



București - 2022
Raport anual 2015

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2021



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 2021
București 2022



CUPRINS

Cuvânt înainte		5
Principalele rezultate		7
Capitolul I	CONTEXTUL INTERN ȘI INTERNAȚIONAL ÎN PROBLEMATICA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE	17
Capitolul II	ANALIZA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE PRODUSE ÎN ANUL 2021	34
Capitolul III	ACCIDENTELE RUTIERE GRAVE ÎN RÂNDUL TINERILOR CU VÂRSTA ÎNTRE 18 ȘI 29 DE ANI ÎN ANUL 2021	66
Capitolul IV	ACTIVITĂȚI DESFĂȘURATE LA NIVEL NAȚIONAL PRIVIND PREVENIREA ȘI COMBATEREA INDISCIPLINEI ȘI INFRAȚIONALITĂȚII RUTIERE	89
Anexe		97

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2021

București 2022

Cuvânt înainte

Buletinul siguranței rutiere 2021 continuă o decadă de cercetare anuală privind traficul rutier, efectele infrastructurii asupra riscului de accident și comportamentul diferitelor categorii de participanți la trafic.

În plan european, anul 2021 marchează începutul unui nou Cadru de politică al U.E. privind siguranța rutieră 2021-2030, prin care se stabilește drept obiectiv comunitar reducerea deceselor și vătămărilor grave cu 50% până în 2030, etapă intermediară în atingerea obiectivului strategic de a ajunge la aproape niciun deces și la nicio rănire gravă pe drumurile din Uniunea Europeană până în 2050 („Viziunea zero”).

Prezenta ediție a Buletinului oferă o imagine amplă asupra specificului accidentelor rutiere grave produse, în România, în 2021 – an de referință pentru decada 2021-2030, oferind totodată informații privind dinamica principalilor factori de risc. Un spațiu important în cadrul Buletinului este acordat accidentelor în care au fost implicați tinerii cu vârsta între 18 și 29 de ani, considerați a fi un grup vulnerabil în ceea ce privește disciplina în trafic.

Analiza noastră își propune, totodată, să creeze cadrul analitic pentru monitorizarea și evaluarea dinamicii ulterioare a principalilor indicatori ai traficului rutier. Ne dorim, așadar, ca Buletinul să rămână în continuare, un instrument util specialiștilor și decidenților pentru implementarea măsurilor necesare scopului de scădere a riscului de accidente rutiere.

Ca și în anii precedenți, ne-am bazat pe sprijinul partenerilor noștri, care prin expertiza și datele statistice furnizate ne-au permis construirea unei imagini complete a problematicei siguranței rutiere.

Le mulțumim pe această cale și îi asigurăm, încă o dată, de implicarea noastră în demersul de a găsi împreună soluții pentru un trafic mai sigur!

Autorii

PRINCIPALELE REZULTATE

Contextul global și european

- Organizația Mondială a Sănătății arată că 1,35 milioane de persoane își pierd anual viața în accidente rutiere. În plus, 50 de milioane de persoane suferă vătămări grave în urma accidentelor rutiere. Totodată, persoanele cu statut socio-economic redus prezintă un risc mai mare de a fi implicate în accidente rutiere grave.
- În Uniunea Europeană, siguranța rutieră s-a îmbunătățit considerabil în ultimele decenii. Dacă ne raportăm la contextul mondial, Uniunea Europeană are printre cele mai sigure drumuri din lume, cu 44 de decese la un milion de locuitori.
- În anul 2021, pe drumurile din Uniunea Europeană și-au pierdut viața 19.823 de persoane, ceea ce înseamnă o creștere cu aprox. 1.000 (+ 5%) față de anul 2020, dar reprezintă totuși cu aproape 3.000 (-13%) de decese mai puțin față de perioada anterioară pandemiei (2019).
- În ultimii zece ani, în Uniunea Europeană rata deceselor cauzate de accidentele rutiere a scăzut de la 68 (în 2010) la 44 (în 2021).
- Guvernul României s-a angajat, prin Planul Național de Redresare și Reziliență, să îmbunătățească cadrul strategic, legal și procedural în ceea ce privește siguranța rutieră, în conformitate cu „Viziunea Zero” a Uniunii Europene.
- Prin acest angajament, guvernul a creat o Strategie Națională privind Siguranța Rutieră pentru perioada 2022-2030 și va lua alte măsuri necesare pentru a completa această strategie, printre care: inspecția de siguranță, dezvoltarea unor baze de date, alinierea la standardele europene, îmbunătățirea infrastructurii (mai ales în punctele cele mai periculoase).

Contextul național

- În România, la data de 31.12.2021, numărul celor care dețineau un permis de conducere era de 8.298.956 de persoane, ceea ce reprezintă 43% din totalul populației țării și 53% din populația adultă. Practic, una din 2 persoane adulte deține permis de conducere.
- Mai mult de o treime dintre tinerii până în 21 de ani sunt posesori de permis de conducere.
- La finalul anului 2021, parcul auto din România avea 9.661.483 de vehicule înmatriculate. Dintre acestea, 7.611.039 (78,7%) erau reprezentate de către autoturisme. Față de anul 2020, numărul autoturismelor înmatriculate a crescut cu 336.311 unități (cu 4,6%).
- Învechirea parcului de autoturisme din România s-a accentuat de un an la altul. 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 12,9 ani), la polul opus aflându-se județul Sălaj, cu o vechime medie a autoturismelor de 18,4 ani.
- Vechimea medie a vehiculelor prezentate la ITP în anul 2021 (prima prezentare) a fost de 14,8 de ani.
- În anul 2021, rata de motorizare în țara noastră era de 396 de autoturisme la 1000 de locuitori. Bucureștiul are cele mai multe autoturisme la 1.000 de locuitori (673) alături de județele Constanța (428), Argeș (422), Alba (421), Arad (420), iar la polul opus, județele Vaslui (260), Călărași (262), Botoșani (273) se caracterizează prin cele mai scăzute rate de motorizare din țară.
- În anul 2021, în România, au fost 128.158 de înmatriculări noi de vehicule noi rutiere pentru transportul pasagerilor.
- Ca tip de proprietate, 54% dintre achizițiile realizate au fost făcute de persoane juridice și 46% de persoane fizice. În topul vânzărilor se găsesc autoturismele „verzi” (electrice și full-hibrid), care au înregistrat o creștere de 109%.
- La 1 autoturism nou înmatriculat în anul 2021, au fost înmatriculate 3 autoturisme second hand.
- România se plasează printre țările cu cele mai vechi flote de autoturisme, cu o vechime medie a autoturismelor de 16,4 ani în 2021 comparativ cu media europeană de 11,5 ani.

- Din cele 75.600 de vehicule controlate tehnic în trafic în 2021, 36,42% erau neconforme din punct de vedere al securității rutiere, iar 14,09% dintre acestea (cele neconforme) prezentau pericol iminent de accidente.
- La finalul anului 2021 erau în vigoare 6.710.462 de contracte RCA, din care 5.282.809 erau încheiate cu persoane fizice, iar 1.427.653 cu persoane juridice.
- Valoarea totală a despăgubirilor brute plătite în anul 2021 de societățile de asigurări autorizate și supravegheate de ASF a fost de 3.548.644.363 de lei.
- La 31.12.2021, lungimea rețelei de drumurile publice totaliza 86.199 km din care 17.530 km (20,3%) drumuri naționale, 35.096 km (40,7%) drumuri județene și 33.573 km (39,0%), drumuri comunale.
- 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).

Dinamica accidentelor rutiere în anul 2021

- În anul 2021, pe drumurile publice din România s-au produs 4.915 accidente rutiere grave, evenimente rutiere care au cauzat decesul a 1.779 de persoane, rănirea gravă a 3.790 de persoane și rănirea ușoară a altor 2.235 de persoane.
- În medie, în fiecare zi a anului 2021 s-au produs 13 accidente rutiere grave în care și-au pierdut viața 5 persoane și au fost rănite grav 10 persoane.
- În 2021, în România s-au produs 93 de decese/un milion de locuitori.
- Față de anul 2020, în anul 2021 s-au produs cu 1.356 mai puține accidente rutiere grave (-21,6%), în timp ce numărul celor decedați în astfel de evenimente este mai mare (+133, +8,1%), iar numărul persoanelor rănite grav se menține în trend descrescător, mai puțin cu 1.692 de cazuri (-30,9%).
- Indicele de mortalitate¹ a crescut de la 26,2% în 2020 la 36,2% în 2021.
- Raportat la mediul producerii lor, în anul 2021, cel mai mare număr de accidente rutiere grave a fost înregistrat în mediul rural, 1.915 evenimente, 39% din totalul anual.
- În mediul rural se înregistrează un indice de mortalitate de 37,2%, în timp ce în mediul urban indicele de mortalitate a fost de 22,3% în anul 2021. Totodată, deși mai puțin numeroase, evenimentele rutiere grave produse pe drumurile din afara localităților înregistrează cel mai mare indice de mortalitate (54,7%).
- În afara localității, în anul 2021 au fost înregistrate cu 16,1% mai puține evenimente rutiere grave comparativ cu anul precedent (cu 235 mai puține accidente rutiere grave), în schimb s-au înregistrat cu 99 mai multe decese și cu 378 mai puține persoane rănite grav în afara localității.
- Comparativ cu anii precedenți, distribuția accidentelor rutiere grave în funcție de categoria de drum pe care s-au produs suferă o ușoară modificare în anul 2021. Astfel, drumurile naționale au reprezentat sectorul de drum pe care s-au produs cele mai multe accidente rutiere grave (35,7% din totalul accidentelor rutiere grave). Strada reprezintă a doua categorie în ceea ce privește numărul de accidente rutiere grave produse pe acest sector de drum (35,1%).
- Referitor la victime, pe drumurile naționale, și-au pierdut viața 49,3% din totalul persoanelor decedate în accidente rutiere în anul 2021, de peste 2 ori mai multe decât în evenimentele rutiere care s-au produs pe stradă, situație similară celei din anul anterior, drumul național constituind categoria de drum cu cel mai ridicat potențial de victimizare. Deși se regăsesc pe al doilea loc ca număr de

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

accidente rutiere grave, evenimentele petrecute pe stradă au cel mai scăzut indice de mortalitate.

- 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 2021 și-au pierdut viața 299 de persoane și au fost rănite grav 619 persoane, în timp ce în accidentele rutiere grave din intersecții au decedat 176 de persoane și au fost rănite grav 678. De asemenea, două treimi dintre accidentele rutiere grave s-au produs pe segmente de drum fără caracteristici deosebite.
- Se observă, 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%.
- 88,2% 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 (32,4%) dintre accidentele rutiere grave produse în anul 2021 reprezintă evenimente în care au fost accidentați grav pietoni (1.594 de accidente). Față de anul anterior, se remarcă o ușoară scădere, în 2021 producându-se cu 315 mai puține astfel de evenimente (-16,5%).
- Coliziunea laterală reprezintă a doua categorie ca număr de evenimente (13,3% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere față de anul trecut cu 25,6%), urmată de coliziunea frontală (12,3% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere față de anul 2020 cu 7,9%) și lovirea unui obstacol în afara carosabilului (9,8% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere cu 16,6% față de anul precedent).
- Asemănător anului 2020, dinamica lunară a accidentelor rutiere grave produse în anul 2021 pune în evidență scăderea numărului acestora în prima parte a anului. Începând cu luna mai, se constată o creștere a numărului de accidente rutiere grave până în luna august 2021, situație întâlnită în urma încălzirii vremii, urmată de o scădere până în luna noiembrie.
- Săptămâna generică a anului 2021 se caracterizează printr-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, iar în ziua de duminică să se înregistreze din nou o creștere a numărului de accidente rutiere grave. În restul zilelor săptămânii, tendința este descrescătoare.

- Dacă urmărim numărul persoanelor decedate raportat la numărul accidentelor rutiere grave, concluzionăm că anul 2021 a fost caracterizat de un indice de mortalitate ridicat în toate zilele săptămânii, aspect regăsit și în anul 2020.
- Analizând dinamica orară a accidentelor rutiere grave, observăm că între orele 5-6 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 un interval (06-10) în care numărul accidentelor se menține relativ constant pentru ca o nouă creștere semnificativă să aibă loc între orele 10-12, ajungând ca în intervalul orar 11-12 să se înregistreze o creștere de aproape 7 ori mai mare față de intervalul orar 4-5.
- Accidentele rutiere produse în intervalul 04-05 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.
- Neadaptarea vitezei la condițiile de drum și traversarea nereglementară de către pietoni rămân și în anul 2021, cele mai frecvente două cauze generatoare de accidente rutiere grave. Următoarele cauze în ordinea frecvenței lor de manifestare sunt: neacordarea de prioritate pietonilor, abaterile bicicliștilor și neacordarea de prioritate vehiculelor.
- Comparativ cu anul 2020, cauza „neacordare de prioritate pietonilor” se remarcă pe locul trei în clasamentul principalelor cauze generatoare de accidente rutiere grave în locul cauzei „abaterile bicicliștilor”, cu 137 de evenimente rutiere grave mai puțin în anul 2021 (-22,6%). Abaterile bicicliștilor au produs cu 304 mai puține accidente în acest an (-41%), în timp ce neacordarea de prioritate vehiculelor a produs cu 108 mai puține accidente rutiere grave decât în anul 2020 (-20,9%).
- În 61,2% dintre accidentele grave produse în anul 2021, vinovăția, integral sau în parte, aparține unui conducător de autoturism. Implicarea conducătorilor de vehicule femei în accidentele rutiere grave a fost de 6,6 ori mai mică decât cea a bărbaților. De asemenea, de 6,7 ori mai puține femei au fost implicate cu vinovăție în evenimente rutiere grave.
- La fel ca în anul 2020, în 2021, pietonii au reprezentat cele mai numeroase victime. Astfel, pietonii reprezintă 32,8% din totalul celor decedați în urma accidentelor rutiere grave produse în anul 2021. Aceste cifre confirmă gradul

ridicat de vulnerabilitate al 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 51,3% dintre persoanele decedate în accidentele produse pe stradă, 28,6% în cele care au avut loc pe DN și 30% în evenimentele de pe DJ.
- Distribuția pe intervale de vârstă a bicicliștilor, victime ale accidentelor rutiere grave în anul 2021, asemănător anului 2020, arată faptul că cele mai multe victime în rândul bicicliștilor sunt persoanele cu vârsta cuprinsă între 61 și 66 de ani.
- În ceea ce privește numărul de accidente rutiere grave produse de abaterile bicicliștilor, se confirmă un grad de conformism mai mare la normele rutiere, al celor din mediul urban: 157 de accidente rutiere grave au fost cauzate de abaterile bicicliștilor în mediul urban, față de 233 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 2021, au fost conducătorii cu vârsta cuprinsă între 31 și 36 de ani.

Accidentele rutiere grave în rândul tinerilor cu vârsta între 18 și 29 de ani

- În anul 2021, tinerii cu vârsta cuprinsă între 18 și 29 de ani au fost vinovații principali pentru producerea a 1.126 de accidente rutiere grave, ceea ce reprezintă 22,9% din totalul accidentelor rutiere grave produse pe teritoriul României. Evenimentele rutiere provocate de tineri s-au soldat cu 405 persoane decedate și 980 de persoane grav rănite.
- În medie, în fiecare zi a anului 2021, au avut loc 3 accidente rutiere grave, produse de tineri, în care o persoană și-a pierdut viața și aproximativ 3 persoane au fost rănite grav.
- Tinerii au fost vinovați de producerea accidentelor rutiere grave în special în calitatea lor de conducători auto, și mai puțin ai altor tipuri de vehicule (motociclete, autospeciale etc.). Astfel, dintre cei 1.126 de tineri vinovați principali de producerea unui accident rutier grav, 1.026 conduceau un autovehicul.
- Cei mai mulți (81%) dintre tinerii conducători auto vinovați principali de producerea unui eveniment rutier grav conduceau un autoturism la momentul producerii incidentului.
- Bărbații au reprezentat 86,3% dintre tinerii conducători auto care s-au făcut vinovați de producerea accidentelor rutiere grave în 2021.
- Conducătorii auto cu o vechime a permisului de conducere mai mică de trei ani au fost responsabili pentru 55,4% din totalul accidentelor rutiere grave produse de către tineri cu vârsta între 18 și 29 de ani.
- În 2021, mai mult de jumătate (54,7%) din accidentele produse ca urmare a vitezei neregulamentare au fost provocate de tineri cu vârsta cuprinsă între 18 și 29 de ani.
- Tinerii au fost, totodată, vinovați principali pentru mai mult de o treime dintre accidentele grave de circulație care au avut drept cauză principală viteza neadaptată la condițiile de drum (37,7%) și depășirea neregulamentară (39,4%).
- În 43,8% dintre evenimentele rutiere grave produse ca urmare a conducerii fără permis, vinovăția a aparținut unei persoane cu vârsta cuprinsă între 18 și 29 de ani.
- Cele mai multe accidente cauzate de tineri (vinovăție principală) au fost înregistrate în mediul rural (452), iar cele mai puține în afara localității (308). În mediul urban, tinerii au fost vinovați principali pentru 366 de evenimente rutiere grave.

- În același timp, cel mai mare număr de decese provocate de tineri s-a înregistrat în urma accidentelor care au avut loc în afara localităților (169). Evenimentele rutiere produse din vina tinerilor în mediul rural au condus la 149 de decese, iar cele din mediul urban au determinat decesul a 87 de persoane.
- Din totalul accidentelor produse de tineri cele mai multe au avut loc pe drumurile naționale (36,8%) și pe stradă (30,3%), în timp ce numărul cel mai mare de accidente produse de alte categorii de participanți la trafic au avut loc pe stradă (36,5%).
- 62,2% dintre evenimentele rutiere în care vinovații principali au fost tineri au avut loc pe drumuri fără caracteristici speciale, 22% s-au produs în curbă și 15,1% în intersecție.
- Analizând tipul de impact, în cazul accidentelor provocate din vina principală a tinerilor, se observă că, cel mai frecvent acestea au presupus lovirea pietonilor (19,2%) și lovirea unui obstacol în afara carosabilului (18,5%).
- În urma accidentelor produse din vina tinerilor pe drumuri fără caracteristici speciale, au decedat 288 de persoane, accidentele produse în curbă au dus la 84 de decese, iar evenimentele rutiere din intersecții au provocat 28 de decese.
- Cele mai multe dintre accidentele rutiere grave au avut loc în condiții meteo normale. Ploaia este principalul factor meteo care a influențat producerea accidentelor rutiere grave: în acest context s-au produs 94 de accidente rutiere grave din vina tinerilor (8,4% din totalul evenimentelor produse din vina tinerilor), soldate cu 39 de decese (9,6% din decesele produse din vina tinerilor) și 79 de răniți grav (8,1%).
- În urma accidentelor rutiere grave produse în anul 2021, 256 de tineri au decedat și 876 au fost răniți grav. Dintre tinerii morți în urma unor evenimente rutiere în 2021, 121 conduceau un vehicul cu 4 roți, 24 conduceau autovehicule cu 2 roți, 4 erau bicicliști, 83 pasageri în autovehicule, iar 24 erau pietoni la momentul producerii incidentului.
- 29% dintre conducătorii de autovehicule cu 2 roți, 22% dintre conducătorii de autovehicule cu 4 roți și 21,5% dintre pasagerii decedați în urma unor accidente rutiere, în 2021, aveau vârsta cuprinsă între 18 și 29 de ani.
- După cum se constată din distribuția în funcție de vârsta conducătorilor auto, categoria de risc e reprezentată de persoanele de 20 de ani; pe măsură ce înaintează în vârstă și implicit dobândesc experiență, tinerii conducători auto produc mai puține accidente rutiere grave.
- Tinerii conducători auto au reprezentat, în 2021, 44% din totalul tinerilor răniți grav în urma accidentelor rutiere.

- Tinerii din categoria de vârstă 19-23 de ani reprezintă aproape jumătate din tinerii victime ale accidentelor rutiere grave; după vârsta de 23 de ani se înregistrează o scădere aproape continuă a numărului de tineri decedați.



Capitolul I

CONTEXTUL INTERN ȘI INTERNAȚIONAL ÎN PROBLEMATICA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE

Contextul internațional

Potrivit Organizației Mondiale a Sănătății (OMS)², în fiecare an, aproximativ 1,35 milioane de oameni din întreaga lume mor în accidente rutiere, iar aproape 50 de milioane de persoane suferă vătămări grave. Mai mult de jumătate din totalul deceselor și al rănilor în accidentele rutiere implică utilizatorii vulnerabili ai drumului, precum pietoni, bicicliști, motocicliști sau pasageri ai vehiculelor.

Accidentele rutiere reprezintă principala cauză de deces în rândul copiilor și tinerilor (între 5 și 29 ani).

La fiecare 24 de secunde, un om își pierde viața într-un accident rutier. Aproape 3.700 oameni mor zilnic pe șosele.

Totodată, se remarcă vulnerabilitatea deosebită a tinerilor pe drumurile lumii.

² Global Status report on road safety 2018, Geneva: World Health Organisation

Pe lângă pierderea de vieți omenești și suferințele cauzate, evenimentele rutiere conduc la importante pierderi materiale generate de costurile tratamentului pentru răniți și de pierderea capacității de lucru a celor accidentați. Conform estimărilor, accidentele rutiere au un impact deosebit asupra economiilor naționale.

În Uniunea Europeană, siguranța rutieră s-a îmbunătățit considerabil în ultimele decenii, iar dacă ne raportăm la contextul mondial, Uniunea Europeană are printre cele mai sigure drumuri din lume, cu 44 de decese la un milion de locuitori.

În ultimii zece ani, rata deceselor rutiere a scăzut în Uniunea Europeană de la 65,9 (în 2011) la 44,6 decese (în 2021)³.

UE⁴ și-a stabilit un obiectiv de reducere cu 50 % până în 2030 a deceselor produse în urma accidentelor rutiere – și, pentru prima dată, și a accidentărilor grave. Acest obiectiv a fost stabilit în Planul de acțiune al Comisiei pentru siguranța rutieră și în Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030, care a stabilit, de asemenea, planuri în materie de siguranță rutieră în vederea atingerii obiectivului de zero decese cauzate de accidente rutiere până în 2050.

În acest scop, au fost definiți indicatori-cheie de performanță pentru vehicule, șosele și acostamente sigure; utilizarea drumurilor în condiții de siguranță, inclusiv limite de viteză sigure, sobrietatea la volan, prevenirea neatenției la volan, utilizarea centurilor de siguranță și a echipamentelor de protecție și asistență rapidă și eficace în urma unui accident.

La nivelul UE au fost stabilite obiective pentru întregul sistem de transport, pentru a asigura o revenire sustenabilă, inteligentă și rezilientă în urma crizei Covid-19.

Conform acestei strategii, Comisia se angajează să mărească siguranța și securitatea la nivelul tuturor modurilor de transport, inclusiv prin reducerea aproape la zero a numărului de decese până în anul 2050, să stimuleze achiziționarea vehiculelor cu emisii zero/combustibili regenerabili/cu emisii scăzute de carbon, dezvoltarea unei mobilități interurbane și urbane sănătoase și sustenabile (de exemplu, prin dezvoltarea unei infrastructuri suplimentare pentru biciclete în următorii 10 ani), transformarea mobilității multimodale conectate și automatizate în realitate.

Politica europeană pentru siguranța drumurilor cere monitorizarea câtorva criterii care determină performanța unei țări⁵:

- respectarea limitei de viteză,
- folosirea centurilor de siguranță,
- condusul sub influența alcoolului,

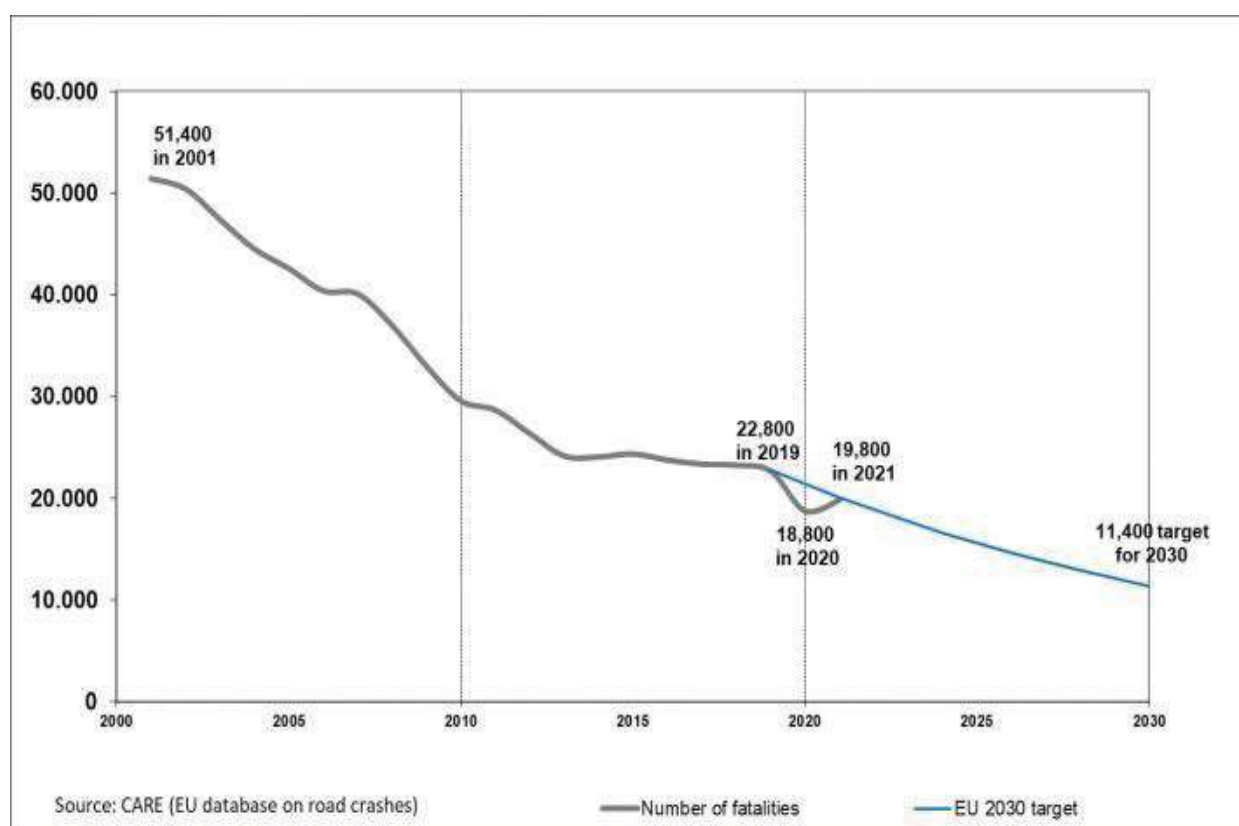
³ RANKING EU PROGRESS ON ROAD SAFETY. 16th Road Safety Performance Index Report

⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/ro/IP_22_2012 (Comunicat de presa, 22 martie 2022, Siguranța rutieră în UE, numărul deceselor în 2021 rămâne mult sub nivelul de dinainte de pandemie)

⁵ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/ro/IP_22_2012 (Comunicat de presa, 22 martie 2022, Siguranța rutieră în UE, numărul deceselor în 2021 rămâne mult sub nivelul de dinainte de pandemie)

- distragerea atenției,
- siguranța mașinilor noi,
- siguranța infrastructurii,
- îngrijirea post-accident.

Așa cum arată datele statistice, față de anul 2020, rata mortalității rutiere a crescut ușor în anul 2021, atât la nivel european (de la 42 de decese la 1 milion de locuitori la 44 de decese la 1 milion de locuitori), cât și la nivel național (de la 85 la 93 de decese la 1 milion de locuitori).



Amplitudinea creșterilor înregistrate nu a fost însă uniformă la nivelul tuturor statelor, cele mai mari scăderi fiind observate în Malta, Danemarca, Lituania. La polul opus, creșteri mari ale numărului de decese (la un milion de locuitori) în accidente rutiere grave s-au înregistrat în Slovenia, Croația, Bulgaria, Italia.

Numărul de decese cauzate de accidente rutiere la un milion de locuitori:

Rata per milion de locuitori ⁶			Schimbare procentuală în 2021 față de 2020 (+/- %)
Țări	2020	2021	+/-%
UE	42.3	44.6	5
Belgia	42.0	41.8	0
Bulgaria	66.6	81.1	22
Cehia	48.3	49.6	3
Danemarca	26.6	23.1	-13
Germania	32.8	30.9	-6
Estonia	45.1	41.4	-8
Irlanda	30.0	27.4	-9
Grecia	54.0	56.9	5
Spania	28.9	31.8	10
Franța	39.0	45.0	15
Croația	58.4	72.3	24
Italia	40.1	48.0	20
Cipru	54.1	50.2	-7
Letonia	72.9	77.6	6
Lituania	62.6	52.6	-16
Luxemburg	41.5	37.8	-9
Ungaria	47.5	55.9	18
Malta	23.3	17.4	-18
Țările de Jos	35.0	33.3	-4
Austria	38.6	40.5	4
Polonia	65.6	59.3	-10
Portugalia	50.5	52.1	-3
România	85.2	92.7	8
Slovenia	38.2	54.1	43
Slovacia	41.0	41.4	5
Finlanda	40.0	40.3	0
Suedia	19.8	18.5	-6
Elveția	26.4	23.1	-12
Norvegia	17.3	14.8	-5

Sursa: RANKING EU PROGRESS ON ROAD SAFETY. 16TH Road Safety Performance Index Report

România (93) are o creștere relativ mică a ratei mortalității (+8% în 2021 față de 2020) comparativ cu țara aflată pe primul loc la acest indicator, și anume, Slovenia.

⁶ Numărul deceselor în accidente rutiere raportat la 1 milion de locuitori

Contextul național

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

Siguranța rutieră este un domeniu multidisciplinar, în care parteneriatele public-privat oferă cele mai bune rezultate. Acestea includ profesioniști din inginerie, sănătate publică, siguranță publică, educație și din multe alte discipline care ar putea fi implicate. Sunt trei mari categorii importante care definesc siguranța rutieră: **educația rutieră, aplicarea legii și infrastructura rutieră.**

Îmbunătățirea siguranței rutiere reprezintă o prioritate atât la nivel internațional, cât și la nivel național, iar reducerea deceselor, a vătămarilor în accidentele rutiere a fost setată drept obiectiv atât de Organizația Națiunilor Unite, cât și la nivelul Uniunii Europene.

Urmare a acestui angajament, Guvernul a întocmit o Strategie Națională privind Siguranța rutieră pentru perioada 2022-2030 și urmează să implementeze o serie de măsuri necesare pentru a completa această strategie, printre care: inspecția de siguranță, dezvoltarea unor baze de date, alinierea la standardele europene, îmbunătățirea infrastructurii (mai ales în punctele cele mai periculoase).

Principalele direcții de acțiune date de aceasta vizează un management performant al siguranței rutiere, condiții mai sigure pentru utilizarea drumurilor, condiții sporite de siguranță pentru infrastructură, prevenire, monitorizare și intervenții optime în cazul situațiilor de urgență.

Strategia națională privind siguranța rutieră pentru perioada 2022 – 2030 menționează costurile sociale/financiare care rezultă în urma accidentelor rutiere: 2% din PIB în total, aproape un milion de euro (958.108 euro) per persoană decedată, 152.495 euro/rănit grav și își propune, prin obiectivele sale, să reducă aceste costuri, dat fiind că acestea depind de numărul de persoane decedate sau rănite.⁷

⁷ Strategia Națională din 25 mai 2022 privind siguranța rutieră pentru perioada 2022-2030

Costuri medii	LEI	EURO
Costul social mediu al unui rănit grav	684,827.41 lei	Euro 152,495.64
Costul social mediu al unei persoane decedate	4,302,673.62 lei	Euro 958,108.49
Costul social mediu al unui accident grav	760,158.42 lei	Euro 169,270.16
Costul social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate	4,883,603.01 lei	Euro 1,087,468.38
Costuri totale	LEI	EURO
Costuri totale răniți grav	5,675,164,707.62 lei	Euro 1,263,731,341.32
Costuri totale persoane decedate	8,231,014,632.30 lei	Euro 1,832,861,564.34
Costuri totale accidente grave	6,604,256,351.83 lei	Euro 1,470,619,121.72
Costuri totale accidente soldate cu persoane decedate	8,370,495,558.42 lei	Euro 1,863,920,806.63

Prin urmare, 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 euro.

În continuarea acestor demersuri a fost înființată **Subcomisia pentru siguranță rutieră din cadrul Comisiei pentru transporturi și infrastructură a Senatului României.**

O primă inițiativă a acestora a fost organizarea, la București, a Conferinței internaționale „Comportamentul uman în siguranța rutieră 2022”, în perioada 21-22 iunie. Aceasta s-a bucurat de participarea unor specialiști din mediul academic românesc și internațional, ONG-uri și asociații care dezvoltă programe și proiecte de responsabilitate socială în prevenirea accidentelor și de creștere a gradului de siguranță rutieră, reprezentanți ai Camerei Deputaților și ministerelor.

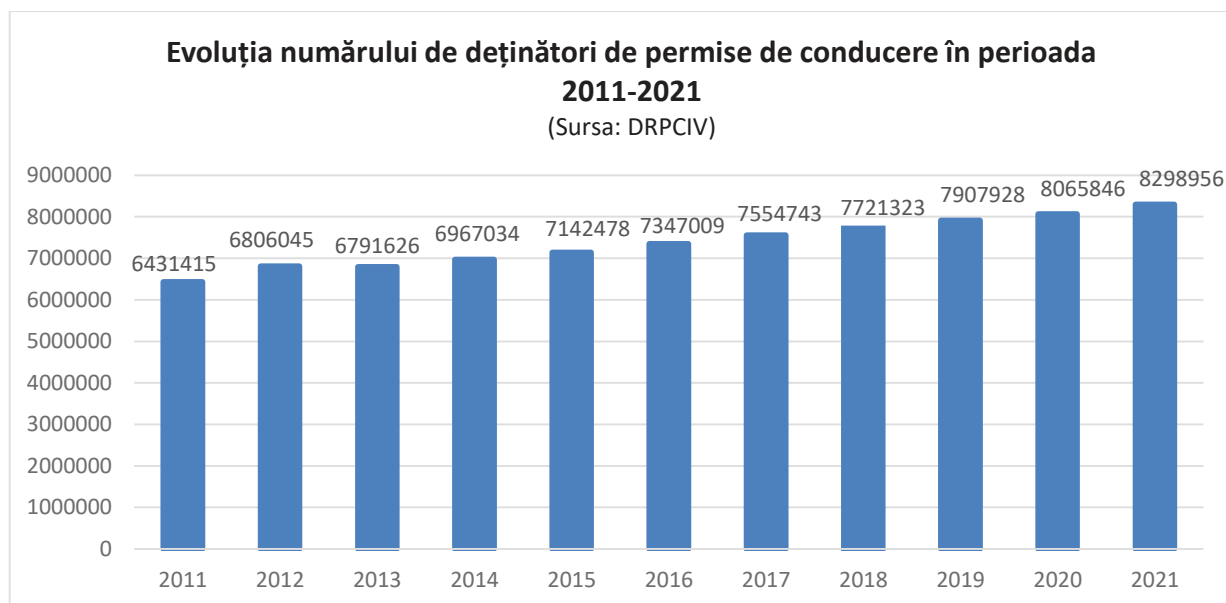
Conducătorii de autovehicule

În România, la sfârșitul anului 2021, numărul celor care dețineau un permis de conducere era de 8.298.956 de persoane, ceea ce reprezintă 43% din totalul populației țării și 53% din populația adultă. Practic, una din 2 persoane adulte deține un permis de conducere.

Dintre aceștia, conform datelor D.R.P.C.I.V., 328.659 reprezintă deținători de permise obținute în 2021 (șoferi începători).

Se observă creșterea continuă a numărului de conducători de autovehicule în ultimii zece ani, de la 6.431.345 de deținători permise în anul 2011, la 8.298.956 în anul

2021. Comparativ cu anul anterior, se înregistrează o creștere de aproximativ 3% a numărului deținătorilor de permise de conducere din țara noastră.



Din totalul conducătorilor auto, 65,3% sunt bărbați (5.424.776) și 34,6% femei (2.874.180).

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. În totalul deținătorilor de permise auto, ponderea acestor categorii de vârstă diferă: pe primul loc se află categoria persoanelor cu vârsta cuprinsă între 31-50 de ani, urmată de cele cu vârsta cuprinsă între 21-30 de ani.

Se remarcă faptul că mai mult de o treime dintre tinerii până în 21 de ani dețin permis de conducere.

Numărul/ponderea deținătorilor de permis pe categorii de vârstă

Categoria de vârstă	Număr deținători de permis	Total populație	Ponderea deținătorilor de permis în categoria de vârstă
Până în 21 de ani*	236.748	610.438	38,7%
21-30 ani	1.280.811	2.038.555	62,8%
31-50 ani	3.623.530	5.686.311	63,7%
51-70 ani	2.338.836	4.947.485	47,2 %
≥71 ani	819.031	2.267.542	36,1%

Sursa: DRPCIV și INS, *din populația adultă

Analizând distribuția conducătorilor de autovehicule în funcție de categoria de permis pe care o dețin, situația se prezintă astfel⁸:

- 8.209.017 de persoane dețin permise de conducere vehicule categoria B;
- 6.220.390 de persoane au permise de conducere categorie de vehicule B1;
- 1.084.228 de persoane dețin permise de conducere categorie de vehicule BE;
- 474.082 de persoane au permise de conducere vehicule categoria A;
- 6.251.026 de persoane posedă permise de conducere categorie de vehicule AM;
- 325.849 de persoane dețin permise de conducere categorie de vehicule A1;
- 312.384 de persoane au permise de conducere categorie de vehicule A2;
- 1.349.059 de persoane au permise de conducere vehicule categoria C;
- 1.076.464 de persoane dețin permise de conducere categorie de vehicule CE;
- 930.612 de persoane au permise de conducere categorie de vehicule C1;
- 761.727 posedă permise de conducere categorie de vehicule C1E;
- 360.254 de persoane dețin permise de conducere vehicule categoria D;
- 244.768 au permise de conducere categorie de vehicule D1;
- 217.572 posedă permise de conducere categorie de vehicule D1E;
- 326.321 au permise de conducere categorie de vehicule DE;
- 163.157 de persoane au permise de conducere vehicule categoria Tr (tractor, mașini și utilaje agricole autopropulsate agricole, forestiere);
- 236.148 de persoane posedă permise de conducere vehicule categoria Tb (troleibuze);
- 7.922 de persoane dețin permise de conducere categoria Tv (tramvaie).

Parcul de vehicule

Conform datelor centralizate de D.R.P.C.I.V.⁹, la finalul anului 2021, parcul auto din România avea 9.661.483 de vehicule. Dintre acestea, 7.611.039 (78,8%) sunt autoturisme. Constatăm că, față de anul 2020, numărul vehiculelor înmatriculate a crescut cu 336.312 unități (cu 4,7%).

⁸ *Raport statistic categorii permise de conducere*, D.R.P.C.I.V., data de referință 31.12.2021; un conducător de autovehicul poate deține mai multe categorii în același timp (ex. A, B).

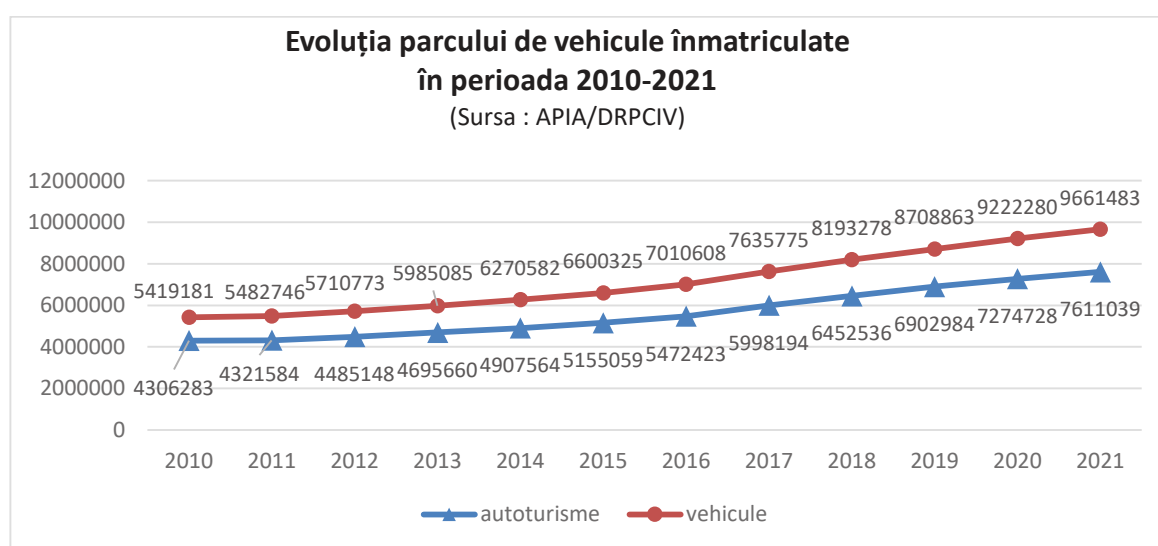
⁹ <https://www.drpciv.ro/news-details/statistica/6019908b7d66a112ac8ad1a4>

Parcul de vehicule pe tip vehicul

Categorii de vehicule rutiere	2021
Autobuze și microbuze	54.351
Autoturisme	7.611.039
Mopede și motociclete	175.844
- din care, motociclete	169.095
Autovehicule pentru transportul mărfurilor	1.191.364
- din care, autotractoare	161.100
Vehicule rutiere pentru scopuri speciale	50.327
Tractoare	40.446
Remorci	390.599
Semiremorci	147.513
Total	9.661.483

Sursa: DRPCIV

În același timp, constatăm că, în perioada 2010-2021, ritmul de creștere a parcului de autovehicule s-a intensificat de la an la an.



Distribuția autovehiculelor motorizate în funcție de carburantul utilizat

Tip carburant	Număr autovehicule	Procent din total vehicule motorizate
Benzină	3.994.225	41,3%
Motorină	4.990.660	51,6%
Electric	13310	0,1%
Hibrid	83771	0,8%

Sursa: DRPCIV

După cum se observă, parcul de autovehicule motorizate din România este format în proporție de 51,6% din autovehicule pe motorină, 41,3% din autovehicule pe benzină, 0,1% din autovehicule electrice și 0,8%, hibride. Din cele 13.310 autovehicule electrice 12.433 sunt autoturisme, 309 motociclete, 301 autovehicule de transport mărfuri, 254 de autobuze și microbuze, 10 moped și 3 vehicule pentru scopuri speciale. 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 electrică¹⁰. Scenariile de dezvoltare estimează tranziția către electromobilitate în perioada 2030-2050.

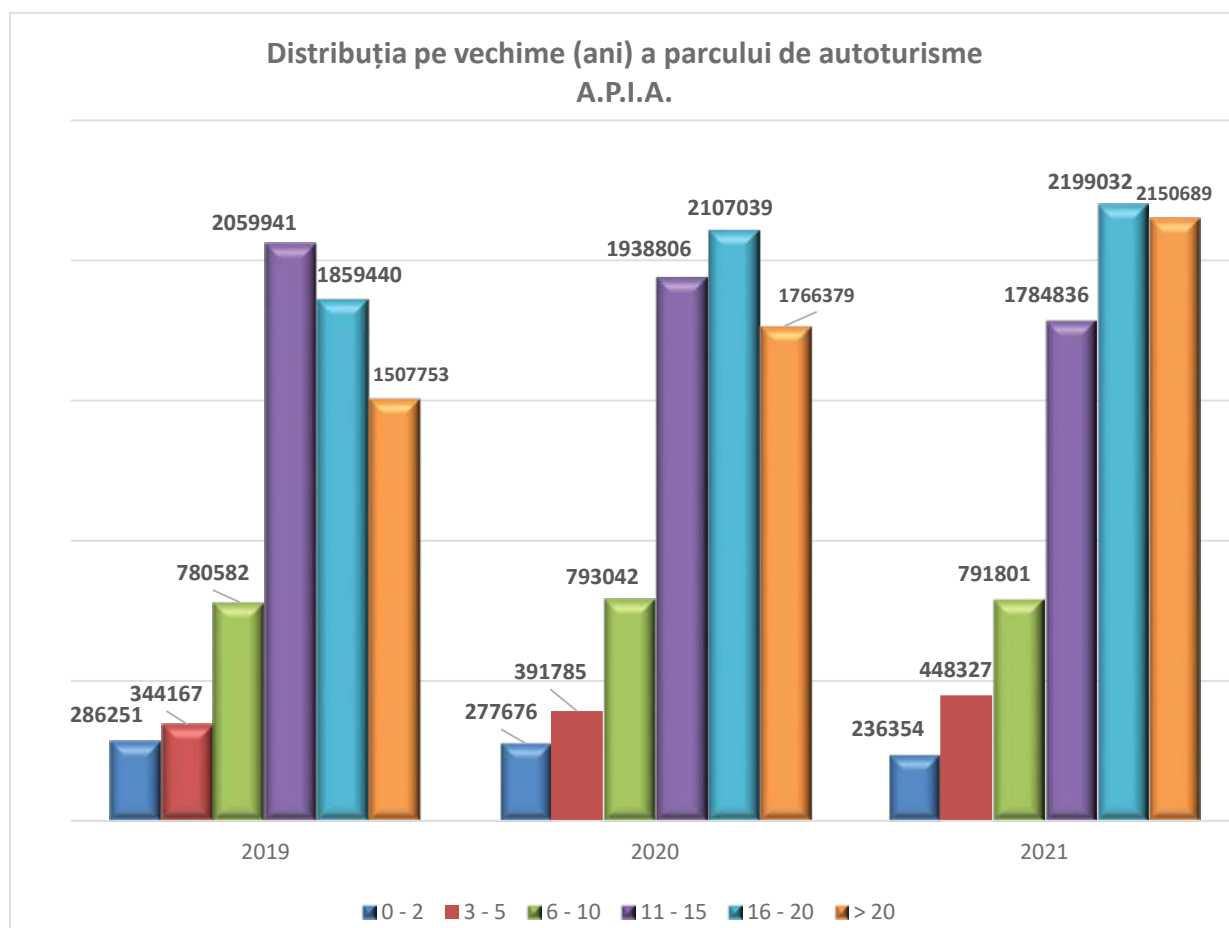
Distribuția autoturismelor în funcție de vechime (ani)

Vechime	Număr autoturisme	Pondere
0-2 ani	236354	3,1%
3-5 ani	448327	5,9%
6-10 ani	791801	10,4%
11-15 ani	1784836	23,4%
16-20 ani	2199032	28,9%
>20 ani	2150689	28,2%

Sursa:APIA

¹⁰ Strategia Energetică a României 2020-2030, cu perspectiva anului 2050

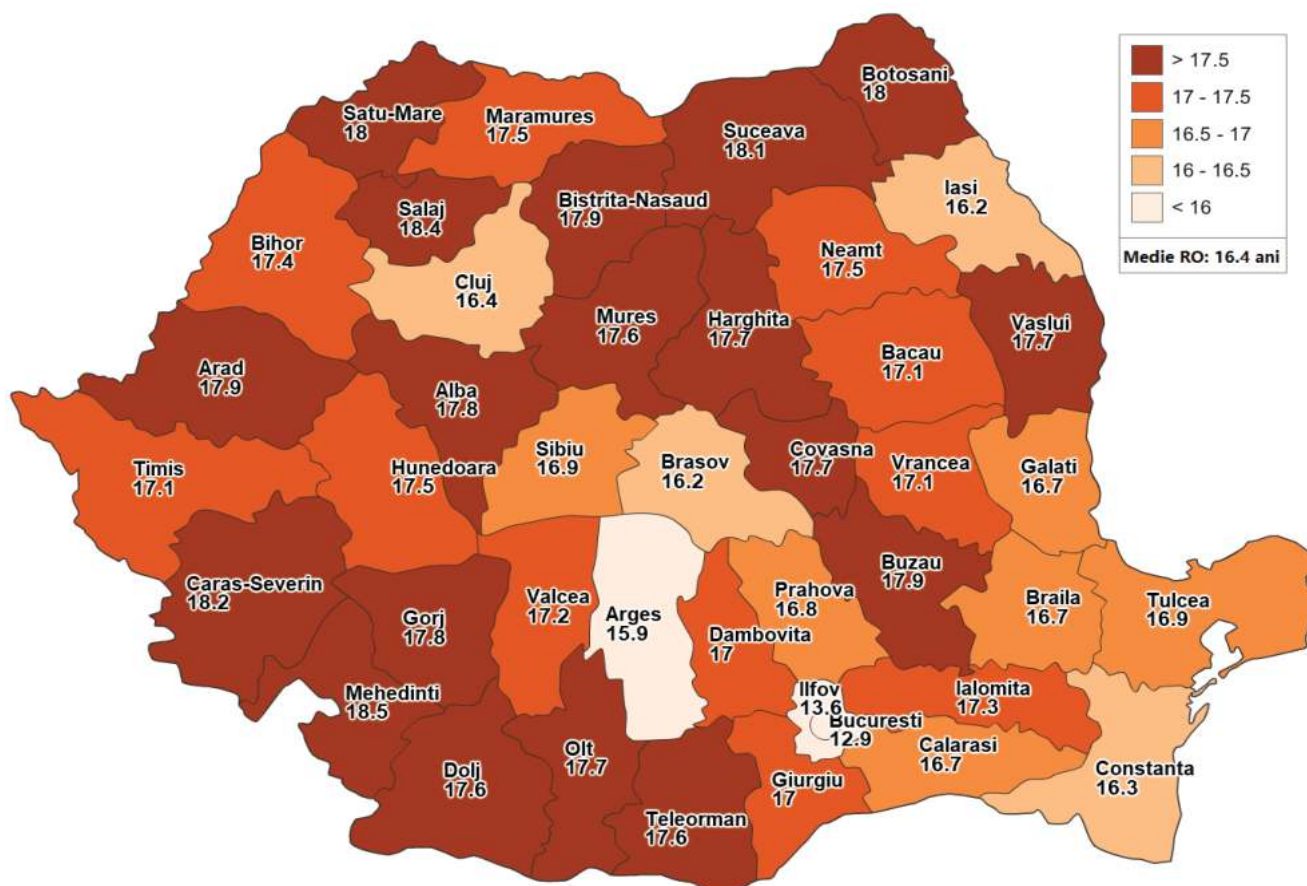
România se plasează printre țările cu cele mai vechi flote de autoturisme, cu o vechime medie a autoturismelor de 16,4 ani în 2021 comparativ cu media europeană de 11,5 ani.¹¹



Învechirea parcului de autoturisme din România s-a accentuat de la un an la altul. După cum relevă graficul de mai sus, 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 12,9 ani), la polul opus aflându-se județul Sălaj, cu o vechime medie a autoturismelor de 18,4 ani.

¹¹ European Automobile Manufacturers Association, <https://www.acea.be/statistics/article/average-vehicle-age>

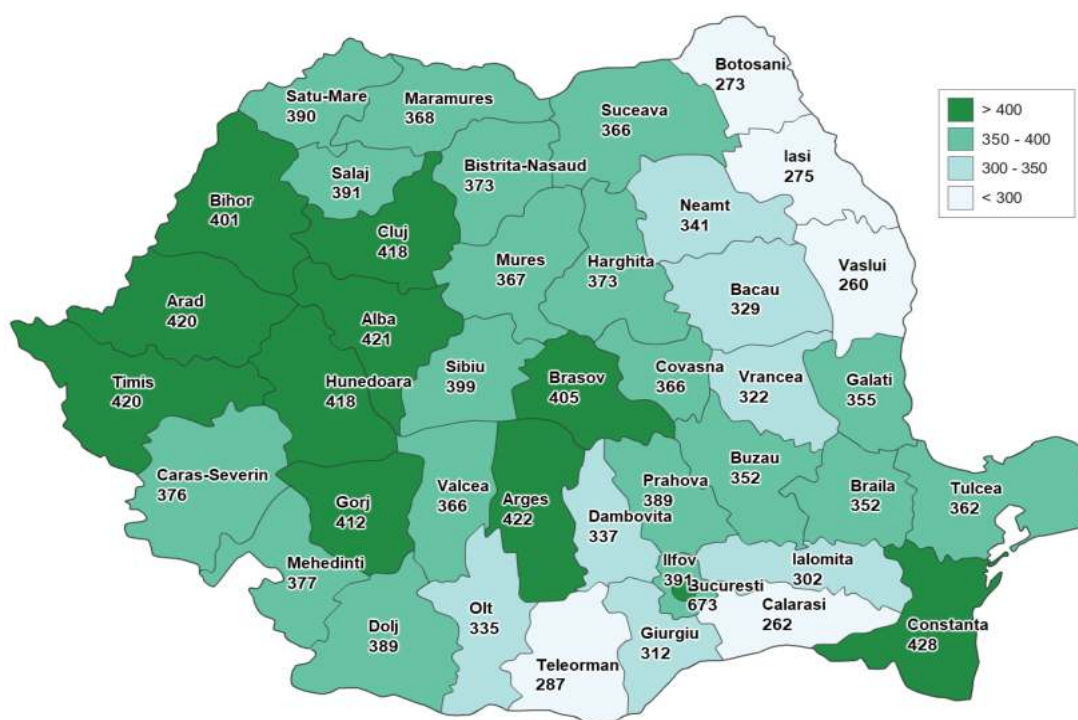
Vechimea medie (în ani) în 2021



Sursa:APIA

Conform datelor furnizate de Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile (APIA), în anul 2021, rata de motorizare în țara noastră era de 396 (parc auto la 1000 de locuitori), Bucureștiul având cele mai multe autoturisme la 1000 de locuitori (673) alături de județele Constanța (428), Arges (422), Alba (421), Arad (420), iar la polul opus, județele Vaslui (260), Călărași (262), Botoșani (273) se caracterizează prin cele mai scăzute rate de motorizare din țară.

Gradul de motorizare (autoturisme/1000 locuitori) la 31.12.2021



Sursa: APIA

În România, vânzările de autoturisme noi, în anul 2021, au fost printre cele mai reduse din Uniunea Europeană (cu 6,5 autoturisme noi la 1000 locuitori), doar Bulgaria înregistrând mai puține vânzări de autoturisme noi decât țara noastră, cu 3,2 autoturisme noi la 1000 de locuitori. În topul clasamentului, din acest punct de vedere, se plasează Luxemburg (cu 72,2 autoturisme noi la 1000 de locuitori), Belgia (cu 37,2 autoturisme noi la 1000 de locuitori) și Germania (cu 34,2 autoturisme noi la 1000 de locuitori) care au înregistrat valori mult mai mari față de țara noastră.

Conform A.P.I.A., înmatriculările auto au fost în ușoară scădere la 12 luni 2021 (-4,1%) față de 2020. „În cele 12 luni ale anului 2021 observăm o evoluție mixtă a înmatriculărilor de autovehicule, majoritatea lunilor fiind în creștere semnificativă față de 2020, dar prin raportare la o bază foarte mică în 2020 (*perioada stării de urgență*).”¹²

Ca tip de proprietate 54% dintre achizițiile realizate au fost făcute de persoane juridice și 46% de persoane fizice. În topul vânzărilor se găsesc autoturismele „verzi” (electrice și full-hibrid), care au înregistrat o creștere de 109%.

¹² Comunicat de presă APIA, ianuarie, 2022.

Conform datelor Institutului Național de Statistică, în anul 2021 s-au înregistrat 128.158 de înmatriculări noi de vehicule rutiere pentru transportul pasagerilor și 45.727 de înmatriculări noi de vehicule rutiere pentru transport mărfuri.

S-au înregistrat, de asemenea, 405.355 de înmatriculări noi de vehicule importate de ocazie pentru transportul pasagerilor și 70.044 de înmatriculări noi de vehicule rutiere importate de ocazie pentru transport mărfuri.

Cea mai mare pondere a înmatriculărilor de autoturisme noi se înregistrează la nivelul Bucureștiului (59.667, reprezentând 49% din totalul înmatriculărilor noi de autoturisme la nivel național).

La 1 autoturism nou înmatriculat în anul 2021, au fost înmatriculate 3 autoturisme second hand.

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 2021 (prima prezentare) a fost de 14,80 ani.

În anul 2021, 5.203.179 de vehicule s-au prezentat la ITP, în cadrul stațiilor de inspecție tehnică periodică autorizate R.A.R.

Totodată, din cele 75.600 de vehicule controlate tehnic în trafic în 2021, 36,42% erau neconforme din punct de vedere al securității rutiere. 6,54% din vehiculele controlate tehnic în trafic prezentau pericol iminent de accidente. Dacă facem referire la totalul vehiculelor neconforme, 14% dintre acestea prezentau pericol iminent de accident.

În anul 2021, **36,42 %** din totalul vehiculelor controlate tehnic în trafic **au fost neconforme din punct de vedere al securității rutiere**

(sursa R.A.R.)

6,54 % 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 2021 erau în vigoare 6.710.462 contracte RCA, din care aproximativ 78,7% erau încheiate cu persoane fizice și 21,3 % cu persoane juridice.

În cazul persoanelor juridice, tarifele de referință pentru asigurarea RCA au variat în 2021 de la 943 lei pentru autovehiculele cu motoare de 1.601-1.800 cmc până la 1.350 de lei pentru autovehiculele cu motoare de peste 2.500 cmc.

Schimbarea relativă a primei de risc de referință RCA pe anul 2021, comparativ cu cea din anul anterior, nu este identică la nivelul tuturor categoriilor de autovehicule, existând atât scăderi, cât și creșteri, nesemnificative însă, față de anul 2020. Aceste modificări sunt generate, în principal, de evoluția daunalității.

Pentru persoanele fizice, cel mai mic tarif de referință RCA, de 694 de lei, este pentru șoferii cu vârste între 41-50 de ani, care conduc mașini cu o capacitate cilindrică sub 1.200 de cmc. Cel mai mare tarif de referință, de 3.080 lei, este destinat șoferilor sub 30 de ani care conduc mașini cu motoare de peste 2500 de cmc.



Tarifele de referință nu reprezintă prețul efectiv al unei asigurări RCA. În România acest preț este influențat de sistemul Bonus-Malus: șoferii care nu au provocat daune primesc o reducere a prețului, în timp ce șoferii care au provocat daune vor plăti mai mult. Pe tipuri de vehicule, 82% dintre vehiculele pentru care este încheiată o poliță de asigurare RCA sunt autoturisme, iar 10% reprezintă autovehicule destinate transportului de marfă.

Numărul de contracte RCA, în vigoare la sfârșitul anului 2021

Vehicule	Tip vehicul	Total	Persoane fizice	Persoane juridice
Înmatriculate	autoturisme	5.508.003	4.728.224	779.779
	autovehicule pentru transport de persoane	29.981	712	29.269
	autovehicule destinate transportului de marfă	694.744	299.986	394.758
	remorci/semiremorci	310.132	171.273	138.859
	tractoare agricole forestiere	6.538	3.497	3.041
	motociclete, motoscutere, motorete și ATV-uri	41.024	31.665	9.359
	altele	11.629	4.043	7.586
Înregistrate		108.411	43.409	65.002
Total		6.710.462	5.282.809	1.427.653

Sursa: ASF

Valoarea totală a despăgubirilor brute plătite în anul 2021 de societățile de asigurări autorizate și supravegheate de A.S.F. a fost de 3.548.644.363 de lei, această valoare incluzând sumele plătite de City Insurance în primele 9 luni ale anului 2021 și sumele plătite de Fondul de Garantare a Asiguraților, în trimestrul IV 2021, pentru cererile de plată depuse de către păgubiții Societății de Asigurare-Reasigurare City Insurance S.A.

Infrastructura rutieră

Conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică, la 31.12.2021, „lungimea rețelei de drumuri publice totaliza 86.199 km din care 17.530 km (20,3%) erau reprezentați de drumuri naționale, 35.096 km (40,7%) erau drumuri județene și 33.573 km (39,0%), drumuri comunale.

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).

Din punctul de vedere al tipului de acoperământ, rețeaua de drumuri publice înregistra: 40.571 km (47,1%) drumuri modernizate, 21.112 km (24,5%) drumuri cu îmbrăcămînți ușoare rutiere, 16.184 km (18,8%) drumuri pietruite și 8.332 km (9,6%) drumuri de pământ. Din totalul lungimii drumurilor modernizate, 38.032 km (93,7%) erau drumuri cu îmbrăcămînți asfaltice de tip greu și mijlociu.

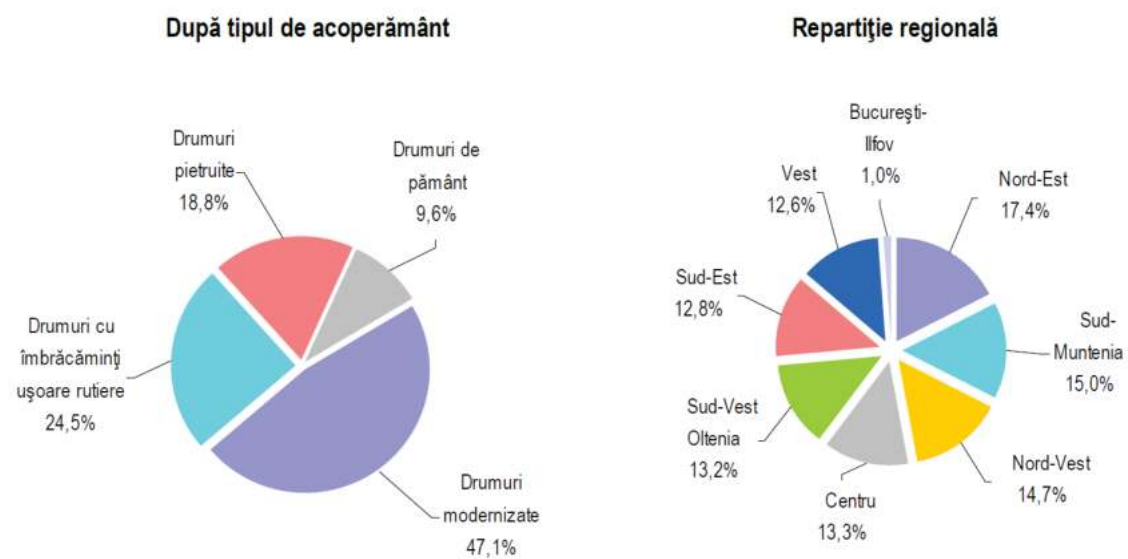
În ceea ce privește starea tehnică a drumurilor publice, 12.854 km (31,7%) din total drumuri modernizate și 8.578 km (40,6%) din total drumuri cu îmbrăcămînți ușoare rutiere erau drumuri cu durata de serviciu depășită.

Din totalul lungimii drumurilor naționale, 35,4% (6.197 km) erau drumuri europene și 5,3% (931 km) autostrăzi. Din punctul de vedere al numărului de benzi de circulație, 11,3% (1.978 km) erau drumuri cu 4 benzi, 1,7% (297 km) drumuri cu 3 benzi și 0,2% (36 km) drumuri cu 6 benzi.

Structura lungimii drumurilor județene cuprindea în proporție de 47,1%, drumuri modernizate, iar drumurile comunale includeau în proporție de 35,2%, drumuri pietruite.”¹³

¹³ - Lungimea căilor de transport la sfârșitul anului 2021, aprilie 2022, INS

Graficul nr. 2 **Structura lungimii rețelei de drumuri publice, la 31. XII. 2021**



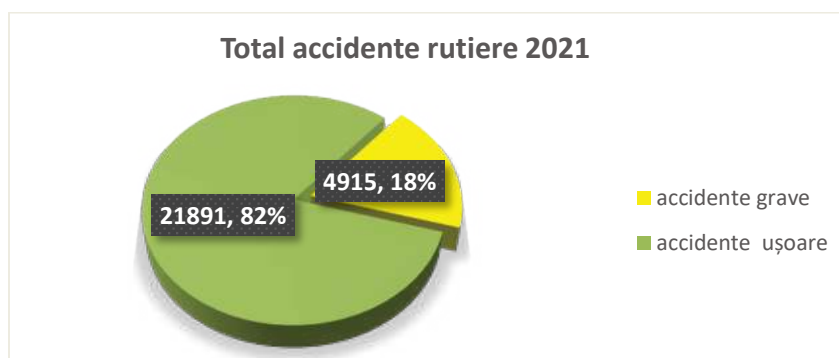


Capitolul II

ANALIZA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE PRODUSE ÎN ANUL 2021

În anul 2021, pe drumurile publice din România s-au produs 26.806 accidente rutiere. Dintre acestea, 4.915 au fost accidente rutiere grave (18,3%), evenimente care au condus la decesul a 1.779 de persoane, rănirea gravă a 3.790 de persoane și rănirea ușoară a altor 2.235 de persoane.

Totodată, cele 21.891 accidente ușoare înregistrate¹⁴ au avut printre consecințe rănirea ușoară a 27.209 de persoane.



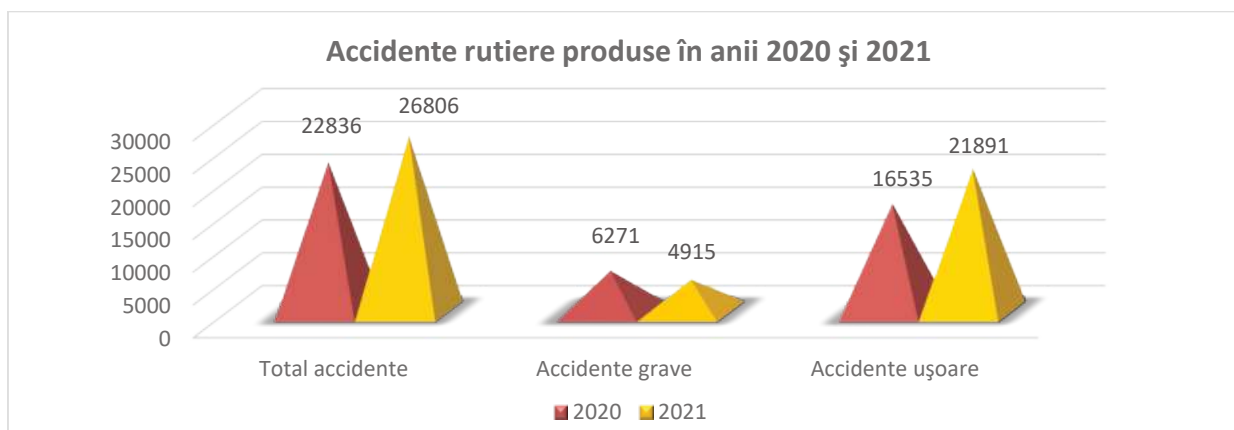
În medie, în 2021, s-au produs zilnic aproximativ 13 accidente rutiere grave în care și-au pierdut viața 5 persoane și au fost rănite grav 10 persoane.

Analizând evoluția față de anul 2020 a principalilor indicatori ai evenimentelor rutiere înregistrate în anul 2021 se remarcă o creștere a numărului total al accidentelor rutiere. Această evoluție este determinată de dinamica accidentelor ușoare, în anul

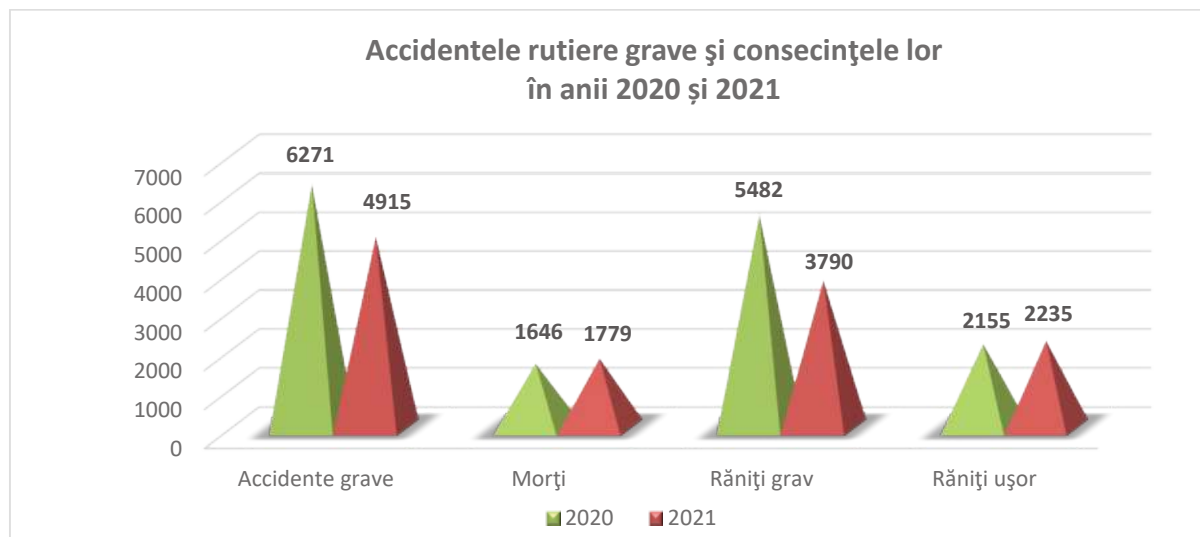
¹⁴ În analiză au fost incluse doar accidentele ușoare înregistrate în evidențele Poliției Române - fără cele soluționate amiabil

2021 având loc cu 5.356 mai multe accidente ușoare, ceea ce înseamnă o creștere cu 32,4%. Mai mult, se remarcă și creșterea cu 3,7% (+80) a persoanelor rănite ușor.

În privința accidentelor rutiere grave, în anul 2021 s-au produs cu 1.356 mai puține accidente rutiere grave comparativ cu anul anterior (-21,6%), în timp ce numărul persoanelor vătămate (decedate sau rănite grav) în astfel de evenimente este mai mic cu 1.559 de persoane (-21,9%).



Indicele de mortalitate, reprezentând ponderea persoanelor decedate în totalul accidentelor rutiere grave, a crescut de la 26,2% în 2020 la 36,2% în 2021.



❖ mediul de producere

Raportat la mediul producerii lor, în anul 2021, cel mai mare număr de accidente rutiere grave a fost înregistrat în mediul rural, 1.915 evenimente, reprezentând 39% din totalul anual, față de 36,1% în mediul urban și 24,9% pe drumurile din afara localității.

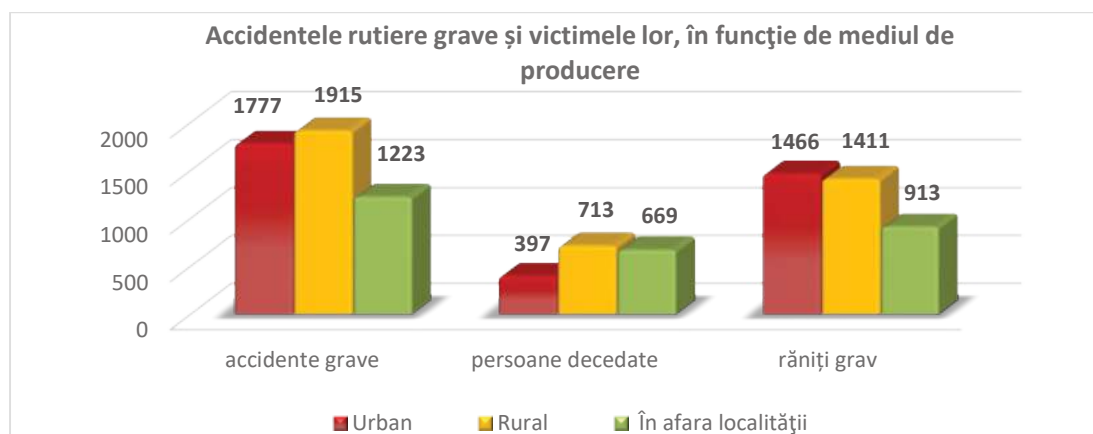
În mediul rural se înregistrează un indice de mortalitate¹⁵ de 37,2%, în timp ce în mediul urban, indicele de mortalitate a fost de 22,3% în anul 2021. Pe de altă parte, deși mai puțin numeroase, evenimentele rutiere grave produse pe drumurile din afara localităților înregistrează cel mai mare indice de mortalitate (54,7%).

Comparativ cu anul precedent, în anul 2021 se înregistrează scăderi atât la nivelul numărului accidentelor rutiere grave produse, cât și la nivelul numărului persoanelor rănite grav pe toate categoriile de drumuri, însă numărul persoanelor decedate este în ușoară creștere față de anul 2020 din cauza creșterii numărului de decese în urma evenimentelor produse în mediul rural și în afara localității.

Astfel, în mediul urban, se înregistrează scăderi cu 24,6% față de anul precedent la nivelul numărului accidentelor rutiere grave (cu 581 mai puține accidente rutiere grave), dar și în ceea ce privește consecințele umane ale accidentelor rutiere grave (cu 49 mai puține decese și cu 638 mai puține persoane rănite grav).

În mediul rural, accidentele rutiere grave au scăzut cu 22,05% (cu 542 mai puține accidente rutiere grave), în schimb s-au înregistrat cu 35 mai multe decese și 678 mai puține persoane rănite grav.

De asemenea, în afara localității, în anul 2021 au fost înregistrate cu 16,1% mai puține evenimente rutiere grave comparativ cu anul precedent (-235 de accidente), cu 99 mai multe decese și cu 378 mai puține persoane rănite grav.



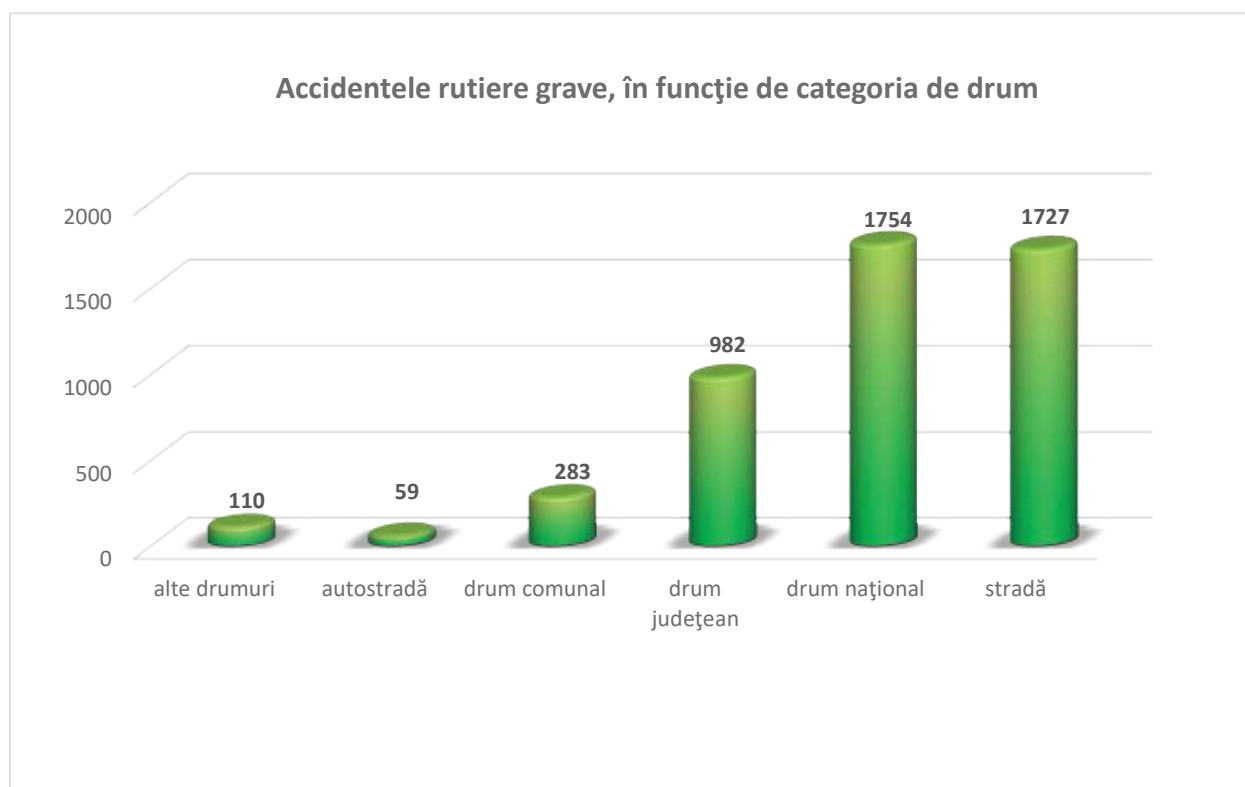
❖ categoria de drum

Distribuția accidentelor rutiere grave produse în anul 2021 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.

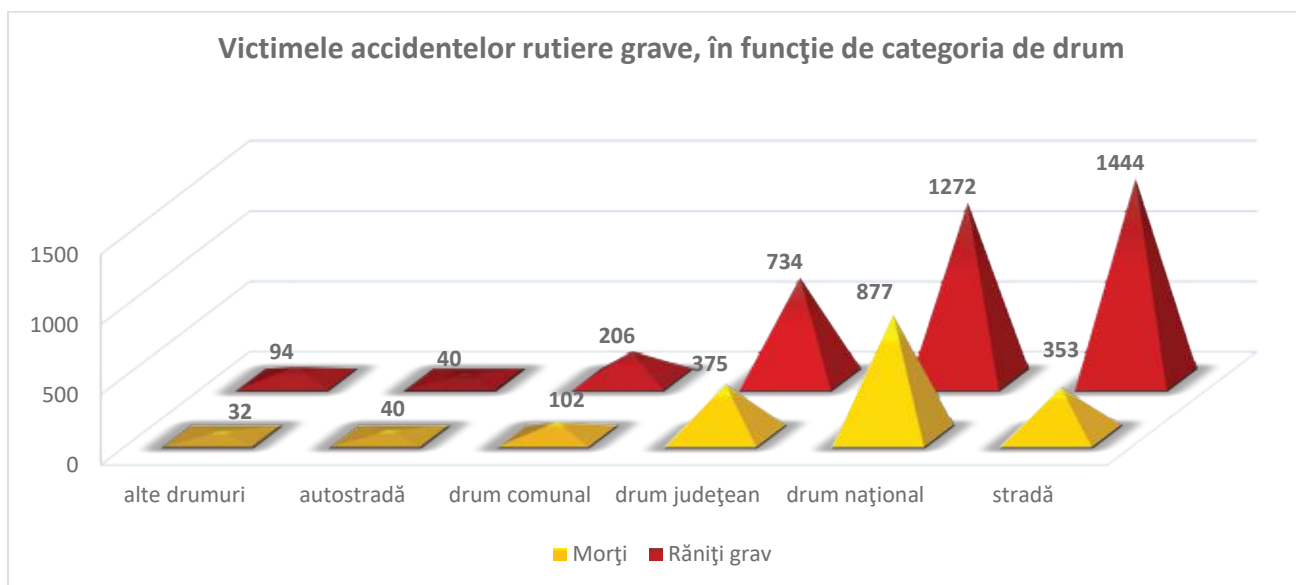
¹⁵ **indicele de mortalitate** = numărul persoanelor decedate raportat la numărul de accidente rutiere grave x 100

Comparativ cu anii precedenți, distribuția accidentelor rutiere grave în funcție de categoria de drum pe care s-au produs manifestă o ușoară modificare în anul 2021. Astfel, drumurile naționale au reprezentat sectorul de drum pe care s-au produs cele mai multe accidente rutiere grave (35,7% din totalul accidentelor rutiere grave). Strada reprezintă a doua categorie în ceea ce privește numărul de accidente rutiere grave (35,1%).

Deși accidentele rutiere grave au înregistrat scăderi pe toate categoriile de drum raportat la anul 2020, cele mai mari reduceri ale numărului de accidente grave au fost înregistrate pe drumurile naționale (-246 de evenimente / -12,3%) și pe stradă (-611 evenimente/-26,1%).



Referitor la victime, pe drumurile naționale, și-au pierdut viața 49,3% din totalul persoanelor decedate în accidente rutiere grave în anul 2021, de peste 2 ori mai multe decât în evenimentele rutiere care s-au produs pe stradă, situație similară celei din anul anterior, drumul național constituind categoria de drum cu cel mai ridicat potențial de victimizare.



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	110	32	29.1
autostradă	59	40	67.8
drum comunal	283	102	42.9
drum județean	982	375	38.2
drum național	1754	877	50
stradă	1727	353	20.4
Total	4915	1779	36.2

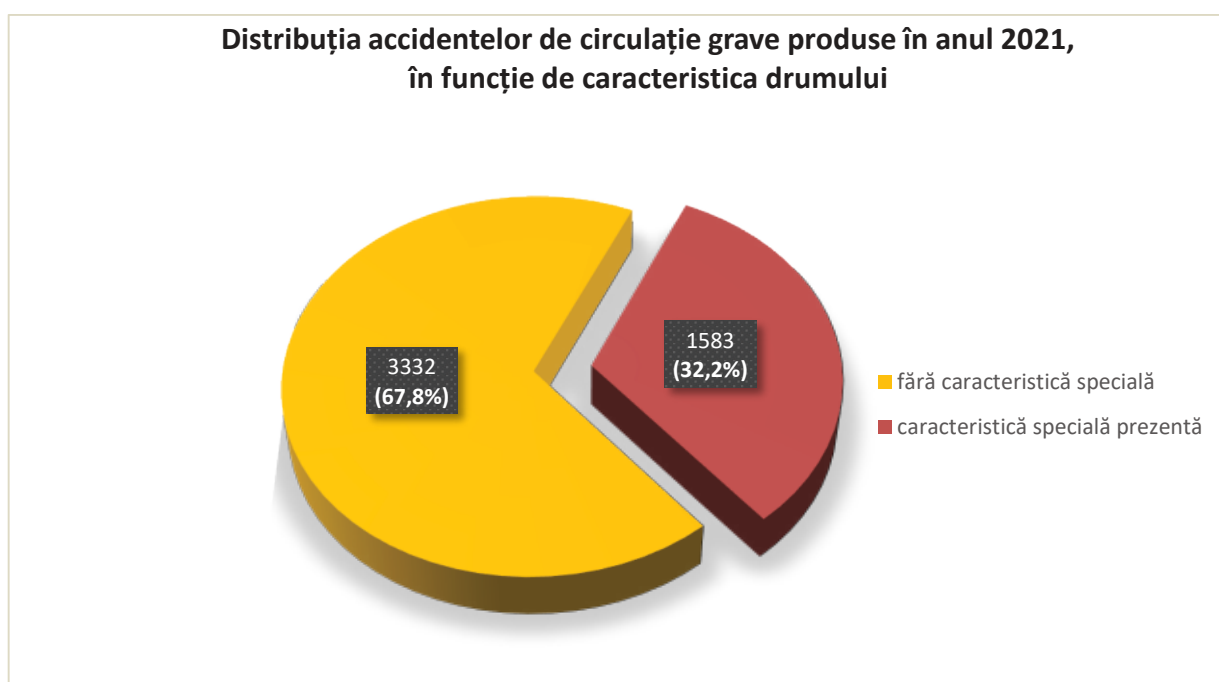
Valorile prezentate în tabel reflectă gradul de risc pe care îl implică accidentele rutiere grave produse pe diferitele categorii de drum. Deși se regăsesc pe al doilea loc în clasamentul accidentelor rutiere grave, evenimentele petrecute pe stradă au cel mai scăzut indice de mortalitate.

În ceea ce privește numărul 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.

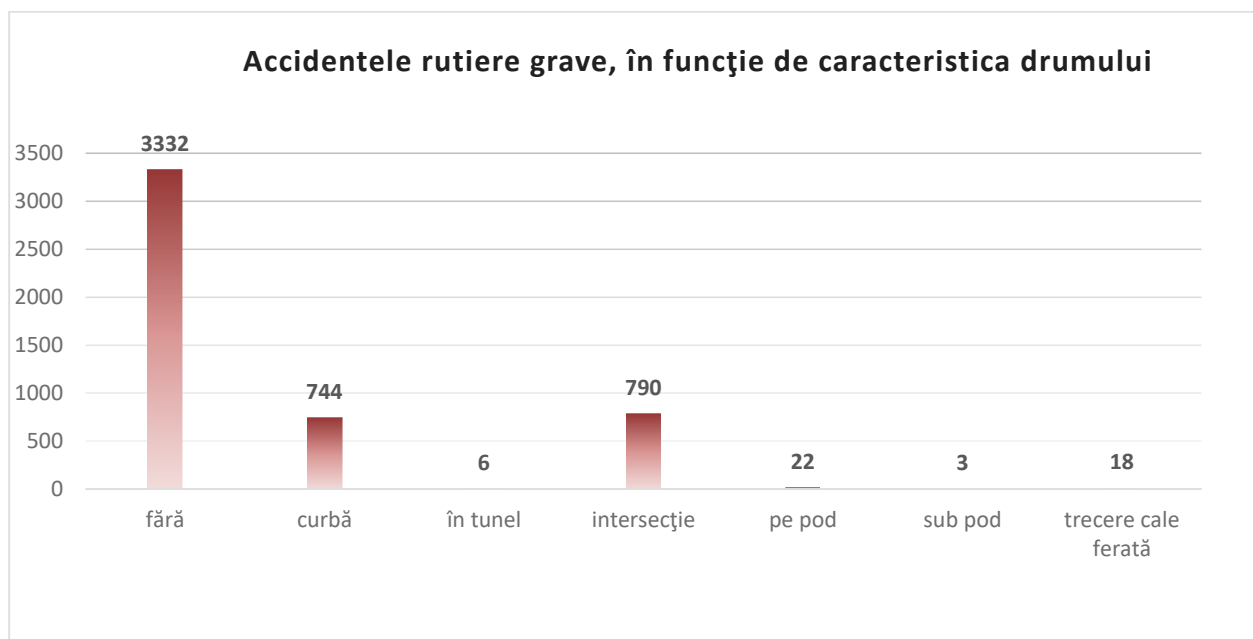
De asemenea, remarcăm faptul că drumurile naționale, printr-o serie de caracteristici, reprezintă în mod constant scena unui număr mare de accidente rutiere grave caracterizate prin valori ridicate ale riscului de victimizare, în general, și de mortalitate, în mod specific.

❖ caracteristicile speciale ale drumului

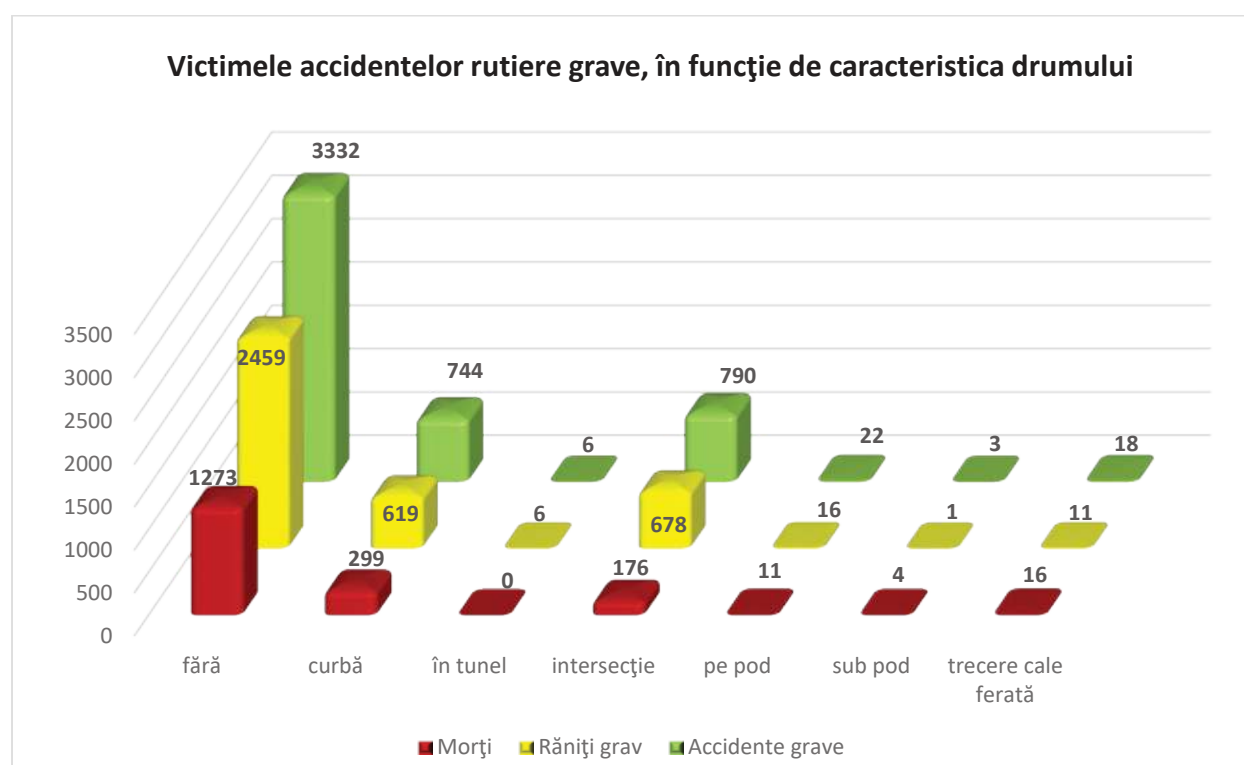
Caracteristicile speciale ale drumului (curbă, tunel, intersecție, pod, trecere cale ferată) nu reprezintă un factor major care să influențeze producerea de accidente rutiere grave. Astfel, în totalul accidentelor rutiere grave produse în anul 2021, aproximativ două treimi dintre evenimentele în cauză au avut loc pe sectoare de drum fără caracteristici deosebite.



Intersecția și curba constituie însă elemente de infrastructură cu potențial mai ridicat de risc. Comparativ cu anul 2020, accidentele grave produse în curbă s-au redus cu 293 de evenimente (-28,3%), iar cele produse în intersecție s-au redus cu 271 de evenimente (-25,5%).



Analizând indicatorii de victimizare, în intersecții se produc accidente rutiere grave mai frecvent decât în curbă, dar este locul în care numărul persoanelor decedate este, comparativ, mai mic. Accidentele produse în curbă în anul 2021 indică decesul a 299 de persoane și rănirea gravă a 619 persoane, în timp ce în accidentele rutiere grave din intersecții au decedat 176 de persoane și au fost rănite grav 678.



În tabelul următor sunt prezentate valorile mortalității pe care au cauzat-o accidentele rutiere grave petrecute în anul 2021, 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	3332	1273	38.2
curbă	744	299	40.2
în tunel	6	0	0.0
intersecție	790	176	22.3
pe pod	22	11	50
sub pod	3	4	133.3
trecere cale ferată	18	16	88.9
Total	4915	1779	36.2

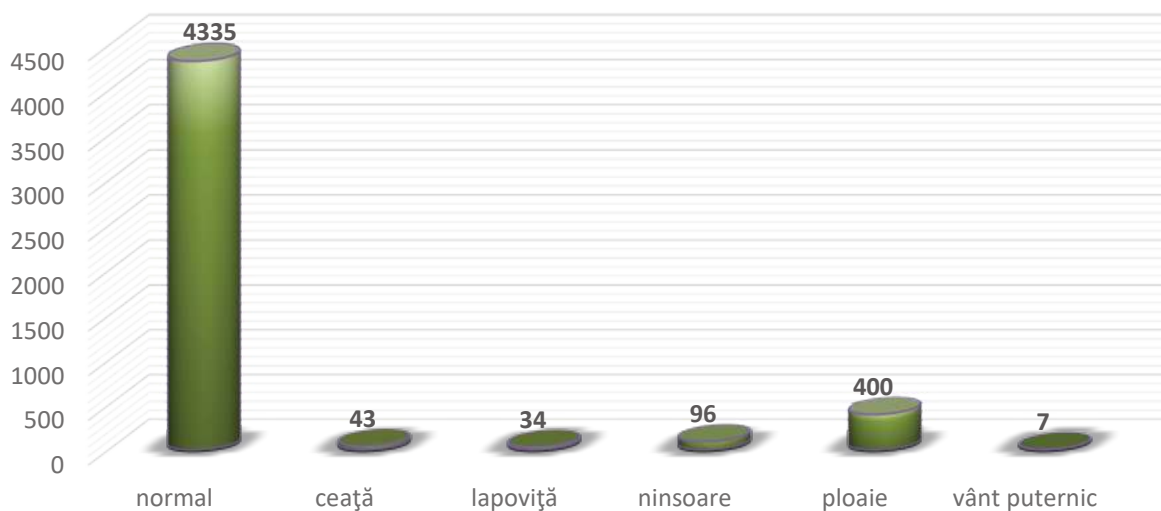
Un indice de mortalitate ridicat se observă în cazul accidentelor produse la trecerea căii ferate. În anul 2021, în 18 accidente rutiere grave petrecute la trecerea cu calea ferată, și-au pierdut viața 16 persoane, indicele de mortalitate fiind de 88,9%.

❖ caracteristicile meteo

88,2% dintre accidentele rutiere grave produse în anul 2021 au avut loc în condiții meteo normale. Asemănător situației din anul 2020, factorul meteorologic nu se reflectă în mod explicit în numărul accidentelor rutiere grave produse.

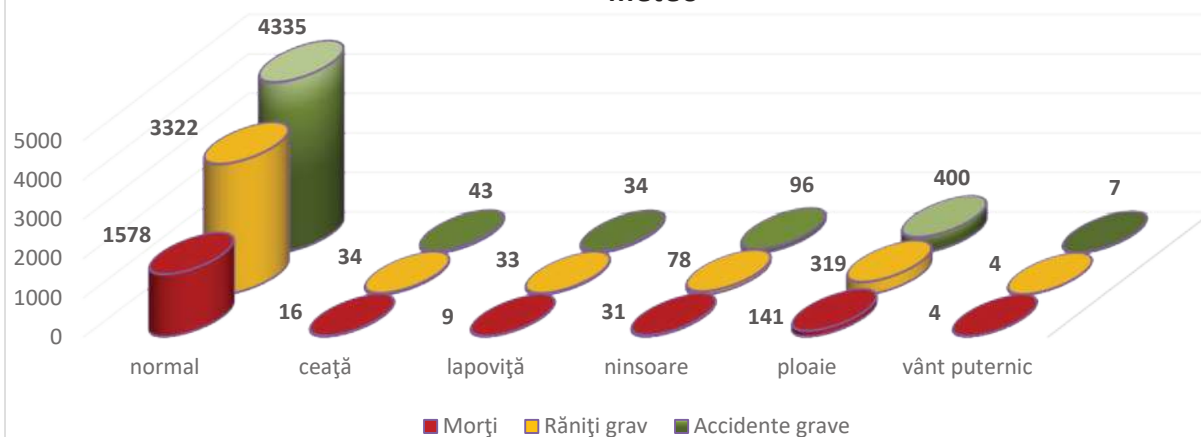
De cele mai multe ori, condițiile meteo deosebite sunt însoțite de avertizări repetate din partea autorităților, ceea ce determină un comportament mai prudent al participanților la trafic. Pe de altă parte, în absența unor condiții meteo deosebite, valorile ridicate de trafic pot fi însoțite de un nivel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

Accidentele rutiere grave în funcție de caracteristicile meteo



Analizând diferitele circumstanțe meteorologice nefavorabile, ploaia reprezintă situația în care s-au produs cele mai multe accidente rutiere grave (8,13% dintre accidentele rutiere grave au avut loc în condiții de ploaie).

Victimele accidentelor rutiere grave, în funcție de caracteristicile meteo



Evenimentele rutiere grave produse în condiții meteo deosebite, deși mai puțin numeroase, manifestă un nivel mai ridicat de victimizare (persoane decedate și rănite grav în accidente rutiere).

Conform datelor prezentate în tabelul următor, analizând valorile indicelui de mortalitate înregistrat în anul 2021, remarcăm o mortalitate mai ridicată în cazul accidentelor produse în condiții de vânt puternic, ceață și ploaie.

Caracteristică meteo	Număr accidente rutiere grave	Număr persoane decedate	Indice mortalitate % (nr. morți *100/nr. accidente grave)
condiții normale	4335	1578	36.4
ceață	43	16	37.2
lapoviță	34	9	26.5
ninsoare	96	31	32.3
ploaie	400	141	35.3
vânt puternic	7	4	57.1
Total	4915	1779	36.2

❖ tipul impactului

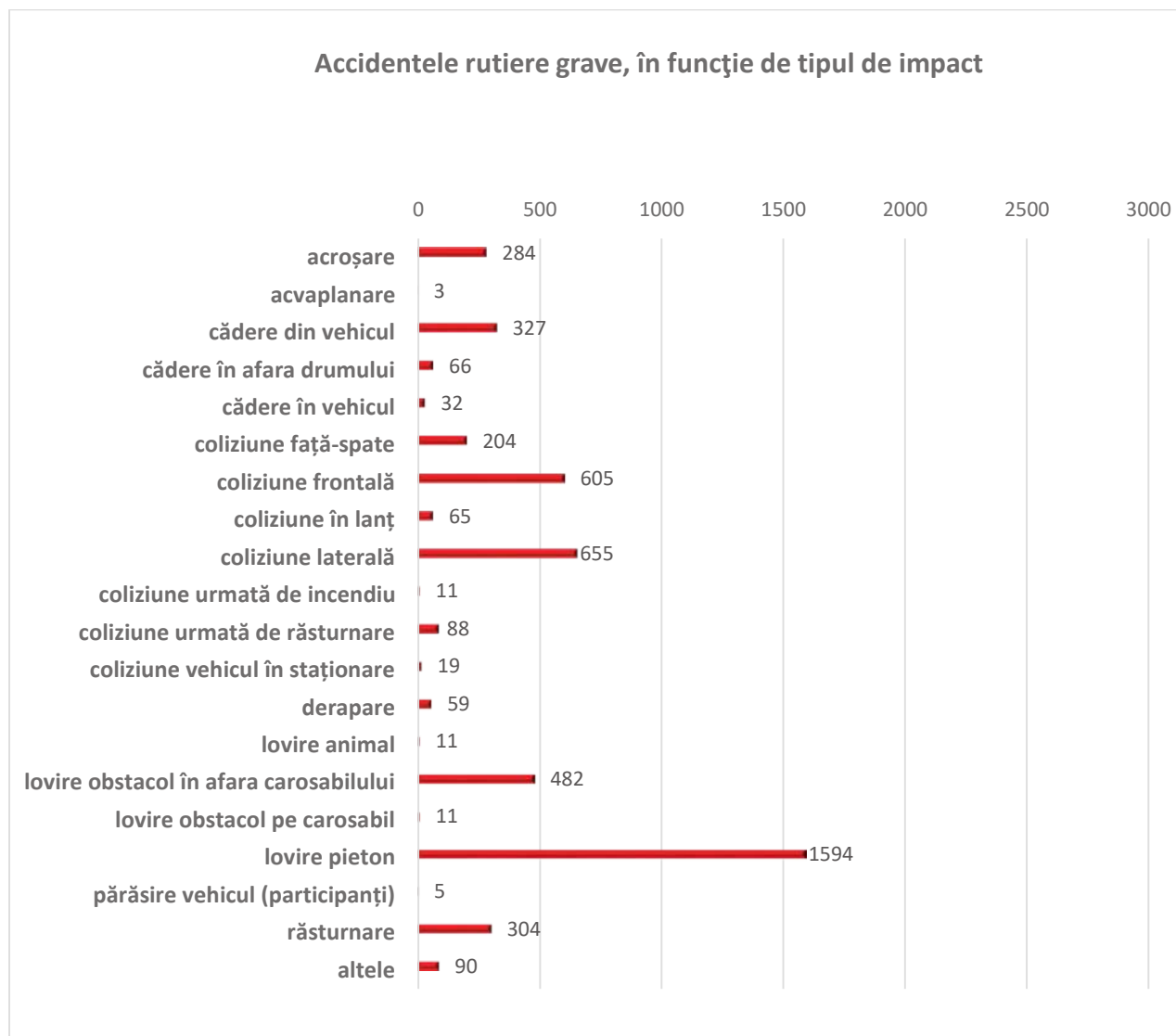
Analizând tipurile de impact care descriu modurile de producere a accidentelor rutiere grave în anul 2021, se constată că evenimentele care au implicat coliziunea dintre vehicul și pieton au reprezentat cea mai frecventă situație. Astfel, aproximativ o treime (32,4%) dintre accidentele rutiere grave reprezintă evenimente în care au fost accidentați grav pietoni (1.594 de accidente). Față de anul anterior, se remarcă o scădere semnificativă, în 2021 producându-se cu 315 mai puține astfel de evenimente (-16,5%).

Coliziunea laterală reprezintă a doua categorie ca număr de evenimente (13,3% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere față de anul trecut cu 25,6%), urmată de coliziunea frontală (12,3% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere față de anul 2020 cu 7,9%) și lovirea unui obstacol în afara carosabilului (9,8% din totalul accidentelor rutiere grave, în scădere cu 16,6% față de anul precedent).

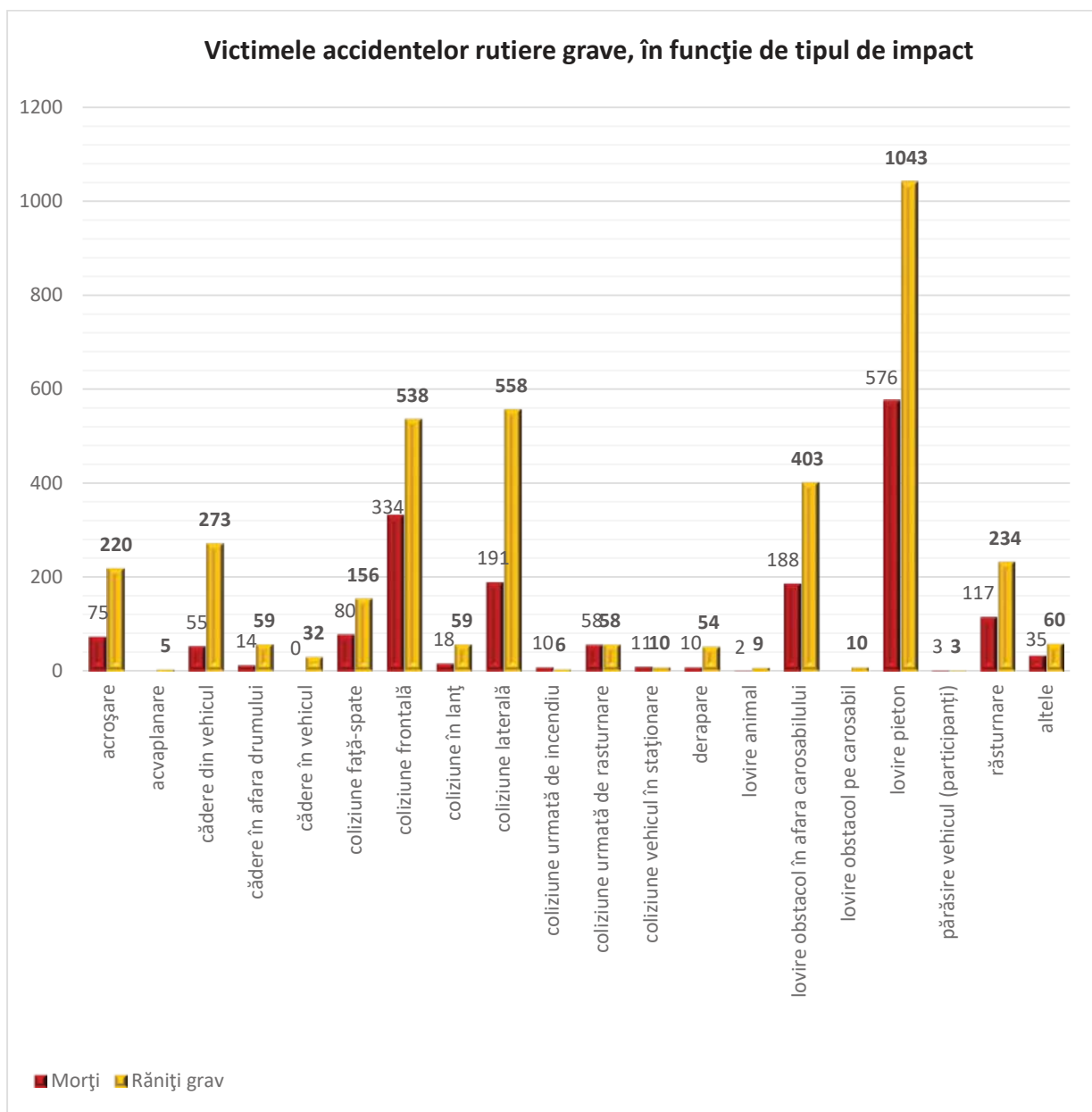
De asemenea, se observă că ierarhia principalelor tipuri de impact se menține de la un an la altul, neînregistrându-se diferențe sub acest aspect față de anul 2020 și nici față de anii precedenți: 1.lovire pieton, 2.coliziune laterală, 3.coliziune frontală, 4.lovire obstacol în afara carosabilului, 5.cădere din vehicul.

Comparativ cu anul anterior, în anul 2021, în ciuda numărului mai scăzut de accidente rutiere grave, s-au înregistrat mici creșteri ale evenimentelor rutiere produse prin coliziune urmată de răsturnare (+14 evenimente), a celor produse prin lovire obstacol pe carosabil (+3 evenimente), coliziune în lanț (+2 evenimente) și acvaplanare (+2 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 răsturnare (-35,3% evenimente) și prin cădere din vehicul (-35,2% evenimente), față de cele înregistrate în 2020.



După cum era și firesc, o frecvență mare a unui anumit tip de producere a accidentului va fi însoțită și de un număr sporit de victime. Astfel, cel mai mare număr de victime a rezultat în urma lovirii pietonilor, cele 1.594 de evenimente de această natură ducând la decesul a 576 de persoane și rănirea gravă a altor 1.043.



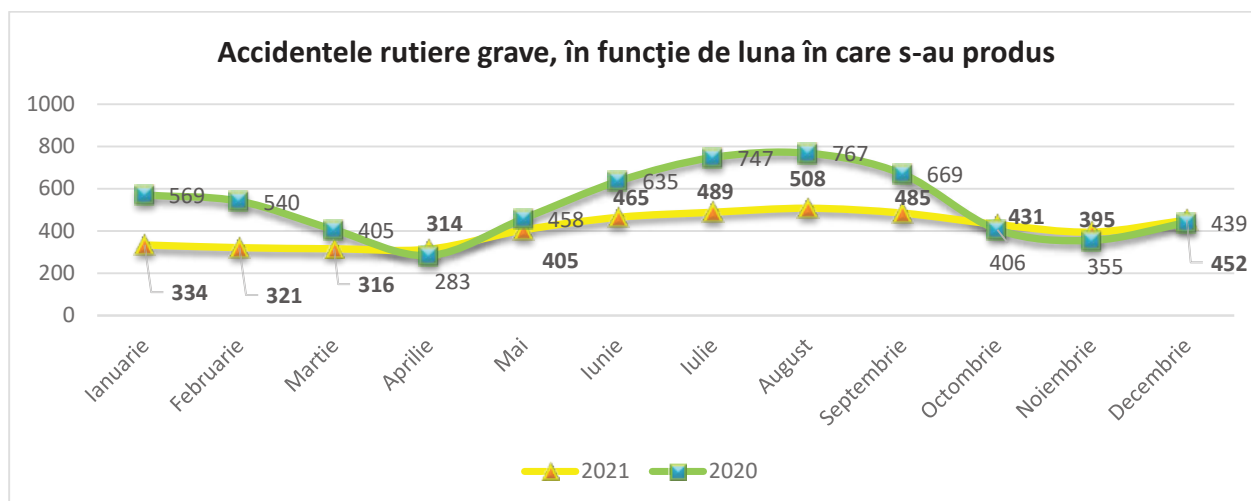
Gradul de letalitate a diferitelor forme de impact este surprins prin valorile indicelui de mortalitate. Așa cum se observă în tabelul următor, care cuprinde doar tipurile de impact cu o valoare a indicelui de mortalitate de peste 15%, pe primele locuri se regăsesc **coliziunea urmată de incendiu** și **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 urmată de incendiu	11	10	90.9
coliziune urmată de răsturnare	88	58	65.9
coliziune vehicul în staționare	19	11	57.9
coliziune frontală	605	334	55.2
coliziune față-spate	204	80	39.2
lovire obstacol în afara carosabilului	482	188	39
răsturnare	304	117	38.5
lovire pieton	1594	576	36.1
coliziune laterală	655	191	29.2
coliziune în lanț	65	18	27.7
acrosare	284	75	26.4
cădere în afara drumului	66	14	21.2
lovire animal	11	2	18.2
derapare	59	10	16.9
cădere din vehicul	327	55	16.8

❖ luna producerii accidentului

În medie, pe drumurile publice din România, în fiecare lună a anului 2021, au avut loc 410 accidente rutiere grave, în care și-au pierdut viața 148 de persoane, iar 316 persoane au fost rănite grav.

Dinamica lunară a accidentelor rutiere grave produse în anul 2021 pune în evidență scăderea numărului acestora în prima parte a anului. Începând cu luna mai, se constată o creștere a numărului de accidente rutiere grave până în luna august 2021, situație produsă pe fondul creșterii mobilității ca urmare a încălzirii vremii, urmată de o scădere până în luna noiembrie.



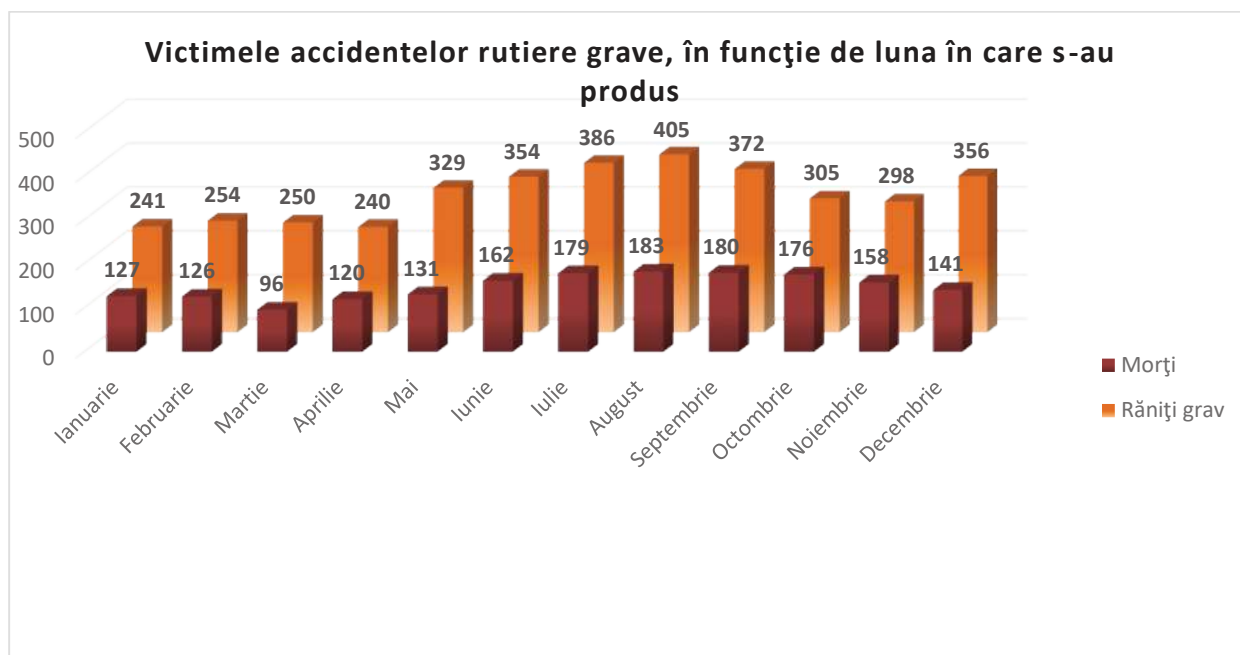
În general, această distribuție este influențată de caracteristicile anotimpurilor, condițiile meteorologice care determină valorile generale ale densității traficului, precum și de comportamentul cultural al populației din România.

Începând cu luna mai, odată cu încălzirea vremii, numărul accidentelor rutiere grave produse lunar înregistrează creșteri treptate (cu o medie zilnică de 13,1 accidente rutiere grave/zi), ajungând ca în lunile tradiționale de vacanță (iulie, august) să atingă valori maxime. În luna august, numărul accidentelor rutiere atinge vârful anual de 508 (media zilnică a lunii august fiind superioară celorlalte luni - 16,4 accidente/zi).

Începând cu septembrie și până în noiembrie, suma lunară a evenimentelor rutiere începe să scadă.

În perioada octombrie-noiembrie 2021, media zilnică a evenimentelor rutiere grave înregistrează 13,5 accidente/zi. Luna decembrie constituie un interval deosebit, care nu urmează tendința de scădere începută în luna a noua. 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 2021 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 notabile începând cu luna mai pentru a atinge un maxim în luna august, iar după aceea, începând cu luna septembrie, asistăm la o reducere treptată până în luna noiembrie.



În ceea ce privește letalitatea accidentelor rutiere, măsurată prin indicii de mortalitate, lunile **februarie**, **octombrie** și **noiembrie** reprezintă luni în care consecințele accidentelor rutiere sunt mult mai grave. În tabelul de mai jos se pot observa valorile indicelui de mortalitate pentru accidentele produse în fiecare lună a anului 2021.

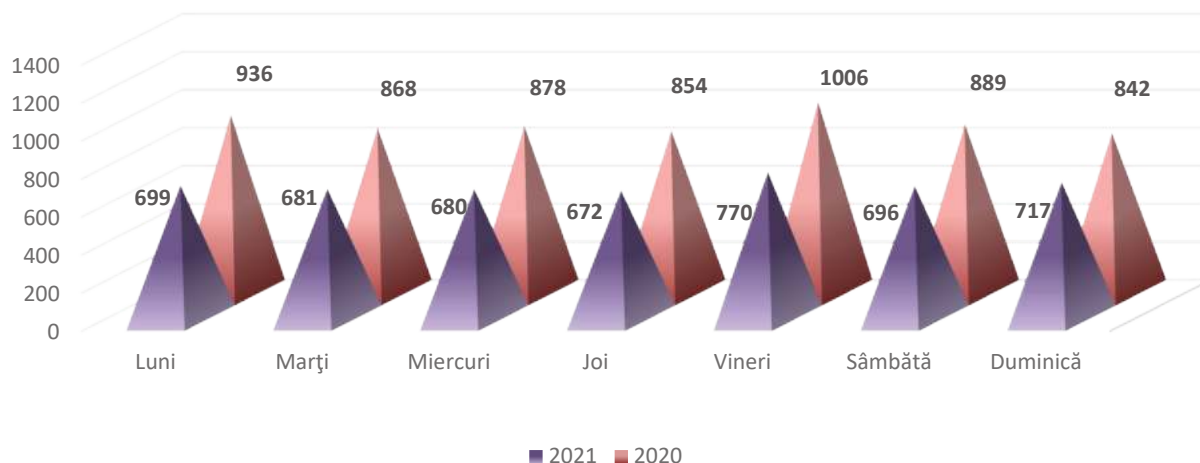
Indicele de mortalitate a accidentelor rutiere grave (%)

Ianuarie	Februarie	Martie	Aprilie	Mai	Iunie	Iulie	August	Septembrie	Octombrie	Noiembrie	Decembrie
38	39.3	30.4	38.2	32.3	34.8	36.6	36	37.1	40.8	40	31.2

❖ ziua producerii accidentului

Săptămâna generică a anului 2021 se caracterizează printr-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, iar în ziua de duminică să se înregistreze din nou o creștere a numărului de accidente rutiere grave. În restul zilelor săptămânii, tendința este descrescătoare.

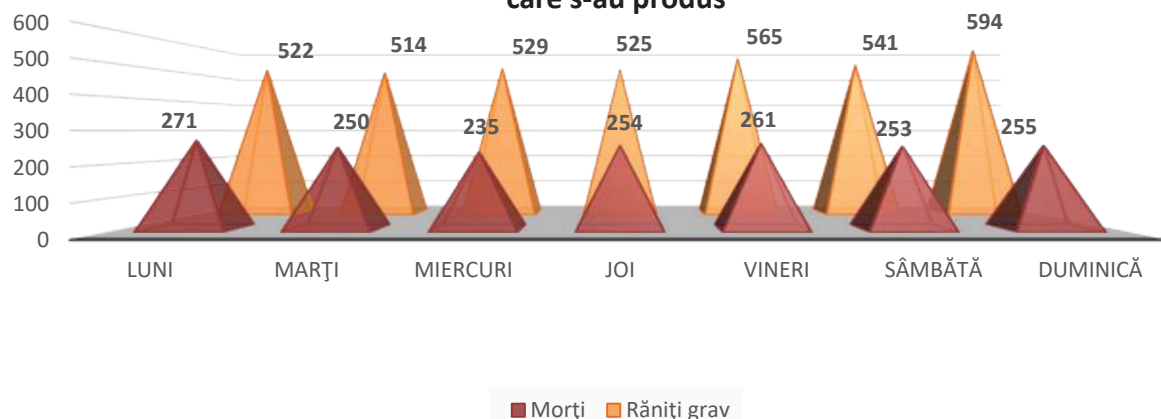
Accidentele rutiere grave, în funcție de ziua din săptămână în care s-au produs



În ceea ce privește numărul victimelor, accidentele rutiere grave care au condus la rănirea gravă sau decesul celor mai multe persoane au fost cele care au avut loc vineri și luni. Comparativ cu anul 2020, în 2021 există creșteri în privința numărului victimelor înregistrate în fiecare zi a săptămânii, mai puțin în ziua de vineri, unde se remarcă o ușoară scădere în rândul persoanelor decedate (cu 28 mai puține cazuri) și cea mai mare scădere în rândul persoanelor rănite grav (cu 280 mai puține cazuri).

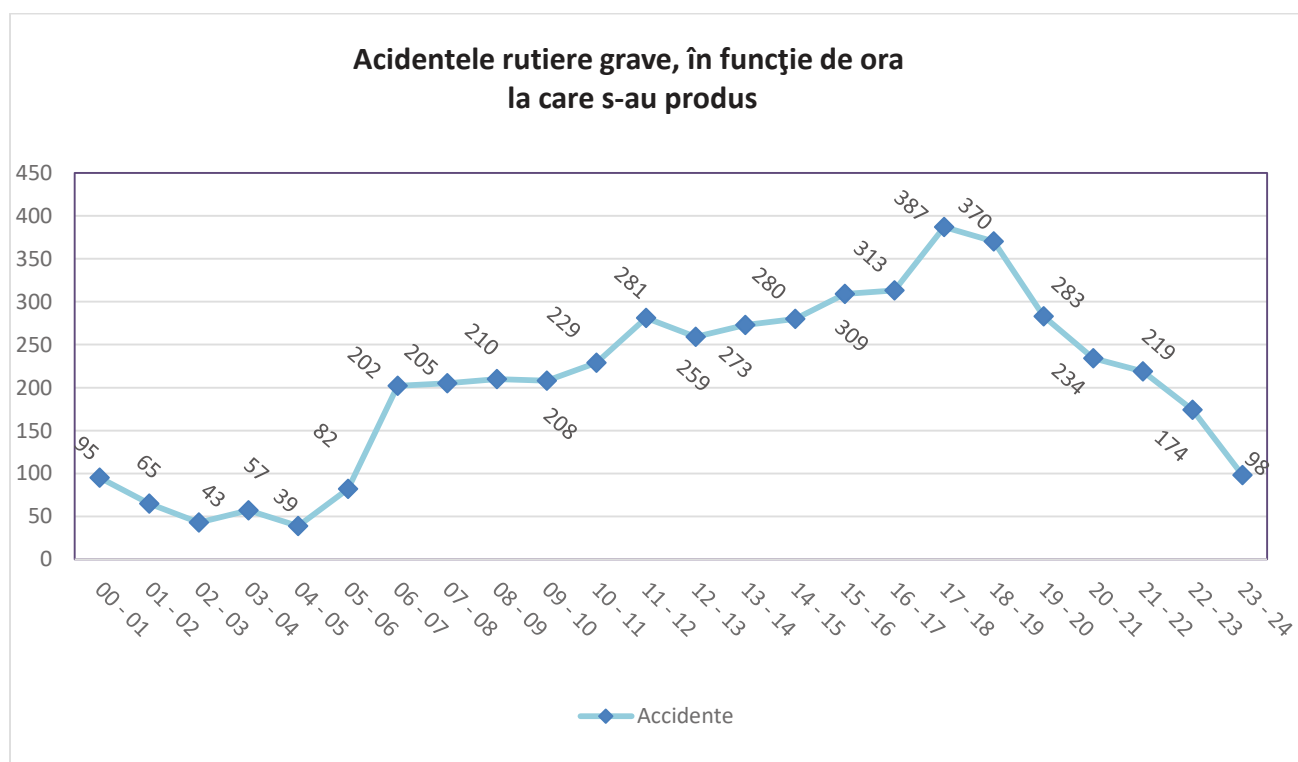
Analizând numărul persoanelor decedate raportat la numărul accidentelor rutiere grave, observăm că anul 2021 a fost caracterizat de un indice de mortalitate mai mare în toate zilele săptămânii față de anul precedent.

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



❖ ora producerii accidentului

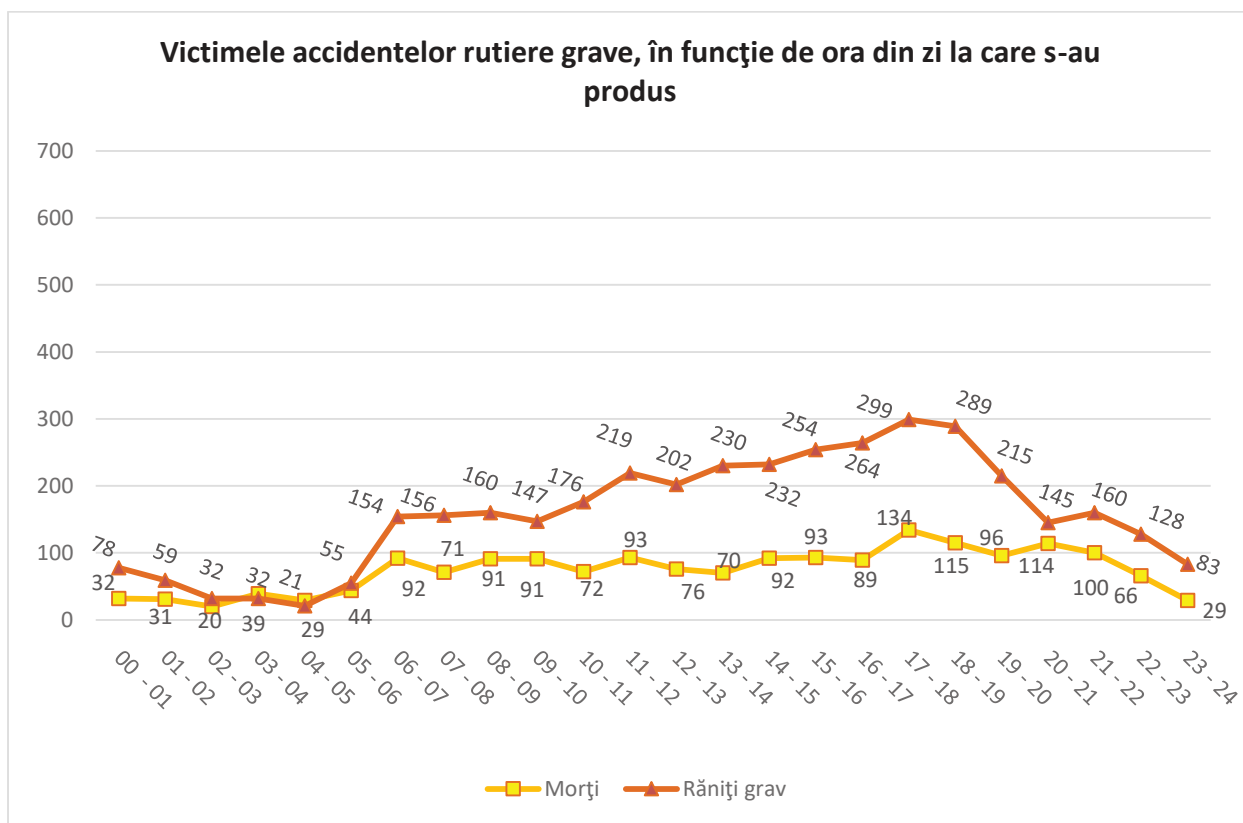
Conform valorilor prezentate în graficul de mai jos, se constată că evoluția numărului de accidente rutiere grave pe parcursul celor 24 de ore este influențată de ritmul activităților cotidiene, de orele în care oamenii se duc sau se întorc de la serviciu, de la școală etc. și în care traficul este cel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



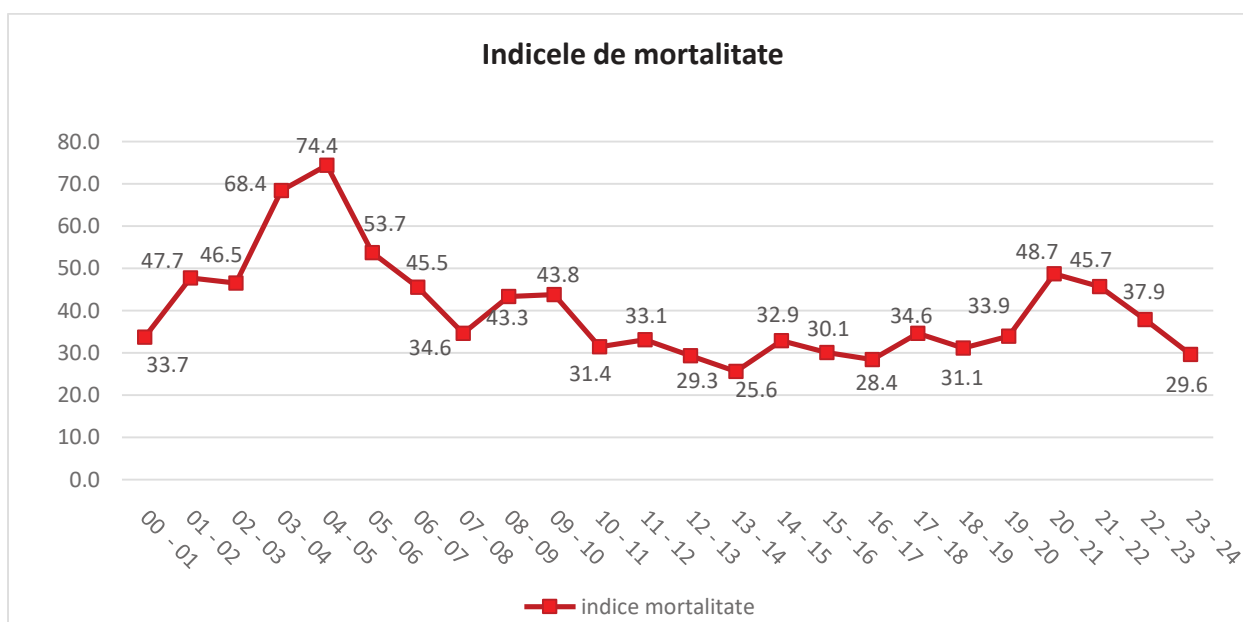
Astfel, între orele 5-6 dimineața, numărul accidentelor rutiere grave crește semnificativ, fiind înregistrată o valoare de aproximativ 2 ori mai mare comparativ cu o oră în urmă, în continuare un interval (06-10) în care numărul accidentelor se menține relativ constant pentru ca o nouă creștere semnificativă să aibă loc între orele 10-12, ajungând ca în intervalul orar 11-12 să se înregistreze o creștere de aproape 7 ori mai mare față de intervalul orar 4-5.

Valorile maxime ale zilei se înregistrează în intervalul 17-18, când au avut loc 387 de accidente rutiere grave.

În graficul următor, este ilustrată dinamica numărului victimelor accidentelor rutiere grave produse pe parcursul unei zile generice a anului 2021.



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



Se observă că accidentele rutiere produse în intervalul 04-05 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	95	32	33.7	12 - 13	259	76	29.3
01 - 02	65	31	47.7	13 - 14	273	70	25.6
02 - 03	43	20	46.5	14 - 15	280	92	32.9
03 - 04	57	39	68.4	15 - 16	309	93	30.1
04 - 05	39	29	74.4	16 - 17	313	89	28.4
05 - 06	82	44	53.7	17 - 18	387	134	34.6
06 - 07	202	92	45.5	18 - 19	370	115	31.1
07 - 08	205	71	34.6	19 - 20	283	96	33.9
08 - 09	210	91	43.3	20 - 21	234	114	48.7
09 - 10	208	91	43.8	21 - 22	219	100	45.7
10 - 11	229	72	31.4	22 - 23	174	66	37.9
11 - 12	281	93	33.1	23 - 24	98	29	29.6

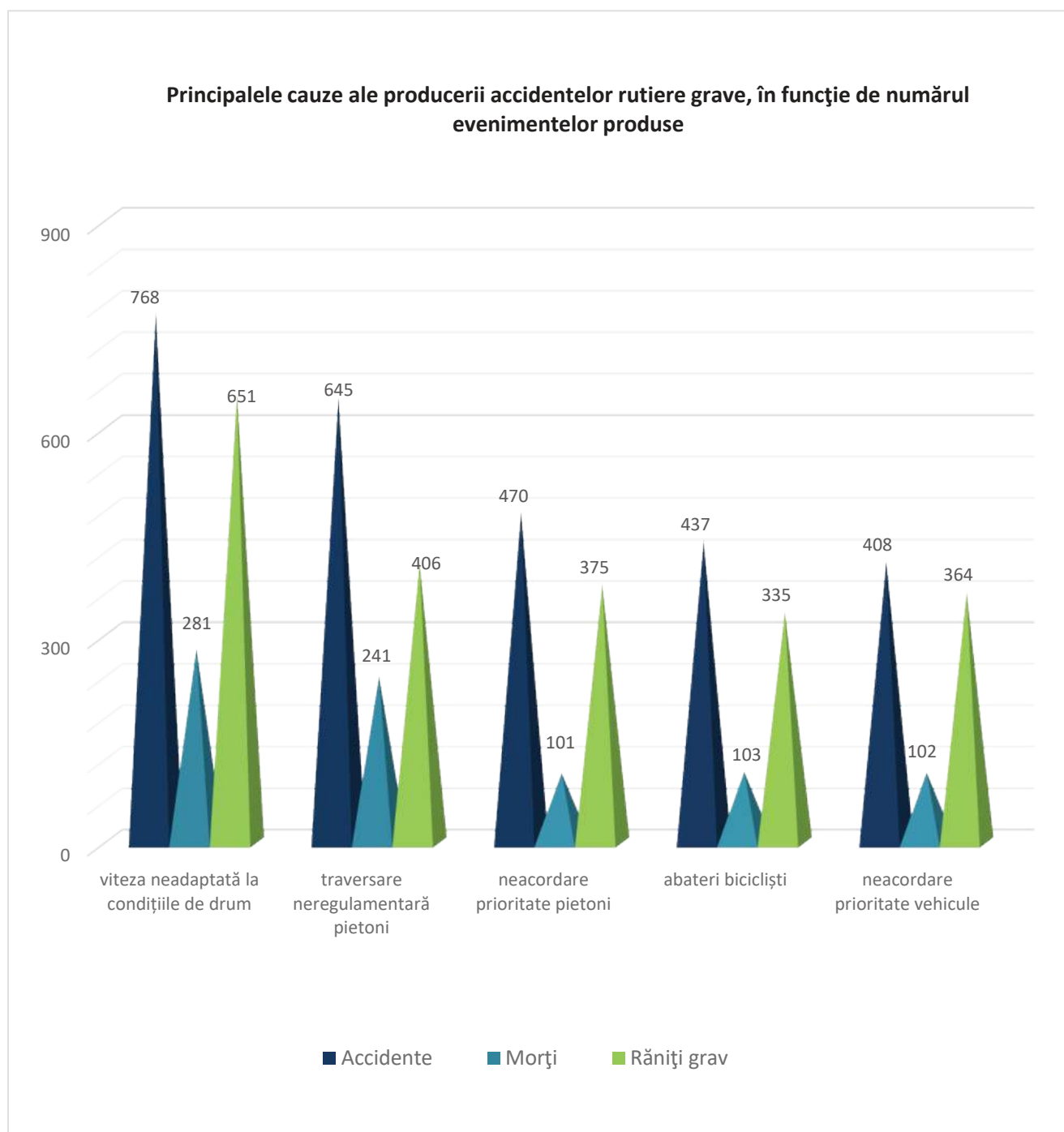
Valori ridicate ale indicelui de mortalitate se înregistrează și în intervalele 03-04, 05-06, perioade în care traficul este mai puțin intens, dar și în perioadele 20-21 și 01-02.

❖ cauzele accidentelor rutiere grave

Datele colectate de Poliția Română distribuie accidentele rutiere grave produse în anul 2021 în funcție de 37 de cauze diferite, după cum urmează:

Cauză	Accidente	Morți	Răniți grav	Indice mortalitate%
1.viteză neadaptată la condițiile de drum	768	281	651	36.6
2.traversare neregulamentară pietoni	645	241	406	37.4
3.neacordare prioritate pietoni	470	101	375	21.5
4.abateri bicicliști	437	103	335	23.6
5.neacordare prioritate vehicule	408	102	364	25.0
6.pietoni pe partea carosabilă	248	148	101	59.7
7.alte preocupări de natură a distrage atenția	232	122	173	52.6
8.depășire neregulamentară	203	96	175	47.3
9. nerespectare distanță între vehicule	203	72	153	35.5
10. conducere sub influența alcoolului	182	54	155	29.7
11. circulație pe sens opus	143	71	125	49.7
12. neasigurare la schimbarea direcției de mers	142	41	117	28.9
13. alte abateri săvârșite de conducătorii auto	141	48	105	34.0
14. conducere fără permis	114	44	96	38.6
15. abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale	97	31	75	32.0
16. viteză neregulamentară	95	58	68	61.1
17. adormire la volan	75	67	63	89.3
18. neasigurare mers înapoi	75	15	61	20.0
19. alte abateri pietoni	41	17	26	41.5
20. abateri pasageri/călători/însoțitori	37	0	37	-
21. întoarcere neregulamentară	31	17	26	54.8
22. nerespectare semnalizare semafor	25	6	21	24.0
23. neasigurare schimbare bandă	17	3	16	17.6
24. nerespectare reguli trecere cale ferată	15	16	6	106.7
25. abateri ale conducătorilor de utilaje	14	5	9	35.7
26. defecțiuni tehnice vehicul	12	8	10	66.7
27. animale sau alte obiecte	10	2	8	20.0
28. infirmități sau afecțiuni medicale	7	1	7	14.3
29. nerespectare indicatoare rutiere de obligare sau reglementare	6	3	7	50.0
30. conducere sub influența drogurilor	5	2	6	40.0
31. oprire, staționare neregulamentară	4	1	3	25.0
32. nesupraveghere minori	4	1	3	25.0
33. drum deteriorat sau în lucru	3	0	3	-
34. alte cauze referitoare la drum	2	1	1	50.0
35. semnalizare rutieră incompletă / insuficientă	2	0	2	-
36. conducere agresivă	1	1	0	100.0
37. obstacol nesemnalizat pe carosabil	1	0	1	-

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 2021. Următoarele cauze în ordinea frecvenței lor de manifestare sunt: **neacordarea de prioritate pietonilor**, **abaterile bicicliștilor** și **neacordarea de prioritate vehiculelor**.

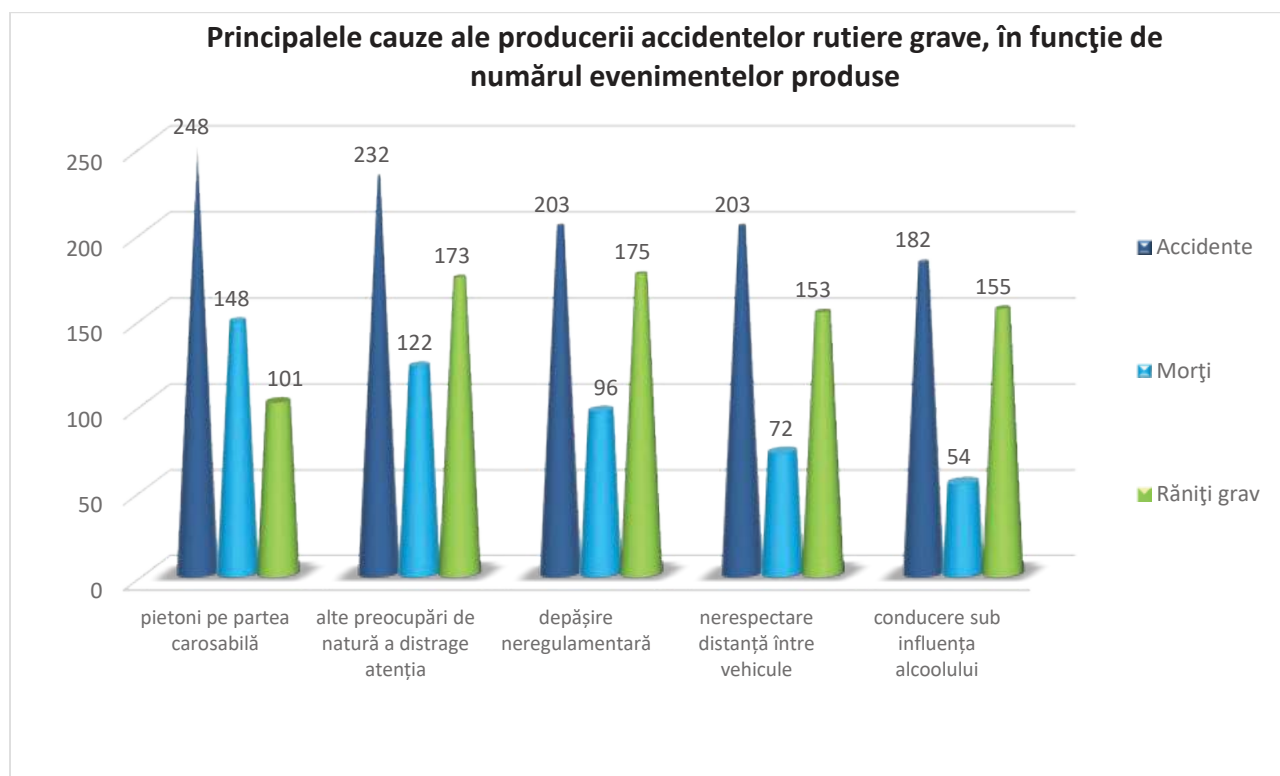


Viteza neadaptată condițiilor de drum reprezintă manifestarea unui cumul de posibile explicații: ignorarea unui comportament rutier preventiv, lipsa de experiență în a conduce un vehicul, atitudini agresive sau teribiliste în conducerea autovehiculului sau altele asemenea, având legătură nu atât cu conformismul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

Viteza neadaptată condițiilor de drum a cauzat producerea a 768 de accidente rutiere grave, care s-au soldat cu 281 de persoane decedate și 651 de răniți grav, în scădere față de anul 2020 cu 220 de evenimente (-22,3%). Trebuie subliniat faptul că cea mai frecventă cauză de producere a evenimentelor rutiere grave în anul 2021, 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 2021, 645 de accidente grave care, s-au soldat cu decesul a 241 de persoane și rănirea gravă a 406 persoane, în scădere față de anul 2020 (-113 evenimente, -14,9%).

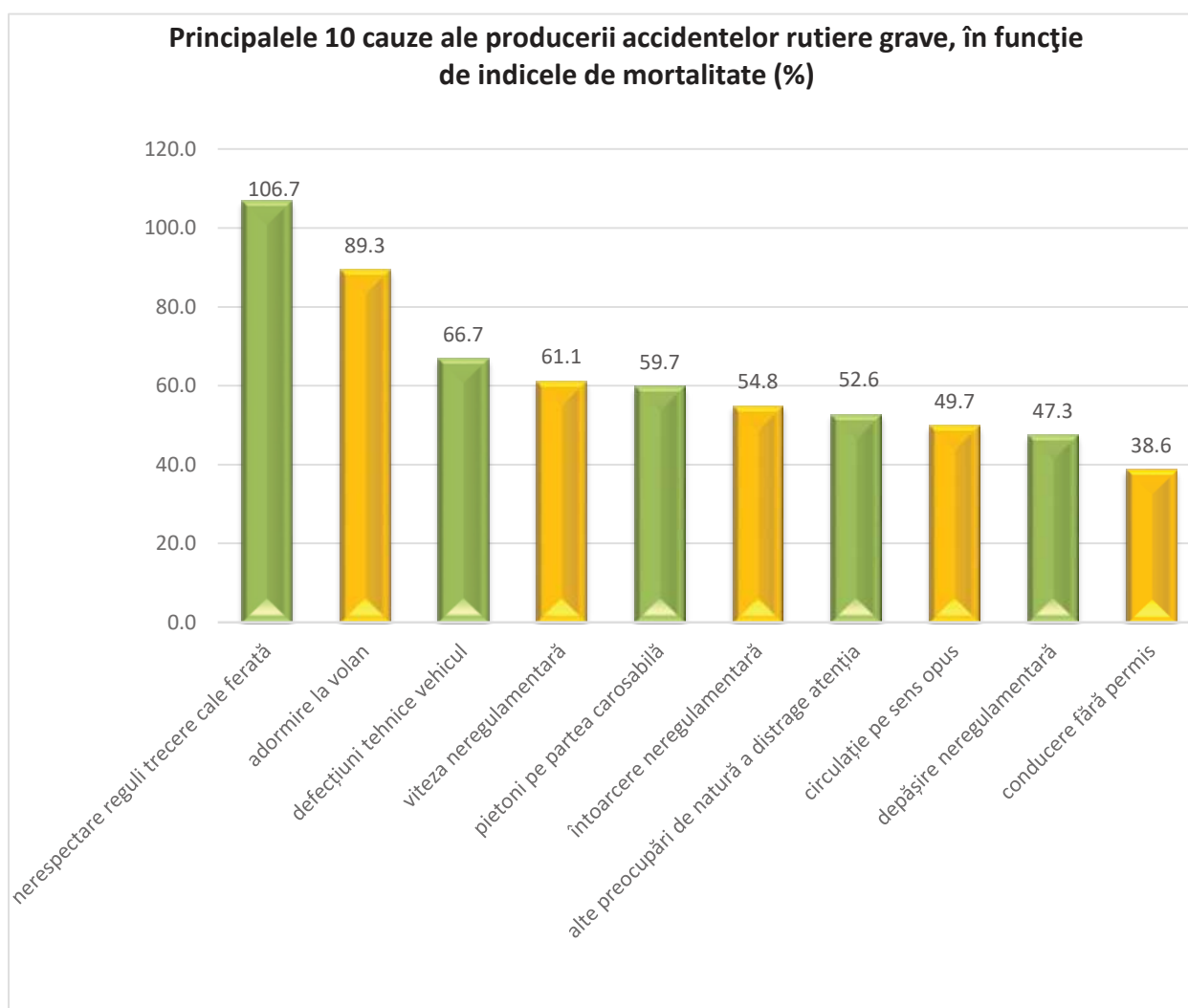
Comparativ cu anul 2020, **neacordarea de prioritate pietonilor** a produs cu 137 mai puține accidente în anul 2021 (-22,6%), rămânând astfel pe locul trei în clasamentul principalelor cauze generatoare de accidente rutiere grave. **Abaterile bicicliștilor** au produs cu 304 evenimente rutiere grave mai puține în anul 2021 (-41%), în timp ce **neacordarea de prioritate vehiculelor** a produs cu 108 mai puține accidente rutiere grave decât în anul 2020 (-20,9%).



În graficul de mai sus este reprezentat grupul celor cinci cauze ca importanță numerică. În comparație cu anul 2020, ordinea cauzelor care au condus la producerea de accidente rutiere grave este ușor schimbată. **Nerespectarea distanței între vehicule** coboară două locuri în ierarhia cauzelor, producând în anul 2021 mai puține accidente rutiere grave (-43 de evenimente, -17,5%), în timp ce **alte preocupări de natură a distrage atenția** urcă două locuri în ierarhia cauzelor, accidentele provocate din această cauză fiind în ușoară creștere față de anul precedent (+9 evenimente, 4%).

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

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



După cum se observă, trei 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, alte preocupări de natură a distrage atenția și depășire neregulamentară.**

Alte cauze de mare letalitate care, în anul 2021, au stat la originea unui număr ridicat de evenimente sunt:

- **adormirea la volan:** a condus la producerea a 75 de accidente rutiere grave, din care au rezultat 67 de decedați și 63 de răniți grav;
viteza neregulamentară: a cauzat producerea a 95 de accidente rutiere grave, soldate cu 58 de morți și 68 de răniți grav;
- **circulația pe sens opus:** a provocat 143 de evenimente, în care au murit 71 de persoane, alte 125 fiind rănite grav.

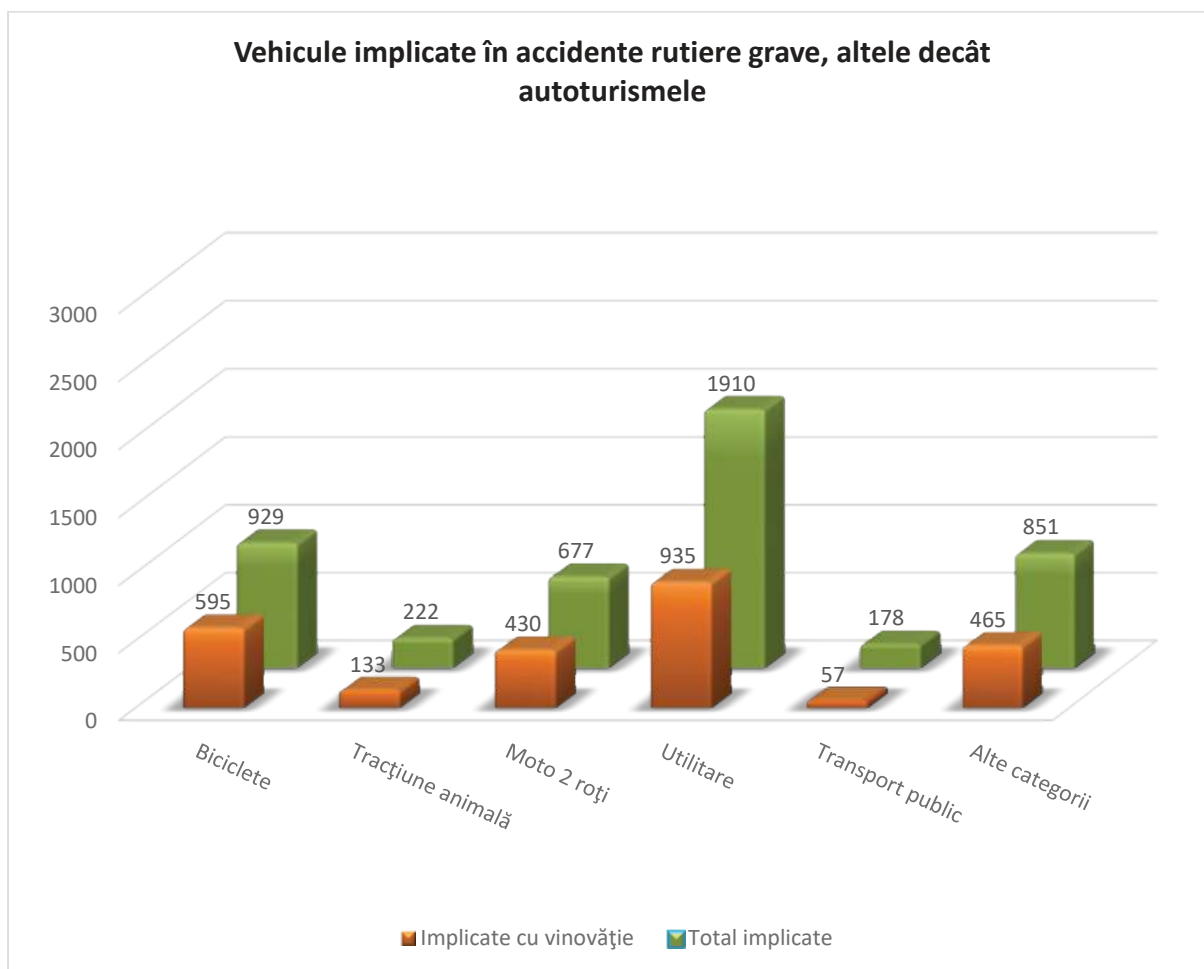
La fel ca în fiecare an, nerespectarea regulilor de trecere la calea ferată a condus la producerea unui număr relativ redus de accidente grave, dar mortalitatea acestora este extrem de ridicată, depășind cu mult valorile oricărei alte situații în referință. În anul 2021, aceasta tinde către 107%.

❖ categoria de vehicul implicat în accident

În accidentele rutiere grave care s-au produs pe drumurile din România în anul 2021 au fost implicate 12.644 de vehicule din cele mai diverse categorii. Dintre acestea, 7.877 au fost autoturisme (62,3%).

Conform datelor Poliției Române, din totalul vehiculelor implicate, 6.735 au angajat vinovăția conducătorilor lor în producerea accidentelor rutiere grave. Dintre acestea, 4.120 (61,2%) reprezintă autoturismele, rezultând că în 83,8% dintre accidentele grave produse în anul 2021, vinovăția pentru producerea acestuia aparține unui conducător de autoturism.

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

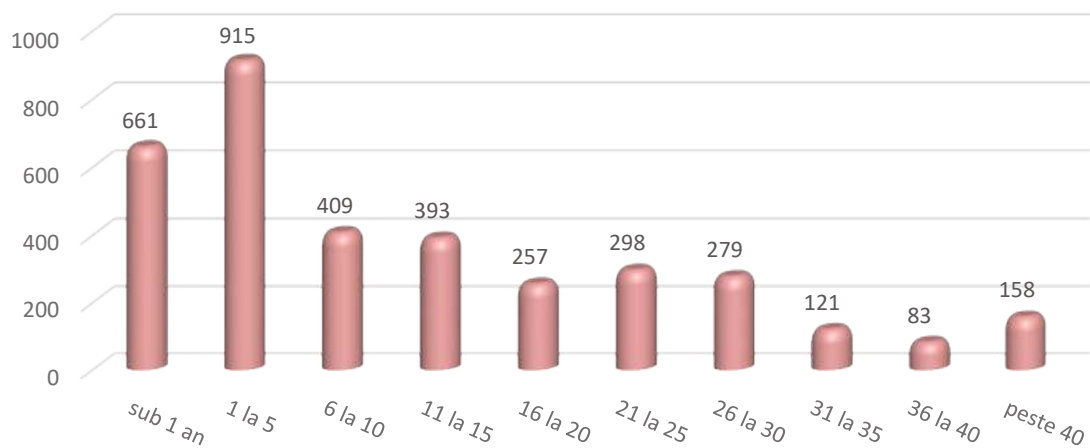


❖ vechimea permisului conducătorilor de autovehicule

La fel ca în anul precedent, distribuția conducătorilor de autovehicule implicați cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave în anul 2021, în funcție de vechimea permisului, arată că, cel mai frecvent, la originea producerii acestor evenimente, s-au aflat conducătorii de autovehicule cu o experiență de la 1 la 5 ani. Aceștia reprezintă 25,6% 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 **(18,5%)**. Este evident că experiența rutieră 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**



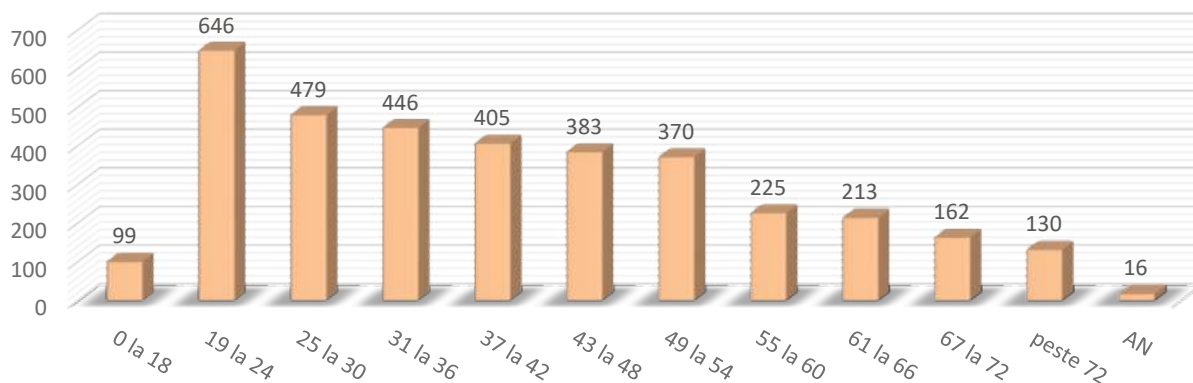
❖ vârsta conducătorului auto implicat în accidente rutiere grave

Așa 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 fi implicat în 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.

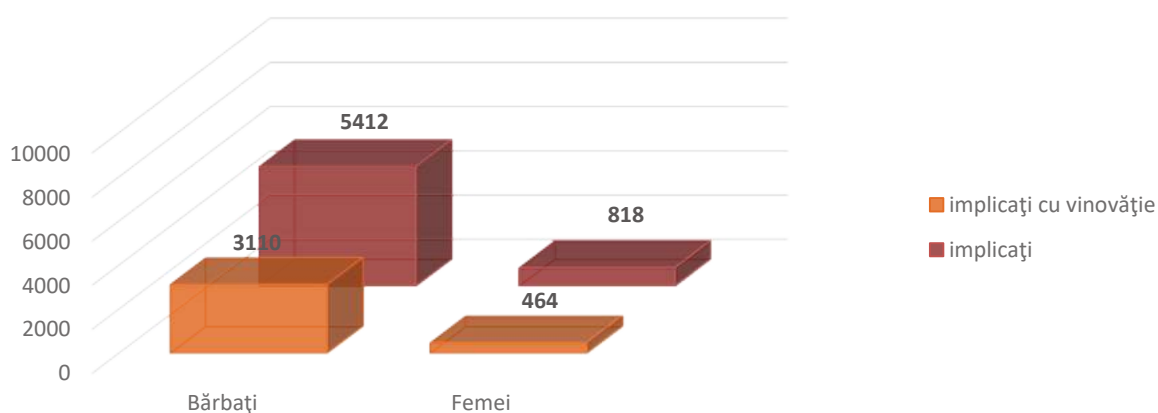
Un alt factor care influențează distribuția în funcție de vârstă este prezența în trafic. Frecvența mai mare a tinerilor prezenți în trafic determină raporturile dintre diferitele intervale de vârstă ale conducătorilor auto implicați cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave.

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

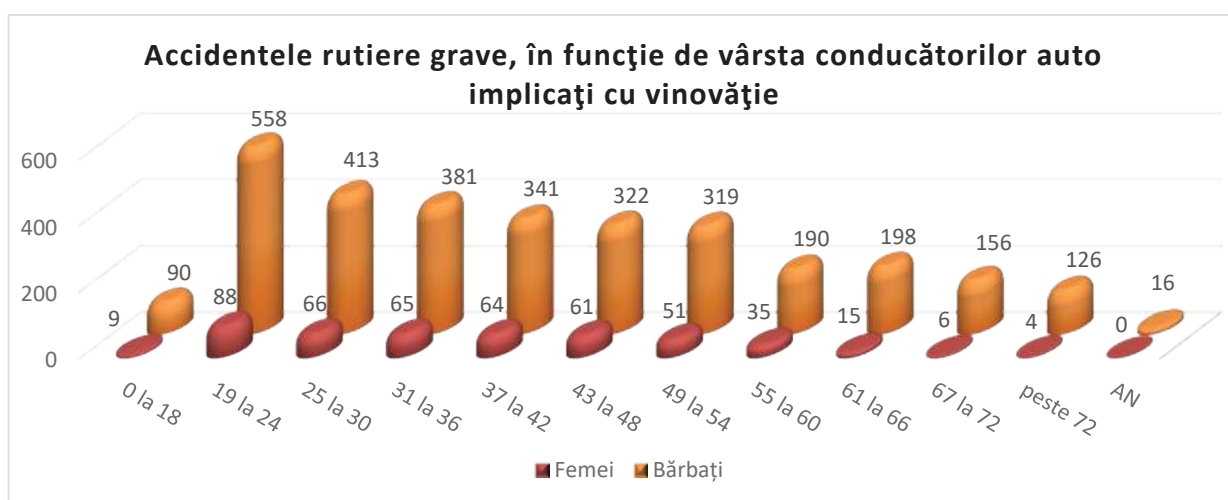


Genul constituie o variabilă importantă în aprecierea riscului producerii unui accident rutier grav. Derivând din diferențele unor caracteristici psihologice care influențează atitudinile și comportamentele rutiere, genul conducătorilor auto descrie o implicare diferită a femeilor și bărbaților conducători de vehicule în evenimentele rutiere grave care s-au produs în anul 2021.

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

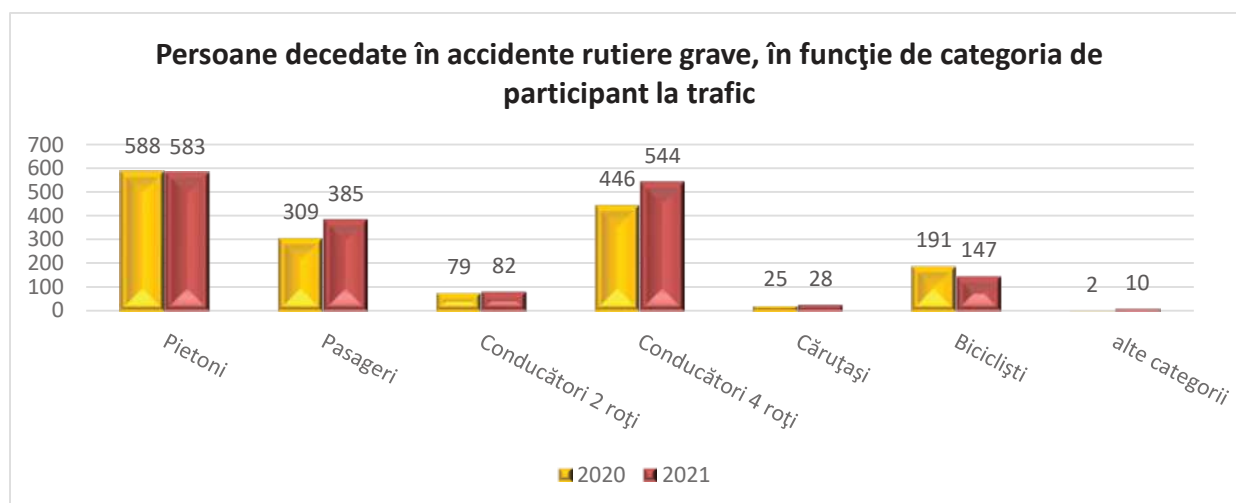


După cum se constată în graficul de mai sus, implicarea femeilor în producerea evenimentelor rutiere grave este mult mai redusă decât cea a bărbaților. În anul 2021, evenimentele rutiere grave au avut ca participanți (cu sau fără vinovăție) un număr de 6,6 ori mai mic de femei. De asemenea, de 6,7 ori 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).



❖ persoane decedate în accidente rutiere grave

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



Asemănător anului precedent, în anul 2021, pietonii constituie cele mai numeroase victime. Astfel, pietonii reprezintă 32,8% din totalul celor decedați în accidente rutiere grave produse în anul 2021. Aceste cifre confirmă gradul ridicat de vulnerabilitate a acestei categorii, dar și nivelul de indisciplină rutieră pe care îl manifestă. Comparativ cu anul 2020, numărul pietonilor decedați se regăsește în ușoară scădere în 2021 (- 5 victime).

Conducătorii autovehiculelor cu 4 roți reprezintă următoarea categorie de participanți decedați în evenimente rutiere (544 de conducători de autovehicule cu 4 roți au murit în 2021), fiind urmați ca frecvență de pasageri (385 de persoane decedate).

Comparativ cu anul 2020, se înregistrează creșteri în ceea ce privește aproape toate categoriile de participanți la trafic, doar în cazul bicicliștilor constatându-se o scădere notabilă: de la 191 la 147 de persoane decedate.

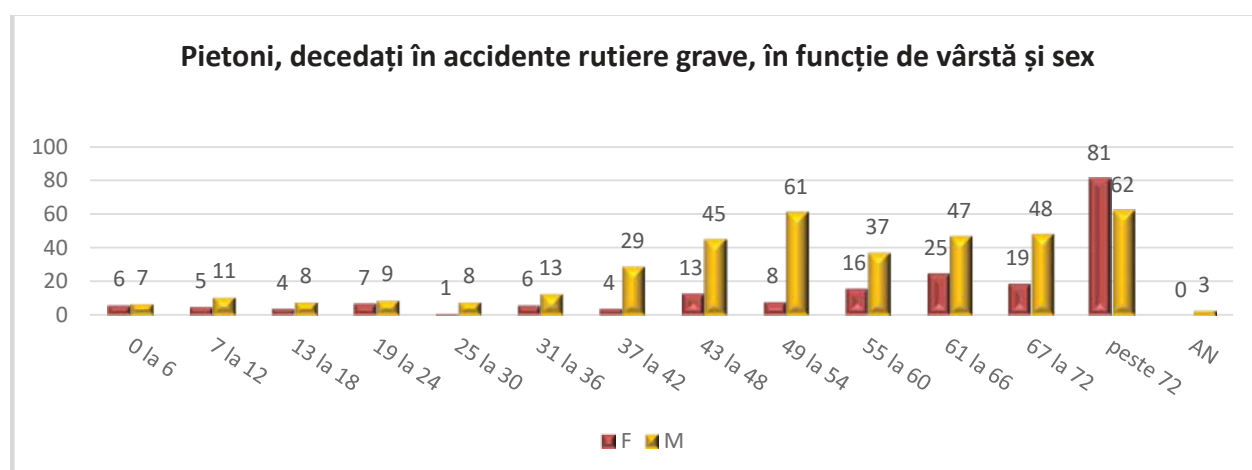
Cele mai semnificative creșteri au fost constatate în rândul conducătorilor auto cu 4 roți (+98 de cazuri) și pasagerilor (+76 de cazuri).

❖ 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, de cele mai multe ori, accidente rutiere în care pietonii sunt victimizați implică foarte 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.

Comparativ cu anul 2020, deși au fost mai puține persoane decedate, în anul 2021 nu se remarcă modificări în ceea ce privește distribuția pe categorii de vârstă a pietonilor victime în accidente rutiere, persoanele vârstnice reprezentând principala categorie de persoane vulnerabile ca pietoni în trafic.



❖ bicicliști decedați – categorie vârstă

Distribuția pe intervale de vârstă a bicicliștilor, victime ale accidentelor rutiere grave în anul 2021, arată faptul că, similar anului 2020, cele mai multe victime în rândul acestei categorii sunt persoanele cu vârsta cuprinsă între 61 și 66 de ani.

Un număr comparativ de victime s-a înregistrat în rândul categoriilor de vârstă 49-54 de ani și 67-72 de ani.

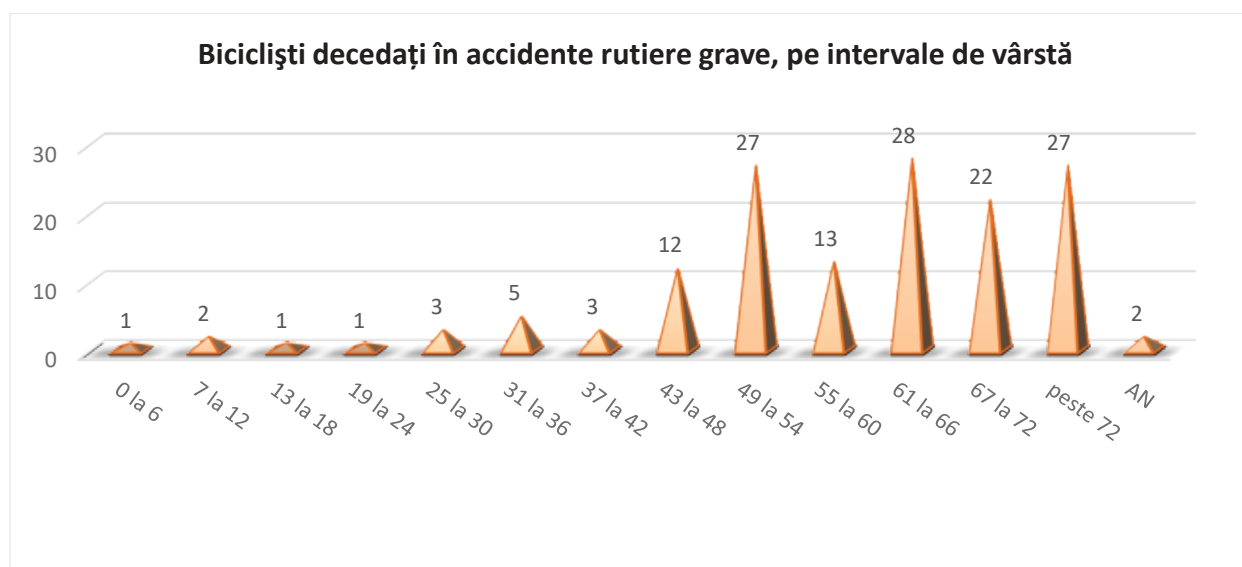
Cele mai puține victime sunt întâlnite în rândul bicicliștilor cu vârste cuprinse între 19-42 de ani la fel ca în anul precedent, situație determinată de dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete, dar și nivelul mai ridicat de informare și educație, transpus într-o conduită rutieră preventivă.

Numărul de accidente rutiere grave cauzate de abaterile bicicliștilor confirmă gradul de conformism la normele rutiere mai mare al celor din mediul urban: 157 de accidente rutiere grave au fost cauzate de abaterile bicicliștilor în mediul urban față de 233 în mediul rural.

Se remarcă faptul că persoanele de 43 de ani și peste reprezintă 89,1% din totalul bicicliștilor decedați în urma unor accidente rutiere. Mergând mai departe, observăm suprareprezentarea bicicliștilor cu vârste de peste 60 de ani în rândul victimelor (55,1%).

La polul opus, un număr mic de decese s-a înregistrat în rândul copiilor și tinerilor bicicliști: 4 persoane cu vârsta până în 18 ani și 4 persoane în categoria de vârstă 19-30 de ani au decedat în accidente rutiere.

În ceea ce privește copiii, cel mai des au devenit victimele accidentelor rutiere grave cei cu vârsta cuprinsă între 7-12 ani, ei fiind cei care utilizează, , bicicleta mai des și care nu beneficiază de supravegherea părinților precum copiii sub 7 ani.

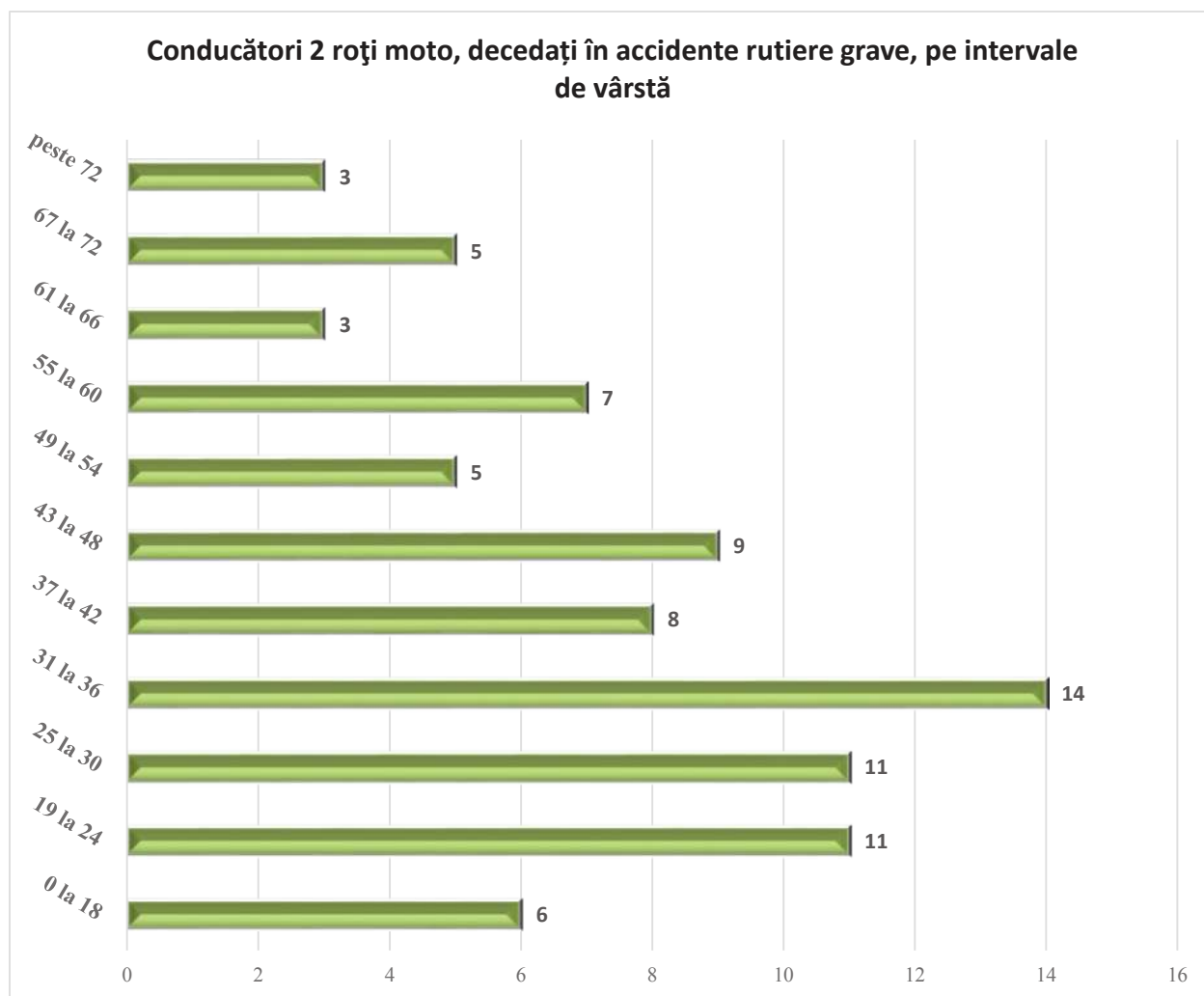


❖ conducători vehicule 2 roți motorizate decedați – categorie vârstă

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

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 cu două roți motorizate și care au decedat în accidente rutiere grave în anul 2021 au fost conducătorii cu vârsta cuprinse între 31 și 36 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.



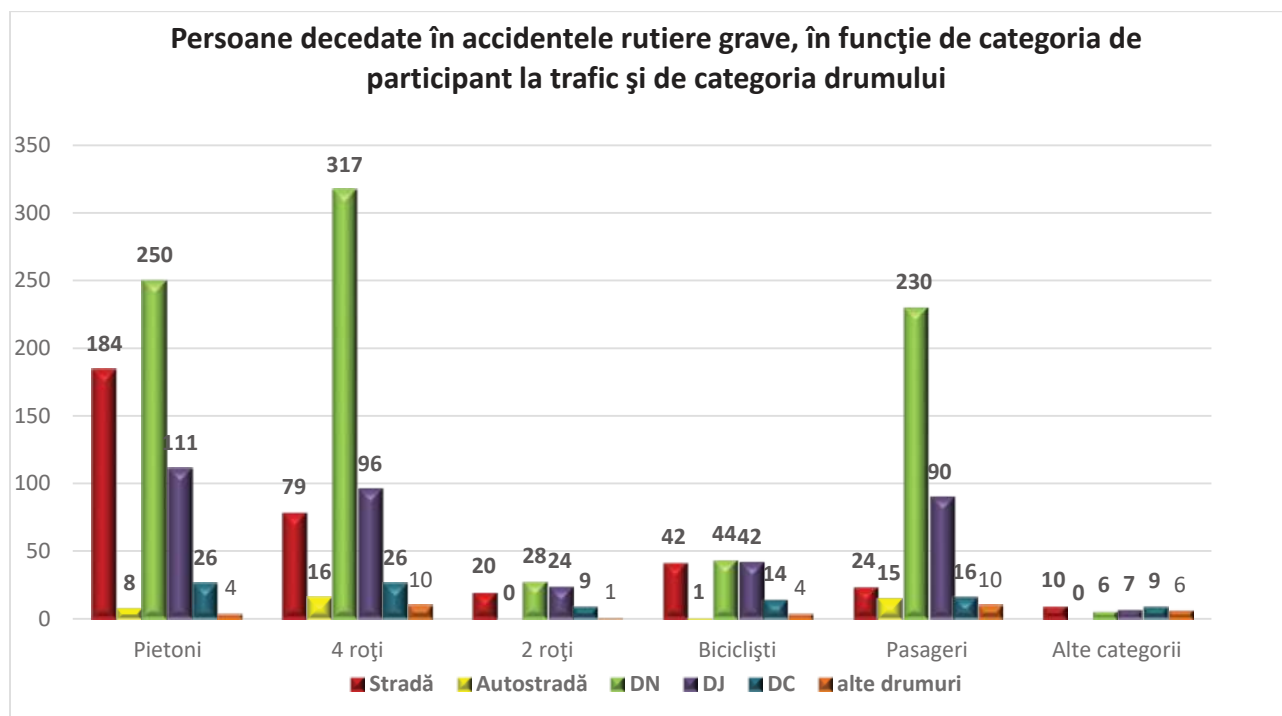
❖ categorie decese – tip drum

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 51,3% dintre persoanele decedate în accidentele produse pe stradă, 28,6% dintre victimele decedate în urma accidentelor petrecute pe drumurile naționale și 30% 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 indisciplină rutieră a conducătorilor de vehicule, cât și de nivelul scăzut de educație rutieră și de lipsa adoptării unui comportament rutier preventiv. 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 8 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 16 conducători auto. În total pe autostradă au murit 40 de persoane.

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





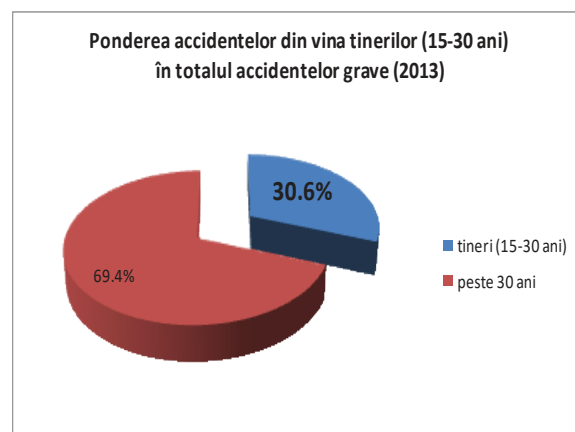
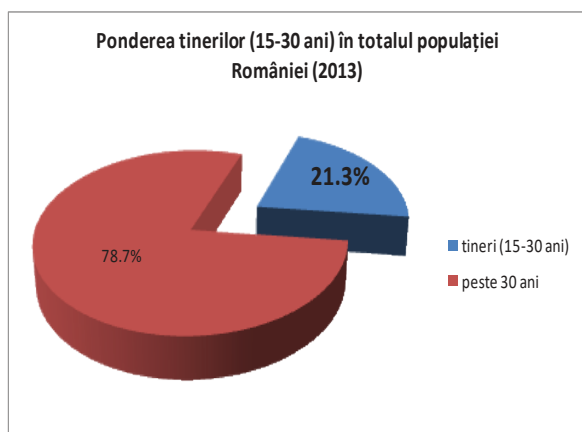
Capitolul III

ACCIDENTELE RUTIERE GRAVE ÎN RÂNDUL TINERILOR CU VÂRSTA ÎNTRE 18 ȘI 29 DE ANI ÎN ANUL 2021

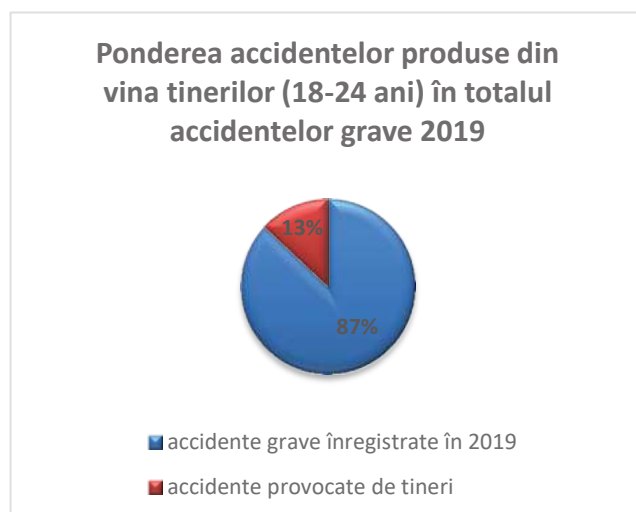
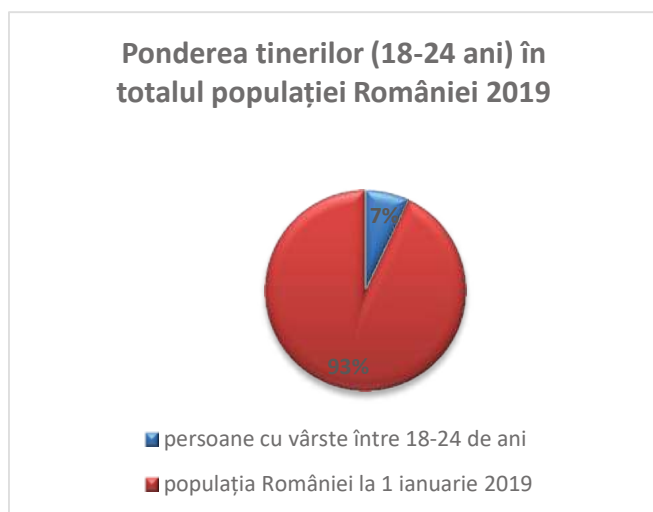
Problema implicării tinerilor în accidente rutiere soldate cu consecințe deosebit de grave (morți și răniți grav) a fost semnalată, de-a lungul timpului, de o suprareprezentare a acestei categorii de vârstă în rândul conducătorilor de autovehicule vinovați de producerea evenimentelor rutiere.

O primă ilustrare a diferenței semnificative între ponderea tinerilor în populația României și ponderea deținută de evenimentele grave rutiere provocate de aceștia în totalul accidentelor grave înregistrate a fost realizată în anul 2013 pentru categoria de vârstă 15-30 ani (Buletinul siguranței rutiere, Raport anual 2013).

Tinerii reprezentau, la acel moment, puțin mai mult de o cincime din populația României (**21,3%**), ponderea accidentelor rutiere grave produse din vina acestora se apropia de o treime (**30,6%**), cele 9 procente diferență semnificând o **suprareprezentare a segmentului de tineri până în 30 ani în rândul persoanelor responsabile de producerea accidentelor rutiere grave, comparativ cu celelalte categorii de vârstă.**



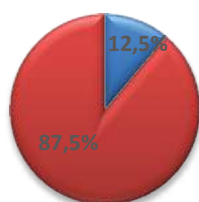
În anul 2019, în Buletinul siguranței rutiere, un capitol a fost alocat accidentelor grave produse în rândul tinerilor cu vârsta între 18 și 24 de ani. La momentul respectiv se constata o suprareprezentare a tinerilor din această categorie de vârstă în rândul persoanelor responsabile de producerea accidentelor rutiere grave: 7% pondere în totalul populației față de 13% ponderea accidentelor provocate de aceștia în totalul accidentelor rutiere grave înregistrate în acel an.



În anul 2021, accidentele rutiere grave produse de tinerii cu vârsta cuprinsă între 18 și 29 de ani (1.126) reprezintă 22,9% din totalul accidentelor rutiere grave produse pe teritoriul României (4.915).

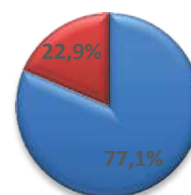
Corelând ponderea în populație a tinerilor cu ponderea accidentelor rutiere grave produse din vina principală a acestora, constatăm, și de această dată, suprareprezentarea tinerilor din categoria 18-29 de ani în rândul persoanelor responsabile de producerea accidentelor rutiere grave: 12,5% ponderea în totalul populației față de 22,9% ponderea accidentelor grave produse de tineri în totalul accidentelor rutiere grave înregistrate în anul 2021.

Ponderea tinerilor (18-29 ani) în totalul populației României (2021)



■ Persoane cu vârste între 18 și 29 de ani
■ Populație rezidentă la 1 ianuarie 2021

Ponderea accidentelor rutiere grave din vina tinerilor (18-29 ani) în totalul accidentelor rutiere grave

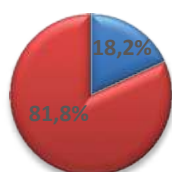


■ Accidente rutiere grave 2021
■ Accidente rutiere grave provocate de tineri

Suprareprezentarea conducătorilor auto tineri în totalul vinovaților de producerea accidentelor rutiere grave trebuie corelată cu numărul de deținători de permise de conducere, dar și cu participarea la trafic-prezența efectivă pe șosea a tinerilor comparativ cu alte categorii de vârstă.

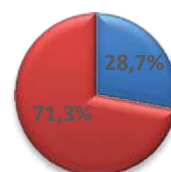
Datele disponibile permit compararea ponderii conducătorilor auto vinovați (categoria 18-29 de ani) și a ponderii deținătorilor de permise de conducere (categoria 18-30 de ani). Deși categoriile de vârstă nu sunt absolut identice putem concluziona faptul că în timp ce tinerii reprezintă 18,2% din totalul deținătorilor de permise de conducere, ei sunt responsabili pentru 28,7% din accidentele rutiere grave produse cu vinovăție.

Posesori permis conducere



■ Posesori permis de conducere 18-30 de ani
■ Posesori permis de conducere peste 30 de ani

Conducători auto vinovați



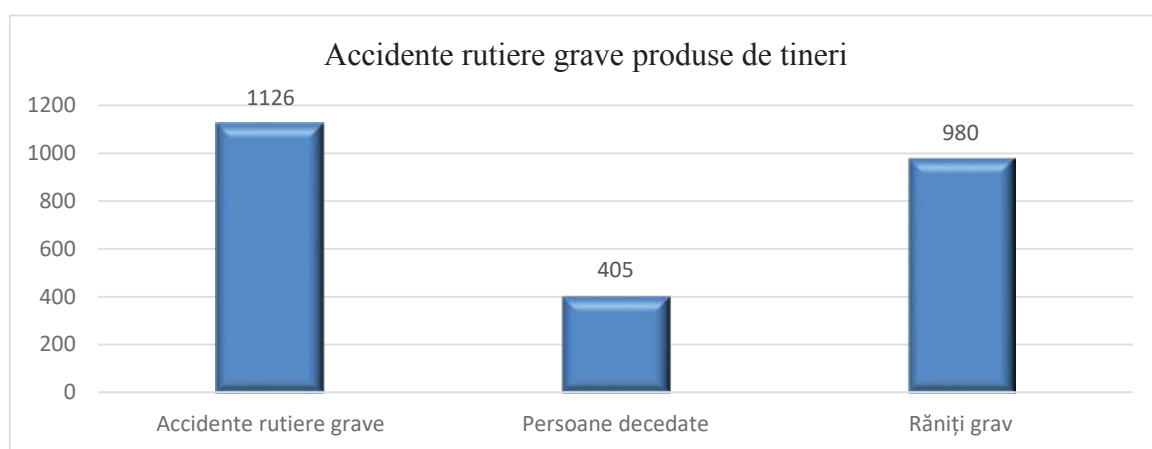
■ Conducători auto tineri vinovați
■ Conducători auto vinovați

În totalul conducătorilor auto tineri vinovați de producerea accidentelor rutiere grave (1.026), cei mai mulți au fost conducători de autoturisme (831, reprezentând 80,9%).

➤ **Caracteristicile accidentelor rutiere grave în care au fost implicați tinerii cu vârsta cuprinsă între 18-29 de ani**

Din cele 4.915 accidente rutiere grave produse în 2021, tinerii cu vârsta cuprinsă între 18-29 de ani se fac vinovați de producerea a 1.126. Evenimentele rutiere provocate de tineri au produs decesul a 405 persoane și rănirea gravă a 980 de persoane.

Tinerii au fost vinovați de producerea accidentelor rutiere grave în special în calitate lor de conducători auto (în special de autoturisme) și mai puțin a altor tipuri de vehicule (motociclete, autospeciale etc).



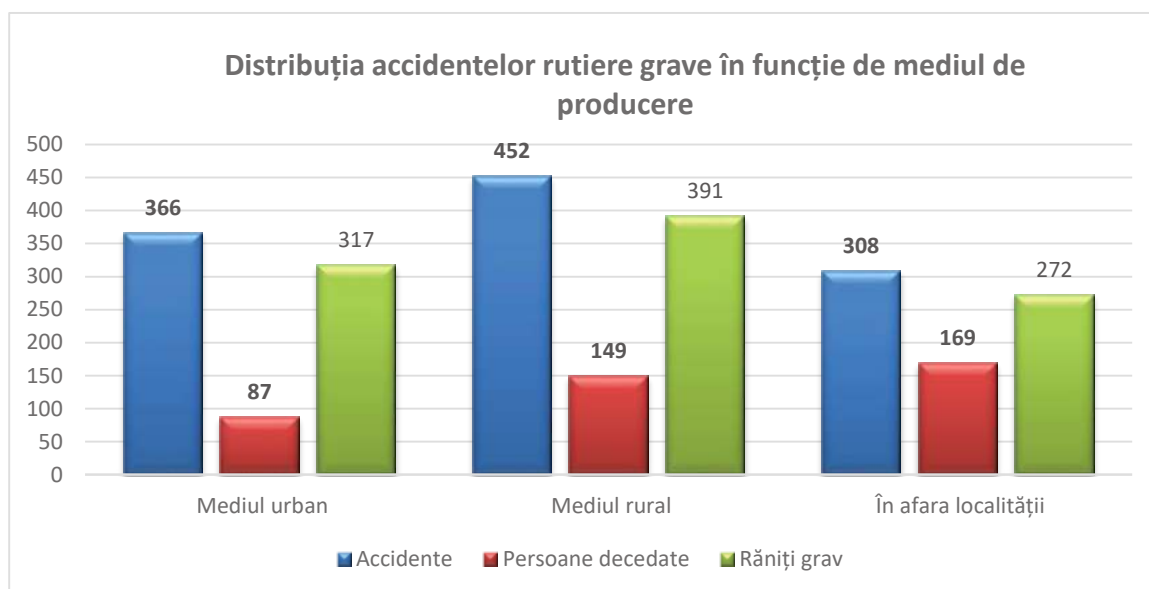
În medie, în fiecare zi a anului 2021, au avut loc 3 accidente rutiere grave produse de tineri, în care și-a pierdut viața o persoană și au fost rănite grav aproximativ 3 persoane.

Analizând indicele de mortalitate se observă că nu există diferențe notabile între accidentele în care vinovați principali au fost tinerii (indice de mortalitate 35,9%) și cele produse din vina principală a persoanelor din alte categorii de vârstă (36,2%).

❖ **mediul de producere și cauze**

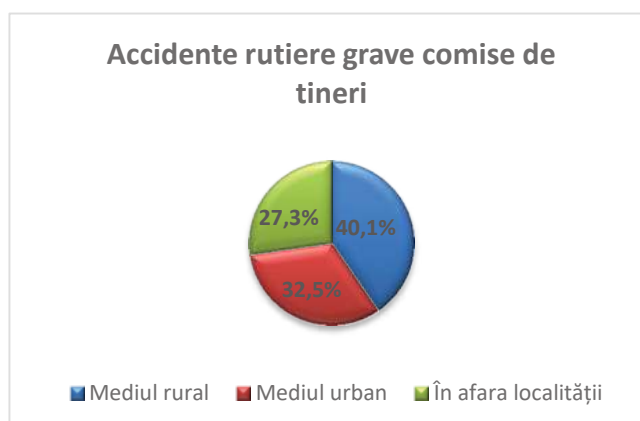
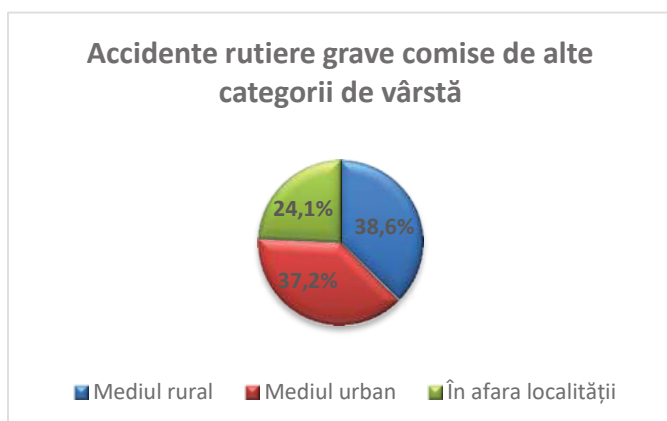
Cele mai multe accidente cauzate de tineri (vinovăție principală) au fost înregistrate în mediul rural: 452 de cazuri, în timp ce cel mai mare număr de decese s-a înregistrat în accidentele rutiere grave provocate de aceștia în afara localităților.

Deși mai puțin numeroase, evenimentele rutiere grave produse de tineri pe drumurile din afara localităților au indici de mortalitate cel mai mare: 54,8%.

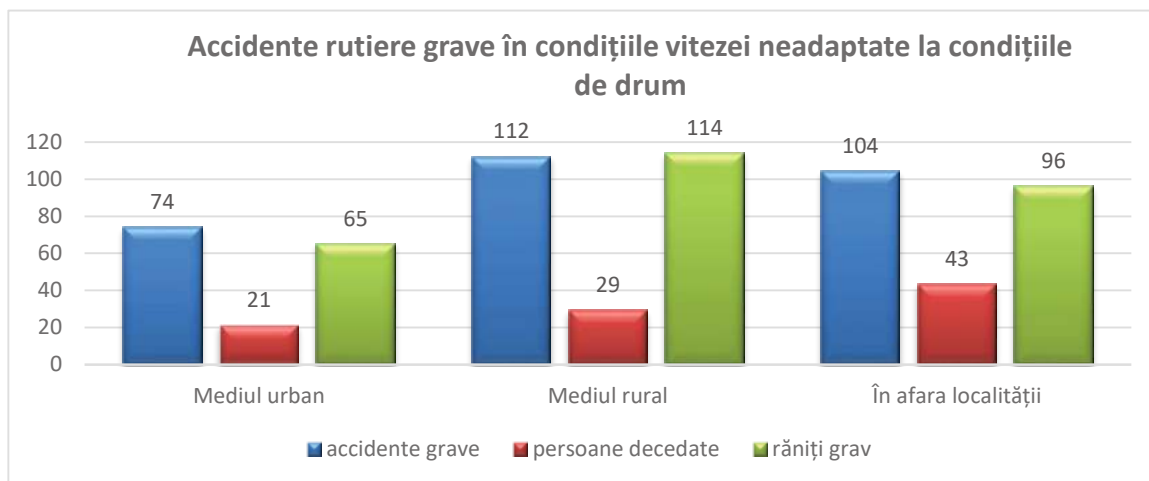


Mediul de producere	Număr accidente rutiere grave provocate de tineri	Număr persoane decedate	Indice mortalitate (nr morți*100/accidente grave)
Urban	366	87	23.7
Rural	452	149	32.9
În afara localității	308	169	54.8

Se constată o suprareprezentare a tinerilor în ceea ce privește accidentele produse de aceștia în mediul rural și în afara localităților.

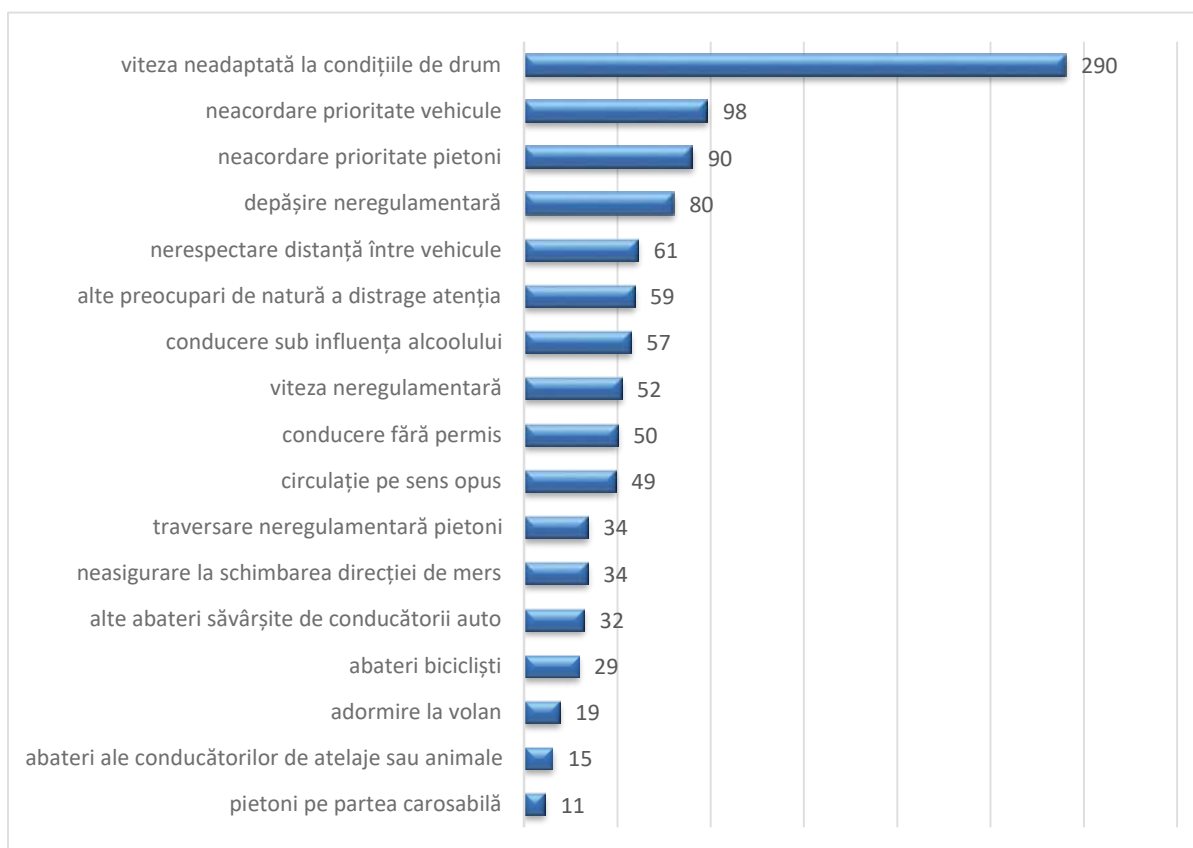


Principala cauză a producerii accidentelor rutiere grave comise de tinerii cu vârsta între 18-29 de ani, în toate cele trei medii (urban, în rural și în afara localităților) este viteza neadaptată la condițiile de drum:



Neadaptarea vitezei la condițiile de drum reprezintă cauza producerii a 25,7% din totalul accidentelor provocate de tineri cu vârsta între 18 și 29 de ani.

Conform graficului următor, principalele cauze ale accidentelor rutiere grave produse de tineri sunt:



Viteza neadaptată la condițiile de drum este principala cauză a accidentelor rutiere grave produse de tineri. De altfel, se observă că tinerii au fost vinovații principali pentru mai mult de o treime dintre accidentele grave de circulație care au avut viteza neadaptată la condițiile de drum drept cauză principală.

Comparativ cu celelalte categorii de conducători auto se constată unele diferențe în ceea ce privește ierarhia cauzelor care au condus la producerea accidentelor rutiere. „Specificul” accidentelor rutiere grave cauzate de tinerii cu vârsta între 18 și 29 de ani este dat de acele cauze în care aceștia sunt suprareprezențați: **viteza neregulamentară** (54.7% dintre accidentele produse din această cauză au avut drept vinovații principali persoanele cu vârsta de 18-29 ani), **conducere fără permis** (43.8%), **depășire neregulamentară** (39.4%).

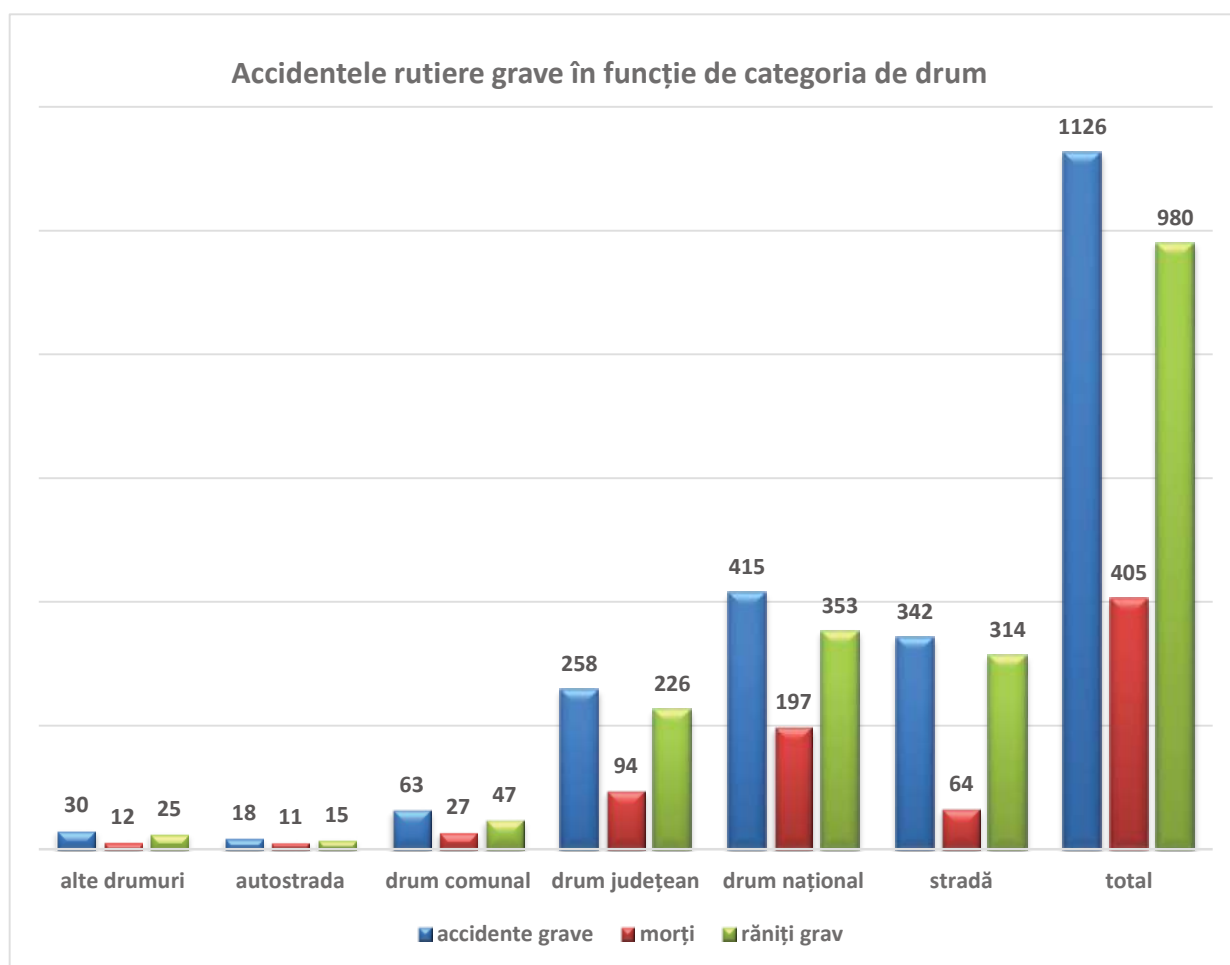
Cauze	Accidente provocate de tineri	Accidente produse de alte categorii	% tineri în total
viteza neadaptată la condițiile de drum	290	478	37.7
neacordare prioritate vehicule	98	310	24
neacordare prioritate pietoni	90	380	19.1
depășire neregulamentară	80	123	39.4
nerespectare distanță între vehicule	61	142	30
alte preocupări de natura a distrage atenția	59	173	25.4
conducere sub influența alcoolului	57	125	31.3
viteza neregulamentară	52	43	54.7
conducere fără permis	50	64	43.8
circulație pe sens opus	49	94	34.2
neasigurare la schimbarea direcției de mers	34	108	23.9
alte abateri săvârșite de conducătorii auto	32	109	22.6
neasigurare mers înapoi	21	54	28
adormire la volan	19	56	25.3

❖ categoria de drum și caracteristicile acestuia

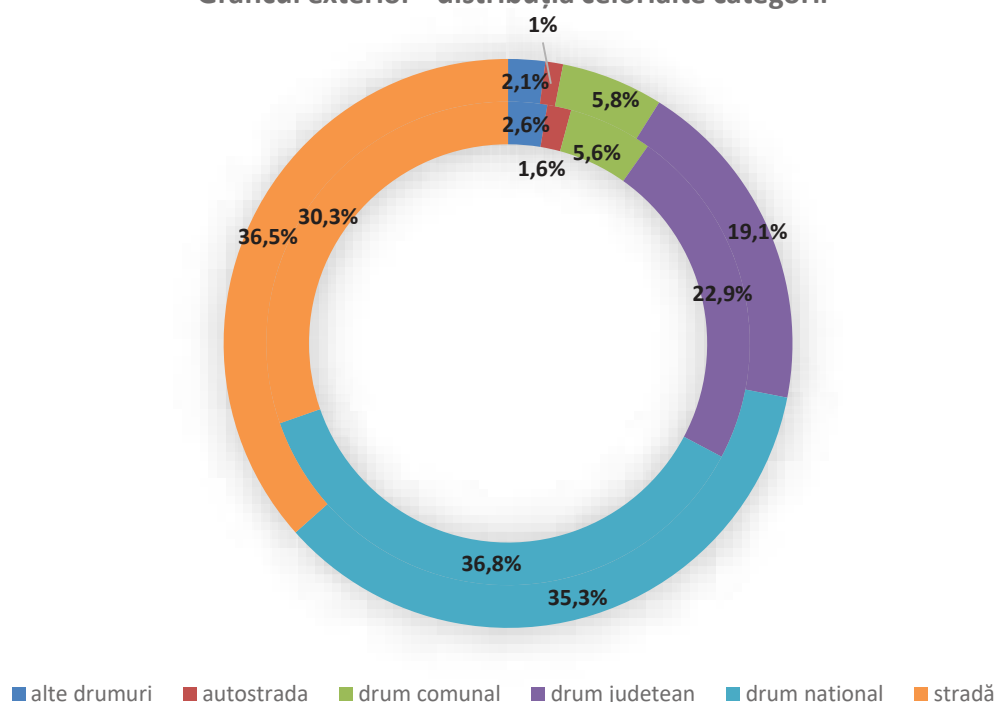
Distribuția accidentelor rutiere grave produse de tineri, în raport cu categoria de drum pe care au avut loc, este o reflectare a diferențelor în ceea ce privește densitatea traficului înregistrat pe diferitele tipuri de căi de transport, a reglementărilor specifice fiecăror și a caracteristicilor acestora.

Cele mai multe accidente rutiere grave produse de tineri au avut loc pe drumurile naționale unde se constată, de asemenea, cel mai mare număr de morți respectiv de răniți grav: 415 evenimente rutiere ce au condus la 197 de decese și 353 de persoane rănite grav.

Practic, pe drumurile naționale s-au produs 36,8% din evenimentele rutiere grave, iar pe străzi 30,3%. Cele mai multe accidente produse de alte categorii de participanți la trafic au avut loc pe stradă (36,5%).

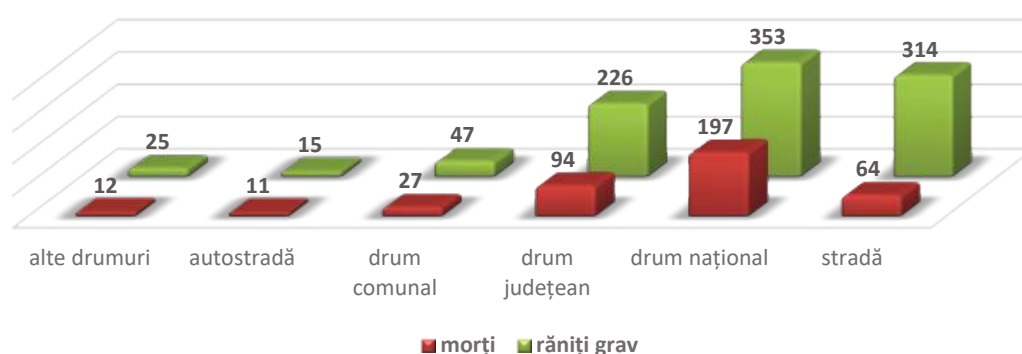


Distribuția accidentelor rutiere grave în funcție de categoria de drum și vârsta vinovatului principal
Graficul interior - distribuție tineri
Graficul exterior - distribuția celorlalte categorii



În același timp constatăm o pondere mai importantă a accidentelor produse pe drumurile județene în cazul tinerilor (22,9%) comparativ cu celelalte categorii de vârstă (19,1%). Pe de altă parte, ponderea accidentelor înregistrate pe străzi, în cazul tinerilor, este mai mică (cu 6,2 procente) față de cea constatată în cazul celorlalți conducători de autovehicule.

Victimele accidentelor rutiere grave produse de tineri în funcție de categoria de drum



În ceea ce privește victimele accidentelor rutiere grave produse de tineri, pe drumurile naționale și-au pierdut viața 48,6% dintre acestea și au fost rănite grav 36%, demonstrând încă o dată potențialul de victimizare ridicat a acestei categorii de drum. În

evenimentele rutiere produse de tineri pe drumurile județene și-au pierdut viața 94 de persoane, mai multe decât în evenimentele rutiere produse de aceștia pe străzile din interiorul localităților. În schimb, numărul de răniți grav este mai mare în cazul accidentelor provocate de tineri pe străzi comparativ cu drumurile județene.

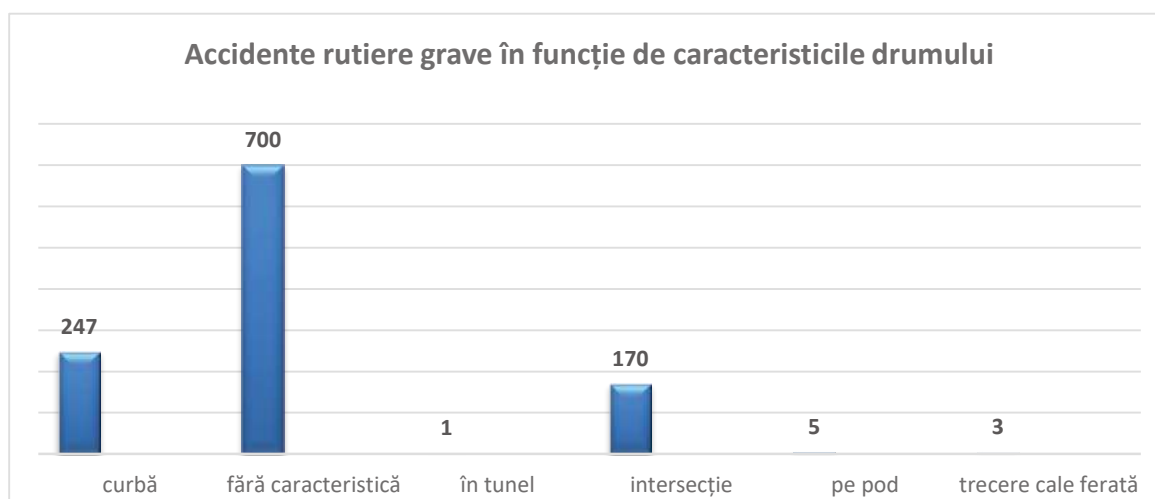
Din punct de vedere al indicelui de mortalitate categoriile de drum se prezintă astfel:

Categorie drum	Număr accidente rutiere grave provocate de tineri	Număr persoane decedate ca urmare a accidentelor rutiere provocate de tineri	Indice mortalitate % (nr morți*100/nr accidente grave)
autostradă	18	11	61.1
drum comunal	63	27	42.8
drum județean	258	94	36.4
drum național	415	197	47.4
stradă	342	64	18.7
alte drumuri	30	12	40
Total	1126	405	35.9

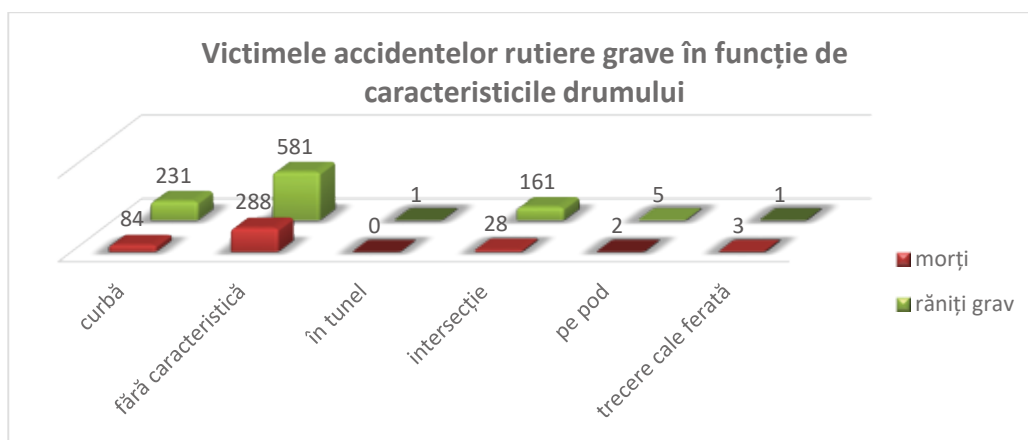
După cum se constată, deși numeric, evenimentele petrecute pe autostradă sunt cel mai puțin frecvente, din punctul de vedere al mortalității, acest tip de drum se plasează pe primul loc.

Caracteristicile speciale ale drumului nu au condiționat în mod absolut producerea accidentelor rutiere grave, 62,1% dintre evenimentele rutiere în care tinerii au fost vinovați principali având loc pe drumuri fără caracteristici speciale.

Așa cum se observă, curbele și intersecțiile sunt elemente de infrastructură cu potențial mai mare de risc.



Curba prezintă, în comparație cu intersecția, un risc mai mare de victimizare, în aceste accidente pierzându-și viața de trei ori mai multe persoane.

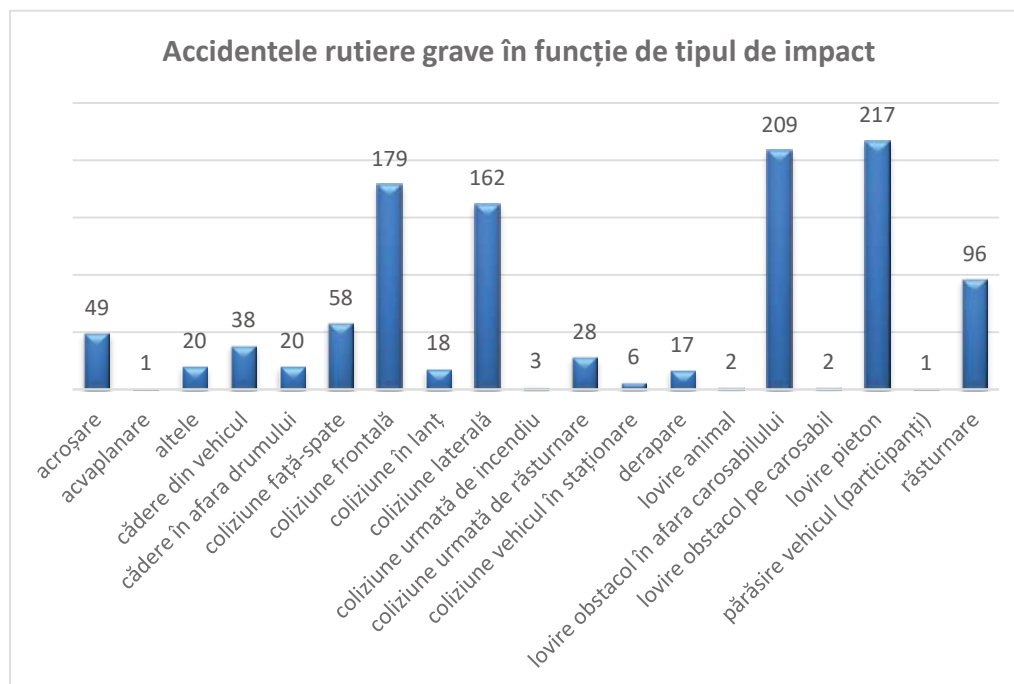


Pentru tineri, unele caracteristici ale drumurilor pot reprezenta probleme având în vedere experiența lor redusă. Din punct de vedere al caracteristicilor drumului, valorile indicelui de mortalitate în accidentele produse de aceștia sunt:

Caracteristică drum	Număr accidente rutiere grave	Număr persoane decedate	Indice mortalitate% (nr morți*100/nr accidente grave)
curbă	247	84	34
fără caracteristici speciale	700	288	41,1
intersecție	170	28	16,4
pe pod	5	2	40
trecere peste cale ferată	3	3	100
Total	1126	405	35,9

Datele prezentate pun în evidență un nivel al mortalității deosebit de ridicat în cazul accidentelor care se produc la trecerea peste calea ferată.

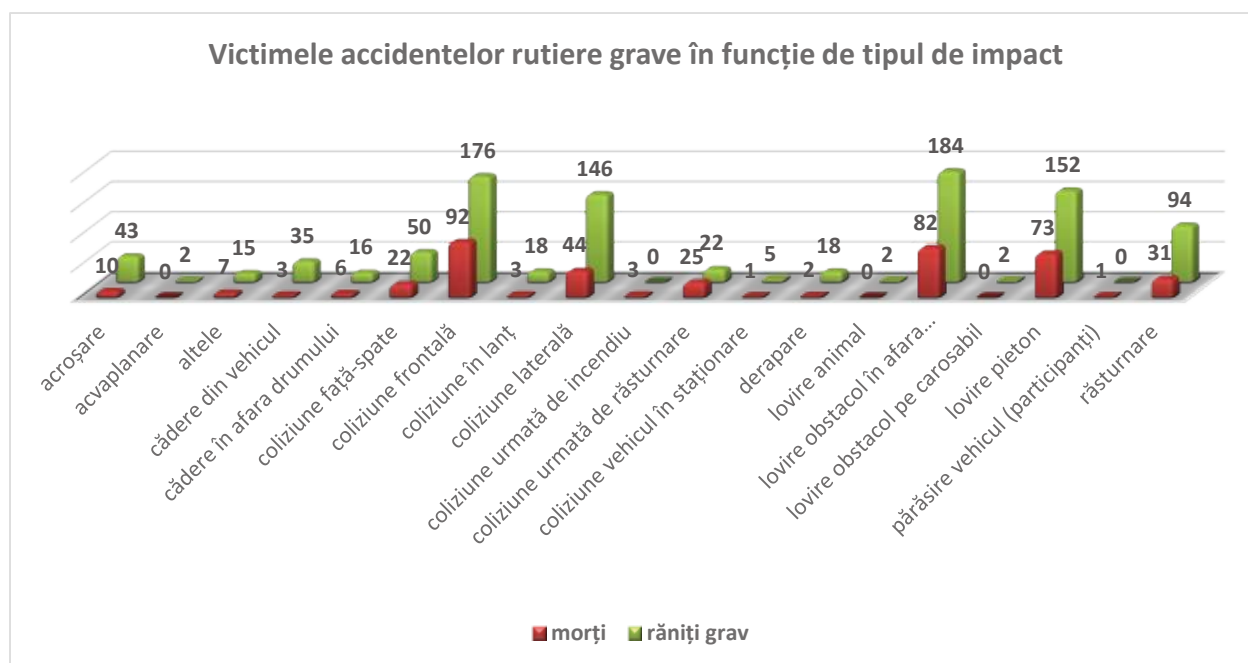
❖ tipul impactului



Analizând tipul de impact în cazul accidentelor provocate din vina principală a tinerilor, se observă că cel mai frecvent acestea au presupus **lovirea pietonilor** (19,2%) și **lovirea unui obstacol în afara carosabilului** (18,5%).

Coliziunile fie frontale, fie laterale sunt, de asemenea, tipuri de impact frecvente în evenimentele rutiere produse din vina tinerilor.

În principiu o frecvență mare a unui anumit tip de impact, în accidentele rutiere, este însoțită de un număr mare de victime.



După cum relevă graficul de mai sus, cele mai multe victime (decedați și răniți grav) ale accidentelor rutiere grave produse de tineri au avut loc în situațiile de coliziune frontală a autovehiculelor și lovire a unui obstacol în afara părții carosabile.

Cu toate acestea, lovirea pietonilor (217 cazuri) principalul tip de impact, a dus la un număr mai mic de victime (73 persoane decedate și 152 răniți grav) decât lovirea unui obstacol în afara carosabilului (209 accidente grave: 82 morți și 184 răniți grav).

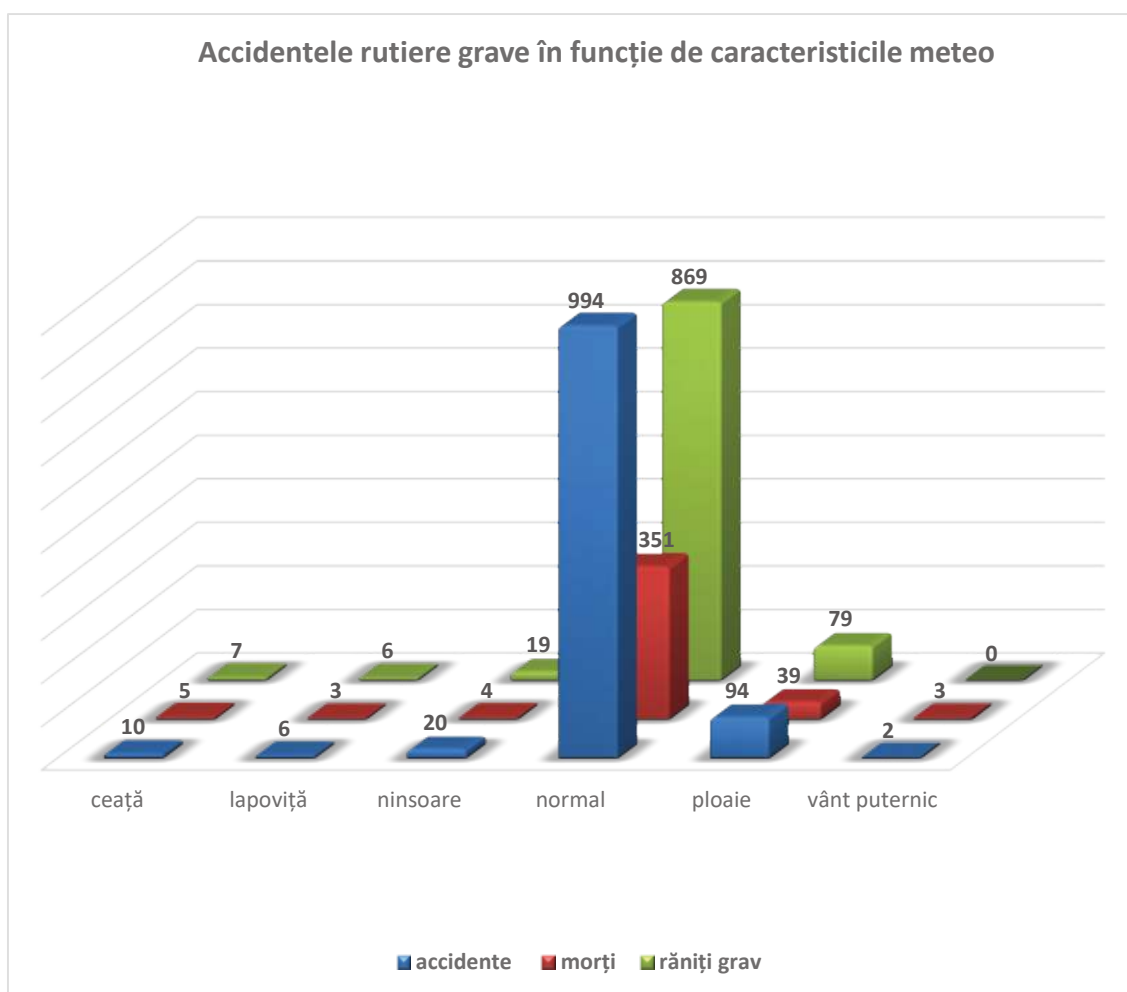
Tip impact	Număr accidente rutiere grave	Număr persoane decedate	Indice mortalitate% (nr morți*100/nr accidente grave)
acroșare	49	10	20.4
altele	20	7	35
cădere în afara drumului	20	6	30
coliziune față-spate	58	22	37.9
coliziune frontală	179	92	51.4
coliziune în lanț	18	3	16.6
coliziune laterală	162	44	27.1
coliziune urmată de incendiu	3	3	100
coliziune urmată de răsturnare	28	25	89.2
coliziune vehicul în staționare	6	1	16.6
lovire obstacol în afara carosabilului	209	82	39.2
lovire pieton	217	73	33.6
răsturnare	96	31	32.2

După cum relevă tabelul de mai sus (cuprinde tipurile de impact cu o valoare a indicelui de mortalitate de peste 15%) cel mai mare indice de mortalitate îl au accidentele rutiere grave urmate de incendiu. Coliziunea urmată de răsturnare este o altă situație în care șansele de supraviețuire sunt foarte mici (indice de mortalitate 89,2%).

Condițiile meteo, precum și orele din zi și perioada din an influențează, de asemenea, producerea accidentelor rutiere, în general. Ploaia sau ninsoarea îngreunează deplasarea mașinilor și a pietonilor, orele de început și sfârșit de program, în timpul săptămânii, conduc la un trafic aglomerat. În continuare, vom analiza, în funcție de aceste aspecte, accidentele rutiere grave cu vinovați principali tinerii cu vârste cuprinse între 18-29 de ani.

❖ caracteristicile meteo

Cele mai multe dintre accidentele rutiere grave produse din vina principală a tinerilor au avut loc în condiții meteo normale; nu există, deci, „factori favorizanți” din acest punct de vedere, factorul uman, eventual autovehiculul sau alți factori fiind „responsabili”.



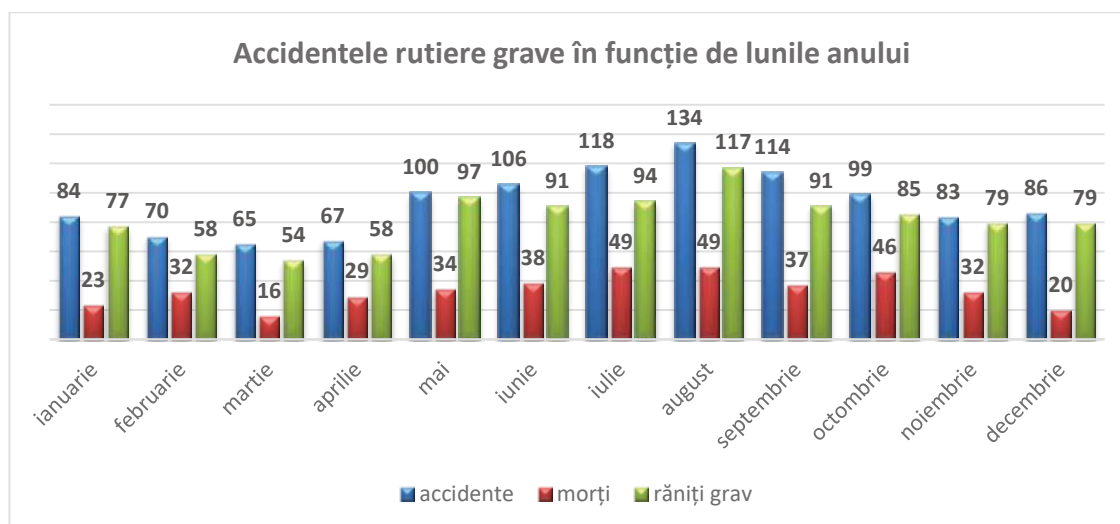
Ploaia este principalul factor meteo care a influențat producerea accidentelor rutiere grave în cazul tinerilor, însă cele mai multe dintre acestea au avut loc în condiții normale de vreme.

Vremea	Număr accidente rutiere grave	Număr persoane decedate	Indice mortalitate% (nr morți*100/nr accidente grave)
ceață	10	5	50
lapoviță	6	3	50
ninsoare	20	4	20
normale	994	351	35.3
ploaie	94	39	41.4
vânt puternic	2	3	150
Total	1126	405	35.9

Pe de altă parte, după cum relevă tabelul de mai sus, cel mai mare indice de mortalitate îl au accidentele rutiere grave produse de tineri care au avut loc în condiții meteo de **vânt puternic**.

❖ Momentul producerii accidentului: luna, ziua, ora

✓ luna

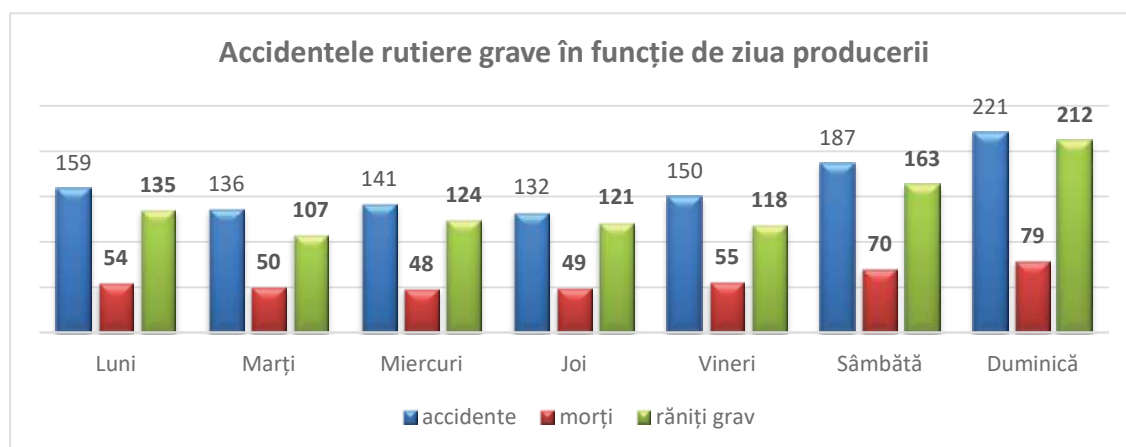


Așa cum era de așteptat, în perioada de vară, perioada vacanței și a concediilor, au avut loc cele mai multe dintre accidentele rutiere grave cauzate de tinerii cu vârstă cuprinsă între 18-29 ani și au fost, implicit, cele mai multe victime, persoane decedate și rănite grav. Astfel, în luna august, când numărul accidentelor rutiere grave atinge maximul, s-au înregistrat în medie 4,3 accidente grave/zi.

LUNA	Număr accidente rutiere grave	Număr persoane decedate	Indice mortalitate% (nr morți*100/nr accidente grave)
ianuarie	84	23	27.3
februarie	70	32	45.7
martie	65	16	24.6
aprilie	67	29	43.2
mai	100	34	34
iunie	106	38	35.8
iulie	118	49	41.5
august	134	49	36.5
septembrie	114	37	32.4
octombrie	99	46	46.4
noiembrie	83	32	38.5
decembrie	86	20	23.2
Total	1126	405	35.9

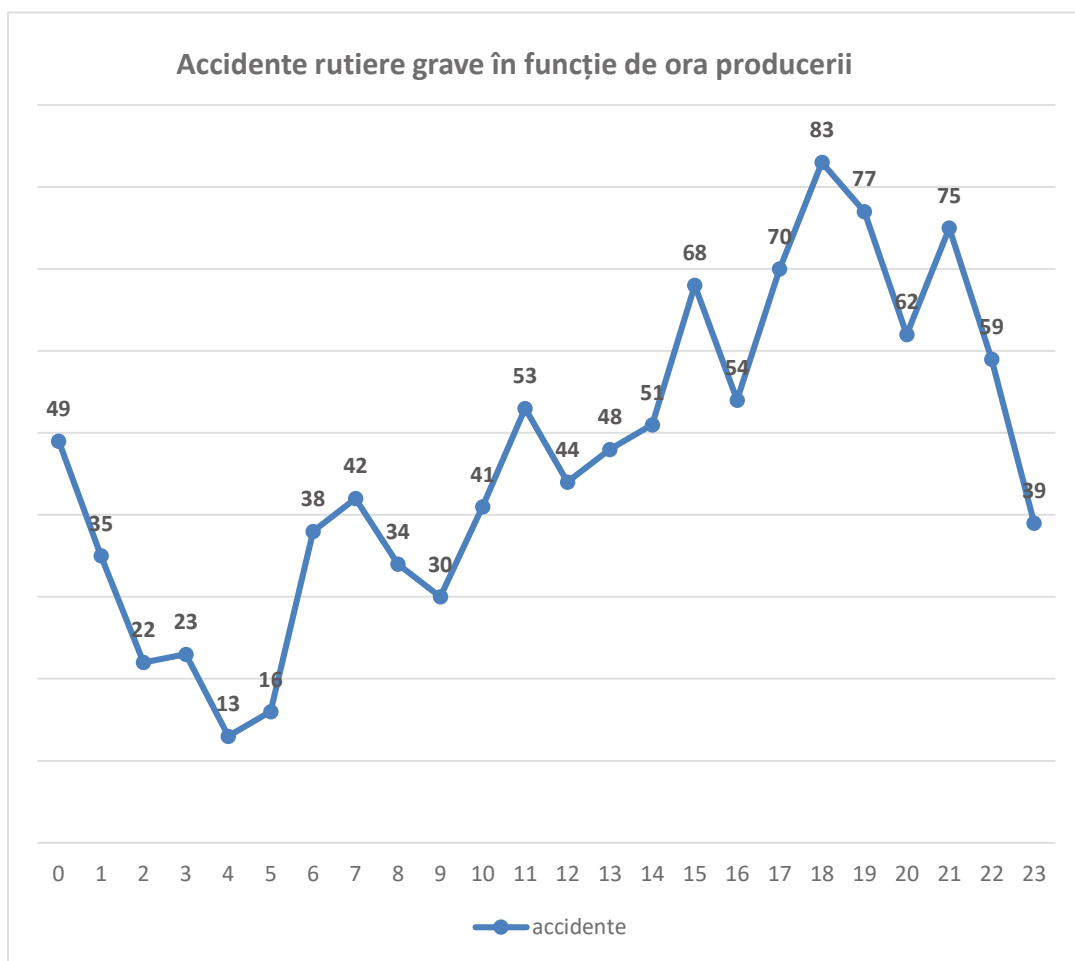
Deși numărul maxim de accidente rutiere grave a fost atins în luna august, cele mai mari valori ale indicelui de mortalitate s-au înregistrat în octombrie (46,4%), februarie (45,7%), aprilie (43,2%) și iulie (41,5%).

✓ ziua



Duminica este ziua în care se ating valorile maxime atât în ceea ce privește numărul de accidente rutiere grave produse de tineri, cât și în ceea ce privește numărul de morți și răniți grav rezultați în urma acestora. Începutul săptămânii indică o scădere a numărului de accidente; începând de vineri numărul acestora crește și atinge maximum în ziua de duminică.

✓ ora



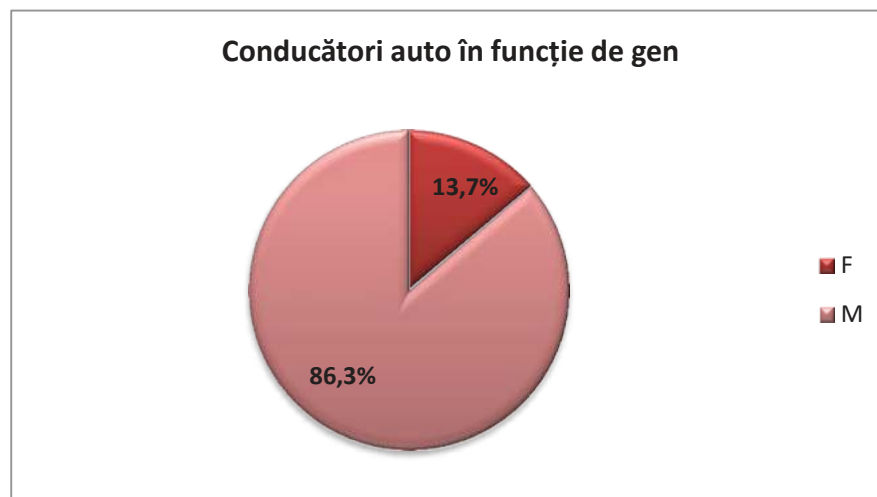
Ora de vârf a producerii evenimentelor rutiere grave este 18:00 și putem lega acest reper de timp, ca ipoteză, de finalul programului și deplasarea masivă a oamenilor; având în vedere că cele mai multe accidente rutiere grave au avut loc pe drumurile naționale, putem presupune că este o oră de vârf în deplasările exterioare localităților.

Valorile indicelui de mortalitate prezintă unele variații în funcție de ora producerii accidentului. Se remarcă valorile ridicate ale acestuia în primele ore ale dimineții (intervalul orar 3-6), condiții în care valorile traficului sunt mai scăzute, putând lansa ipoteza că tinerii sunt astfel mai tentați să utilizeze o viteză ridicată.

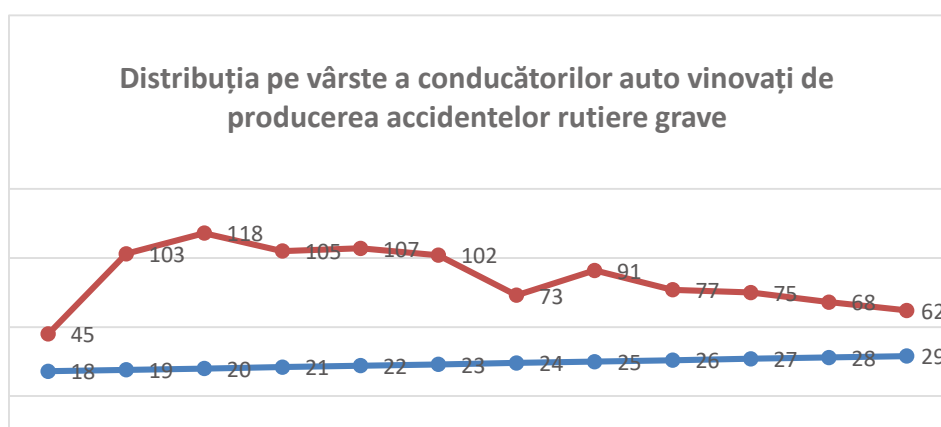
ORE	Număr accidente rutiere grave	Număr persoane decedate	Indice mortalitate% (nr morți*100/nr accidente grave)
0-1	49	16	32.6
1-2	35	16	45.7
2-3	22	10	45.4
3-4	23	14	60.8
4-5	13	11	84.6
5-6	16	8	50
6-7	38	16	42.1
7-8	42	17	40.4
8-9	34	16	47
9-10	30	14	46.6
10-11	41	15	36.5
11-12	53	23	43.4
12-13	44	15	34
13-14	48	8	16.6
14-15	51	18	35.2
15-16	68	14	20.5
16-17	54	19	35.1
17-18	70	25	35.7
18-19	83	21	25.3
19-20	77	22	28.5
20-21	62	27	43.5
21-22	75	32	42.6
22-23	59	22	37.2
23-24	39	6	15.3
Total	1126	405	35.9

➤ **Caracteristicile conducătorilor auto cu vârsta între 18 și 29 de ani vinovați de producerea accidentelor rutiere grave**

Tinerii se fac vinovați de producerea accidentelor rutiere grave mai ales în calitate lor de conducători auto: dintre cei 1.126 de tineri vinovați principali de producerea unui eveniment rutier grav, 1.026 au fost implicați în evenimentul rutier în calitate de conducător auto.

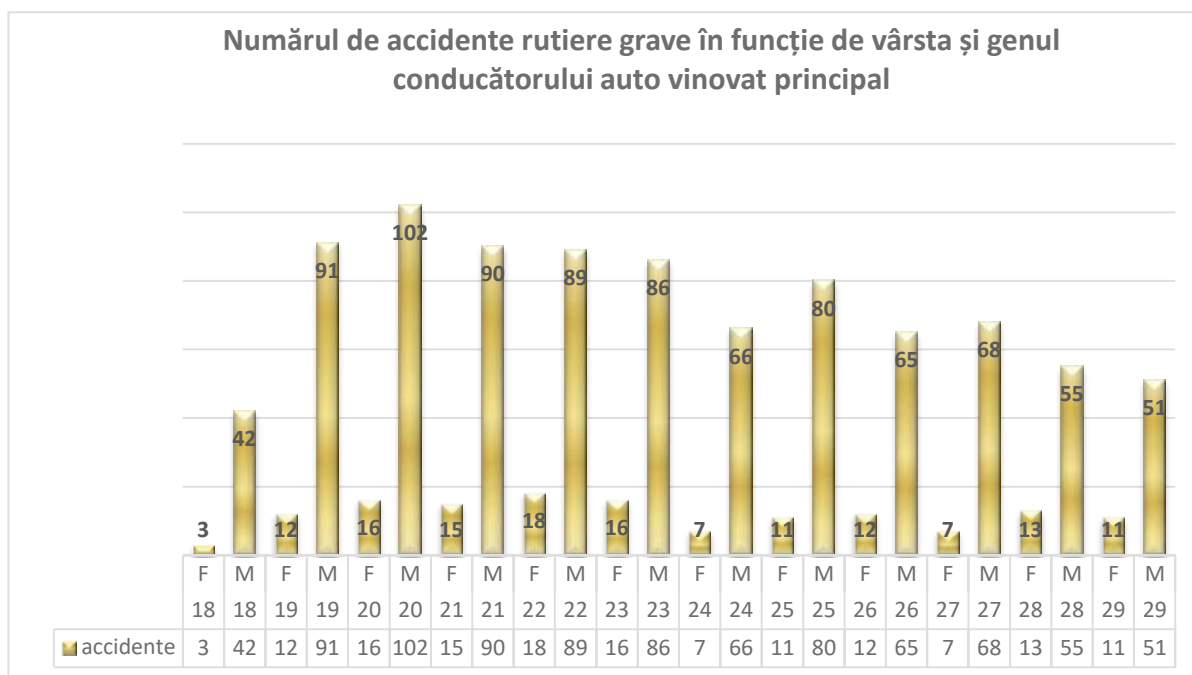


Se constată o suprareprezentare a bărbaților (18-29 de ani) în totalul tinerilor conducători auto care se fac vinovați de producerea accidentelor rutiere grave (86,3%).



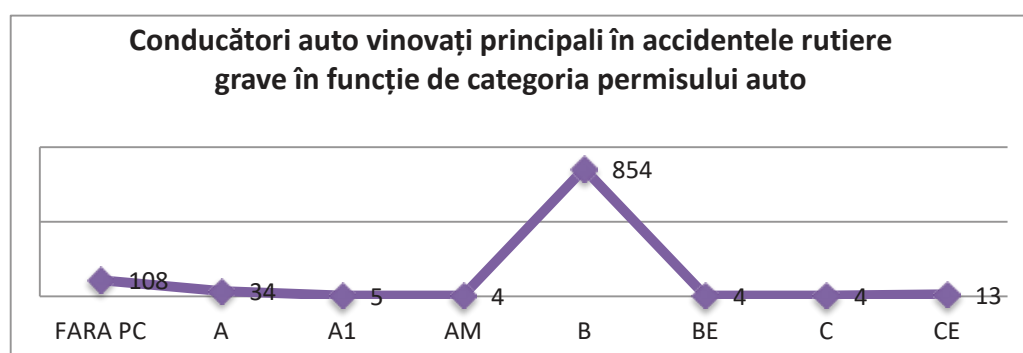
După cum se constată din distribuția în funcție de vârsta conducătorilor auto, în graficul de mai sus, categoria de risc o reprezintă persoanele de 20 de ani; pe măsură ce înaintează în vârstă și implicit dobândesc experiență, tinerii produc mai puține accidente rutiere grave.

Implicarea tinerilor șoferi de sex masculin într-o proporție semnificativ mai mare comparativ cu cea a tinerelor de aceeași vârstă, în calitate de vinovat principal în evenimente rutiere grave este caracteristică întregului segment de vârstă 18-29 de ani, după cum relevă graficul de mai jos:

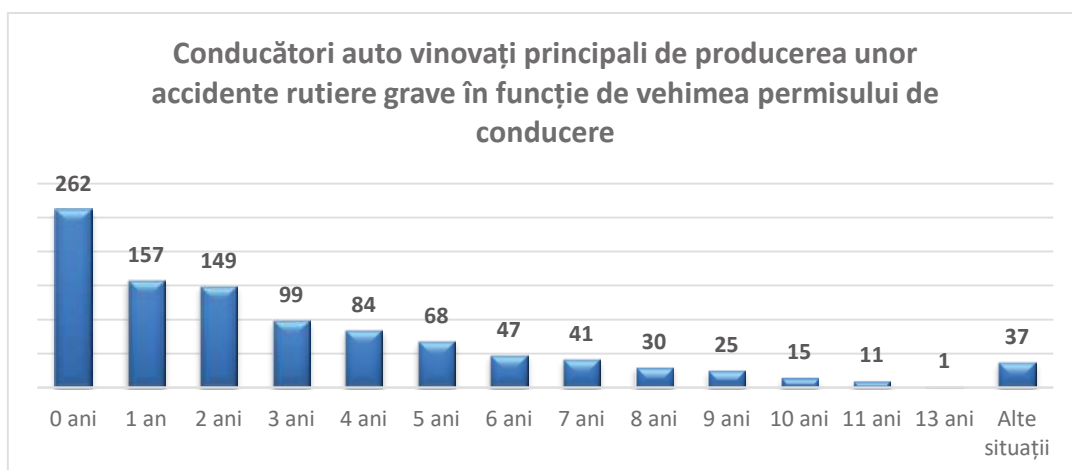


❖ **caracteristici legate de experiența conducătorilor auto: tip permis de conducere, vechime permis de conducere**

În anul 2021 au obținut permisul de conducere 214.823 tineri cu vârste cuprinse între 18-29 de ani (88.277 femei și 126.546 bărbați): ei reprezintă 65,3% din totalul conducătorilor auto care au obținut permisul de conducere în anul respectiv.



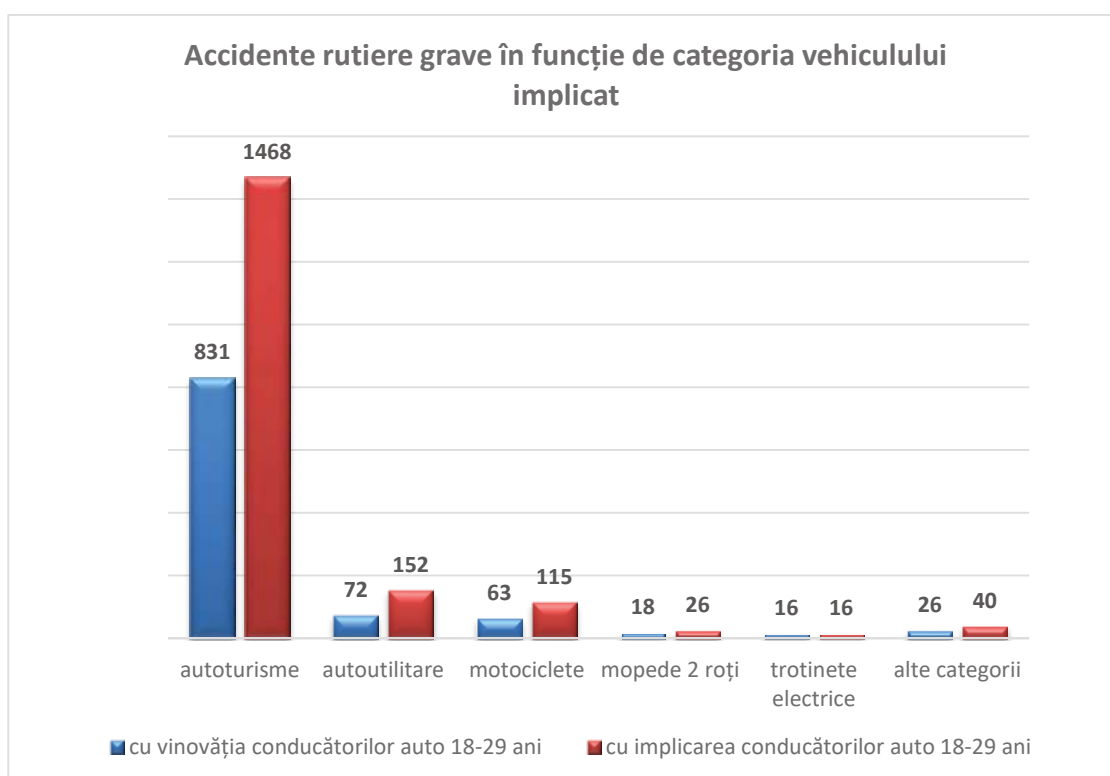
Analizând distribuția accidentelor rutiere grave în funcție de experiența conducătorilor auto vinovați de producerea acestora se observă importanța pe care lipsa de experiență o are în producerea evenimentelor, riscul de a provoca un accident rutier grav scăzând odată cu creșterea experienței la volan.



Conducătorii auto care au o vechime a permisului de conducere mai mică de trei ani sunt responsabili de producerea a 55,4% din totalul accidentelor rutiere grave produse de către tinerii cu vârsta între 18 și 29 de ani.

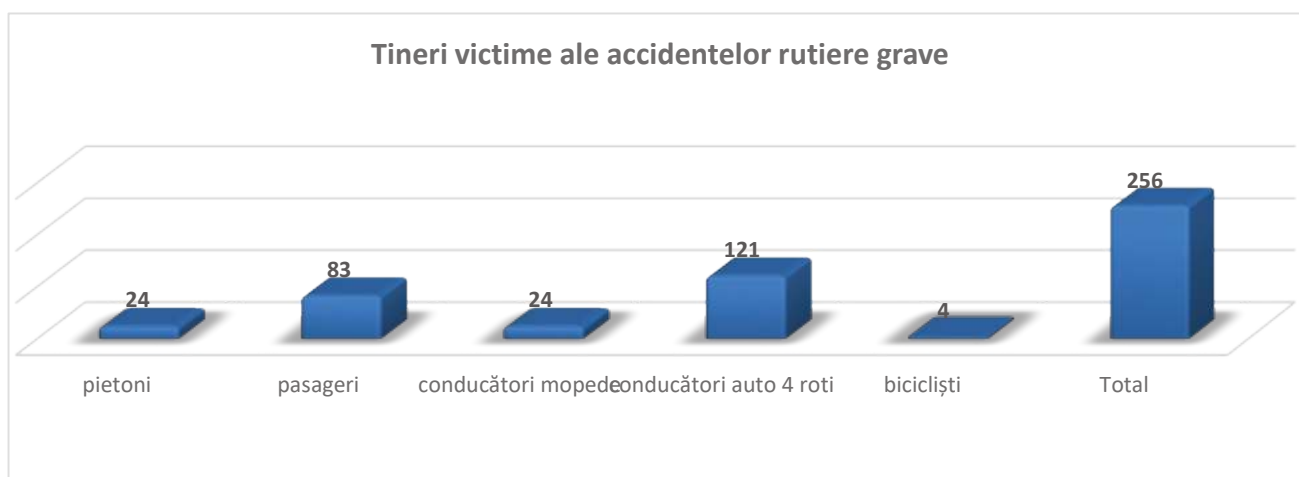
❖ categoria de vehicule implicate în accidentele rutiere grave

Tinerii se fac vinovați de producerea accidentelor rutiere grave în primul rând în calitate de conducători de autoturisme. Conducătorii autoturismelor reprezintă 81% din totalul conducătorilor auto tineri vinovați de producerea accidentelor.



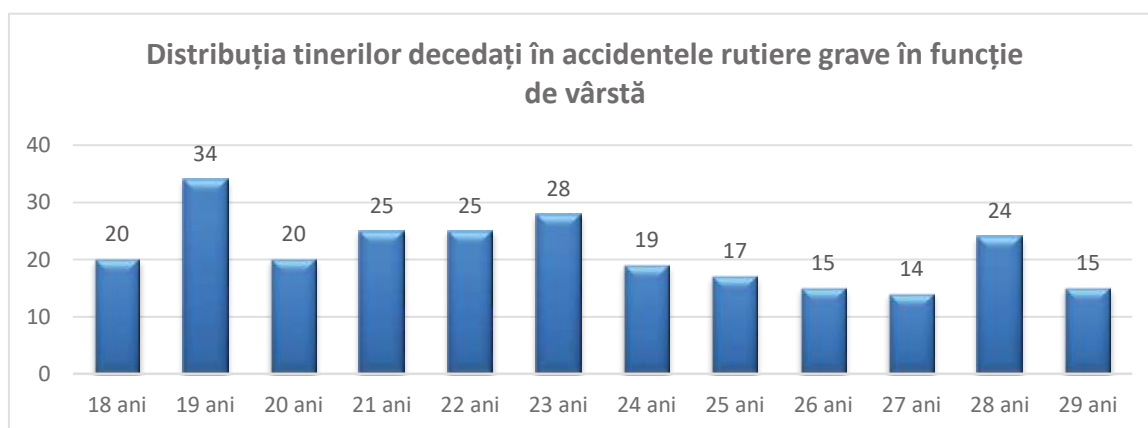
➤ **Tinerii cu vârsta între 18 și 29 de ani, victime ale accidentelor rutiere grave produse în anul 2021**

În accidentele rutiere grave produse în anul 2021, au decedat 256 de persoane cu vârsta cuprinsă între 18-29 de ani, având diferite calități în trafic: pietoni, conducători auto, pasageri în autovehicule, bicicliști etc.

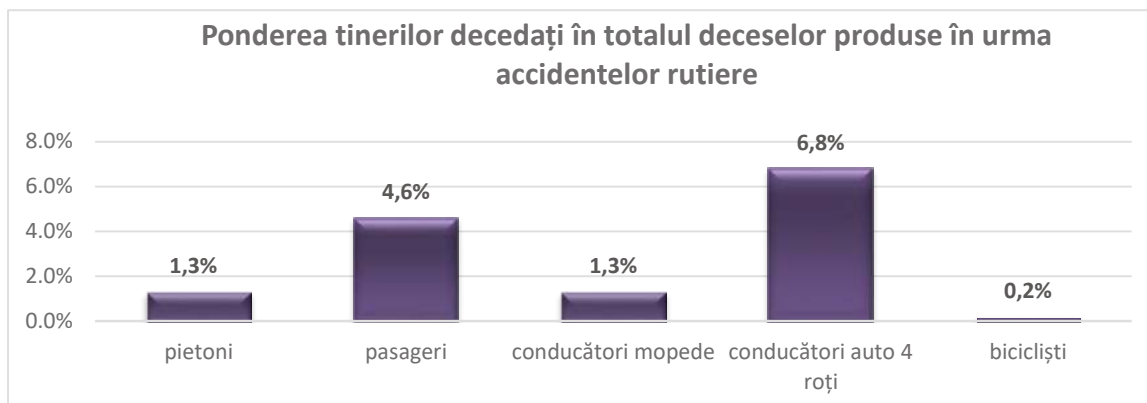


Aproape jumătate dintre tinerii decedați în accidente rutiere în 2021 aveau calitatea de conducător auto (121, 47,2% din totalul tinerilor morți în evenimente rutiere). Totodată, tinerii conducători auto au reprezentat, în 2021, 44% din totalul tinerilor răniți grav în urma accidentelor rutiere.

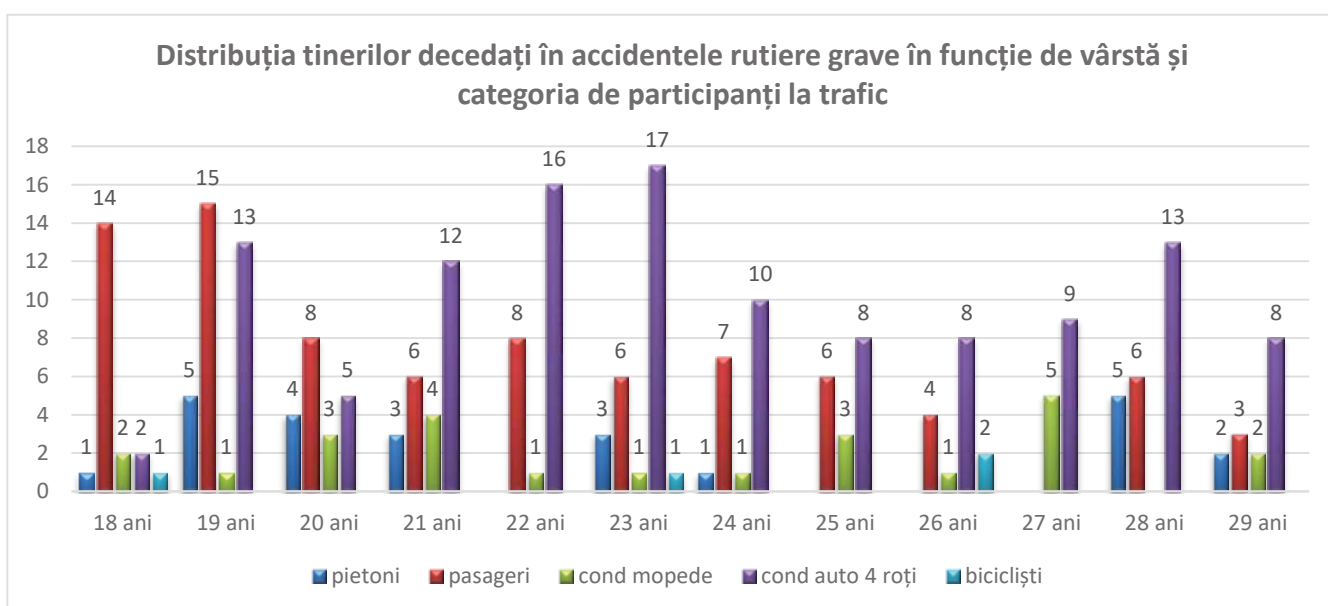
În 2021, au decedat în urma unor evenimente rutiere 83 de tineri pasageri, reprezentând 32,4% din totalul persoanelor cu vârsta cuprinsă între 18-29 de ani decedate în accidente rutiere.



Tinerii din categoria de vârstă 19-23 de ani reprezintă aproape jumătate din tinerii victime ale accidentelor rutiere grave; după vârsta de 23 de ani se înregistrează o scădere aproape continuă a numărului de persoane decedate.



Analizând gradul de victimizare a tinerilor în accidentele rutiere grave se constată ponderi ridicate în rândul conducătorilor de autovehicule pe 4 roți și al pasagerilor. Tinerii pietoni, conducători de moped și bicicliști au o reprezentare mai scăzută în totalul victimelor accidentelor rutiere grave.



Analizând distribuția în funcție de vârstă și de calitatea de participant la trafic a tinerilor decedați în urma unor accidente rutiere în 2021, se observă că, în cazul tinerilor, riscul de victimizare este ușor mai ridicat la vârste mici (19 ani). În ceea ce privește conducătorii autovehiculelor pe 4 roți se observă o tendință ușor mai ridicată de victimizare în categoria de vârstă 22-23 de ani.



Capitolul IV

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

Pentru **combaterea principalelor elemente care pun în pericol siguranța participanților la trafic**, pe baza concluziilor desprinse din analizele de risc și a observațiilor privind evoluția fenomenului rutier, în anul 2021, structurile Poliției Rutiere au organizat **53.258 de acțiuni**. Cele mai multe dintre acestea au vizat, în principal:

Combaterea principalelor cauze generatoare de accidente rutiere grave

- încălcarea regimului legal de viteză – 11.194 de acțiuni
- legalitatea transportului rutier public de mărfuri și persoane (inclusiv taxi) - 6.361 de acțiuni
- conducerea sub influența băuturilor alcoolice – 7.577 de acțiuni
- verificarea stării tehnice a autovehiculelor – 3.120 de acțiuni
- neacordarea priorității de trecere pietonilor – 3.042 de acțiuni
- nerespectarea regulilor de circulație de către pietoni – 3.250 de acțiuni
- depășirea neregulamentară: 2.780 de acțiuni
- încălcarea regulilor privind trecerea la nivel cu calea ferată: 535 de acțiuni
- alte tipuri de acțiuni: 15.401 acțiuni

Combaterea infracționalității rutiere

- conducerea unui autovehicul sub influența băuturilor alcoolice - 8.860 de infracțiuni constatate
- conducerea fără permis de conducere sau cu permis de conducere necorespunzător categoriei vehiculului, retras, anulat sau suspendat - 8.076 de infracțiuni constatate
- conducerea unui autovehicul neînmatriculat/neînregistrat ori cu număr fals - 803 infracțiuni constatate
- părăsirea locului accidentului și/sau modificarea stării locului sau ștergerea urmelor accidentului de circulație - 1.381 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”

În acest context, în cursul anului 2021, la nivel național, au fost aplicate **1.752.758** de **sanctiuni contravenționale** pentru încălcarea normelor rutiere, principalele abateri sancționate fiind:

depășirea regimului legal de viteză 651.296	neportul centurii de siguranță sau neutilizarea dispozitivelor de retenție 216.127	nerespectarea regulilor de circulație de către pietoni 73.006
folosirea telefonului mobil fără a avea dispozitiv tip „mâini libere” 35.387	nerespectarea regulilor referitoare la depășire 27.218	neacordarea priorității de trecere pietonilor 17.925
conducerea unui autovehicul de către o persoană aflată sub influența băuturilor alcoolice 18.508	nerespectarea culorii roșii a semaforului 12.259	neacordarea priorității de trecere vehiculelor 12.454

În ceea ce privește conducătorii de vehicule, sancțiunile contravenționale au fost aplicate în marea lor majoritate (**92,6%**) conducătorilor de autovehicule (1.622.760 de contravenții), restul de **9,4%** fiind acordate pentru încălcarea normelor rutiere de către pietoni (73.006 contravenții), bicicliști (41.003 contravenții), căruțași (11.551 de contravenții), mopediști (1.008 contravenții) și motocicliști (684 de contravenții), precum și pentru alte categorii.

Pentru încălcarea normelor rutiere, în cursul anului 2021, la nivel național, au fost reținute în vederea suspendării dreptului de a conduce, 203.373 de permise de conducere. Situația permiselor de conducere, pe genuri de contravenții, este prezentată în următorul tabel:

Abatere	Număr permise reținute - 2021	%
pentru depășirea vitezei cu mai mult de 50 km/h	84.814	41,7
pentru nerespectarea normelor privind depășirea vehiculelor	26.314	12,9
pentru conducere sub influența băuturilor alcoolice	18.446	9,0
pentru neacordarea priorității de trecere pietonilor	17.137	8,4
pentru nerespectarea culorii roșii a semaforului electric	12.649	6,2
pentru neacordarea priorității de trecere vehiculelor	12.018	5,9
pentru cumulul de puncte de penalizare	3.267	1,6
pentru circulația pe sensul opus	2.570	1,2
pentru neoprirea la semnalul regulamentar al polițistului în scopul sustragerii de la control „cu urmărire”	1.906	0,9
pentru nerespectarea regulilor de trecere la nivel cu calea ferată	1.160	0,5
pentru depășirea coloanelor oprite la semafor și trecerile la nivel cu calea ferată	870	0,4
pentru defecțiuni tehnice grave	549	0,2
pentru nerespectarea semnalelor polițiștilor la trecerea coloanelor oficiale	113	0,06

Tot în cursul anului 2021, la nivel național au fost retrase **74.315 certificate de înmatriculare**, cele mai multe dintre acestea pentru defecțiuni tehnice (47,1%) și pentru neconcordanța dintre datele din document și caracteristicile tehnice ale vehiculului (5,1%).



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 cât mai multe modalități de comunicare.

Astfel, s-au organizat întâlniri cu grupurile țintă pe tema siguranței rutiere, acțiuni susținute prin intermediul mass-media precum și prin desfășurarea următoarelor activități:

- ore de educație rutieră în unitățile de învățământ;
- editarea de pliante și flyere cu mesaje tematice și distribuirea acestora participanților la trafic;
- redactarea unor articole de presă și publicarea acestora în ziare și reviste cu specific auto;
- campanii de afișaj stradal;
- realizarea de videoclipuri cu tematică rutieră și distribuirea acestora în mediul online;
- participări la emisiuni radio și de televiziune unde se transmit informații și sfaturi practice, cu caracter preventiv.

Pentru creșterea gradului de siguranță rutieră, în anul 2021 Poliția Română a demarat proiectul *„Educație rutieră – modelarea factorului uman prin responsabilizarea participanților la trafic pentru creșterea gradului de siguranță rutieră”* cu finanțare europeană, prin Programul Operațional Infrastructură Mare. Proiectul, în valoare de 26.390.805 lei (fără TVA), își propune realizarea, până la data de 30.06.2023, a 6 campanii educativ-preventive la nivel național, iar pentru facilitarea activităților preventive desfășurate de structurile rutiere, achiziția a 45 de laboratoare mobile de educație rutieră și a unei caravane educaționale moderne.

Pe parcursul anului 2021 s-au desfășurat primele 2 campanii naționale din acest proiect, astfel:

► În perioada 24.09 – 24.10.2021 s-a derulat prima campanie națională intitulată *„De ce siguranță rutieră?”*, prin intermediul următoarelor mijloace de comunicare:

- 750 de panouri de afișaj stradal;
- 600 de difuzări de spoturi radio pe două posturi cu acoperire națională;
- 4.181 de difuzări ale spoturilor TV pe 9 posturi de televiziune cu acoperire națională;
- în mediul online (14.500.384 de afișări pentru expandable banner, 41.432 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.



► În perioada 06.12.2020 – 02.01.2021 s-a derulat campania nr. 2, având ca temă conducerea 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 de 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.



BREVIAR TERMINOLOGIC

Siguranța rutieră

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

Accidentul rutier

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

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

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

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

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

Alți indicatori utilizați:

- 1. Rata de motorizare** – măsoară gradul de înzestrare a populației cu autoturisme și se exprimă prin numărul de autoturisme raportat la 1000 de locuitori;
- 2. Rata mortalității** cauzată de accidentele rutiere – numărul deceselor cauzate de accidente rutiere raportat la 1 milion de locuitori;
- 3. Rata fatalității rutiere** - raportul dintre numărul de decedați și numărul total de victime (morți+răniți grav) X 100;
- 4. 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, prin:

1. AUTORITATEA RUTIERĂ ROMÂNĂ

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

Telefon: 021/318.21.00; 021/312.15.19

Fax: 021/318.21.05, 021/318.21.07

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

Pagina web: www.arr.ro

2. REGISTRUL AUTO ROMÂN

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

Tel. centrală: 021/202.70.00

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

Fax: 021/318.17.54

E-mail: rarom@rarom.ro

Pagina web: www.rarom.ro

3. INSPECTORATUL DE STAT PENTRU CONTROLUL ÎN TRANSPORTUL RUTIER

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

Telefon: 021/3136320

Fax: 021/3116680

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

Pagina web: www.isctr-mt.ro

II. COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE

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

Telefon: 021/264.33.44

Roviniete mobil: 1761

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

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

Pagina web: www.cnadnr.ro

III. Ministerul Afacerilor Interne, prin:

1. INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE – Direcția Rutieră

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

Telefon.: 021/208.25.25 /19652 sau 19653

Fax: 021/335.36.66

E-mail: circulatie@politiaromana.ro,

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

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

2. DIRECȚIA REGIM PERMISE DE CONDUCERE ȘI ÎNMATRICULARE A VEHICULELOR

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

Telefon: 021/ 301.95.86

Fax: 021.232.16.61

E-mail: drpciv@mai.gov.ro

Pagina web: www.drpciv.ro

IV. AUTORITATEA DE SUPRAVEGHERE FINANCIARĂ

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

Fax: 021/659.6051, 021/659.64.36

Tel. Verde: 0800 825 627

E-mail: office@asfromania.ro

Pagina web: www.asfromania.ro

V. BIROUL ASIGURATORILOR DE AUTOVEHICULE DIN ROMÂNIA

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

Telefon: 0311.300.800

E-mail: secretariat@baar.ro

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

Pagina web: www.baar.ro

VI. DIRECȚIA FONDUL DE PROTECȚIE A VICTIMELOR STRĂZII

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

Telefon secretariat: 0311.300.800

E-mail: fpvs@baar.ro

VI. CONSILIUL INTERMINISTERIAL PENTRU SIGURANȚĂ RUTIERĂ

Contact - Secretariatul Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră

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

Telefon: 021/310.53.75

Fax: 021/318.21.00, 021/318.21.05

Pagina web: www.arr.ro

VII. ASOCIAȚIA PRODUCĂTORILOR ȘI IMPORTATORILOR DE AUTOMOBILE

Contact: Telefon: 031/405.83.35; 031/405.83.36

Fax: 021/668.52.70

E-mail: apia@apia.ro

Pagina web: www.apia.ro

VIII. ASOCIAȚIA CONSTRUCTORILOR DE AUTOMOBILE DIN ROMÂNIA

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

Telefon: 0248/211.245;

Fax: 0248/217.990

E-mail: acarom@acarom.ro

Pagina web: www.acarom.ro

IX. AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

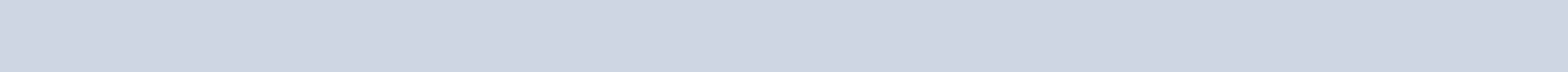
Contact: Str. Tache Ionescu, Nr. 27, Sector 1, 010353, București

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

Fax: 021/317.15.52

E-mail: acr@acr.ro

Pagina web: www.acr.ro





MINISTERUL AFACERILOR INTERNE INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității



DIRECȚIA RUTIERĂ

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

Telefon: 021 208 25 25 /19652 sau 19653

Fax: 021 335 36 66

E-mail: circulatie@politiaromana.ro

Pagina web

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

INSTITUTUL DE CERCETARE ȘI PREVENIRE A CRIMINALITĂȚII

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

Telefon: 021.208.25.25/26043

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>