5. cădere din vehicul.

Comparativ cu anul anterior, în anul 2022, în ciuda numărului mai scăzut de accidente rutiere grave, s-au înregistrat ușoare creșteri ale evenimentelor rutiere produse prin cădere din vehicul (+45 de evenimente), a celor produse prin răsturnare (+20 de evenimente), cădere în afara drumului (+8 evenimente) și coliziune față-spate (+7 evenimente).

Dintre tipurile de impact care înregistrează o frecvență semnificativă, cele mai mari scăderi procentuale au fost înregistrate în cazul accidentelor rutiere grave produse prin coliziune în lanț (-40%) și prin coliziune urmată de răsturnare (-20,5%), față de cele înregistrate în 2021.

În mod firesc, o frecvență mare a unui anumit tip de impact prin care s-a produs accidentul va fi însoțită și de un număr sporit de victime. Astfel, cel mai mare număr de victime a rezultat în urma lovirii pietonilor, în cele 1.514 evenimente de această natură, 514 persoane au decedat, iar alte 1.042 au fost rănite grav.

Victimele accidentelor rutiere grave, în funcție de tipul de impact



Gradul de letalitate a diferitelor forme de impact este surprins prin valorile indicelui de mortalitate. După cum se observă în tabelul următor, care cuprinde doar tipurile de impact cu o valoare a indicelui de mortalitate de peste 15%, pe primele locuri se regăsesc **coliziunea frontală** și **coliziunea urmată de răsturnare** care au produs accidente cu cea mai ridicată mortalitate.

Tip impact	Număr accidente rutiere grave	Număr persoane decedate	Indice mortalitate % (nr. morți *100/nr. accidente grave)
coliziune frontală	503	290	57.7
coliziune urmată de răsturnare	70	35	50
coliziune în lanț	39	18	46.2
coliziune față-spate	211	93	44.1
coliziune urmată de incendiu	7	3	42.9
lovire obstacol în afara carosabilului	458	174	38
răsturnare	324	112	34.6
lovire pieton	1514	514	33.9
lovire obstacol pe carosabil	12	4	33.3
coliziune laterală	639	192	30
acroșare	263	78	29.7
cădere în afara drumului	74	22	29.7
derapare	50	12	24
coliziune vehicul în staționare	23	4	17.4
lovire animal	6	1	16.7

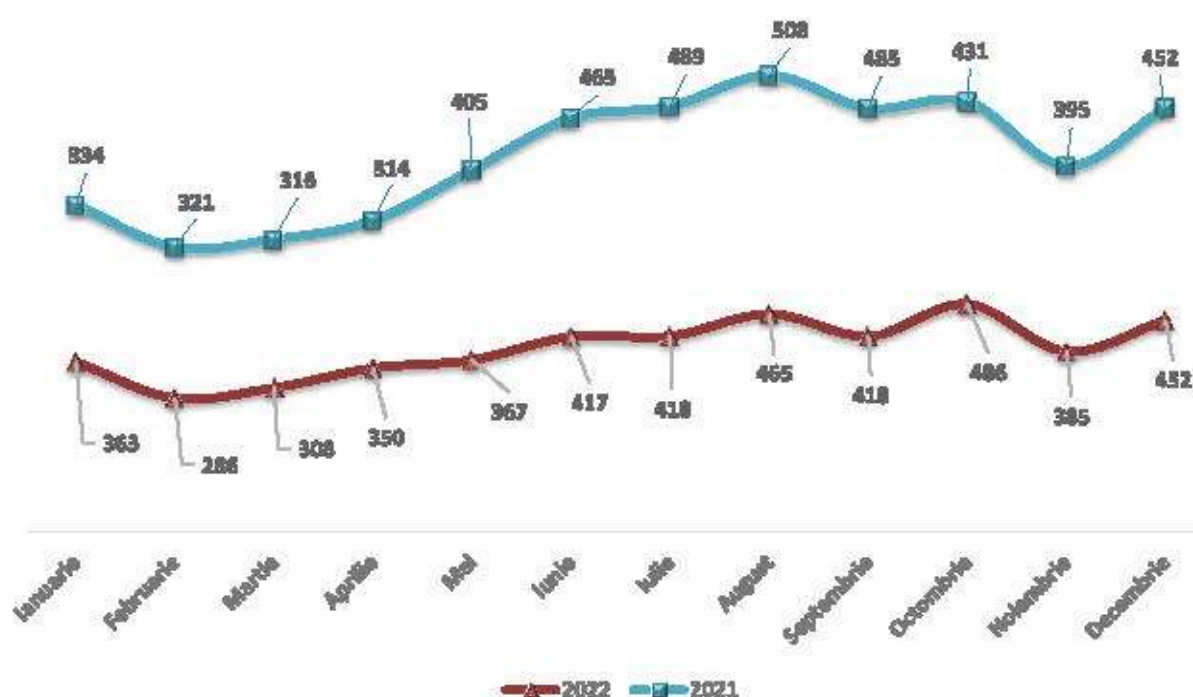
❖ luna producerii accidentului

În medie, pe drumurile publice din România, în fiecare lună a anului 2022 au avut loc 393 de accidente rutiere grave în care și-au pierdut viața 136 de persoane, iar 308 persoane au fost rănite grav.

Referitor la dinamica lunară a accidentelor rutiere grave produse în anul 2022, se remarcă numărul mai scăzut de evenimente rutiere grave din prima parte a anului.

Începând cu luna martie, se constată o creștere a numărului de accidente rutiere grave până în luna august 2022, situație produsă pe fondul creșterii mobilității ca urmare a încălzirii vremii și intensificării valorilor de trafic. În luna septembrie are loc o scădere a numărului de evenimente rutiere grave, urmată de o creștere în octombrie, când se atinge valoarea maximă din 2022, apoi o nouă scădere în noiembrie, urmată de o altă creștere în luna decembrie, când s-a înregistrat o valoare comparabilă cu cea din august.

Accidente rutiere grave, în funcție de luna în care s-au produs



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

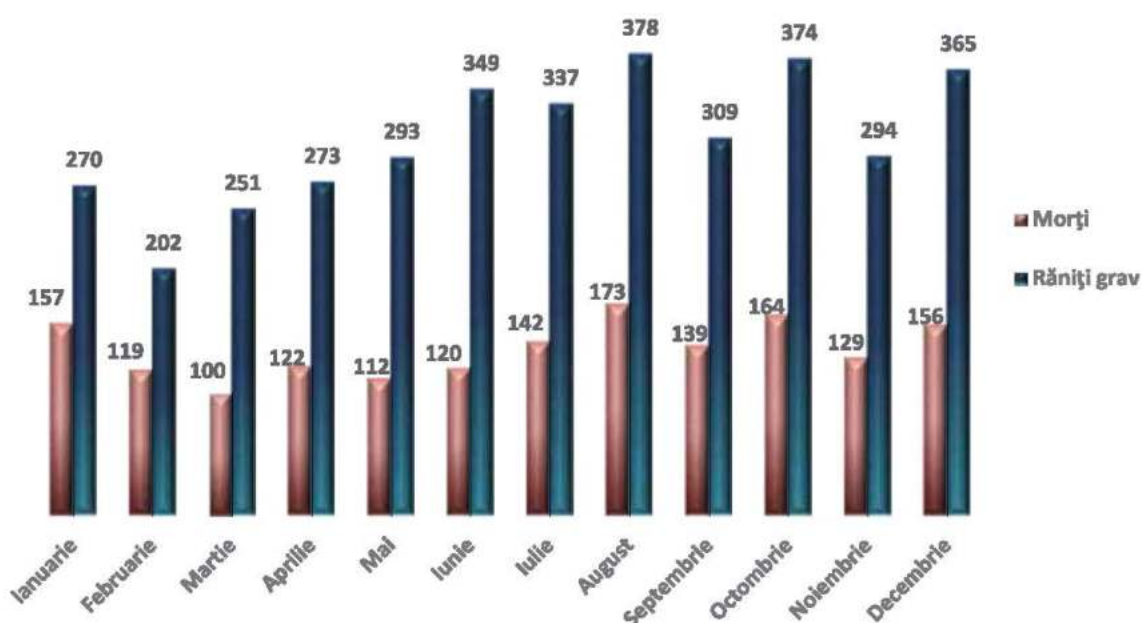
Începând cu luna martie, odată cu încălzirea vremii, numărul accidentelor rutiere grave produse lunar înregistrează creșteri treptate (o medie zilnică de 10 accidente rutiere grave/zi în martie), tendință ce continuă până în luna octombrie, când se atinge valoarea medie maximă de 15,7 accidente/zi. De la această tendință ascendentă a numărului de accidente rutiere grave face excepție luna septembrie, când se înregistrează o scădere, fiind constatate 418 evenimente rutiere grave (o medie zilnică de 13,9), valoare similară cu cea din lunile iunie și iulie.

În noiembrie are loc o diminuare a numărului zilnic de accidente (12,8 accidente/zi), pentru ca în decembrie acesta să crească din nou.

Luna decembrie constituie un interval deosebit, care nu urmează tendința de scădere începută în luna precedentă. Mobilitatea populației sporește din nou, fiind influențată de sărbători și de vacanța de iarnă. Media zilnică a numărului de accidente rutiere grave înregistrate în luna decembrie ajunge la 14,6 accidente/zi.

Distribuția lunară a victimelor accidentelor rutiere grave produse în anul 2022 urmează forma distribuției pe luni calendaristice a accidentelor rutiere, numărul lunar total al victimelor (persoane decedate+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 martie, pentru a atinge valoarea maximă în luna august, apoi în luna septembrie se observă o scădere, urmată de o fluctuație care se manifestă printr-o creștere a numărului victimelor în luna octombrie, apoi scădere în noiembrie și din nou creștere la finalul anului.

**Victimele accidentelor rutiere grave,
în funcție de luna în care s-au produs**



În ceea ce privește letalitatea accidentelor rutiere, măsurată prin indicii de mortalitate, lunile **ianuarie**, **februarie** și **aprilie** reprezintă luni în care consecințele accidentelor rutiere sunt mult mai grave. În tabelul următor se pot observa valorile indicelui de mortalitate pentru accidentele produse în fiecare lună a anului 2022.

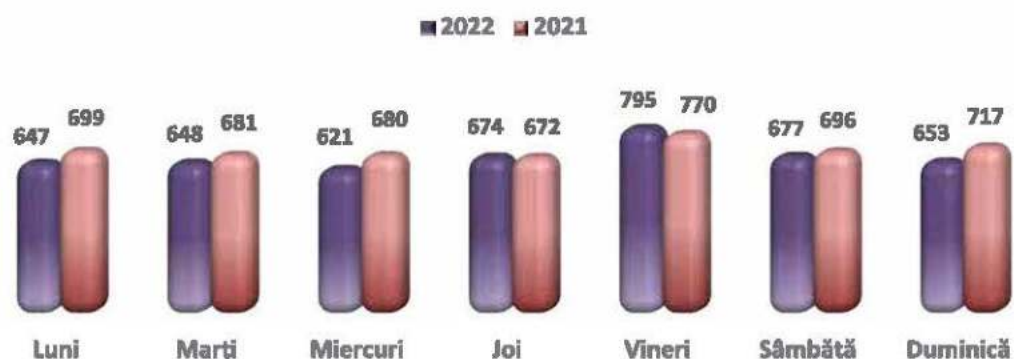
Indicele de mortalitate a accidentelor rutiere grave (%)

Ianuarie	Februarie	Martie	Aprilie	Mai	Iunie	Iulie	August	Septembrie	Octombrie	Noiembrie	Decembrie
43.3	41.6	32.5	34.9	30.5	28.8	34.0	37.2	33.3	33.7	33.5	34.5

❖ ziua producerii accidentului

Săptămâna generică a anului 2022 relevă o creștere a frecvenței accidentelor rutiere grave către ziua de vineri, atingând atunci valoarea maximă înregistrată, urmând ca în ziua de sâmbătă să se manifeste o reducere a frecvenței de apariție a unor astfel de evenimente. În 2022, miercurea s-au înregistrat cele mai puține accidente rutiere grave.

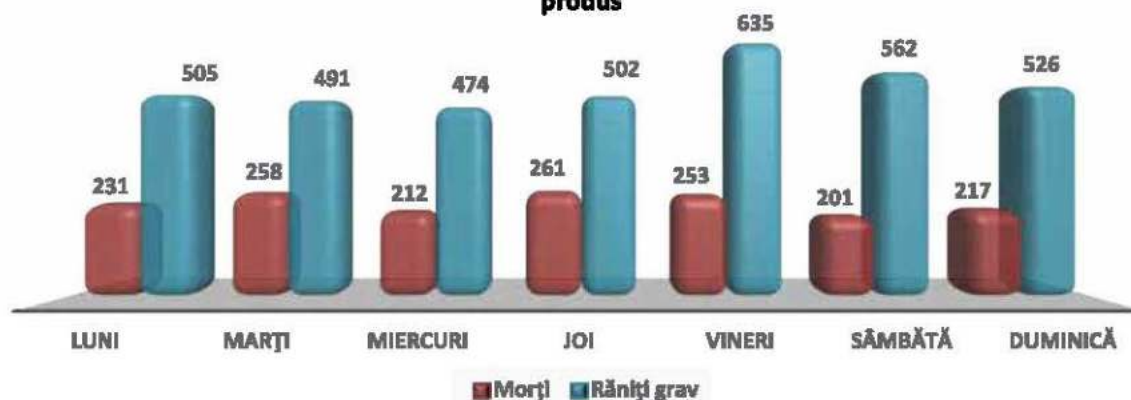
Accidente rutiere grave, în funcție de ziua din săptămână în care s-au produs



În ceea ce privește numărul victimelor, accidentele rutiere care au condus la rănirea gravă sau decesul celor mai multe persoane au fost cele care au avut loc, în această ordine, vineri, joi și sâmbătă. Comparativ cu anul 2021, în 2022 există scăderi în privința numărului victimelor înregistrate în fiecare zi a săptămânii, mai puțin în zilele de marți (cu 8 decese mai mult) și joi (cu 7 decese mai mult). În ziua de joi se înregistrează și cele mai mari creșteri ale numărului persoanelor rănite grav (cu 70 de persoane rănite grav mai mult).

Analizând numărul persoanelor decedate raportat la numărul accidentelor rutiere grave, observăm că anul 2022 a fost caracterizat de un indice de mortalitate mai scăzut în aproape toate zilele săptămânii față de anul precedent.

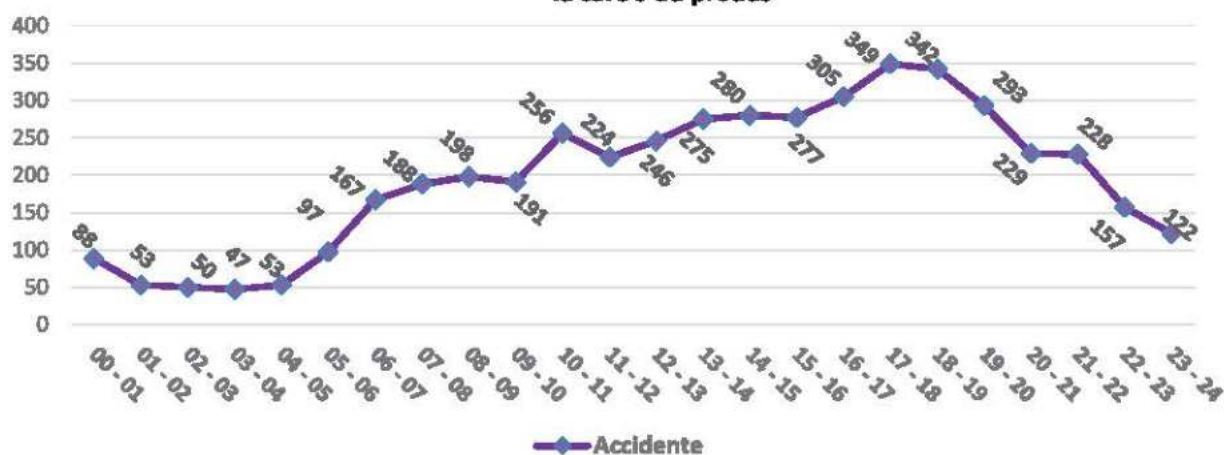
Victimele accidentelor rutiere grave, în funcție de ziua din săptămână în care s-au produs



❖ ora producerii accidentului

Prin valorile prezentate în graficul de mai jos, se constată că evoluția numărului de accidente rutiere grave pe parcursul celor 24 de ore este influențată de ritmul activităților cotidiene, de orele în care oamenii se duc sau se întorc de la serviciu, de la școală etc. și în care traficul este cel mai aglomerat, acestea fiind orele în care se produc și cele mai multe accidente rutiere grave.

Accidente rutiere grave, în funcție de ora la care s-au produs



Astfel, între orele 6-7 dimineața, numărul accidentelor rutiere grave crește semnificativ, fiind înregistrată o valoare de aproximativ 2 ori mai mare comparativ cu o oră în urmă. În continuare urmează un interval (07-10) în care numărul accidentelor se menține relativ constant pentru ca o nouă creștere semnificativă să aibă loc între orele 10-11. În intervalul orar 11-12 se înregistrează o ușoară scădere a numărului de

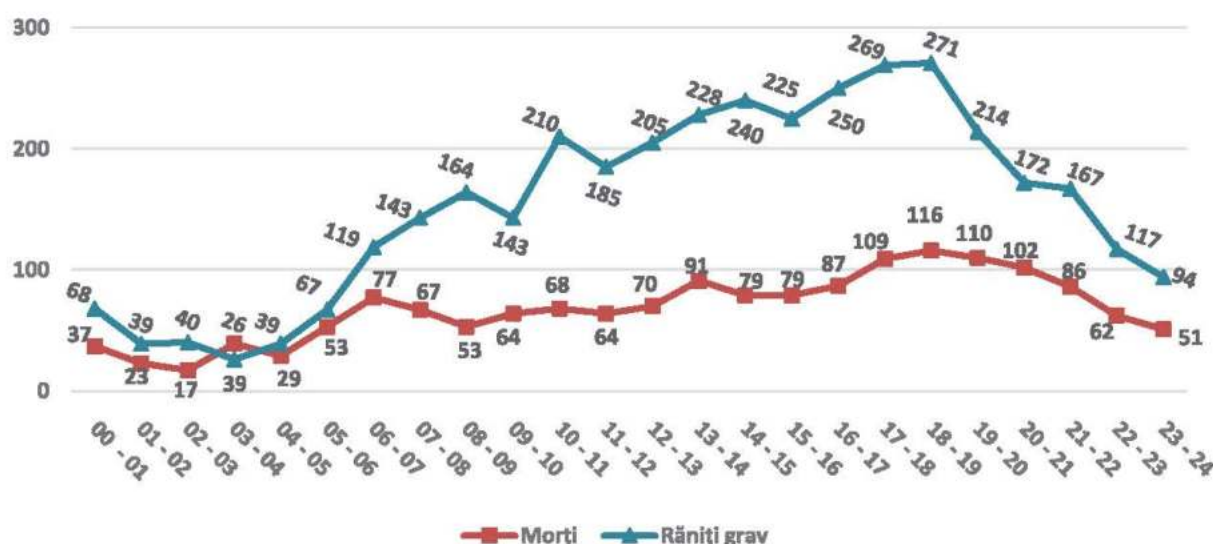
accidente grave, după care urmează o creștere treptată până în intervalul orar 18-19, după care au loc din nou scăderi ale evenimentelor rutiere grave.

Valorile maxime ale zilei se înregistrează în intervalul 17-18, când au avut loc 349 de accidente rutiere grave. În plus, remarcăm că perioada cea mai aglomerată din zi din punct de vedere al numărului accidentelor rutiere grave este intervalul orar 16-19, când se înregistrează 1 din 5 accidente grave produse în 24 de ore.

În graficul următor, este ilustrată dinamica numărului victimelor accidentelor rutiere grave produse pe parcursul unei zile generice a anului 2022.

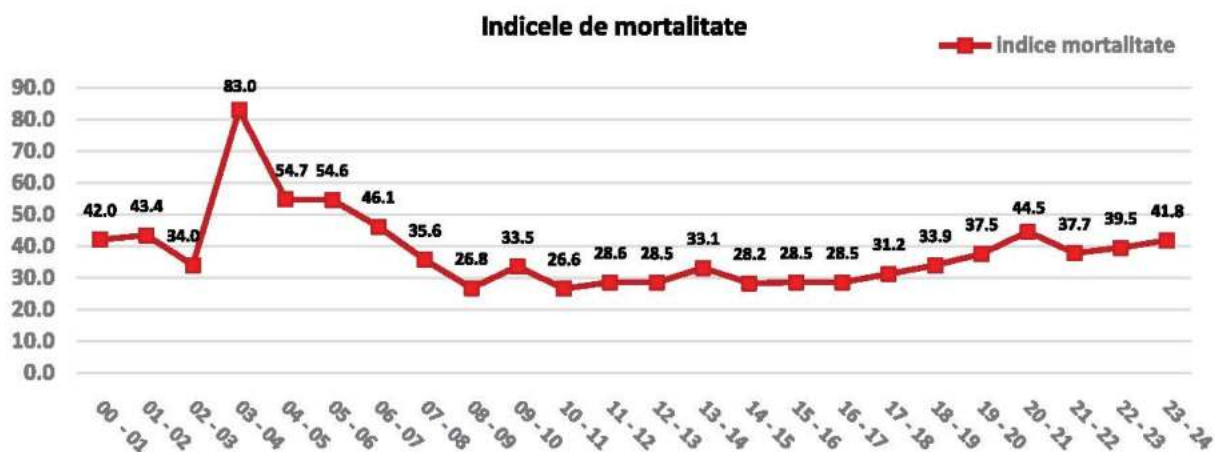
Mai mult de un sfert (26,8%) dintre persoanele decedate ca urmare a accidentelor rutiere grave și-au pierdut viața în astfel de evenimente produse în intervalul orar 17-21 și 2 din 5 (40%) răniți grav au fost înregistrați în intervalul 13-19.

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



Din graficele anterioare reiese că distribuția numărului răniților grav urmează cu fidelitate forma distribuției numărului de accidente rutiere grave. Nu același lucru se poate afirma în ceea ce privește evoluția numărului de decese, dinamica fiind diferită.

În continuare, prin reprezentarea grafică a valorilor indicelui de mortalitate, am dorit să punem în evidență faptul că accidentele grave produse pe timpul nopții sunt cele care au cele mai periculoase consecințe.



Se observă că accidentele rutiere produse în intervalul 03-04 sunt caracterizate de cea mai ridicată mortalitate, deși mai puține ca număr, ceea ce sugerează 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	88	37	42	12 - 13	246	70	28.5
01 - 02	53	23	43.4	13 - 14	275	91	33.1
02 - 03	50	17	34	14 - 15	280	79	28.2
03 - 04	47	39	83	15 - 16	277	79	28.5
04 - 05	53	29	54.7	16 - 17	305	87	28.5
05 - 06	97	53	54.6	17 - 18	349	109	31.2
06 - 07	167	77	46.1	18 - 19	342	116	33.9
07 - 08	188	67	35.6	19 - 20	293	110	37.5
08 - 09	198	53	26.8	20 - 21	229	102	44.5
09 - 10	191	64	33.5	21 - 22	228	86	37.7
10 - 11	256	68	26.6	22 - 23	157	62	39.5
11 - 12	224	64	28.6	23 - 24	122	51	41.8

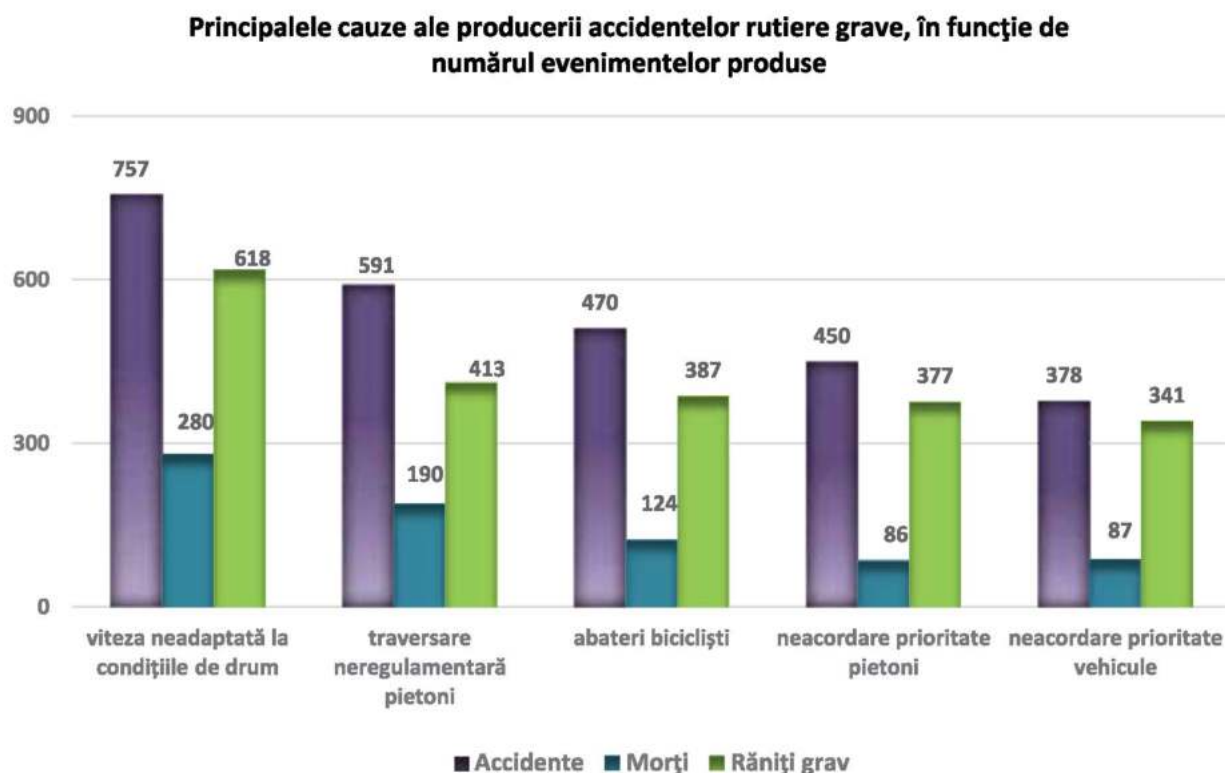
Valori ridicate ale indicelui de mortalitate se înregistrează și în intervalele 01-02 și 04-06, perioade în care traficul este mai puțin intens, dar și în perioadele 06-07 – cu puțin timp înainte de ivirea zorilor – și 20-21 – după lăsarea serii, perioade în care condițiile de vizibilitate au un specific aparte.

❖ cauzele accidentelor rutiere grave

Datele colectate de Poliția Română distribuie accidentele rutiere grave produse în anul **2022** în funcție de **38 de cauze diferite**, după cum urmează:

Cauză	Accidente	Morți	Răniți grav	Indice mortalitate %
1. viteză neadaptată la condițiile de drum	757	280	618	37.0
2. traversare neregulamentară pietoni	591	190	413	32.1
3. abateri bicicliști	511	124	387	24.3
4. neacordare prioritate pietoni	450	86	377	19.1
5. neacordare prioritate vehicule	378	87	341	23.0
6. pietoni pe partea carosabilă	268	165	108	61.6
7. alte preocupări de natură a distrage atenția	218	84	186	38.5
8. depășire neregulamentară	185	108	144	58.4
9. nerespectare distanță între vehicule	173	60	139	34.7
10. conducere sub influența alcoolului	156	47	143	30.1
11. neasigurare la schimbarea direcției de mers	147	37	120	25.2
12. alte abateri săvârșite de conducătorii auto	126	49	92	38.9
13. circulație pe sens opus	125	75	124	60.0
14. conducere fără permis	106	33	86	31.1
15. adormire la volan	92	50	83	54.3
16. neasigurare mers înapoi	82	23	60	28.0
17. abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale	75	21	56	28.0
18. viteză neregulamentară	64	38	52	59.4
19. abateri pasageri/călători/însoțitori	38	4	34	10.5
20. alte abateri pietoni	34	18	17	52.9
21. întoarcere neregulamentară	22	13	14	59.1
22. nerespectare semnalizare semafor	21	5	20	23.8
23. neasigurare schimbare bandă	21	2	22	9.5
24. nerespectare reguli trecere cale ferată	18	16	6	88.9
25. abateri ale conducătorilor de utilaje	14	7	8	50.0
26. animale sau alte obiecte	12	2	11	16.7
27. nerespectare indicatoare rutiere de obligare sau reglementare	8	1	17	12.5
28. defecțiuni tehnice vehicul	5	2	3	40.0
29. nesupraveghere minori	4	1	3	25.0
30. conducere sub influența drogurilor	3	0	3	-
31. obstacol nesemnalizat pe carosabil	2	2	1	100.0
32. conducere agresivă	2	0	2	-
33. semnalizare rutieră incompletă / insuficientă	2	0	2	-
34. parbriz, lunetă, oglinzi lipsă sau neutilizabile	1	0	1	-
35. infirmități sau afecțiuni medicale	1	0	1	-
36. lipsă dispozitive pentru siguranța circulației	1	1	0	100.0
37. alte cauze referitoare la drum	1	0	1	-
38. drum deteriorat sau în lucru	1	0	1	-

Asemănător anului 2021, se remarcă faptul că **viteza neadaptată la condițiile de drum** alături de **traversările neregulate ale pietonilor** reprezintă principalele cauze care contribuie la producerea accidentelor rutiere grave și în anul 2022. 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 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 sau altele asemenea, având legătură nu atât cu conformismul normativ, ci, mai degrabă, cu rezultatul unei evaluări inexacte a complexității situației traficului.

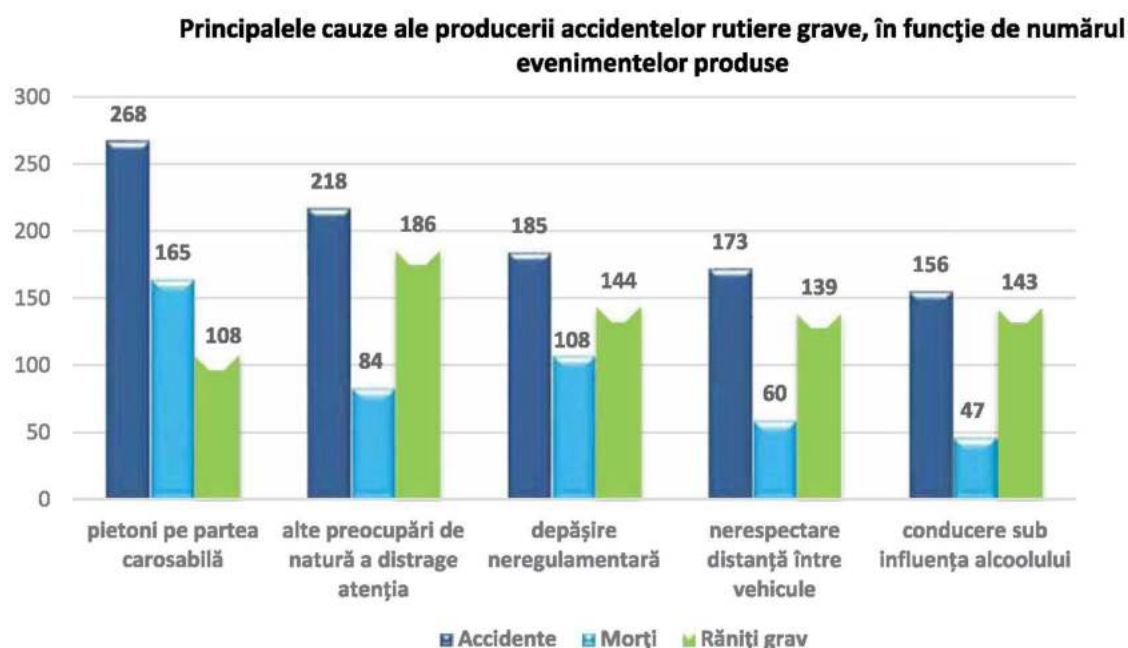
Viteza neadaptată condițiilor de drum a cauzat producerea a **757** de accidente rutiere grave, care s-au soldat cu **280** de persoane decedate și **618** răniți grav, în ușoară scădere față de anul 2021 cu 11 evenimente (-1,4%). Trebuie subliniat faptul că cea mai frecventă cauză de producere a evenimentelor rutiere grave în anul 2022, 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**.

Traversarea neregulamentară a pietonilor a cauzat, în anul 2022, **591** de accidente rutiere grave care s-au soldat cu decesul a **190** de persoane și rănirea gravă a **413** persoane, în scădere față de anul 2022 (-54 de evenimente, -8,37%).

Comparativ cu anul 2021, **abaterile bicicliștilor** au produs cu 41 de evenimente mai mult (+8,72%) față de anul precedent, urcând astfel în clasamentul principalelor cauze generatoare de accidente rutiere grave pe locul al treilea, în timp ce **neacordarea de prioritate pietonilor** a produs cu 13 accidente mai mult față de anul 2021 (+2,97%), trecând pe locul patru în clasament. **Neacordarea de prioritate vehiculelor** rămâne pe locul cinci, la fel ca în anul precedent, înregistrând cu 30 mai puține accidente rutiere grave decât în 2021 (-7,35%).

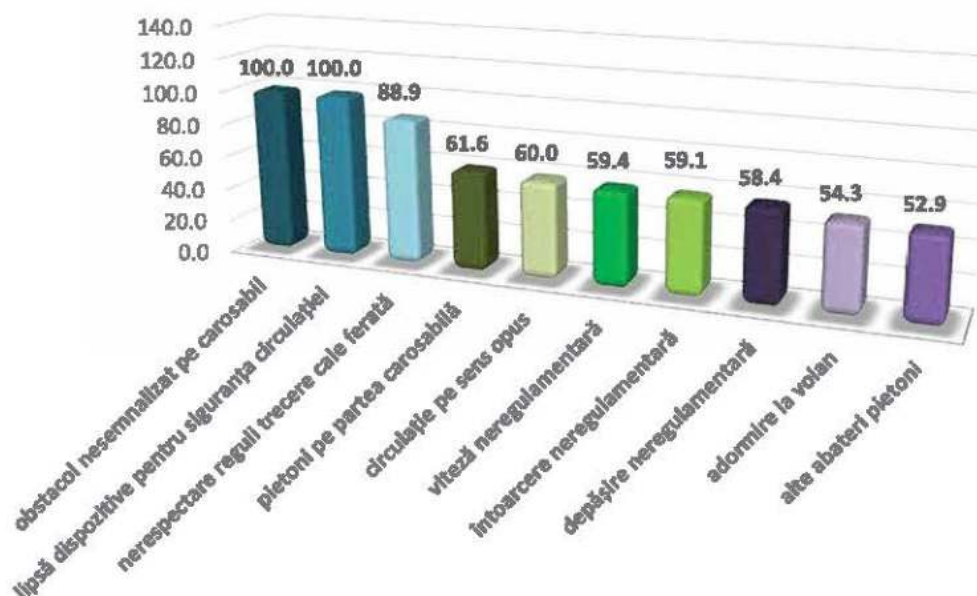
În graficul de mai sus este reprezentat grupul celor cinci cauze ca importanță numerică. În comparație cu anul 2021, ordinea următoarelor cauze care au condus la producerea de accidente rutiere grave rămâne neschimbată, diferențele procentuale fiind destul de mici. Se observă o ușoară creștere față de anul precedent în ceea ce privește cauza **pietoni pe partea carosabilă** (+20 de evenimente rutiere), în timp ce în rândul celorlalte cauze se înregistrează scăderi, cele mai mari fiind sesizate la **nerespectarea distanței între vehicule**, mai puțin cu 30 de evenimente rutiere grave (-14,8%).

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.

Principalele 10 cauze ale producerii accidentelor rutiere grave, în funcție de indicele de mortalitate (%)



După cum se observă, două dintre cauzele reprezentate în graficul de mai sus se regăsesc printre primele zece cele mai frecvente cauze de producere a accidentelor rutiere grave, și anume: **prezența pietonilor pe partea carosabilă și depășirea neregulamentară.**

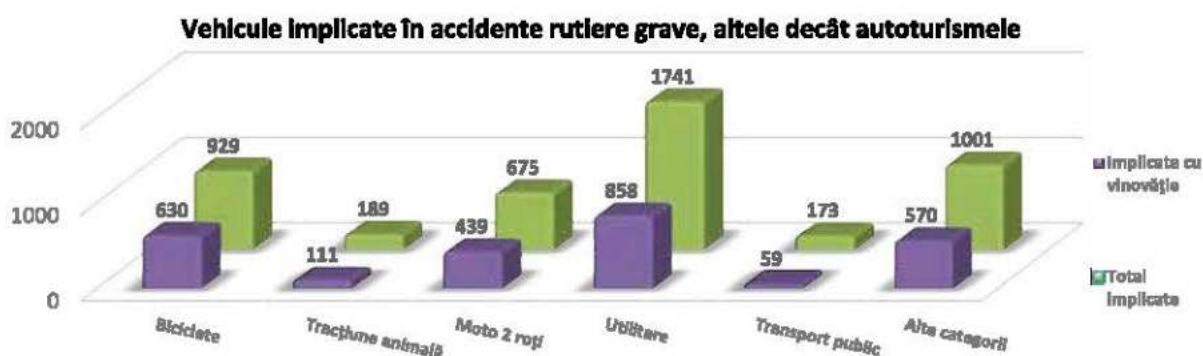
Alte cauze de mare letalitate care, în anul 2022, au stat la originea unui număr ridicat de evenimente sunt:

- **circulația pe sens opus:** a condus la producerea a 125 de accidente rutiere grave, din care au rezultat 75 de persoane decedate și 124 de răniți grav;
- **adormirea la volan:** a provocat 92 de evenimente, în care au murit 50 de persoane, alte 83 fiind rănite grav;
- **viteza neregulamentară:** a cauzat producerea a 64 de accidente rutiere grave, soldate cu 38 de morți și 32 de 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 (18 accidente, din care au rezultat 16 persoane decedate și 6 răniți grav), dar mortalitatea acestora este extrem de ridicată, depășind cu mult valorile altor situații în referință. În anul 2022, aceasta este de 88,9%. Cazurile de obstacole nesemnalizate pe carosabil și lipsa de dispozitive pentru siguranța circulației au avut indici de mortalitate superiori, de 100%, însă numărul accidentelor grave produse în aceste condiții este mult mai mic (2 evenimente rutiere, respectiv 1).

❖ categoria de vehicul implicat în accident

În accidentele rutiere grave care s-au produs pe drumurile din România în anul 2022 au fost implicate **11.703 vehicule** din cele mai diverse categorii. Dintre acestea, 6.965 au fost autoturisme (59,5%).



Conform datelor furnizate de Poliția Română, din totalul vehiculelor implicate, 6.223 au angajat vinovăția conducătorilor lor în producerea accidentelor rutiere grave. Dintre acestea, 3.556 (57,1%) reprezintă autoturismele, rezultând că în 75,4% dintre accidentele grave produse în anul 2022, vinovăția pentru producerea acestuia aparține unui conducător de autoturism.

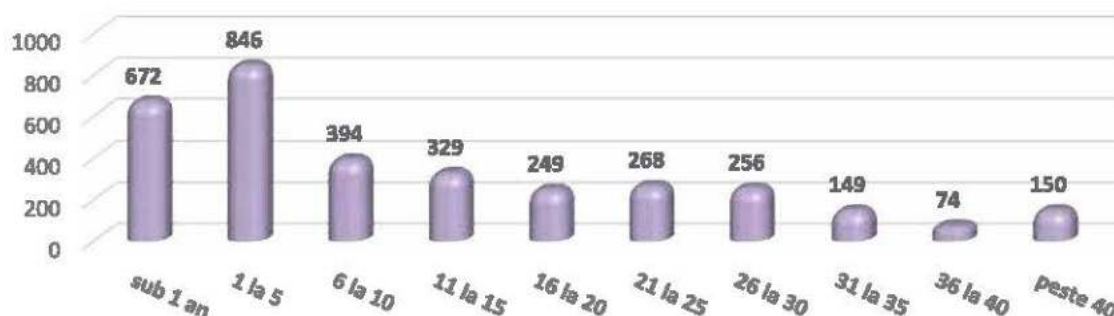
În graficul anterior este reprezentată participarea la producerea accidentelor rutiere grave a diferitelor categorii de vehicule, altele decât autoturismele, respectiv, implicarea cu vinovăție a acestor categorii.

❖ vechimea permisului conducătorilor de autovehicule

Asemănător anului precedent, distribuția conducătorilor de autovehicule implicați cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave în anul 2022 în funcție de vechimea permisului, arată că la originea producerii acestor evenimente s-au aflat cel mai frecvent conducătorii de autovehicule cu o experiență de la 1 la 5 ani. Aceștia reprezintă **25%** 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 (**19,8%**). În acord cu rezultatele a numeroase analize, și aceste date arată că experiența în calitate de conducător auto constituie un factor care influențează în mare măsură probabilitatea producerii evenimentelor rutiere.

Accidentele rutiere grave, în funcție de vechimea permisului conducătorilor de vehicule implicați cu vinovăție



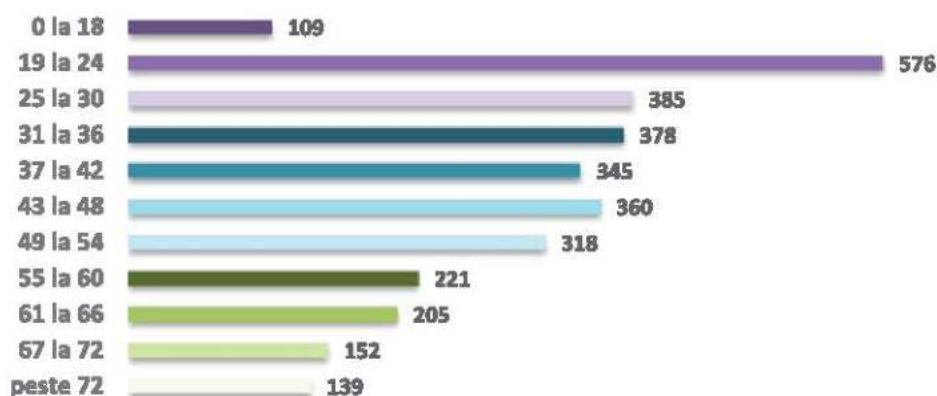
❖ vârsta conducătorului auto implicat în accidente rutiere grave

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 de a produce accidente rutiere grave se reduce odată cu înaintarea în vârstă.

O posibilă explicație poate fi experiența câștigată în traficul rutier odată cu trecerea timpului. Astfel, șoferii mai tineri, având mai puțină experiență, manifestă o probabilitate mai mare de a fi implicați mai des în producerea de accidente rutiere grave.

Distribuția în funcție de vârstă este influențată și de prezența conducătorilor auto în trafic. Astfel, frecvența mai mare a tinerilor prezenți în trafic determină raporturile dintre diferitele intervale de vârstă ale conducătorilor auto implicați cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave.

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



❖ genul conducătorului auto implicat în accidente rutiere grave

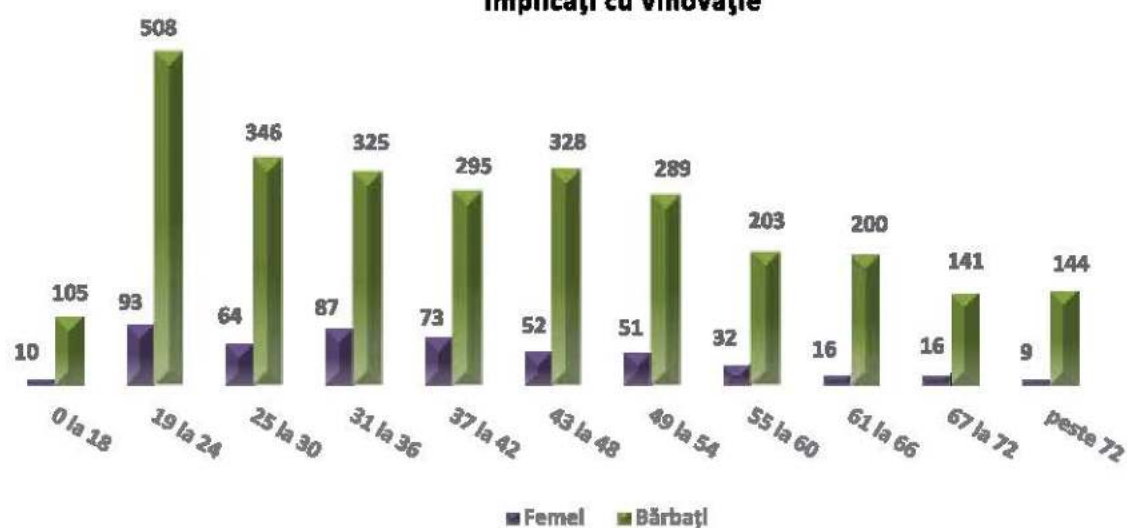
De asemenea, genul constituie o variabilă importantă în aprecierea riscului producerii unui accident rutier grav. Derivând din diferențele unor caracteristici psihologice care influențează atitudinile și comportamentele rutiere, genul conducătorilor auto descrie o implicare diferită a femeilor și bărbaților conducători de vehicule în evenimentele rutiere grave care s-au produs în anul 2022.

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



Așa cum se constată în graficul de mai sus, implicarea femeilor în producerea evenimentelor rutiere grave este mult mai redusă decât cea a bărbaților. În anul 2022, evenimentele rutiere grave au avut ca participanți (cu sau fără vinovăție) un număr de 6,07 ori mai mic de femei. Totodată, de 5,73 ori mai puține femei au fost implicate cu vinovăție în accidente rutiere grave (aspecte ce trebuie însă corelate cu prezența în trafic a celor două categorii de gen, numărul bărbaților care dețin permis de conducere fiind de aproape două ori mai mare decât cel al femeilor).

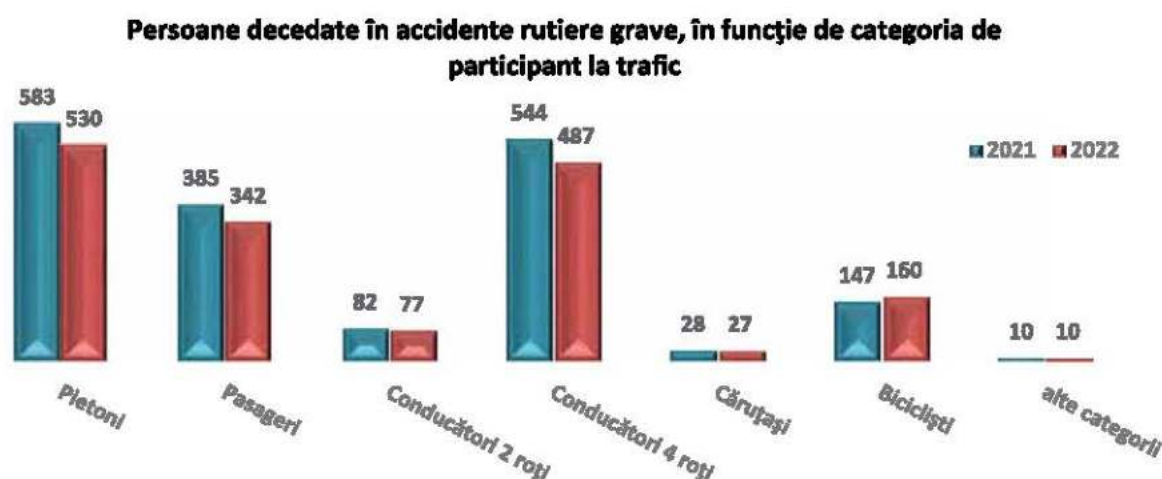
**Accidentele rutiere grave, în funcție de vârsta și genul conducătorilor auto
Implicăți cu vinovăție**



După cum arată distribuția în funcție de gen și vârstă a conducătorilor auto implicați cu vinovăție în accidentele rutiere grave, atât bărbații, cât și femeile cu vârste cuprinse între 19 și 24 de ani sunt responsabili pentru producerea unui număr mai mare de astfel de evenimente, comparativ cu celelalte categorii de vârstă (17,6% dintre bărbații, respectiv 18,5% dintre femeile care au produs accidente grave se aflau în acest interval de vârstă).

❖ persoane decedate în accidente rutiere grave

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



Asemănător anilor precedenți, în anul 2022, pietonii constituie cele mai numeroase victime. Astfel, pietonii reprezintă 32,5% din totalul celor decedați în accidentele rutiere grave produse în anul 2022. Aceste cifre confirmă gradul ridicat de vulnerabilitate a acestei categorii, dar și nivelul de indisciplină rutieră pe care îl manifestă. Comparativ cu anul 2021, numărul pietonilor decedați a scăzut în anul 2022 (- 53 de victime).

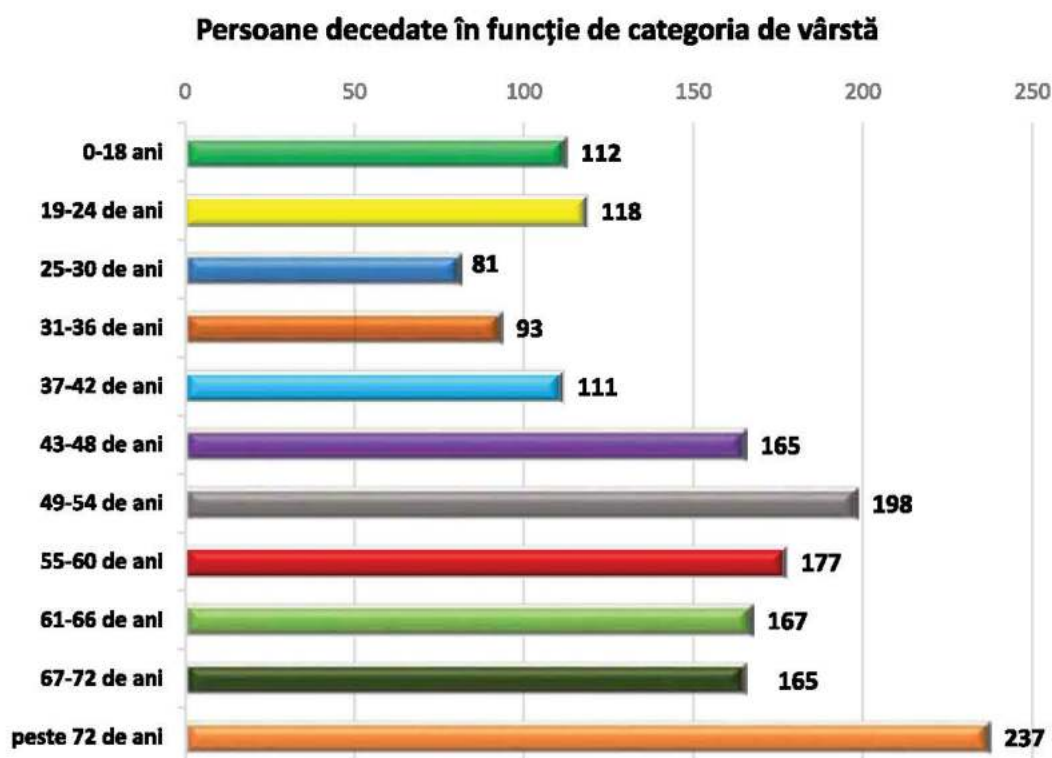
Conducătorii autovehiculelor cu 4 roți reprezintă următoarea categorie de participanți decedați în evenimente rutiere (487 de conducători de autovehicule cu 4 roți au murit în 2022), fiind urmați ca frecvență de pasageri (342 de persoane decedate).

Prin comparație cu anul 2021, se înregistrează scăderi în ceea ce privește aproape toate categoriile de participanți la trafic, doar în cazul bicicliștilor constatându-se o ușoară creștere: de la 147 la 160 de persoane decedate.

Cele mai semnificative scăderi au fost constatate în rândul conducătorilor auto cu 4 roți (-57 de cazuri).

❖ **persoane decedate în accidente rutiere grave pe categorii de vârstă**

În graficul de mai jos vom prezenta distribuția persoanelor decedate ca urmare a accidentelor rutiere grave în funcție de categoria de vârstă a acestora.



Pe primul loc în clasament, cu cea mai mare frecvență a mortalității, regăsim persoanele cu vârsta de peste 72 de ani (237 de decese), ele fiind categoria de vârstă cea mai des întâlnită în rândul pietonilor și bicicliștilor decedați.

De asemenea, datele relevă că persoanele cu vârsta de peste 60 de ani reprezintă o treime dintre victimele decedate în traficul rutier.

Cele mai puține decese se înregistrează în rândul categoriei de vârstă 25-30 de ani, aceștia reprezentând doar 5% din totalul victimelor decedate în urma evenimentelor rutiere grave.

Nu este de neglijat nici faptul că un număr destul de mare al deceselor provocate de evenimentele rutiere grave se regăsește și în rândul celor cu vârsta cuprinsă între 0-18 ani (112 decese), printre aceștia aflându-se și copii cu vârste de 0-6 ani, respectiv 7-12 ani, aceștia având calitatea de pietoni, bicicliști sau pasageri.

Un ghid realizat de UNICEF în anul 2022 expune câțiva factori de risc în rândul evenimentelor rutiere grave în care sunt implicați copiii. Așadar, viteza, volumul mare de trafic, infrastructura, singuranța automobilelor și comportamentul celorlalți participanți la traficul rutier sunt doar câteva dintre problemele expuse, care pot afecta sănătatea fizică și mentală a copiilor.³⁸

Factorul de risc care se regăsește cel mai frecvent în producerea accidentelor rutiere grave, în fiecare an, este marcat de viteză, un factor care contribuie la aproximativ o treime din toate accidentele rutiere mortale în țările cu venituri mari și până la jumătate în țările cu venituri mici și medii³⁹. Totodată, conform aceluiași ghid, copiii accidentați de un vehicul având viteza de 30km/h au mult mai multe șanse de supraviețuire decât în cazul care, în aceeași situație, viteza autovehiculului ar fi de 50 km/h.

Comparativ cu anul precedent, în anul 2022, victimele în rândul copiilor cu vârsta până la 18 ani se află în ușoară scădere, cu 5 decese mai puțin. Îngrijorător este faptul că, din cele 112 decese înregistrate în rândul categoriei de vârstă 0-18 ani, 19 copii cu vârsta de până în 6 ani și-au pierdut viața în evenimentele rutiere grave ca pasageri, iar alți 10 copii de aceeași vârstă au decedat pe trecerea de pietoni.

Prin prisma caracteristicilor specifice vârstei, cei mici reprezintă un grup vulnerabil în ceea ce privește participarea lor la traficul rutier, fapt pentru care este necesară o atenție sporită la transportul copiilor pe diferitele categorii de drum, părinții sau persoanele în responsabilitatea cărora se află având răspunderea de a deține echipamentul de siguranță necesar și potrivit vârstei lor.

❖ **pietoni decedați – 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 accidentele rutiere în care pietonii sunt victimizați implică frecvent responsabilitatea acestora.

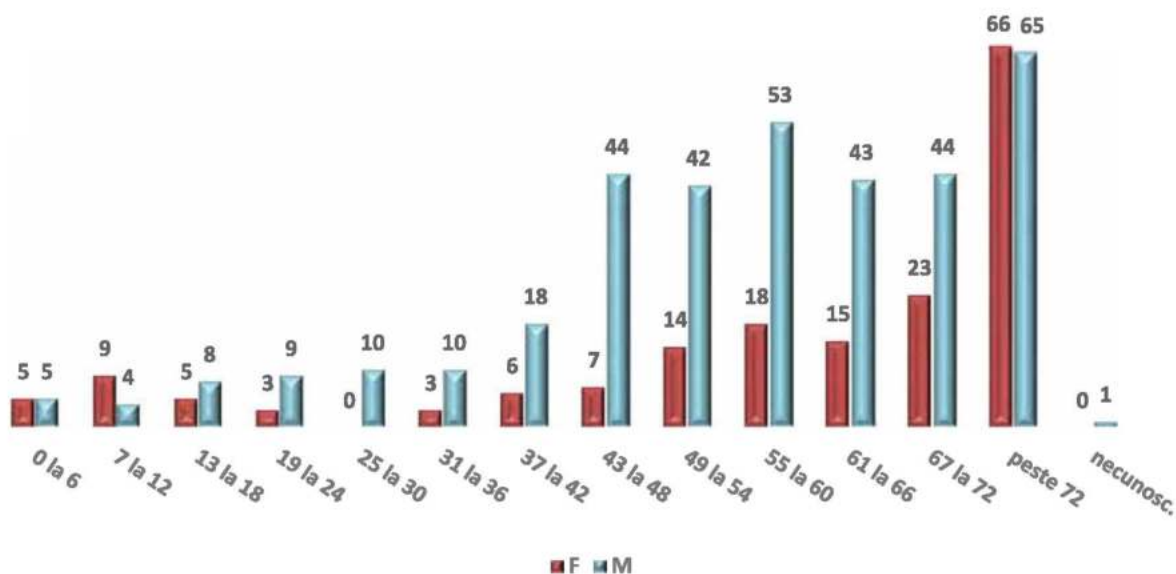
Așa cum se observă în graficul următor, cele mai multe victime se înregistrează la nivelul categoriei de vârstă de peste 72 de ani.

Deși au decedat mai puțini pietoni în accidentele rutiere grave comparativ cu anul 2021, în anul 2022 nu se remarcă modificări în ceea ce privește distribuția pe categorii de vârstă a acestora, persoanele vârstnice reprezentând principala categorie de persoane vulnerabile ca pietoni în trafic.

³⁸ UNICEF, 2022, *Technical Guidance for Child and Adolescent Road Safety*, <http://unicef.org/documents/unicef-technical-guidance-child-and-adolescent-road-safety>

³⁹ ibidem

Pietoni decedați în accidente rutiere grave, în funcție de vârstă și sex



Graficul anterior arată că, în cazul pietonilor decedați în accidente rutiere, numărul bărbaților îl depășește pe cel al femeilor la aproape toate categoriile de vârstă, cu excepția intervalului 0-12 ani și peste 72 de ani.

❖ bicicliști decedați – categorie vârstă

Distribuția pe intervale de vârstă a bicicliștilor, victime ale accidentelor rutiere grave în anul 2022, arată faptul că, și în rândul acestei categorii, cele mai multe victime sunt persoanele cu vârsta de peste 72 de ani.

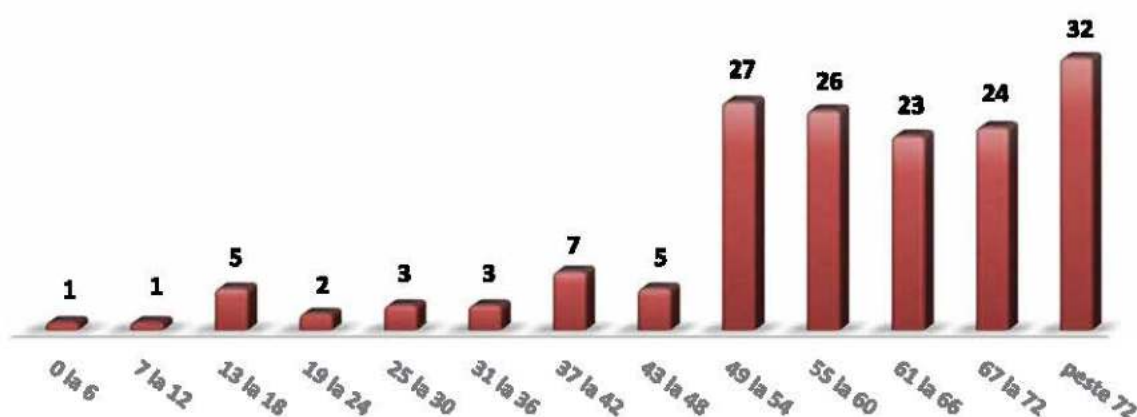
Cele mai puține victime sunt întâlnite în rândul bicicliștilor cu vârste cuprinse între 19 și 48 de ani, situație similară anului precedent, determinată de dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete, dar și de nivelul mai ridicat de informare și educație rutieră a persoanelor din această categorie de vârstă, transpus într-o conduită rutieră preventivă.

De asemenea, numărul de accidente rutiere grave cauzate de abaterile bicicliștilor confirmă gradul mai mare de conformism la normele rutiere al celor din mediul urban: 201 accidente rutiere grave au fost cauzate de abaterile bicicliștilor în mediul urban, față de 270 în mediul rural.

Se remarcă faptul că persoanele de 49 de ani și peste reprezintă 83% din totalul bicicliștilor decedați în urma unor accidente rutiere.

Un număr redus de decese s-a înregistrat și în rândul copiilor și tinerilor bicicliști: 7 persoane cu vârsta până în 18 ani și 5 persoane în categoria de vârstă 19-30 de ani au decedat în accidente rutiere.

Bicicliști decedați în accidente rutiere grave, pe intervale de vârstă



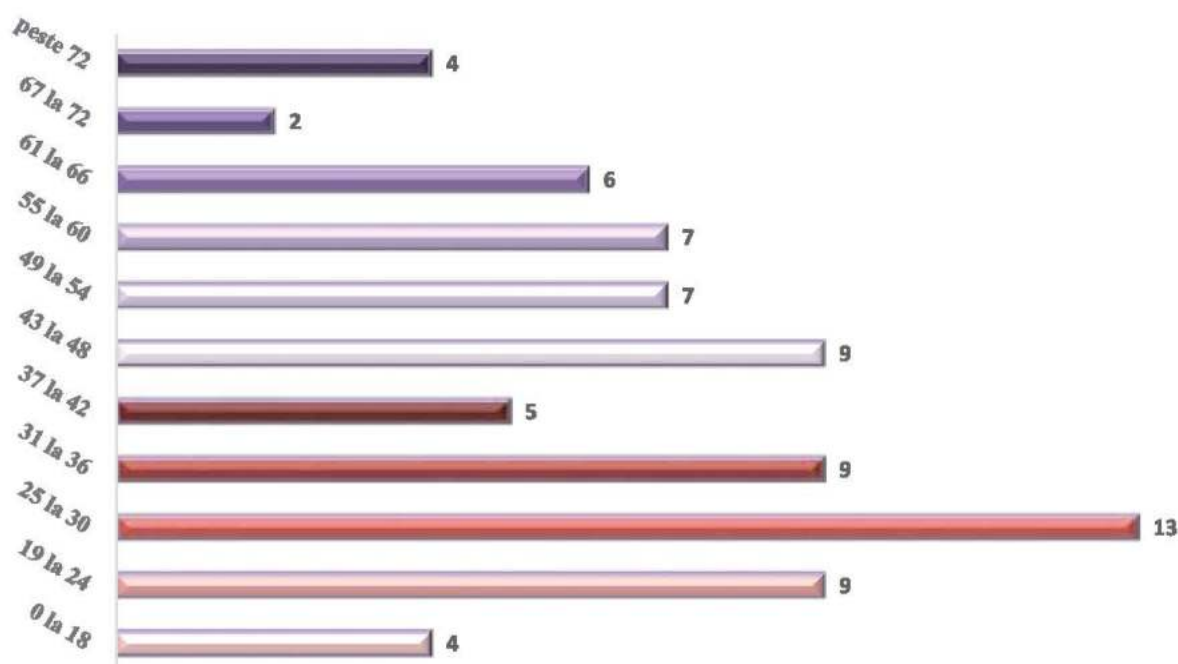
❖ conducători de vehicule motorizate cu 2 roți decedați – categorie vârstă

În graficul următor este reprezentată structura pe vârstă a deceselor înregistrate în rândul celor care au condus vehicule motorizate cu două roți.

Distribuția victimelor reproduce structura pe vârstă a utilizatorilor acestui tip de vehicul și exemplifică modul în care caracteristicile comportamentale asociate vârstei le amplifică pe cele care țin de caracteristicile vehiculului pe 2 roți. Astfel, putem observa că cele mai multe persoane care au condus vehicule motorizate cu două roți și care au decedat în accidente rutiere grave în anul 2022 au fost conducătorii cu vârste cuprinse între 25 și 30 de ani.

Totodată, aceste date trebuie interpretate și în funcție de numărul persoanelor care dețin permis de conducere pentru această categorie de vehicul, acesta fiind utilizat mai ales de cei care se încadrează în această categorie de vârstă.

Conducători 2 roți moto, decedați în accidente rutiere grave, pe intervale de vârstă



❖ categorie participant la trafic decedat – tip drum

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 **50%** dintre persoanele decedate în accidentele produse pe stradă, **27,6%** dintre victimele decedate în urma accidentelor petrecute pe drumurile naționale și **30,9%** dintre persoanele care și-au pierdut viața în evenimentele rutiere produse pe drumurile județene.

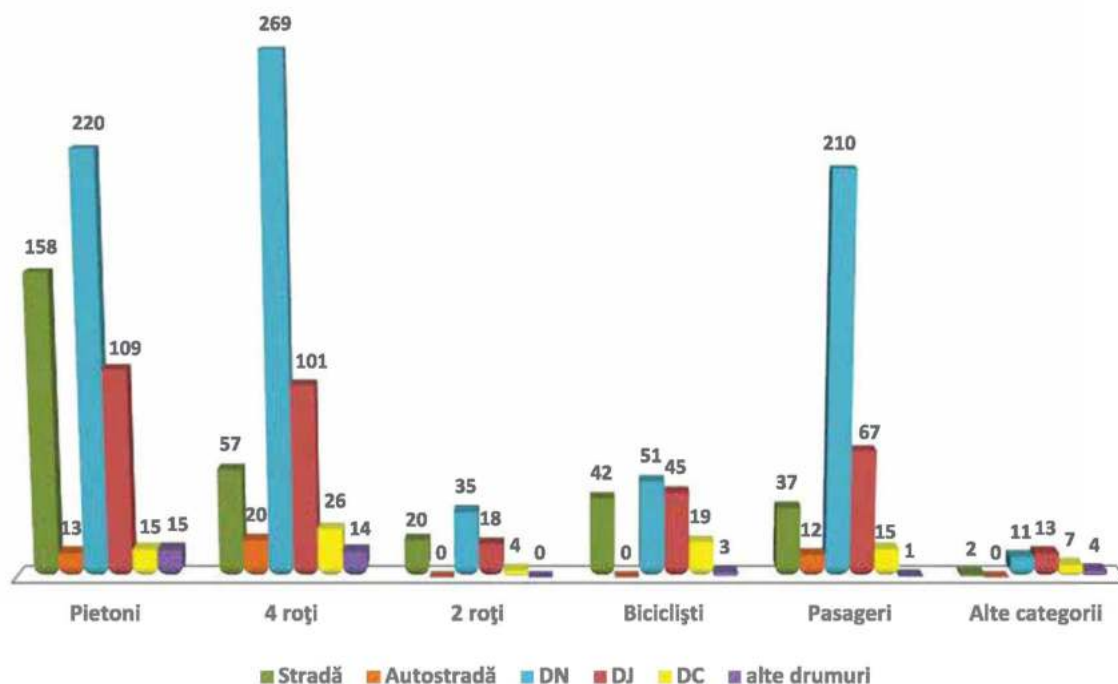
Numărul mare de pietoni decedați pe drumurile naționale și județene este determinat atât de indisciplinarea rutieră a conducătorilor de vehicule, cât și de nivelul scăzut de educație rutieră și de lipsa adoptării unui comportament rutier preventiv de către pietoni.

Totodată, elementele de infrastructură, precum distanțele mari între trecerile de pietoni pe drumurile naționale, lipsa trotuarelor în unele zone și lipsa iluminării stradale pot conduce la producerea de evenimente rutiere grave în care pietonii sunt victimizați.

Nu trebuie trecut cu vederea faptul că 13 persoane (persoane aflate în staționare sau în mers pe partea carosabilă) au decedat în urma unor evenimente rutiere produse pe autostradă. În comparație, în accidentele rutiere grave produse pe autostradă au decedat 20 de conducători auto, în condițiile în care pe autostradă au murit în total 45 de persoane.

De asemenea, o altă categorie de drum pe care sunt victimizați pietonii sunt străzile, acestea reprezentând o componentă consistentă a traficului rutier în interiorul localităților.

Persoane decedate în accidentele rutiere grave, în funcție de categoria de participant la trafic și de categoria drumului





Capitolul III

ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC

Analiză comparativă

2022, 2018, 2014, 2010, 2008

Studiul privind atitudinile sociale ale conducătorilor auto din România a fost conceput ca o investigație longitudinală și s-a desfășurat, succesiv, în anii 2008, 2010, 2014, 2018, 2022⁴⁰.

Obiectivele studiului au fost:

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

⁴⁰ Ultimele două demersuri de investigație sociologică, cele din anii 2018 și 2022, au fost realizate de Cult Market Research în parteneriat cu Poliția Română, cu sprijinul Ursus Breweries

Metoda folosită în cadrul acestui studiu a fost ancheta sociologică pe bază de chestionar. Chestionarul utilizat este o variantă modificată și completată a chestionarului SARTRE (*Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe*), aplicat începând cu 1991 până în prezent în mai multe state europene. Astfel, instrumentul de cercetare a fost adaptat atât specificului socio-cultural românesc, cât și noilor provocări în traficul rutier.

Grupul țintă a fost cel al românilor cu vârste mai mari de 18 ani, care dețin permis de conducere auto, eșantionarea fiind realizată prin metoda cotelor legate, având drept criterii vârsta, sexul, mediul de rezidență, regiunea de dezvoltare și categoria de permis de conducere deținut. Structura eșantionului este similară în toate cele 5 valuri. În anul 2008 a fost utilizat un eșantion de 1207 chestionare, în 2010 – 1119 chestionare, în 2014 – 1202 chestionare, în 2018 – 1259 de chestionare și în 2022 – 1205 chestionare⁴¹.

În primele 3 valuri, metoda de culegere a datelor a fost interviul față în față, iar în anii 2018 și 2022 chestionarele au fost aplicate telefonic de către operatori de interviu specializați (metoda CATI).

Prezentăm în continuare rezultatele studiului din 2022, respectând structura pe care au construit-o autorii acestuia, cu precizarea că răspunsurile reprezintă expresiile atitudinilor celor chestionați și nu reflectarea situației obiective.

1. Percepții generale privind traficul

57% dintre conducătorii auto chestionați au declarat că se simt, mai degrabă, în siguranță, iar 43% au declarat contrariul, că se simt în siguranță în mică și foarte mică măsură. În anul 2022 s-a înregistrat o creștere a gradului de siguranță pe care șoferii români îl resimt în trafic, comparativ cu anii anteriori.

Sentimentul de siguranță în trafic ⁴²

An	Foarte mare măsură	Mare măsură	Mică măsură	Foarte mică măsură
2008	6%	41%	44%	9%
2010	5%	38%	48%	9%
2014	4%	43%	46%	7%
2018	6%	42%	41%	11%
2022	10%	47%	38%	5%

⁴¹ Cult Market Research, 2022, *Atitudini sociale privind riscul în trafic. Analiză comparativă 2022, 2018, 2014, 2010, 2008*, pg. 13

⁴² Ibidem, pg. 16

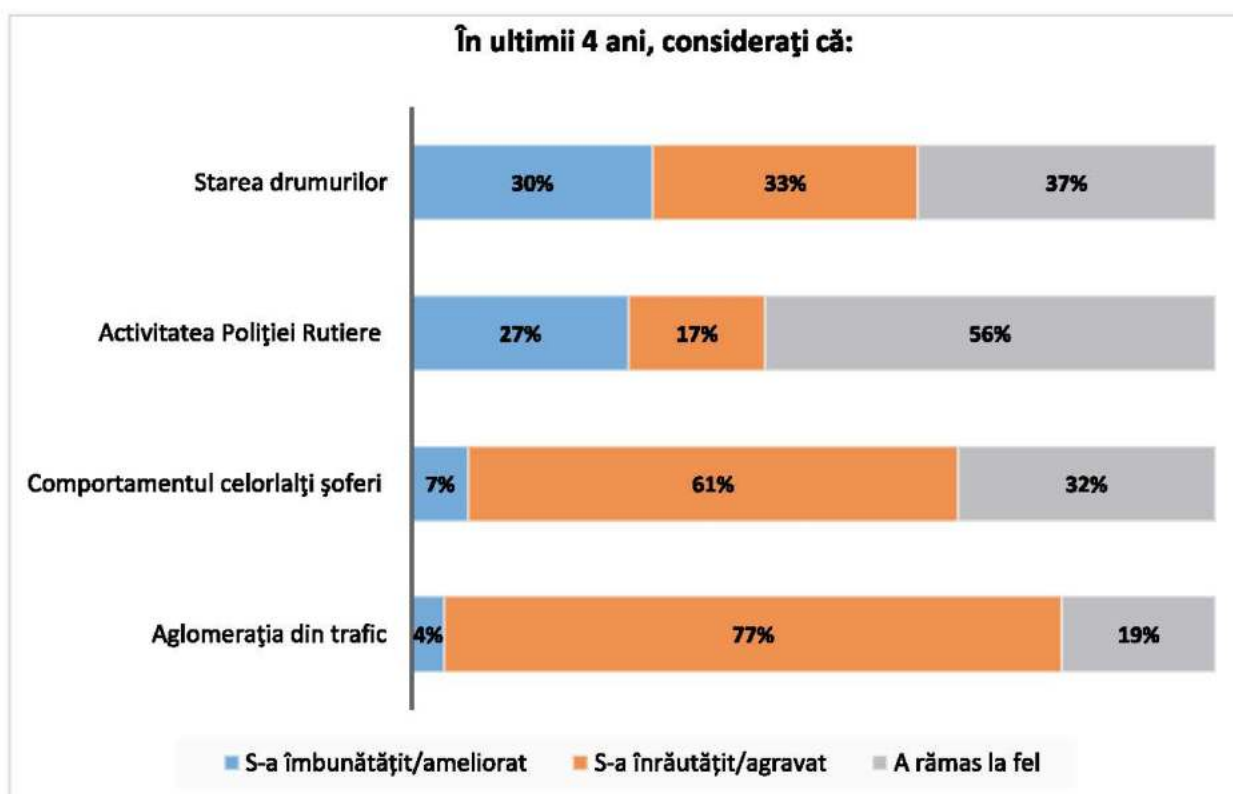
Principalele motive care produc nesiguranță în trafic sunt:

- *Nerespectarea regulilor de circulație în trafic (34%);*
- *Manevrele riscante executate de către șoferi (32%);*
- *Starea precară a drumurilor (28%).*

Constatăm faptul că sentimentul de nesiguranță pe care îl resimt conducătorii auto în trafic este rezultatul, mai degrabă, al unor factori externi lor; unul dintre motivele personale identificate și care naște o stare de nesiguranță este acela că unora dintre ei (3%) șofatul li se pare o activitate stresantă.

Peste jumătate dintre participanții la studiu consideră că activitatea Poliției Rutiere a rămas la fel în ultimii 4 ani în contextul în care percep că aglomerația în trafic a crescut, comportamentului celorlalți șoferi s-a înrăutățit și starea drumurilor s-a înrăutățit sau cel mult a rămas la fel.

Situația din ultimii 4 ani în trafic⁴³

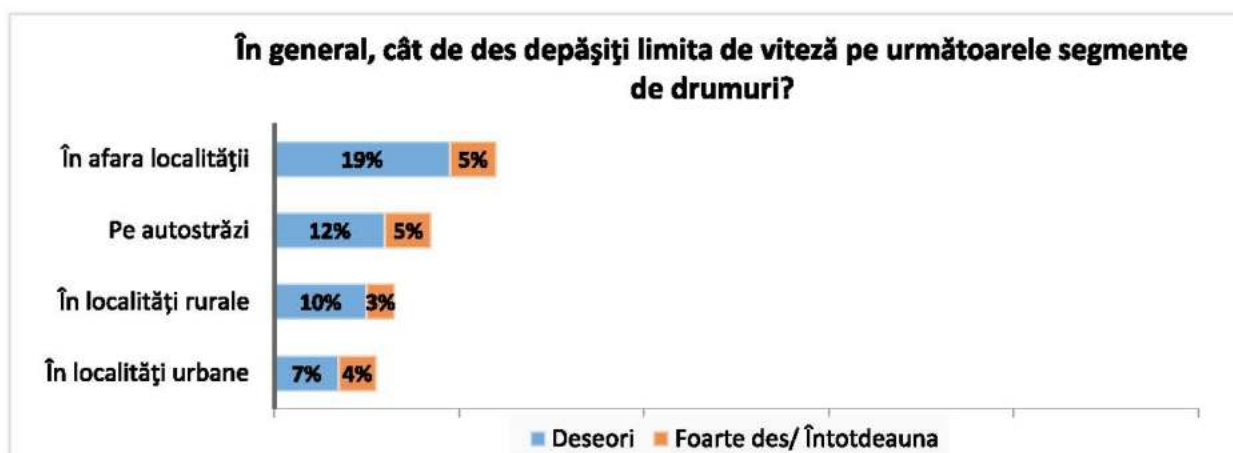


⁴³ Cult Market Research, 2022, *Atitudini sociale privind riscul în trafic. Analiză comparativă 2022, 2018, 2014, 2010, 2008*, pg. 17

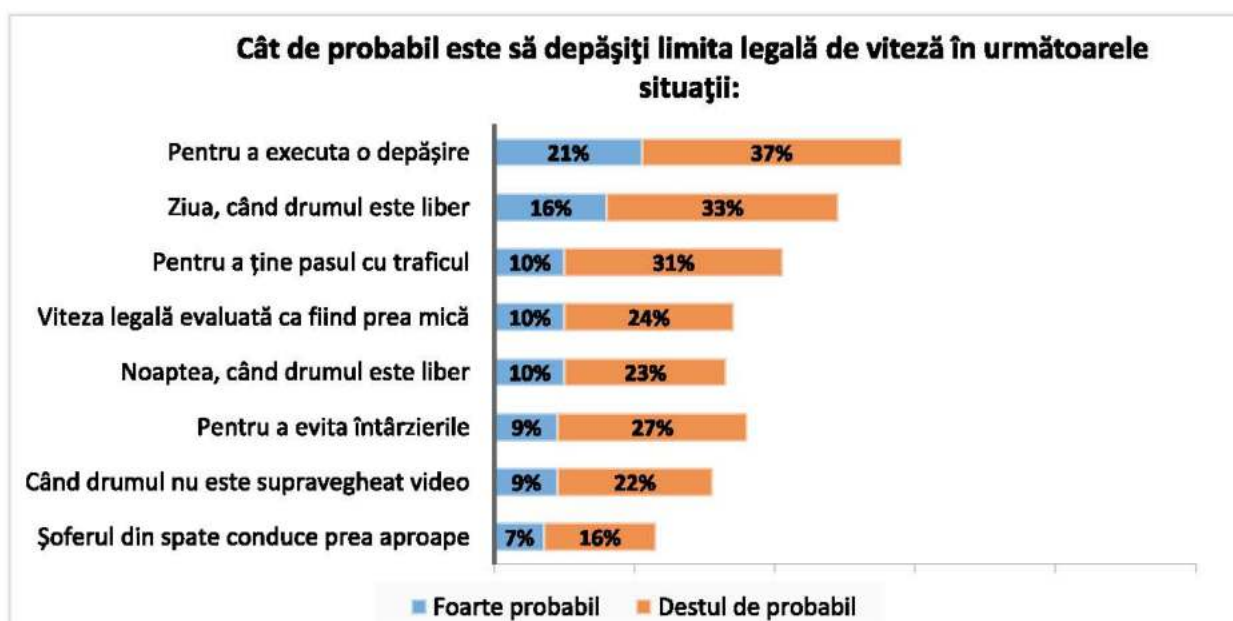
2. Viteza în trafic

Așa cum se observă în graficul următor, conducătorii auto recunosc că depășesc limita de viteză mai frecvent în afara localităților (24%) și mai puțin în localitățile urbane (11%).

Depășirea limitei de viteză / tipuri localități ⁴⁴



Din punctul de vedere al șoferilor există anumite situații care justifică comportamentele de risc în trafic. Astfel, a reieșit faptul că este mai probabil ca șoferii români să depășească viteza legală pentru a executa o depășire (58%) și este cel mai puțin probabil să o depășească atunci când șoferul din spatele lor conduce prea aproape (23%).



⁴⁴ Cult Market Research, 2022, *Atitudini sociale privind riscul în trafic. Analiză comparativă 2022, 2018, 2014, 2010, 2008*, pg. 18

Depășirea vitezei legale în diferite situații⁴⁵

De altfel, 81% dintre șoferii chestionați declară că nu au fost sancționați pentru depășirea limitei de viteză în ultimii 3 ani. Dintre cei care au fost sancționați, cea mai mare parte au fost amendați și au primit puncte de penalizare.

Comparativ cu anii anteriori, s-a observat o scădere a proporției șoferilor care au fost sancționați pentru depășirea vitezei în anul 2022, dar și o ușoară tendință de creștere a proporției șoferilor sancționați prin puncte de penalizare (comparativ cu anul 2018).

Sanțiuni pentru depășirea limitei de viteză⁴⁶

An	Nu	Da, doar puncte de penalizare	Da, amendat și puncte de penalizare	Da, amendat și suspendare permis
2008	72%	-	-	-
2010	71%	12%	15%	2%
2014	69%	15%	14%	2%
2018	78%	4%	16%	2%
2022	81%	9%	8%	2%

Cea mai mare parte a șoferilor chestionați consideră că probabilitatea de a fi verificați cu radarul, în deplasările cotidiene, este destul de scăzută. Mai mult de jumătate (58%) dintre șoferi aproximează că ar putea fi verificați cu radarul doar uneori sau foarte rar/niciodată.

Raportat la anul 2018, proporția conducătorilor auto care cred că pot fi verificați cu radarul foarte des sau întotdeauna a scăzut cu 13%. În acest an (2022), doar 11% dintre șoferi sunt de părere că pot fi verificați cu radarul foarte des sau întotdeauna.

Probabilitatea verificării cu radarul⁴⁷

An	Foarte des/Întotdeauna	Deseori
2008	8%	16%
2010	14%	41%
2014	15%	42%
2018	24%	23%
2022	11%	31%

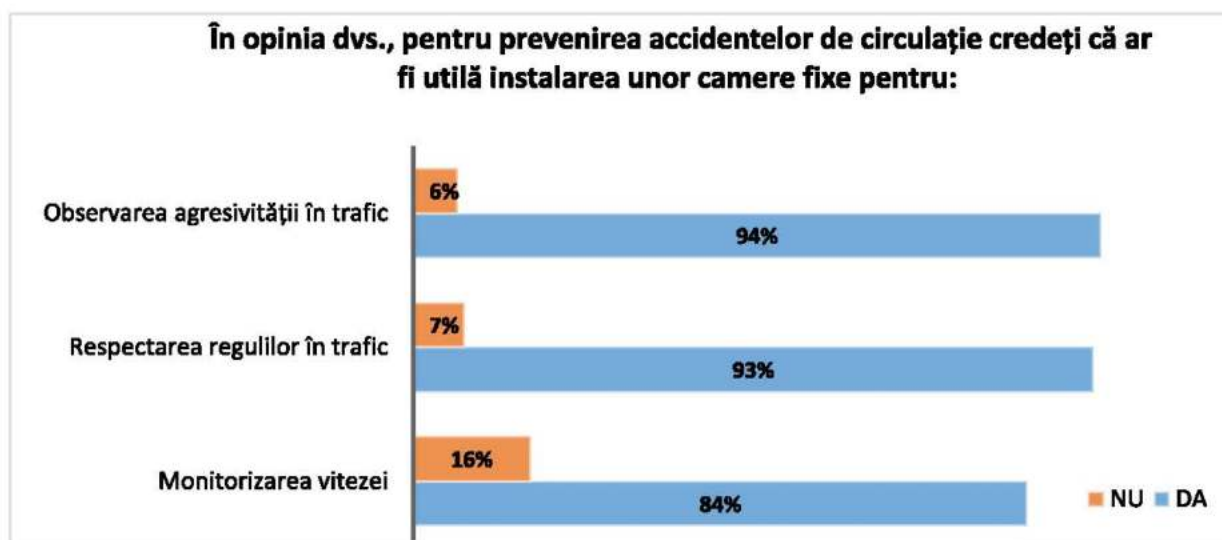
⁴⁵ Cult Market Research, 2022, *Atitudini sociale privind riscul în trafic. Analiză comparativă 2022, 2018, 2014, 2010, 2008*, pg. 20

⁴⁶ *ibidem*, pg. 23

⁴⁷ *ibidem*, pg. 21

Prevenirea accidentelor de circulație prin montarea camerelor fixe⁴⁸

Un alt aspect urmărit a fost acela al percepției șoferilor asupra folosirii camerelor de supraveghere în trafic și în ce situații consideră ei că ar fi cel mai utile. Prevenirea accidentelor de circulație prin montarea camerelor fixe este considerată utilă de către aceștia, procente variind în funcție de informațiile pe care se consideră că le-ar putea aduce despre traficul rutier.



Se observă faptul că șoferii cred mai degrabă că acestea ar fi utile pentru observarea agresivității în trafic și a respectării regulilor de circulație (94%, respectiv 93%).

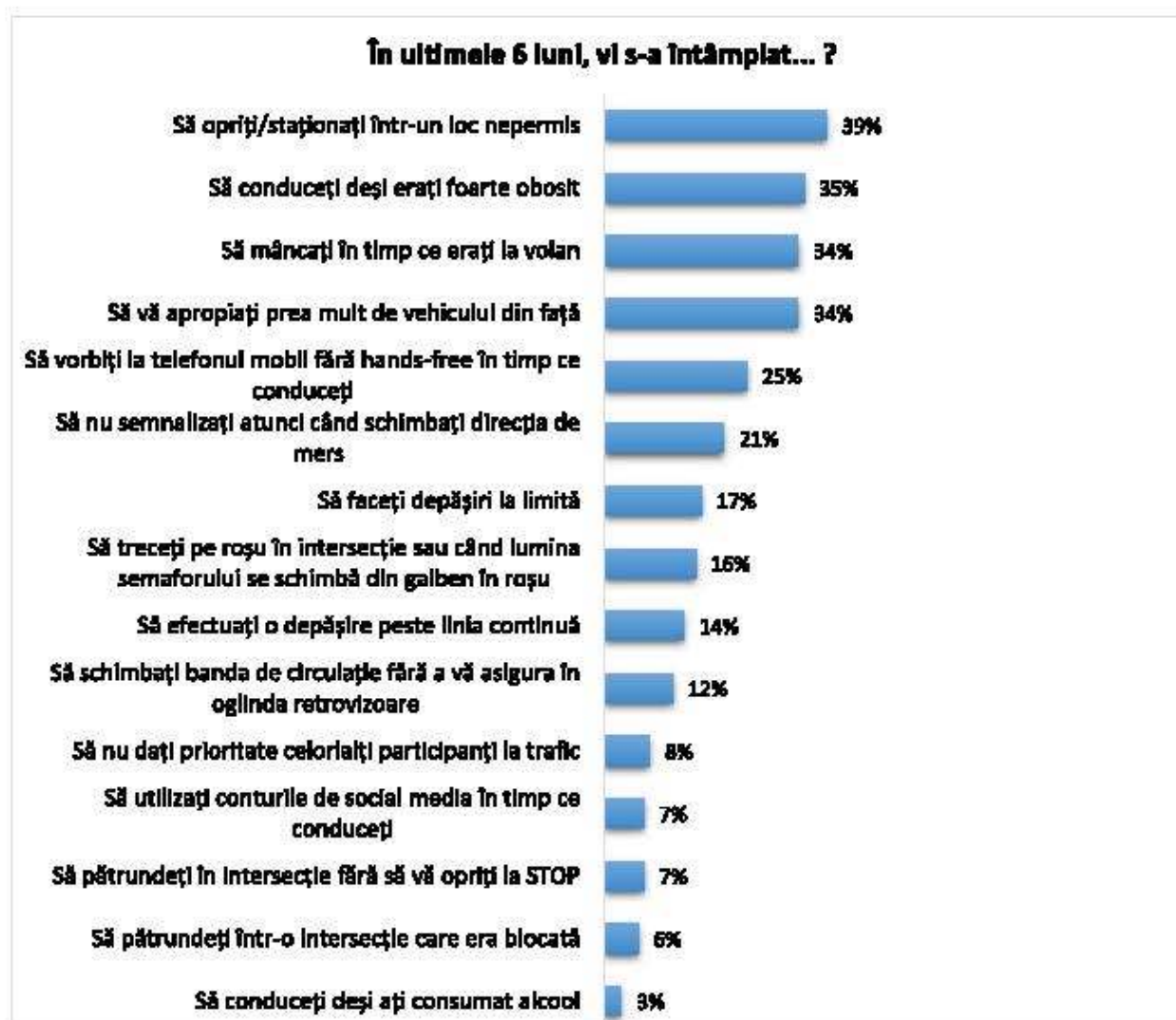
Remarcăm, de asemenea, faptul că procentul celor care cred că aceste camere nu ar fi utile pentru monitorizarea vitezei (16%) este mai mare comparativ cu al celor care consideră că nu ar fi utile pentru observarea agresivității și a respectării regulilor în trafic (6%, respectiv 7%).

3. Atitudini și comportamente de risc în trafic

Percepția a ceea ce înseamnă comportament de risc în trafic, atât cel propriu, cât și al celorlalți conducători auto, diferă: „siguranța de sine” ca șofer, bazată pe anii de vechime (considerați experiență) sau faptul că unii dintre respondenți nu au avut niciodată incidente influențează opinia despre ceea ce ei consideră că ar afecta siguranța rutieră.

⁴⁸ Cult Market Research, 2022, *Atitudini sociale privind riscul în trafic. Analiză comparativă 2022, 2018, 2014, 2010, 2008*, pg. 22

Comportamente de risc în trafic⁴⁹

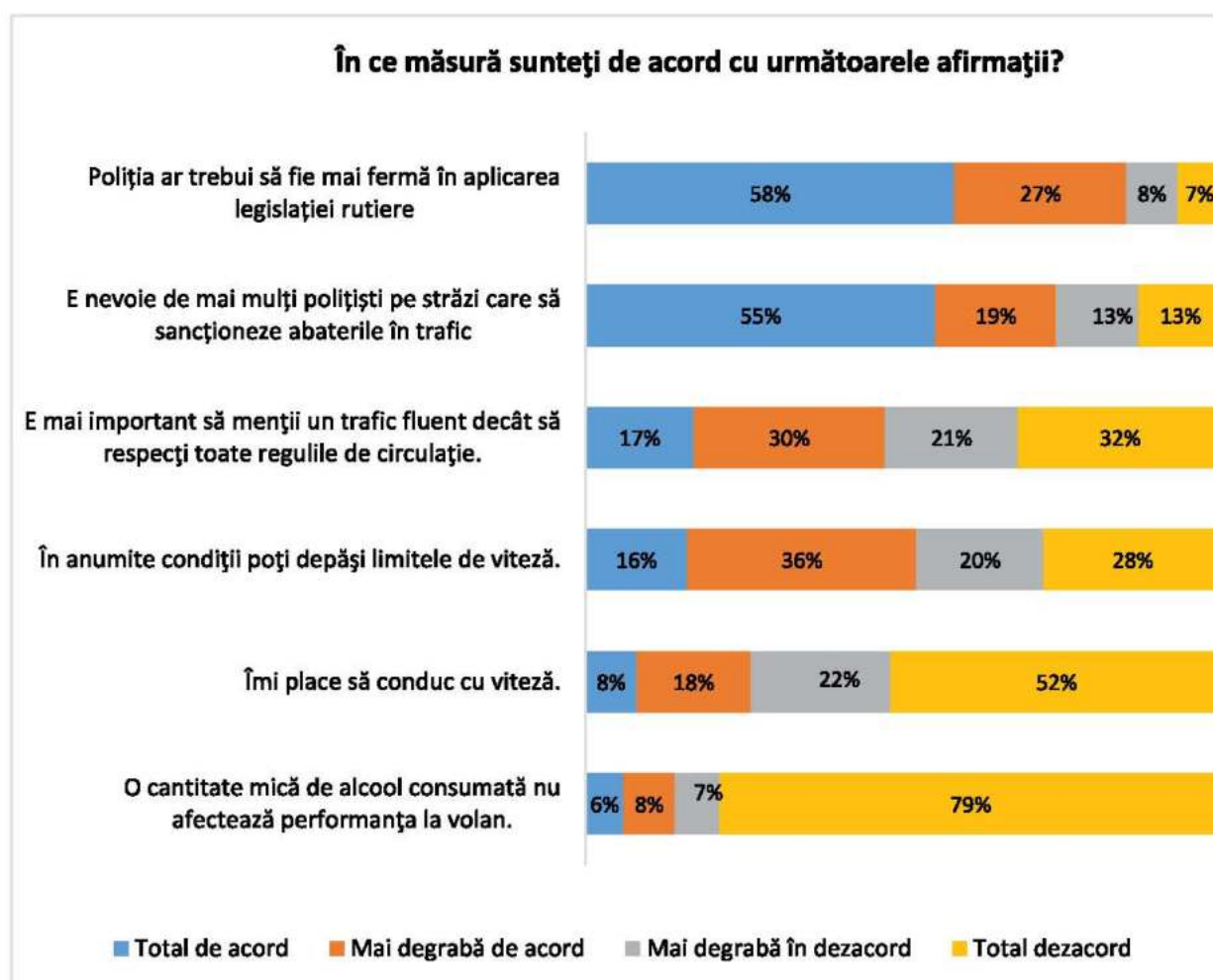


Oprirea/staționarea într-un loc nepermis (39%), a conduce pe fondul oboselii (35%) și a mânca în timp ce conduceau (34%) reprezintă comportamentele de risc pe care cel mai mulți dintre șoferii români au declarat că le-au adoptat în ultimele 6 luni.

Întrucât comportamentele de risc pe care unii șoferi le adoptă pot fi descurajate de intervenția poliției, respondenții au fost întrebați dacă sunt de acord cu o serie de măsuri. Astfel, majoritatea șoferilor chestionați (85%) sunt total de acord sau mai degrabă de acord cu faptul că poliția ar trebui să fie mai fermă în aplicarea legislației rutiere. În plus, aproximativ trei sferturi dintre șoferi (74%) apreciază că e nevoie de mai mulți polițiști pe străzi care să sancționeze abaterile în trafic (vezi graficul următor).

⁴⁹ Cult Market Research, 2022, *Abitudini sociale privind riscul în trafic. Analiză comparativă 2022, 2018, 2014, 2010, 2008*, pg. 25

Percepții privind factorii de risc în trafic⁵⁰



4. Purtarea centurii de siguranță

Procentul celor care au declarat că folosesc centura de siguranță rareori sau niciodată este relativ scăzut la modul general. Remarcăm însă că șoferii abordează diferit portul centurii de siguranță pe diferitele segmente de drum: ponderea celor care o poartă foarte rar/ niciodată sau uneori este mai mare în localități (13%) decât în afara acestora (7%) sau pe autostradă (7%).

Numărul șoferilor care nu folosesc centura de siguranță a fost în scădere accentuată în perioada dintre primul sondaj și ultimul pentru toate segmentele de drum menționate (vezi tabel comparativ).

⁵⁰ Cult Market Research, 2022, *Atitudini sociale privind riscul în trafic. Analiză comparativă 2022, 2018, 2014, 2010, 2008*, pg. 28

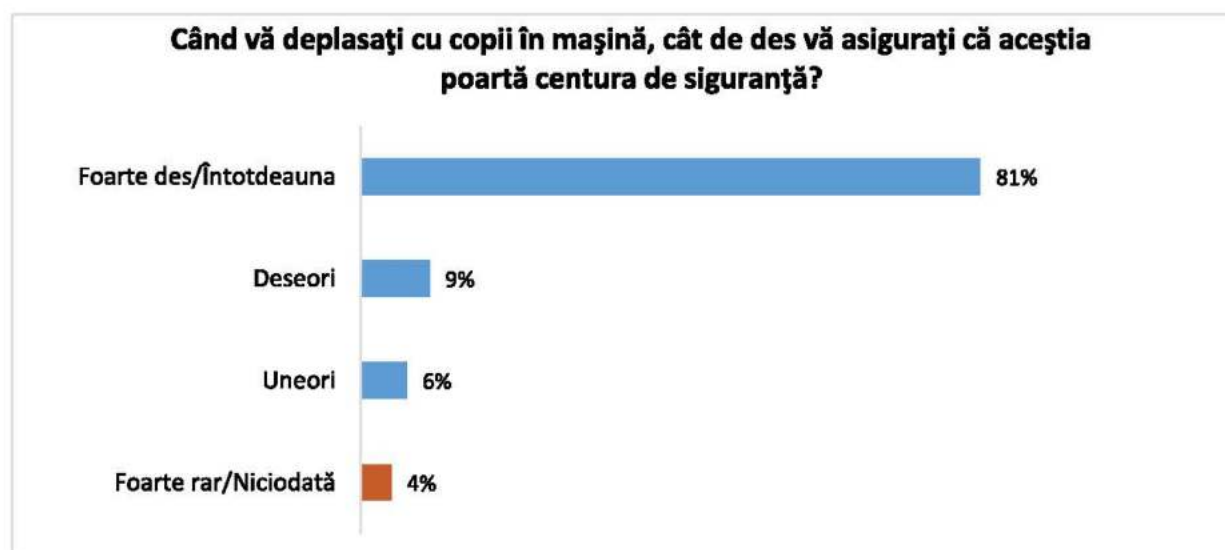
Purtarea centurii de siguranță/segmente de drumuri⁵¹

An →	2008	2010	2014	2018	2022
În localități	34%	31%	28%	13%	13%
În afara localității	17%	14%	11%	5%	7%
Pe autostradă	13%	12%	8%	5%	7%

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

Purtarea dispozitivelor sau centurii de siguranță de către copii

Siguranța copiilor în trafic, în calitate de pasageri în autoturisme, este importantă pentru cei mai mulți dintre părinți: 81% dintre șoferii respondenți au afirmat că atunci când se deplasează cu copiii în mașină, foarte des/întotdeauna aceștia sunt asigurați cu dispozitive specifice sau cu centura de siguranță (*din baza de calcul au fost excluși șoferii care nu se deplasează cu copii în mașină*)⁵².



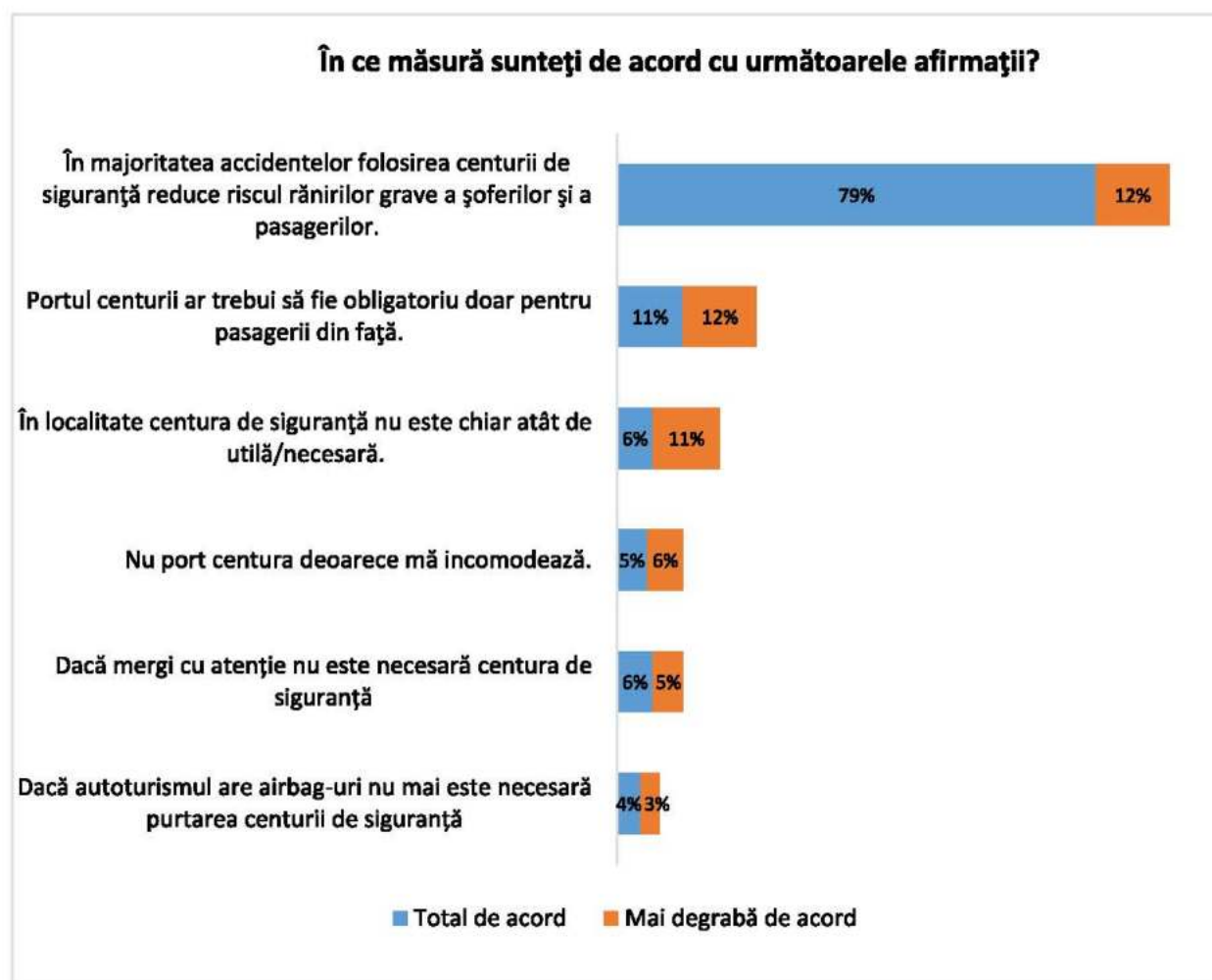
De altfel, percepția despre utilitatea centurii de siguranță și rolul ei în protejarea pasagerilor, în cazul unor accidente rutiere, este pozitivă: 79% dintre conducătorii auto participanți la studiu sunt total de acord cu afirmația că *în majoritatea accidentelor folosirea centurii de siguranță reduce riscul rănirii grave a șoferilor și a pasagerilor*.

⁵¹ Cult Market Research, 2022, *Atitudini sociale privind riscul în trafic. Analiză comparativă 2022, 2018, 2014, 2010, 2008*, pg. 30

⁵² ibidem, pg. 31

Pe de altă parte, un procent important dintre ei (17%) consideră că *în localitate folosirea centurii de siguranță nu este necesară*. O ipoteză care poate justifica această opinie este că, din cauza aglomerării traficului rutier, pe fondul faptului că în localități vitezele de deplasare cu autoturismele nu sunt mari, riscul de accidente grave este mai mic decât în afara localităților.

Percepții privind purtarea centurii de siguranță⁵³



Acest context, în care cei mai mulți conducători auto consideră că portul centurii de siguranță reduce riscul rănilor grave, este în acord cu răspunsul conform căruia șoferii, în marea lor majoritate, o folosesc.

⁵³ Cult Market Research, 2022, *Atitudini sociale privind riscul în trafic. Analiză comparativă 2022, 2018, 2014, 2010, 2008*, pg. 32

Sanționarea pentru nepurtarea centurii de siguranță⁵⁴

An	Da
2008	14%
2010	16%
2014	16%
2018	10%
2022	8%

Doar 8% dintre respondenți au declarat că în ultimii trei ani au fost sancționați pentru nepurtarea centurii, rezultat care poate confirma, la rândul său, faptul că procentul celor care o utilizează este majoritar.

Se observă faptul că proporția șoferilor care au declarat că au fost sancționați pentru faptul că nu foloseau centura de siguranță a scăzut de la 14% în anul 2008, anul de început al studiului, la 8% în 2022.

5. Consumul de alcool la volan

Conform răspunsurilor înregistrate, proporția șoferilor care au urcat la volan după ce au consumat băuturi alcoolice este în scădere (de la 29% în 2008 la 10% în 2022).



Pe de altă parte, ponderea celor care nu au consumat niciodată alcool, în postura de conducători auto, este majoritară. Așa cum se observă în graficul alăturat⁵⁵, 90% dintre șoferii respondenți au declarat că nu au condus după ce au consumat băuturi alcoolice.

⁵⁴ Cult Market Research, 2022, *Atitudini sociale privind riscul în trafic. Analiză comparativă 2022, 2018, 2014, 2010, 2008*, pg. 34

⁵⁵ *ibidem*, pg. 35

Conducusul după consumarea băuturilor alcoolice⁵⁶

An	Da
2008	29%
2010	23%
2014	16%
2018	9%
2022	10%

Șoferii care au declarat că s-au urcat la volan după ce au consumat băuturi alcoolice au invocat și unele motive care să le justifice comportamentul; printre acestea, pe primul loc (31%) este acela că aveau de parcurs o distanță mică. Alții, 27%, au considerat că nu le-a fost afectată capacitatea de a conduce, 25% au justificat prin faptul că era o situație urgentă și 11% că nu se așteptau să fie verificați.

Se observă că a scăzut numărul șoferilor care au condus sub influența alcoolului și care justifică prin distanța mică pe care o aveau de parcurs cu mașina, în schimb a crescut numărul celor care nu se așteptau să fie verificați.

Motivele de consum al alcoolului înainte de conduc⁵⁷

An →	2008	2010	2014	2018	2022
Aveam de parcurs o distanță mică	33%	44%	43%	58%	31%
Nu simțeam că mi-ar fi fost afectată capacitatea de a conduce	29%	31%	35%	28%	27%
Era o situație de urgență	29%	21%	20%	10%	25%
Nu mă așteptam să fiu verificat	-	4%	2%	4%	11%

Pe lângă aceste explicații/justificări, unii șoferi consideră și că alcoolul, consumat în cantități mici, nu afectează capacitatea de a conduce. Toleranța față de consumul de alcool se regăsește în opinia conform căreia o bere (9%) sau chiar mai mult de una (16%) nu le afectează capacitatea de a conduce.

Chiar și vinul sau băuturile spirtoase, care au o concentrație mai mare de alcool la 100 ml, sunt acceptate de către o parte dintre respondenți, în cantități mai mici sau mai mari (peste 50 ml).

⁵⁶ Cult Market Research, 2022, *Atitudini sociale privind riscul în trafic. Analiză comparativă 2022, 2018, 2014, 2010, 2008*, pg. 35

⁵⁷ Ibidem, pg. 36

Cantitatea de alcool admisă pentru a conduce în siguranță⁵⁸

Bere		Vin		Spirtoase	
Deloc	60%	Deloc	65%	Deloc	69%
<1 bere	15%	<1 pahar	15%	Cel mult 50 ml	9%
1 bere	9%	1 pahar	1%	50 ml	15%
>1 bere	16%	>1 pahar	19%	>50 ml	7%

Comparativ cu valorile anterioare ale studiului, nu s-au înregistrat diferențe notabile în frecvența cu care respondenții au fost verificați, în ultimii trei ani, cu etilotestul. Astfel, ponderile celor care au fost verificați cu etilotestul de mai multe ori/ doar o dată/ niciodată au rămas relativ constante.

Frecvența verificării cu etilotestul⁵⁹

An	De mai multe ori	Doar o dată	Niciodată
2008	20%	22%	58%
2010	21%	22%	57%
2014	21%	22%	57%
2018	28%	17%	55%
2022	21%	22%	57%

În 2022, 21% dintre conducătorii auto chestionați au declarat că au fost verificați de mai multe ori în ultimii 3 ani, iar 22% că au fost verificați o dată.

3% dintre conducătorii auto testați au declarat că au fost sancționați, în ultimii 3 ani, pentru că au condus sub influența alcoolului.

6. Agresivitatea în trafic⁶⁰

Șoferii români declară că au fost, în primul rând, victime ale agresiunilor în trafic în privința tuturor comportamentelor din această categorie.

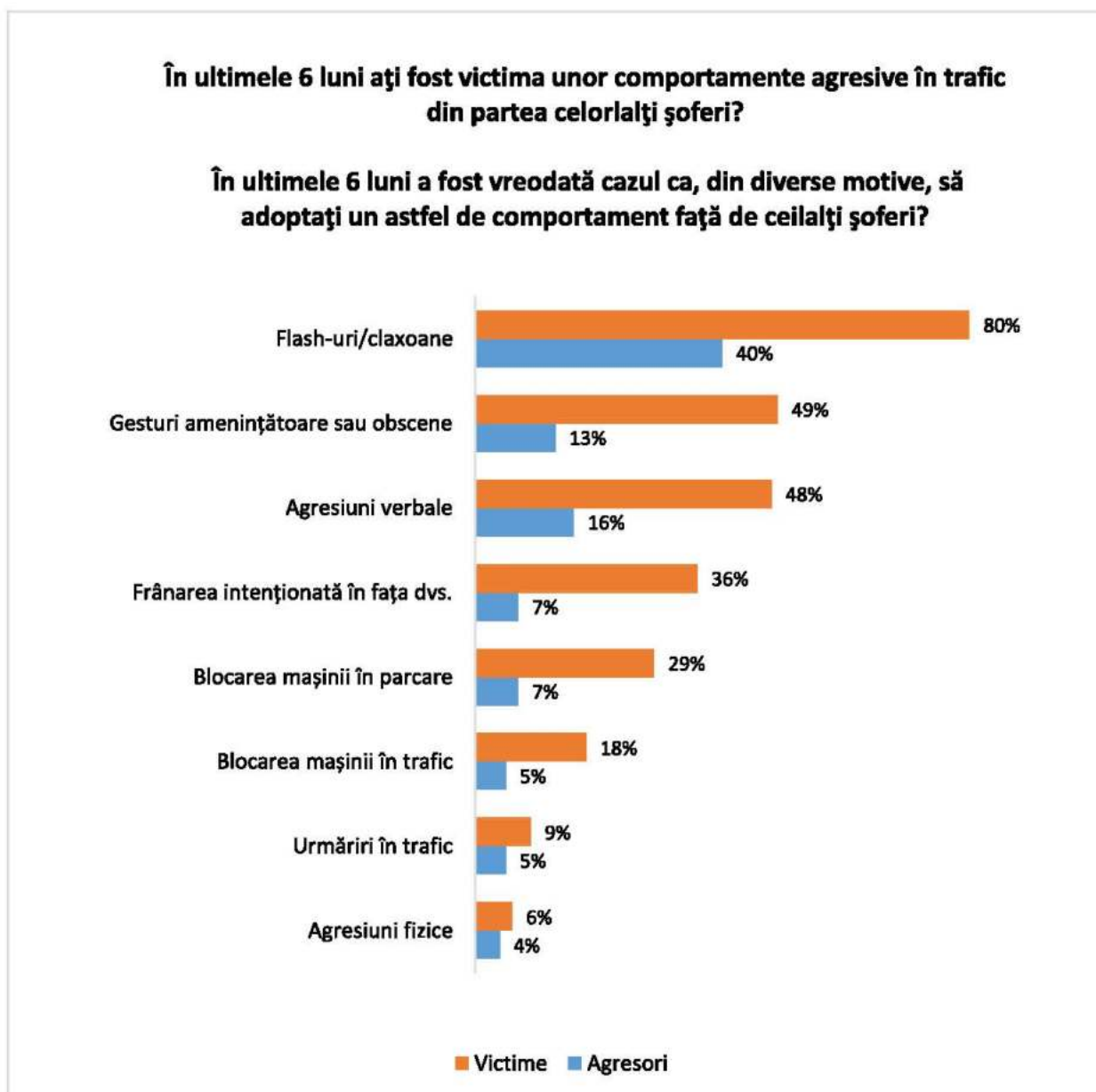
⁵⁸ Cult Market Research, 2022, *Atitudini sociale privind riscul în trafic. Analiză comparativă 2022, 2018, 2014, 2010, 2008*, pg. 37

⁵⁹ ibidem, pg. 38

⁶⁰ ibidem, pg. 41

Principala formă de agresiune pe care au întâmpinat-o în traficul rutier a luat forma claxoanelor sau flash-urilor (80%), acesta fiind și comportamentul pe care recunosc cel mai des că l-au manifestat, la rândul lor, față de ceilalți șoferi (49%).

Se observă că percepția lor față de propriul comportament este mai degrabă una pozitivă: aceștia se simt într-o mai mare măsură victime ale agresiunilor în trafic decât agresori.





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 2022, structurile Poliției Rutiere au organizat 53.761 de acțiuni. Cele mai multe dintre acestea au vizat, în principal:

Combaterea principalelor cauze generatoare de accidente rutiere grave

- încălcarea regimului legal de viteză – 11.686 de acțiuni
- conducerea sub influența băuturilor alcoolice – 7.743 de acțiuni
- legalitatea transportului rutier public de mărfuri și persoane (inclusiv taxi) - 5.407 acțiuni
- nerespectarea regulilor de circulație de către pietoni – 3.327 de acțiuni
- depășirea neregulamentară: 3.313 acțiuni
- verificarea stării tehnice a autovehiculelor – 2.918 acțiuni
- neacordarea priorității de trecere pietonilor – 2.867 de acțiuni
- încălcarea regulilor privind trecerea la nivel cu calea ferată: 666 de acțiuni
- alte tipuri de acțiuni: 15.837 de acțiuni

Combaterea infracționalității rutiere

- conducerea unui autovehicul sub influența băuturilor alcoolice - 9.105 infracțiuni constatate
- conducerea fără permis de conducere sau cu permis de conducere necorespunzător categoriei vehiculului, retras, anulat sau suspendat - 8.727 de infracțiuni constatate
- conducerea unui autovehicul neînmatriculat/neînregistrat ori cu număr fals - 1.569 de infracțiuni constatate
- părăsirea locului accidentului și/sau modificarea stării locului sau ștergerea urmelor accidentului de circulație - 1.641 de infracțiuni constatate

Impunerea normelor rutiere prin acțiuni tematice, organizate la nivel european

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

În acest context, în cursul anului 2022, la nivel național, au fost aplicate **1.760.309 sancțiuni contravenționale** pentru încălcarea normelor rutiere, principalele abateri sancționate fiind:

depășirea regimului legal de viteză 628.178	neportul centurii de siguranță sau neutilizarea dispozitivelor de retenție 219.059	nerespectarea regulilor de circulație de către pietoni 69.943
folosirea telefonului mobil fără a avea dispozitiv tip „mâini libere” 32.561	nerespectarea regulilor referitoare la depășire 26.290	neacordarea priorității de trecere pietonilor 18.425
conducerea unui autovehicul de către o persoană aflată sub influența băuturilor alcoolice 18.571	nerespectarea culorii roșii a semaforului 14.544	neacordarea priorității de trecere vehiculelor 10.577

- În ceea ce privește conducătorii de vehicule, sancțiunile contravenționale au fost aplicate în marea lor majoritate (**91,4%**) conducătorilor de autovehicule (1.609.038 de contravenții), restul de **8,6%** fiind acordate pentru încălcarea normelor rutiere de către pietoni (69.943 de contravenții), bicicliști (64.280 de contravenții), căruțași (9.963 de contravenții), mopediști (620 de contravenții) și motocicliști (610 contravenții).

- Pentru încălcarea normelor rutiere, în cursul anului 2022, la nivel național, au fost reținute în vederea suspendării 203.425 de permise de conducere. Situația

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

Abatere	Număr permise reținute - 2022	%
pentru depășirea vitezei cu mai mult de 50 km/h din care, pentru depășirea cu mai mult de 70 km/h	83.637 6.229	41,11
pentru nerespectarea normelor privind depășirea vehiculelor	25.821	12,69
pentru conducere sub influența băuturilor alcoolice	18.532	9,11
pentru neacordarea priorității de trecere pietonilor	17.335	8,52
pentru nerespectarea culorii roșii a semaforului electric	14.784	7,27
pentru neacordarea priorității de trecere vehiculelor	11.434	5,62
pentru cumulul de puncte de penalizare	3.615	1,78
pentru circulația pe sensul opus	3.024	1,49
pentru adoptarea unui comportament agresiv în conducerea autovehiculelor pe drumurile publice	2.074	1,02
pentru neoprirea la semnalul regulamentar al polițistului în scopul sustragerii de la control	2.025	1,00
pentru folosirea telefoanelor mobile, în timpul deplasării, concomitent cu încălcarea altei reguli de circulație	1.171	0,58
pentru defecțiuni tehnice grave	1.121	0,55
pentru nerespectarea regulilor de trecere la nivel cu calea ferată	823	0,40
alte abateri	2.319	1,13

Tot în cursul anului 2022, la nivel național au fost retrase **80.090 de certificate de înmatriculare**, cele mai multe dintre acestea pentru conducerea autovehiculelor cu defecțiuni tehnice (45,36%).



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.

Atât la nivel național, cât și la nivel local, s-au organizat campanii de educație rutieră și alte activități preventive ce au avut drept scop îmbunătățirea nivelului de cunoaștere și respectare a normelor rutiere, precum și conștientizarea pericolelor la care se expun cei care încalcă regulile de circulație. În vederea eficientizării transmiterii mesajului preventiv-educativ către grupurile țintă, s-au folosit diverse modalități de comunicare.

Pentru creșterea gradului de siguranță rutieră, în anul 2022, Poliția Română a continuat proiectul „*Educație rutieră – modelarea factorului uman prin responsabilizarea participanților la trafic pentru creșterea gradului de siguranță rutieră*” finanțat prin Programul Operațional Infrastructură Mare. Proiectul, în valoare de 26.390.805 lei (fără TVA), își propune realizarea până la sfârșitul anului 2023 a 6

campanii educativ-preventive la nivel național, iar pentru facilitarea activităților preventive desfășurate de structurile rutiere au fost achiziționate 45 de laboratoare mobile de educație rutieră și o caravană educațională modernă.

Pe parcursul anului 2022 s-au desfășurat în cadrul proiectului următoarele campanii naționale:

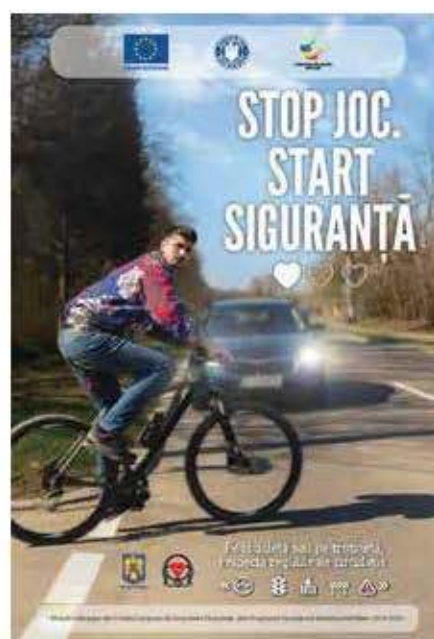
- O campanie având ca temă *prevenirea conducerii sub influența băuturilor alcoolice sau a drogurilor*. Aceasta s-a desfășurat prin intermediul următoarelor mijloace de comunicare:
 - 760 de panouri de afișaj stradal;
 - 1.005 difuzări de spoturi radio pe două posturi cu acoperire națională;
 - 6.718 difuzări ale spoturilor TV pe 11 posturi de televiziune cu acoperire națională;
 - în mediul online (13.972.082 de afișări pentru expandable banner, 39.495 de clickuri pe rețelele de socializare, 20 de advertoriale în presa online);
 - în presa scrisă (5 advertoriale în publicații cu specific auto);
 - realizarea și distribuirea de materiale tipărite.





O campanie pentru prevenția accidentelor provocate de *indisciplina pletonilor și a conducătorilor de biciclete și de trotinete:*

- 750 de panouri de afișaj stradal;
- 1.000 de difuzări de spoturi radio pe două posturi cu acoperire națională;
- 7.589 de difuzări ale spoturilor TV pe 11 posturi de televiziune cu acoperire națională;
- În mediul online (10.071.272 de afișări pentru expandable banner, peste 34.388 de clickuri pe rețelele de socializare, 25 de advertoriale în presa online);
- În presa scrisă (5 advertoriale în publicații cu specific auto);
- realizarea și distribuirea de materiale tipărite.



O campanie având ca temă *viteza și circulația pe autostrăzi*:

- 82 de panouri de mari dimensiuni de afișaj stradal pe drumurile naționale și autostrăzi;
- 1.000 de difuzări de spoturi radio pe două posturi cu acoperire națională;
- 1.291 de difuzări ale spoturilor TV pe 8 posturi de televiziune cu acoperire națională;
- în mediul online (10.141.535 de afișări pentru expandable banner, 33.423 de clickuri pe rețelele de socializare, 25 de advertoriale în presa online);
- în presa scrisă (5 advertoriale în publicații cu specific auto);
- realizarea și distribuirea de materiale tipărite.



O campanie având ca temă prevenirea *neatenției la volan*:

- 700 de panouri de afișaj stradal;
- 1.000 de difuzări de spoturi radio pe două posturi cu acoperire națională;
- 1.206 difuzări ale spoturilor TV pe 8 posturi de televiziune cu acoperire națională;
- În mediul online (10.035.585 de afișări pentru expandable banner, peste 32.617 clickuri pe rețelele de socializare, 25 de advertoriale în presa online);
- În presa scrisă (5 advertoriale în publicații cu specific auto);
- realizarea și distribuirea de materiale tipărite.



BREVIAR TERMINOLOGIC

Siguranța rutieră

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

Accidentul rutier

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

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

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

- Accidentele de circulație se clasifică în raport de:

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

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

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

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

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

Alți indicatori utilizați:

1. **Rata de motorizare** – măsoară gradul de înzestrare a populației cu autoturisme și se exprimă prin numărul de autoturisme raportat la 1000 de locuitori;
2. **Rata mortalității** cauzată de accidentele rutiere – numărul deceselor cauzate de accidente rutiere raportat la 1 milion de locuitori;
3. **Rata fatalității rutiere** - raportul dintre numărul de decedați și numărul total de victime (morți+răniți grav) X 100;
4. **Indicele de mortalitate rutieră** – raportul dintre numărul de decedați și numărul de accidente grave în care s-au produs aceste decese X 100;
5. **Indicele de victimizare rutieră** – raportul dintre numărul total al victimelor (morți și răniți grav) și numărul de accidente grave în care s-au produs aceste decese X 100.

INSTITUȚIILE CU ATRIBUȚII ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI RUTIERE

I. MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII, prin:

1. AUTORITATEA RUTIERĂ ROMÂNĂ

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

Telefon: 021/318.21.00; 021/312.15.19

Fax: 021/ 311.51.97

E-mail: relatii_publice@arr.ro

Pagina web: www.arr.ro

2. REGISTRUL AUTO ROMÂN

Adresa: Sediul central: Calea Griviței, nr. 391A, sector 1, București

Tel. centrală: 021/202.70.00

Informații: 021/9672 (tarif normal RCS&RDS)

Fax: 021/318.17.54

E-mail: office@rarom.ro

Pagina web: www.rarom.ro

3. INSPECTORATUL DE STAT PENTRU CONTROLUL ÎN TRANSPORTUL RUTIER

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

Telefon: 021/313.63.20

Fax: 021/311.66.80

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

Pagina web: www.isctr-mt.ro

4. COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE

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

Telefon: 021/ 264.34.52; 021/264.34.53

Roviniete mobil: 1761

E-mail: office@andnet.ro; registratura.cnair@andnet.ro

Pagina web: www.cnadnr.ro

II. MINISTERUL AFACERILOR INTERNE, prin:

1. INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE – Direcția Rutieră

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 GENERALĂ PERMISE DE CONDUCERE ȘI ÎNMATRICULĂRI

Adresa: Șos. Pipera Nr.49, Sector 2, București

Telefon: Relații cu publicul 037/228.11.87

Comunicare interinstituțională 021/ 301.95.70

Fax: 021/ 232.16.61

Pagina web: <https://dgpci.mai.gov.ro/>

III. AUTORITATEA DE SUPRAVEGHERE FINANCIARĂ

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

Telefon: 021/305.34.70

Fax: 021/659.6051, 021/659.64.36

Tel. Verde: 0800 825 627

E-mail: office@asfromania.ro

Pagina web: www.asfromania.ro

IV. BIROUL ASIGURĂTORILOR DE AUTOVEHICULE DIN ROMÂNIA

Adresa: Str. Vasile Lascăr nr. 40 - 40bis, Et. 5 și 6, sector 2, București

Pagina web: www.baar.ro

1. DIRECȚIA SISTEM CARTE VERDE

Telefon: 0311/30.08.00

E-mail: secretariat@baar.ro

citatie@baar.ro (pentru acte de procedură)

2. DIRECȚIA FONDUL DE PROTECȚIE A VICTIMELOR STRĂZII

Telefon: 0311/30.08.00

E-mail: fpvs@baar.ro

V. CONSILIUL INTERMINISTERIAL PENTRU SIGURANȚĂ RUTIERĂ

Contact - Secretariatul Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră
(asigurat de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Autoritatea Rutieră Română)

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

Telefon: 021/318.21.00; 021/ 312.15.19

Fax: 021/311.51.97

Pagina web: <https://www.cisr.ro/>

VI. ASOCIAȚIA PRODUCĂTORILOR ȘI IMPORTATORILOR DE AUTOMOBILE

Adresa: Piața Montreal, nr. 10, Intrarea D, et. 2, cam. 2.13, Sector 1, București

Telefon: 0752 310 807

E-mail: apia@apia.ro

Pagina web: www.apia.ro

VII. ASOCIAȚIA CONSTRUCTORILOR DE AUTOMOBILE DIN ROMÂNIA

Adresa: Str. Târgu din Vale, nr. 1, Corp C, etaj 5, Pitești, jud. Argeș

Telefon: 0248/211.245;

Fax: 0248/217.990

E-mail: acarom@acarom.ro

Pagina web: www.acarom.ro

VIII. AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

Adresa: Str. Tache Ionescu, Nr. 27, Sector 1, 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: 021.208.25.25/26043

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>