

# ATTITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCU ÎN TRAFIC

**ANALIZĂ COMPARATIVĂ**

**2008, 2010, 2014, 2018**

# ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC

Analiză comparativă

*2018, 2014, 2010, 2008*

**Realizat de Cult Market Research**

Alexandru Zodieru  
Paul Acatrini  
Alexandra Vîjeu  
Alexandra Călin  
Lupu Gabriel  
Tatuc Costin

**În parteneriat cu:**

**Inspectoratul General al Poliției Române - Institutul  
de Cercetare și Prevenire a Criminalității**

**cu sprijinul**

**Ursus Breweries România**

**Septembrie 2018**

## CUPRINS

1	Contextul studiului .....	5
2	Obiectivele de cercetare .....	8
3	Precizări teoretice.....	10
4	Descrierea metodologiei.....	12
4.1	Instrumentul de cercetare .....	12
4.2	Metoda de cercetare .....	14
4.3	Eșantionare .....	15
5	Rezultate studiu și analiză comparativă .....	16
5.1	Percepții generale privind traficul.....	16
5.2	Viteza în trafic .....	20
5.3	Atitudini și comportamente de risc în trafic .....	28
5.4	Purtarea centurii de siguranță .....	36
5.5	Consumul de alcool la volan .....	41
5.6	Agresivitatea în trafic .....	47
6	Concluzii.....	49
6.1	Percepții generale privind traficul .....	49
6.2	Viteza în trafic .....	50
6.3	Atitudini și comportamente de risc în trafic .....	52
6.4	Purtarea centurii de siguranță .....	53
6.5	Consumul de alcool la volan .....	54
6.6	Agresivitatea în trafic .....	55
6.7	Categoriile de șoferi care se expun riscurilor.....	56
7.	LISTĂ REPREZENTĂRI GRAFICE.....	60
	ANEXĂ 1- Prezentare tabele analize încrucișate .....	62
	ANEXĂ 2- Chestionar .....	73



MARKET RESEARCH

POLITIA ROMANA



## 1 Contextul studiului

Motivația demarării studiului *Atitudinile Sociale privind Riscul în Trafic* în anul 2008 a fost înregistrarea unei creșteri a numărului accidentelor de circulație, mai ales a celor grave, soldate cu morți și răniți. Astfel, în anul 2007, 5701 din cele 8415 (67,8%) de accidente grave s-au produs din vina conducătorilor auto. În același timp, din vina conducătorilor auto au decedat 1906 persoane (numărul total al persoanelor decedate în urma accidentelor rutiere fiind de 2782) și au fost rănite 7640 persoane (dintre care 5141 grav).

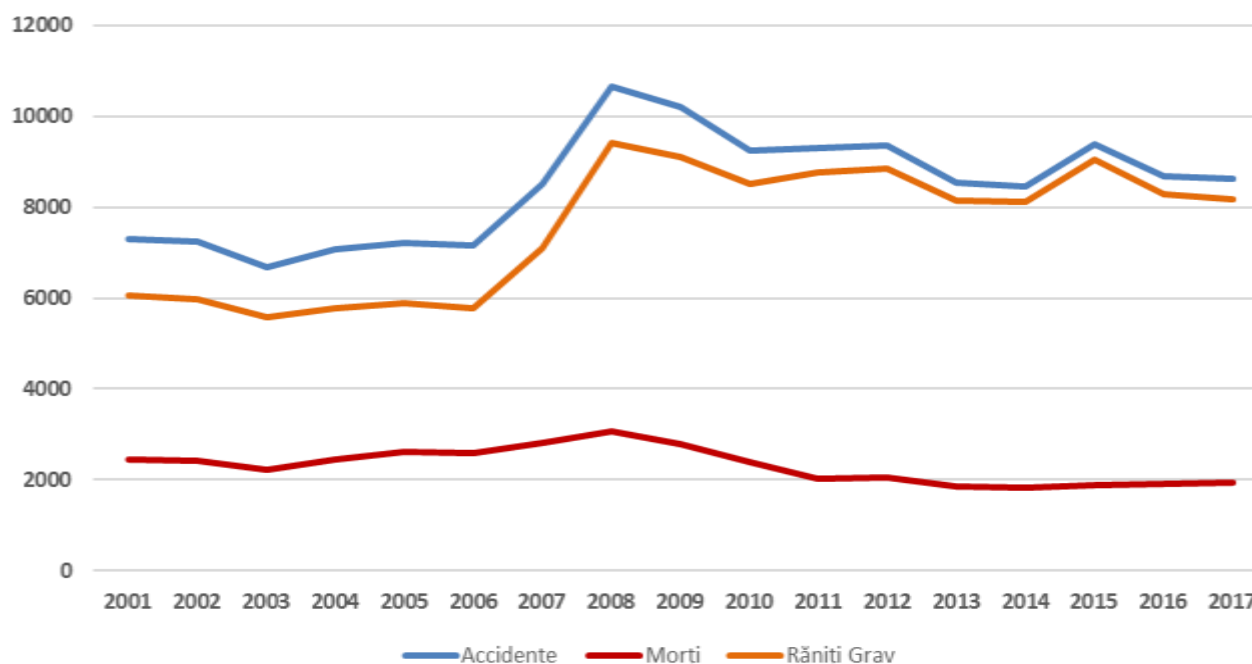
În vederea creșterii gradului de siguranță în trafic și a reducerii numărului de accidente de circulație este necesar să fie identificate cauzele, comportamentele și atitudinile care favorizează încălcarea regulilor de circulație de către conducătorii auto și, implicit, producerea accidentelor. În acest sens, Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române și-a propus să realizeze un studiu asupra atitudinilor în trafic ale conducătorilor auto. Primul studiu s-a desfășurat în februarie 2008, următoarele în 2010 și 2014, iar cel mai recent în august 2018. Acest ultim studiu a fost realizat împreună cu agenția de cercetare sociologică Cult Market Research în parteneriat cu Ursus Breweries, care a avut și inițiativa realizării prezentei analize comparative.

Din anul 2008 (anul realizării primului val al acestui studiu) până în 2017 a fost înregistrată o ușoară scădere a numărului accidentelor rutiere grave și implicit a numărului persoanelor rănite grav sau decedate în accidente auto. Chiar dacă la nivel național s-a înregistrat o ușoară scădere, la nivel european România ocupă prima poziție în topul deceselor rutiere la un milion de locuitori (99<sup>1</sup>).

---

<sup>1</sup>Raportul PIN al ETSC (nr. 12), Publicat la Bruxelles în iunie 2018

**Figura 1: Dinamica accidentelor rutiere grave 2001 - 2017**



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

Ponderea ridicată a deceselor rutiere în România, aproape dublă față de restul Uniunii Europene (unde media este de 50 de decese în accidente auto la un milion de locuitori) nu este datorată în totalitate comportamentului din trafic al șoferilor români.

Un prim factor explicativ poate fi lipsa autostrăzilor. Comisia Europeană arată că doar o mică parte a deceselor au loc în accidente pe autostrăzi căci pe acestea foarte puțin accidente sunt frontale, cele mai periculoase. Lipsa autostrăzilor în România și faptul că peste 90% din drumuri sunt prevăzute cu câte o singură bandă de circulație pe sens, face ca o bună parte a traficului să aibă loc pe șosele pe care sensurile de circulație nu sunt separate fizic, fapt pentru care coliziunile sunt frontale și, în consecință, grave.

Pe de altă parte, problemele de întreținere a străzilor (gropi sau elemente de protecție lipsă sau deteriorate), lucrările de reparații nesemnificate corespunzător,

gropile sau insule nesemnalizate, neiluminate în mijlocul drumului, pot constitui alte posibile cauze.

Starea tehnică necorespunzătoare a unor vehicule participante la trafic poate constitui un alt factor care contribuie la numărul ridicat de accidente rutiere grave. Acest fapt este legat, printre alți factori, de vechimea parcului auto care conține două milioane de vehicule (cca. 25% din total parc auto național) mai vechi de 20 de ani. Totodată, două treimi dintre vehicule au peste 10 ani vechime. Aceste aspecte sunt foarte importante dacă ținem cont de faptul că aceste vehicule, de regulă, nu sunt dotate cu sisteme de siguranță activă.

În prezentul document sunt prezentate datele colectate în cadrul studiului "Atitudini sociale privind riscul în trafic 2018" și analiza comparativă a datelor colectate și prelucrate în cele 4 valuri ale acestui studiu.

## 2 Obiectivele de cercetare

Obiectivele de cercetare sunt strâns legate de contextul privind atitudinile și comportamentele de risc în traficul rutier. **Evaluarea măsurii în care sunt respectate regulile de circulație de către șoferi (Obiectiv 1)** reprezintă unul dintre obiectivele de pornire în realizarea unei radiografii privind traficul rutier în România. Acest obiectiv măsoară componenta comportamentală a șoferilor în raport cu adoptarea regulilor de circulație. Studiul de față își propune să prezinte o evaluare estimativă a măsurii în care sunt respectate regulile de circulație de către șoferi, întrucât determinarea unei proporții exacte a șoferilor care încalcă aceste reguli întâmpină diverse limitări (oferirea unor răspunsuri dezirabile din partea respondenților, omiterea pe moment a unor situații de interes).

**Evaluarea atitudinii conducătorilor auto față de măsurile de siguranță și reglementările de circulație (Obiectiv 2)** urmărește componenta cognitivă care se conturează printr-o serie de convingeri personale ale șoferilor români privind reglementările de circulație. Evaluarea acestor atitudini este esențială pentru a identifica acele convingeri ale șoferilor români cu privire la siguranța în trafic, cu impact asupra comportamentelor de risc din trafic. O serie de atitudini sănătoase cu privire la trafic pot conduce la comportamente mai responsabile în ceea ce privește șofatul. La polul opus, atitudinile care contravin direcțiilor trasate de reglementările de circulație justifică adoptarea unor comportamente de risc.

**Evaluarea factorilor sociali și culturali care influențează comportamentul în trafic (Obiectiv 3)** este esențială pentru a contura contextul în care traficul rutier este analizat. Contextul socio-cultural definește și ghidează, în general, atitudinile și comportamentele indivizilor din fiecare societate. În cazul șofatului există mai multe aspecte legate de acest context care pot influența modul în care șoferii se raportează la respectarea reglementărilor din trafic, la instituțiile statului care se ocupă de impunerea acestora, gradul de asumare a responsabilității în trafic, asumarea unor semnificații



învățate privind șofatul etc. Comportamentele în trafic presupun, într-adevăr, o serie de alegeri personale, dublate însă de ceea ce societatea transmite ca fiind dezirabil.

În final, **Percepțiile generale privind traficul (Obiectiv 4)** se referă la o serie de imagini pe care șoferii români le internalizează cu privire la traficul rutier. Prin identificarea percepțiilor privind traficul poate fi conturată o imagine a traficului rutier, așa cum este văzut și înțeles de către șoferi. Percepțiile se prezintă în strânsă relație cu atitudinile și comportamentele șoferilor. Pornind de la opiniile acestora pot fi anticipate o serie de predispoziții către anumite atitudini sau comportamente. Astfel este important să fie cunoscute percepțiile șoferilor cu privire la *viteza în trafic, comportamentele de risc în trafic, purtarea centurii de siguranță, consumul de alcool la volan și agresivitatea în trafic.*

### 3 Precizări teoretice

Există situații, în cadrul cercetării de față, unde apar diferențe între percepția negativă a șoferilor asupra celorlalți participanți la trafic comparativ cu propriile acțiuni; acestea din urmă sunt, de cele mai multe ori, văzute ca fiind cât mai bine intenționate și conforme cu legile și regulile stabilite.

Detaliul menționat se evidențiază în momentul în care sunt studiate diferențele dintre poziționarea ca victimă a respondenților versus ipostaza de agresor a acestora. Atunci când vorbim de *flash-uri*, *claxoane*, *agresiune verbală*, *frânarea intenționată*, *blocarea mașinii în parcare*, *urmăriri în trafic sau agresiune fizică*, de fiecare dată diferențele procentuale între cele două categorii (victimă/agresor) sunt semnificativ mai mari în favoarea *victimei* (cea mai mare parte dintre persoane se identifică cu rolul de victimă).

Astfel de diferențe pot fi explicate printr-o eroare de autopercepție a onestității fiecăruia, calitate care nu poate fi verificată, cel puțin nu în timp real. Dacă inteligența poate fi măsurată prin mecanisme specifice, onestitatea este o autoevaluare care ține, în multe cazuri, de propria percepție a fiecărui individ. O abordare științifică prin care se poate explica un astfel de caz îl reprezintă *efectul Muhammad Ali*.

Cercetările psihosociologice realizate de-a lungul timpului au pus în evidență tendința oamenilor de a se percepe pe ei înșiși ca fiind mai buni (mai generoși, mai onești etc.) decât alții sau, în orice caz, nu atât de răi ca alții. Această tendință subiectivă, neconștientizată, a primit numele de „*fairness bias*”, ceea ce în traducere ar putea fi numită „eroarea onestității” (Chelcea, Ivan, Zodieru, 2018).

Generalitatea tendinței de a ne autoatribui mai multe comportamente morale, de cooperare, de ajutorare a altora - pe scurt, comportamente dezirabile social - decât comportamente nedezirabile social a fost pusă în evidență de studiile lui Goethals (1986). Când ne comparăm cu alții, ne reprezentăm mental *self*-ul într-o lumină mai favorabilă decât este în realitate. Allison, Messick și Goethals (1989) au descoperit că tendința de a ne percepe ca fiind superiori celorlalți apare când ne referim la moralitate (onestitate).

Allison *et al.* (1989) au botezat cu numele celebrului campion de box Muhammad Ali (*alias* Cassius Clay) tendința de a ne percepe mai onești, dar nu mai inteligenți decât

alții. Întrebat fiind dacă nu a fost recrutat în armată pentru că în mod real nu a reușit la testul de inteligență sau pentru că intenționat a completat greșit testul pentru a scăpa de serviciul militar, Muhammad Ali a răspuns: ”Eu am afirmat doar că sunt cel mai bun, nu cel mai inteligent” (Ali, 1975). Replica marelui campion de box a fost interpretată de cercetători nu ca o particularitate a modului de său de a se percepe, ci ca pe o constantă a reprezentării mintale a *self*-ului.

S-a presupus că „efectul Muhammad Ali” este mediat de verificabilitatea onestității și inteligenței. Pentru că, în comparație cu inteligența, a fi bun sau rău este mai dificil de observat, atribuirea onestității este mai ambiguă decât judecata evaluativă asupra inteligenței. În această situație, apare tendința subiectivă de a crede despre noi că suntem mai onești, nu mai inteligenți, decât alții.

## 4 Descrierea metodologiei

### 4.1 Instrumentul de cercetare

Metoda folosită în cadrul studiului de față este ancheta sociologică pe bază de chestionar. Chestionarul utilizat este o variantă modificată și completată a chestionarului SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe), aplicat până în prezent în mai multe state europene. Instrumentul a fost utilizat începând cu anul 1991 și aplicarea acestuia prezintă avantajul de a putea fi realizate comparații la nivel european.

În același timp, a fost identificată necesitatea creării unui instrument adaptat la contextul socio-cultural românesc și la noile provocări privind siguranța în trafic (spre exemplu utilizarea telefoanelor și a internetului în timpul șofatului), alături de problemele întâlnite de-a lungul timpului, până în prezent: nerespectarea regulilor de circulație, depășirea limitei legale de viteză, consumul de alcool la volan, agresivitatea în trafic etc.

Chestionarul utilizat în anul 2018 a fost proiectat luând în calcul următoarele teme de discuție: *Percepții generale privind traficul, Viteza în trafic, Atitudini și comportamente de risc în trafic, Purtarea centurii de siguranță, Consumul de alcool la volan și Agresivitatea în trafic*. În plus, au fost incluse întrebări socio-demografice (gen, vârstă, nivelul educației, mediul de rezidență) și întrebări privind experiența și frecvența de condus, de interes pentru corelarea acestora cu atitudinile și comportamentele din trafic.

Chestionarul se deschide prin intermediul unei întrebări evaluative privind sentimentul de siguranță în trafic (Q1. *În ce măsură vă simțiți în siguranță în traficul rutier*), utilizând o scală cu 4 niveluri de evaluare (1-Foarte mare măsură; 4-Foarte mică măsură). Această întrebare vizează o evaluare subiectivă, strâns legată de experiența fiecărui șofer în ceea ce privește traficul rutier. Pentru aceia dintre șoferi care s-au simțit

mai degrabă în nesiguranță în trafic, chestionarul include o întrebare care urmărește să identifice principalele motive care contribuie la apariția acestui sentiment de nesiguranță. De asemenea, tot în secțiunea de început a chestionarului se regăsește o întrebare evaluativă privind mai multe aspecte legate de traficul rutier în prezent, comparativ cu situația din trecut.

Următoarea secțiune din chestionar adresează problematica respectării regulilor de circulație cu accent pe depășirea limitei de viteză: adaptarea vitezei în trafic, probabilitatea depășirii limitei de viteză în funcție de segmentul de drum parcurs sau situația de condus (perioada zilei, necesitatea de a se deplasa mai rapid, prezența radarelor etc.). În același timp, au fost testate percepțiile și atitudinile șoferilor români cu privire la posibilitatea verificării vitezei cu radarul, plasării camerelor de monitorizare a vitezei, adoptării comportamentelor de risc privind depășirea vitezei și a regulilor de circulație, în general.

Data fiind importanța utilizării centurii de siguranță, chestionarul cuprinde în continuare o serie de întrebări privind utilizarea concretă a centurii de siguranță alături de opinii privind utilizarea acesteia.

Secțiunea privind conducerea sub influența băuturilor alcoolice vizează măsurarea frecvenței de săvârșire a acestei fapte, identificarea celor mai frecvente motive pentru adoptarea acestui comportament de risc, identificarea percepției privind cantitatea de alcool consumată fără a diminua capacitatea de condus, sancționarea comportamentelor de conducere sub influența alcoolului, verificarea efectivă cu etilotestul și așteptările șoferilor cu privire la probabilitatea de a fi verificați cu etilotestul, în general.

În final, secțiunea privind agresivitatea în trafic s-a concentrat pe măsurarea acestor comportamente agresive. Întrebările au evaluat aceleași comportamente atât în ceea ce privește postura de agresor, cât și cea de victimă a agresiunilor, fiind incluse comportamente cu diferite niveluri de gravitate: agresiuni verbale, urmăriri în trafic, agresiuni fizice etc.

Instrumentul de cercetare este, așadar, un instrument complex ce are scopul de a identifica atitudini, percepții și comportamente în traficul rutier. Întrebările acoperă cele

mai multe dintre situațiile în care șoferii români s-au putut regăsi de-a lungul timpului oferind, de asemenea, posibilitatea de a înregistra și acele situații care nu au fost prevăzute prin intermediul întrebărilor.

Totodată, merită aduse în discuție câteva aspecte privind specificul temei de discuție adresate șoferilor români. Instrumentul utilizat include o serie de întrebări referitoare la comportamente de risc adoptate în trafic care presupun încălcarea anumitor reguli de circulație sau comportamente iresponsabile în trafic.

Astfel de teme pot fi considerate teme sensibile pentru respondenți în general, întrucât pot conduce la oferirea unor răspunsuri dezirabile, conforme cu ceea ce respondenții consideră că ar fi fost comportamente corecte și responsabile în situațiile enunțate. Tocmai de aceea s-a identificat necesitatea de a include în chestionar și componenta atitudinală care să o completeze pe cea comportamentală, cea mai afectată de dorința de a oferi răspunsuri dezirabile.

## 4.2 Metoda de cercetare

Valurile anterioare ale studiului *Atitudini și comportamente ale șoferilor în traficul rutier din România* s-au bazat pe ancheta sociologică de teren. În anul 2018, studiul s-a concretizat prin intermediul anchetei sociologice telefonice cantitative, pe un eșantion de 1259 de conducători auto activi. Colectarea datelor s-a desfășurat în perioada 10.08.2018-01.09.2018.

Ancheta sociologică telefonică s-a realizat prin intermediul metodei CATI (Computer Assisted Telephone Interview) ce a presupus aplicarea chestionarelor telefonic de către operatori de interviu specializați. Selecția respondenților a fost asigurată prin intermediul utilizării unui software specializat care selectează aleatoriu numere de telefon. În același mod s-au putut evita și preocupările privind anonimitatea respondenților.

### 4.3 Eșantionare

Eșantionarea a fost realizată prin metoda cotelor legate, criteriile luate în considerare fiind vârsta, sexul, mediul de rezidență, regiunea de dezvoltare și categoria de permis de conducere deținut. Structura eșantionului este similară în toate cele 4 valuri. De asemenea, în anul 2018 a fost utilizat cel mai consistent eșantion dintre toate cele 4 valuri realizate în total (2008 - 1207 chestionare, 2010 - 1119 chestionare, 2014 - 1202 chestionare, 2018 - 1259 chestionare).

Grupul țintă este cel al românilor cu vârste mai mari de 18 ani, care dețin permis de conducere. Cotele utilizate pentru a asigura reprezentativitatea eșantionului de șoferi s-au bazat pe vârstă, sex, mediu de rezidență, regiune de dezvoltare și categorie de permis de conducere deținut. Astfel, eșantionul a cuprins, în majoritate, bărbați care dețin toate categoriile de permis (B, C, D) și femei care dețin categoria de permis B. Astfel, eșantionul cuprinde un procent de 31,4% femei deținătoare a categoriei de permis B, 44,5% bărbați deținători ai aceleiași categorii de permis, 18,9% bărbați care dețin categoria de permis C și 5,2% bărbați deținători ai categoriei de permis D.

În ceea ce privește eșantionarea pe medii de rezidență, o parte mai crescută a eșantionului a fost reprezentată de șoferi din mediul urban (57,2%). Grupele de vârstă utilizate în stabilirea cotelor au fost 18-34 ani, 35-49 ani, 50-64 ani și 65-70 ani reprezentate în eșantion astfel: 31,2% categoria 18-34 ani, 26,4% categoria 35-49 ani, 25,7% categoria 50-64 ani și 16,6% categoria 65-70 ani.

Cotele pe regiuni de dezvoltare s-au efectuat utilizând cele 8 regiuni de dezvoltare din România: Regiunea de dezvoltare Nord-Est, Regiunea de dezvoltare Sud-Est, Regiunea de dezvoltare Sud-Muntenia, Regiunea de dezvoltare Sud-Vest, Regiunea de dezvoltare Vest, Regiunea de dezvoltare Nord-Vest, Regiunea de dezvoltare Centru și Regiunea de dezvoltare București-Ilfov.

În prezent nu există date asupra șoferilor activi. Din acest motiv, generalizările ce vor fi realizate trebuie privite cu prudență.

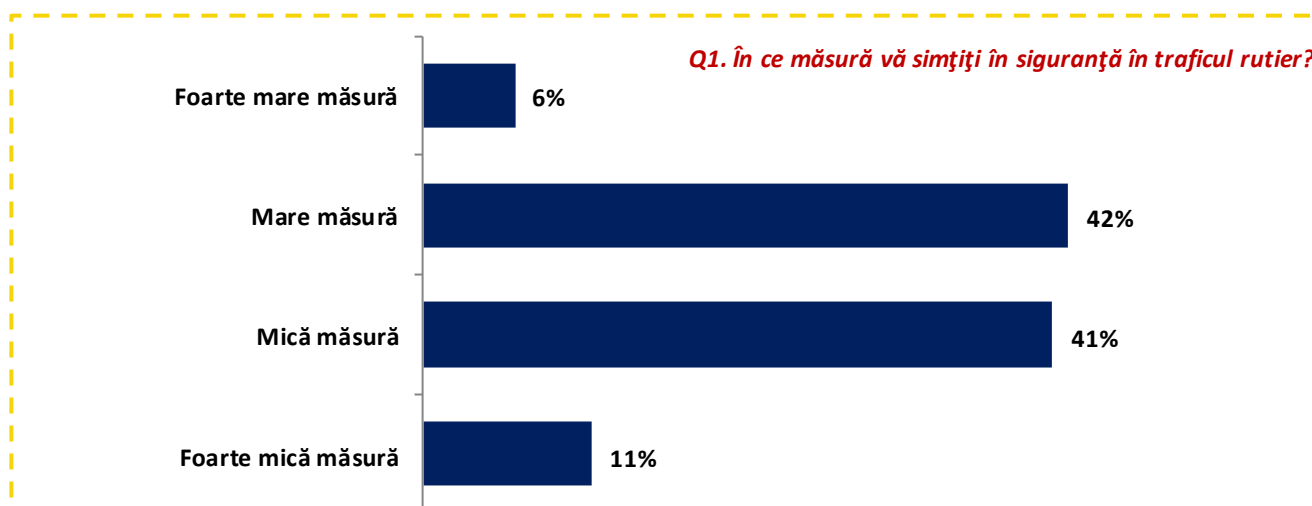
## 5 Rezultate studiu și analiză comparativă

Rezultatele studiului Atitudini Sociale privind riscul în trafic vor fi comunicate utilizând atât reprezentări grafice, tabele comparative (incluzând informații din toate cele 4 valuri, acolo unde sunt disponibile), cât și tabele încrucișate (introduse în Anexă) pentru a evidenția diferențele esențiale între diferite categorii de șoferi. Toate acestea sunt însoțite, ulterior, de explicații în cadrul acestui raport.

### 5.1 Percepții generale privind traficul

Opiniile șoferilor sunt împărțite în privința sentimentului de siguranță pe care îl au în trafic: aproximativ 48% au declarat că se simt, mai degrabă, în siguranță, iar 52% au declarat contrariul (Figura 2). Conducătorii auto de sex masculin, tinerii cu vârste până în 35 ani și șoferii care conduc în timpul serviciului, fără a avea atestat de șofer profesionist, precum și cei care conduc cu alte ocazii reprezintă categoriile care au declarat, mai mult decât celelalte categorii, că se simt mai degrabă în siguranță în trafic. În aceeași categorie se află și șoferii care conduc un autoturism cu o capacitate cilindrică a motorului mai mare, între 1000-1999 cm cubi (Anexă, Tabel încrucișat 1).

**Figura 2: Sentimentul de siguranță în trafic**



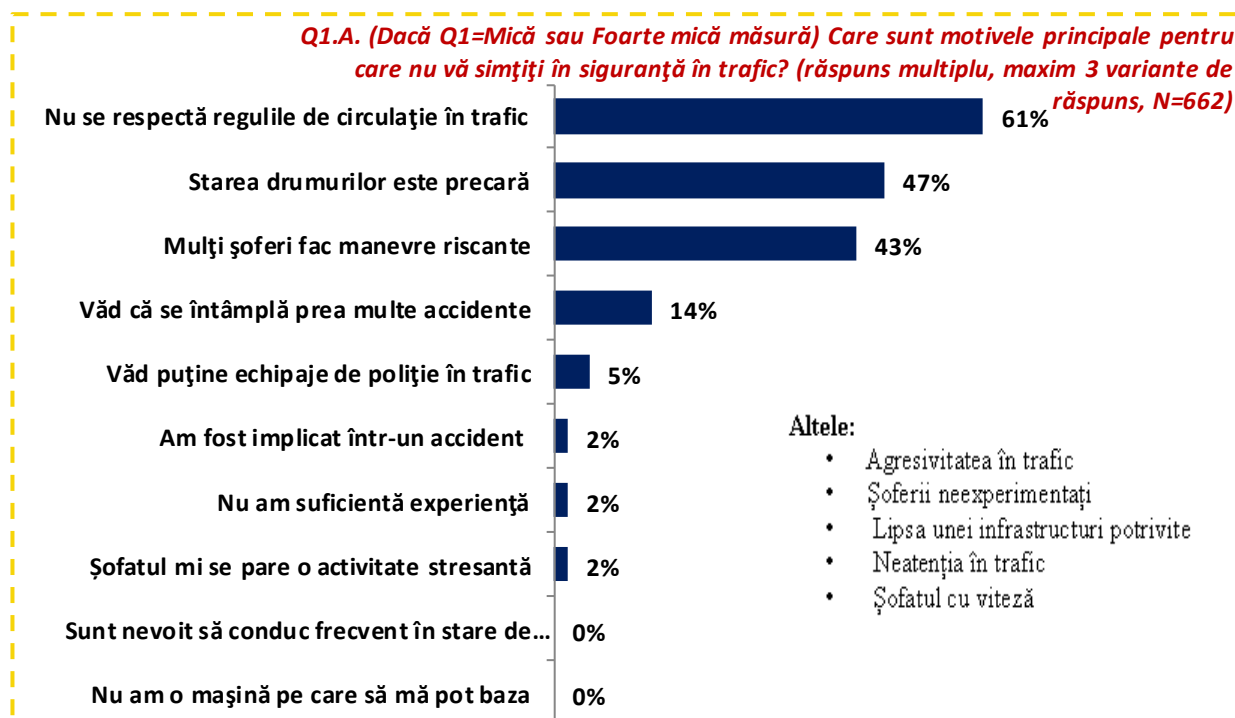


Gradul în care șoferii români se simt în siguranță în trafic în anul 2018, comparativ cu anii anteriori, nu s-a modificat semnificativ. În urma analizei comparative realizate pe perioada ultimilor 10 ani se observă faptul că sentimentul de nesiguranță în trafic al majorității șoferilor nu s-a îmbunătățit (Tabel comparativ 1).

**Tabel comparativ 1: Sentimentul de siguranță în trafic**

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

**Figura 3: Motive care produc nesiguranță**

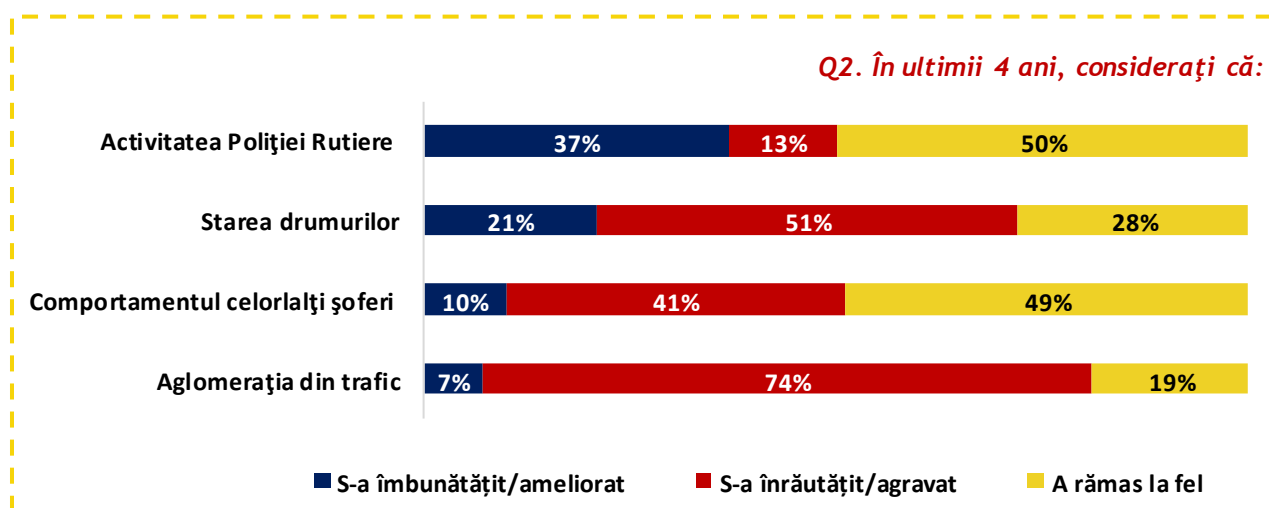


Principalii trei factori care produc nesiguranță în trafic sunt: *Nerespectarea regulilor de circulație, Starea precară a drumurilor și Manevrelor riscante executate de*

către șoferi. Întâlnirea frecventă cu aceste situații face ca aproximativ jumătate dintre participanții la trafic să nu se simtă în siguranță (Figura 3).

Infrastructura rutieră, subdimensionată și nemodernizată, poate constitui unul dintre principalele motive pentru care anumiți participanți la trafic nu respectă regulile de circulație. Din cauza infrastructurii deficitare care face ca distanțe relativ scurte să fie parcurse în timp considerabili, ca urmare a aglomerației și ambuteiajelor, unii șoferi tind să încalce regulile de circulație, în căutarea de soluții pentru a ajunge mai repede la destinație. Reversul acestui efect al infrastructurii rutiere deficitare face ca aproximativ jumătate dintre participanții la trafic să nu se simtă în siguranță deoarece șoferii care circulă regulamentar sunt nevoiți să fie atenți și să evite șoferii care nu respectă regulile de circulație sau care realizează manevre riscante.

**Figura 4: Situația din ultimii 4 ani în trafic**



Cei mai mulți participanți la studiu consideră că activitatea Poliției Rutiere și comportamentul șoferilor a rămas la fel în ultimii 4 ani, dar a crescut aglomerația în trafic și s-a deteriorat starea drumurilor. Aceste percepții confirmă realitatea din traficul rutier, întrucât în anul 2017 parcul auto național din România înregistra peste 7 milioane de

unități, fiind în creștere cu 8,91% față de anul 2016<sup>2</sup> și, comparativ cu 2013, cu o creștere de 22%<sup>3</sup>, fără investiții vizibile în infrastructură.

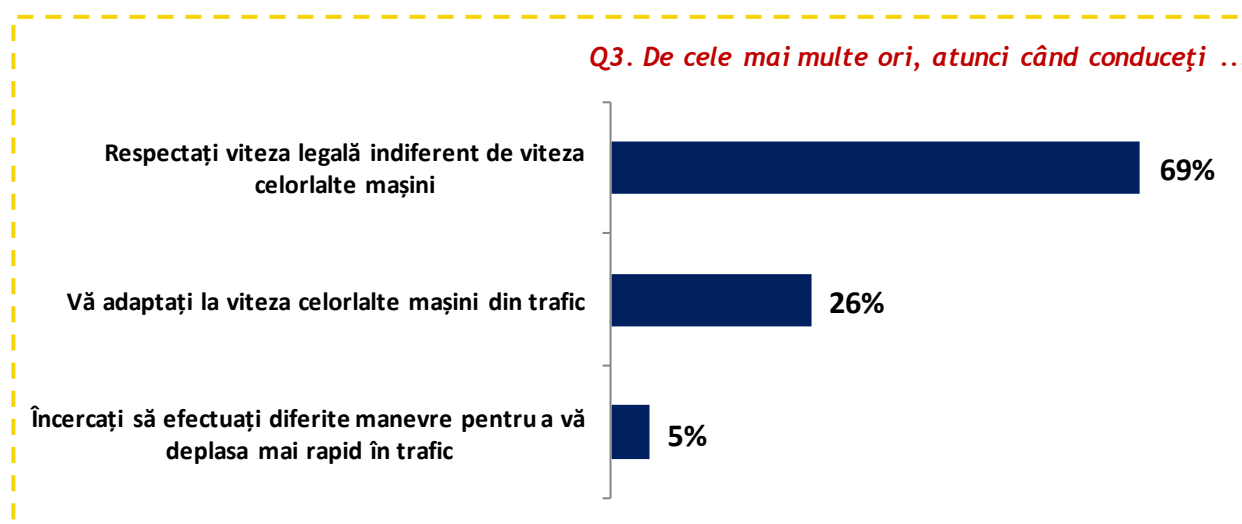
---

<sup>2</sup> *Parcul auto național a crescut cu aproape 9% în 2017 și a depășit 7,63 de milioane de autovehicule.* Agerpres, 04.02.2018, disponibil la: <https://www.agerpres.ro/economic/2018/02/04/drpciv-parcul-auto-national-a-crescut-cu-aproape-9-in-2017-si-a-depasit-7-63-de-milioane-de-autovehicule--49032>

<sup>3</sup> *Parcul auto național a ajuns la 5,71 milioane de mașini. Peste jumătate mai vechi de zece ani.* Economica.net, 23.12.2013, disponibil la: [https://www.economica.net/parcul-auto-national-a-ajuns-la-5-71-milioane-de-masini-pest-jumatate-mai-vechi-de-zece-ani\\_69907.html](https://www.economica.net/parcul-auto-national-a-ajuns-la-5-71-milioane-de-masini-pest-jumatate-mai-vechi-de-zece-ani_69907.html)

## 5.2 Viteza în trafic

Figura 5: Adaptarea vitezei în trafic



Mai mult de jumătate (69%) dintre participanții la acest studiu au declarat că respectă limita de viteză legală indiferent de viteza celorlalte mașini. De asemenea, aproximativ un sfert (26%) dintre șoferii români își adaptează parcursul la viteza celorlalte mașini din trafic, ceea ce poate constitui un factor de risc (Figura 5).

Bărbații, tinerii cu vârste cuprinse între 26-35 ani, șoferii care conduc în timpul serviciului fără a avea un atestat profesionist sunt cei care își adaptează în cea mai mare măsură viteza la celelalte mașini în trafic. De asemenea, cu cât puterea motorului mașinii este mai mare, cu atât frecvența comportamentelor riscante de depășire a limitei de viteză în trafic crește. În ceea ce privește manevrele riscante, categoria tinerilor 18-25 ani are cea mai mare frecvență de adoptare a unui astfel de comportament (Anexă, Tabel 2).

Unele dintre motivele pentru care aceste categorii de șoferi aleg să nu respecte viteza legală pot fi legate de măsura în care șoferii consideră că ar putea gestiona eventualele situații de risc sau măsura în care consideră că astfel de situații ar putea surveni în timpul condusului.

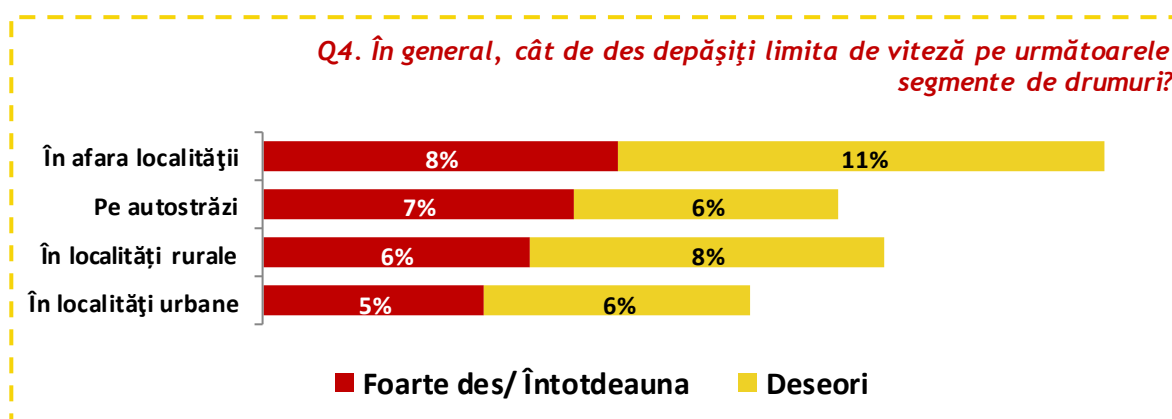
Totodată, confortul ridicat al autovehiculelor de fabricație recentă, mult mai performante ( silențioase și stabile), induce senzația rulării cu viteze inferioare celei reale, îmbiind la excese pe cei care nu urmăresc indicațiile vitezometrului, conducând instinctiv.

**Tabel comparativ 3: Adaptarea vitezei în trafic**

An	Adaptați viteza la cea a celorlalți șoferi	Efectuați diferite manevre
2008	32%	7%
2010	32%	7%
2014	30%	1%
2018	26%	5%

În urma analizei comparative pe ultimii 10 ani se constată o scădere a proporției șoferilor care adaptează viteza mașinii proprii la cea a celorlalți șoferi, în 2018 înregistrându-se un procent de 26%, comparativ cu 32% în 2008 și 2010 și 30% în anul 2014. Comparativ cu anul 2014, proporția celor care efectuează manevre în trafic pentru a se putea deplasa mai repede a crescut ușor, ajungând la 5%, fiind totuși o proporție mai scăzută comparativ cu anii 2008 și 2010 (Tabel comparativ 3). Această observație este una justificată, luând în calcul faptul că aglomerația crescută a condus la tendința șoferilor de a se „strecura” în trafic.

**Figura 6: Depășirea limitei de viteză / tipuri localități**



Cea mai mare probabilitate pentru ca șoferii să depășească limita de viteză este în timpul deplasării între localități. Astfel, 19% dintre șoferii români susțin că depășesc deseori sau foarte des limita de viteză când conduc în afara unei localități. Șoferii tind să depășească limita de viteză foarte des sau întotdeauna mai degrabă pe autostrăzi decât în localitățile rurale. În localitățile rurale, comparativ cu cele urbane, se observă un procent mai ridicat al celor care depășesc deseori limita de viteză (Figura 6).

Analiza comparativă demonstrează o situație ușor îmbunătățită în 2018 în ceea ce privește depășirea limitei de viteză între localități sau pe autostradă. Acest rezultat era unul așteptat, întrucât în anul 2017 au intrat în dotare și folosință primele radere de tip pistol laser pentru agenții Poliției Rutiere pe autostrăzi<sup>4</sup>. Totodată, depășirea limitei de viteză în localități (rurale/urbane) ridică semne de îngrijorare în 2018, întrucât proporția celor care își asumă acest risc în prezent este mai crescută comparativ cu anii anteriori (Tabel comparativ 4).

**Tabel comparativ 4: Depășirea limitei de viteză / tipuri localități**

	An	Foarte des/Întotdeauna și Deseori
În afara localității	2008	20%
	2010	24%
	2014	20%
	2018	19%
Pe autostrăzi	2008	20%
	2010	18%
	2014	15%
	2018	13%
În localități rurale	2008	8%*
	2010	10%*
	2014	8%*
	2018	14%
În localități urbane	2008	8%*
	2010	10%*
	2014	8%*
	2018	11%

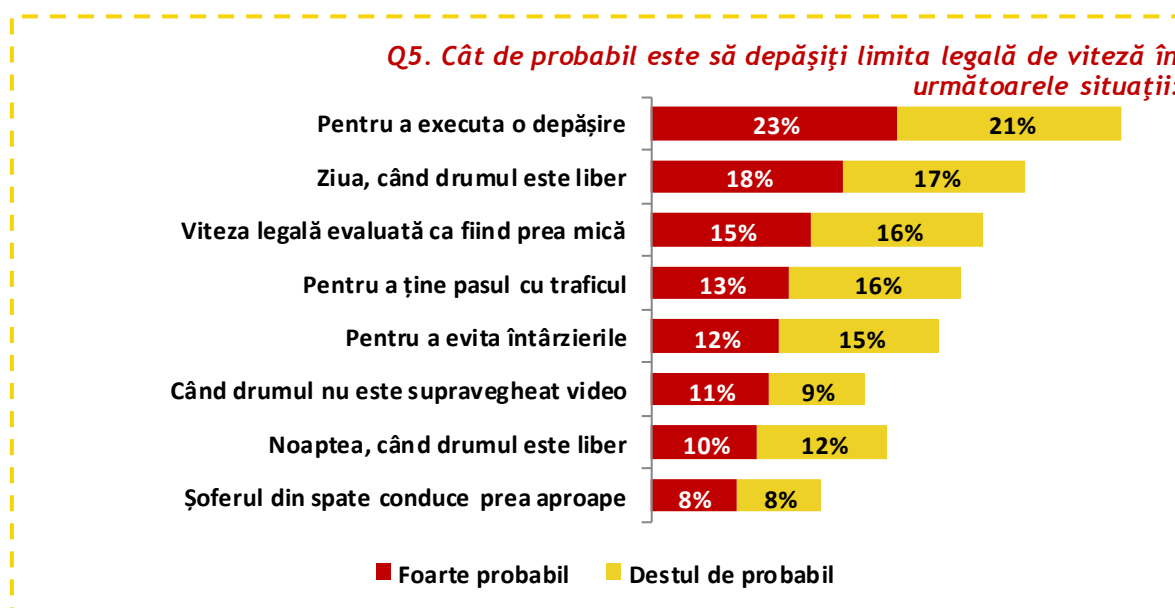
**\*În valurile marcate cu \* nu erau prezentate separat localitățile urbane de cele rurale**

<sup>4</sup> Noile radare-pistol, spaima vitezomanilor. Adevărul, 08.08.2017, disponibil la: [https://adevarul.ro/news/eveniment/noile-radare-pistol-spaima-vitezomanilor-1\\_5989ac7a5ab6550cb8d444a6/index.html](https://adevarul.ro/news/eveniment/noile-radare-pistol-spaima-vitezomanilor-1_5989ac7a5ab6550cb8d444a6/index.html)

Anumite situații par să justifice, în opinia șoferilor, într-o măsură mai crescută comportamentele riscante din trafic. Acest lucru este observat inclusiv în ceea ce privește motivele și situațiile de depășire a vitezei legale. Astfel, este mai probabil ca șoferii români să depășească viteza legală pentru a executa o depășire (44% foarte probabil și destul de probabil), în situații de condus pe timp de zi, când drumul este liber sau când consideră că limita legală de viteză este prea mică pentru segmentul de drum pe care circulă (Figura 7).

Comparativ cu anii anteriori, în anul 2018 a scăzut procentul șoferilor români pentru care este mai degrabă probabil să depășească limita legală de viteză în execuția depășirilor în trafic. Totuși, comparativ cu anul 2014, se înregistrează o ușoară creștere a proporției șoferilor care depășesc viteza legală deoarece consideră că limita legală de viteză este prea mică pe acel segment de drum (Tabel comparativ 4), aspect explicabil în contextul conducerii autovehiculelor moderne și a unei percepții eronate asupra vitezei.

**Figura 7: Depășirea vitezei legale în diferite situații**



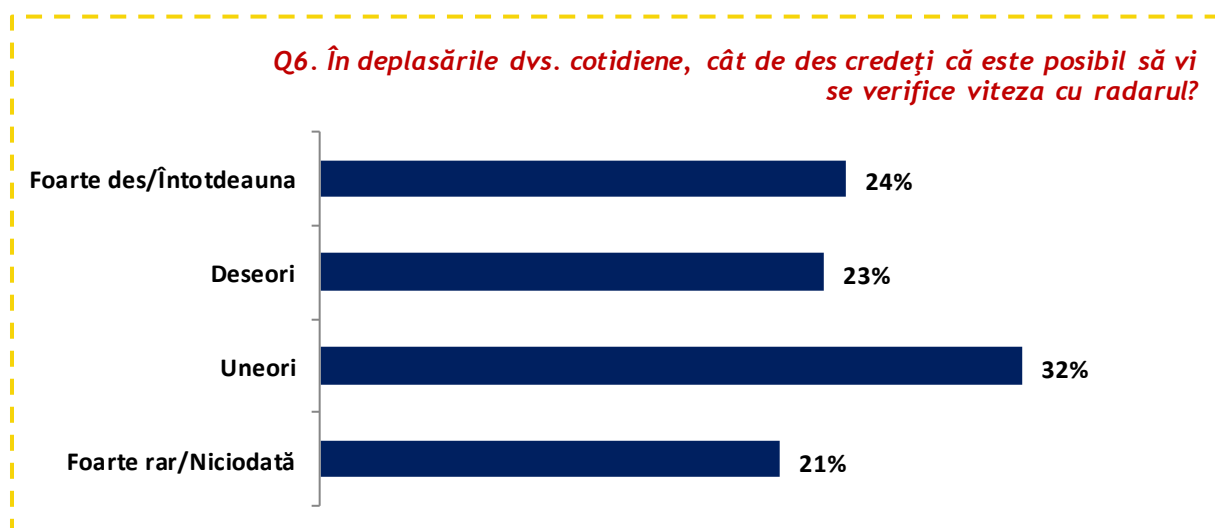
**Tabel comparativ 5: Depășirea vitezei legale în diferite situații**

	An	Foarte probabil	Destul de probabil
Pentru a executa o depășire	2008	-	-
	2010	25%	40%
	2014	22%	38%
	2018	23%	21%
Ziua, când drumul este liber	2008	-	-
	2010	24%	31%
	2014	20%	31%
	2018	18%	17%
Când consider că limita legală este prea mică pentru segmental de drum	2008	-	-
	2010	9%	24%
	2014	7%	22%
	2018	15%	16%

*\*În tabel sunt prezentate primele 3 situații de depășire a vitezei în 2018*

*Observație: Depășirea vitezei în situația în care șoferul consideră că limita de viteză este prea mică a crescut în frecvență comparativ cu ceilalți ani de desfășurare a studiului.*

**Figura 8: Probabilitatea verificării cu radarul**





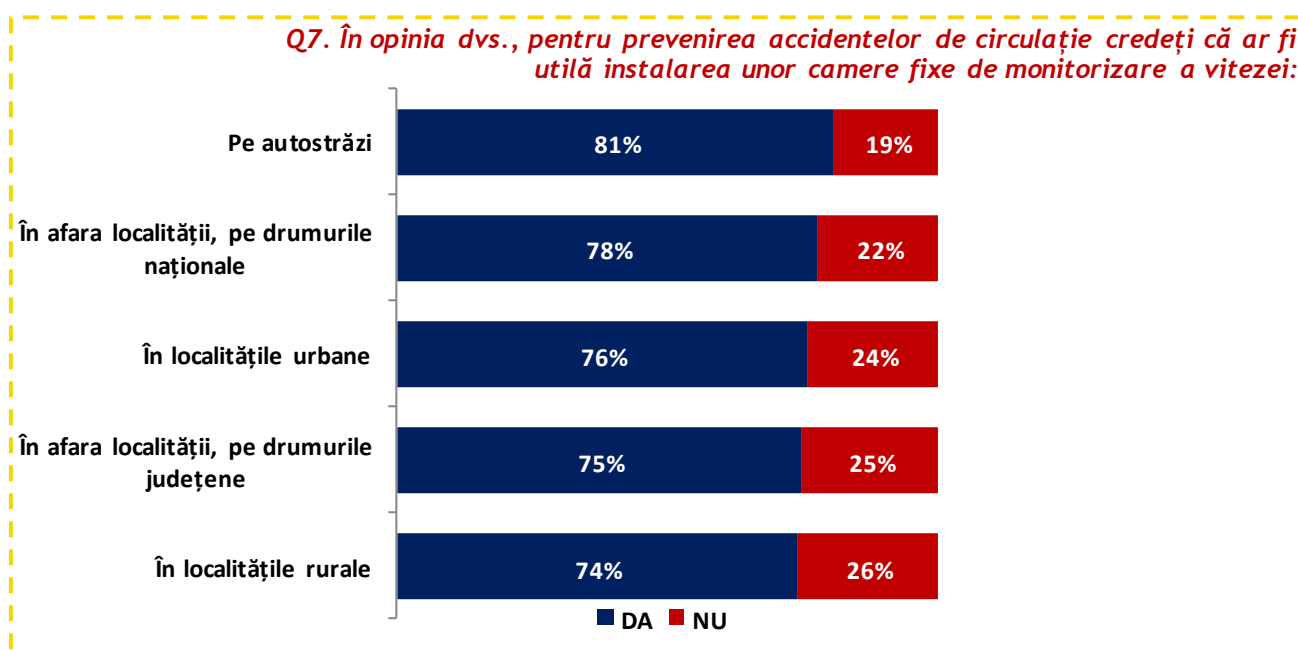
**Tabel comparativ 6: Probabilitatea verificării cu radarul**

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

Cea mai mare parte a șoferilor chestionați consideră că probabilitatea de a fi verificați cu radarul în deplasările cotidiene este destul de scăzută. Mai mult de jumătate (53%) dintre șoferi aproximează că ar putea fi verificați cu radarul doar uneori sau foarte rar/niciodată (Figura 8).

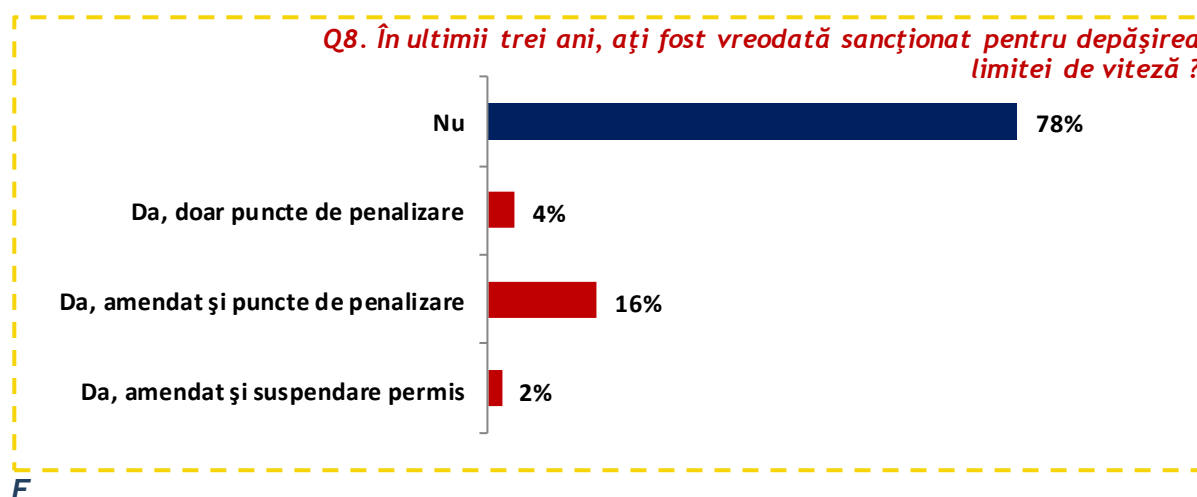
Comparativ cu anii anteriori, în 2018 proporția șoferilor români care consideră că pot fi verificați cu radarul foarte des sau întotdeauna este cea mai crescută (24%), evoluție care poate fi explicată de discuțiile publice legate de proiectul de lege privind semnalizarea controalelor radar. Proporția șoferilor care consideră că ar putea fi verificați cu radarul a rămas totuși constantă de-a lungul ultimilor 10 ani.

**Figura 9: Prevenirea accidentelor de circulație prin montarea camerelor fixe**



Întrebați cu privire la utilitatea montării unor camere fixe de monitorizare pentru prevenirea accidentelor, majoritatea șoferilor români au răspuns pozitiv la adoptarea unei astfel de măsuri. Aceștia remarcă îndeosebi utilitatea montării acestora pe autostrăzi și în afara localității, pe drumurile naționale (Figura 9).

**Figura 10: Sancțiuni pentru depășirea limitei de viteză**



**Figura 11: Sancțiuni pentru depășirea limitei de viteză**

Sanțiuni	1 dată	2 ori	3 ori	Mai mult de 3 ori
Doar puncte de penalizare	63%	32%	5%	-
Amendat și puncte de penalizare	71%	14%	6%	9%
Amendat și suspendare permis	76%	8%	9%	7%

\*Procentele au fost calculate din totalul conducătorilor auto care au fost sancționați pentru depășirea limitei de viteză în ultimii 3 ani

Restul șoferilor dintre șoferii chestionați (70%) declară că nu au fost sancționați pentru depășirea limitei de viteză în ultimii 3 ani. Dintre cei care au fost sancționați, cea mai mare parte au fost amendați și au primit puncte de penalizare (Figura 10). Indiferent de tipul penalizării, acestea au fost acordate în cea mai mare proporție o singură dată (Figura 11).

Bărbații, tinerii cu vârste cuprinse între 26-35 ani, care consideră deja că au suficientă experiență în trafic pentru a face față situațiilor riscante, șoferii care conduc în timpul serviciului și au atestat profesionist și cei care conduc o mașină cu motor mai puternic declară, în cea mai mare măsură, că au fost sancționați cu amendă și puncte de penalizare pentru depășirea vitezei. Suspendarea permisului a fost sancțiunea aplicată îndeosebi tinerilor cu vârste de maxim 24 de ani, care deși nu au suficientă experiență în trafic își manifestă spiritul dinamic, „sportiv”, șoferilor care conduc în timpul serviciului, fără a avea însă atestat de șofer profesionist și șoferilor cu o mașină care are un motor mai puternic (Anexă, Tabel 3).

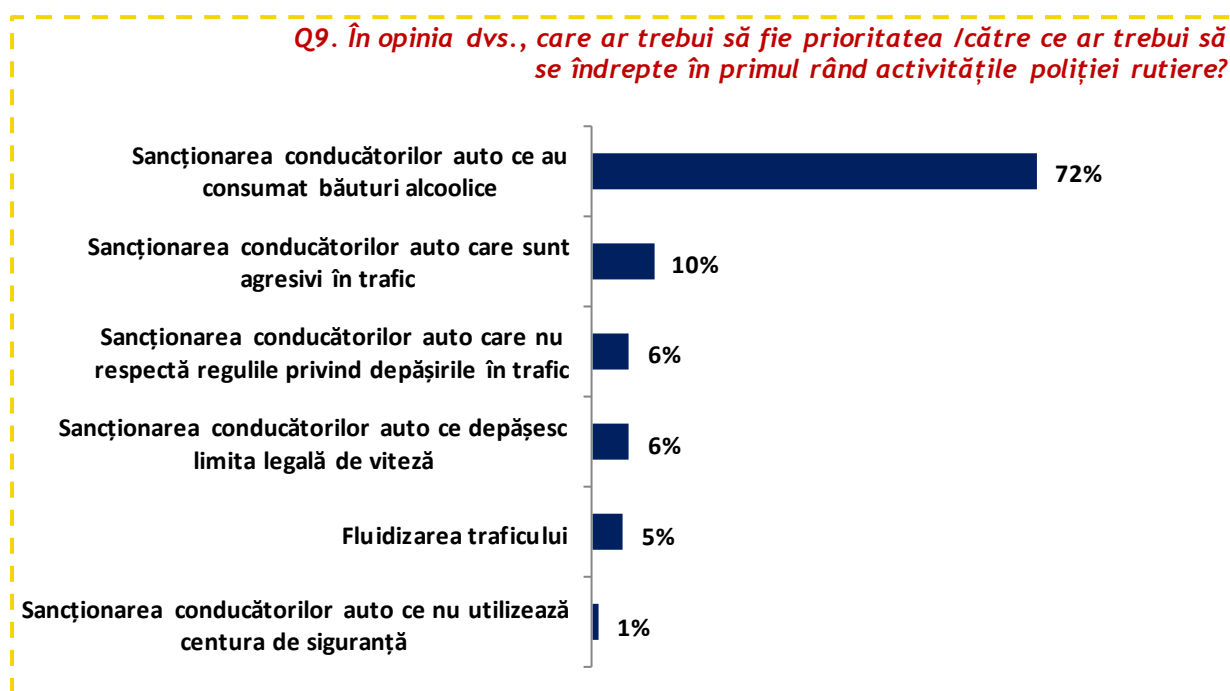
Comparativ cu anii anteriori, se observă o scădere a proporției șoferilor care au fost sancționați pentru depășirea vitezei în anul 2018. Totuși, se sesizează o ușoară tendință de creștere a proporției șoferilor sancționați prin amendă și puncte de penalizare (Tabel comparativ 7).

**Tabel comparativ 7: Sancțiuni pentru depășirea limitei de viteză**

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

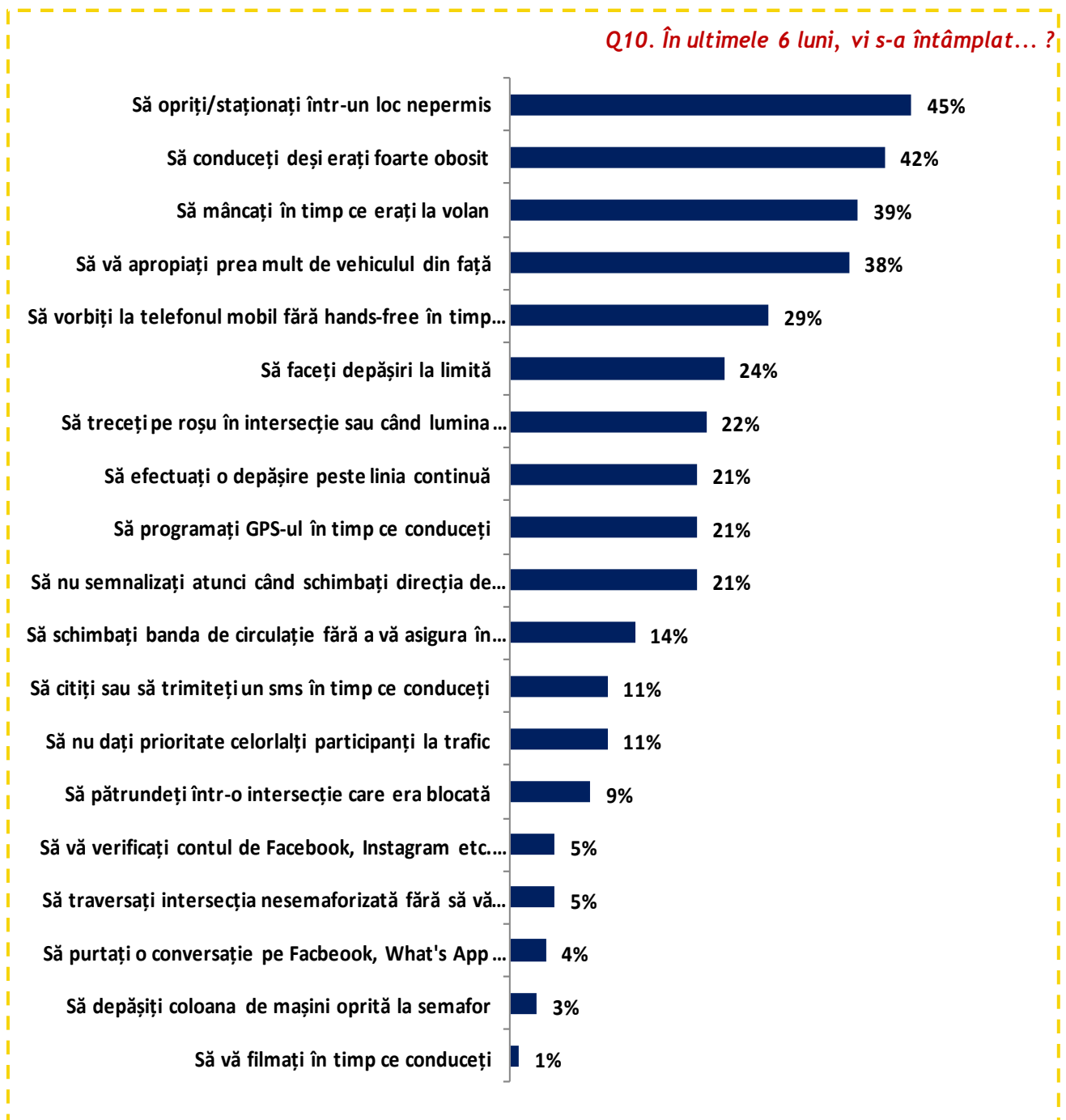
## 5.3 Atitudini și comportamente de risc în trafic

Figura 12: Prioritățile Poliției Rutiere



Majoritatea șoferilor chestionați (72%) consideră că prioritatea Poliției Rutiere ar trebui să fie sancționarea conducătorilor auto ce au consumat băuturi alcoolice. Această proporție crescută este susținută de percepția șoferilor, surprinsă în valorile anterioare ale studiului, conform căreia consumul de alcool reprezintă una dintre cele mai grave probleme care afectează siguranța în traficul rutier. Următorul punct de intervenție al Poliției Rutiere, pe care șoferii îl consideră prioritar, vizează sancționarea conducătorilor auto care sunt agresivi în trafic (Figura 12).

Figura 13: Comportamente de risc în trafic



Mai puțin de jumătate dintre șoferi au declarat că adoptă unul sau mai multe comportamente de risc în trafic. Oprirea/staționarea într-un loc nepermis reprezintă principalul comportament de risc adoptat de șoferii români în ultimele 6 luni, în proporție de 45%, pe fondul subestimării potențialului de risc generat de o asemenea oprire și a

prioritizării propriului interes. Următorul comportament de risc cu cea mai crescută frecvență de adoptare este acela de a conduce cât timp șoferul era obosit, adoptat de către 42% dintre șoferi, ca urmare a acelorași motivații expuse anterior (Figura 13).

Una dintre temele îngrijorătoare discutate în spațiul public recent vizează utilizarea tehnologiei în timpul condusului, cu impact asupra capacității de concentrare a șoferilor la volan și, din nefericire, cu riscul de a provoca pierderea vieții acestora în accidente rutiere. Astfel, studiul actual a dorit să adreseze și această problemă a utilizării telefonului în timpul condusului, fie pentru a vorbi la telefon, a scrie mesaje sau a utiliza rețelele de socializare (Figura 13).

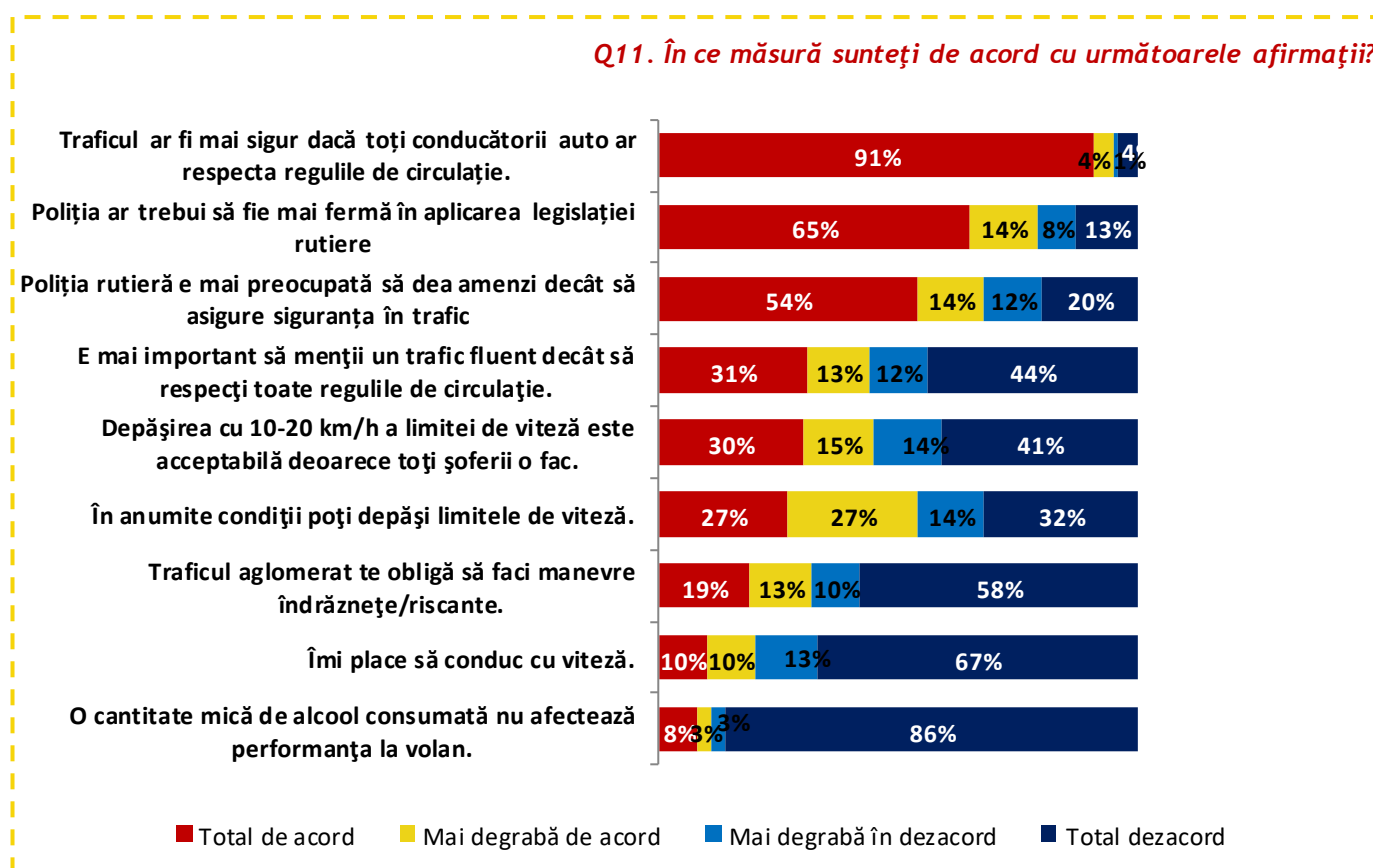
Peste un sfert dintre șoferi (29%) au declarat că în ultimele 6 luni, în timp ce conduceau, au vorbit la telefon fără a folosi hands-free, 5% și-au verificat contul de Facebook, Instagram etc., 4% au purtat o conversație pe Facebook, Instagram, What's App și 1% s-au filmat în timp ce conduceau. În contextul actual, în care utilizarea tehnologiei acaparează mai mult timp din viețile indivizilor, este necesar ca aceste comportamente de risc să fie urmărite îndeaproape și pe viitor (Figura 13). Se anticipează că, odată cu creșterea capacității și vitezei de transfer a datelor (trecerea la comunicații 5G), atenția posesorilor de terminale mobile va fi tot mai intens solicitată, context în care se impun restricții mai severe pentru a menține un nivel de siguranță corespunzător.

Analiza comparativă realizată pe perioada ultimilor 10 ani demonstrează o scădere a proporției șoferilor care adoptă, în general, comportamente de risc în trafic, astfel încât se poate constata o îmbunătățire în ceea ce privește prudența șoferilor. Alte comportamente au rămas totuși constante în ultimii 10 ani, cu mici variații: condusul în condiții de oboseală pentru șoferi, mâncatul la volan, efectuarea depășirilor la limită. Programarea GPS-ului în timpul condusului reprezintă un comportament de risc adoptat într-o mai mare măsură în 2018, comparativ cu anii anteriori (Tabel comparativ 8). Se observă o creștere a nivelului de conștientizare a riscului rutier, ca urmare a intensificării activităților educative desfășurate în ultimii ani de Poliție în colaborare cu partenerii atrași, activități care trebuie însă continuate și în viitor.

*Tabel comparativ 8: Comportamente de risc în trafic*

An →	2008	2010	2014	2018
Să schimbați banda de circulație fără a vă asigura în oglinda retrovizoare	-	24%	20%	14%
Să treceți pe roșu în intersecție sau când lumina semaforului se schimbă din galben în roșu	-	30%	22%	22%
Să vă apropiați prea mult de vehiculul din față	-	49%	48%	38%
Să nu semnalizați atunci când schimbați direcția de mers	-	29%	27%	21%
Să traversați intersecția nesemaforizată fără să vă opriți la STOP	-	12%	9%	5%
Să conduceți deși erați foarte obosit	-	41%	37%	42%
Să vorbiți la telefonul mobil fără hands-free în timp ce conduceți	-	59%	56%	29%
Să nu dați prioritate celorlalți participanți la trafic (pietoni, șoferi)	-	18%	15%	11%
Să mâncați în timp ce erați la volan	-	40%	40%	39%
Să vă verificați contul de Facebook, Instagram etc. în timp ce conduceți	-	-	-	5%
Să citiți sau să trimiteți un sms în timp ce conduceți	-	19%	21%	11%
Să purtați o conversație pe Facebook, What's App în timp ce conduceți	-	-	-	4%
Să vă filmați în timp ce conduceți	-	-	-	1%
Să programați GPS-ul în timp ce conduceți	-	15%	19%	21%
Să faceți depășiri la limită	-	29%	20%	24%
Să pătrundeți într-o intersecție care era blocată	-	18%	11%	9%
Să opriți/ staționați într-un loc nepermis	-	17%	50%	45%
Să efectuați o depășire peste linia continuă	-	33%	26%	21%
Să depășiți coloana de mașini oprită la semafor	-	8%	4%	3%

Figura 14: Percepții privind factorii de risc în trafic



Majoritatea șoferilor chestionați (91%) sunt total de acord cu faptul că traficul ar fi mai sigur dacă toți conducătorii auto ar respecta regulile de circulație (Figura 14). Acordul cu această afirmație contrastează, totuși, cu proporția șoferilor care adoptă comportamente de risc în trafic, atrăgând atenția asupra diferenței dintre componenta atitudinală și cea comportamentală a șoferilor cu privire la traficul rutier. În timp ce șoferii sunt conștienți de faptul că siguranța în trafic este strâns legată de gradul în care regulile de circulație sunt respectate, astfel încât riscurile să fie cât mai reduse, aceștia continuă, ei înșiși, să se angreneze în situații care pot pune în pericol viața lor sau a celorlalți participanți la trafic.

Aproximativ două treimi dintre șoferi (65%) sunt total de acord cu faptul că poliția ar trebui să fie mai fermă în aplicarea legislației rutiere. Acest lucru demonstrează, pe de o parte, așteptările șoferilor legate de faptul că Poliția Rutieră este cea care ar trebui să



asigure siguranța în trafic prin aplicarea legislației în vigoare și, pe de altă parte, dorința șoferilor ca Poliția Rutieră să se implice mai mult în acordarea sancțiunilor necesare. Această ultimă idee poate fi explicată și prin percepția a peste jumătate dintre șoferi (54%) care sunt total de acord cu faptul că Poliția Rutieră e mai preocupată să dea amenzi decât să asigure siguranța în trafic (Figura 14).

În ceea ce privește atitudinile cu privire la diferite comportamente de risc în trafic, se observă faptul că șoferii români găsesc justificarea unor comportamente care pot contribui la un trafic mai nesigur. Astfel, mai mult de jumătate dintre șoferi (54%) consideră că depășirea limitei de viteză este acceptabilă în anumite condiții. De asemenea, peste o treime dintre șoferi (45%) sunt mai degrabă de acord cu faptul că depășirea cu 10-20 km/oră a vitezei este acceptabilă, dacă toți șoferii o fac, iar 44% sunt mai degrabă de acord cu faptul că menținerea unui trafic fluent este mai importantă decât respectarea tuturor regulilor de circulație (Figura 14).

În ceea ce privește categoriile de șoferi care sunt mai predispuși la a menține opinii cu impact asupra adoptării comportamentelor de risc, se observă faptul că vârsta reprezintă un factor important. Astfel, cu cât șoferii înaintează în vârstă, cu atât găsesc mai puțin justificate încălcările reglementărilor de viteză în anumite condiții. Același lucru este valabil și în ceea ce privește puterea mașinii conduse, astfel că deținerea unei mașini mai puternice justifică, în opinia șoferilor, depășirea limitei de viteză, realizarea manevrelor riscante în trafic etc. (Anexă, Tabel 4 ).

Analiza realizată privind percepțiile legate de comportamentele de risc și adaptarea vitezei șoferilor în trafic (Q3: *De cele mai multe ori, atunci când conduceți ...*) demonstrează faptul că măsura în care șoferii se adaptează la viteza din trafic sau realizează diferite manevre pentru a se deplasa mai rapid este în strânsă relație cu o serie de percepții pe care șoferii le au cu privire la factorii de risc în trafic.

Astfel, testele de semnificație statistică confirmă legătura dintre adaptarea vitezei/realizarea manevrelor în trafic și următoarele percepții: viteza poate fi depășită în anumite condiții, fluidizarea traficului este mai importantă decât regulile de circulație, traficul aglomerat obligă la realizarea manevrelor riscante în trafic, depășirea vitezei cu

10-20 km este acceptabilă deoarece toți șoferii o fac, iar condusul cu viteză este o plăcere (Anexă, Tabel 5 ).

Așadar, comportamentele de risc privind adaptarea vitezei/realizarea manevrelor riscante în trafic își găsesc justificarea prin intermediul unor percepții permissive în raport cu reglementările de viteză sau cu analiza contextului de trafic la un anumit moment. Raportarea relativă la regulile de circulație existente reprezintă, astfel, unul dintre motivele pentru care șoferii nu respectă viteza legală de circulație.

**Tabel comparativ 9: Percepții privind factorii de risc în trafic**

An →	2008	2010	2014	2018
În anumite condiții poți depăși limitele de viteză.	63%	41%	59%	54%
E mai important să menții un trafic fluent decât să respecti toate regulile de circulație.	42%	43%	45%	44%
Traficul aglomerat te obligă să faci manevre îndrăznețe/riscante.	-	36%	26%	32%
Depășirea cu 10-20 km/h a limitei de viteză este acceptabilă deoarece toți șoferii o fac	48%	51%	46%	45%
O cantitate mică de alcool consumată nu afectează performanța la volan.	15%	16%	12%	11%
Traficul ar fi mai sigur dacă toți conducătorii auto ar respecta regulile de circulație.	-	-	-	95%
Poliția rutieră e mai preocupată să dea amenzi decât să asigure siguranța în trafic.	-	-	-	68%
Îmi place să conduc cu viteză.	25%	23%	17%	20%
Poliția ar trebui să fie mai fermă în aplicarea legislației rutiere.	-	-	-	79%

**\*Date prezentate pentru variantele de răspuns Total de acord/Mai degrabă de acord**

Analizând atitudinile și percepțiile privind traficul rutier de-a lungul ultimilor 10 ani se poate observa că, în general, percepțiile și atitudinile șoferilor față de comportamentele de risc au rămas aceleași. În continuare, șoferii români consideră justificată depășirea limitelor de viteză, nerespectarea regulilor de circulație pentru a menține un trafic fluid, dar și plăcerea de a conduce cu viteză. Se observă, însă, un trend



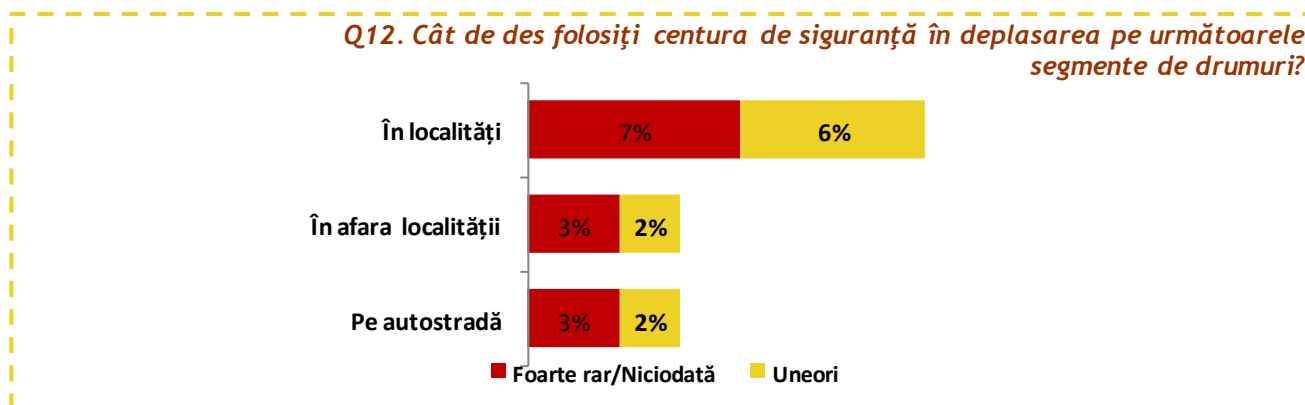
INTRKET RESEARCH



ușor descendent și o îmbunătățire în ceea ce privește percepțiile privind consumul de alcool de-a lungul celor 10 ani - tot mai mulți șoferi români conștientizează efectele negative ale consumului de alcool asupra performanței la volan, ceea ce poate fi rezultatul campaniilor de conștientizare desfășurate de-a lungul timpului (Tabel comparativ 9).

## 5.4 Purtarea centurii de siguranță

Figura 15: Purtarea centurii de siguranță/segmente de drumuri



Majoritatea șoferilor români au declarat că, în cea mai mare parte a timpului, poartă centura de siguranță pe toate segmentele de drum. Totuși, o parte a șoferilor (13%) utilizează doar uneori sau foarte rar/niciodată centura de siguranță atunci când conduc în localitate și 5% când conduc în afara localității sau pe autostradă. Purtarea centurii de siguranță este așadar o problemă mai ales în localități (Figura 15).

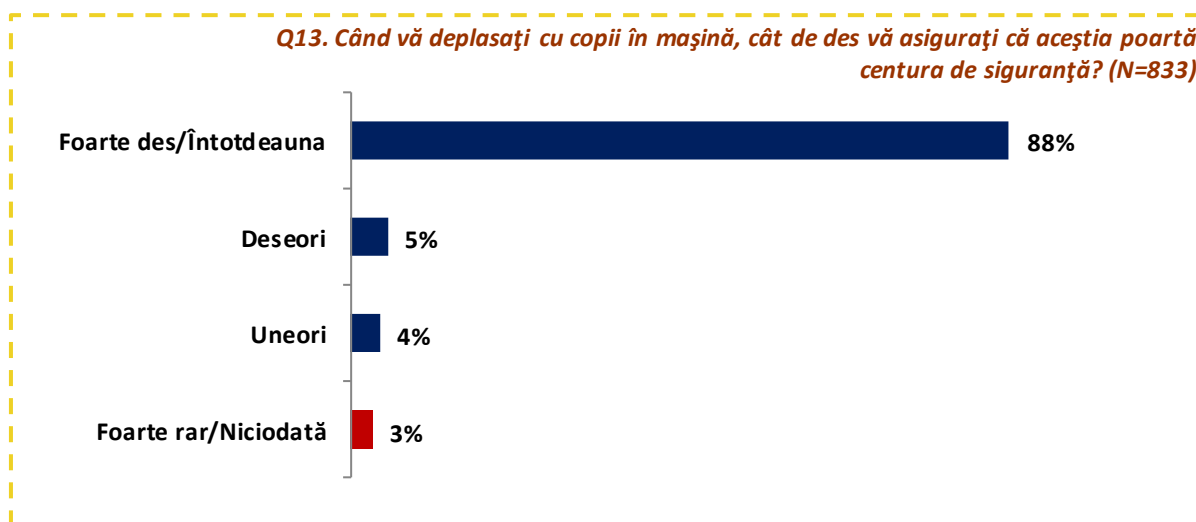
Cei care tind în cea mai mare măsură să evite purtatul centurii de siguranță sunt bărbații, tinerii 18-25 ani, cei care dețin atestat de șofer profesionist și șoferii care conduc un autoturism cu motor cu capacitate cilindrică mai mare. Totuși, în ceea ce privește evitarea purtării centurii de siguranță pe autostradă sau în afara localității, genul și vârsta nu reprezintă neapărat factori explicativi (Anexă, Tabel 6).

Tabel comparativ 10: Purtarea centurii de siguranță/segmente de drumuri

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

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

**Figura 16: Purtarea centurii de siguranță de către copii**



*\*Din baza de calcul au fost excluși șoferii care nu se deplasează cu copii în mașină*

Din fericire se observă faptul că, în ultimii 10 ani, proporția șoferilor care nu poartă centură de siguranță a scăzut, inclusiv în ceea ce privește condusul în localități. În acest caz, se înregistrează o scădere notabilă de la 34% - proporție a șoferilor care purtau foarte rar/niciodată sau doar uneori centura de siguranță în 2008 - la 13% în 2018 (Tabel comparativ 10). Rezultatul poate fi explicat și prin intensificarea acțiunilor de conștientizare și de impunere a legii din ultimii ani, care trebuie continuate pentru atingerea unei incidențe și mai ridicate de purtare a centurii de siguranță în trafic.

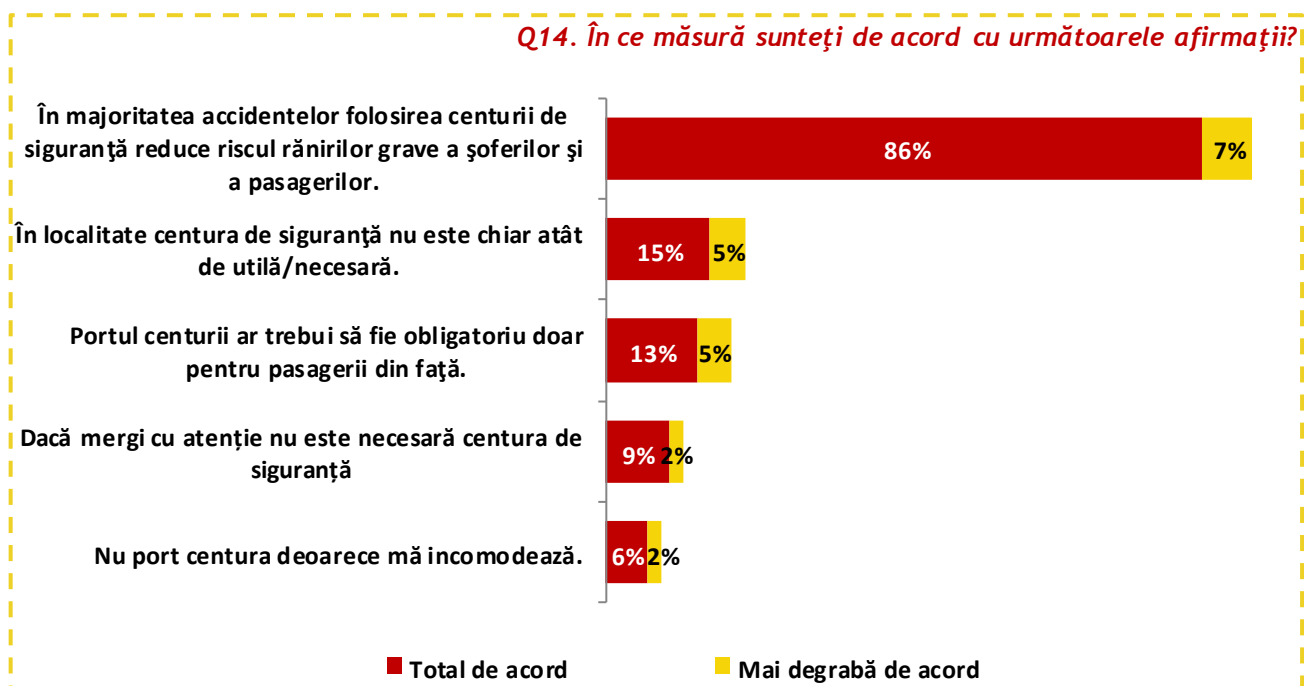
Șoferii români se declară mai atenți cu copiii în ceea ce privește purtarea centurii de siguranță, decât în ceea ce îi privește pe ei înșiși. Astfel, peste 90% dintre șoferii care se deplasează cu copii în mașină se asigură întotdeauna sau foarte des că aceștia poartă centura de siguranță. În același timp, acest aspect s-a îmbunătățit în ultimii ani, tot mai mulți șoferi adoptând un comportament responsabil în ceea ce privește copiii și purtatul centurii de siguranță (Tabel comparativ 11).

**Tabel comparativ 11: Purtarea centurii de siguranță de către copii**

An	Foarte rar/Niciodată	Uneori
2008	5%	10%
2010	6%	12%
2014	4%	8%
2018	2%	3%

*\*Date prezentate pentru variantele de răspuns Foarte rar/Niciodată*

**Figura 17: Percepții privind purtarea centurii de siguranță**



La nivelul percepțiilor și atitudinilor, șoferii români conștientizează importanța purtării centurii de siguranță pentru a reduce riscul rănilor grave a șoferilor și a pasagerilor în cazul unui accident. Totuși, există anumite percepții care justifică comportamentele de risc asociate purtării cu o frecvență necorespunzătoare a centurii de siguranță. În acest sens, 20% dintre șoferii chestionați declară că sunt total de acord sau mai degrabă de acord cu faptul că centura de siguranță nu este chiar atât de utilă în

localitate, ceea ce poate explica de ce o parte a șoferilor nu poartă deloc sau doar uneori centura de siguranță atunci când conduc pe acest segment de drum (Figura 17).

De asemenea, 18% dintre șoferi sunt de părere că purtarea centurii de siguranță ar trebui să fie obligatorie doar pentru pasagerii din față. În aceeași direcție, 11% dintre șoferi consideră că nu este neapărat nevoie de centura de siguranță dacă circulă cu atenție, iar 8% declară că nu poartă centura de siguranță deoarece îi incomodează. Se poate observa astfel, analizând percepțiile și atitudinile referitoare la purtarea centurii de siguranță, că o parte a motivațiilor principale de a adopta un comportament de risc este legată de măsura în care șoferii consideră că dețin controlul sau în măsura în care contextul de condus este evaluat, la nivel subiectiv, ca fiind unul puțin riscant (Figura 17). De asemenea, percepția este generată și menținută de lipsa unei educații rutiere solide și a superficialității pregătirii pe segmentul conduitei preventive.

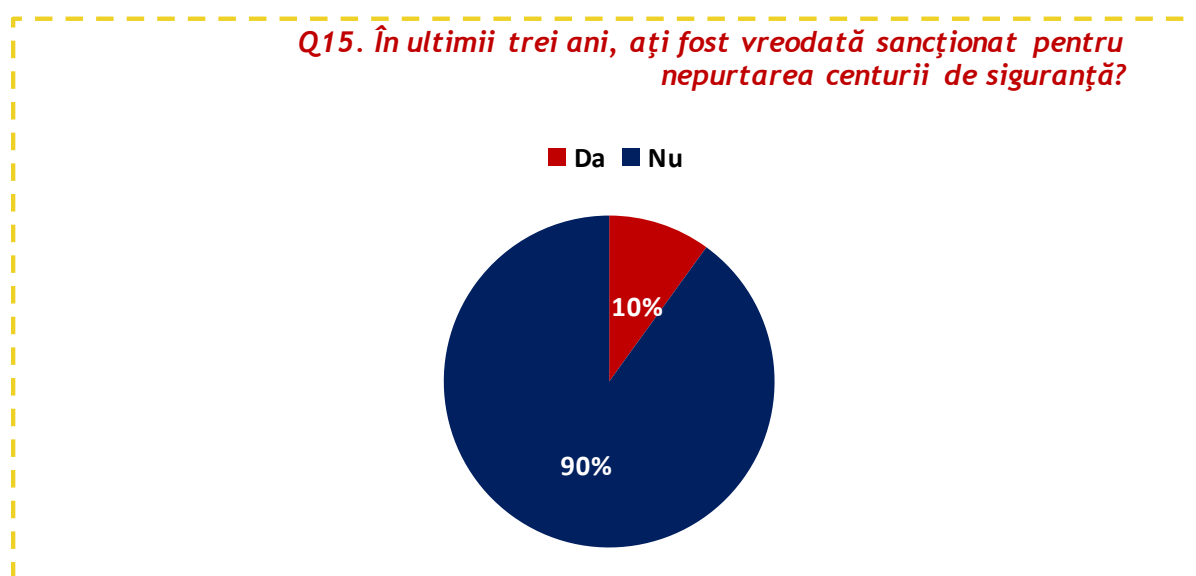
**Tabel comparativ 12: Percepții privind purtarea centurii de siguranță**

An →	2008	2010	2014	2018
În majoritatea accidentelor folosirea centurii de siguranță reduce riscul rănilor grave a șoferilor și a pasagerilor.	69%	85%	87%	93%
Dacă mergi cu atenție nu este necesară centura de siguranță.	13%	17%	11%	11%
În localitate centura de siguranță nu este chiar atât de utilă/necesară.	-	40%	33%	20%
Nu port centura deoarece mă incomodează.	-	21%	17%	8%
Portul centurii ar trebui să fie obligatoriu doar pentru pasagerii din față.	-	40%	27%	18%

*\*Date prezentate pentru variantele de răspuns Total de acord și Mai degrabă de acord*

Analiza comparativă pe perioada ultimilor 10 ani relevă o îmbunătățire în ceea ce privește modul de raportare al șoferilor români la purtarea centurii de siguranță. Astfel, tot mai mulți șoferi sunt de acord cu faptul că centura de siguranță poate reduce riscul rănilor grave în cazul unui accident rutier și tot mai puțini mențin percepții și atitudini înșelătoare cu privire la purtarea centurii de siguranță (Tabel comparativ 12).

**Figura 18:Sanționarea pentru nepurtarea centurii de siguranță**



Doar 10% dintre șoferii chestionați declară că au fost sancționați pentru nepurtarea centurii de siguranță în ultimii 3 ani (Figura 18). Cei care au primit în cea mai mare măsură sancțiuni sunt bărbații, tinerii 18-25 ani, șoferii care dețin atestat de șofer profesionist și cei care dețin un autoturism cu motor de 2000 cm cubi și peste (Anexă, Tabel 7). De asemenea, comparativ cu anii anteriori, în 2018 se înregistrează cea mai mică proporție a șoferilor care declară că au fost sancționați pentru nepurtarea centurii de siguranță în ultimii 3 ani (Tabel comparativ 13).

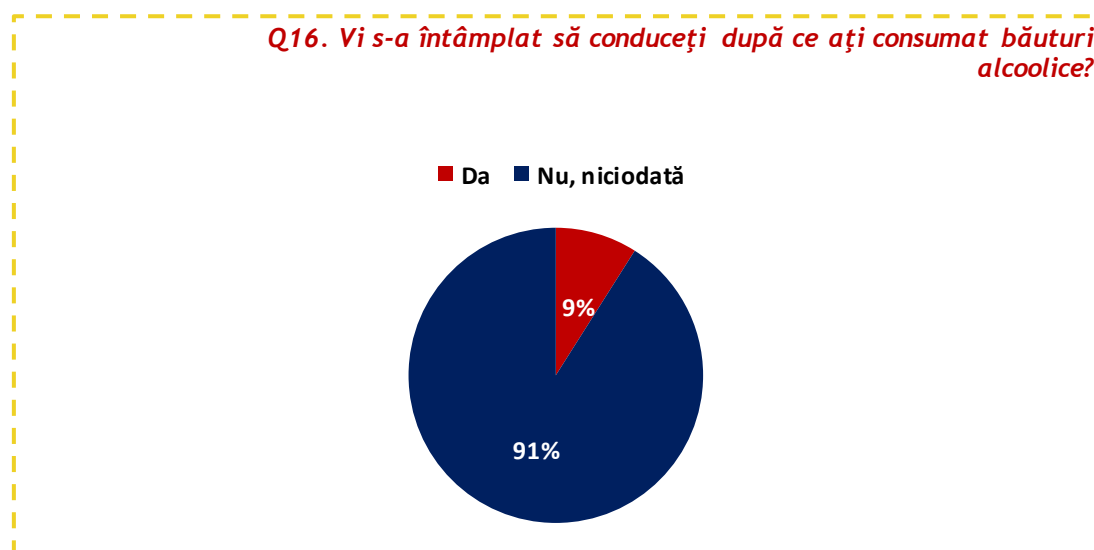
**Tabel comparativ 13:Sanționarea pentru nepurtarea centurii de siguranță**

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



## 5.5 Consumul de alcool la volan

Figura 19: Conducusul după consumarea băuturilor alcoolice



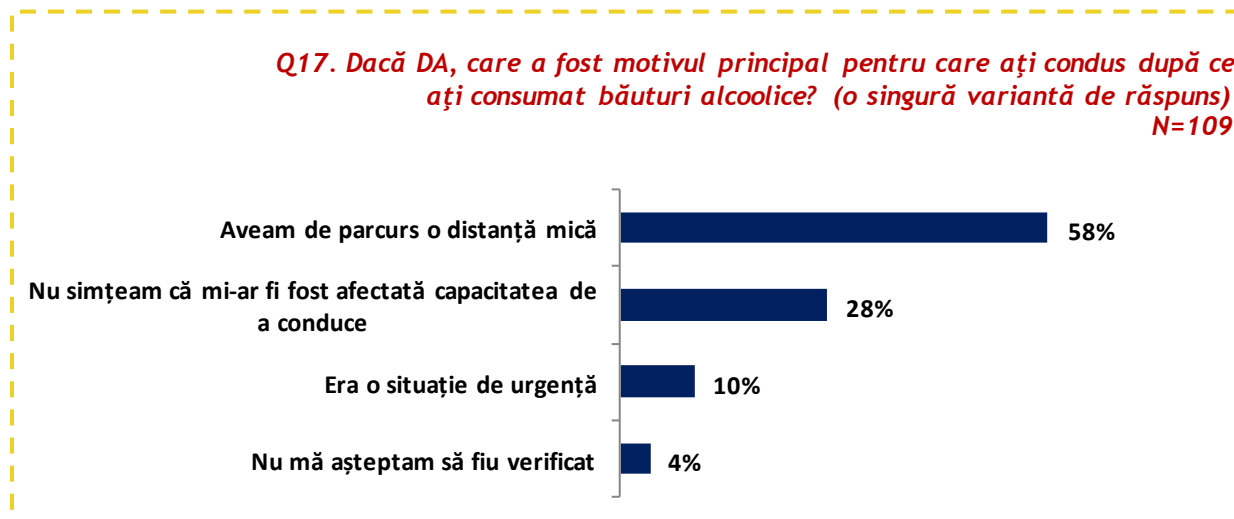
Proporția șoferilor care declară că li s-a întâmplat să conducă după ce au consumat băuturi alcoolice este de aproximativ 9% din totalul șoferilor chestionați, cu o frecvență ocazională. Proporția celor care au condus sub influența alcoolului în mod frecvent este mai mică de 1% (Figura 19). Bărbații și șoferii care dețin atestat de șofer profesionist declară, într-o mai mare măsură, că li s-a întâmplat ocazional să consume băuturi alcoolice înainte de a conduce. De asemenea, cu cât șoferul deține o mașină mai puternică, cu atât este mai probabil să conducă sub influența alcoolului (Anexă, Tabel 8).

Totuși, comparativ cu anii anteriori, se înregistrează o scădere a incidenței cazurilor de condus sub influența alcoolului, așa cum declară șoferii români (Tabel comparativ 14), drept urmare a campaniilor de conștientizare desfășurate în ultima perioadă, un aport consistent fiind adus și de „Campania Zero la mie” susținută de Ursus prin platforma [desprealcool.ro](http://desprealcool.ro) alături de Poliția Română.

Tabel comparativ 14: Conducusul după consumarea băuturilor alcoolice

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

**Figura 20: Motivele de condus sub influența alcoolului**



Principalul motiv invocat de șoferii români privind condusul sub influența alcoolului îl reprezintă parcurgerea unei distanțe mici cu mașina. Astfel, mai mult de jumătate dintre cei care au declarat că au condus sub influența alcoolului au făcut acest lucru deoarece știau că au de parcurs o distanță mică. De asemenea, faptul că simțeau că nu le-a fost afectată capacitatea de a conduce a contribuit la decizia de a conduce autoturismul, deși au consumat alcool (Figura 20).

Comparativ cu anii trecuți, tot mai mulți șoferi români care conduc sub influența alcoolului găsesc drept justificare distanța mică de parcurs cu mașina. În același timp, mai puțini dintre aceștia găsesc drept justificare condusul sub influența alcoolului într-o situație de urgență (Tabel comparativ 15).

**Tabel comparativ 15: Motive de consum al alcoolului înainte de condus**

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

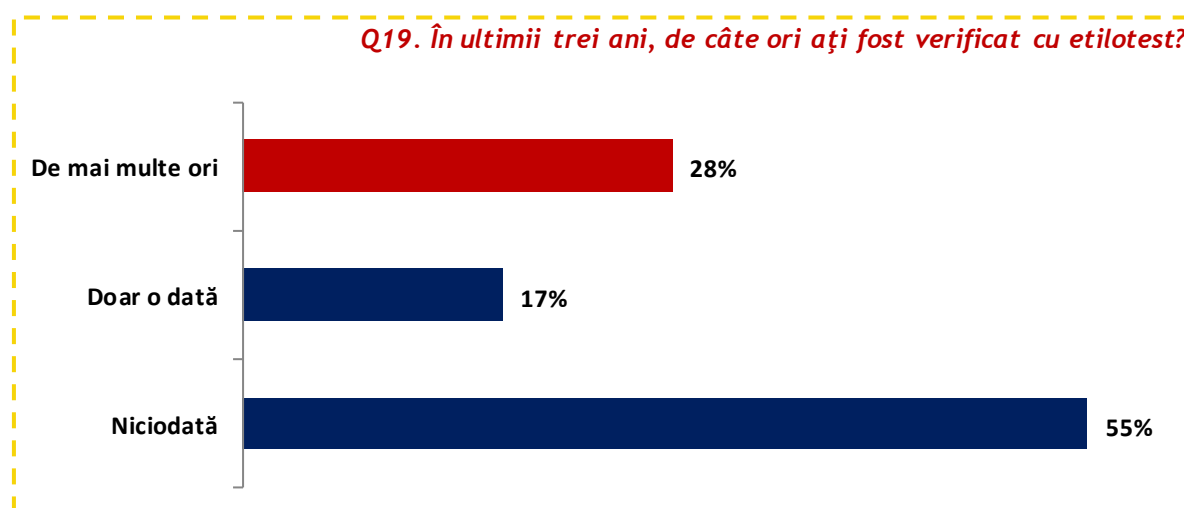
**Figura 21: Cantitatea de alcool admisă pentru a conduce în siguranță**

Bere		Vin		Spirtoase	
Deloc	54%	Deloc	60%	Deloc	65%
<1 bere	6%	<1 pahar	4%	Cel mult 50 ml	7%
1 bere	17%	1 pahar	8%	>50 ml	2%
>1 bere	2%	>1 pahar	3%	NȘ/NR	26%
NȘ/NR	21%	NȘ/NR	25%		

**Q18. Care este cantitatea de alcool pe care credeți că o puteți consuma fără ca aceasta să vă diminueze capacitatea de a conduce în siguranță ?**

Mai mult de jumătate dintre români consideră că orice cantitate de alcool consumată poate diminua capacitatea de a conduce în siguranță, indiferent de tipul de alcool consumat. Berea este considerată a fi unul dintre cele mai ușoare tipuri de alcool, astfel încât consumul unei anumite cantități de alcool nu afectează capacitatea de a conduce pentru un sfert dintre șoferii chestionați. În cazul vinului, 15% dintre șoferi consideră că pot consuma o anumită cantitate de alcool, iar în cazul băuturilor spirtoase este vorba despre 9% dintre șoferi. Totodată, se remarcă un procent destul de ridicat al celor care nu au putut oferi un răspuns la această întrebare, reprezentat de aproximativ un sfert dintre respondenți (Figura 21).

**Figura 22: Frecvența verificării cu etilotestul**

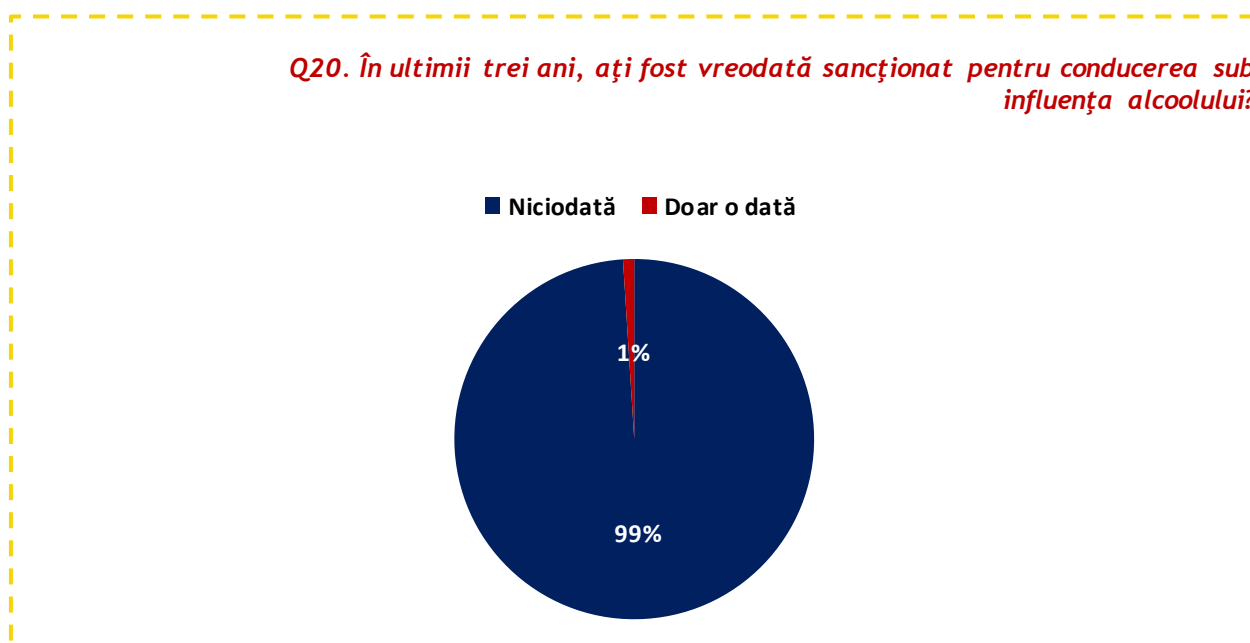


Mai mult de o treime dintre respondenți (45%) declară că au fost verificați în ultimii 3 ani cu etilotestul cel puțin o dată. Cea mai mare parte a șoferilor chestionați au fost verificați cu etilotestul de mai multe ori (Figura 22). Procentul celor care au fost verificați cu etilotestul, cel puțin o dată, a crescut ușor în ultimii ani, în special al celor care au fost verificați astfel de mai multe ori (Tabel comparativ 16).

**Tabel comparativ 16: Frecvența verificării cu etilotestul**

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

**Figura 23: Sancționarea pentru conducerea sub influența alcoolului**



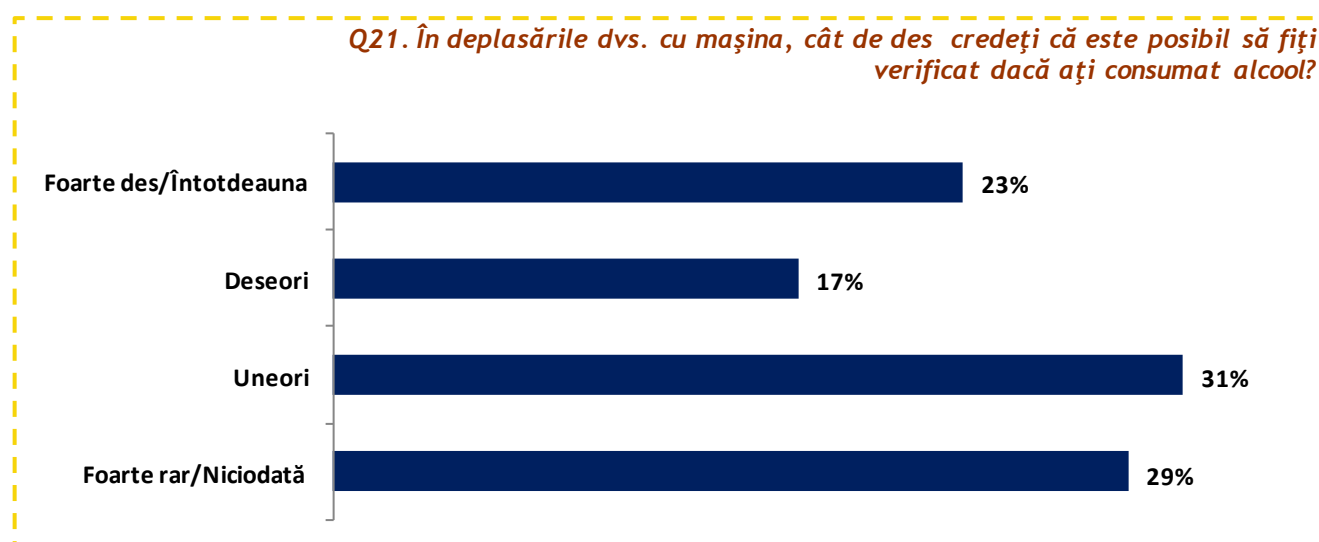
Doar 1% din totalul șoferilor chestionați declară că au fost sancționați în ultimii 3 ani pentru că au condus sub influența alcoolului, fără deosebiri majore între categoriile de șoferi, dată fiind proporția scăzută a celor care au fost sancționați.

Analiza comparativă pe ultimii ani relevă o scădere de un procent în ceea ce privește sancțiunile pentru conducerea sub influența alcoolului, fiind vorba totuși despre o proporție scăzută a cazurilor acestora și în anii trecuți (Tabel comparativ 17).

**Tabel comparativ 17: Sancționarea pentru conducerea sub influența alcoolului**

An	De mai multe ori	Doar o dată	Niciodată	NR
2008	-	-	-	
2010	0%	2%	97%	1%
2014	0%	2%	98%	0%
2018	0%	1%	99%	0%

**Figura 24: Așteptările privind verificarea cu etilotestul**



În general, așteptările șoferilor de a fi verificați cu etilotestul sunt, mai degrabă, scăzute. Astfel, mai mult de jumătate dintre șoferi (60%) cred că în deplasările lor pot fi

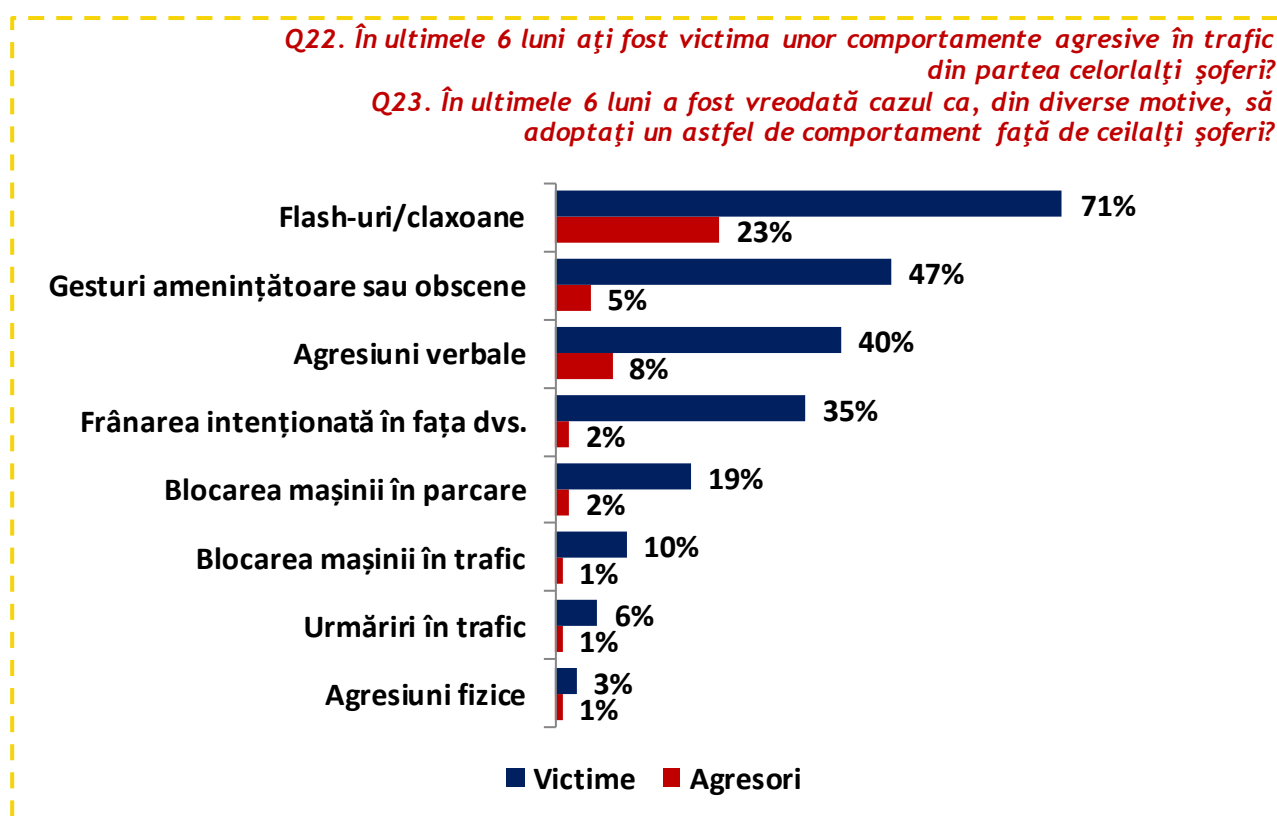
verificați cu etilotestul uneori, foarte rar sau chiar niciodată (Figura 24). Comparativ cu anii anteriori, așteptările șoferilor români de a fi verificați cu etilotestul au scăzut și mai mult (Tabel comparativ 18), motiv pentru care activitatea de control în trafic a Poliției Române în această direcție ar trebui să se intensifice.

***Tabel comparativ 18: Așteptările privind verificarea cu etilotestul***

An	Foarte rar/Niciodată/Uneori	Foarte des/Întotdeauna/Deseori
2008	-	-
2010	55%	45%
2014	55%	45%
2018	60%	40%

## 5.6 Agresivitatea în trafic

Figura 25: Agresiuni în trafic



Una dintre principalele observații privind agresiunile în trafic este aceea că șoferii români declară că, în ultimele 6 luni, s-au regăsit mai degrabă în ipostaza victimei decât a agresorului. Astfel, aproximativ trei sferturi dintre șoferii chestionați (71%) au declarat că au fost victime ale agresiunilor în trafic sub forma flash-urilor/claxoanelor. Acesta reprezintă, totodată, și comportamentul agresiv recunoscut cel mai des de către șoferi, la rândul lor. Aproximativ jumătate dintre șoferii chestionați au fost victime ale gesturilor amenințătoare sau obscene, iar 40% au suportat agresiuni verbale (Figura 25).

Blocarea mașinii în trafic, urmărirea în trafic sau agresiunile fizice sunt forme ale agresivității în trafic menționate de mai puțini șoferi, fie că este vorba despre cei care au fost agresați sau au agresat la rândul lor (Figura 25).

Bărbații, tinerii cu vârste până în 25 ani și conducătorii unui autoturism cu o capacitate cilindrică de 2000 cm cubi sau mai mare sunt cei care adoptă, în cea mai mare măsură, comportamente agresive îndreptate împotriva celorlalți participanți la trafic (Anexă, Tabel 10).

Analiza comparativă realizată pe perioada ultimilor 10 ani demonstrează, în general, o scădere a comportamentelor agresive în trafic, atât din perspectiva victimelor, cât și a agresorilor (Tabel comparativ 19).

**Tabel comparativ 19: Agresiuni în trafic**

An →	2008	2010	2014	2018
<b>Victime ale agresiunilor</b>				
Flash-uri/claxoane	-	79%	71%	71%
Gesturi amenințătoare sau obscene	-	48%	41%	47%
Agresiuni verbale	-	44%	38%	40%
Frânarea intenționată în fața dvs.	-	33%	31%	35%
Blocarea mașinii în parcare	-	39%	23%	19%
Blocarea mașinii în trafic	-	15%	10%	10%
Urmăriri în trafic	-	5%	4%	6%
Agresiuni fizice	5%	3%	2%	3%
An →	2008	2010	2014	2018
<b>Agresori</b>				
Flash-uri/claxoane	-	55%	44%	23%
Gesturi amenințătoare sau obscene	-	13%	9%	5%
Agresiuni verbale	-	21%	14%	8%
Frânarea intenționată în fața altei mașini	-	5%	3%	2%
Blocarea mașinii în parcare	-	10%	4%	2%
Blocarea mașinii în trafic	-	3%	1%	1%
Urmăriri în trafic	-	2%	1%	1%
Agresiuni fizice	2%	1%	0%	1%



## 6 Concluzii

### 6.1 Percepții generale privind traficul

- Majoritatea conducătorilor auto declară că se simt mai degrabă în nesiguranță în traficul rutier. Cauzele percepute ale acestei nesiguranțe sunt legate în principal de lipsa respectării regulilor de circulație de către ceilalți șoferi, starea precară a drumurilor și manevrele riscante pe care ceilalți șoferi le efectuează în trafic. Se remarcă teama unei proporții a șoferilor cu privire la factorii externi pe care nu îi pot controla și legătura puternică pe care o stabilesc între propria siguranță în trafic și comportamentele riscante ale celorlalți șoferi, ca urmare a transferului de responsabilitate și a tendinței de victimizare. Aceasta reprezintă una dintre cele mai mari provocări în ceea ce privește modelarea percepțiilor și atitudinilor șoferilor români prin măsuri educativ-preventive.
- Aglomerația din trafic și starea drumurilor sunt aspecte despre care șoferii chestionați consideră că s-au înrăutățit, mai degrabă, în ultimii 4 ani. Activitatea Poliției Rutiere este aspectul pe care respondenții l-au evaluat, în cea mai mare măsură, ca prezentând îmbunătățiri în ultima perioadă.
- Întrebați despre comportamentul din trafic, șoferii români își fac o evaluare mai degrabă pozitivă, declarând, în cea mai mare parte, că respectă regulile de circulație. În același timp, o mică parte a șoferilor recunosc că se expun unor comportamente de risc în trafic (depășirea vitezei, consumul de alcool, nepurtarea centurii de siguranță). Persistă astfel supraevaluarea aptitudinilor și capacităților proprii, concomitent cu subevaluarea factorilor de risc, ceea ce demonstrează necesitatea intensificării efortului de conștientizare.
- Bărbații, tinerii și șoferii care dețin o mașină cu un motor peste 2000 cm cubi tind să adopte într-o măsură mai crescută comportamente cu risc în trafic. Analiza generală privind aceste categorii din populație, precum și studiile anterioare, demonstrează că șoferii din aceste categorii sunt cei mai predispuși la a se angrena în comportamente riscante în trafic.

## 6.2 Viteza în trafic

- Majoritatea șoferilor chestionați declară că respectă viteza legală, indiferent de viteza celorlalte mașini. În același timp, aproximativ un sfert dintre aceștia susțin că își adaptează viteza la viteza celorlalte mașini.
- Categoriile de șoferi care tind, în cea mai mare măsură, să se adapteze vitezei din trafic sau să efectueze diferite manevre pentru a se deplasa mai rapid sunt *bărbații, tinerii cu vârste cuprinse între 18-35 ani și șoferii care dețin un autoturism cu o capacitate cilindrică de 2000 cm cubi și peste.*
- Șoferii chestionați tind să depășească viteza legală în special în afara localității și pe autostrăzi. Este probabil ca aceste segmente de drum să ofere senzația unei mai mari siguranțe în trafic, chiar dacă o mare parte a accidentelor rutiere mortale se produc pe parcursul acestora. Cei care tind cel mai mult să adopte un astfel de comportament în trafic sunt, în general, *bărbații, tinerii cu vârste cuprinse între 18-25 ani și șoferii care dețin un autoturism cu capacitate cilindrică de 2000 cm cubi și peste.*
- Cea mai întâlnită justificare pentru depășirea vitezei de către șoferi o reprezintă executarea depășirilor în trafic. De asemenea, depășirea limitei de viteză pare să își găsească justificarea ziua, când drumul este liber sau când limita de viteză este evaluată ca fiind prea mică pentru categoria de drum pe care șoferul se deplasează.
- Invocarea acestor motive pentru depășirea limitei de viteză în trafic demonstrează, încă o dată, faptul că o parte a șoferilor români preferă să se bazeze pe propriile evaluări privind condițiile de trafic. De asemenea, aceste evaluări personale se bazează pe încrederea cu care șoferii se auto-investesc în ceea ce privește controlul pe care îl pot exercita în trafic, în special în condiții limită. Este demonstrat științific faptul că șoferii tind să își supra-evalueze propriile capacități legate de șofat în raport cu ceilalți șoferi. Tocmai de aceea, șoferii români tind să îndrepte responsabilitatea unui trafic sigur în special către ceilalți participanți la trafic, chiar dacă ei înșiși adoptă comportamente de risc care periclitizează siguranța celorlalți.

- Aproximativ jumătate dintre șoferi consideră că este posibil să le fie verificată viteza cu radarul foarte des sau deseori. În același timp, o cincime dintre șoferi consideră că probabilitatea de a fi verificați cu radarul este foarte scăzută.
- În general, șoferii chestionați consideră că ar fi utilă instalarea unor camere fixe de monitorizare a vitezei în toate locurile cu trafic - autostrăzi, pe drumurile naționale, în localități sau în afara localităților.
- Un sfert dintre șoferii chestionați au fost sancționați, în ultimul an, pentru depășirea limitei de viteză. Cei mai mulți au fost amendați și li s-au acordat puncte de penalizare. În general, șoferii care declară că au fost sancționați pentru un astfel de comportament în trafic au fost sancționați o singură dată.
- Șoferii care au fost sancționați în cea mai mare măsură sunt *bărbații, tinerii 18-35 ani (în special cu suspendarea permisului) și șoferii cu autoturism care are o capacitate cilindrică de minim 2000 cm cubi.*
- Comparativ cu anii anteriori, depășirea vitezei în trafic este mai puțin întâlnită pe autostrăzi sau în afara localității. Pentru perioada următoare ar putea constitui însă o problemă depășirea vitezei în cadrul localităților, drept refulare la evadarea din blocajele din trafic.
- De asemenea, adaptarea la viteza din trafic devine din ce în ce mai puțin întâlnită, în timp ce depășirea vitezei la executarea diferitelor manevre pentru a se deplasa mai rapid este mai întâlnită în 2018 decât în 2014.
- În ceea ce privește majoritatea principalelor justificări de depășire a vitezei în trafic, observăm în ultimii 10 ani un trend descendent în ceea ce privește apelul la acestea pentru a motiva depășirea limitei de viteză. Totuși, pare că tot mai mulți șoferi români depășesc limita de viteză dacă evaluează că segmentul de drum parcurs cu automobilul impune o limită de viteză prea mică - percepție eronată, generată de confortul și performanțele sporite ale noilor vehicule, fără a ține cont de restul elementelor ce concură la siguranța traficului (ex. infrastructura).

### 6.3 Atitudini și comportamente de risc în trafic

- Șoferii chestionați consideră că prioritatea Poliției Rutiere ar trebui să fie sancționarea conducătorilor care au consumat băuturi alcoolice. Și în valurile anterioare ale studiului, respondenții au considerat extrem de important ca șoferii să nu se mai angajeze în trafic după ce au consumat alcool.
- Cel mai des întâlnit comportament de risc în trafic efectuat de șoferii chestionați este staționarea într-un loc nepermis. Șofatul în stare de oboseală, mâncatul la volan sau apropierea prea mare de vehiculul din față reprezintă, de asemenea, alte comportamente de risc adoptate de șoferii români.
- Utilizarea tehnologiei și a social media la volan începe să devină un comportament de risc adoptat și de șoferii români, chiar dacă într-o proporție scăzută. Aspectul tinde să devină o problemă gravă dacă nu se intervine mai ferm pentru conștientizare și combatere, întrucât utilizarea terminalelor mobile în timpul șofatului, comportament mai frecvent în rândul tinerilor, scade atenția și capacitatea de concentrare la traficul rutier.
- Aproape toți șoferii chestionați sunt total de acord cu faptul că traficul ar fi mai sigur dacă toți conducătorii auto ar respecta regulile de circulație. Acest lucru contrastează cu faptul că o parte a șoferilor adoptă comportamente de risc în trafic în anumite situații.
- Menținerea unui trafic fluent sau adaptarea la viteza celorlalți șoferi reprezintă, pentru aproximativ o treime dintre șoferi, motive pentru depășirea limitei legale de viteză. Pentru o parte a șoferilor români siguranța în trafic este declassată de importanța adoptării unor comportamente care să nu încurce traficul, chiar dacă încalcă regulile de circulație atât ei, cât și ceilalți șoferi.
- În general, gradul de responsabilizare personală scade în momentul în care indivizii percep că nu este doar o responsabilitate proprie. Acesta poate fi alt motiv pentru care anumiți șoferi adoptă un comportament de risc în trafic, dacă observă că și ceilalți șoferi îl adoptă.

## 6.4 Purtarea centurii de siguranță

- Peste trei sferturi dintre șoferii chestionați au declarat că poartă centura de siguranță foarte des/ întotdeauna. Persoanele din următoarele categorii au declarat că poartă foarte rar sau uneori centura de siguranță: *bărbații, tinerii cu vârste între 18 și 25 de ani și cei care conduc mașini cu motoare peste 2000 cm cubi.*
- Cei mai mulți șoferi (peste 90 de procente) au declarat că atunci când transportă copii cu mașina aceștia poartă centura de siguranță.
- *Peste trei sferturi dintre șoferi sunt în totalitate de acord cu afirmația: În majoritatea accidentelor folosirea centurii de siguranță reduce riscul rănilor grave a șoferilor și a pasagerilor.* Astfel, se remarcă faptul că șoferii români sunt conștienți de importanța purtării centurii de siguranță, cel puțin la nivel teoretic, chiar dacă o parte a acestora nu o utilizează întotdeauna.
- Aproximativ 1 din 10 șoferi români au declarat că au fost sancționați în ultimii 3 ani pentru nepurtarea centurii de siguranță.
- Referitor la situația de acum 4, 8 sau 10 ani, se observă faptul că șoferii români încep să utilizeze din ce în ce mai mult centura de siguranță atât pentru ei înșiși, cât și pentru copiii cu care călătoresc în mașină.
- În același timp, atitudinile cu privire la purtarea centurii de siguranță s-au îmbunătățit de-a lungul ultimilor 10 ani. Din ce în ce mai puțini șoferi consideră că centura de siguranță nu este necesară în localitate, că incomodează sau că ar trebui să fie purtată în mod obligatoriu doar de către pasagerul din față. Tot mai mulți șoferi români conștientizează că centura de siguranță este utilă pentru a reduce riscul rănilor grave a șoferilor și pasagerilor.
- În acord cu îmbunătățirea atitudinilor și comportamentelor privind purtatul centurii de siguranță se observă, în ultimii 10 ani, o scădere a cazurilor de sancțiuni pentru nepurtarea centurii.

## 6.5 Consumul de alcool la volan

- Aproximativ 1 din 10 șoferi români au recunoscut că au condus ocazional după ce au consumat băuturi alcoolice. Cea mai invocată scuză a fost distanța scurtă pe care o aveau de parcurs.
- Mai mult de jumătate dintre participanții la studiu au declarat că pentru a conduce în siguranță nu trebuie să consume deloc alcool, iar aproximativ un sfert consideră că o mică cantitate de alcool nu le afectează capacitatea de a conduce.
- Mai mult de jumătate dintre conducătorii auto nu au fost verificați niciodată cu etilotestul în ultimii 3 ani.
- Doar un procent dintre șoferii chestionați au fost sancționați pentru conducerea sub influența alcoolului.
- În ultimii 10 ani se observă o scădere continuă a procentului șoferilor care declară că au condus sub influența alcoolului.
- Cu toate acestea, tot mai mulți șoferi consideră că distanța mică de parcurs cu mașina reprezintă o justificare pentru a conduce sub influența alcoolului.
- Frecvența verificării cu etilotestul, în ultimii 10 ani, a rămas constantă. Se observă totuși, în 2018, o proporție mai crescută a șoferilor români care au fost verificați cu etilotestul de mai multe ori, comparativ cu anii anteriori.
- Proporția sancțiunilor pentru conducerea sub influența alcoolului a rămas constantă în ultimii 10 ani.

## 6.6 Agresivitatea în trafic

- În ultimele 6 luni, peste două treimi dintre conducătorii auto au fost agresati în trafic de către ceilalți șoferi cu flash-uri sau claxoane. Gesturi amenințătoare sau obscene au fost suportate de către aproximativ jumătate dintre șoferii chestionați, iar 4 șoferi din 10 s-au confruntat cu agresiuni verbale.
- Aproximativ un sfert dintre șoferi au declarat că au agresat ceilalți participanți la trafic prin flash-uri sau claxoane, opt procente că au recurs la agresiuni verbale și doar un procent că au recurs și la agresiuni fizice sau urmăriri în trafic.
- *Bărbații, tinerii cu vârste cuprinse între 18-25 ani și șoferii care conduc o mașină mai puternică* sunt cei care manifestă în cea mai mare măsură în trafic comportamente agresive față de ceilalți participanți la trafic.
- Analiza comparativă pe ultimii 10 ani demonstrează o scădere privind frecvența de adoptare a comportamentelor agresive în trafic pentru majoritatea tipurilor de agresiuni luate în calcul. În ceea ce privește agresiunile de tipul claxonării/flash-urilor sau gesturilor amenințătoare/obscene se observă însă o constanță în adoptarea acestora de-a lungul timpului.
- Luând în calcul posibilitatea oferirii unor răspunsuri dezirabile din partea șoferilor, se identifică încă nevoia unor măsuri educativ-preventive având în vedere creșterea aglomerării traficului care alimentează frustrările și stimulează agresivitatea.

## 6.7 Categoriile de șoferi care se expun riscurilor

În urma analizei realizate în cadrul studiului de față, alături de rezultatele obținute din studiile anterioare, se remarcă anumite categorii de șoferi care tind, într-o măsură mai crescută decât ceilalți șoferi, să adopte comportamente de risc în trafic. Identificăm astfel factori care influențează frecvența comportamentelor riscante în trafic: genul, vârsta, puterea motorului și ocazia de conducere, însoțită de deținerea unui atestat.

Din acest punct de vedere, situația în 2018 este una similară anilor anteriori pentru majoritatea factorilor identificați. Se observă persistența anumitor categorii de șoferi care riscă mai mult în trafic și care, prin urmare, contribuie la un trafic nesigur, chiar dacă atitudinile șoferilor și comportamentele de risc din trafic s-au ameliorat, în general, în ultimii 10 ani. În cele ce urmează vor fi menționate aceste categorii de șoferi însoțite de posibile explicații pentru asocierea dintre acestea și frecvența adoptării comportamentelor de risc.

Tinerii, în special cei cu vârste de 18-25 ani, adoptă comportamente de risc în trafic: efectuează într-o mai mare măsură manevre riscante, conduc sub influența alcoolului volan, au primit într-o mai mare măsură sancțiuni pentru condusul sub influența alcoolului, poartă centura de siguranță într-o măsură mai mică și manifestă comportamente agresive în trafic mai mult decât celelalte categorii de vârstă. Așa cum a fost menționat și în valurile anterioare, tinerii au tendința de a adopta comportamente demonstrative, chiar dacă acestea pun în pericol viața lor și a celorlalți participanți la trafic. În același timp, tinerii reprezintă categoria de vârstă din populație care se simte în cea mai mare măsură în siguranță în trafic, ceea ce transmite ideea că aceștia conștientizează cel mai puțin pericolele din trafic, în raport cu celelalte categorii de vârstă și care, de asemenea, au tendința de a-și supraevalua capacitățile și experiența de condus.



Bărbații, de asemenea, sunt o categorie de șoferi care adoptă mai des aceste comportamente de risc în trafic. Una dintre posibilele explicații vizează gradul de încredere mai crescut pe care bărbații îl dețin în propriile capacități de a șofa, comparativ cu femeile, astfel încât stereotipurile de gen privind șofatul par să se auto-îndeplinească. De asemenea, studiile demonstrează faptul că bărbații tind să fie mai competitivi cu ceilalți participanți în trafic și să adopte comportamente demonstrative, chiar dacă acestea presupun comportamente de risc.

Șoferii cu mașini mai puternice adoptă și ei comportamente de risc în trafic într-o mai mare măsură, comparativ cu șoferii care dețin mașini cu un motor mai slab. Unul dintre motive poate fi legat de siguranța pe care o astfel de mașină o oferă conducătorului. Astfel, autoturismul poate atinge mai rapid viteze mai crescute, iar depășirile și alte manevre în trafic pot fi realizate cu mai multă ușurință. Sentimentul de siguranță și control pe care un autoturism puternic îl oferă șoferilor poate conduce, de asemenea, la percepția conform căreia situațiile de risc pot fi evitate mai ușor, dacă apar în viitor, prin prisma capacităților autoturismului condus. De asemenea, șoferii pot supraevalua protecția oferită de sistemele de siguranță activă a acestor autoturisme.

Comparativ cu anii anteriori se constată o incidență mai crescută a comportamentelor de risc în trafic în rândul șoferilor care conduc în interes de serviciu și dețin un atestat de șofer profesionist, comparativ cu celelalte categorii de șoferi. În anul 2014, raportul *Atitudinile Sociale privind Riscul în Trafic* menționa faptul că șoferii care conduceau în interes de serviciu, fără a avea un atestat de șofer profesionist reprezenta categoria de șoferi cea mai dornică de a-și asuma comportamente riscante în trafic. Totuși, studiul de față identifică o declasare a acestei categorii de către cea a șoferilor cu atestat.

Luând în calcul faptul că șoferii identifică o problemă în ceea ce privește starea drumurilor și a infrastructurii rutiere, în general, este de așteptat faptul că șoferii care conduc în interes de serviciu vor identifica nevoia de a executa diferite manevre în trafic pentru îndeplinirea sarcinilor de lucru, chiar dacă acest lucru presupune încălcarea regulilor sau asumarea unor riscuri pentru ei și pentru ceilalți participanți la trafic: executarea manevrelor riscante în trafic, nepurtarea centurii de siguranță, chiar și

conducerea sub influența alcoolului. Astfel, este necesar ca pe viitor, să fie urmărită această dinamică în cadrul categoriei menționate ca fiind predispusă la adoptarea comportamentelor riscante.

Pe lângă identificarea acestor categorii, se observă faptul că sentimentul de siguranță în trafic poate să sporească incidența comportamentelor riscante. În general, bărbații, tinerii și cei care dețin o mașină cu o capacitate a motorului mai mare (fără a fi incluși însă cei cu autoturism cu motor de 2000 cm cubi și peste) se simt mai în siguranță în trafic. Această observație este una esențială, întrucât gradul de siguranță resimțit în traficul rutier conduce la așteptări mai scăzute în ceea ce privește producerea unor incidente neplăcute. Deși campaniile de informare și conștientizare aduc în atenția șoferilor români probabilitatea crescută de producere a accidentelor în cazul nerespectării regulilor de circulație, studiul de față demonstrează faptul că este nevoie de mai multă conștientizare în rândul categoriilor menționate.

## Discuție

Procesul de identificare a categoriilor de șoferi care sunt mai predispuse către adoptarea comportamentelor de risc în trafic este unul esențial pentru dezvoltarea unor campanii adecvate de informare și conștientizare în rândul șoferilor. Analiza comparativă pe perioada ultimilor 10 ani demonstrează o îmbunătățire atât în ceea ce privește atitudinile, cât și comportamentele șoferilor la nivelul României. Totuși, în continuare, România se plasează în rândul țărilor cotașe din cadrul Uniunii Europene privind siguranța în trafic. Procesul de îmbunătățire a siguranței în trafic trebuie astfel să continue.

În continuare, aproape o jumătate dintre șoferii români se simt în siguranță în trafic, în ciuda numărului ridicat de accidente. În același timp, responsabilitatea șoferilor este îndreptată mai mult către ceilalți participanți la trafic, decât către ei înșiși, mai ales din cauza faptului că adoptarea comportamentelor de risc în trafic sunt justificate pentru anumiți șoferi (nevoia de a se deplasa mai rapid, ritmul traficului impus de ceilalți șoferi, distanțele mici de parcurs, drumurile neconforme, dezacordul cu anumite reglementări de circulație etc.). Toate aceste motive pot fi însoțite de justificări

precum: „Nu mi se poate întâmpla tocmai mie”, „Am totul sub control”, „Sunt un șofer mai bun decât ceilalți”.

Studiul demonstrează, de asemenea, și dificultatea anumitor șoferi români de a se conforma reglementărilor de circulație, așa cum au fost acestea formulate. În anumite situații, aceștia preferă să se bazeze pe propriile evaluări privind traficul (viteza potrivită pentru un anumit segment de drum, necesitatea purtării centurii de siguranță, impactul consumului de alcool la volan etc.). În aceste cazuri, reglementările în trafic sunt considerate a fi negociabile și permisibile de către o parte a șoferilor chestionați.

În plus, studiul amintește faptul că, în general, șoferii români au așteptări scăzute cu privire la controalele de rutină în trafic (cu radarul, cu etilotestul). Astfel, șoferii români resimt că beneficiază de o anumită libertate în adoptarea comportamentelor de risc în trafic, întrucât nu se așteaptă ca Poliția Rutieră să identifice și să sancționeze aceste comportamente. Tocmai de aceea se recomandă intensificarea activităților preventiv-educative, cât și a celor de control și de sancționare.

## 7. LISTĂ REPREZENTĂRI GRAFICE

**Figura 1:** Dinamica accidentelor rutiere grave 2001 - 2017

**Figura 2:** Sentimentul de siguranță în trafic

**Figura 3:** Motive care produc nesiguranță

**Figura 4:** Situația din ultimii 4 ani în trafic

**Figura 5:** Adaptarea vitezei în trafic

**Figura 6:** Depășirea limitei de viteză / tipuri localități

**Figura 7:** Depășirea vitezei legale în diferite situații

**Figura 8:** Probabilitatea verificării cu radarul

**Figura 9:** Prevenirea accidentelor de circulație prin montarea camerelor fixe

**Figura 10:** Sancțiuni pentru depășirea limitei de viteză

**Figura 11:** Sancțiuni pentru depășirea limitei de viteză

**Figura 12:** Prioritățile Poliției Rutiere

**Figura 13:** Comportamente de risc în trafic

**Figura 14:** Percepții privind factorii de risc în trafic

**Figura 15:** Purtarea centurii de siguranță/segmente de drumuri

**Figura 16:** Purtarea centurii de siguranță de către copii

**Figura 17:** Percepții privind purtarea centurii de siguranță

**Figura 18:** Sancționarea pentru nepurtarea centurii de siguranță

**Figura 19:** Conducusul după consumarea băuturilor alcoolice

**Figura 20:** Motive de condus sub influența alcoolului

**Figura 21:** Cantitatea de alcool admisă pentru a conduce în siguranță

**Figura 22:** Frecvența verificării cu etilotestul

**Figura 23:** Sancționarea pentru conducerea sub influența alcoolului

**Figura 24:** Așteptările privind verificarea cu etilotestul

**Tabel comparativ 1:** Sentimentul de siguranță în trafic

**Tabel comparativ 2:** Situația din ultimii 4 ani în trafic

**Tabel comparativ 3:** Adaptarea vitezei în trafic

**Tabel comparativ 4:** Depășirea limitei de viteză / tipuri localități

**Tabel comparativ 5:** Depășirea vitezei legale în diferite situații

**Tabel comparativ 6:** Probabilitatea verificării cu radarul

**Tabel comparativ 7:** Sancțiuni pentru depășirea limitei de viteză

**Tabel comparativ 8:** Comportamente de risc în trafic

**Tabel comparativ 9:** Percepții privind factorii de risc în trafic

**Tabel comparativ 10:** Purtarea centurii de siguranță/segmente de drumuri

**Tabel comparativ 11:** Purtarea centurii de siguranță de către copii

**Tabel comparativ 12:** Percepții privind purtarea centurii de siguranță

**Tabel comparativ 13:** Sancționarea pentru nepurtarea centurii de siguranță

**Tabel comparativ 14:** Conducusul după consumarea băuturilor alcoolice

**Tabel comparativ 15:** Motive de consum al alcoolului înainte de condus

**Tabel comparativ 16:** Frecvența verificării cu etilotestul

**Tabel comparativ 17:** Sancționarea pentru conducerea sub influența alcoolului

**Tabel comparativ 18:** Așteptările privind verificarea cu etilotestul

## ANEXĂ 1- Prezentare tabele analize încrucișate

Tabel 1 - Siguranța în trafic

Categorii	În foarte mare măsură/ În mare măsură	În mică măsură/ În foarte mică măsură
Feminin	41%	59%
Masculin	50%	50%
18 - 25 ani	55%	45%
26 - 35 ani	50%	50%
36 - 45 ani	44%	56%
46 - 55 ani	42%	58%
56 - 70 ani	46%	54%
Am atestat de șofer profesionist și conduc în timpul serviciului	41%	59%
Conduc în timpul serviciului, dar nu am atestat de șofer profesionist	50%	50%
Conduc cu alte ocazii	47%	53%
<1000 cm cubi	33%	67%
1000-1399 cm cubi	49%	51%
1400-1999 cm cubi	50%	50%
2000 cm cubi și peste	44%	56%

**Tabel 2– Adaptarea vitezei în trafic**

Categorii	Respectați viteza legală indiferent de viteza celorlalte mașini	Vă adaptați la viteza celorlalte mașini din trafic	Încercați să efectuați diferite manevre
Feminin	81%	15%	4%
Masculin	64%	30%	6%
18 - 25 ani	61%	26%	13%
26 - 35 ani	67%	28%	5%
36 - 45 ani	72%	23%	5%
46 - 55 ani	71%	27%	2%
56 - 70 ani	73%	23%	4%
Am atestat de șofer profesionist și conduc în timpul serviciului	69%	24%	7%
Conduc în timpul serviciului, dar nu am atestat de șofer profesionist	66%	28%	6%
Conduc cu alte ocazii	71%	24%	5%
<1000 cm cubi	75%	25%	0%
1000-1399 cm cubi	73%	22%	5%
1400-1999 cm cubi	71%	25%	4%
2000 cm cubi și peste	62%	30%	8%

**Tabel 3 – Sancționarea privind depășirea limitei de viteză**

Categorii	Da, doar puncte de penalizare.	Da, amendat și puncte de penalizare.	Da, amendat și suspendare permis.
Feminin	3%	4%	1%
Masculin	4%	21%	3%
18 - 25 ani	3%	15%	5%
26 - 35 ani	5%	19%	2%
36 - 45 ani	3%	15%	3%
46 - 55 ani	5%	14%	0%
56 - 70 ani	4%	13%	0%
Am atestat de șofer profesionist și conduc în timpul serviciului	6%	29%	1%
Conduc în timpul serviciului, dar nu am atestat de șofer profesionist	4%	17%	5%
Conduc cu alte ocazii	4%	11%	1%
<1000 cm cubi	3%	6%	0%
1000-1399 cm cubi	3%	11%	1%
1400-1999 cm cubi	4%	14%	2%
2000 cm cubi și peste	5%	23%	5%

*\*În tabel nu sunt prezentate și procentele pentru varianta de răspuns „Niciodată”*



**Tabel 4 – Percepții privind comportamentele de risc în trafic (medii) – socio-demografice**

Categorii	18-25 ani	26-35 ani	36-45 ani	46-55 ani	56-70 ani	<1000 cm cubi	1001-1399 cm cubi	1400-1999	2000 cm cubi și peste
În anumite condiții poți depăși limitele de viteză.	2,2	2,3	2,5	2,7	2,8	3,1	2,5	2,5	2,4
E mai important să menții un trafic fluent decât să respecti toate regulile de circulație.	2,5	2,7	2,7	2,8	2,6	3,34	2,9	2,7	2,6
Traficul aglomerat te obligă să faci manevre îndrăznețe/riscante.	2,8	2,9	3,1	3,3	3,2	3,1	2,9	3,2	2,9
Depășirea cu 10-20 km/h a limitei de viteză este acceptabilă deoarece toți șoferii o fac.	2,4	2,7	2,6	2,7	2,8	3,4	2,7	2,7	2,4
O cantitate mică de alcool consumată nu afectează performanța la volan.	3,6	3,7	3,7	3,7	3,7	3,8	3,8	3,7	3,6
Traficul ar fi mai sigur dacă toți conducătorii auto ar respecta regulile de circulație.	1,3	1,2	1,2	1,1	1,1	1,3	1,2	1,1	1,2
Poliția rutieră e mai preocupată să dea amenzi decât să asigure siguranța în trafic.	2,1	1,9	1,9	2,2	1,8	2,2	1,9	2,1	1,9
Îmi place să conduc cu viteză.	3,1	3,3	3,3	3,6	3,5	3,9	3,5	3,4	3,2
Poliția ar trebui să fie mai fermă în aplicarea legislației rutiere.	1,8	1,8	1,6	1,3	1,6	1,3	1,7	1,7	1,8

Scală utilizată: 1=Total de acord, 4=Total dezacord. Valori mai mici ale mediei indică un acord mai mare cu afirmațiile.

**Tabel 5 – Percepții privind comportamentele de risc în trafic (medii) – Q3**

Categorii	Respectați viteza legală indiferent de viteza celorlalte mașini	Vă adaptați viteza la viteza celorlalte mașini	Încercați să efectuați diferite manevre pentru a vă deplasa mai rapid
În anumite condiții poți depăși limitele de viteză.	2,7	2,2	2,1
E mai important să menții un trafic fluent decât să respecti toate regulile de circulație.	2,9	2,4	2,1
Traficul aglomerat te obligă să faci manevre îndrăznețe/riscante.	3,2	2,9	2,6
Depășirea cu 10-20 km/h a limitei de viteză este acceptabilă deoarece toți șoferii o fac.	2,8	2,4	1,9
O cantitate mică de alcool consumată nu afectează performanța la volan.	3,7	3,6	3,5
Traficul ar fi mai sigur dacă toți conducătorii auto ar respecta regulile de circulație.	1,2	1,2	1,3
Poliția rutieră e mai preocupată să dea amenzi decât să asigure siguranța în trafic.	2,1	1,2	1,9
Îmi place să conduc cu viteză.	3,6	2,9	2,6
Poliția ar trebui să fie mai fermă în aplicarea legislației rutiere.	1,7	1,8	1,7

Scală utilizată: 1=Total de acord, 4=Total dezacord. Valori mai mici ale mediei indică un acord mai mare cu afirmațiile.

**Tabel 6– Utilizarea centurii de siguranță**

Categorii	În localități	În afara localității	Pe autostradă
<b>Feminin</b>	5%	4%	3%
<b>Masculin</b>	16%	7%	6%
<b>18 - 25 ani</b>	17%	12%	7%
<b>26 - 35 ani</b>	14%	7%	6%
<b>36 - 45 ani</b>	11%	5%	4%
<b>46 - 55 ani</b>	11%	3%	5%
<b>56 - 70 ani</b>	12%	5%	5%
<b>Am atestat de șofer profesionist și conduc în timpul serviciului</b>	26%	10%	12%
<b>Conduc în timpul serviciului, dar nu am atestat de șofer profesionist</b>	13%	5%	4%
<b>Conduc cu alte ocazii</b>	9%	5%	4%
<b>&lt;1000 cm cubi</b>	0%	0%	0%
<b>1000-1399 cm cubi</b>	5%	3%	3%
<b>1400-1999 cm cubi</b>	11%	5%	5%
<b>2000 cm cubi și peste</b>	19%	8%	7%

*\*Procente realizate pe variantele de răspuns Foarte rar/Niciodată sau Uneori*

**Tabel 7- Sancționarea pentru nepurtarea centurii**

<b>Categorii</b>	<b>Da</b>	<b>Nu</b>
<b>Feminin</b>	3%	97%
<b>Masculin</b>	13%	87%
<b>18 - 25 ani</b>	15%	85%
<b>26 - 35 ani</b>	11%	89%
<b>36 - 45 ani</b>	9%	91%
<b>46 - 55 ani</b>	8%	92%
<b>56 - 70 ani</b>	6%	94%
<b>Am atestat de șofer profesionist și conduc în timpul serviciului</b>	14%	86%
<b>Conduc în timpul serviciului, dar nu am atestat de șofer profesionist</b>	10%	90%
<b>Conduc cu alte ocazii</b>	8%	92%
<b>&lt;1000 cm cubi</b>	3%	97%
<b>1000-1399 cm cubi</b>	7%	93%
<b>1400-1999 cm cubi</b>	8%	92%
<b>2000 cm cubi și peste</b>	14%	86%

**Tabel 8-Condusul după consumarea băuturilor alcoolice**

Categorii	DA, ocazional
Feminin	1%
Masculin	11%
18 - 25 ani	4%
26 - 35 ani	9%
36 - 45 ani	9%
46 - 55 ani	10%
56 - 70 ani	8%
Am atestat de șofer profesionist și conduc în timpul serviciului	14%
Conduc în timpul serviciului, dar nu am atestat de șofer profesionist	8%
Conduc cu alte ocazii	7%
<1000 cm cubi	6%
1000-1399 cm cubi	5%
1400-1999 cm cubi	8%
2000 cm cubi și peste	12%

**Tabel 9- Sancționarea pentru conducerea sub influența alcoolului**

Categorii	Niciodată	Doar o dată	De mai multe ori
<b>Feminin</b>	100%	0%	0%
<b>Masculin</b>	99%	1%	0%
<b>18 - 25 ani</b>	100%	0%	0%
<b>26 - 35 ani</b>	99%	1%	0%
<b>36 - 45 ani</b>	99%	1%	0%
<b>46 - 55 ani</b>	99%	1%	0%
<b>56 - 70 ani</b>	99%	1%	0%
<b>Am atestat de șofer profesionist și conduc în timpul serviciului</b>	98%	2%	0%
<b>Conduc în timpul serviciului, dar nu am atestat de șofer profesionist</b>	100%	0%	0%
<b>Conduc cu alte ocazii</b>	99%	1%	0%
<b>&lt;1000 cm cubi</b>	100%	0%	0%
<b>1000-1399 cm cubi</b>	100%	0%	0%
<b>1400-1999 cm cubi</b>	99%	1%	0%
<b>2000 cm cubi și peste</b>	98%	2%	0%

**Tabel 10 - Agresori în trafic**

Categorii	Gesturi amenințătoare sau obscene	Flash-uri/ claxoane	Agresiuni verbale
Feminin	2%	19%	4%
Masculin	7%	25%	9%
18 - 25 ani	11%	41%	13%
26 - 35 ani	7%	28%	9%
36 - 45 ani	5%	23%	9%
46 - 55 ani	3%	16%	4%
56 - 70 ani	1%	10%	4%
Am atestat de șofer profesionist și conduc în timpul serviciului	6%	26%	10%
Conduc în timpul serviciului, dar nu am atestat de șofer profesionist	7%	27%	9%
Conduc cu alte ocazii	3%	20%	6%
<1000 cm cubi	0%	22%	7%
1000-1399 cm cubi	7%	18%	10%
1400-1999 cm cubi	3%	22%	6%
2000 cm cubi și peste	9%	29%	12%

**Tabel 11 – Date socio-demografice**

Categorii	Procente	Categorii	
Feminin	30%	Frecvență condus.....Zilnic	80%
Masculin	70%	2-3/săptămână	15%
10 clase sau mai puțin	3%	Câteva ori/lună	3%
Studii medii	50%	Mai rar	2%
Studii universitare	47%	Autoturism	90%
18-25 ani	12%	Taxi	0%
26-35 ani	26%	Microbuz/furgonetă	3%
36-45 ani	26%	Autobuz/autocar	1%
46-55 ani	19%	Autocamion<3,5 tone	2%
56-70 ani	17%	Autocamion>3,5 tone	4%
Reg. N-V	14%	<1000 cm cubi	2%
Reg. N-E	11%	1000- 1399 cm cubi	11%
Reg. Centru	11%	1400-1999 cm cubi	50%
Reg. S-E	15%	2000 și peste	27%
Reg. S-Muntenia	13%	Nu știu capacitatea motorului	10%
Reg. S-V Oltenia	10%	Sub 1000 km/an	3%
Reg. București-Ilfov	16%	1000 - 5000 km/an	18%
Urban	66%	5001 - 10000 km/an	20%
Rural	34%	10001 - 30000 km/an	30%
Atestat de șofer profesionist, șofer serviciu	11%	30001 - 50000 km/an	12%
Șofer serviciu, fără atestat de șofer profesionist	31%	50001 - 100000 km/an	11%
Șofer cu alte ocazii	58%	peste 100000 km/an	6%
Vechime șofat <1 an	4%		
Vechime șofat >1 an	96%		
Medie șofat>1 an	18 ani		



## ANEXĂ 2- Chestionar

Cod chestionar \_\_\_\_\_

LOCALITATE: \_\_\_\_\_

JUDEȚ: \_\_\_\_\_

### CHESTIONAR

#### ATITUDINILE SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC

Ursus și Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității și-au propus să realizeze un studiu cu privire la atitudinile în trafic ale șoferilor din România. Acest studiu se va desfășura în toate județele din țară, iar rezultatele vor fi utilizate pentru îmbunătățirea siguranței rutiere. Vă rugăm să aveți amabilitatea de a ne răspunde la următoarele întrebări, asigurându-vă că vom păstra confidențialitatea răspunsurilor dvs.

#### F1. Puteți să îmi spuneți dacă aveți permis de conducere auto?

1. DA → continuă interviul
2. NU → **Mulțumește** → STOP interviu

#### F2. În ultimele 6 luni ați condus?

1. DA → Continuă interviul
2. NU → **Mulțumește** → STOP interviu

#### F3. Ce categorie de permis aveți? (*Încercuiți variantele ce corespund situației dvs.*)

1. B    2. C    3. D    4. E

#### Q1. În ce măsură vă simțiți în siguranță în traficul rutier? (*Încercuiți un singur răspuns*)

1. În foarte mare măsură
  2. În mare măsură
- treceți la Q2

3. În mică măsură  
 4. În foarte mică măsură

→ Continuați cu întrebarea Q1.A și apoi mai departe

**Q1.A. Care sunt motivele principale pentru care nu vă simțiți în siguranță în trafic? (Alegeți maximum 3 variante de răspuns)**

1. nu am o mașină pe care să mă pot baza
2. nu se respectă regulile de circulație în trafic
3. nu am suficientă experiență
4. văd că se întâmplă prea multe accidente
5. am fost implicat într-un accident
6. văd puține echipaje de poliție în trafic
7. starea drumurilor este precară
8. mulți șoferi fac manevre riscante
9. sunt nevoit să conduc frecvent în stare de oboseală
10. șofatul mi se pare o activitate stresantă
11. alt motiv, și anume: .....

**Q2. În ultimii 4 ani, considerați că:**  
 (Încercuiți un singur răspuns pe fiecare linie)

	S-a îmbunătățit /ameliorat	A rămas la fel	S-a înrăutățit /agravat
1. Starea drumurilor	1	2	3
2. Aglomerația din trafic	1	2	3
4. Comportamentul celorlalți șoferi	1	2	3
5. Activitatea poliției rutiere	1	2	3

**Acum o să vă adresăm câteva întrebări despre comportamentul dvs și al altor conducători auto în trafic.**

**Q3. De cele mai multe ori, atunci când conduceți ...**(Încercuiți un singur răspuns)

1. respectați viteza legală indiferent de viteza celorlalte mașini din trafic
2. vă adaptați la viteza celorlalte mașini din trafic
3. încercați să efectuați diferite manevre pentru a vă deplasa mai rapid în trafic

**Q4. În general, cât de des depășiți limita de viteză pe următoarele segmente de drumuri?**  
*(Încercuiți un singur răspuns pe fiecare linie)*

	Foarte rar/ Niciodată	Uneori	Deseori	Foarte des/ Întotdeauna
1. În localități urbane	1	2	3	4
2. În localități rurale	1	2	3	4
2. În afara localității	1	2	3	4
3. Pe autostrăzi	1	2	3	4

**Q5. Cât de probabil este să depășiți limita legală de viteză în următoarele situații:**  
*(Încercuiți un singur răspuns pe fiecare linie)*

	Foarte probabil	Destul de probabil	Puțin probabil	Deloc probabil
1. Ziua, când drumul este liber	1	2	3	4
2. Noaptea, când drumul este liber	1	2	3	4
3. Când eu sau unul dintre pasageri suntem în întârziere	1	2	3	4
4. Pentru a executa o depășire	1	2	3	4
5. Pentru a ține pasul cu traficul	1	2	3	4
6. Când consider că limita legală este prea mică pentru acea categorie de drum	1	2	3	4

7. Când șoferul din spate conduce prea aproape de mine	1	2	3	4
8. Când știu că drumul nu este supravegheat de aparate radar	1	2	3	4

**Q6. În deplasările dvs. cotidiene, cât de des credeți că este posibil să vi se verifice viteza cu radarul?**

<i>Foarte Rar/ Niciodată</i>	<i>Uneori</i>	<i>Deseori</i>	<i>Foarte des/ Întotdeauna</i>
1	2	3	4

**Q7. În opinia dvs., pentru prevenirea accidentelor de circulație credeți că ar fi utilă instalarea unor camere fixe de monitorizare a vitezei:**

	DA	NU
Pe autostrăzi	1	2
În afara localității, pe drumurile naționale	1	2
În afara localității, pe drumurile județene	1	2
În localitățile urbane	1	2
În localitățile rurale	1	2

**Q8. În ultimii trei ani, ați fost vreodată sancționat pentru depășirea limitei de viteză ?**

1. Nu

2. Da, doar puncte de penalizare. De câte ori ?

3. Da, amendat și puncte de penalizare. De câte ori ?

4.. Da, amendat și *suspendare permis*. De câte ori?

**Q9. În opinia dvs., care ar trebui să fie prioritatea /cătore ce ar trebui să se îndrepte în primul rând activitățile poliției rutiere? (răspuns simplu)**

1. Sancționarea conducătorilor auto ce depășesc limita legală de viteză
2. Sancționarea conducătorilor auto ce au consumat băuturi alcoolice
3. Sancționarea conducătorilor auto ce nu utilizează centura de siguranță
4. Sancționarea conducătorilor auto care nu respectă regulile privind depășirile în trafic/agresivi in trafic
5. Fluidizarea traficului
6. Altceva. Ce anume? \_\_\_\_\_

**Q10. În ultimele 6 luni, vi s-a întâmplat... ?**  
(Încercuiți câte un număr pe fiecare linie)

	DA	NU
1. să schimbați banda de circulație fără a vă asigura în oglinda retrovizoare	1	2
2. să treceți pe roșu în intersecție sau când lumina semaforului se schimba din galben în roșu	1	2
3. să vă apropiați prea mult de vehiculul din față	1	2
4. să nu semnalizați atunci când schimbați direcția de mers	1	2
5. să traversați intersecția nesemaforzată fără să vă opriți la STOP	1	2
6. să conduceți deși erați foarte obosit	1	2
7. să vorbiți la telefonul mobil fără hands-free în timp ce conduceți	1	2
8. să nu dați prioritate celorlalți participanți la trafic (pietoni, șoferi)	1	2
9. să mâncați în timp ce erați la volan	1	2
10. să vă verificați contul de Facebook, Instagram etc. în timp ce conduceți	1	2
11. să citiți sau să trimiteți un sms în timp ce conduceți	1	2
12. să purtați o conversație pe Facebook, What's App în timp ce conduceți	1	2
13. să vă filmați în timp ce conduceți	1	2
14. să programați GPS-ul în timp ce conduceți	1	2
15. să faceți depășiri la limită	1	2
16. să pătrundeți într-o intersecție care era blocată	1	2
17. să opriți/ staționați într-un loc nepermis	1	2
18. să efectuați o depășire peste linia continuă	1	2
19. să depășiți coloana de mașini oprită la semafor	1	2

**Q11. În ce măsură sunteți de acord cu următoarele afirmații?**  
(Încercuiți un singur răspuns pe fiecare linie)

	Total de acord	Mai degrabă de acord	Mai degrabă dezacord	Total dezacord
1.În anumite condiții poți depăși limitele de viteză.	1	2	3	4
2. E mai important să menții un trafic fluent decât să respecti toate regulile de circulație.	1	2	3	4
3.Traficul aglomerat te obligă să faci manevre îndrăznețe/riscante.	1	2	3	4
4. Depășirea cu 10-20 km/h a limitei de viteză este acceptabilă deoarece toți șoferii o fac.	1	2	3	4
5. O cantitate mică de alcool consumată nu afectează performanța la volan.	1	2	3	4
6.Traficul ar fi mai sigur dacă toți conducătorii auto ar respecta regulile de circulație.	1	2	3	4
7.Poliția rutieră e mai preocupată să dea amenzi decât să asigure siguranța în trafic.	1	2	3	4
8. Îmi place să conduc cu viteză.	1	2	3	4
9.Poliția ar trebui să fie mai fermă în aplicarea legislației rutiere.	1	2	3	4

**Q12. Cât de des folosiți centura de siguranță în deplasarea pe următoarele segmente de drumuri ?**  
(Încercuiți un singur răspuns pe fiecare linie)

	Foarte Rar/ Niciodată	Uneori	Deseori	Foarte des/ Întotdeauna
--	-----------------------	--------	---------	-------------------------

1. În localități	1	2	3	4
2. În afara localității	1	2	3	4
3. Pe autostradă	1	2	3	4

**Q13. Când vă deplasați cu copii în mașină, cât de des vă asigurați că aceștia poartă centura de siguranță?**

<i>Foarte Rar/ Niciodată</i>	<i>Uneori</i>	<i>Deseori</i>	<i>Foarte des/ Întotdeauna</i>	<i>Nu e cazul</i>
1	2	3	4	5

**Q14. În ce măsură sunteți de acord cu următoarele afirmații?**  
(Încercuiți un singur răspuns pe fiecare linie)

	Total de acord	Mai degrabă de acord	Mai degrabă dezacord	Total dezacord
1. Dacă mergi cu atenție nu este necesară centura de siguranță.	1	2	3	4
2. În majoritatea accidentelor folosirea centurii de siguranță reduce riscul rănilor grave a șoferilor și a pasagerilor.	1	2	3	4
3. În localitate centura de siguranță nu este chiar atât de utilă/necesară.	1	2	3	4
4. Nu port centura deoarece mă incomodează.	1	2	3	4
5. Portul centurii ar trebui să fie obligatoriu doar pentru pasagerii din față.	1	2	3	4

**Q15. În ultimii trei ani, ați fost vreodată sancționat pentru nepurtarea centurii de siguranță?**

1. DA
2. NU

**Q16. Vi s-a întâmplat să conduceți după ce ați consumat băuturi alcoolice?**

1. DA, în mod frecvent
2. DA, ocazional
3. NU, niciodată

**Q17. Dacă DA, care a fost motivul principal pentru care ați condus după ce ați consumat băuturi alcoolice? (o singură variantă de răspuns)**

1. aveam de parcurs o distanță mică
2. nu mă așteptam să fiu verificat
3. era o situație de urgență
4. nu simțeam că mi-ar fi fost afectată capacitatea de a conduce
5. alt motiv. Care? .....

**Q18. Care este cantitatea de alcool pe care credeți că o puteți consuma fără ca aceasta să vă diminueze capacitatea de a conduce în siguranță?**

	<i>Cantitate</i>	
Bere	.....	Sticla 0,5 L
SauVin	.....	Pahar
SauSpirtoase	.....	ML

**Q19. În ultimii trei ani, de câte ori ați fost verificat cu etilotest?**

1. Niciodată
2. Doar o dată
3. De mai multe ori

**Q20. În ultimii trei ani, ați fost vreodată sancționat pentru conducerea sub influența alcoolului?**

1. Niciodată
2. Doar o dată
3. De mai multe ori. De câte ori? \_\_\_\_\_

**Q21. În deplasările dvs. cu mașina, cât de des credeți că este posibil să fiți verificat dacă ați consumat alcool?**



<i>Foarte Rar/ Niciodată</i>	<i>Uneori</i>	<i>Deseori</i>	<i>Foarte des / Întotdeauna</i>
1	2	3	4

**Q22. În ultimele 6luni ați fost victima unor comportamente agresive în trafic din partea celorlalți șoferi:**

*(Încercuiți o singură variantă pe fiecare linie)*

	<b>DA</b>	<b>NU</b>
1. Gesturi amenințătoare sau obscene	1	2
2. Flash-uri/ claxoane	1	2
3. Agresiuni verbale	1	2
4. Agresiuni fizice	1	2
5. Frânarea intenționată în fața dvs.	1	2
6. Blocarea mașinii în trafic	1	2
7. Blocarea mașinii în parcare	1	2
8. Urmăriri în trafic	1	2

**Q23. În ultimele 6luni a fost vreodată cazul ca, din diverse motive, să adoptați un astfel de comportament față de ceilalți șoferi:**

*(Încercuiți o singură variantă pe fiecare linie)*

	<b>DA</b>	<b>NU</b>
1. Gesturi amenințătoare sau obscene	1	2
2. Flash-uri/ claxoane	1	2
3. Agresiuni verbale	1	2
4. Agresiuni fizice	1	2
5. Frânarea intenționată în fața altei mașini	1	2
6. Blocarea altei mașini în trafic	1	2

7. Blocarea altei mașini în parcare	1	2
8. Urmăriri în trafic	1	2

În final vă adresăm câteva întrebări despre dvs. :

**D1. Sex :** 1. Feminin                      2. Masculin

**D2. Ce vârstă aveți (în ani împliniți)?** \_\_\_\_\_

**D3. Ultima școală absolvită:**

1. Școală primară

4. Școală postliceală

2. Gimnaziu

5. Studii superioare

3. Liceu/școală profesională

**D4. Din perspectiva relației dintre ocupația dvs. și șofat care dintre situațiile următoare vi se potrivește cel mai bine?**

1. am atestat de șofer profesionist și conduc în timpul serviciului

2. conduc în timpul serviciului, dar nu am atestat de șofer profesionist

3. conduc cu alte ocazii

**D5. Care este frecvența cu care conduceți?**

1. zilnic

3. de câteva ori pe lună

2. de 2-3 ori pe săptămână

4. mai rar

**D6. Autovehiculul pe care îl conduceți de obicei este...**

1. un autoturism

4. un autobuz/autocar

2. un taxi

5. un autocamion <3,5 tone

3. un microbuz, furgonetă

6. un autocamion >3,5 tone

**D7. Ce capacitate cilindrică are motorul autoturismului pe care îl conduceți cel mai des?**

1. mai mică de 1000 centimetri cubi

4. 2000 și peste

2. între 1000- 1399 centimetri cubi

5. nu știu capacitatea motorului

3. 1400 – 1999 centimetri cubi

**D8. De cât timp conduceți?**

1. Mai puțin de un an 2. Mai mult de un an. Câți? \_\_\_\_\_



MARKET RESEARCH



D9. Câți kilometri estimați că ați condus în ultimele 12 luni? \_\_\_\_\_KM

D10. Mediu rezidență: 1. Rural                    2. Urban

Vă mulțumim pentru amabilitate!

*Discover opportunities,*

*Solving problems,*

*Understanding consumers*

*Through cultural knowledge*

**Cult Market Research**

Mobil: 0723 208 641

Email: [office@cult-research.ro](mailto:office@cult-research.ro)

[www.cult-research.ro](http://www.cult-research.ro)