

MINISTERUL ADMINISTRAȚIEI ȘI INTERNELOR
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2011



București - 2012





INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Adresa Str. Mihai Vodă, nr. 6, sector 5, București

Telefon 021 208 25 25, **Fax** 021 316 66 55

Pagina web <http://www.politiaromana.ro/>

POLIȚIA RUTIERĂ

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

Telefon 021/208 25 25 /19652 sau 19653

Fax 021/335 36 66

E-mail circulatie@politiaromana.ro

Pagina web <http://www.politiaromana.ro/DPR/index.htm>

INSTITUTUL DE CERCETARE ȘI PREVENIRE A CRIMINALITĂȚII

Adresa Str. George Georgescu, nr.1, sector 4, București

Telefon 021 314 96 77, **Fax** 021 312 45 06

E-mail prevenire@politiaromana.ro

Pagina web <http://www.politiaromana.ro/ICPC/index.htm>

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2011



București - 2012

CUPRINS

Cuvânt înainte			
	1	<i>Introducere</i>	7
Capitolul 1	2	<i>Considerații generale</i>	7
	3	<i>Context internațional și intern</i>	10
Capitolul 2	1	<i>Indicatori macro-analitici. Aspecte privind evoluția accidentelor grave de circulație în perioada 2007-2011</i>	25
	1	<i>Dinamica accidentelor rutiere grave în cursul anului 2011. Analiza detaliată</i>	34
Capitolul 3	1	<i>Campanii preventiv-educative</i>	61
Capitolul 4	1	<i>Instituțiile cu atribuții în domeniul siguranței rutiere</i>	63
Încheiere. Siguranța ta, siguranța tuturor			70

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2011

București - 2012

Astăzi, din ce în ce mai des, autoritățile statelor lumii sunt chemate să găsească soluții problemelor ridicate de accentuarea caracterului dinamic al vieții oamenilor și impactul progresului tehnologic asupra acesteia.

Pentru statele europene, cu precădere, aceste probleme devin stringente deoarece se manifestă pe fondul deciziei politice de integrare a sistemelor instituționale și normative.

În aceste condiții, definite de integrare și creștere a ritmului vieții în toate sectoarele sociale, siguranța și securitatea rămân chestiuni mereu propozabile adaptării și consolidării.

Siguranța rutieră, mai ales în contextul definit mai sus, devine un domeniu dintre cele mai importante. O.N.U. numește deceniul 2011-2020 „*Decada acțiunilor pentru siguranța rutieră*”, iar organismele de conducere ale Uniunii Europene stabilesc ca obiectiv al deceniului 2011 – 2020 reducerea cu 50% a numărului de persoane decedate în accidente rutiere pe șoselele Europei, înspre realizarea unui „*spațiu european de siguranță rutieră*”.

Pe frontul acțiunii pentru reducerea numărului și consecințelor accidentelor rutiere, Poliția Rutieră rămâne unul dintre cei mai importanți vectori în concepția și aplicarea măsurilor de resort.

Atât în beneficiul combaterii, dar mai ales în vederea unei permanente adaptări a acțiunii preventive, analiza fenomenului rutier este un demers al cărui exercițiu nu își reduce niciodată importanța.

În acest scop, Poliția Română a asigurat condițiile în care expertiza structurilor interne specializate, competente în controlul traficului rutier, în analiza statistică și criminologică, să întâlnească sprijinul unor instituții și organizații cu atribuții, preocupări sau interese în domeniu.

Din conjugarea acestor demersuri a rezultat un instrument care dorește, și reușește, sperăm, să pună la dispoziția specialiștilor în principal, dar și a altor categorii de public interesat, o interpretare utilă a fenomenului rutier din România.

Calitatea analizei și nivelul expresiei grafice dorim să fie argumentele care să facă din aceasta o lucrare de interes pentru cei cărora sporirea siguranței rutiere le circumscrie interesul profesional și să consolideze necesitatea continuității apariției „Buletinului siguranței rutiere” în anii următori.



CAPITOLUL 1

INTRODUCERE

a. Considerații generale

Progresul economico-social general este strâns legat de evoluția transporturilor rutiere, fapt care determină creșterea continuă a valorilor de trafic, concomitent cu diversificarea categoriilor de utilizatori ai drumurilor publice. Avantajele majore ale creșterii mobilității sunt umbrite însă de consecințele negative pe care le au asupra societății accidentele de circulație, care determină anual pierderea unui număr impresionant de vieți omenești, grele suferințe și uriașe pagube materiale.

Statisticile Organizației Națiunilor Unite arată că, în lume, la fiecare 6 secunde o persoană moare ori este rănită grav într-un accident rutier, aspect ce demonstrează că fenomenul a devenit un adevărat flagel al lumii moderne. Situația este mai gravă în țările aflate în curs de dezvoltare, unde costurile accidentelor de circulație ajung la circa 2% din produsul intern brut și în care, pe fondul recesiunii, nu sunt disponibile fonduri pentru implementarea măsurilor destinate îmbunătățirii gradului de siguranță rutieră. De aceea, una dintre provocările majore ale lumii contemporane este reducerea riscului rutier, pentru îndeplinirea căreia autoritățile și organizațiile cu atribuții sau preocupări legate de traficul rutier își concentrează eforturile, resursele și acțiunile.

Drept consecință, problematica siguranței rutiere este un domeniu de strictă actualitate, mai ales în țara noastră unde, cu toate eforturile depuse de autorități și rezultatele pozitive obținute în ultimii ani, gradul de risc rutier rămâne încă peste media europeană, la o distanță apreciabilă de statele aflate în fruntea clasamentului din acest punct de vedere. Situația actuală, deloc îmbucurătoare, este și consecința modului în care este abordată în plan intern această problemă, majoritatea demersurilor pentru reducerea numărului și consecințelor accidentelor de circulație aparținând Poliției Rutiere și altor câtorva instituții importante. Acestea li se alătură frecvent, de cele mai multe ori la nivel declarativ, diferite organizații nonguvernamentale, care se limitează doar la acțiuni punctuale. O influență pozitivă o are însă implicarea activă a unor reprezentanți ai mass-media, care acceptă să prezinte evenimentele rutiere în manieră preventiv-educativă și nu doar ca element senzațional, aducător de audiență.

Odată cu intensificarea eforturilor de reducere a mortalității rutiere la nivel european, terminologia legată de siguranța rutieră a devenit tot mai utilizată și în plan intern, fiind folosită atât de specialiștii în domeniu cât și de necunoscători, pentru a atrage atenția, într-un fel sau altul, asupra acestui domeniu atât de sensibil. Astfel, nu de puține ori, din dorința bine intenționată, de altfel, de a contribui la găsirea și implementarea unor soluții viabile pentru reducerea riscului rutier, siguranța rutieră a fost prezentată în accepțiuni diverse, mai mult sau mai puțin cuprinzătoare. În acest context este firească întrebarea: ce este siguranța rutieră?

Siguranța rutieră (definiție și concept)

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

Din punct de vedere conceptual, siguranța rutieră presupune interdependența acțiunii următorilor factori principali:

- ✓ ***Omul*** - este responsabil de peste 90% dintre accidentele de circulație, prin „greșelile” comise în trafic, mai mult sau mai puțin voit. Acest procent poate fi diminuat considerabil prin modelarea comportamentului rutier al utilizatorilor drumurilor publice, în vederea cunoașterii și respectării stricte a regulilor de circulație și adoptarea unei conduite preventive. Pentru aceasta, însă, este necesar un efort educativ temeinic și constant, de lungă durată, care trebuie să înceapă încă din primii ani de viață și să se consolideze în cadrul cursurilor pentru obținerea permisului de conducere, unde se impune o abordare mai atentă a problematicii care vizează percepția riscului rutier și atitudinea în trafic. Însă este important ca programele educative să fie coroborate, în continuare, cu acțiuni de aplicare fermă a legii, pentru sancționarea celor care nu respectă normele rutiere;
- ✓ ***Autovehiculul*** - care, în cei peste 130 de ani de la apariție, a fost perfecționat continuu, atât sub aspectul designului și al performanțelor tehnice, dar mai ales al mijloacelor de siguranță pasivă (centuri de siguranță, airbag-uri, tetiere, sisteme de retenție pentru copii), dar și al celor de siguranță activă (frâne antiblocaj/asistate, control al stabilității, faruri adaptive, senzori de parcare, iluminare automată, etc.). Dar, oricât de performant ar fi un automobil de ultimă generație și oricâte sisteme de siguranță ar avea, el poate corecta doar, într-o anumită măsură, erorile de pilotaj ale șoferului, fără să-i poată anula deciziile hazardate și comportamentele iresponsabile, exprimate în supraevaluarea propriilor aptitudini și forțarea la maximum a limitelor mașinii. Foarte curând, însă, progresul tehnic va permite dezvoltarea asistării avansate a conducerii autovehiculelor, care, dublând procesul decizional al șoferului, se va putea opune executării unor manevre riscante;
- ✓ ***Infrastructura rutieră*** - este cea care contribuie în mare măsură la reducerea riscului rutier prin configurație, capacitate de preluare, semnalizare și dotări de siguranță (iluminare, separarea fluxurilor de trafic, amenajarea intersecțiilor, a pasajelor pietonale și a pistelor pentru bicicliști). Provocările ce stau în fața autorităților se referă la modernizarea drumurilor, construcția de autostrăzi și implementarea auditului de siguranță rutieră, pentru respectarea normelor de proiectare și execuție în materie, în vederea dezvoltării fenomenului rutier autohton și integrării lui cu cel european. Deși investițiile în infrastructură sunt costisitoare și se dezvoltă greu, mai ales în condiții de criză, studiile de specialitate arată că îmbunătățirea infrastructurii este mult mai rentabilă decât plata costurilor sociale ale accidentelor rutiere;
- ✓ ***Sistemul de reglementare și control al traficului rutier*** - este compus din: cadrul legal (totalitatea actelor normative cu incidență în materie) și forțele de impunere a legii (numărul și dotarea polițiștilor rutieri). Ambele componente au o importanță deosebită pentru asigurarea unui climat de siguranță rutieră. Astfel, caracterul coercitiv al legii constituie un factor de descurajare eficient, mai

ales atunci când actul normativ este simplu și clar, adaptat realității sociale cotidiene. În același timp, numărul, instruirea și dotarea polițiștilor rutieri contribuie în mod decisiv la impunerea normelor rutiere, creșterea eficienței în acest domeniu fiind asigurată de implementarea unor dotări tehnice moderne (sisteme de supraveghere video a traficului rutier și de recunoaștere automată a numerelor de înmatriculare, accesul „on-line” la bazele de date, aparatură performantă pentru constatarea și probarea încălcării normelor rutiere, etc.);

- ✓ **Tehnologia informației** - care stă la baza dezvoltării sistemelor de transport inteligente (STI) va permite culegerea și procesarea instantanee a unui volum uriaș de date obținute de la numeroșii senzori aflați la bord, dar și de la cei ai infrastructurii rutiere, cu care automobilul se va afla în permanentă comunicare, permițând astfel, un rulaș sigur, economic și confortabil. În acest sens, marii constructori au făcut deja pași importanți, dotându-și modelele de serie cu echipamente de asistare avansată a conducerii (ADAS), dispozitive „alcoholock” destinate combaterii conducerii autovehiculelor sub influența alcoolului sau pentru sesizarea și semnalarea instalării stării de oboseală. În același timp, progresul IT poate contribui în mod determinant la perfecționarea procesului de instruire a utilizatorilor drumului public, prin utilizarea facilităților furnizate de Internet sau a simulatoarelor auto/moto. În același timp, sistemele moderne de supraveghere video a circulației, coroborate cu cele de măsurare a vitezei de deplasare a vehiculelor și respectiv de recunoaștere a numerelor de înmatriculare, permit eficientizarea activităților de impunere fermă a legii, iar semnalizarea drumurilor publice prin intermediul panourilor luminoase cu mesaje variabile, oferă participanților la trafic informații utile în timp real, permițând totodată autorităților să ia măsuri rapide și eficiente pentru gestionarea fluxurilor de trafic;
- ✓ **Condițiile meteo** - reprezintă, în pofida progresului tehnic, o variabilă ce influențează siguranța rutieră, prin efectele importante pe care le pot avea asupra aderenței la carosabil (uscat, umed sau alunecos), a vizibilității (ceață ori precipitații), a ținutei de drum (rafale de vânt puternic) sau asupra organismului uman (indispoziții pe timp ploios ori favorizarea instalării oboselii sau accentuarea ei în perioadele caniculare). De subliniat este faptul că, deși în prezent schimbarea condițiilor meteo poate fi previzionată cu exactitate și în timp util, aceasta nu este luată în calcul întotdeauna de către automobiliști, multe evenimente rutiere având la origine neadaptarea conduitei în mod corespunzător.

În concluzie, conducerea în siguranță a unui automobil presupune respectarea strictă a normelor rutiere, adoptarea unei conduite preventive și adaptarea continuă a modului de pilotaj la condițiile meteo, de drum și de trafic.

b. Context internațional și intern

Context internațional

La nivel mondial, în accidente de circulație mor anual peste 1,3 milioane de oameni iar peste 50 de milioane sunt răniți, generându-se un cost economic global de peste 500 miliarde dolari SUA. Această stare de fapt a determinat măsuri energice, atât la nivel european, cât și la nivel mondial, cu scopul reducerii victimizării populației prin accidente de circulație, sens în care au fost adoptate documente programatice.

Astfel, la data 02.03.2010, Adunarea Generală a O.N.U. a adoptat Rezoluția privind îmbunătățirea siguranței rutiere nr. 64/255, prin care perioada 2011-2020 a fost declarată ca fiind „Decada acțiunilor pentru siguranța rutieră”, cu scopul de a reduce mortalitatea generată de accidente rutiere din întreaga lume prin intensificarea și coordonarea eforturilor tuturor factorilor responsabili la nivel național, regional și global.

Totodată, Comisia Europeană, prin Comunicarea finală nr. 0389 din data de 20.07.2010, intitulată „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: Orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020”, a stabilit ca obiectiv general reducerea cu 50%, până în 2020, a numărului de persoane decedate în accidente rutiere pe șoselele Europei, obiectiv aprobat atât de Consiliul UE (prin Concluziile nr. 16951/2010), cât și de Parlamentul European (prin Raportul P7-TA-0408/2011).

De remarcat este faptul că strategia Uniunii Europene se bazează pe trei piloni principali, respectiv:

1. Crearea unui spațiu comun de siguranță rutieră la nivel european prin atingerea unui grad similar de siguranță rutieră în întreaga Europă;
2. O abordare multidisciplinară, în manieră integrată, a problematicii siguranței rutiere cu alte domenii adiacente (sănătate, mediu, învățământ, muncă, etc.);
3. Împărțirea responsabilității, de la nivel european, național, local - până la nivel individual, potrivit principiului „Siguranța rutieră = siguranța ta”.

Pentru atingerea obiectivului principal, de reducere cu 50% a mortalității rutiere, la nivelul Uniunii Europene au fost stabilite șapte obiective strategice, după cum urmează:

- I. Îmbunătățirea instruirii și educației utilizatorilor drumurilor publice;
- II. Creșterea nivelului de respectare a normelor rutiere;
- III. Infrastructură rutieră mai sigură;
- IV. Vehicule mai sigure;
- V. Promovarea utilizării tehnologiilor moderne pentru îmbunătățirea siguranței rutiere;
- VI. Îmbunătățirea serviciilor de intervenție și recuperare a victimelor;
- VII. Îmbunătățirea siguranței utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor.

Căile de atingere a obiectivelor stabilite prin documentele programatice susmenționate vizează:

- ✓ Îmbunătățirea modului de aplicare a legislației U.E.;
- ✓ Prioritizarea controlului implementării și aplicării corecte a legislației U.E. privind siguranța rutieră de către statele membre;
- ✓ Îmbunătățirea cooperării statelor membre;
- ✓ Generalizarea bunelor practici existente la nivelul statelor membre și Comisiei Europene;
- ✓ Îmbunătățirea monitorizării procesului de colectare a datelor și analiză a acestora;
- ✓ Utilizarea bazei de date CARE privind accidente de circulație, extinderea cercetărilor ERSO (Observatorului pentru Siguranța Rutieră Europeană), promovarea programelor comune, a schimbului de date și de bune practici.

Pe de altă parte, TISPOL - Organizația Profesională a Polițiilor Rutiere din Europa, consecventă principiului „nicio acțiune de impunere a legii nu trebuie organizată fără o campanie de prevenire prealabilă / nicio campanie de prevenire nu trebuie să rămână neurmată de acțiuni pentru impunerea normelor rutiere”, în propriul său *Plan de acțiune* recent adoptat, și-a propus să sprijine campaniile de educație rutieră prin aplicarea legii și prezența vizibilă a poliției.

Datele statistice privind accidentele de circulație produse în țara noastră sunt publice, fiind furnizate anual Institutului Național de Statistică, Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră și, prin intermediul presei, publicului larg. Cu toate acestea, exploatarea de către actorii cu atribuții sau preocupări în domeniul rutier a respectivelor date se realizează doar parțial, într-o manieră conjuncturală, raportat la interese sau obiective limitate, fără a fi luate în calcul pentru realizarea unui program strategic integrat, concret și coerent, care să unifice și să eficientizeze acțiunile pentru reducerea riscului rutier.

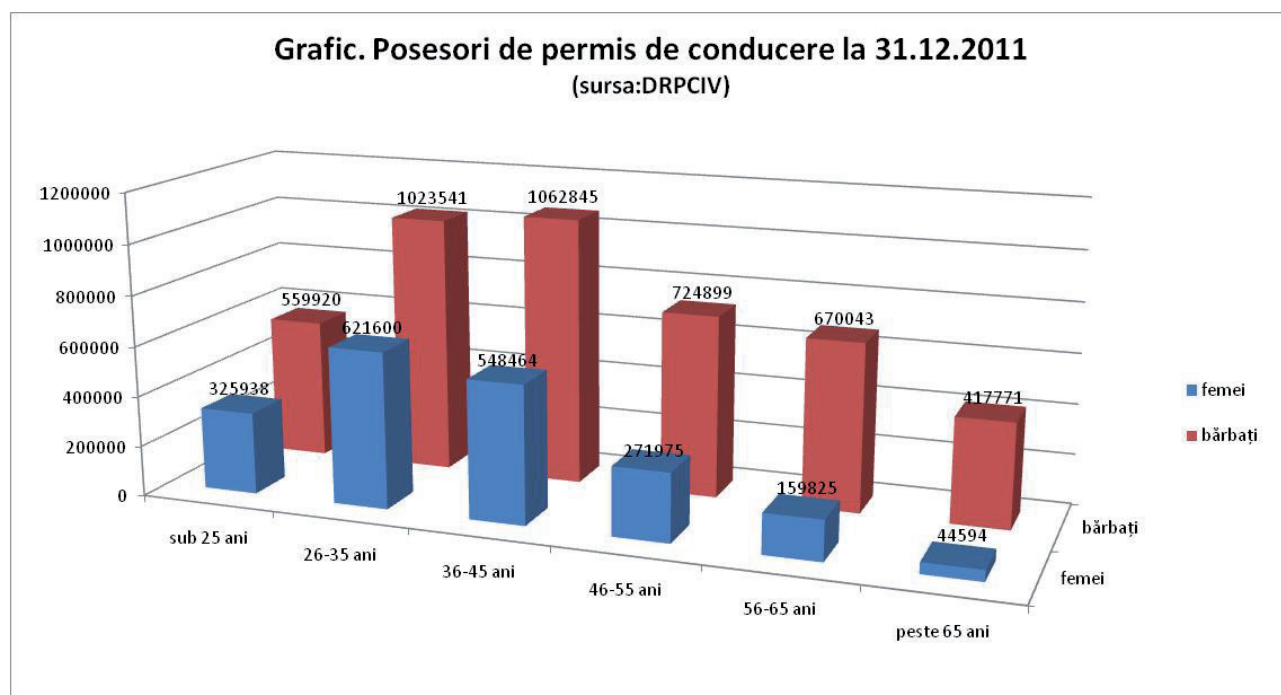
Iată de ce ne-am propus ca, prin lucrarea de față, să punem la dispoziția celor interesați un material cât mai complet și util, care să contribuie la înțelegerea fenomenului rutier și la fundamentarea unor măsuri preventiv-educative eficiente, în vederea reducerii riscului rutier în România.

Caracteristicile fenomenului rutier național

Populația

În România, la sfârșitul anului 2011, numărul celor care dețineau un permis de conducere era de 6.431.415 persoane. Conform datelor EuroStat, populația României în anul 2011 era de 21.413.815 persoane, rezultând că persoanele care posedă un permis de conducere reprezintă 30% din populația totală.

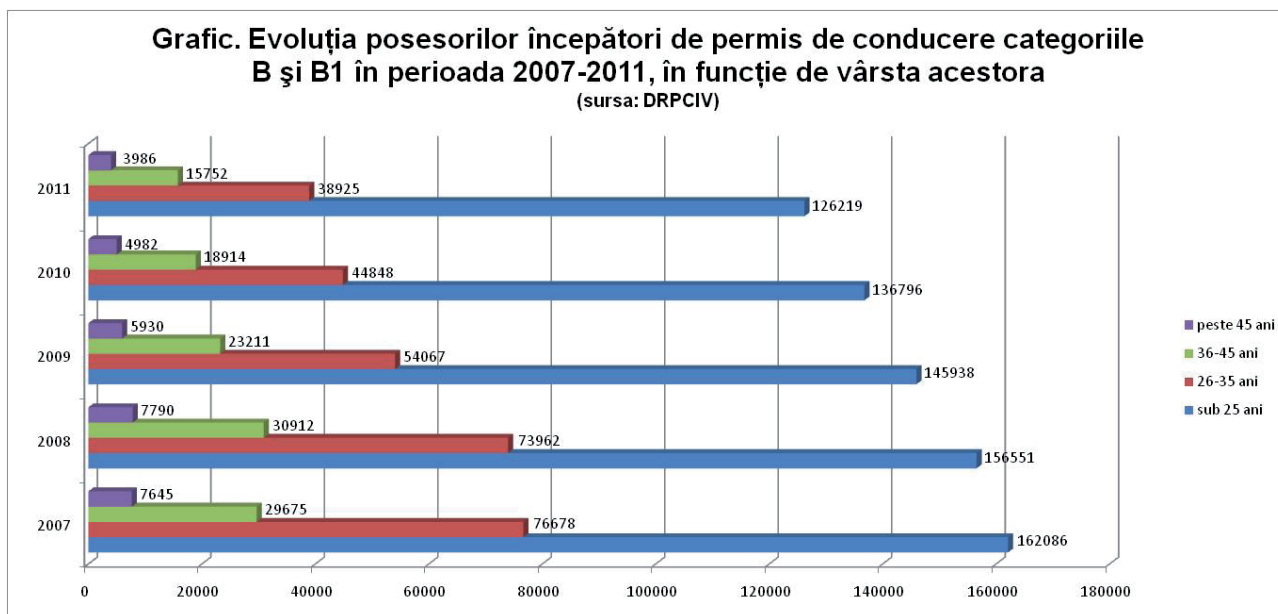
Structura posesorilor de permis de conducere din România în funcție de vârstă și sex, la data de 31.12.2011, este exprimată grafic mai jos.



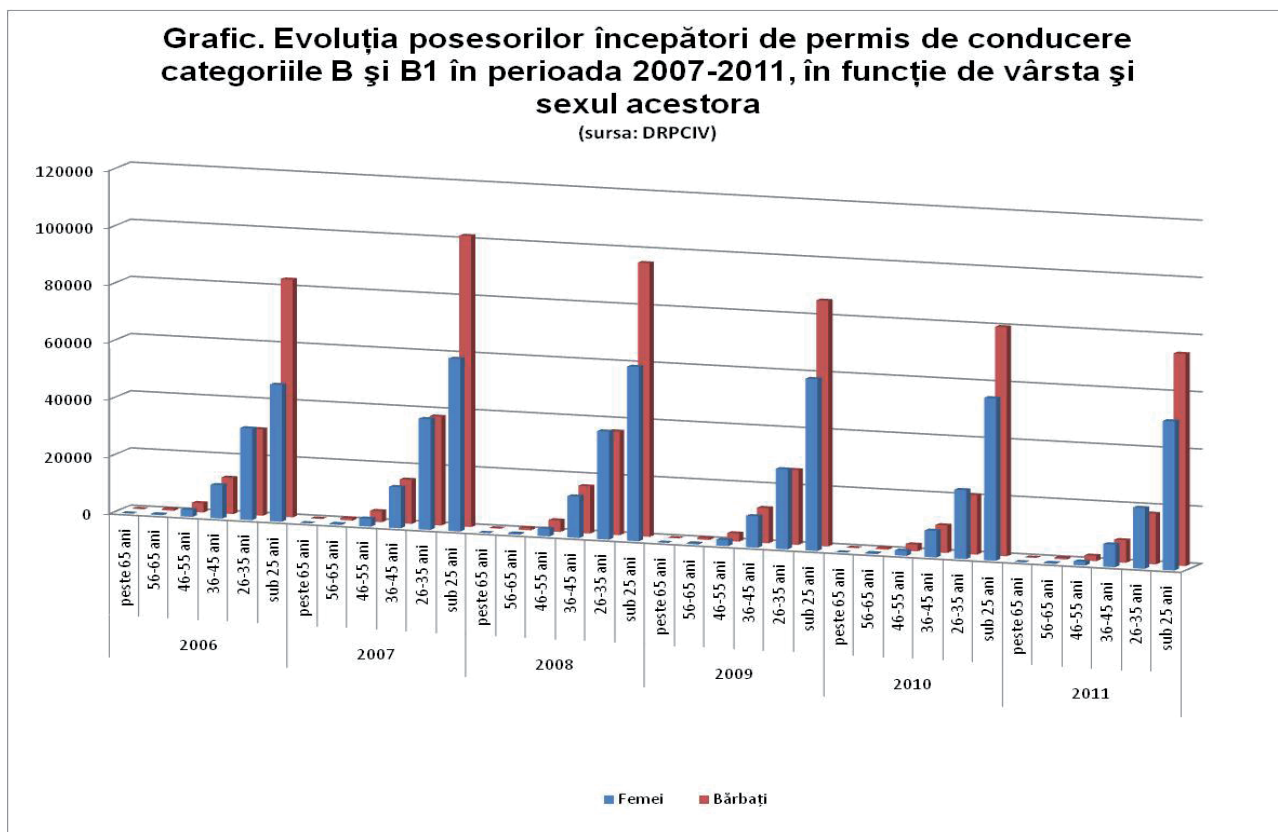
În funcție de **vârstă**, posesorii de permis de conducere se distribuie firesc, crescător dinspre vârsta tânără, 18 - 25 de ani, către segmentele mature (26 - 35 și 36 - 45 ani), urmând apoi o evoluție descrescătoare pe măsură ce vârsta înaintază.

Din punct de vedere al distribuției pe **sexe**, bărbații sunt mai numeroși (69,3%) în total și pe fiecare categorie de vârstă, însă raportul dintre bărbați și femei este mult mai scăzut pentru intervalele de vârstă tânără: 1,71 pentru categoria sub 25 de ani, respectiv 1,64 pentru intervalul 26 - 35 ani, decât pe celelalte intervale (1,93/ 2,66/ 4,19/ 9,36).

În perioada 2007-2011, numărul de persoane care au obținut permis de conducere categoria B - cea mai frecventă categorie de permis auto, reprezentând 42,6% din totalul categoriilor de permis de conducere acordate - a cunoscut o evoluție descrescătoare de la an la an, evoluție concordantă cu o serie de fenomene economice și sociale de restrângere a activității.



Este de remarcat, însă, pe acest fond, „ofensiva” femeilor în obținerea unui permis de conducere: în totalul persoanelor care obțin anual permis de conducere categoria B, raportul general bărbați/femei scade în fiecare an, iar pentru unele intervale de vîrstă (26-35, 36-45) numărul femeilor îl depășește ușor pe cel al bărbaților.



În anii 2010 și 2011, Inspectoratul General al Poliției Române, prin structura sa specializată, Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității, a realizat studii referitoare la complexul de atitudini sociale pe care le manifestă diferite categorii de utilizatori ai drumului public din România.

Potrivit concluziilor acestor studii, care au fost preluate și în Proiectul **Strategiei naționale privind siguranța rutieră 2012-2020**, **șoferii români** își supraestimează experiența și admit că își asumă **comportamente de risc mediu** - depășirea vitezei legale, nepăstrarea distanței de siguranță între autovehicule, utilizarea telefonului mobil fără „hands free” - sau **de mare risc** - consumarea unei cantități de alcool, conducerea în stare de oboseală, pătrunderea în intersecție pe culoarea roșie a semaforului, considerând, după o evaluare subiectivă a situației, că normele pot fi încălcate deoarece riscul perceput este foarte redus.

Agresivitatea este o marcă destul de răspândită printre șoferii români, conștientizată, dar puțin asumată. Astfel, deși marea majoritate a conducătorilor auto (**85,2%**) se autopercep ca neavând un stil agresiv la volan, trei sferturi dintre respondenți au declarat că s-au simțit agresați în trafic prin diferite gesturi, comportamente sau manevre. Agresivitatea în trafic este în mai mare măsură admisă de către tinerii între 18-25 ani, dar și de posesorii de autovehicule cu cilindree mare.

Din datele analizate, categoriile de șoferi care prezintă un comportament de risc în trafic mai pronunțat sunt:

- tinerii între 18 și 25 de ani;
- șoferii care conduc mașinile de serviciu fără a avea nevoie de atestat de șofer profesionist;
- șoferii care au fost implicați în accidente rutiere.

În ceea ce privește **pietonii**, aceștia conștientizează propria responsabilitate în generarea situațiilor de risc rutier care îi implică. Ei consideră că, în concursul de factori care contribuie la producerea unor asemenea situații, cele mai importante sunt problemele pe care ei înșiși le generează, din cauza unor comportamente neadecvate și a unui nivel scăzut de cunoaștere a regulilor de circulație.

Două treimi dintre pietoni sunt de părere că, în România, regulile de circulație sunt respectate rareori sau niciodată, ceea ce poate explica faptul că trei sferturi dintre respondenți percep un grad scăzut de siguranță în trafic.

Traversarea neregulamentară a drumului public de către pietoni reprezintă principala cauză a situațiilor periculoase la care aceștia se expun. Indirect, persoanele care circulă preponderent ca pietoni au confirmat frecvența ridicată a acestui comportament neregulamentar. Astfel, deși cei mai mulți dintre pietoni declară că, în ultimul an, nu au traversat niciodată neregulamentar ori că au procedat astfel doar ocazional, rar sau foarte rar, marea majoritate recunoaște faptul că au observat alți pietoni traversând neregulamentar.

Traversarea neregulamentară a fost observată, cel mai frecvent, realizându-se în următoarele condiții de agravare a pericolului: *vorbind la telefon, ascultând muzică la căști, printre vehiculele în mișcare, purtând bagaje voluminoase, în condiții de vizibilitate redusă*. Aproape jumătate dintre cei chestionați au observat cel puțin o dată în ultimul an alți pietoni traversând neregulamentar, în condițiile în care în apropiere se afla un polițist.

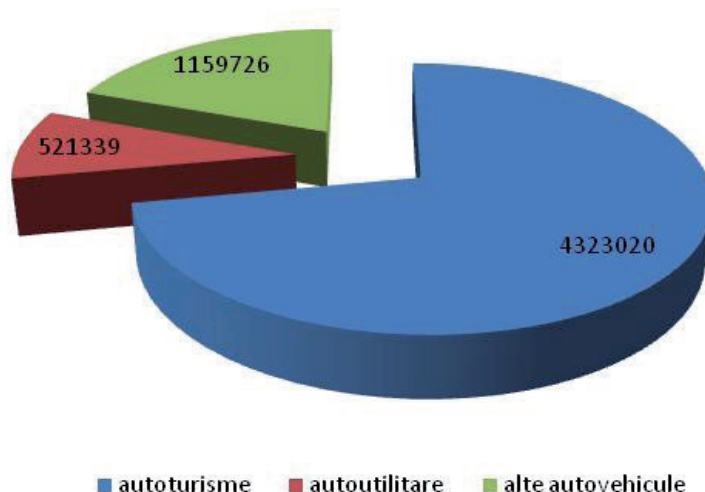
Nu au putut fi izolate anumite categorii de pietoni cu predispoziție ridicată de a se expune unor situații periculoase, deoarece, oricum ar fi considerate aceste categorii, fiecare dintre ele prezintă cel puțin o vulnerabilitate care predispune la risc: copiii din cauza lipsei de experiență și impredictibilității, vârstnicii din cauza scăderii mobilității și acuității simțurilor, adolescenții din cauza atitudinilor teribiliste, bărbații din cauza predispoziției de a minimaliza riscul, cei din mediul urban din cauza grabei cotidiene, cei din rural din cauza nivelului mai scăzut de informare etc.

Vehiculele

Conform datelor oferite de Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor (D.R.P.C.I.V.), la data de 31.12.2011, valoarea numerică totală a parcului auto din România era de 5.482.746 vehicule. Dintre acestea, cea mai numeroasă este categoria autoturismelor, care cuprindea 4.323.020 unități (78,8%).



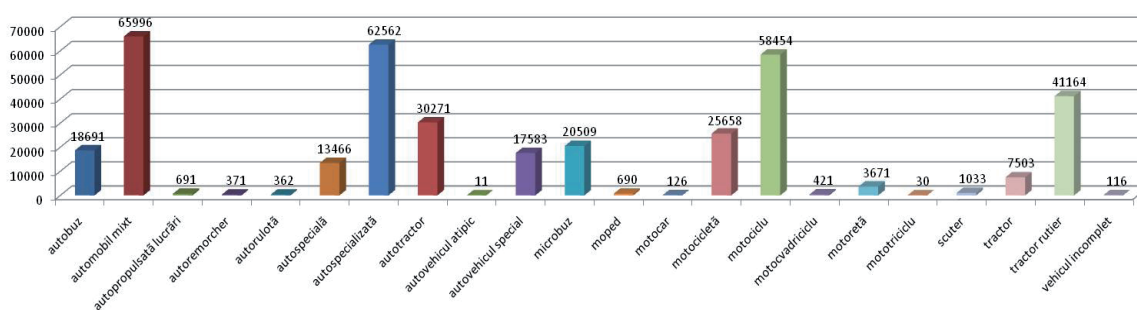
Grafic. Parcul auto din România la 31.12.2011
(sursa: DRPCIV)



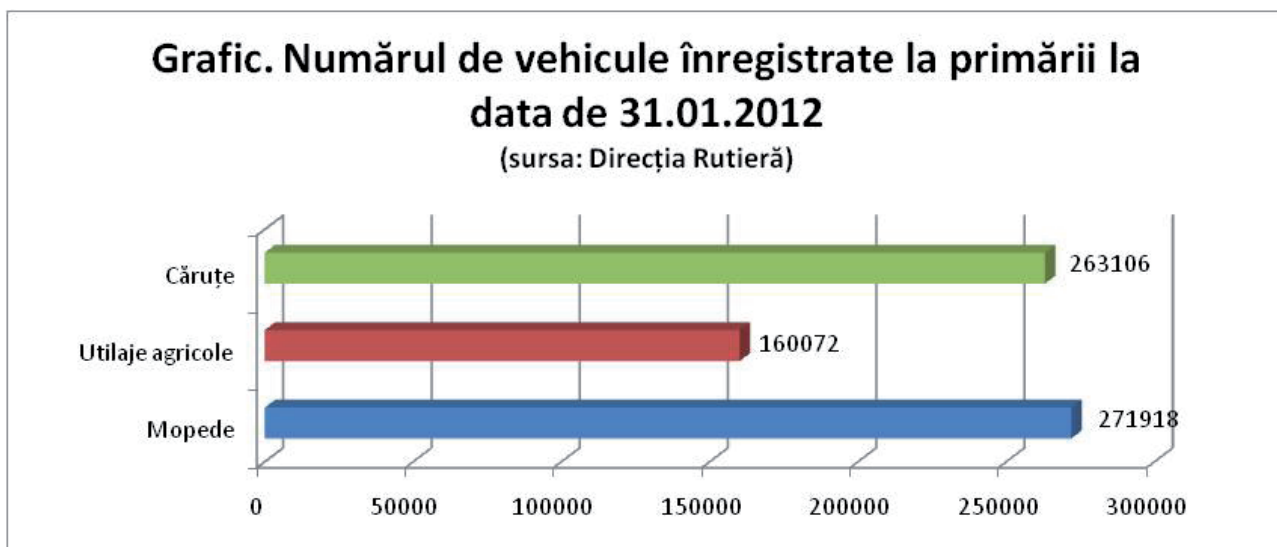
Structura parcului de autovehicule din România este dificil de determinat, deoarece în bazele de date ale diverselor instituții care au competență în domeniu există tipologii diferite ale inventarierii autovehiculelor. Astfel, Institutul Național de Statistică (I.N.S.) folosește în statisticile sale 5 categorii de vehicule (autobuze, microbuze, autoturisme, mopede și motocicletele, autovehicule de marfă); Registrul Auto Român (R.A.R.) folosește statistici cu 11 categorii de autovehicule, iar D.R.P.C.I.V. ia în considerare 30 de categorii diferite de vehicule, în timp ce baza Evidența Accidentelor de Circulație (EAC) recunoaște 28 de categorii diferite de vehicule.

Ca o particularitate în determinarea dimensiunilor exacte ale parcului național de vehicule, practica cetățenilor români de a înmatricula vehiculele pe care le dețin în alte state, în special în Bulgaria, ca răspuns la presiunea financiară a taxei de primă înmatriculare, aduce o dificultate în plus în realizarea acestei evaluări. Practica în discuție a înregistrat o amploare semnificativă începând cu anul 2009 și se realizează în special pentru autovehiculele second-hand.

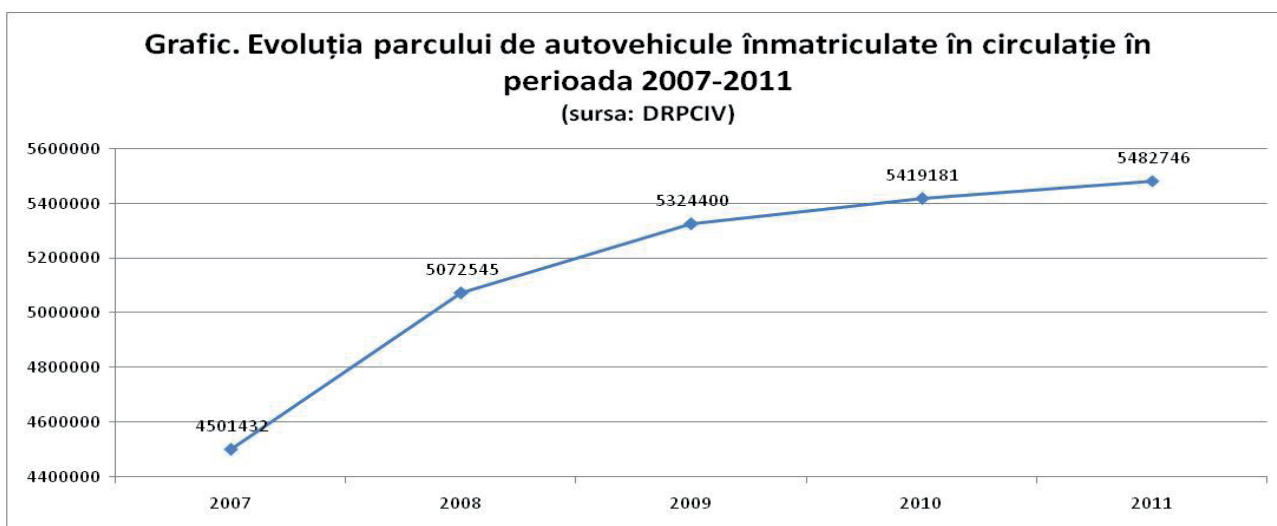
Grafic. Parcul auto la 31.12.2011, fără autoturisme
(sursa: DRPCIV)

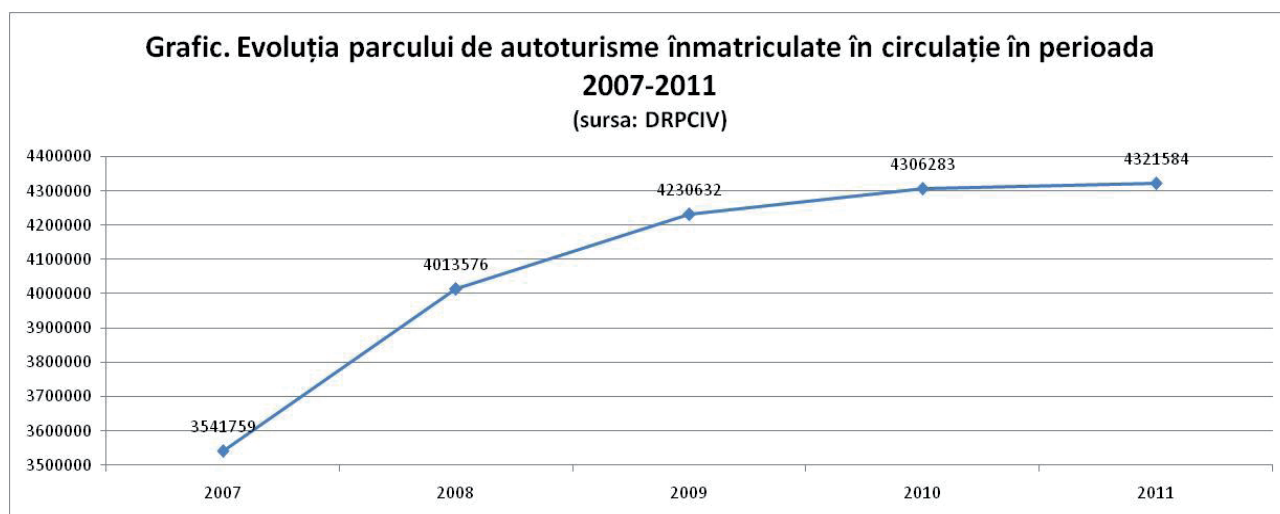


La parcul vehiculelor înmatriculate se adaugă cel al vehiculelor care, prin lege, se înregistrează la primăriile localităților și care cuprinde următoarele categorii: mopede, utilaje agricole, căruțe.

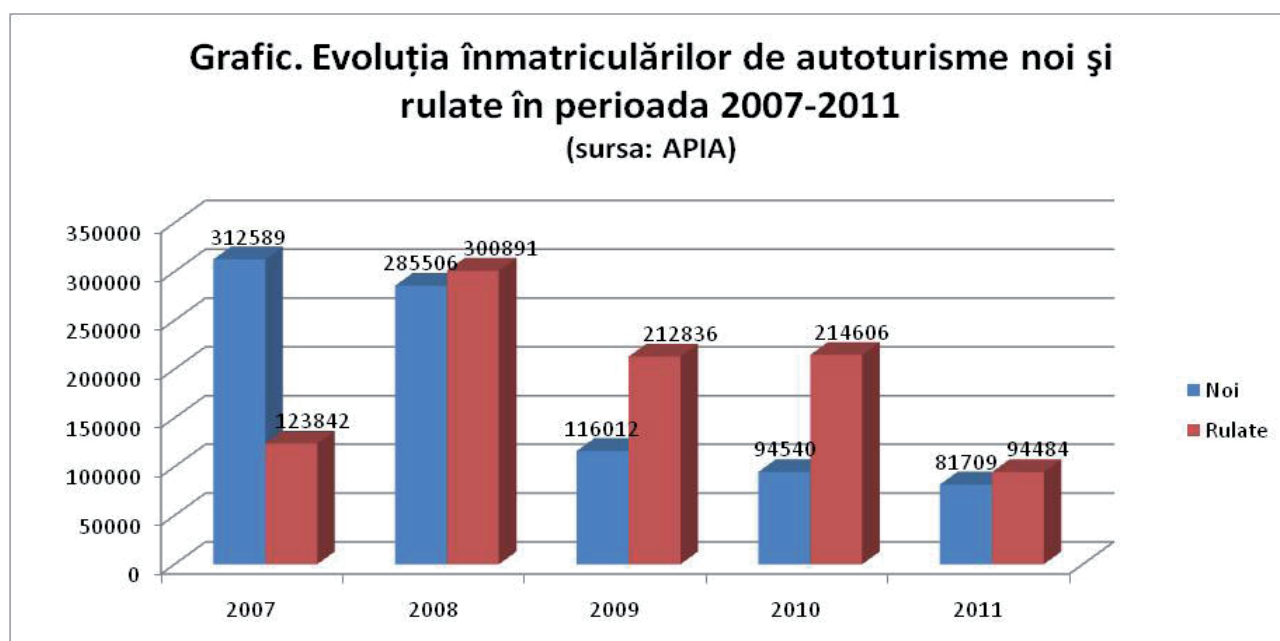


Evoluția parcului de vehicule a cunoscut în intervalul 2007 - 2011 o încetinire a dezvoltării sale **cantitative**, proces explicabil prin curbele de criză pe care le-au urmat evoluțiile celor mai multe procese economice în această perioadă. Asemănător evoluției generale se prezintă și cea a parcului de autoturisme, care, după o creștere cu peste 13% în intervalul 2007 - 2008, își încetinește ritmul ajungând aproape de stagnare în anul 2011 (doar + 0,35% față de anul anterior).





Din punct de vedere **calitativ**, parcul de autoturisme și-a încetinit ritmul înnoirii într-o manieră asemănătoare, în intervalul 2007 - 2011 scăzând în fiecare an numărul de autoturismelor noi înmatriculate.



Nivelul general al calității vehiculelor în România poate primi o ilustrare prin următoarele situații furnizate de către R.A.R.

Annual, în decursul a patru ani consecutivi (2008-2011), **vechimea medie** a vehiculelor aflate la prima prezentare la ITP a fost de peste 8,5 ani.

Conform datelor cuprinse în tabelul de mai jos, deși cunoaște o descreștere în perioada 2008 - 2011, **procentul vehiculelor neconforme din punct de vedere al securității rutiere** rămâne foarte mare în anul 2011, de 46,4%.

An	2008	2009	2010	2011
Nr. vehicule prezentate la ITP	1 585 645	1 686 862	1 968 384	1 919 804
Nr. mediu defecțiuni/autovehicul	4,75	5,2	5,15	4,86
Vechimea medie a vehiculelor prezentate la ITP (prima prezentare) în ani	9,83	8,63	8,8	9,33

Nr. vehicule inspectate în trafic	40 405	77 409	72 205	96 962
Procentaj de vehicule neconforme d.p.d.v. al securității rutiere din total verificate	53,9%	50,8%	49,2%	46,4%
Procentaj de vehicule care prezintă pericol iminent de accidente din cele neconforme	14%	21,6%	20,2%	18,5%
Procentaj de vehicule care prezintă pericol iminent de accidente din total verificate	7,5%	11%	9,9%	8,6%

Sursa: Registrul Auto Român

Conform datelor oferite de Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile (A.P.I.A.), la sfârșitul anului 2011, **rata de motorizare** (calculată după formula: număr de autoturisme/populație adultă x 1000¹) în România era de două ori mai scăzută decât media europeană. Exprimând în același timp o valoare cantitativă a parcului național de autoturisme, precum și o reflectare a bunăstării economice a cetățenilor țării, **rata de motorizare** poate contribui, în relație cu alți indicatori, la construirea unui set important de semnificații privind factorii cauzali ai accidentelor grave în România.

Nr.crt.	Țara	Rata de motorizare	Nr.crt.	Țara	Rata de motorizare
01	Italia	714	12	Norvegia	568
02	Elveția	635	13	Suedia	560
03	Austria	617	14	Olanda	558
04	Franța	615	15	Polonia	545
05	Slovenia	611	16	Portugalia	519
06	Germania	607	17	Cehia	513
07	Marea Britanie	606	18	Grecia	500
08	Finlanda	597	19	Danemarca	468
09	Irlanda	592	20	Slovacia	380
10	Belgia	587	21	Ungaria	344
11	Spania	584	23	România	284
		Media UE			584

Sursa: Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile din România (A.P.I.A.)

Drumurile

Ultimele date oficiale privind lungimea drumurilor din România, în funcție de categoria din care acestea fac parte, sunt prezentate în tabelul următor.

Tip drum	Lungime (km)	Date valabile pentru anul	În administrarea
Autostrăzi	332	2010	C.N.A.D.N.R. S.A.
Drumuri naționale	16.552	2010	C.N.A.D.N.R. S.A.
Drumuri județene	35.221	2010	Consiliilor Județene
Drumuri comunale	30.613	2010	Consiliilor Locale
Străzi în orașe	22.328*	2009	
Străzi în comune	97.660*	2009	Comunelor

Sursa: Compania Națională pentru Autostrăzi și Drumuri Naționale din România <http://www.cnadnr.ro>

Din punct de vedere cantitativ, rețeaua națională de drumuri a cunoscut o dezvoltare lentă. Această evoluție, exprimată fie în kilometri liniari de drum, fie în densitatea drumurilor la 100 km² de teritoriu, este disproporționată raportat la evoluția parcului național de vehicule ori la cea a numărului posesorilor de permis de conducere care, în aceeași perioadă 1990-2010, au sporit cu peste 100%, fiecare.

1 conform altei metode de calcul, rata de motorizare reprezintă raportul dintre numărul de autoturisme și totalul populației

2 Inclusiv autostrăzi și drumuri europene

		1990	1995	2000	2005	2010
Total km.		72.816	72.859	78.479	79.904	82.386
Naționale ²	km	14.683	14.683	14.824	15.934	16.884
	(+/-)	-	0	+ 141	+ 1.110	+ 950
Județene și comunale	km	58.133	58.176	63.655	63.970	65.834
	(+/-)	-	+ 43	+5.479	+ 315	+ 1.864
Densitatea drumurilor la 100 km ² de teritoriu		30,5	30,6	32,9	33,5	34,5

Sursa: Institutul Național de Statistică <http://www.insse.ro>

Infrastructura în România constituie un factor care introduce încă suficiente elemente de nesiguranță în sistemul complex pe care îl constituie circulația pe drumurile publice.

Această apreciere este sprijinită nu numai de reflectarea obiectivă, în cifre, a dinamicii scăzute în dezvoltarea rețelei naționale de drumuri, ci și de nivelurile subiectivității opiniei exprimate, fie aceea a nespecialiștilor, participanți la trafic, fie cea a persoanelor competente, experți ai diferitelor domenii implicate.

În studiile realizate de către Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității din cadrul I.G.P.R. și citate anterior, infrastructura a concentrat o mare parte din preocuparea subiecților în cauză.

Astfel, în anul 2010, șoferii români apreciau în marea lor majoritate că starea drumurilor se înrăutățise, comparativ cu perioada de referință - anul 2008. De asemenea, aceștia considerau într-o proporție dominantă (82,5%) că măsura cea mai eficientă de luat pentru îmbunătățirea traficului este legată de ameliorarea stării drumurilor.

Participanții la studiul din anul 2011 considerau că, după complexul de atitudini și comportamente periculoase manifestate de către diverșii participanți la traficul rutier, factorul infrastructură contribuie în cea mai mare măsură la producerea insecurității pe drumurile publice din România. Specialiștii intervievați au enumerat cele mai importante probleme de infrastructură, așa cum se structurează acestea pe diferitele medii de rezidență. **Mediul rural** este caracterizat, în principal, de traversarea localităților de către drumurile naționale (D.N.), la care se adaugă lipsa trotuarelor, iluminatul deficitar al drumurilor, lipsa sau insuficiența numărului ori amplasarea inadecvată a amenajărilor rutiere pentru traversare. Pentru **mediul urban** caracteristică este lipsa locurilor de parcare, ceea ce conduce la situații imprevizibile și periculoase (parcarea în apropierea trecerilor pentru pietoni, pe trotuare), precum și iluminatul deficitar. **O caracteristică generală** a drumurilor din România o constituie starea necorespunzătoare a indicatoarelor și marcajelor rutiere.

Circulația rutieră

Evoluția indicelui de mobilitate în România este crescătoare pentru intervalul 2007-2011. Creșterea valorii indicelui de mobilitate pentru România se află în legătură cu dinamica parcului auto și cu aceea a numărului conducătorilor auto. În perioada 2007-2009, valoarea indicelui de mobilitate crește semnificativ, iar în intervalul 2009-2011, această creștere se atenuază sensibil.

An	2007	2008	2009	2010	2011
Indice de mobilitate (milioane vehicule × km parcursi)	58.852	67.869	71.409	73.251	74.513

Sursa: Registrul Auto Român

Indicele de mobilitate înregistrat pentru o perioadă de trei ani (2007 - 2009) în diferitele țări europene pune în evidență o constantă a volumului de trafic.

Spre deosebire de aceste țări, în aceeași perioadă, România înregistrează o creștere constantă și semnificativă valoric a volumului traficului său, ca și consecință firească a dezvoltării economico-sociale. Aceasta semnifică diferența între echilibrul unor procese și sisteme în țările de referință și România.

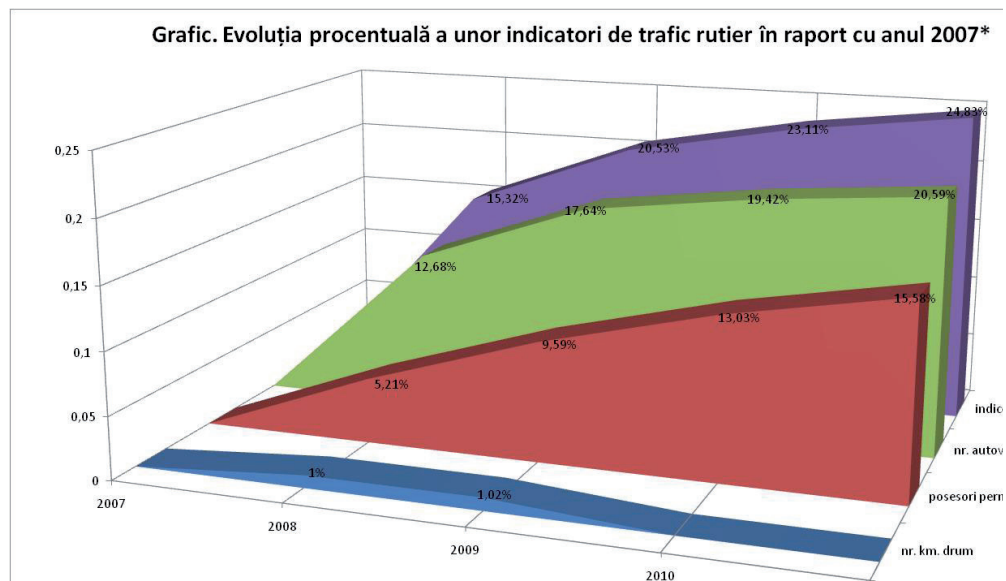
Evoluția diferită dă specificitate modului în care autoritățile române trebuie să gândească dezvoltarea proiectelor de creștere a siguranței rutiere.

Indicele de mobilitate în diferite țări europene (milioane vehicule x km)				
Țara	2007	2008	2009	Media (2007-2009)
Suedia	79,384	80,883	81,260	80,509
Marea Britanie	532,996	-	-	532,996
Irlanda	48,219	49,253	48,575	48,682
Elveția	59,612	60,407	60,918	60,312
Norvegia	38,349	-	-	38,349
Finlanda	53,250	52,980	53,350	53,193
Germania	692,000	690,100	n/a	690,100
Danemarca	49,258	49,403	n/a	49,403
Israel	44,996	47,169	n/a	47,169
Franța	560,200	552,400	551,900	554,833
Austria	74,418	75,669	n/a	75,669
Belgia	98,790	97,770	n/a	97,770
Italia ³	459,974	443,845	n/a	443,845
Slovenia	16,882	17,703	n/a	17,703
Estonia	9,668	9,351	8,790	9,270
Cehia	53,624	55,322	n/a	55,322
Grecia	75,093	78,400	n/a	78,400
Letonia	14,115	12,989	11,179	12,761
România	58,852	67,869	71,409	66,043

Sursa: Statistici naționale furnizate de către raportorii PIN (Road Safety Performance Index) în fiecare țară

În relație cu datele privind dinamica scăzută a dezvoltării rețelei de drumuri, creșterea volumului de trafic poate constitui una dintre sursele de explicație în construirea setului de factori cauzali ai evoluției numărului de accidente grave în România.

În graficul de mai jos, sunt alăturate, spre comparație, curbele de evoluție procentuală pentru anii 2007-2009 ale următorilor indicatori: numărul posesorilor de permis de conducere, valoarea numerică a parcului național de autovehicule, valoarea numerică a rețelei naționale de drumuri, indicele de mobilitate.



*pentru numărul de kilometri de drum, nu există date publice actualizate pentru anii 2010 și 2011, deci nu a putut fi calculată evoluția procentuală a indicatorului respectiv în acești ani.

3 estimarea numărului de vehicule-kilometri parcurși se bazează numai pe vehiculele de pasageri

Sistemul normativ-instituțional

În România, circulația pe drumurile publice este reglementată legal prin următoarele documente:

- ✓ Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- ✓ Hotărârea Guvernului nr. 1391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice.

Sistemul normativ este completat prin acte normative cu incidență în domeniul rutier emise de diferitele autorități.

Sistemul normativ este susținut instituțional de către autorități centrale și locale abilitate să-și exercite dreptul de reglementare și control. Lista acestor instituții și organizații, precum și a principalelor atribuții ale acestora, face obiectul capitolului **V Instituțiile cu atribuții în domeniul siguranței rutiere**, din prezenta lucrare.

Reglementările românești în domeniul circulației rutiere urmează tendința generală de omogenizare europeană a normelor. Ritmul alinierii la norme comune este însă unul care ține seama de realitățile naționale.

În țările Uniunii Europene există maniere diferite de reglementare națională a unor aspecte privind circulația rutieră, precum consumul de alcool, viteza de rulare pe diferite categorii de drumuri etc.

În tabelul următor sunt cuprinse valorile autorizate ale alcoolemiei conducătorilor auto, precum și alte seturi de condiții în legătură cu aceasta, pe care le-au reglementat pentru teritoriul lor statele UE. În tabel nu se face distincție între pragurile valorice ale palierelor contravențional și penal, ci doar între palierele admis și sancționabil.

Reglementarea valorilor autorizate privind alcoolemia conducătorilor auto în țările UE (g/l)

Nr.crt	Țara	Standard	Începători	Profesioniști	Mențiuni
01	Austria	0,5	0,1*	0,1	* experiență sub 2 ani
02	Belgia	0,5	0,5	0,5	
03	Bulgaria	0,5	0,5	0,5	
04	Cehia	0,0	0,0	0,0	
05	Cipru	0,5	0,5	0,5	
06	Danemarca	0,5	0,5	0,5	
07	Estonia	0,2	0,2	0,2	
08	Finlanda	0,5	0,5	0,5	
09	Franța	0,5	0,2	0,2*	* conducători de autobuze
10	Germania	0,5	0,0*	0,0**	* experiență sub 2 ani și persoanele sub 21 ani; ** conducători de mijloace de transport călători;
11	Grecia	0,5*	0,2**	0,2***	* 0,2 pentru conducătorii de motociclete și mopede; ** experiență sub 2 ani; *** șoferi pe mijloace de transport în comun, ambulanțe, substanțe periculoase sau ai camioanelor de peste 3,5 t.
12	Irlanda	0,8	0,8	0,8	
13	Italia	0,5	0,0	0,0	
14	Letonia	0,5	0,2*	0,5	* experiență sub 2 ani
15	Lituania	0,4	0,2*	0,2	* experiență sub 2 ani
16	Luxemburg	0,5	0,2*	0,2	* experiență sub 2 ani
17	Malta	0,8	0,8	0,8	
18	Marea Britanie	0,8	0,8	0,8	
19	Norvegia	0,2	0,2	0,2	
20	Olanda	0,5	0,2*	0,5	* experiență sub 5 ani
21	Polonia	0,2	0,2	0,2	
22	Portugalia	0,5	0,5	0,5	
23	România	0,0	0,0	0,0	

24	Slovacia	0,0	0,0	0,0	
25	Slovenia	0,5	0,0*	0,0	* persoane cu vârsta sub 21 de ani și experiență sub 2 ani - chiar dacă dețin o altă categorie de permis de conducere;
26	Spania	0,5	0,3*	0,3	* experiență sub 2 ani
27	Suedia	0,2	0,2	0,2	
28	Ungaria	0,0	0,0	0,0	

Sursa: European Commission, Traffic rules at a glance,

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/observatory/doc/alcobol_rules.pdf

Valorile limitelor de viteză pentru circulația pe diferitele categorii de drumuri în țările UE sunt prezentate mai jos. În tabel nu se face distincție între diferitele niveluri de sancționabilitate în legătură cu depășirea limitei de viteză, ci sunt cuprinse doar pragurile valorice între nivelul admis și cel sancționabil.

Reglementarea limitelor de viteză ale autovehiculelor pentru diferitele categorii de drum în țările Uniunii Europene (km/h)

Nr.crt	Țara	Autostradă	În afara localității	În localitate	Mențiuni
01	Austria	130	100	50	
02	Belgia	120	90 / 120*	50 / 30**	* 120 pe șosele cu dublu sens, cu cel puțin două benzi pe sens și separator fizic între sensuri ** 30 în vecinătatea școlilor
03	Bulgaria	130	90	50	
04	Cehia	130	90	50	
05	Cipru	100	80	50	
06	Danemarca	130	80	50	
07	Estonia	-	90 / 100 / 110*	50	* 110 pe șosele cu dublu sens, cu separator fizic între sensuri / 100 pe porțiuni limitate ale drumurilor pe două rânduri - toate doar pe o perioadă limitată a anului, de la 1 mai până la 1 octombrie
08	Finlanda	100 / (120)*	80 / 100**	40 / 50***	* 120 doar pe timp de vară, și atunci nu peste tot ** 80 (de bază) și 100 (excepție, rar iarna - semnele pentru limitarea vitezei sunt schimbate de două ori pe an pe drumurile principale, cu limite de timp pentru vară/iarnă *** 40 pe mai mult de jumătate dintre străzi
09	Franța	130*	90 / 110**	50	* 110 pe timp ploios sau alte precipitații ** 110 pe șosele cu dublu sens, cu cel puțin două benzi pe sens și separator fizic între sensuri - redusă la 90 km/h pe timp ploios sau alte precipitații / 90 pe alte drumuri, redusă la 80 km/h pe timp ploios sau alte precipitații
10	Germania	130*	100	50 / 30	* 130 este viteza recomandată, acolo unde nu sunt specificate alte limite de viteză
11	Grecia	130	90	50	
12	Irlanda	97	97	48	
13	Italia	130*	90 / 110**	50	* poate crește până la 150 prin decizia autorităților care administrează autostrăzile; ** 110 pe principalele drumuri din afara orașelor (ex. șosele cu dublu sens cu cel puțin 2 benzi pe fiecare sens și cu separator fizic al traficului)
14	Letonia	- *	90**	50	* 110 prin lege, deși în prezent nu există autostrăzi ** 80 pentru camioane cu masa totală peste 7,5 tone
15	Lituania	130 / 110*	90	50	* 130 de la 1 aprilie până la 31 octombrie, 110 în timpul celorlalte sezoane
16	Luxemburg	130*	90	50	* 110 pe timp ploios
17	Malta	-	80	50	
18	Marea Britanie	112	97 / 112*	32 / 48	* 112 pe drumurile cu dublu sens
19	Norvegia	100	80	70 / 50 / 30	
20	Olanda	120*	80 / 100**	70 / 50 / 30 ***	* Sistemul de administrare al autostrăzilor utilizează VMS (Variable Message Sign), unde viteza indicată este obligatorie ** În funcție de aspectul drumului și de măsurile de mediu *** De la <5 (zonele rezidențiale) până la 70 (drumuri de legătură cu fluxuri mari)
21	Polonia	130	90 / 100 / 110*	50 / 60**	* 110 pe drumuri expres cu dublu sens (semi-autostrăzi cu control al accesului total sau parțial); 100 pe drumurile expres cu o singură bandă pe sens sau pe șoselele cu dublu sens, cu cel puțin două benzi pe sens ** 60 de la 11 p.m. până la 5 a.m.
22	Portugalia	120	90	50	
23	România	130	90 / 100*	50	* 100 pe drumurile expres (E)
24	Slovacia	130 / 90*	90	50	* Pe autostrăzi și drumuri expres în interiorul zonelor construite/ localităților

25	Slovenia	130	90 / 100*	50 / 30 / 10**	* 100 doar pe drumurile destinate traficului motorizat / autovehiculelor ** 10 în zonele pietonale
26	Spania	120	90 / 100*	50	* Depinde de numărul de benzi sau de lățimea acostamentului
27	Suedia	110	70	50	
28	Ungaria	130	90	50	
29	Elveția	120	80	50/30	

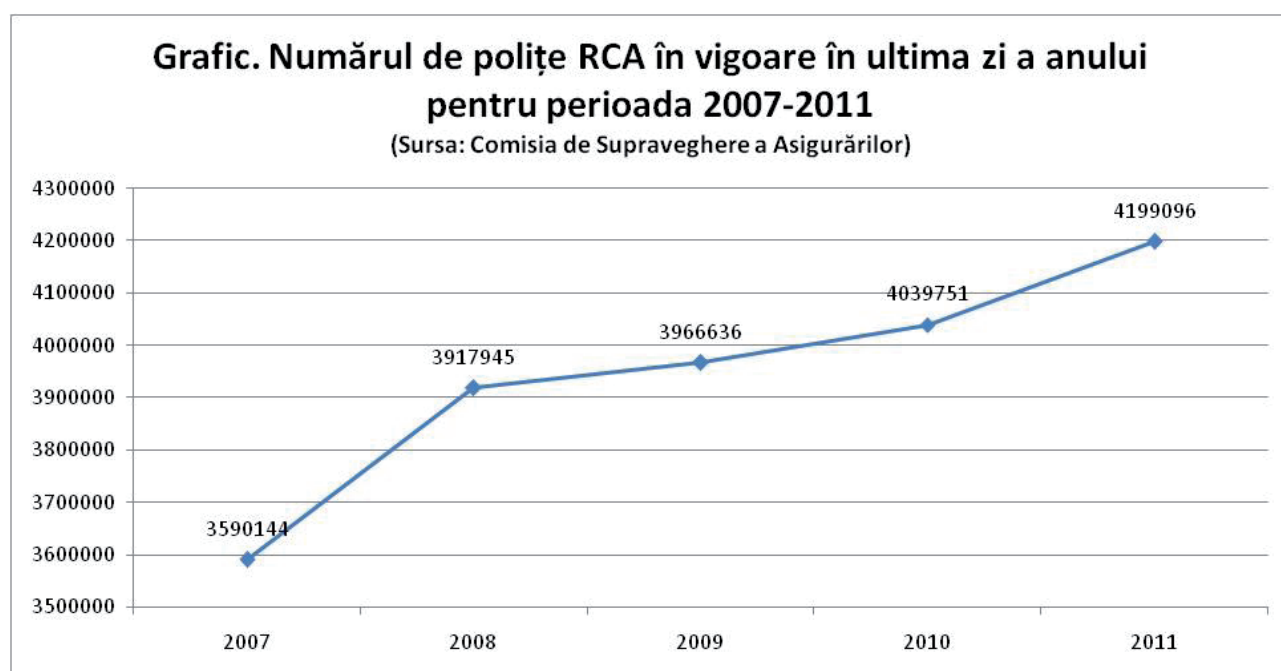
Sursa: European Commission, *Traffic rules at a glance*,
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/observatory/doc/speed_rules.pdf

La activitatea autorităților centrale și locale din România se adaugă contribuții pe care, sistematic ori ocazional, de sine stătător sau în cooperare cu cele ale statului, le pot aduce instituții sau organizații din mediul economic, academic/universitar, neguvernamental ori asociativ-reprezentativ, de interes public sau privat.

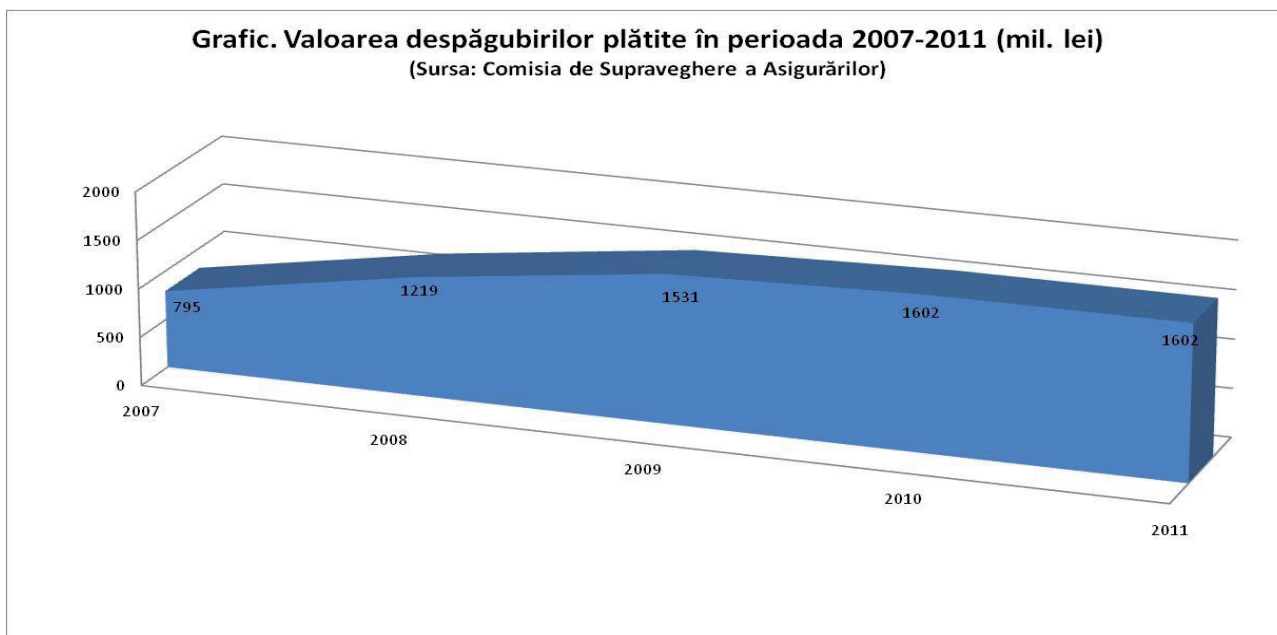
Un exemplu de acest fel este Asociația Producătorilor și Importatorilor de Autoturisme din România (A.P.I.A.), care, pentru realizarea prezentei lucrări, a pus la dispoziția Inspectoratului General al Poliției Române date ale propriilor măsurări și evaluări privind fenomene de interes comun în domeniu.

Un alt exemplu îl constituie organizațiile din domeniul asigurărilor. Comisia de Supraveghere a Asigurărilor (C.S.A.) este autoritatea împuternicită prin lege să autorizeze, supravegheze și să verifice asigurătorii și intermediarii în asigurări din România. Datele deținute de către C.S.A. sunt un reper valoros în descrierea unor fenomene legate de circulația rutieră din România, precum și în realizarea unei eventuale estimări a costurilor sociale ale accidentelor rutiere grave.

Evoluția numărului autovehiculelor asigurate prin poliță RCA în România în perioada 2007-2011 este reflectată în graficul de mai jos.

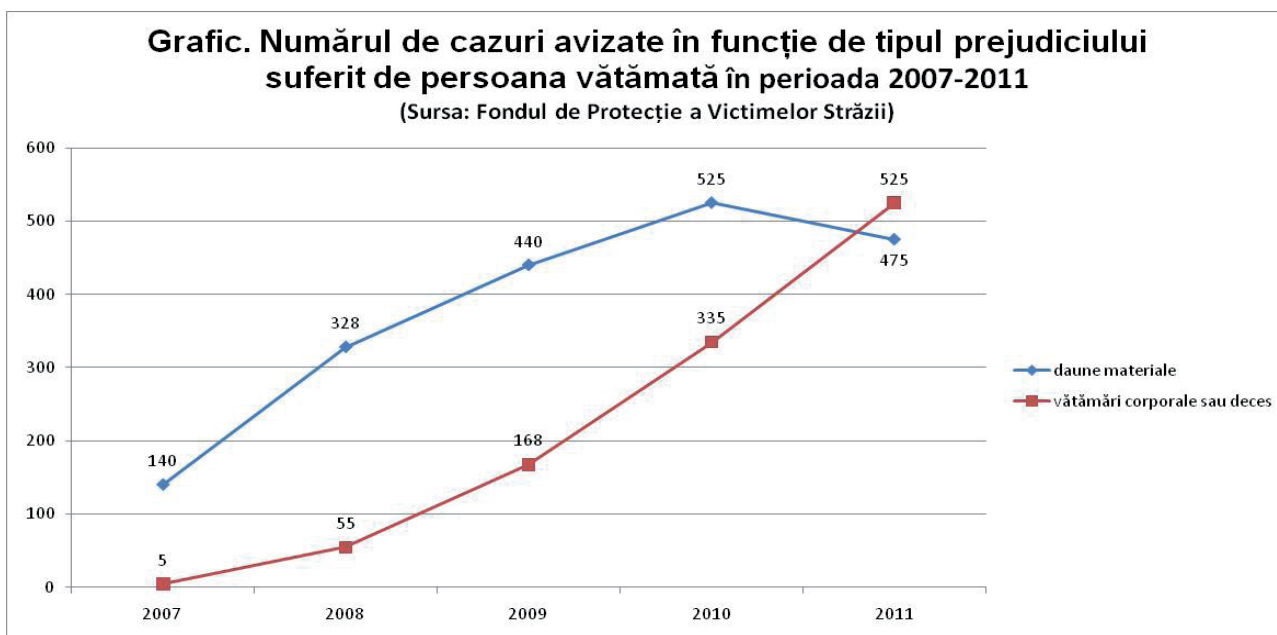


Pentru aceeași perioadă, valoarea despăgubirilor plătite în urma evenimentelor rutiere în care responsabilitatea pentru accident revenea unui vehicul asigurat prin RCA a evoluat ascendent în perioada 2007-2009, pentru restul perioadei analizate aceasta rămânând constantă.



În privința evenimentelor rutiere produse de către autori neasigurați ori neidentificați, aceste evenimente sunt gestionate asiguratoriu de către Fondul de Protecție a Victimelor Străzii.

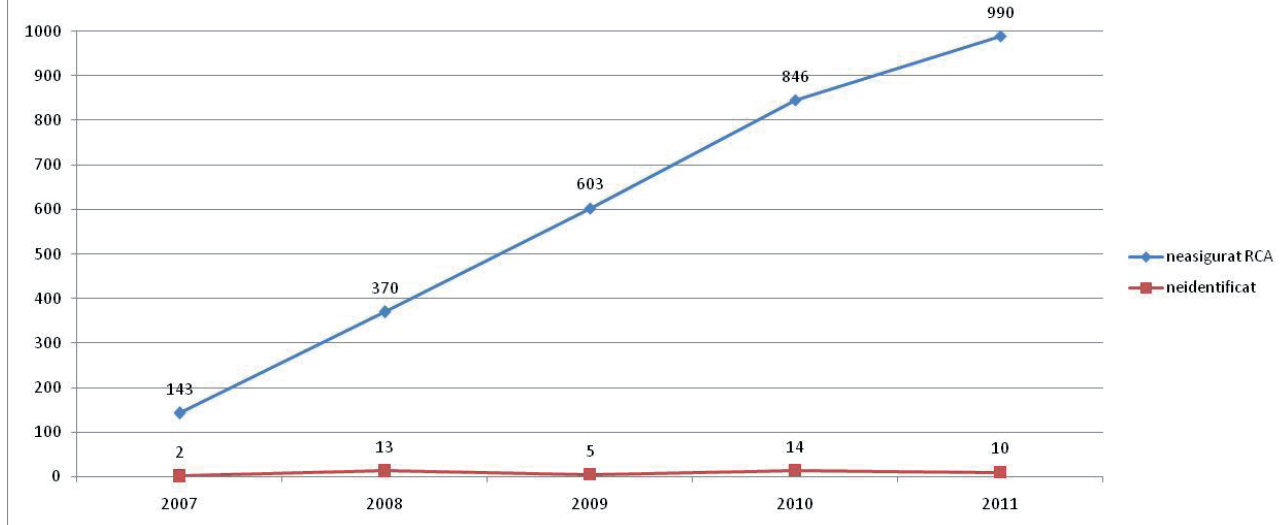
Evoluția numărului cazurilor în care a intervenit acțiunea asiguratorie a F.P.V.S. în perioada 2007 - 2011, atât în funcție de tipul daunei produse, cât și de calitatea de „neasigurat/neidentificat” a vehiculului responsabil este reflectată în graficele următoare.

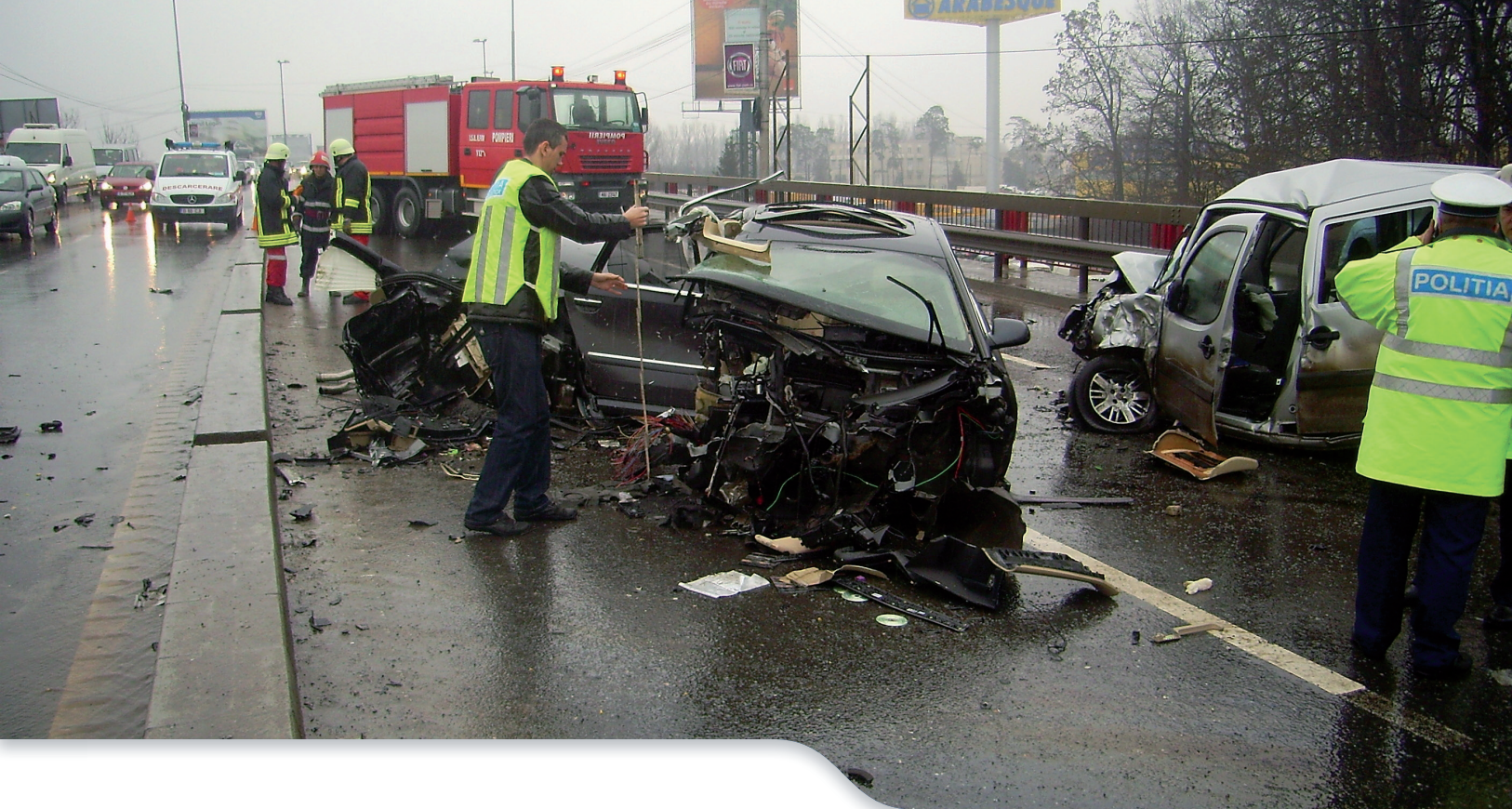




Grafic. Numărul de cazuri avizate în funcție de vehiculul vinovat/ autor în perioada 2007-2011

(Sursa: Fondul de Protecție a Victimelor Străzii)





CAPITOLUL 2

II. INDICATORI MACRO-ANALITICI Aspecte privind evoluția accidentelor grave de circulație în perioada 2007-2011

Se discută frecvent despre accidentele de circulație, dar foarte puțini dintre cei care utilizează terminologia specifică știu care este definiția legală a acestui tip de evenimente, modul de clasificare, respectiv modul de soluționare a acestora.

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

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

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

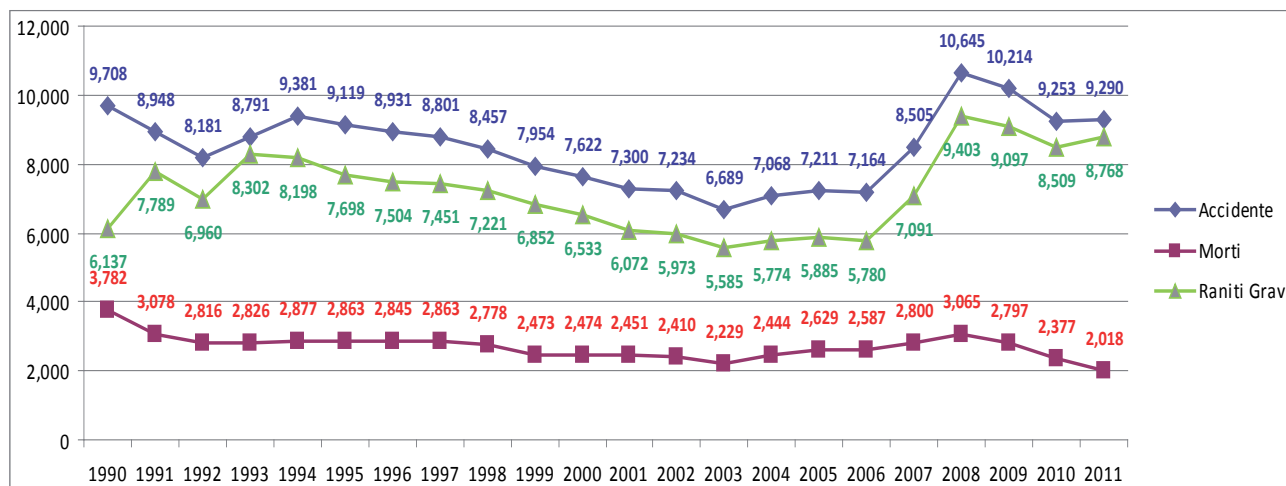
Accidentele de circulație se clasifică în raport de:

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

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

Accidentele soldate cu victime, indiferent de gravitatea lor, sunt cercetate de către poliția rutieră, sub supravegherea procurorului.

Evoluția accidentelor grave de circulație în perioada 1990-2011



Așa cum se poate constata în graficul anterior, evoluția **accidentelor rutiere grave** în România, în perioada 1990-2011, a cunoscut trei etape importante:

- ✓ O etapă **descendentă**, între anii **1990-2003**, când numărul accidentelor rutiere a scăzut de la 9.708 până la 6.689, reprezentând o reducere cu 31%;
- ✓ O etapă puternic **ascendentă** în perioada **2003-2008**, numărul accidentelor de circulație crescând cu 59,1%, de la 6.689 la 10.645;
- ✓ O etapă **descendentă**, între anii **2008-2011**, când numărul accidentelor rutiere a scăzut cu 12,7%, de la 10.645 la 9.290.

Numărul de morți și de răniți grav în urma acestor accidente a cunoscut aceeași dinamică, însă, în cazul numărului de persoane decedate, creșterea a fost de numai 37,5% în perioada 2003-2008 (de la 2.229 la 3.065 persoane decedate), iar în perioada 2008-2011 s-a înregistrat o reducere cu 34% (de la 3.065 la 2.018 persoane decedate), mult mai importantă decât cea înregistrată în cazul accidentelor rutiere.

Trebuie precizat faptul că, în anul 2000, la nivelul Uniunii Europene a fost luată decizia ca, până în 2010, numărul persoanelor decedate în accidente de circulație să fie redus la jumătate, obiectiv care a fost atins aproape în întregime de către cele 15 țări care și-au asumat inițial acest obiectiv (EU 15), numărul deceselor fiind redus cu 48%, în timp ce în UE 27, adică totalitatea țărilor membre ale UE, procentul atins a fost de 43%.

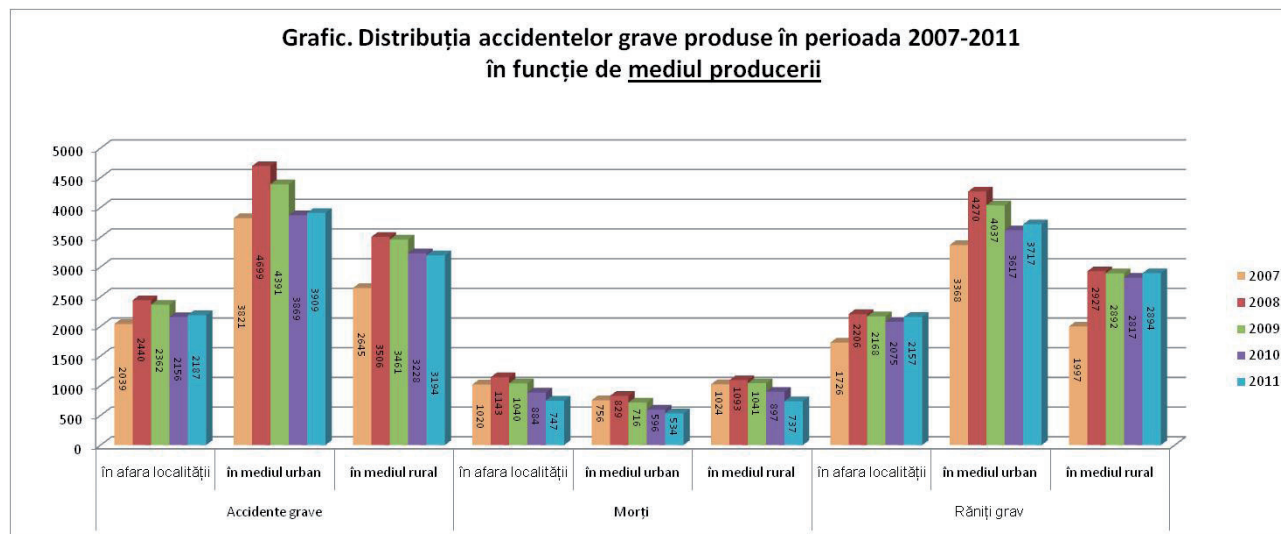
Cele mai importante reduceri ale numărului de decese au fost obținute de Letonia și Estonia (61%), urmate de Lituania (58%), Spania, Luxemburg, Franța, Slovenia și Suedia, toate aceste țări atingând obiectivul inițial, de diminuare cu 50% a numărului de decese.

În acest clasament, România se află pe ultimul loc, reușind o reducere de numai 3% a deceselor în accidente rutiere în perioada 2001-2010, însă trebuie remarcată tendința ultimilor 3 ani, când țara noastră a reușit să mențină o tendință descendentă a numărului de decese produse în accidente de circulație, scăderile fiind de 9% în 2009 și de 15% în 2010 și 2011.⁴ Mai mult decât atât, în 2010 România a reușit să reducă decesele cu un procent mai mare decât media înregistrată la nivelul Uniunii Europene (-15%, comparativ cu -11% în U.E.).

⁴ 5th Road Safety PIN Report - European Transport Safety Council - June 2011

În continuare vom analiza evoluția în ultimii 5 ani a accidentelor grave de circulație și a consecințelor umane ale acestora, în funcție de anumite caracteristici ale mediului în care s-au produs accidentele, ale infrastructurii, precum și ale persoanelor implicate în accidente rutiere.

Grafic. Distribuția accidentelor grave produse în perioada 2007-2011 în funcție de mediul producerii



Anul	Accidente grave			Morți			Răniți grav		
	În afara localității	În mediul urban	În mediul rural	În afara localității	În mediul urban	În mediul rural	În afara localității	În mediul urban	În mediul rural
2007	2.039	3.821	2.645	1.020	756	1.024	1.726	3.368	1.997
2008	2.440	4.699	3.506	1.143	829	1.093	2.206	4.270	2.927
2009	2.362	4.391	3.461	1.040	716	1.041	2.168	4.037	2.892
2010	2.156	3.869	3.228	884	596	897	2.075	3.617	2.817
2011	2.187	3.909	3.194	747	534	737	2.157	3.717	2.894

Analizând tabelul ilustrat anterior, se constată faptul că, deși cele mai multe accidente grave s-au produs în mediul urban, cele mai multe decese au fost înregistrate în mediul rural și în afara localității.

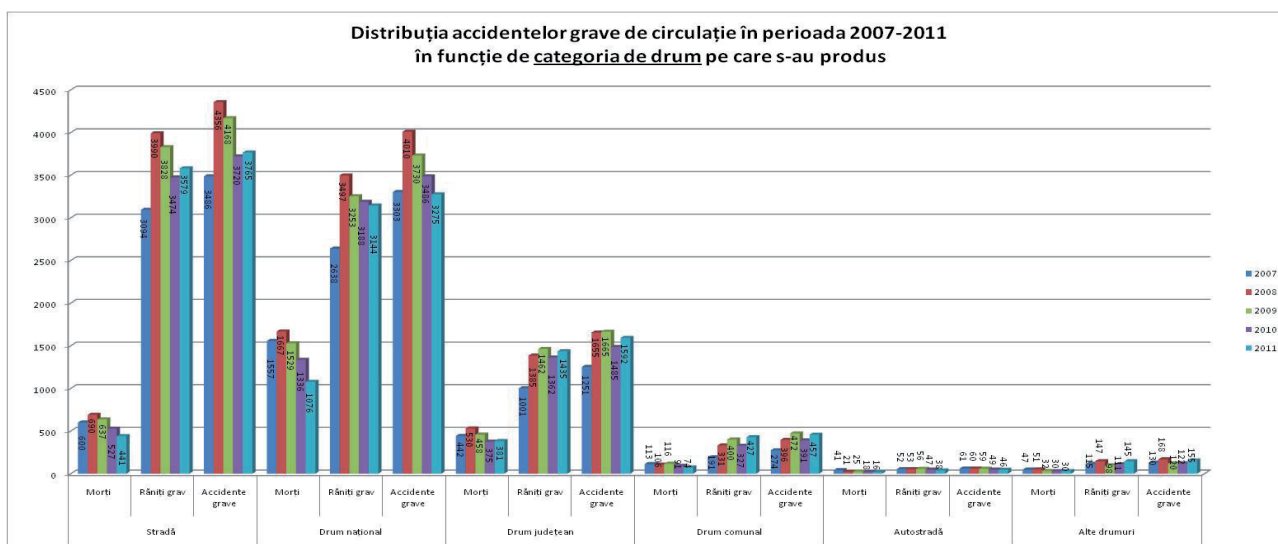
Mai mult decât atât, dacă raportăm numărul de persoane decedate la numărul accidentelor grave produse, se observă că **rata de mortalitate cea mai ridicată** în urma accidentelor rutiere grave s-a înregistrat **în afara localităților**, deși tendința acesteia este de diminuare, de la 1 persoană decedată la 2 accidente în anul 2007, la 1 persoană decedată la 3 accidente în anul 2011. Cea mai scăzută rată s-a înregistrat în anul 2011, pentru accidentele produse în mediul urban, raportul fiind de 1 persoană decedată la 7 accidente grave produse.

Totodată, observăm că **accidentele grave** de circulație și **răniții grav** în urma acestora manifestă o similaritate a distribuției în funcție de mediul producerii, înregistrând aceleași ponderi în total:

- ✓ **43%** în mediul urban;
- ✓ **o treime** în mediul rural;
- ✓ **un sfert** în afara localității.

În ceea ce privește **persoanele decedate**, acestea cunosc o altă distribuție, constantă, de altfel, de-a lungul perioadei analizate, respectiv câte 37% în mediul rural și în afara localității și 26% în mediul urban.

Aceasta semnifică faptul că, deși numărul accidentelor grave, al răniților grav sau al persoanelor decedate s-a redus în fiecare dintre categoriile de mediu în cursul perioadei analizate, nu s-au produs mutații semnificative în ceea ce privește mediul de producere, astfel încât ponderea în total a accidentelor sau persoanelor vătămate în fiecare tip de mediu a rămas constantă de-a lungul ultimilor 5 ani.

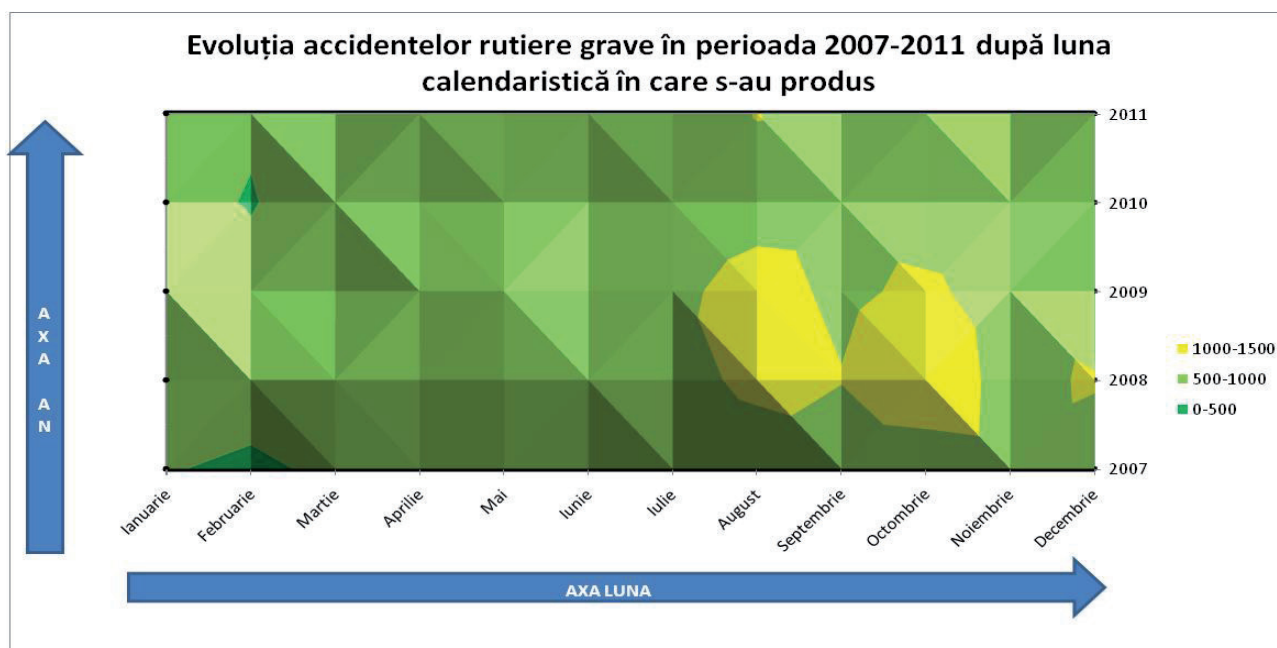


Anul	Stradă			Drum național			Drum județean		
	Morți	Răniți grav	Accidente grave	Morți	Răniți grav	Accidente grave	Morți	Răniți grav	Accidente grave
2007	600	3.094	3.486	1.557	2.638	3.303	442	1.001	1.251
2008	690	3.990	4.356	1.667	3.497	4.010	530	1.385	1.655
2009	637	3.828	4.168	1.529	3.253	3.730	458	1.462	1.665
2010	527	3.474	3.720	1.336	3.188	3.486	375	1.362	1.485
2011	441	3.579	3.765	1.076	3.144	3.275	381	1.435	1.592
Anul	Drum comunal			Autostradă			Alte drumuri		
	Morți	Răniți grav	Accidente grave	Morți	Răniți grav	Accidente grave	Morți	Răniți grav	Accidente grave
2007	113	191	274	41	52	61	47	115	130
2008	106	331	396	21	53	60	51	147	168
2009	116	400	472	25	56	59	32	98	120
2010	91	327	391	18	47	49	30	111	122
2011	74	427	457	16	38	46	30	145	155

Cele mai multe accidente rutiere grave s-au produs, în perioada 2007-2011, pe **străzile** din orașe sau comune (**41%**), urmate de cele produse pe **drumurile naționale (38%)**, de remarcat fiind faptul că aceste ponderi au rămas aproximativ aceleași în toți anii perioadei analizate.

Evoluția numărului de accidente și de victime pe fiecare categorie de drum este descendentă. O oarecare excepție face anul 2011 când deși, per total, s-au înregistrat mai puține accidente grave și mai puține persoane rănite grav decât în 2010, se constată creșterea numărului de accidente rutiere și de răniți grav în urma acestor accidente pe *străzile* din localitate, dar și pe *drumurile județene și comunale* din România.

Este de remarcat faptul că accidentele produse pe *drumurile naționale* au fost de o gravitate mai mare, ele generând aproximativ **55% dintre persoanele decedate** în accidente rutiere în perioada analizată.



În funcție de luna calendaristică, se observă anumite particularități sezoniere în producerea accidentelor grave de circulație.

Astfel, conform graficului anterior, în intervalul 2007-2011, numărul accidentelor rutiere grave atinge, în general, minimumul în perioada ianuarie - martie, după care înregistrează o evoluție ascendentă pentru perioada aprilie - august, când se apropie de maxim, rămâne la o cotă ridicată până în luna octombrie, în lunile noiembrie și decembrie înregistrând tot valori mari, dar în scădere. Această evoluție are directă legătură atât cu condițiile meteo și, prin urmare, cu viteza de deplasare a vehiculelor, cât și cu perioadele de concediu/sărbători.

Evoluția accidentelor rutiere grave în perioada 2007-2011, în funcție de luna producerii

	2007	2008	2009	2010	2011
Ianuarie	523	617	731	584	540
Februarie	435	681	584	485	533
Martie	570	753	621	652	536
Aprilie	604	777	793	667	735
Mai	684	863	909	769	780
Iunie	634	902	858	776	850
Iulie	703	878	965	887	902
August	794	1.083	1.061	940	1.006
Septembrie	878	1.007	967	928	885
Octombrie	900	1.123	1.035	892	960
Noiembrie	928	935	914	858	697
Decembrie	852	1.026	776	815	866

Cauzele accidentelor grave de circulație produse în perioada 2007-2011

Cauze	2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011
Indisciplină pietoni	2148	2349	2174	2028	1922					
Viteza	1393	2088	1977	1826	1742					
neacordare prioritate pietoni	762	915	854	793	845					
neacordare prioritate vehicule	701	900	852	734	759					
conducere sub influenta alcoolului	171	263	289	267	301					

Alte cauze cu valori ridicate în perioada 2007-2011

Cauze	2007	2008	2009	2010	2011	2007	2008	2009	2010	2011
Conducere imprudenta	783	845	795	654	640					
Abateri bicidisti	277	340	420	443	541					
Depasire neregulamentara	449	509	483	401	350					
Nerespectare distanta între vehicule	207	362	339	286	310					

Conform datelor înregistrate în *Evidența Accidentelor de Circulație*, principala cauză a accidentelor grave produse în țara noastră în ultimii 5 ani este **indisciplina pietonilor**, fie că vorbim despre traversare neregulamentară, de deplasarea pietonilor pe carosabil sau de imprudența ori nesupravegherea minorilor. Aceasta reprezintă, în anul 2007, cauza a **25%** dintre accidentele grave de circulație, ajungând să reprezinte cauză pentru **23%** dintre accidente în anul 2011.

Cea de-a doua cauză de producere a accidentelor rutiere grave este **viteza**, atât viteza neregulamentară, cât și viteza neadaptată la condițiile de drum. Ponderea accidentelor grave având această cauză a scăzut de la **25%** din total în 2007 la **19%** în anul 2011.

Cea de-a treia cauză este **neacordarea priorității pietonilor** și cumulează aproximativ **9%** dintre accidentele de circulație grave.

Așa cum se observă și în grafic, **numărul accidentelor rutiere are o tendință de scădere după anul 2008, indiferent de cauza care le-a generat**. Excepție de la această evoluție fac accidentele produse din cauza **abaterilor biciclistilor**, care practic s-au dublat din 2007 până în 2011 (de la **277** la **541** accidente), probabil și pe fondul creșterii importante a numărului utilizatorilor de biciclete în România în contextul inexistenței unor amenajări rutiere specifice acestui tip de transport.

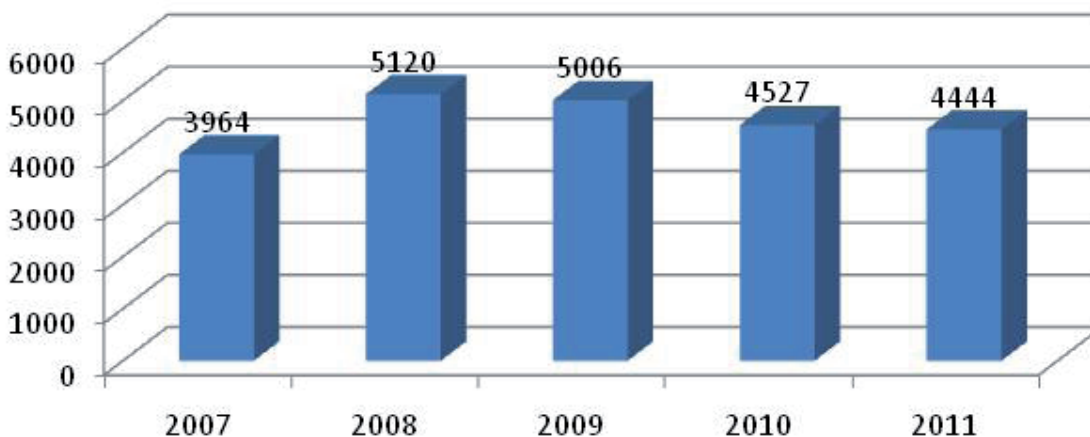
De asemenea, se constată faptul că numărul accidentelor rutiere grave produse de șoferi aflați sub influența alcoolului a crescut semnificativ de la 171 în 2007 la 301 în 2011, reprezentând o majorare cu 76% a cazurilor de acest tip.

Este important de menționat faptul că ierarhia cauzelor suportă modificări în funcție de mediul și de categoria de drum pe care s-a produs accidentul rutier.

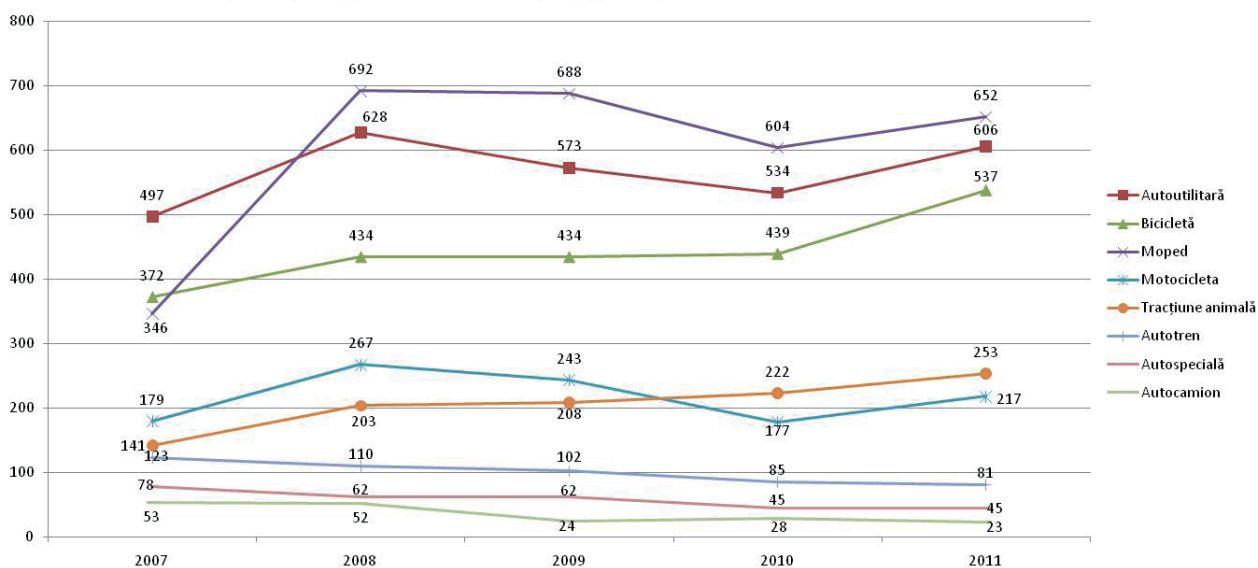
Astfel, în afara localităților și pe drumurile naționale pe primul loc se vor situa accidentele generate de viteza, în timp ce în interiorul localităților, mai ales cele urbane, urcă în ierarhie cauzele legate de comportamentul neregulamentat al pietonilor și cele legate de acordarea priorității, atât pentru pietoni, cât și pentru alte vehicule.

Mediul rural reprezintă, din punct de vedere al cauzalității, o combinație între celelalte două categorii, reunind atât cauze specifice accidentelor produse în mediul urban, cât și celor produse în afara localității. Această situație este determinată, în primul rând, de faptul că, în România, foarte multe localități rurale sunt traversate de drumuri naționale sau chiar europene, cu trafic intens.

Grafic. Accidente grave de circulație în care au fost implicate autoturisme



Grafic. Distribuția accidentelor grave de circulație produse în perioada 2007-2011 în funcție de categoria vehiculului angajat în producerea acestora - fără autoturisme



	Autoturism	Autoutilitară	Bicicletă	Moped	Motocicleta	Tracțiune animală	Autotren	Autospecială	Autocamion
2007	3.964	497	372	346	179	141	123	78	53
2008	5.120	628	434	692	267	203	110	62	52
2009	5.006	573	434	688	243	208	102	62	24
2010	4.527	534	439	604	177	222	85	45	28
2011	4.444	606	537	652	217	253	81	45	23

După cum se observă în tabelul de mai sus, **autoturismele** sunt cele mai numeroase autovehicule implicate în accidentele rutiere grave, ponderea acestora în totalul autovehiculelor angajate în accidente

diminuându-se de la **66%** în 2007 la **62,8%** în anul 2011. Această situație poate fi explicată prin faptul că autoturismele sunt cele mai numeroase autovehicule în România, reprezentând o pondere de aproximativ 80% din total.

Totuși, dacă ne raportăm la situația anului 2011, constatăm faptul că există categorii de autovehicule care prezintă un grad de implicare mult mai ridicat decât autoturismele în accidentele de circulație grave. Astfel, dacă autoturismele reprezintă 80% din totalul vehiculelor și sunt anagajate în 62,8% dintre accidente, în cazul mopederelor, de exemplu, acestea reprezintă 3,7% din totalul vehiculelor, dar au fost implicate în 9,2% dintre accidentele rutiere.

Totodată, se poate observa o evoluție ascendentă a numărului de accidente grave de circulație în care au fost angajate **biciclete**, de la **372** în 2007 la **537** în anul 2011, însoțită și de o ușoară majorare a procentului pe care acest tip de vehicul îl reprezintă în total, de la **6,2%** la **7,6%**.

Din punct de vedere al **consecințelor umane ale accidentelor rutiere**, situația a evoluat pozitiv în perioada analizată, după momentul de vârf din 2008 fiind înregistrate scăderi succesive ale numărului de persoane decedate și al răniților grav în anii 2009-2011.

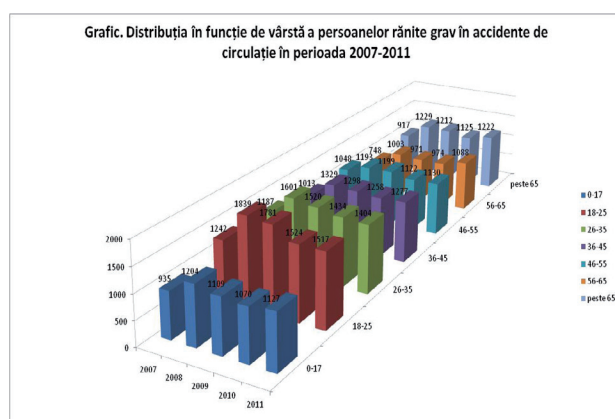
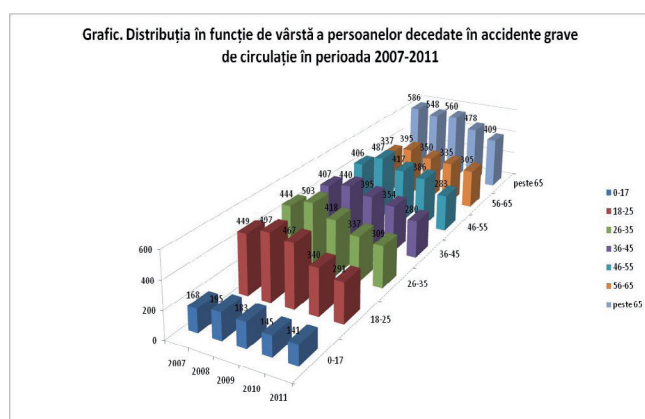
Indicii de mortalitate rutieră calculați pentru perioada 2007-2011 demonstrează și ei această evoluție, regresând de la valoarea maximă constatată în anul 2008, de **142** morți/1 milion locuitori la valoarea de **94** morți/1 milion locuitori.

Totuși, valoarea înregistrată în România în anul 2010, de **111** morți/1 milion locuitori, reprezintă dublul mediei europene, de 62 morți/1 milion locuitori și situează țara noastră pe penultimul loc între țările Uniunii Europene.

Distribuția în funcție de sex a numărului de victime ale accidentelor rutiere grave în perioada 2007-2011

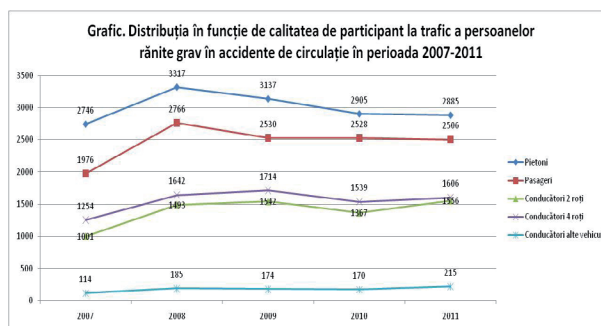
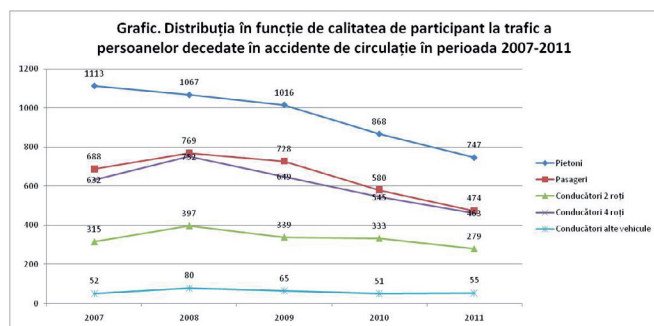
	Morți		Răniți grav	
	Bărbați	Femei	Bărbați	Femei
2007	2.060	740	4.627	2.464
2008	2.300	765	6.199	3.204
2009	2.103	694	5.976	3.121
2010	1.802	575	5.562	2.947
2011	1.545	473	5.699	3.069

Majoritatea victimelor accidentelor rutiere grave sunt **bărbați**, în fiecare dintre cei 5 ani analizați aceștia reprezentând **trei sferturi** dintre persoanele decedate și **două treimi** dintre cele rănite grav. O posibilă explicație a acestei situații poate fi aceea că bărbații sunt majoritari și printre posesorii de permis auto, fiind astfel mult mai prezenți în trafic decât femeile.



Analiza distribuției din punct de vedere al vârstei **persoanelor decedate** în accidente rutiere grave indică cel puțin două categorii cu un risc rutier mai ridicat. Acestea sunt categoria persoanelor **peste 65 de ani**, care a reprezentat aproximativ **20%** dintre victime în perioada analizată și cea a tinerilor între **18-25 ani**, care cumulează aproximativ **15%** din total. Celelalte categorii de vârstă ocupă procente oarecum egale, de **14-15%** din totalul victimelor accidentelor rutiere.

Interesant este faptul că, atunci când vorbim despre distribuția **persoanelor rănite grav**, grupa de vârstă cea mai bine reprezentată este cea a tinerilor cu vârste între **18-25 de ani** (aproximativ **18%**), în timp ce persoanele **peste 65 de ani** ajung să dețină un procent mai mic, de numai **13%** din total. Această situație poate fi pusă și pe seama vulnerabilității persoanelor în vârstă care, odată implicate în accidente rutiere, au un risc mai mare de deces comparativ cu persoanele tinere.



	Pietoni		Pasageri		Conducători 2 roți		Conducători 4 roți		Conducători alte vehicule	
	Morți	Răniți grav	Morți	Răniți grav	Morți	Răniți grav	Morți	Răniți grav	Morți	Răniți grav
2007	1.113	2.746	688	1.976	315	1.001	632	1.254	52	114
2008	1.067	3.317	769	2.766	397	1.493	752	1.642	80	185
2009	1.016	3.137	728	2.530	339	1.542	649	1.714	65	174
2010	868	2.905	580	2.528	333	1.367	545	1.539	51	170
2011	747	2.885	474	2.506	279	1.556	463	1.606	55	215

Cele mai multe dintre persoanele **decedate** în accidente rutiere au avut calitatea de **pieton**, ponderea acestora în totalul persoanelor decedate fiind de aproximativ **36%**. Următoarele categorii importante ca și reprezentare sunt cele ale **pasagerilor** și **șoferilor de vehicule cu 4 roți**, fiecare dintre aceste categorii reunind aproximativ câte **un sfert** dintre victimele accidentelor rutiere.

Și în cazul persoanelor **rănite grav**, cele mai multe au avut calitatea de **pieton** (aproximativ **35%**), urmate de categoria **pasagerilor în vehicule** (aproximativ **28%**), a **conducătorilor de vehicule cu 4 roți** (aproximativ **18%**) și cei ai **vehiculelor cu 2 roți** (aproximativ **16%**).

După cum se poate observa în reprezentarea grafică, evoluția **deceselor** în rândul fiecărei categorii de participanți la trafic a fost diferită pe parcursul celor 5 ani avuți în vedere în cadrul analizei. Se constată, spre exemplu, o reducere importantă, de **32,8%**, a numărului de decese în rândul **pietonilor** (de la 1.113 în 2007 la 747 în 2011), dar și în rândul **șoferilor de vehicule cu 4 roți** - cu **25%** și al **pasagerilor** în aceste vehicule - cu **32,7%**. Reducerea a fost, însă, mai puțin accentuată în cazul deceselor în rândul **conducătorilor de autovehicule cu 2 roți** - **11,4%**.

Evoluția numărului de **răniți grav** în fiecare dintre categorii este opusă celei a persoanelor decedate, de data aceasta fiind vorba despre creșteri importante de la un an la altul, astfel încât numărul **pasagerilor răniți grav** a ajuns de la 1.976 în anul 2007 la 2.506 în anul 2011 (**+26,8%**), al **conducătorilor de vehicule cu 2 roți** a crescut cu **55,4%**, iar cel al **conducătorilor de vehicule cu 4 roți** a crescut cu **28%**. Cea mai temperată creștere, de numai **5%**, se constată în cazul pietonilor răniți grav.

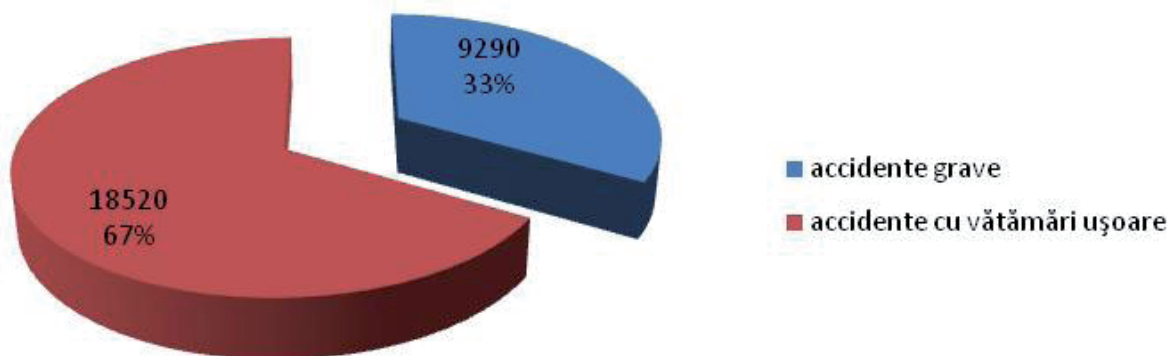


CAPITOLUL 3

Dinamica accidentelor rutiere grave în cursul anului 2011 ANALIZA DETALIATĂ

În anul 2011, pe drumurile publice din România s-au produs 27.810 accidente rutiere. Dintre acestea, 9.290 evenimente (33,4%) reprezintă accidentele grave. Restul reprezintă accidentele soldate cu vătămări ușoare.

Grafic. Accidentele de circulație în anul 2011

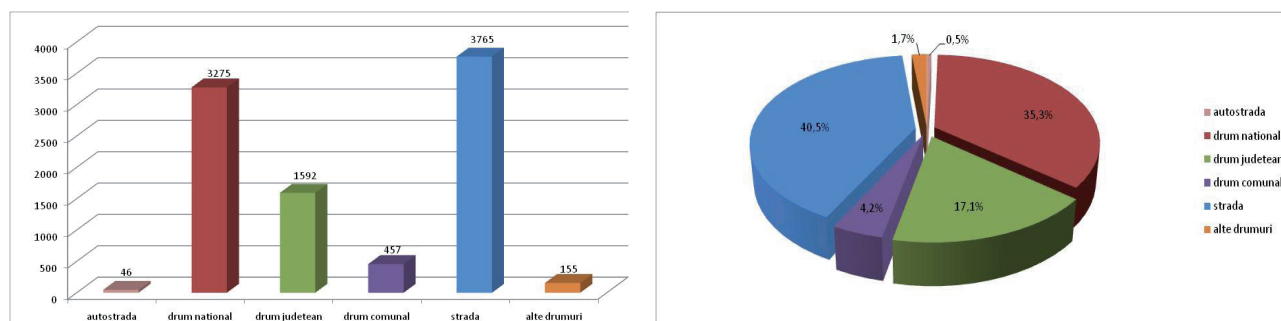


Totalul accidentelor rutiere grave produse în anul 2011 a avut drept consecințe decesul a 2.018 persoane și rănirea gravă a 8.768 persoane.

Tipul de drum

În funcție de categoria de drum pe care s-au produs, distribuția accidentelor grave în anul 2011 se prezintă conform graficelor de mai jos:

Grafice. Accidentele grave de circulație produse în anul 2011, în funcție de categoria de drum.



Cele mai multe accidente grave s-au produs pe străzile din localități și pe drumurile naționale. Exprimat atât în cifre absolute, cât și ca procent din totalul evenimentelor produse, cele mai periculoase tipuri de drum par a fi străzile, urmate de drumurile naționale, iar cele mai puțin periculoase par a fi autostrăzile. Dacă analiza se realizează însă **prin raportarea numărului de evenimente la lungimea totală a rețelei naționale a unui anumit tip de drum**, clasamentul categoriilor de drum periculoase se modifică. Astfel, neavând actualizate datele privind lungimea rețelelor de drumuri din România, am realizat o astfel de raportare pentru **anul 2009**: în timp ce se produceau peste 23 de accidente grave pentru fiecare 100 de kilometri de drum național și peste 18 accidente grave la 100 de kilometri de autostradă, aveau loc aproximativ 3,5 accidente rutiere grave pentru fiecare 100 de kilometri de stradă. Având în vedere că rețeaua drumurilor din România nu și-a modificat substanțial structura și proporțiile în anul 2011 față de 2009, concluziile rămân valabile: conform acestui criteriu, **cele mai periculoase tipuri de drum în România sunt drumurile naționale, urmate de autostrăzi.**

O modalitate importantă de evidențiere a nivelului de risc rutier pentru fiecare categorie de drum o constituie valoarea indicelui de mortalitate⁵ al evenimentelor rutiere grave produse pe respectivele tipuri de drum. **În anul 2011**, cea mai ridicată mortalitate s-a înregistrat pe autostrăzi, urmate de drumurile naționale, pe care s-au înregistrat valori mult superioare mediei naționale. Mortalitatea în evenimentele grave produse pe străzi este cea mai redusă dintre toate categoriile de drum.

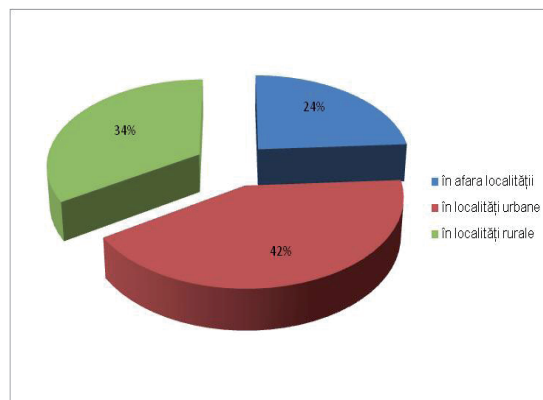
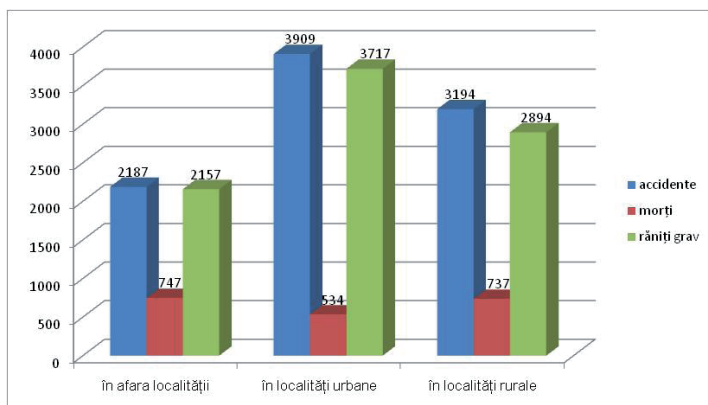
Tip drum	accidente	morți	răniți grav	indice mortalitate (%)
total	9.290	2.018	8.768	21,72
alte drumuri	155	30	145	19,35
autostradă	46	16	38	34,78
drum comunal	457	74	427	16,19
drum județean	1.592	381	1.435	23,93
drum național	3.275	1.076	3.144	32,85
stradă	3.765	441	3.579	11,71

Mediul de producere

Accidentele rutiere grave produse în România în anul 2011 în funcție de mediul de producere se distribuie după cum urmează:

⁵ raportul dintre numărul de morți și numărul de accidente grave în care s-au produs respectivele decese × 100

Grafice. Accidentele grave de circulație produse în anul 2011, în funcție de mediul de producere.



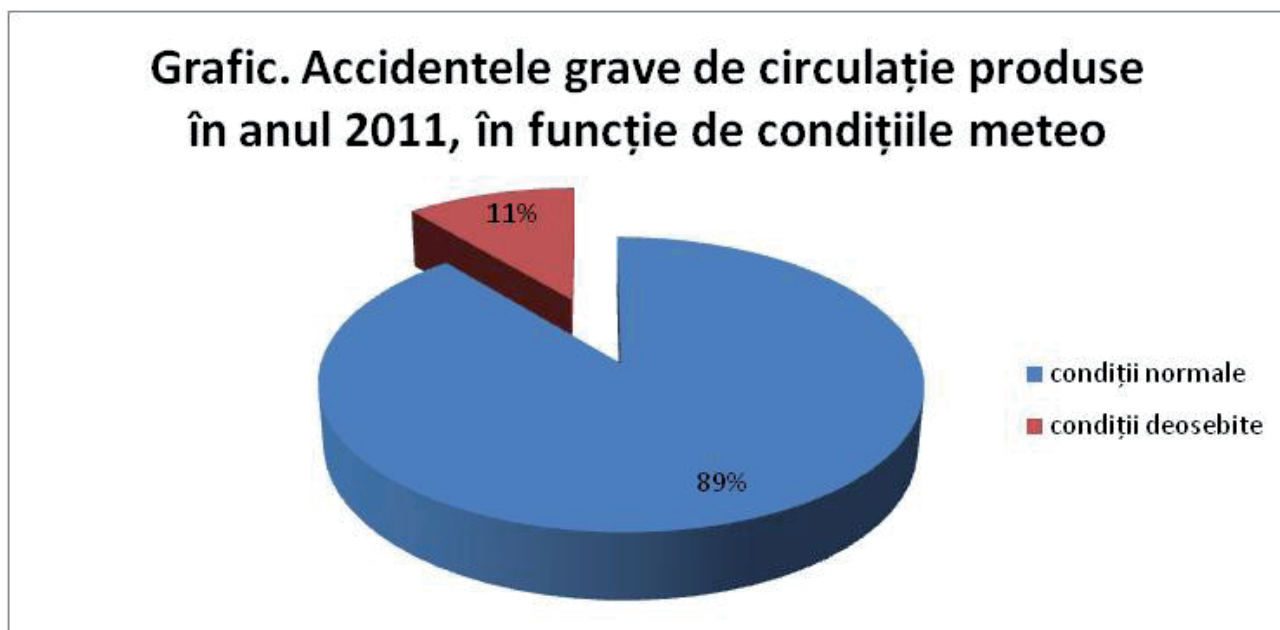
Analiza în funcție de mediul de producere arată că 76% dintre accidentele grave produse în anul 2011 au avut loc pe raza unei localități, iar 24% dintre acestea în afara localităților.

În mediul urban s-au produs cele mai multe dintre accidentele rutiere grave care au avut loc în anul 2011 - 3.909 de astfel de evenimente (42% din total).

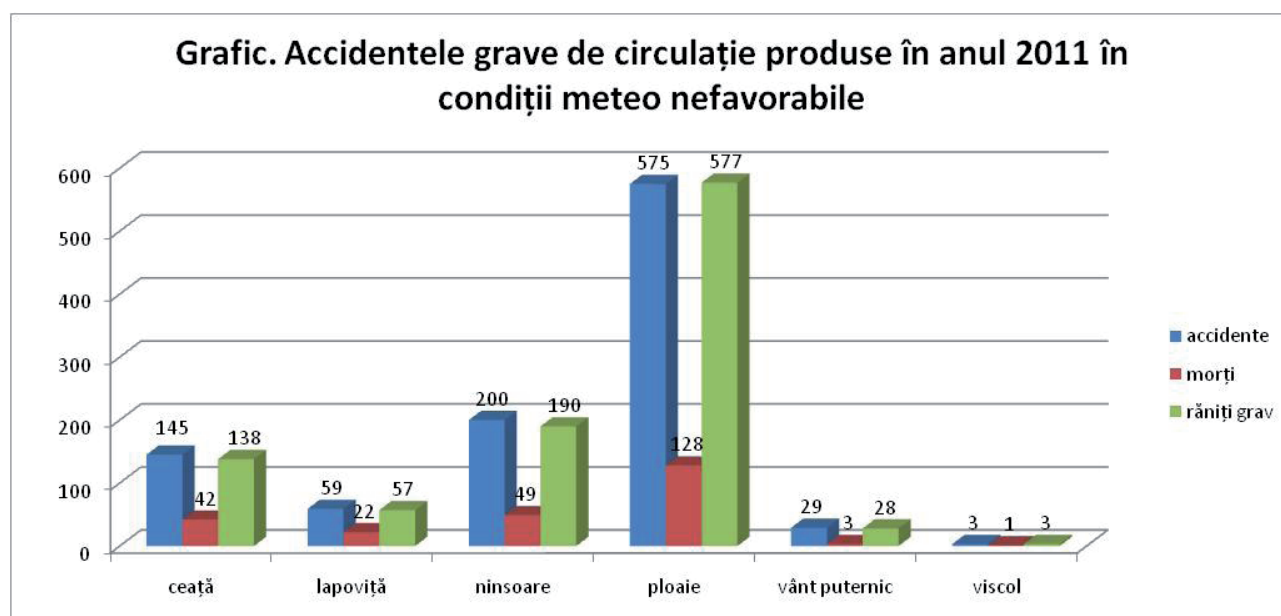
Chiar dacă numărul de accidente rutiere grave situează mediul urban pe prima poziție, rata mortalității în funcție de mediu evidențiază accidentul grav produs în afara localității ca fiind cel mai periculos - 34,15 morți la 100 de accidente, față de 23 decese la 100 de accidente grave produse în localități rurale și 13,66 decese la 100 de accidente grave petrecute în mediul urban. Gradul de pericolozitate pe care îl configurează mediul se poate structura diferit și în situația în care numărul evenimentelor rutiere grave este pus în relație cu densitatea drumurilor sau cu lungimea totală a drumurilor pentru fiecare tip de mediu de referință.

Condițiile meteo

În raport de condițiile meteo în care s-au produs, cele mai multe accidente grave s-au petrecut în circumstanțe meteorologice normale, ceea ce sprijină ipoteza că, în producerea evenimentelor rutiere grave, vremea nefavorabilă nu constituie un factor cu mare capacitate de influență.



Dintre circumstanțele meteorologice nefavorabile, se detașează ploaia ca fiind cel mai frecvent întâlnită în producerea accidentelor grave în anul 2011:



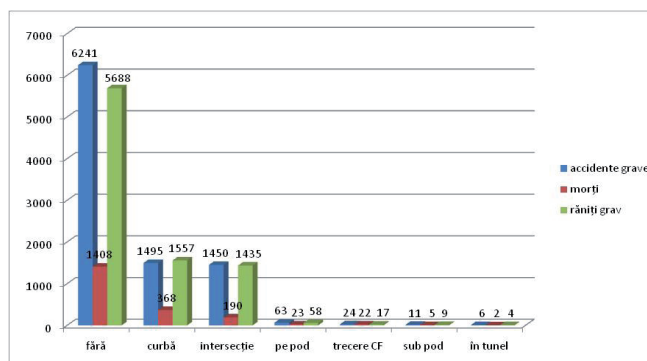
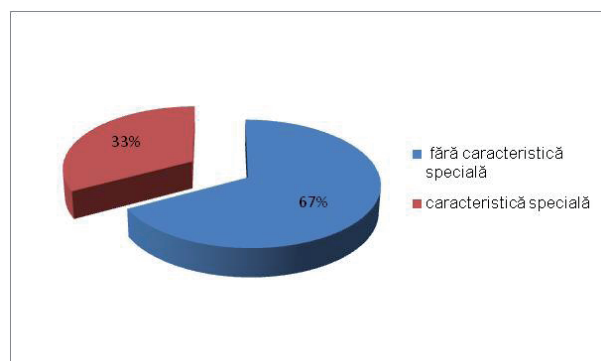
Analiza accidentelor grave produse în condiții meteo nefavorabile pe diferitele categorii de drum accentuează ideea influenței puțin însemnate a acestui tip de circumstanță. Astfel, se poate observa că rata mortalității în cazul accidentelor grave petrecute în condiții meteo deosebite este, în cele mai multe cazuri, asemănătoare ori chiar mai mică decât aceea a accidentelor produse în condiții meteo normale:

Rata mortalității	Vreme	autostradă	drum național	drum județean	drum comunal	stradă	alte drumuri
	normală	37,2	32,9	23,85	15,74	11,77	18
ploaie	-	31,52	20,33	21,42	9,45	16,66	

Caracteristică drum

Peste două treimi dintre accidentele grave produse în anul 2011 au avut loc pe segmente de drum care nu presupuneau existența unei caracteristici speciale a acestuia. Astfel, deși unele dintre aceste elemente deosebite ale drumului rămân factori semnificativi în configurarea riscului rutier pentru aproape o treime dintre evenimentele rutiere grave, în anul 2011 cea mai mare parte a accidentelor rutiere grave s-au petrecut pe segmente de drum care nu ridicau probleme deosebite din punctul de vedere al configurației acestuia.

Grafice. Accidentele grave de circulație produse în anul 2011, în funcție de caracteristicile drumului.



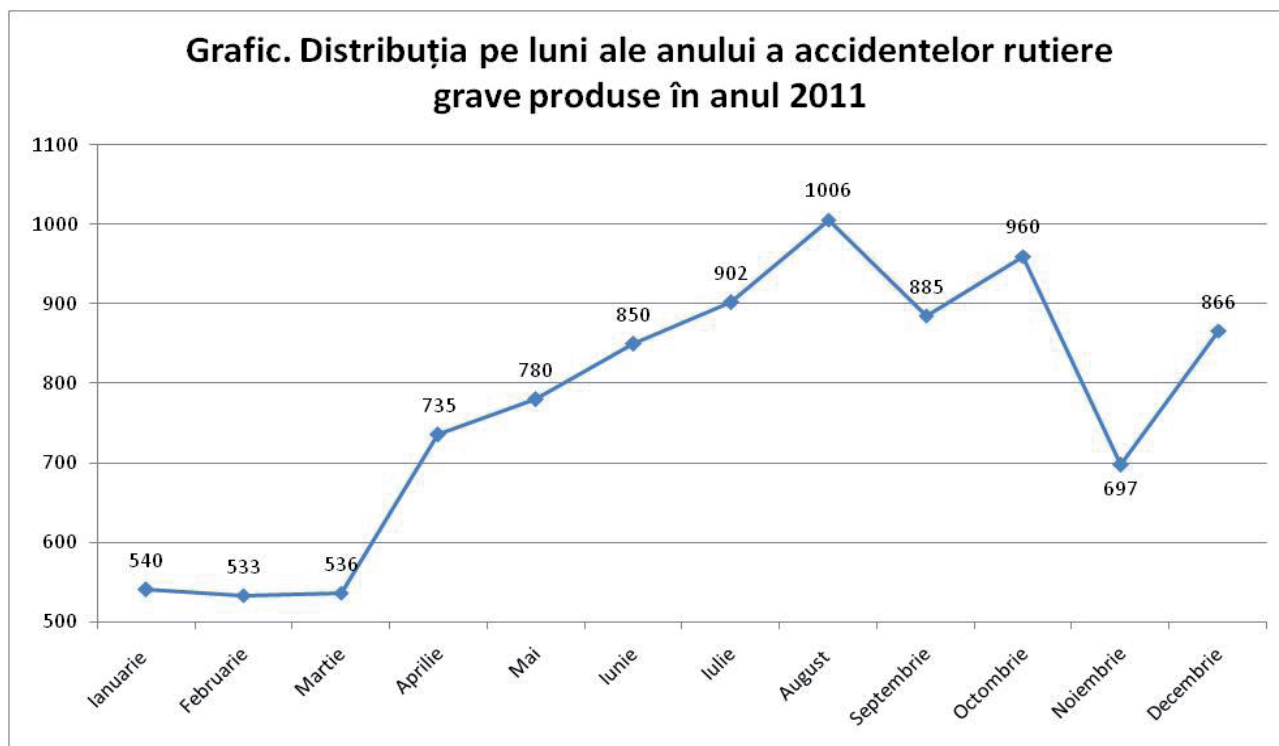
Dintre accidentele grave care s-au petrecut pe segmente de drum cu caracteristici deosebite, cele mai multe s-au produs în curbe și în intersecții. Aceste două tipuri de evenimente rutiere au înregistrat în anul 2011 un număr apropiat de cazuri: 1.495 de accidente grave produse într-o curbă, respectiv 1.450 de accidente grave produse într-o intersecție. Numărul victimelor decedate, precum și indicele de mortalitate calculat pentru cele două categorii de accidente grave pun în evidență (vezi tabelul) faptul că **evenimentele rutiere grave produse în curbă conduc la consecințe de aproape două ori mai grave decât accidentele grave produse în intersecție**. Accidentele produse în intersecții sunt, mai degrabă, evenimente specifice mediului urban, în care această caracteristică de drum este frecventă. Viteza medie de rulare în orașe, mai mică decât cea atinsă în afara localităților, mijloacele suplimentare de semnalizare și dirijare existente, fac ca accidentele rutiere produse în intersecții să fie descrise printr-un număr mai mic de factori de risc decât cele petrecute în curbe - elemente caracteristice drumurilor din afara localităților.

Caracteristică drum	Accidente	Morți	Răniți grav	Indice mortalitate
fără	6.241	1.408	5.688	22,56
curbă	1.495	368	1.557	24,61
în tunel	6	2	4	33,3
intersecție	1.450	190	1.435	13,1
pe pod	63	23	58	36,5
sub pod	11	5	9	45,45
trecere C.F.	24	22	17	91,66
total	9.290	2.018	8.768	21,72

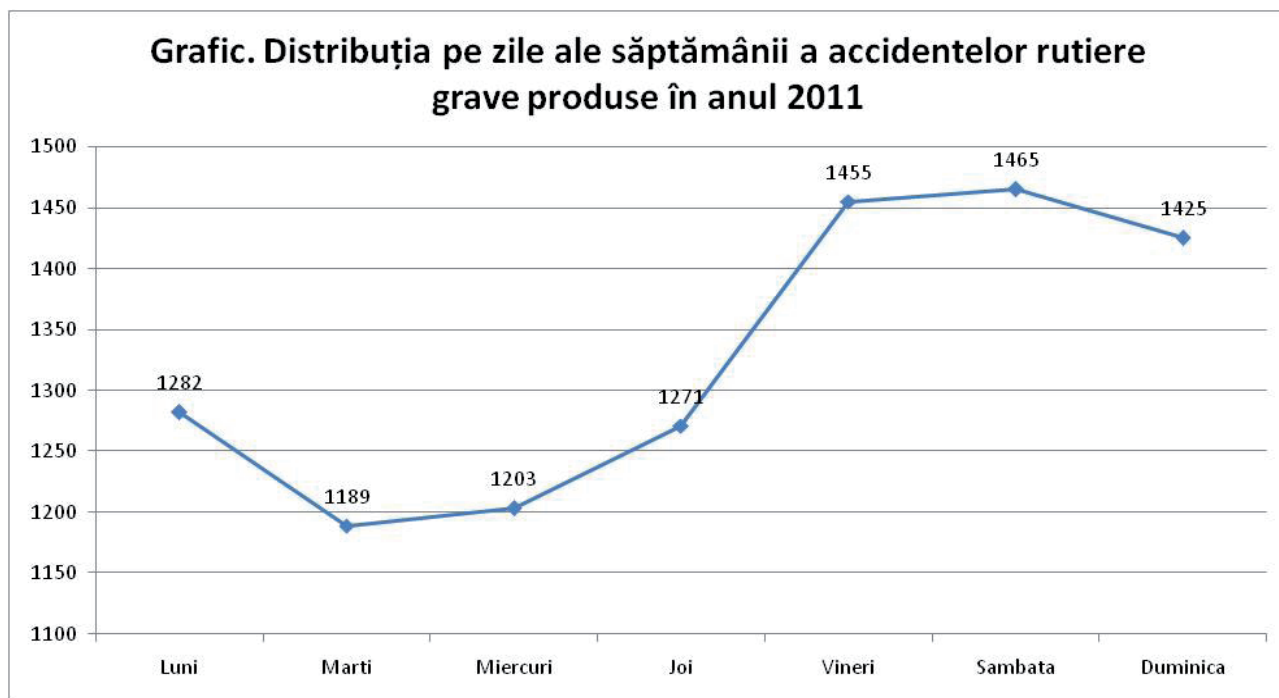
Momentul producerii

Distribuția pe luni ale anului a accidentelor rutiere grave care au avut loc în anul 2011, similar anilor anteriori, pune în evidență trei segmente de evoluție:

- primul cuprinde lunile ianuarie, februarie și martie, interval în care se înregistrează o evoluție în platou, diferențe neînsemnate de la lună la lună și valori reduse, cele mai scăzute din întregul an;
- al doilea segment se suprapune pe intervalul aprilie - august. Debutează în aprilie cu o creștere importantă (+ 37%) a numărului de accidente față de luna precedentă și continuă cu o evoluție constant crescătoare până la finalul intervalului, în august, când se atinge vârful numărului lunar de accidente rutiere grave - 1.006 (+88% față de media primului interval);
- al treilea segment cuprinde lunile septembrie - decembrie și se caracterizează printr-o evoluție în general descendentă dar inconstantă; deși tendința este descendentă, valorile înregistrate sunt încă mari, media numărului de accidente grave pentru acest interval fiind apropiată de cea a intervalului aprilie - august ($m_3 = 852$ accd./lună, $m_2 = 854,6$ accd./lună).



În ceea ce privește momentul producerii accidentelor rutiere grave, în funcție de zilele săptămânii, distribuția acestora separă săptămâna în două etape: cea a zilelor lucrătoare, luni - joi, cu o medie de aproximativ 1.236 accidente rutiere grave pe zi și cea a weekend-ului, vineri - duminică, cu o medie de 1.448,3 accidente rutiere pe zi. Evoluția săptămânală a accidentelor rutiere grave se găsește evident în relație cu suma de factori demografici și culturali care țin de petrecerea timpului liber, de *loisir*.





În ceea ce privește reperul orar, accidentele rutiere grave în anul 2011 s-au produs cu cea mai mare frecvență în intervalul 17.00-19.00.

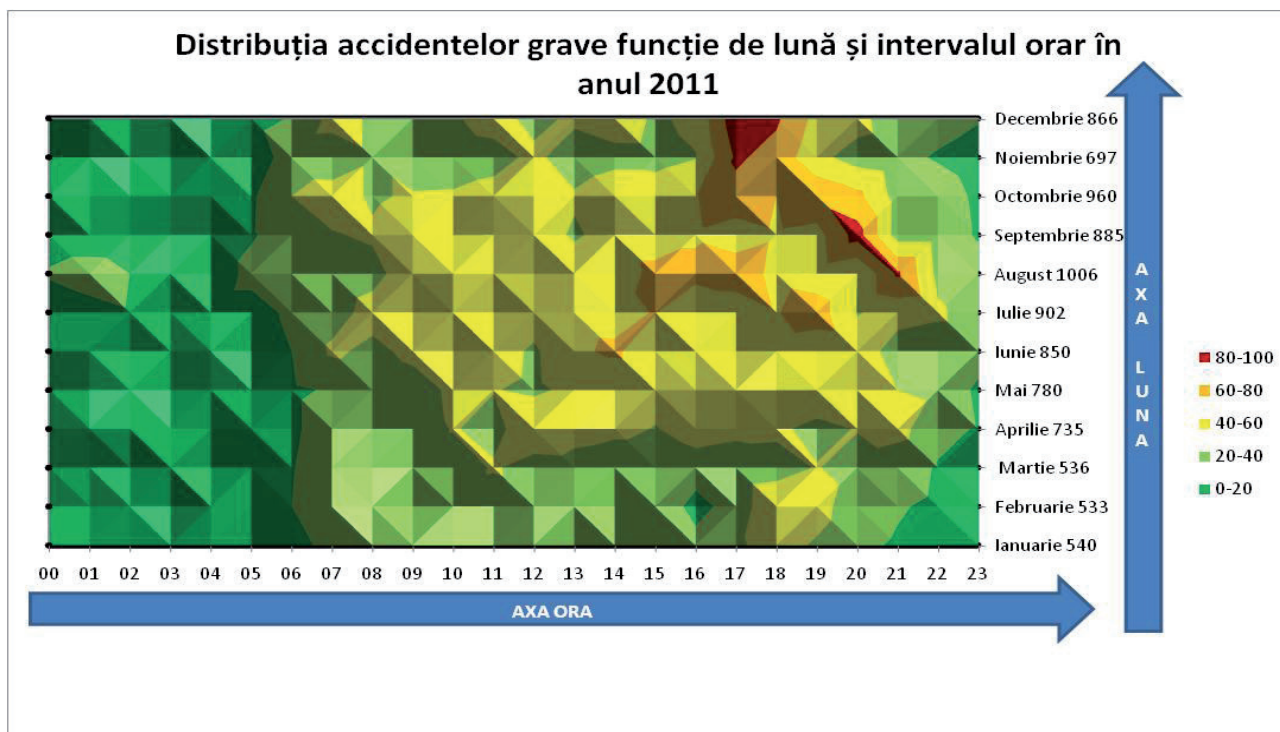
În funcție de sistemul de referință, lună a anului sau zi a săptămânii, intervalul orar de risc maxim cunoaște o anumită relativizare.

În diferitele luni ale anului 2011, accidentele rutiere grave s-au produs cu frecvențe variate pe anumite intervale orare ale zilei, astfel:

- în lunile **ianuarie-februarie**, frecvența producerii accidentelor crește până la o valoare medie (40-60 accidente) între orele 18.00 și 19.00;
- în lunile **martie, aprilie și mai** frecvența medie (40-60 accidente) se extinde pe intervalul orar 11.00 - 21.00;
- în lunile **iunie - iulie** tendințele sunt de extindere a frecvenței medii (40-60 accidente) pe intervalul orar 07.00 - 22.00 și de apariție a unui interval orar de frecvență crescută (60-80 accidente) între orele 14.00-19.00;
- în lunile **august și septembrie** tendințele sunt de deplasare a zonei de frecvență medie (60-80 accidente) în intervalul orar 17.00 - 22.00 și de apariție a unui interval orar, 19.00-21.00, în care accidentele rutiere grave se produc cu o frecvență majoră (80-100 accidente);
- în lunile **octombrie, noiembrie și decembrie** intervalul orar de frecvență medie (40-60 accidente) se restrânge - orele 07.00 - 08.00 și 10.00 - 14.00, intervalul de frecvență crescută (60-80 accidente) se deplasează între orele 16.00 - 19.00 și se stabilește un interval de frecvență majoră (80-100 accidente) între orele 17.00 - 18.00.

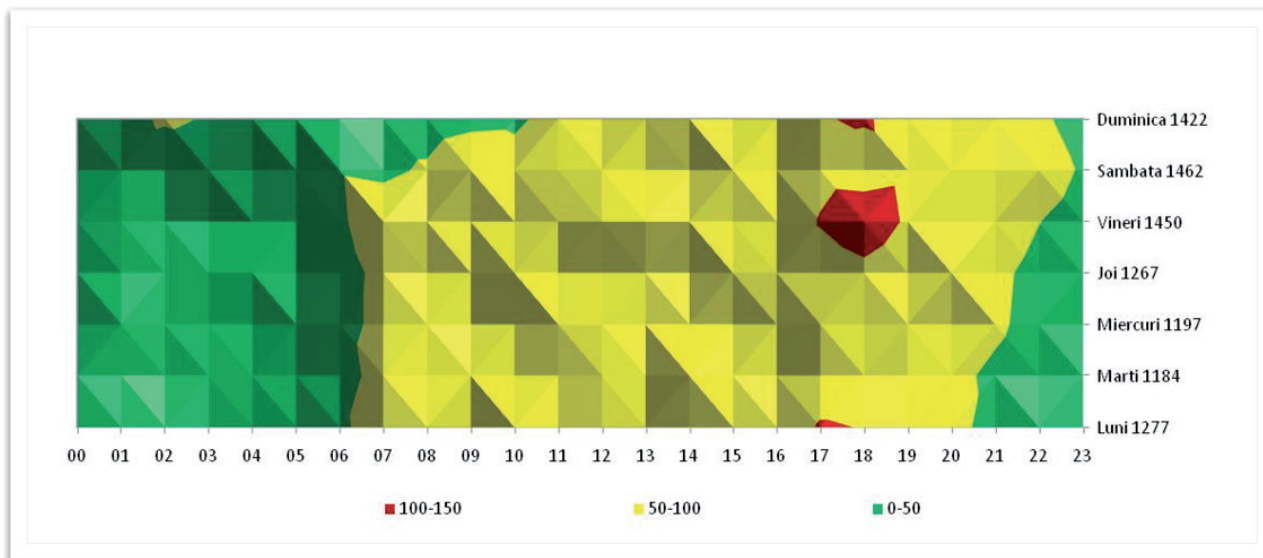
Este foarte clar că intervalele orare de risc maxim se regăsesc în partea a doua a zilei, perioadă în care, pentru cei mai mulți oameni, nivelurile atenției și al rezistenței la stres scad.

Este evident, de asemenea, că evoluția momentului din zi în care au loc cele mai multe accidente rutiere este strâns legată de specificul pe care sezoanele îl imprimă activității umane, precum și de condițiile fizice, obiective (iluminat, temperatură), care influențează condițiile de desfășurare a traficului rutier.



În ce privește analiza intervalului orar de risc maxim în funcție de ziua săptămânii, aceasta pune în evidență o creștere a frecvenței de producere a accidentelor grave (100-150 accidente) în intervalul orar 17.00 - 19.00 în zilele de vineri, duminică și luni. Rezultatul poate fi pus în legătură cu fenomenul creșterii numărului deplasărilor lungi, în afara localităților de rezidență, în și din weekend, în respectivele zile.

Grafic. Distribuția accidentelor rutiere grave pe zile ale săptămânii și intervale orare anul 2011



În raport de diferitele categorii de drumuri, atât distribuția momentului producerii accidentelor rutiere grave în anul 2011 pe zile ale săptămânii, cât și cea pe ore cunosc anumite nuanțări.

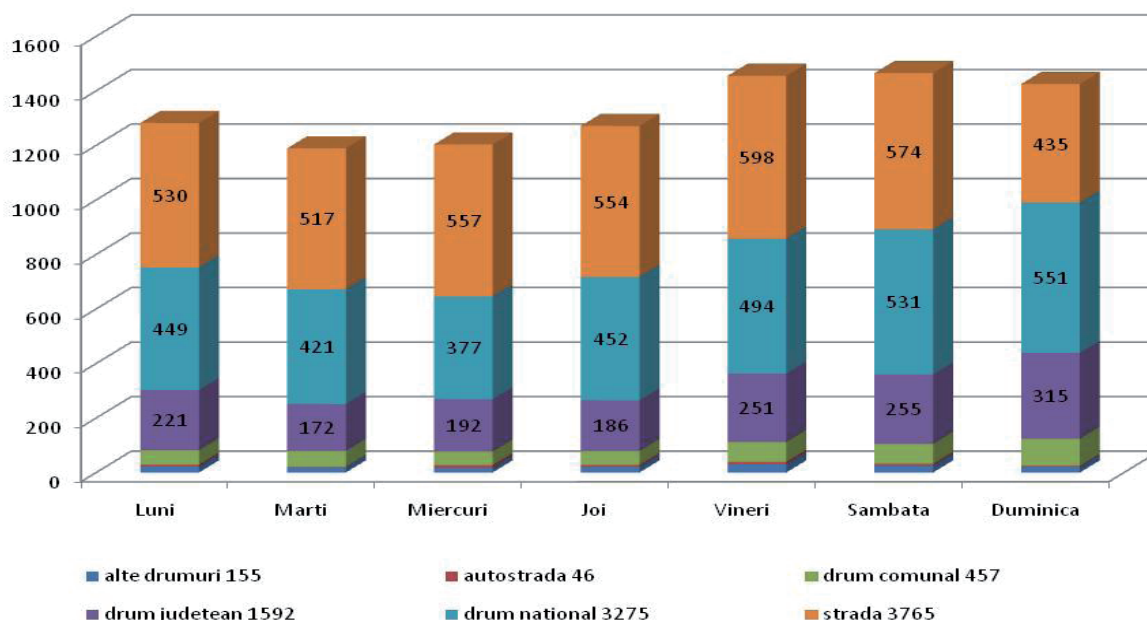
În ceea ce o privește, repartizarea pe categorii de drumuri și zile ale săptămânii pune în evidență diferite poziționări ale momentelor de vârf în producerea accidentelor rutiere grave:

- drumurile naționale cunosc un minim al numărului de accidente grave miercuri, moment din care evoluția acestuia devine constant crescătoare și atinge „vârful” duminică;
- pe drumurile județene și comunale, evoluția săptămânală a producerii accidentelor grave este aproximativ aceeași: există un punct minim (DC-miercuri, DJ-joia) și un punct maxim duminică pentru ambele categorii de drumuri; creșterea de la minim la maxim este ușor sinuoasă, iar scăderea de la maxim la minim este abruptă;
- strada cunoaște punctul maxim vinerea, iar scăderea nu este atât de abruptă, sâmbăta menținându-se un nivel încă foarte ridicat al numărului de accidente grave.

	alte drumuri 155	autostradă 46	drum comunal 457	drum județean 1.592	drum național 3.275	stradă 3.765
Luni	22↗	7↗	53↘	221↘	449↘	530↗
Marti	19↘	2↘	58↗	172↘	421↘	517↘
Miercuri	17↘	10↗	50↘	192↗	377↗	557↗
Joi	21↗	7↘	51↗	186↘	452↗	554↘
Vineri	30↗	9↗	73↗	251↗	494↗	598↗
Sâmbătă	25↘	7↘	73→	255↗	531↗	574↘
Duminică	21↘	4↘	99↗	315↗	551↗	435↘



Grafic. Distribuția accidentelor grave în funcție de categoria drumului și zilele săptămânii în anul 2011



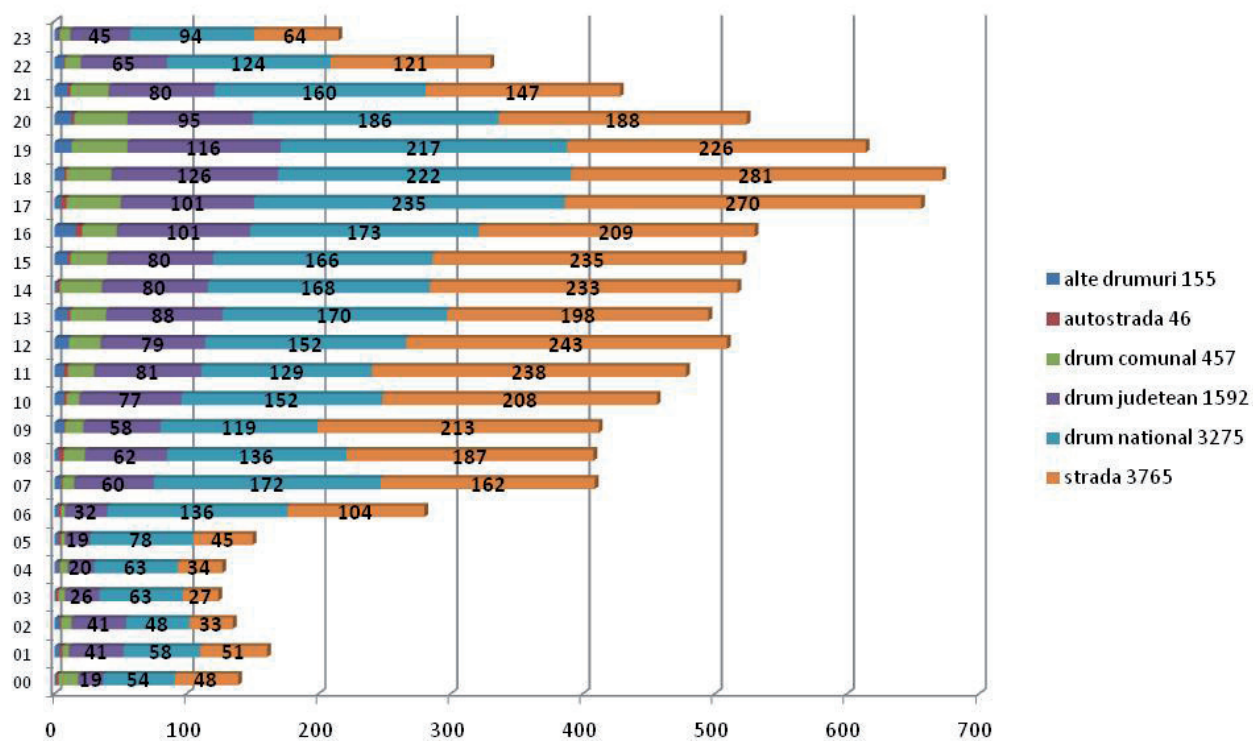
Pentru cele 24 de ore ale zilei, caracterul specific al fiecărei categorii de drum nuanțează curbele de frecvență ale producerii accidentelor rutiere grave:

- drumurile naționale mențin în intervalul 23.00-06.00 frecvențe medii de sub 100 de accidente/oră, în intervalele 06.00-17.00 și 20.00-23.00 frecvențe medii între 100-200 accidente/oră și cunosc un „vârf” de peste 200 accidente/oră în intervalul 20.00-23.00;
- strada cunoaște pusee de creștere a numărului de accidente grave în intervalele 11.00-13.00, 14.00-16.00 și 17.00-19.00, intercalate cu intervale de scădere, deși aproape în întregul interval 09.00-19.00 frecvența producerii accidentelor grave este de peste 200 accidente/oră;
- pentru drumurile județene vârful de frecvență se află în intervalul 16.00-20.00.

	alte drumuri	autostradă	drum comunal	drum județean	drum național	stradă
00	1	2	15	19	54	48
01	4	2	5	41	58	51
02	4	1	8	41	48	33
03	1	2	5	26	63	27
04	3	1	6	20	63	34
05	3	2	3	19	78	45
06	3	2	3	32	136	104
07	5	1	9	60	172	162
08	3	4	16	62	136	187
09	7	1	14	58	119	213
10	7	2	10	77	152	208
11	7	3	20	81	129	238
12	11	0	24	79	152	243

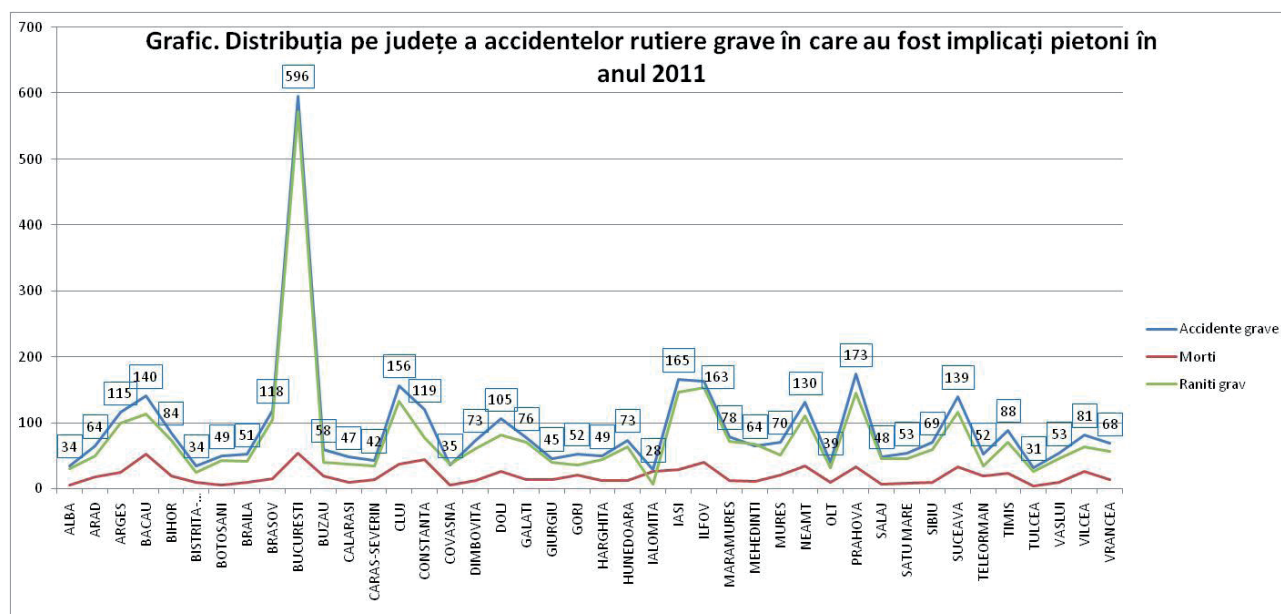
13	10	2	27	88	170	198
14	2	2	32	80	168	233
15	10	2	28	80	166	235
16	16	5	26	101	173	209
17	5	4	41	101	235	270
18	7	2	34	126	222	281
19	13	0	42	116	217	226
20	13	2	40	95	186	188
21	10	2	29	80	160	147
22	7	1	12	65	124	121
23	3	1	8	45	94	64

Grafic. Dinamica accidentelor rutiere grave în funcție de ora de producere și categoria drumului, anul 2011



Distribuții județene

În 41% din totalul accidentelor rutiere grave (3.807) produse în anul 2011 au fost implicați **pietoni**. Acestea s-au soldat cu 3.257 răniți grav și 817 morți.



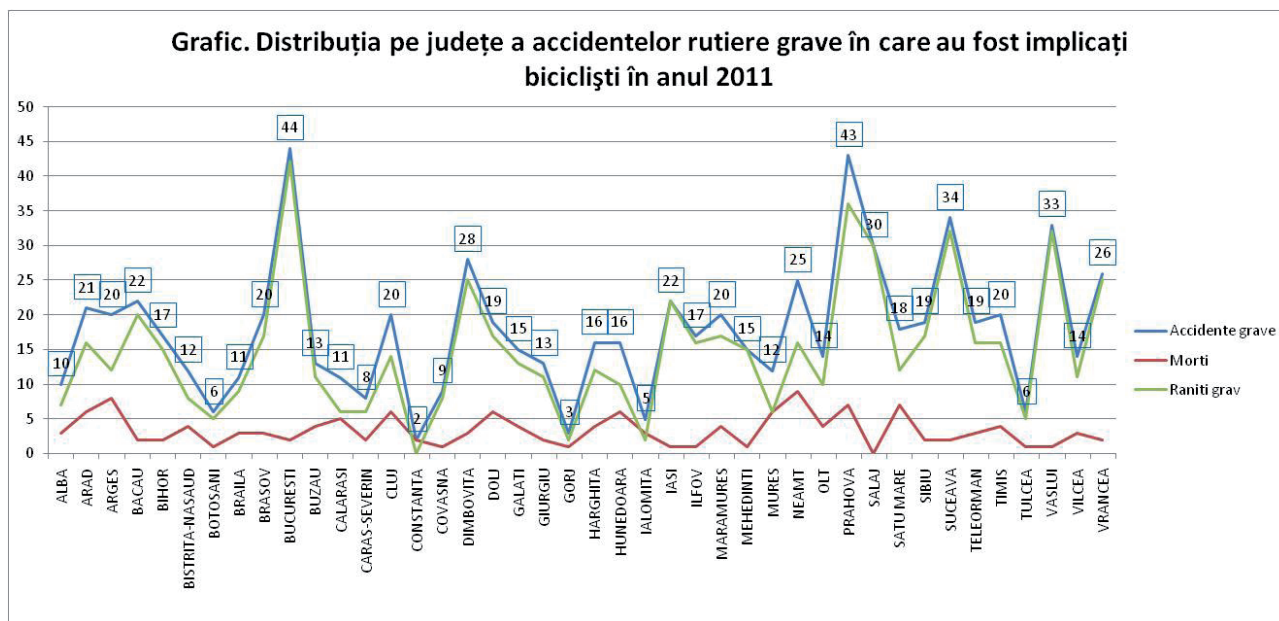
Județele cu cele mai puține accidente rutiere grave în care au fost implicați pietoni în 2011 au fost Ialomița (28), Tulcea (31), Alba și Bistrița-Năsăud (34), Covasna (35) și Olt (39). La polul opus se află București (596), Prahova (173), Iași (165), Ilfov (163), Cluj (156).

Județele Ialomița (7), Bistrița-Năsăud (25), Tulcea (27), Alba (30) și Olt (32) se află și în categoria celor cu cele mai puține victime rănite grav în urma accidentelor rutiere în care au fost implicați pietoni, iar în municipiul București (572) și județele Ilfov (153), Iași (146), Prahova (145) și Cluj (133) s-au înregistrat cele mai multe victime rănite grav în astfel de accidente.

Județele cu cele mai puține persoane decedate în urma accidentelor rutiere grave în care au fost implicați pietoni sunt Tulcea (4), Covasna (5), Alba și Botoșani (6), Sălaj (7), Satu Mare (8), Bistrița-Năsăud și Brăila (9), Călărași, Olt, Sibiu, Vaslui (10). Municipiul București se află în top cu 53 persoane decedate, după care urmează județele Bacău (51), Constanța (44), Ilfov (40) și Cluj (37).

Totuși, este de remarcat faptul că, deși în municipiul București s-au înregistrat aproximativ 16% dintre accidentele rutiere grave în care au fost implicați pietoni, procentul victimelor decedate în urma acestui tip de accidente este mult mai mic (6%).

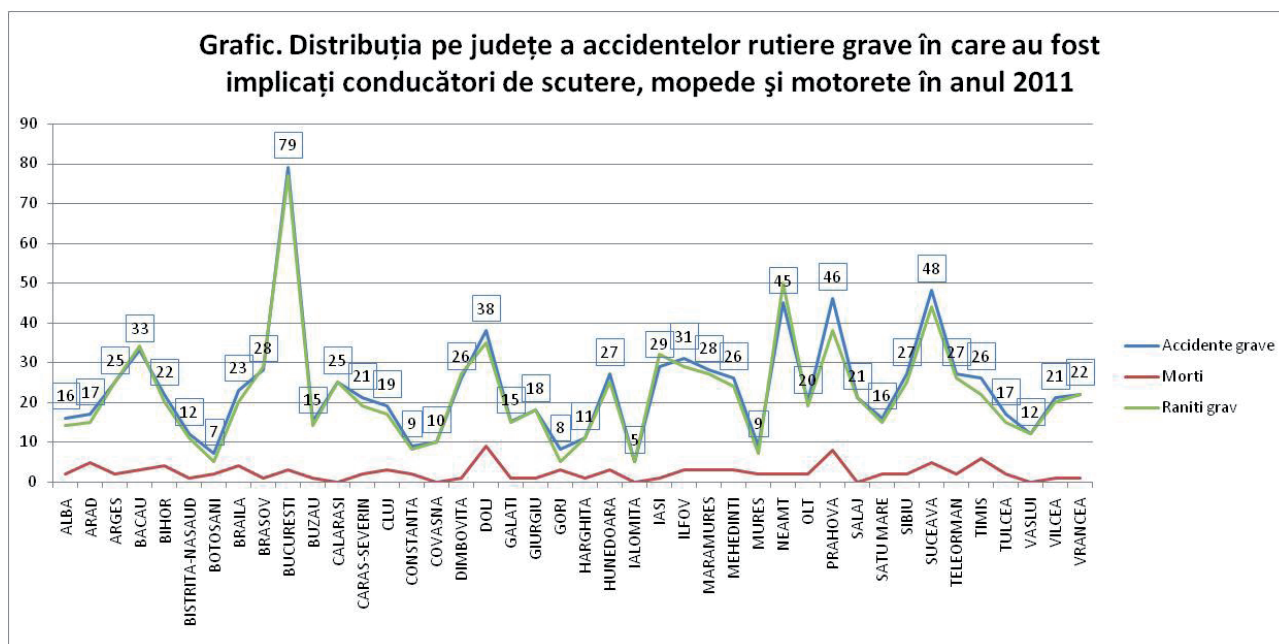
În anul 2011 s-au înregistrat 748 de accidente rutiere grave în care au fost implicați **bicicliști** (aproximativ 8% din totalul accidentelor rutiere grave). În urma acestor accidente au rezultat 622 victime rănite grav și 141 persoane decedate.



Distribuția pe județe arată faptul că, în anul 2011, cele mai multe accidente rutiere grave în care au fost implicați bicicliști s-au produs în municipiul București (44), urmat îndeaproape de județele Prahova (43), Suceava (34) și Vaslui (33).

Cele mai puține astfel de accidente s-au produs în județele Constanța (2), Cluj (3), Ialomița (5), Botoșani și Tulcea (6), Caraș-Severin (8), Covasna (9) și Alba (10).

Din totalul accidentelor de circulație grave produse în anul 2011, în aproximativ 11% (980) au fost implicați **conducători de moped, scutere și motorete**. Victimele rezultate în urma acestora sunt 932 răniți grav și 99 morți.

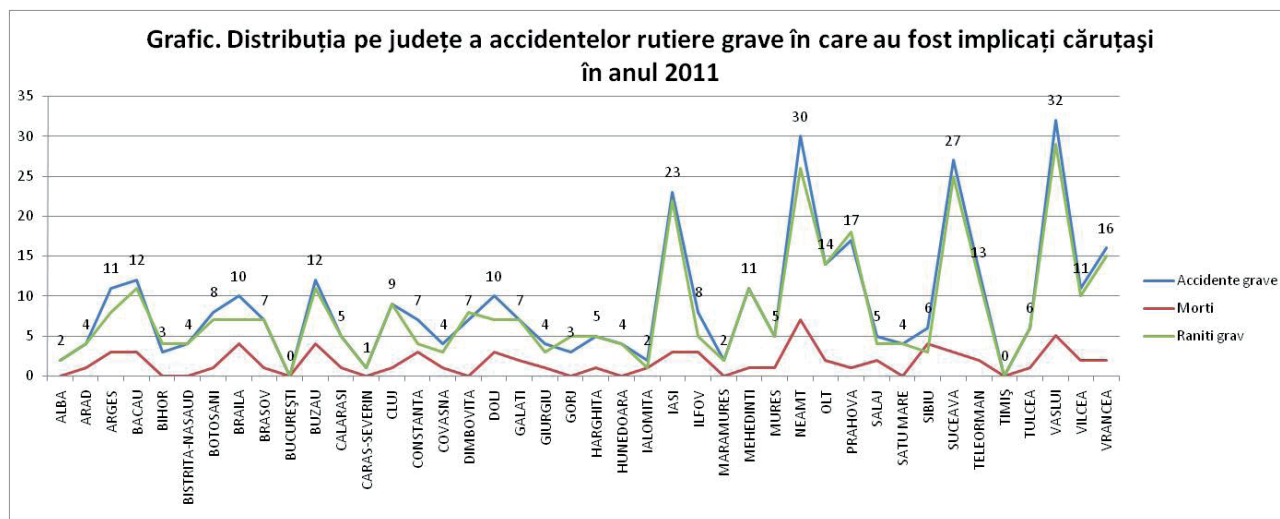


Cele mai multe accidente rutiere grave în care au fost implicați conducători de scutere, moped și motorete în anul 2011 au avut loc în municipiul București (79), urmat de județele Suceava (48), Prahova (46) și Neamț (45).



Județele în care s-au produs cele mai puține astfel de accidente sunt Ialomița (5), Botoșani (7), Gorj (8), Constanța și Mureș (9) și Covasna (10).

În aproximativ 4% dintre accidentele rutiere grave (371) care au avut loc în anul 2011 au fost implicați **căruțași** (conducători de atelaje cu tracțiune animală). În urma acestor accidente, au fost rănite grav 338 de persoane și au murit 70 de persoane.



În municipiul București și în județul Timiș nu s-a produs în anul 2011 niciun accident rutier grav în care să fie implicați conducători de vehicule cu tracțiune animală, în județul Caraș-Severin s-a produs un singur astfel de accident, în județele Alba, Ialomița, Maramureș au avut loc câte 2, iar în Bihor și Gorj câte 3.

Cele mai multe accidente grave în care au fost implicați căruțași în anul 2011 au avut loc în Vaslui (32), Neamț (30), Suceava (27) și Iași (23).

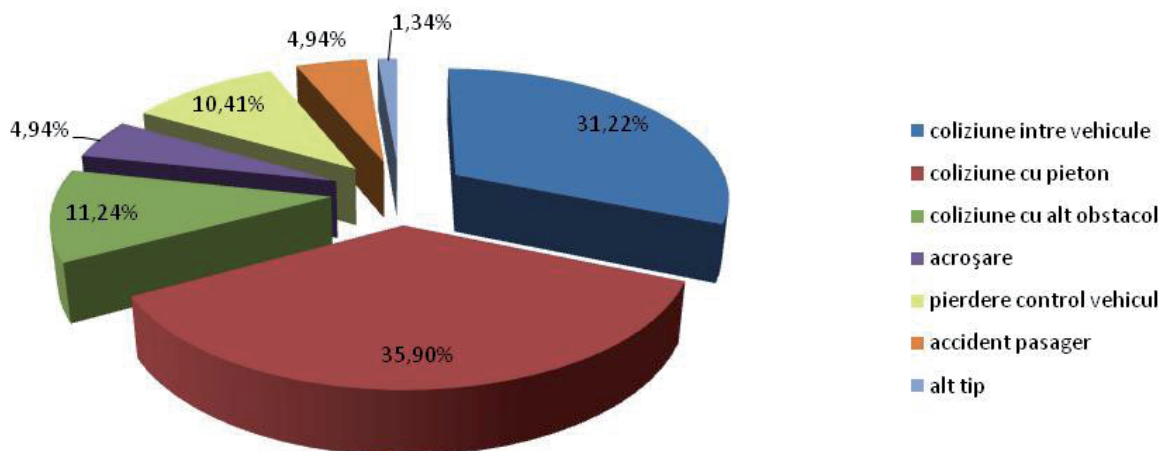
Tipul de impact

În funcție de acest criteriu se disting următoarele categorii: coliziune între unul sau mai multe vehicule, coliziunea vehiculului cu un pieton, coliziunea vehiculului cu un alt tip de obiect decât vehicul sau pieton, acroșare, rulare necontrolată a vehiculului, accident produs asupra pasagerului vehiculului, alte tipuri de impact.

Prin analiza tipului de impact se evidențiază frecvența unui anumit tip de producere a accidentului rutier, precum și pericolozitatea respectivului tip de interacțiune.

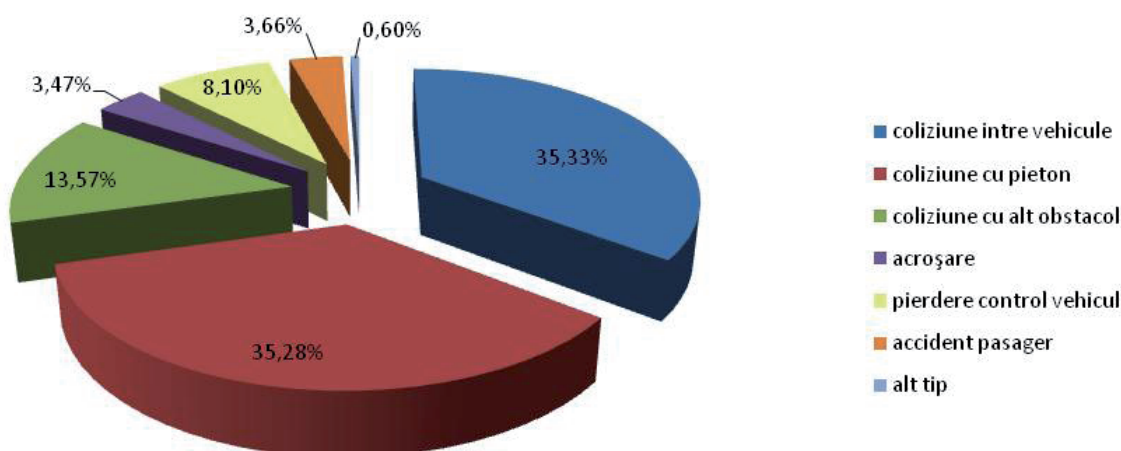
Se observă că, în anul 2011, în producerea accidentelor rutiere grave, cea mai frecventă interacțiune a fost aceea între vehicul și pieton, urmată de cea între două sau mai multe vehicule.

Grafic. Accidentele rutiere grave produse în anul 2011, în funcție de tipul impactului



Numărul persoanelor decedate rezultate în urma fiecărui tip de impact dă măsura gradului de pericol pe care l-au implicat fiecare dintre aceste tipuri de impact. Deși a numărat mai puține evenimente în anul 2011, coliziunea dintre două sau mai multe vehicule a condus la moartea mai multor persoane, fiind principala formă de impact ca mortalitate. În același timp, numărul morților înregistrat în accidentele produse prin interacțiunea dintre un vehicul și un pieton rămâne ridicat, direct proporțional cu numărul evenimentelor de acest tip.

Grafic. Persoanele decedate în accidente rutiere grave produse în anul 2011, în funcție de tipul impactului



Analiza accidentelor grave produse în anul 2011 **după tipul de impact și mediul de producere** nuanțează însă concluziile de mai sus.

Această analiză arată nu numai faptul că medii diferite determină frecvențe diferite ale producerii unui anume tip de interacțiune, dar și că același tip de interacțiune, în funcție de mediul în care accidentul are loc, produce dimensiuni diferite ale consecințelor producerii sale.

Astfel, în tabelele următoare se ilustrează frecvența cu care un anumit tip de accident se produce într-un anumit mediu.

În mediul urban, accidentele grave produse prin coliziunea dintre vehicul și pieton sunt cele mai numeroase, precum și cele care produc cel mai mare număr de morți. Ele sunt urmate de accidentele produse prin coliziunea între vehicule, toate celelalte tipuri de producere a accidentelor reprezentând, în mediul urban, fiecare, mai puțin de 7%.

În localitățile rurale, cel mai frecvent tip de impact în producerea accidentelor rutiere grave îl reprezintă tot interacțiunea vehicul-pieton, dar într-o proporție mult mai mică, în schimb sunt mult mai frecvente accidentele produse prin coliziunea dintre vehicul și un obstacol, respectiv, pierderea controlului vehiculului.

Pe drumurile din afara localităților cele mai frecvente accidente grave sunt cele produse prin coliziunea dintre două sau mai multe vehicule, pe locul al doilea aflându-se coliziunea dintre vehicul și un obstacol și doar a treia categorie fiind reprezentată de interacțiunea cu pietonul.

Tabel ponderi ale tipurilor de impact în cadrul mediului rezidențial

Tip impact/ Mediu	urban		rural		afara localității	
	accidente(%)	morți(%)	accidente(%)	morți(%)	accidente(%)	morți(%)
coliziune între vehicule	28,3	30,33	28	26,6	41,15	47,52
coliziune cu pieton	51,62	49,44	32,65	41,8	12,53	18,74
coliziune cu alt obstacol	6,75	9,92	14,1	14,4	15,1	15,4
acroșare	4,4	3,93	5,82	3,12	4,07	3,48
pierdere control vehicul	4,53	4,12	10,42	7,87	20,9	11,11
accident pasager	2,25	1,87	7,76	5,42	5,62	3,21
alt tip	1,84	0,37	1,22	0,81	0,64	0,53

Caracteristicile diferite ale circulației rutiere pe drumurile publice din diferitele medii rezidențiale determină niveluri diferite ale consecințelor produse de accidentele identice prin tipul de impact.

Din tabelul următor se observă diferențele de mortalitate asociată accidentelor produse prin același tip de impact, dar în medii diferite.

Coliziunea între două sau mai multe vehicule, de exemplu, deși este distribuită aproximativ uniform între cele trei medii rezidențiale considerate, produce în mediul urban mai puțin de jumătate din mortalitatea care se înregistrează pe drumurile din afara localității în urma accidentelor produse prin același tip de impact.

În general, accidentele produse în mediul urban produc o mortalitate mai redusă decât cele produse printr-un impact similar pe drumurile din mediul rural ori pe cele din afara localităților.

Acroșarea, de exemplu, deși se produce de două ori mai frecvent în mediul urban decât pe drumurile din afara localităților, produce doar 30% dintre morții din acest tip de accidente în orașe, dar peste 37% în afara localităților.

Tabel ponderi ale mediului rezidențial în cadrul tipului de impact

Tip impact/ mediu	urban		rural		afara localității	
	accidente(%)	morți(%)	accidente(%)	morți(%)	accidente(%)	morți(%)
coliziune între vehicule	38,12	22,72	30,85	27,5	31	49,8
coliziune cu pieton	60,51	37,1	31,27	43,26	8,21	19,66
coliziune cu alt obstacol	25,3	19,34	43,1	38,7	31,61	42
acroșare	37,47	30	40,52	32,85	19,4	37,14
pierdere control vehicul	18,3	13,5	34,43	35,6	47,26	50,9
accident pasager	19,17	13,51	54	54	26,8	32,43
alt tip	57,6	16,6	31,2	50	32,8	33

Indicele de mortalitate, calculat pentru fiecare mediu și tip de impact, ca raportul dintre numărul de morți și numărul de accidente în care respectivele persoane au decedat, pune în evidență și mai bine diferența gradului de risc dintre accidentele produse în medii diferite prin același tip de impact.

Se observă în tabelul de mai jos, de exemplu, faptul că indicele de mortalitate pentru **coliziunile de tip vehicul-pieton**, este de 20,7% pentru mediul urban și 23,55% pentru mediul rural, dar se remarcă din tabelul precedent că acest tip de impact s-a produs în peste 60% din cazuri în localități urbane și doar 8% dintre accidentele de tip vehicul-pieton s-au produs pe drumurile din afara localităților.

Tabel indice de mortalitate

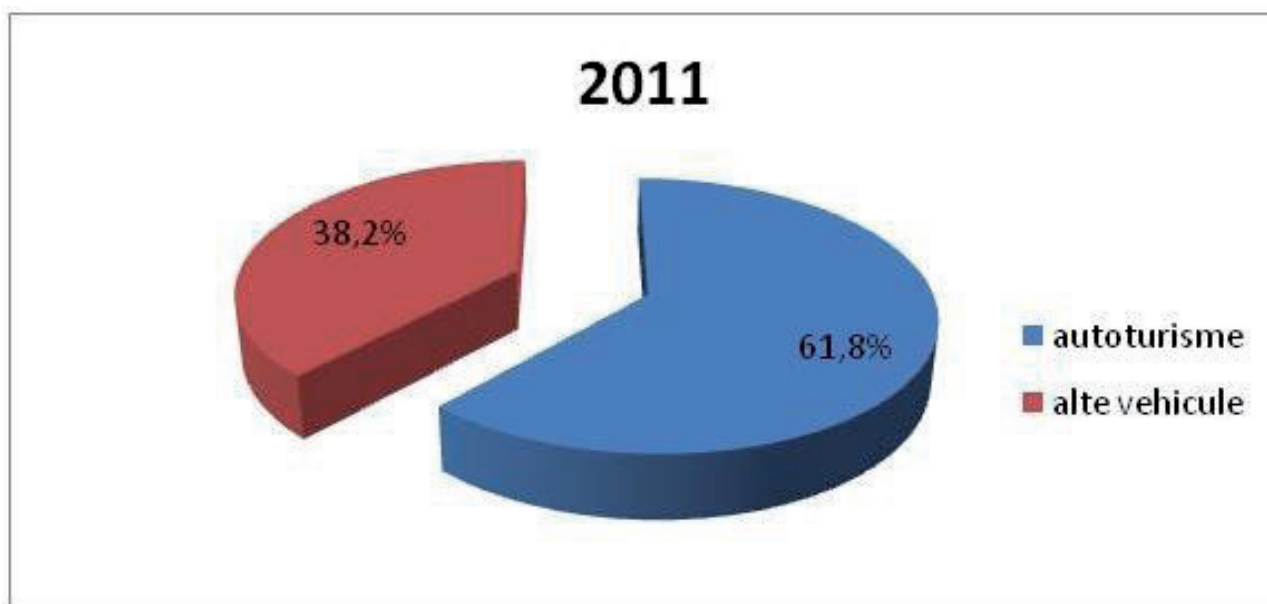
	Indice de mortalitate (numărul de morți raportat la numărul evenimentelor de un anume tip %)		
	În urban	În rural	În afara localității
coliziune între vehicule	16,65	21,9	39,4
coliziune cu pieton	20,7	23,55	34,84
coliziune cu alt obstacol	12,43	17,41	18,16
acroșare	11,36	16,13	19,51
pierdere control vehicul	2,78	15,38	9,75
accident pasager	12,21	12,36	29,21
alt tip	13,1	29,53	51,1

Dacă specificul circulației în mediul urban, descriabil prin viteze medii mai mici, segmente de drum mai scurte parcurse între două opriri succesive, semnalizare și marcaje dense, prezență mai activă a organelor de control al circulației etc., poate oferi elemente consistente pentru a explica nivelul mai scăzut al riscului în traficul din orașe, precum și riscul mult mai ridicat pe care îl prezintă drumurile din afara localităților, problematică devine explicația cifrelor pe care le înregistrează drumurile din mediul rural.

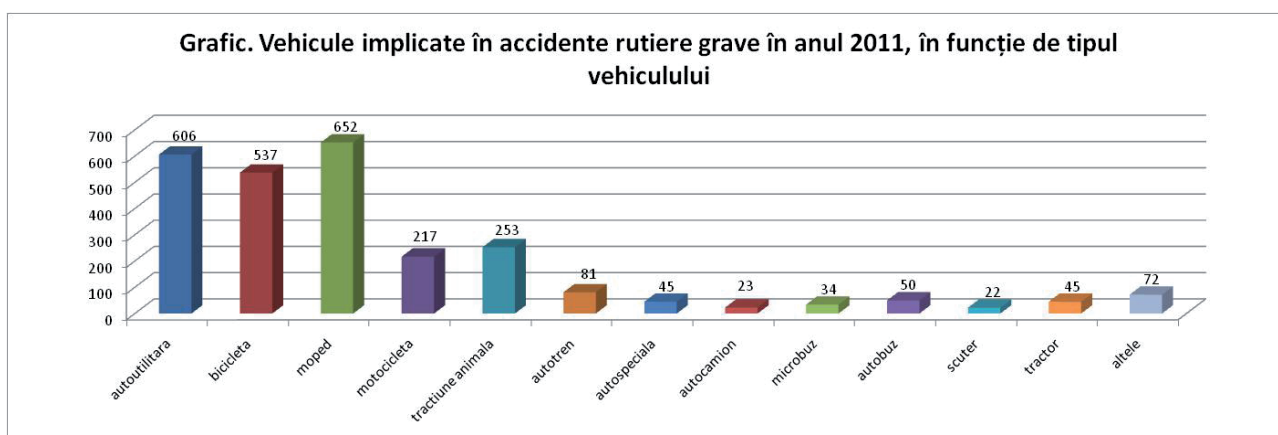
Alături de elementele deja enumerate, precum și de condițiile obiective date de traversarea unui mare număr de localități rurale de către drumurile naționale, este probabil ca în această zonă să fie nevoie ca explicația să primească resurse atât din zona problematicii infrastructurii, cât și din aceea a educației rutiere.

Categorie vehicul

În anul 2011, accidentele grave produse au implicat un număr de 13.346 vehicule. Dintre acestea, 8.252 (61,8%) reprezintă autoturismele, restul (38,2%) însumând celelalte categorii.



În graficul următor este ilustrată grafic distribuția categoriilor de vehicule, altele decât autoturisme, implicate în accidente rutiere grave în anul 2011.



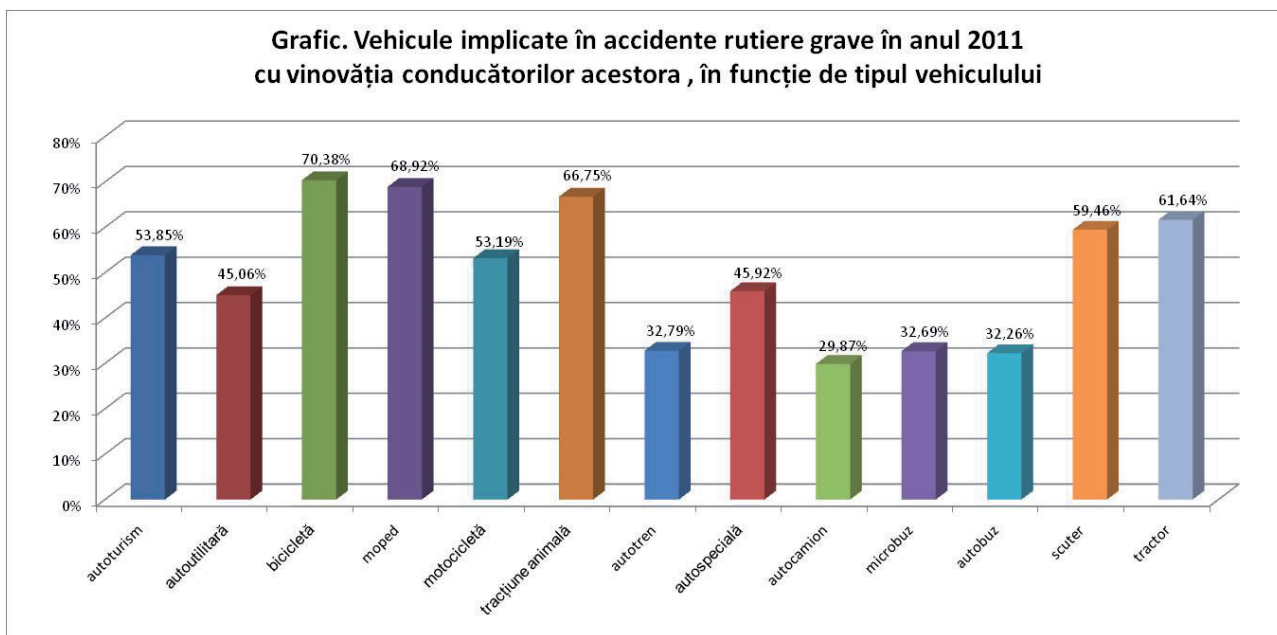
Din totalul vehiculelor implicate în accidente rutiere grave în anul 2011, un număr de 7.081 (53%) reprezintă vehiculele implicate în producerea accidentelor rutiere din vina conducătorilor acestora.

Analiza acestui grup de vehicule este oportună pornindu-se de la principiul că o anumite categorie de vehicul predispoze prin caracteristicile sale la un comportament rutier anumit, acest factor adăugându-se caracteristicilor conducătorului său, celor ale drumului etc. în probabilitatea producerii unui accident rutier grav.

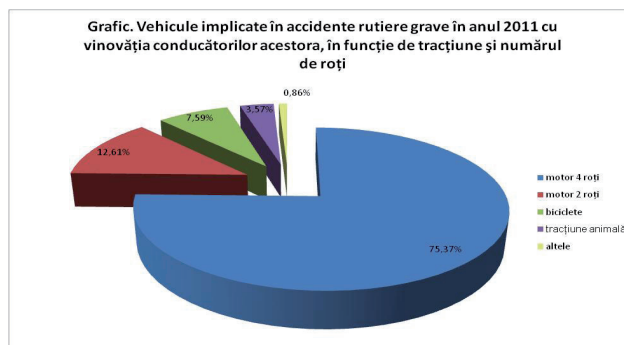
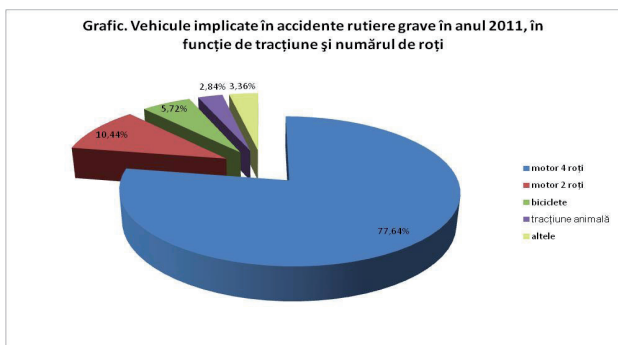
Raportul între numărul total al vehiculelor implicate și cel al vehiculelor ai căror conducători poartă răspunderea evenimentului ($x1/100$), pentru fiecare categorie, scoate în evidență pe cele care, dintr-un cumul de factori, sunt în mai mare măsură prezente în producerea cu vinovăție a accidentelor rutiere grave.

Categorie vehicul	Nr. implicate	Nr. implicate cu vinovăție	Valoare raport (%)	Categorie vehicul	Nr. implicate	Nr. implicate cu vinovăție	Valoare raport (%)
autoturism	8.252	4.444	53,85	autospecială	98	45	45,92
autoutilitară	1.345	606	45,06	autocamion	77	23	29,87
bicicletă	763	537	70,38	microbuz	104	34	32,69
moped	946	652	68,92	autobuz	155	50	32,26
motocicletă	408	217	53,19	scuter	37	22	59,46
tracțiune animală	379	253	66,75	tractor	73	45	61,64
autotren	247	81	32,79	total	13.346	7.081	53,05

În graficul de mai jos se ilustrează datele prezentate în tabelul anterior. Se observă că bicicletele sunt vehiculele implicate în cea mai mare măsură din vina conducătorilor acestora în producerea accidentelor grave în anul 2011, urmate de mopede și de cele cu tracțiune animală.

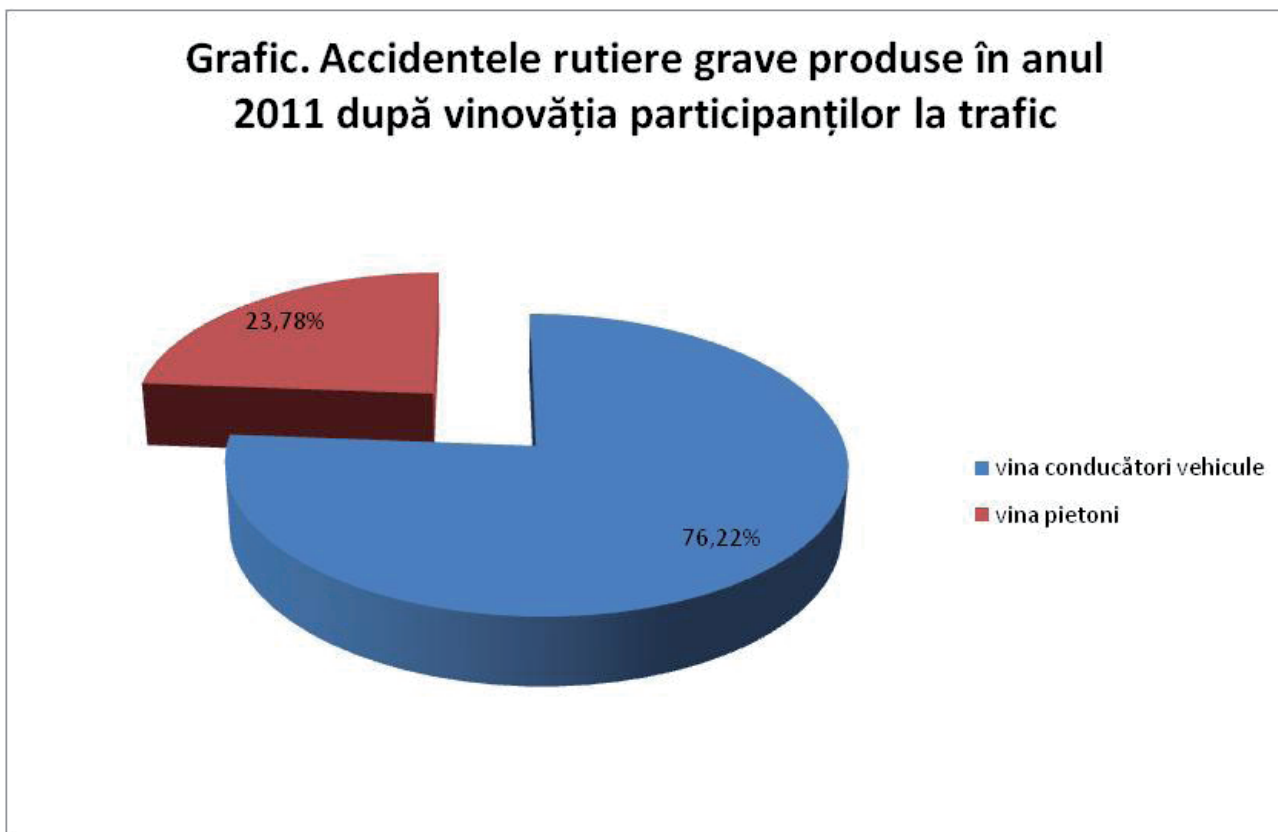


În graficele următoare sunt prezentate distribuția totalului vehiculelor implicate și a celor implicate prin vinovăția conducătorilor acestora în accidentele grave produse în anul 2011, grupate în categorii, după dimensiunile „tracțiune” și „număr roți”.



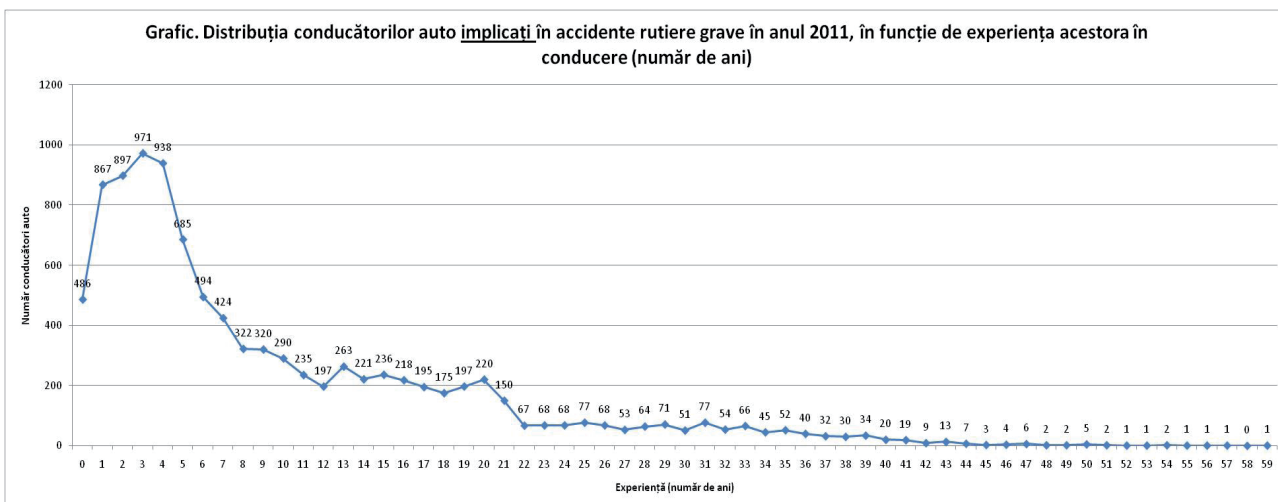
Conducătorul auto

Din totalul accidentelor grave, 7.081 (76,22%) au fost produse din vina conducătorilor de vehicule iar 2.209 (23,78%) din vina pietonilor ori din alte determinări.

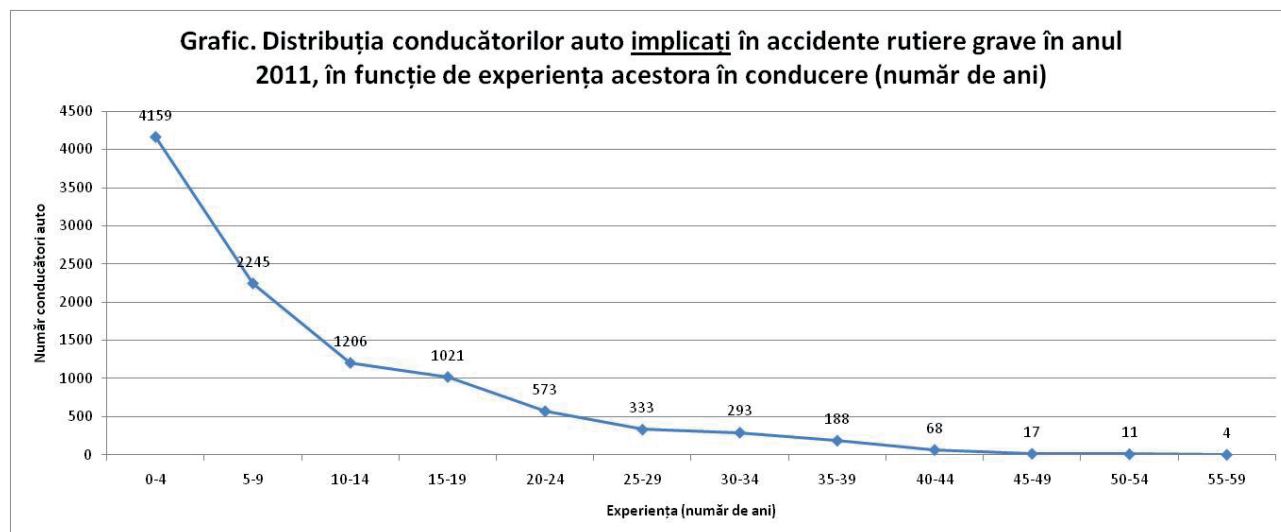


În condițiile în care factorului uman îi este atribuită o parte importantă a responsabilității în etiologia accidentelor rutiere, iar definiția accidentului rutier presupune implicarea în respectivul eveniment a cel puțin unui vehicul, vom analiza mai jos experiența conducătorilor auto implicați în evenimentele rutiere grave în anul 2011.

Anul trecut, un număr de 10.621 conducători auto au fost implicați în accidente rutiere grave. Distribuția acestora pe ani de experiență în conducere este reprezentată grafic în figura următoare.



Se observă că implicarea în accidentele rutiere grave a fost, numeric, cu atât mai mare cu cât experiența în conducerea auto, exprimată în ani de deținere a permisului de conducere, este mai redusă. Această distribuție configurează cu mici excepții un trend descendent al riscului de accident, invers proporțional cu vechimea, în ani, a permisului de conducere și păstrează această tendință chiar dacă analiza recurge la gruparea unităților de analiză pe intervale de experiență de 5 sau de 10 ani.



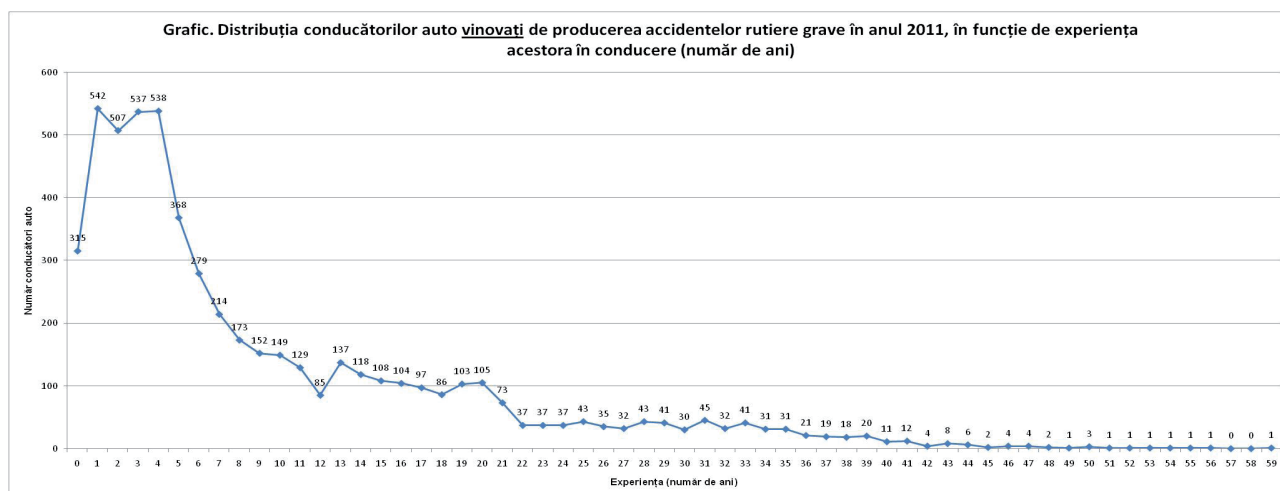
Este de menționat, de asemenea, că pentru 503 conducători auto nu a fost determinată experiența rutieră, exprimată în ani vechime ai permisului auto. Această categorie reprezintă 4,7% din totalul conducătorilor auto considerați și fără să fie un procent determinant, ar putea să modifice tabloul general, în funcție de valorile reale ale experienței pe care acești 503 conducători auto ar avea-o.

În altă abordare a analizei, experiența mare, exprimată în ani de deținere a carnetului de conducere, corespunde unei vârste mai înaintate, care se asociază unui stil comportamental specific. Numărul mare al conducătorilor auto cu experiență redusă (exprimată în ani) implicați în accidentele rutiere grave nu exprimă în mod automat un potențial de risc mai ridicat, ci, într-o anumită măsură, exprimă:

- **prezența mai numeroasă** pe drumurile publice (număr mai ridicat al conducătorilor auto de o anumită vârstă, prezenți la un moment determinat, pe drumurile publice);
- **activism rutier mai mare** (intervalul de timp mai mare pe care conducătorii auto de o anumită vârstă îl alocă activității de conducere auto);
- **prezența în zone cu densitate rutieră mai densă** (număr mai mare de interacțiuni rutiere posibile la care se expun conducătorii auto de o anumită vârstă).

Dintre conducătorii auto implicați în producerea accidentelor rutiere grave în anul 2011, numărul celor pentru care a fost stabilită vinovăția este de 5.950 de persoane, reprezentând 56% din total.

Distribuția pe ani de experiență a conducătorilor auto vinovați de producerea accidentelor rutiere grave în anul 2011, ilustrată în graficul următor, descrie o curbă oarecum asemănătoare cu cea de mai sus, privind implicarea generală a conducătorilor auto în accidentele rutiere produse în anul 2011.



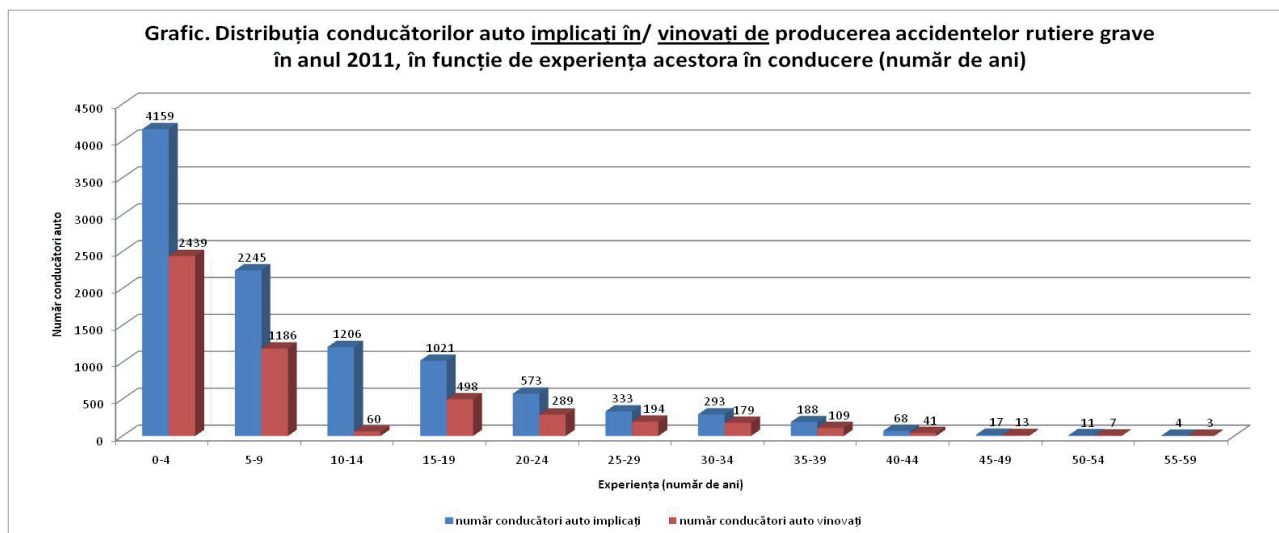
În mod evident, numărul celor vinovați scade pe măsură ce experiența, exprimată în ani de deținere ai carnetului de conducere, crește.

Concluzia potrivit căreia experiența în conducerea auto este un factor cu mare putere de determinare a riscului de producere a unui accident auto este una sprijinită atât de bunul simț, cât și de numeroase studii în domeniu. Cu referire însă numai la cazurile înregistrate pentru anul 2011 în România, se poate constata că, deși este un factor de diferențiere, experiența rutieră, exprimată în ani de deținere a carnetului de conducere, nu are o forță atât de mare în discriminarea riscului rutier.

Calculând pentru fiecare nivel de experiență, exprimat în ani împliniți, raportul dintre numărul conducătorilor implicați cu vinovăție în producerea de accidente rutiere și cel al numărului total al conducătorilor auto de aceeași vârstă implicați în aceste evenimente (X100), am obținut o valoare numerică pe care o putem numi „indicele vinovăției”, reprezentând numărul conducătorilor auto vinovați la 100 de conducători auto de aceeași vârstă implicați în accidente rutiere grave.

Din analiza acestor valori, obținute pentru fiecare nivel între 0 și 59 ani de experiență în calitate de conducător auto, am obținut o concluzie care, deși confirmă importanța factorului experiență în dimensionarea riscului rutier, îi relativizează forța de determinare. Se observă că valoarea „indicelui de vinovăție” coboară constant pe intervalul 0-4 ani experiență, apoi sinuos, cu creșteri și descreșteri, dar păstrând o tendință general descrescătoare pe intervalul 5-12 ani experiență. Ulterior apar intervale de platou de 6-8 ani, dar pentru valori succesiv mai înalte, ceea ce reflectă o creștere a nivelului de risc rutier odată cu numărul anilor de experiență. După reperul 40 ani experiență, acțiunile rutiere ale respectivelor persoane devin extrem de riscante. Analiza se poate repeta pentru intervale de vârstă considerate de câte 5 sau câte 10 ani.

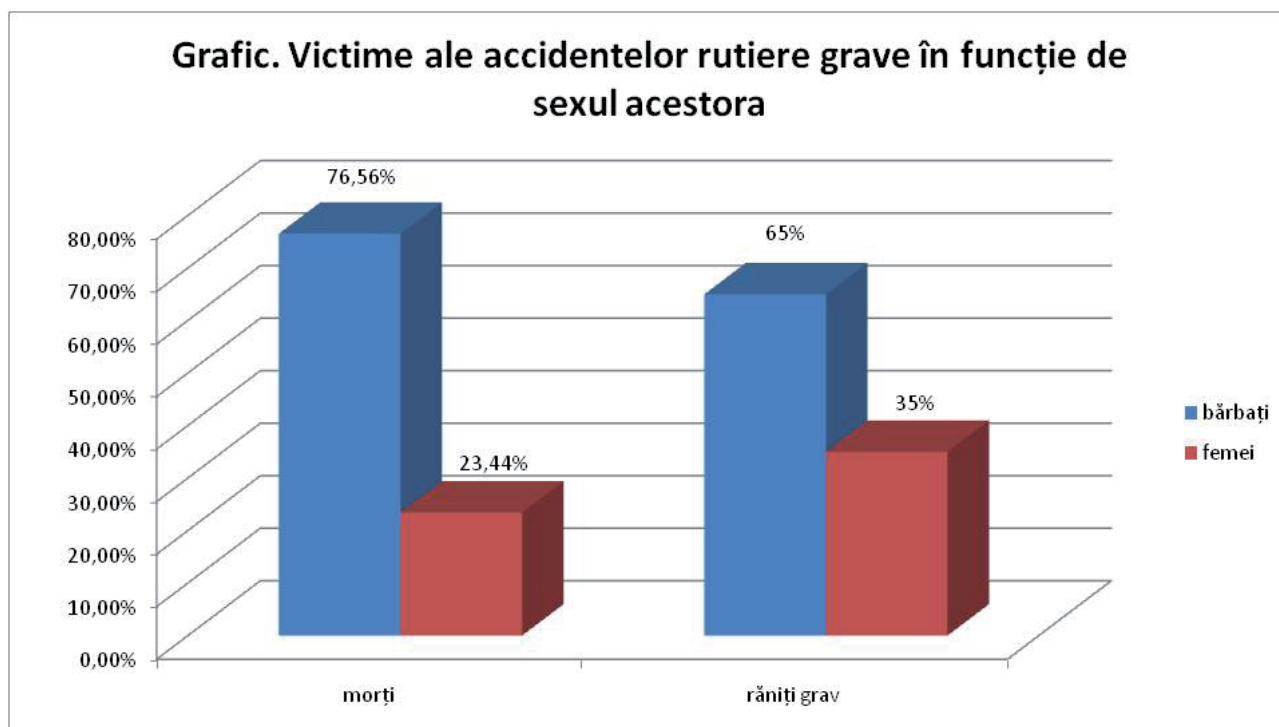
Experiența (număr de ani)	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	Medie
Indice de vinovăție	59,3	52,4	51,0	48,9	52,1	58,5	61,5	58,1	62,0	76,7	72,0	75,0	60,37



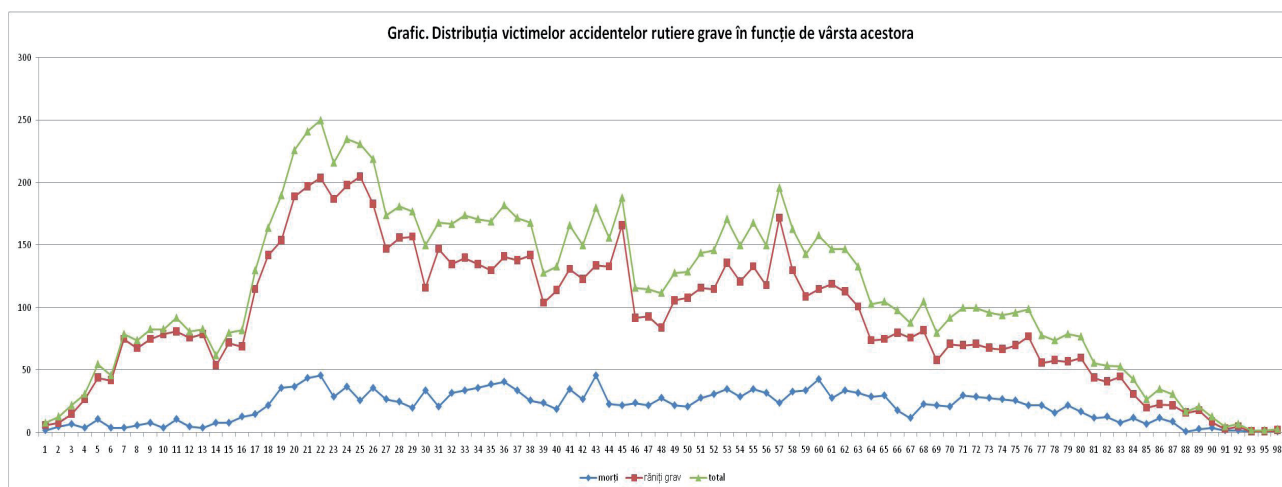
Victime

Bilanțul victimelor accidentelor de circulație grave produse în anul 2011 se ridică la 10.786 persoane, dintre care 2.018 morți și 8.768 răniți grav.

Dintre acestea, bărbații au însumat 1.545 (76,56% din total) morți și 5.699 (65%) răniți grav, iar femeile 473 (23,44%) morți și 3.069 (35%) răniți grav.



Distribuția în funcție de vârstă a victimelor accidentelor rutiere grave produse în anul 2011 este ilustrată, desfășurat pe vârste exprimate în ani împliniți la data evenimentului rutier, în graficul următor.



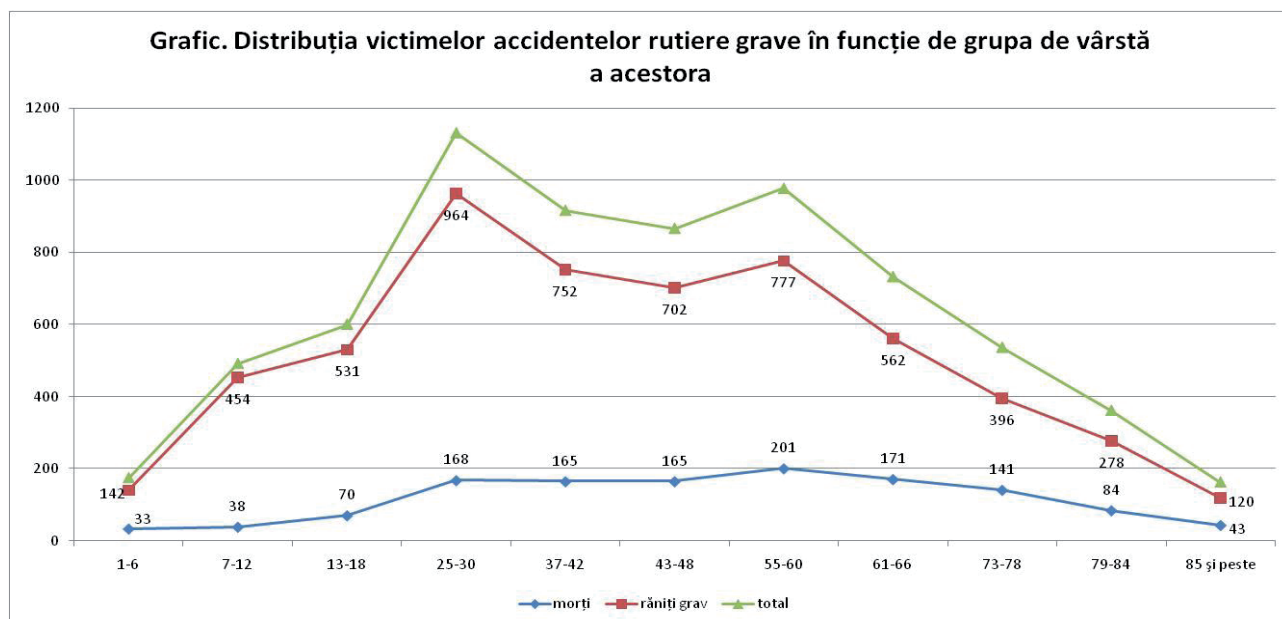
Evoluția curbelor, pentru fiecare dintre cele trei categorii - morți, răniți, total victime- exprimă predominanța victimizării în rândul populației de vârstă activă.

Pe segmente mai scurte, se evidențiază detenta pentru intervalul de vârstă 19-26, descris de valori mari pentru fiecare an în parte, precum și depresiunea valorilor pentru intervalul de vârstă 46-50 ani.

Apare foarte clar faptul că, dintre victime, cele mai multe se recrutează dintre adulții de vârstă tânără. Este vârsta la care cei mai mulți dintre tineri obțin permisul de conducere, dețin prima mașină și produc comportamente sociale cu un grad mai ridicat de concurențialitate.

Graficul indică o evoluție interesantă în ceea ce privește indivizii cu vârste de peste 50 de ani și, mai ales, cei din segmentul de vârstă 55-60 de ani. Pentru această categorie de vârstă se înregistrează o creștere relativă, semnificativă în raport cu intervalele precedente.

În graficul următor sunt ilustrate evoluțiile categoriilor de victime - morți, răniți și total victime - în urma grupării vârstelor pe intervale. Am preferat un interval de 6 ani, care reflectă mai bine criteriile culturale de similaritate între indivizii de diferite vârste (vârste psihologice, vârste psiho-sociale privind școlaritatea, mediul rutier, activismul profesional etc.).



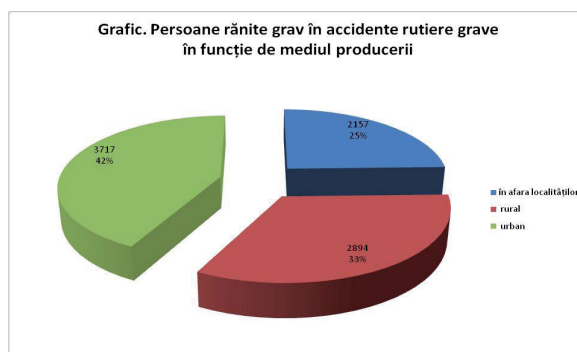
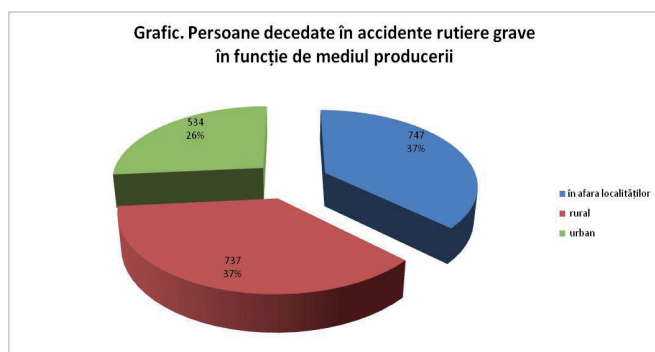
Calculul **mortalității**, ca raport între numărul morților și totalul victimelor pentru un anumit interval de vârstă ($\times 100$), reflectă un nivel relativ al riscului rutier pentru diferitele categorii de victime. Mai exact, reflectă predispoziția unei victime dintr-o anumită categorie de vârstă de a deține acele caracteristici care să îi accentueze riscul de deces ca urmare a unui accident rutier grav, inclusiv pe aceea de a se afla mai frecvent într-un anumit context rutier.

Astfel, se poate observa că pentru copiii cu vârsta între 1 și 6 ani riscul de deces ca urmare a unui accident rutier grav este de peste două ori mai mare decât pentru copiii cu vârsta între 7 și 12 ani. De asemenea, o dată cu depășirea vârstei de 60 de ani persoanele implicate în accidente rutiere grave devin din ce în ce mai vulnerabile la deces. Totodată, este de remarcat că, deși cei tineri, cu vârsta cuprinsă între 19 și 24 de ani au dat în anul 2011 cel mai mare număr de victime, atât morți, cât și răniți grav, mortalitatea în accidentele rutiere grave a fost mai scăzută pentru această categorie de vârstă.

Vârsta	Tip victime	Pondere (%)	Mortalitate
1-6	morți	1,63	18,85
	răniți grav	1,62	
7-12	morți	1,88	7,72
	răniți grav	5,18	
13-18	morți	3,47	11,64
	răniți grav	6,05	
19-24	morți	11,35	16,86
	răniți grav	12,87	
25-30	morți	8,32	14,84
	răniți grav	11	
31-36	morți	10	19,7
	răniți grav	9,44	
37-42	morți	8,17	18
	răniți grav	8,57	
43-48	morți	8,17	19
	răniți grav	8	
49-54	morți	8,22	19,12
	răniți grav	8	
55-60	morți	9,9	20,55
	răniți grav	8,86	
61-66	morți	8,47	23,33
	răniți grav	6,4	
67-72	morți	6,8	24,25
	răniți grav	4,88	
73-78	morți	7	26,25
	răniți grav	4,51	
79-84	morți	4,16	23,2
	răniți grav	3,17	
85 și peste	morți	2,13	26,38
	răniți grav	1,36	



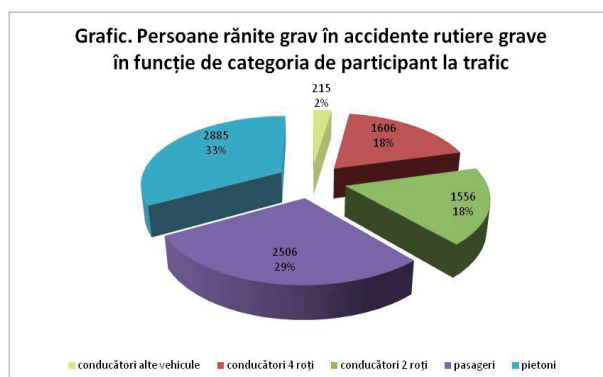
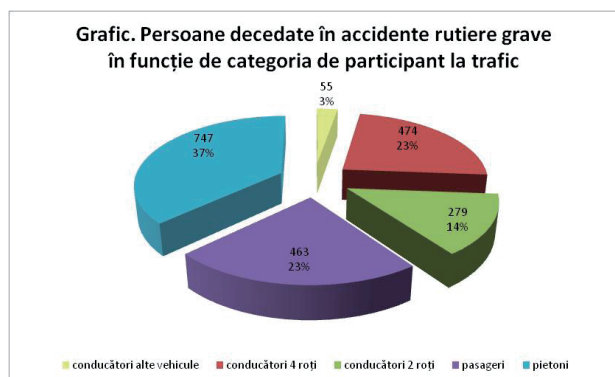
În funcție de un alt criteriu, mediul de producere a accidentelor rutiere grave, victimele acestora în anul 2011 se distribuie conform graficelor următoare.



Se observă că, deși în mediul urban accidentele rutiere au produs în anul 2011 cel mai mare număr de victime, predominant aceștia sunt răniții grav, mortalitatea în mediul urban fiind cea mai scăzută.

La polul opus se află accidentele produse pe drumurile din afara localităților, din care a rezultat cel mai mare număr de persoane decedate și cel mai mic număr de răniți grav.

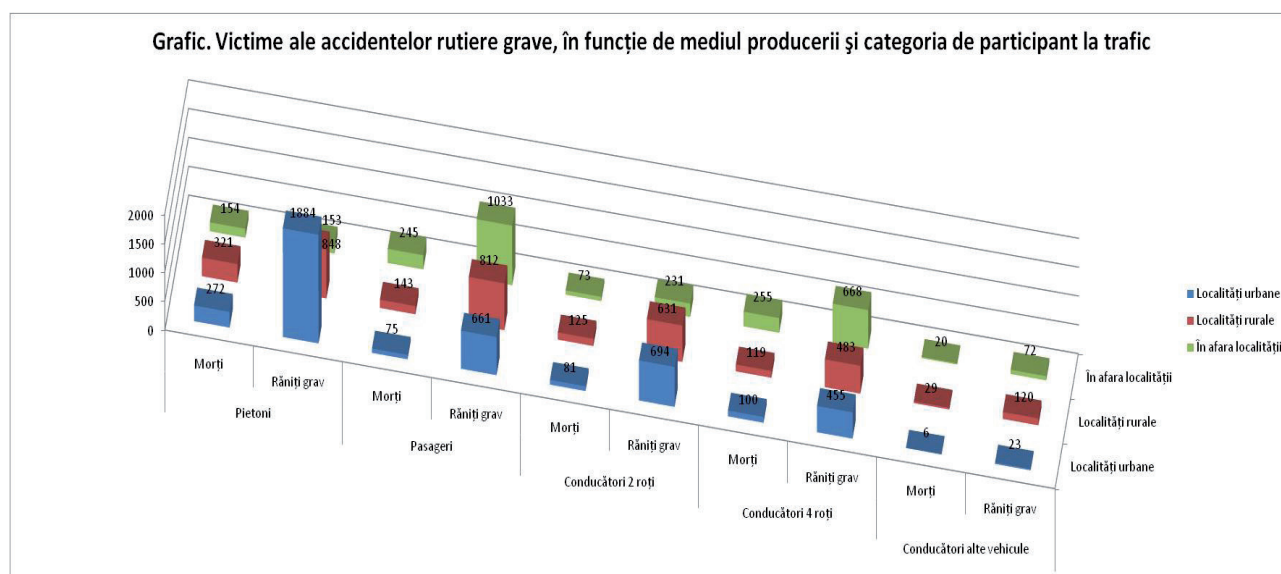
În ceea ce privește categoria de participant la trafic a victimelor, cele mai multe, atât morți, cât și răniți grav, provin din rândul pietonilor. Conducătorii auto se află pe locul al doilea în ceea ce privește morții și pe al treilea în ceea ce privește răniții grav. Pozițiile se inversează în cazul pasagerilor: locul al doilea la categoria răniți grav și al treilea în ceea ce privește morții. Aceste poziționări încrucișate reflectă o dimensiune a riscului rutier în raport de poziția individului în vehicul.



Din intersectarea celor două distribuții anterioare se poate observa și mai precis faptul că, exceptând categoria „alte vehicule”, accidentele produse în mediul urban sunt în cea mai mică măsură mortale. Ponderea morților în totalul victimelor din fiecare categorie de participant la trafic și pentru fiecare tip de mediu în parte arată că, pentru pietoni, mortalitatea accidentelor pe drumurile din afara localităților a fost de 4 ori mai mare decât pe drumurile din localitățile urbane. Similar, pentru conducătorii vehiculelor cu 2 roți, drumurile din afara localităților au fost de peste 2 ori mai periculoase în ceea ce privește mortalitatea, iar cele din localitățile rurale de peste 3 ori mai periculoase decât străzile din interiorul localităților urbane.

Tabel mortalitate (raport între numărul morților și totalul victimelor x 100)

Mediu	Pietoni	Pasageri	Conducători 2 roți	Conducători 4 roți	Conducători alte vehicule
Localități urbane	12,62	10,19	10,45	18,02	20,69
Localități rurale	27,46	14,97	33,07	19,77	19,46
În afara localității	50,16	19,17	24,01	27,63	21,74
Total	20,57	15,59	15,2	22,79	20,37



Cauze

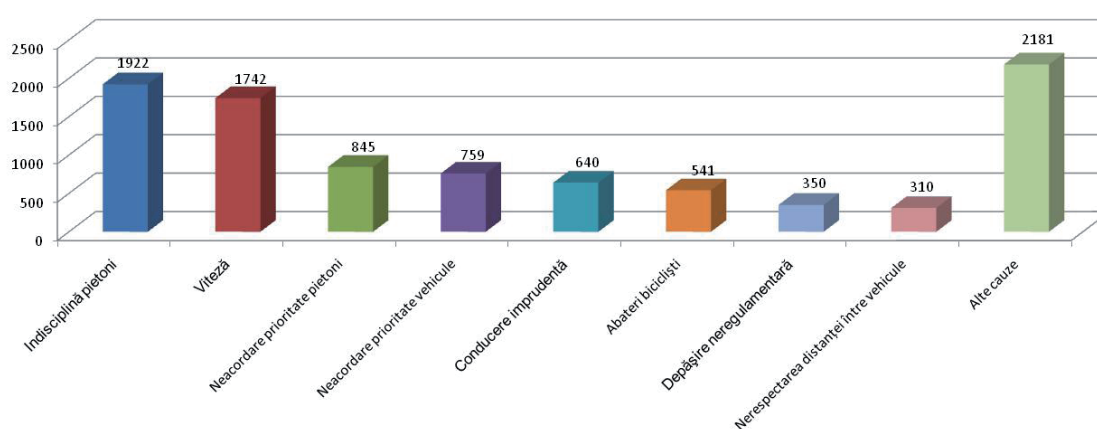
Conform datelor poliției rutiere, cele mai importante categorii de cauze care au stat la baza producerii accidentelor rutiere grave în anul 2011 sunt ilustrate în tabelul următor.

Cauză	Număr accidente	Pondere în totalul accidentelor
Indisciplină pietoni	1.922	20,70%
Viteză	1.742	18,75%
Neacordare prioritate pietoni	845	9,10%
Neacordare prioritate vehicule	759	8,17%
Conducere imprudentă	640	6,90%
Abateri bicicliști	541	5,82%
Depășire neregulamentară	350	3,76%
Nerespectarea distanței între vehicule	310	3,33%
Alte cauze	2.181	23,47%

Primele opt cauze, exprimate prin numărul accidentelor pe care le-au determinat, însumează peste trei sferturi din totalul evenimentelor rutiere grave produse în anul 2011. Principala grupă de cauze se referă la comportamentul rutier al pietonilor, urmată fiind de cea privind cauzele care țin de viteza de rulare. În al treilea rând, reprezentând peste 17% din totalul evenimentelor, este grupa de cauze referitoare la acordarea priorității (pietonilor și vehiculelor). Această concentrare causală se reflectă și în abordarea analizei cauzale în funcție de diferitele criterii.



Grafic. Cauze care au stat la baza producerii accidentelor rutiere grave în anul 2011



Analiza cauzelor accidentelor rutiere grave în funcție de mediul producerii acestora relevă faptul că, pentru fiecare dintre cele trei medii considerate - în afara localității, în localitate urbană, în localitate rurală - cauzalitatea accidentelor concentrează într-un număr mic de cauze o proporție importantă a evenimentelor produse: în primele patru cauze ca importanță în fiecare mediu, se concentrează 52,34% dintre accidentele din mediul rural, 54,77% dintre cele produse în afara localității și 64,9% dintre cele din mediul urban.

Cele mai multe accidente din diferitele medii se grupează pe categorii cauzale astfel:

- mediul urban - nerespectarea regulilor privind prioritatea (1.266 cazuri), urmate de indisciplinarea pietonală (1.083) și cele privind viteza;
- mediul rural - indisciplinarea pietonală (764), urmând cauzele privitoare la viteza (623) și cele privind abaterile bicicliștilor.
- în afara localităților - cauzele privind viteza (727), urmate de indisciplinarea pietonală (255).

Mortalitatea (raportul între numărul morților și numărul accidentelor rutiere în care s-a produs decesul x100) în funcție de categoria cauzală și de mediul producerii accidentelor pune în evidență faptul că în mediul urban cele mai periculoase accidente sunt cele care au drept cauză viteza, în timp ce în mediul rural și pe drumurile din afara localităților cele mai periculoase accidente sunt cele care implică indisciplinarea pietonală.

În funcție de categoria de participant la trafic, analiza cauzelor de producere a accidentelor grave evidențiază un fenomen de concentrare cauzală. Primele două categorii cauzale concentrează peste jumătate din numărul evenimentelor care implică o anumită categorie de utilizator al drumului public, astfel:

- în accidentele produse cu responsabilitatea conducătorilor de vehicule cu 4 roți, primele două cauze explică 54,7% din total (5.257 evenimente, din care 1.455 legate de neacordarea priorității, respectiv 1.420 legate de viteza);
- în cele produse de către conducătorii vehiculelor cu 2 roți, primele două cauze au determinat 56,7% din totalul accidentelor de acest fel (1.430 de evenimente în total, din care abateri bicicliști - 536, iar cauze ținând de viteza - 275);
- în accidentele produse din responsabilitatea conducătorilor vehiculelor de alt tip (394 în total), 71,3% dintre cazuri au fost produse ca urmare a abaterilor conducătorilor de atelaje (241) și a cauzelor ținând de viteza (40);
- accidentele care implică responsabilitatea pietonilor au avut drept cauză a producerii în peste 73% dintre cazuri traversarea nereglamentară.



CAPITOLUL 4

CAMPANII PREVENTIV-EDUCATIVE

Educația rutieră reprezintă o componentă principală a activității de poliție rutieră, care are drept scop cunoașterea și aplicarea corectă a regulilor de circulație de către participanții la trafic, în vederea adoptării unui comportament rutier preventiv.

În acest context, începând din anul 2009, Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române a lansat **Campania națională de educație rutieră „Alege viața!”**, care urmărește responsabilizarea utilizatorilor drumului public, prin acțiuni de conștientizare a pericolelor la care se expun cei care încalcă normele rutiere.

Activitățile derulate în cadrul acestei campanii vizează educarea:

- ✓ copiilor - Concursul național „Educația rutieră - educație pentru viață”;
- ✓ tinerilor - Programul „Stop teribilismului rutier!”;
- ✓ categoriilor vulnerabile de participanți la trafic (pietoni - Programul „Nu trece dincolo!”, bicicliști, mopediști și motocicliști - Programul „Împarte drumul!”);
- ✓ conducătorilor de autovehicule, pe teme legate de consecințele vitezei (Programul „Viteza ucide!”), ale conducerii sub influența alcoolului (Programul „Zero la mie”), sau în stare avansată de oboseală (Proiectul „Oboseala la volan”);
- ✓ în vederea utilizării centurii de siguranță (Programul „De ce să riști? - Poartă centura!”), a dispozitivelor de retenție pentru copii (Proiectul „Siguranța copilului tău contează!”) și a căștilor de protecție velo/moto.

Modalitățile de acțiune folosite în cadrul campaniei constau în:

- ✓ realizarea de materiale tipărite - editarea de pliante și fly-ere cu mesaj tematic și distribuirea acestora participanților la trafic, redactarea unor articole de presă și publicarea acestora în ziare și reviste cu specific auto, realizarea unor obiecte promoționale serigrafiate cu mesaje privind siguranța rutieră;
- ✓ campanii de afișaj - realizarea unor afișe și bannere cu mesaj tematic privind siguranța rutieră, precum și de informare a participanților la trafic asupra zonelor cu risc rutier (*puncte negre*);



- ✓ videoclipuri și spoturi radio cu tematică rutieră - destinate conștientizării participanților la trafic asupra riscului rutier;
- ✓ emisiuni radio și de televiziune - prin intermediul cărora se mediatizează eforturile depuse și rezultatele obținute de poliția rutieră și se transmit, în mod eficient, informații și sfaturi practice, cu caracter preventiv;
- ✓ mese rotunde, simpozioane și întâlniri cu grupuri țintă - permit o legătură directă cu cei care au atribuții pe linia siguranței rutiere ori cu categoriile de participanți la trafic beneficiare ale programelor educaționale și de prevenire;
- ✓ aplicații pentru Internet și telefonie mobilă - mijloace moderne de comunicare intens folosite de tineri, care permit transmiterea rapidă a mesajului educativ transpus într-o formă atractivă, menită a îmbunătăți gradul scăzut de receptivitate al tinerilor față de mesajul autorităților;
- ✓ caravana de educație rutieră - mijloc eficient de informare asupra consecințelor accidentelor de circulație și de transmitere a mesajului preventiv, bazat pe metoda demonstrativ-interactivă.

Rezultatele obținute în ultimii trei ani în privința reducerii numărului și consecințelor grave ale accidentelor de circulație demonstrează faptul că noua manieră de abordare a problematicii educației rutiere a dat roade, fapt care impune continuarea activităților specifice desfășurate în cadrul **Campaniei naționale de educație rutieră „Alege viața!”**, prin concentrarea acțiunilor în sensul reducerii victimizării categoriilor vulnerabile de participanți la trafic.



CAPITOLUL 5

INSTITUȚIILE CU ATRIBUȚII ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI RUTIERE

I. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin:

1. AUTORITATEA RUTIERĂ ROMÂNĂ

Autoritatea Rutieră Română - A.R.R., este organismul tehnic specializat al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii pentru transportul rutier, desemnat să asigure, în principal, licențierea operatorilor de transport rutier și eliberarea licențelor de traseu pentru aceștia; autorizarea școlilor de conducători auto și a instructorilor auto; eliberarea certificatelor/atestatelor profesionale pentru personalul de specialitate din domeniul transporturilor rutiere; eliberarea cartelor tahografice.

De asemenea, Autoritatea Rutieră Română asigură Secretariatul Consiliului Interministerial pentru Siguranța Rutieră

Contact

Telefon: 021/312.15.19; 021/318.21.00

Fax: 021/312.10.81; 021/318.21.05; 021/318.21.07

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

Pagina web: <http://www.arr.ro>

2. REGISTRUL AUTO ROMÂN

Registrul Auto Român - R.A.R, este organismul tehnic de specialitate al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii desemnat ca autoritate competentă în domeniul vehiculelor rutiere, siguranței rutiere, protecției mediului înconjurător și asigurării calității, ce are ca atribuții principale: acordarea omologărilor pentru vehiculele rutiere; acordarea certificatelor de conformitate pentru sisteme, componente și entități tehnice separate ale vehiculelor rutiere; efectuarea inspecției tehnice periodice pentru anumite categorii de autovehicule; autorizarea stațiilor de inspecție tehnică și controlul activității de inspecții tehnice periodice; transpunerea acquis-ului comunitar referitor la vehicule rutiere și la inspecțiile tehnice periodice; autorizarea atelierelor care efectuează lucrările de montaj, reparare și verificare a vehiculelor și componentelor acestora.

Contact

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

Tel. centrală: 021/202.70.00

Tel. informații: 021/318.17.30

Fax: 021/318.17.54

Pagina web: <http://www.rarom.ro>

3. COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA

Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A. - C.N.A.D.N.R. - este o companie de interes strategic național ce funcționează sub autoritatea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, având ca principale atribuții: gestionarea și întreținerea rețelei naționale de drumuri și autostrăzi; construcția de drumuri și autostrăzi noi; elaborarea de studii, prognoze și programe pentru dezvoltarea, sistematizarea și modernizarea rețelei de drumuri publice; executarea reviziei periodice a drumurilor și podurilor, actualizarea permanentă a băncii de date privind starea tehnică a acestora și realizarea programelor de reabilitare, având în vedere creșterea fluenței traficului și a confortului rutier.

Contact

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

Dispecerat Drumuri Naționale (informații privind situația drumurilor naționale, informații privind restricțiile de circulație și variante de ocolire)

Telefon: 021/9360, 021/2643333, 021/2643334

E-mail: dispecerat@andnet.ro

Pagina web: <http://www.cnadnr.ro>

4. INSPECTORATUL DE STAT PENTRU CONTROLUL ÎN TRANSPORTUL RUTIER

Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier - I.S.C.T.R. - este o nouă instituție specializată în control, care a fost înființată în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și care a preluat atribuțiile de control ale Autorității Rutiere Române, ale Registrului Auto Român și ale Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România.

Astfel, I.S.C.T.R. controlează condițiile de efectuare a transporturilor rutiere, a activităților conexe transportului rutier și a activității de pregătire a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere; condițiile de siguranță a transporturilor rutiere și de protecție a mediului; starea tehnică a vehiculelor rutiere; masele și/sau dimensiunile maxime admise pe drumurile publice și masele totale maxime autorizate; tariful de utilizare și tariful de trecere pe rețeaua de drumuri naționale din România.

În exercitarea atribuțiilor de serviciu, inspectorii acestei instituții au dreptul să oprească orice autovehicul, altele decât cele exceptate de lege, care circulă pe drumul public și este utilizat la efectuarea transporturilor rutiere de persoane sau mărfuri, precum și la activitatea de pregătire practică a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere.

Contact

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

II. Ministerul Administrației și Internelor, prin:**1. INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE - Direcția Rutieră**

Direcția Rutieră, direcție centrală a Inspectoratului General al Poliției Române, cu structuri la nivel teritorial în Municipiul București (Brigada Rutieră) și în cele 41 de județe (Serviciile Rutiere), împreună cu Secția de Poliție Autostrăzi, au următoarele atribuții principale: supravegherea, îndrumarea și controlului traficului, al cercetării și soluționării accidentelor de circulație cu autori cunoscuți și necunoscuți și al prevenirii și

combaterii încălcării normelor rutiere; asigurarea deplasării pe drumurile publice, în condiții de deplină siguranță, a delegațiilor oficiale române și străine, precum și a unor transporturi de importanță deosebită, cooperând cu celelalte instituții abilitate din cadrul sistemului național de apărare; reprezentarea Ministerului Administrației și Internelor în cadrul Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră și coordonarea activității Comisiei pentru supravegherea circulației rutiere; organizarea de campanii educațional-preventive în rândul participanților la trafic; reprezentarea României în cadrul Organizației Europene a Polițiilor Rutiere (TISPOL), organism monitorizat de Comisia Europeană, și asigurarea transpunerii în practică a hotărârilor adoptate pentru prevenirea și combaterea infraționalității rutiere pan-europene; reprezentarea României în cadrul altor organisme internaționale cu atribuții în domeniul siguranței rutiere.

Contact

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

Tel.: 021/208.25.25 /19652 sau 19653

Fax: 021/335.36.66

E-mail: circulatie@politiaromana.ro

Pagina web: <http://www.politiaromana.ro/DPR/index.htm>

2. DIRECȚIA REGIM PERMISE DE CONDUCERE ȘI ÎNMATRICULARE A VEHICULELOR

Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor - D.R.P.C.I.V. - are următoarele atribuții principale: asigură și organizează desfășurarea în bune condiții a activității de eliberare a permiselor de conducere, a certificatelor de înmatriculare, a certificatelor de radiere, a certificatelor pentru numere de probe și a autorizațiilor de circulație provizorie precum și a activității de examinare a candidaților în vederea obținerii unei/unor categorii de permis de conducere, în conformitate cu legile române și cu prevederile tratatelor internaționale la care România este parte semnatară; gestionează sistemul național de confecționare și valorificare a plăcilor cu numere de înmatriculare; sprijină activitățile informativ operative realizate de structurile abilitate, în condițiile stabilite prin ordin al ministrului administrației și internelor și în baza protocoalelor încheiate cu acestea; gestionează și asigură managementul bazelor de date privind persoanele deținătoare de permise de conducere, vehiculele și documentele emise.

Contact

Adresă: București, Șos. Pipera Nr.49, Sect. 2

Telefon: 021/ 301 95 70

Fax: 021.232.16.61

E-mail: drpciv@mai.gov.ro

Pagina web: www.drpciv.ro

III. COMISIA DE SUPRAVEGHERE A ASIGURĂRILOR

Comisia de Supraveghere a Asigurărilor - C.S.A. - are atribuții de autorizare, supraveghere prudențială și control a activității de asigurare/intermediere în asigurări în România. De asemenea, C.S.A. are și atribuția de emiteră a normelor de aplicare a legilor din domeniul asigurărilor.

Printre atribuțiile principale ale Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor se numără autorizarea asigurătorilor, a reasigurătorilor și a brokerilor de asigurare și/sau de reasigurare; exercitarea unui control permanent asupra activității acestora prin analiza și evaluarea informațiilor cuprinse în rapoartele, informările și documentele transmise; efectuarea unor controale periodice sau inopinate la sediile acestora; îndeplinirea calității de administrator al Fondului de Garantare; aplicarea măsurilor de sancționare prevăzute de lege; primirea și rezolvarea tuturor sesizărilor și reclamațiilor privind activitatea asigurătorilor, reasigurătorilor și intermediarilor în asigurări și/sau în reasigurări; participarea, în calitate de membru, la comitetele sau

organismele specifice domeniului asigurărilor de pe lângă Comisia Europeană, la asociațiile internaționale ale autorităților de supraveghere în asigurări și reprezentarea României la conferințe și întâlniri internaționale.

Contact

Adresa: București, Str. Amiral Constantin Bălescu nr.18, sector 1, cod 011954

Tel. centrală: 021/316.78.80, 021/316.78.81, 021/316.85.87

Fax: 021/316.78.64

E-mail: office@csa-isc.ro

Pagina web: <http://www.csa-isc.ro>

IV. BIROUL ASIGURATORILOR DE AUTOVEHICULE DIN ROMÂNIA

Biroul Asiguratorilor de Autovehicule din România - B.A.A.R. - reprezintă asociația profesională care este membră a Consiliului Birourilor⁶ și care este formată din toate societățile de asigurare din România autorizate să practice asigurarea de răspundere civilă auto obligatorie și mandatate să elibereze documente de asigurare de răspundere civilă auto „Carte Verde”.

Biroul Asiguratorilor de Autovehicule din România îndeplinește funcția de Birou Român Carte Verde, în vederea respectării tuturor obligațiilor rezultate din prevederile „Regulamentului General” al Sistemului Internațional „Carte Verde” și a Recomandării nr. 5/1949 a Subcomitetului de Transporturi Rutiere al Comitetului de Transporturi Interne al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.

Prin calitatea sa de Birou Carte Verde, B.A.A.R. îndeplinește două funcții: în calitate de „*Birou al țării în care a avut loc accidental*”, își asumă responsabilitatea gestionării și lichidării daunelor care rezultă din accidentele produse de automobiliștii străini pe teritoriul României; iar în calitate de „*Birou Garantor*”, garantează documentele de asigurare de răspundere civilă auto „Carte Verde” pe care societățile de asigurare membre ale B.A.A.R. le eliberează asiguraților săi.

De asemenea, B.A.A.R. are obligația de a administra și gestiona „Asigurarea de frontieră” în acord cu prevederile legale în vigoare și conform Regulamentului propriu privind această asigurare.

Contact

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

C.P. 37 - 7 București România

Tel: 021/ 319 13 02, 021/ 319 13 03, 021/ 319 13 04, 031/ 805 68 14, 031/ 805 68 15, 0727/ 70 77 90, 0743/ 17 47 47

Fax: 021/ 319 13 01

E-mail: secretariat@baar.ro

Pagina web: <http://www.baar.ro>

V. CONSILIUL INTERMINISTERIAL PENTRU SIGURANȚA RUTIERĂ

Consiliul Interministerial pentru Siguranță Rutieră - C.I.S.R.- este organul consultativ al Guvernului, fără personalitate juridică, care asigură concepția de ansamblu și coordonarea pe plan național, pe baza strategiei naționale de siguranță rutieră și a programului național de acțiuni prioritare pentru implementarea strategiei, a activităților privind îmbunătățirea siguranței rutiere, desfășurate de organele de specialitate ale administrației publice și de alte instituții și organizații cu atribuții în aceste domenii, și evaluarea politicilor publice privind siguranța rutieră.

Principalele domenii de activitate ale C.I.S.R. sunt: colectarea și analizarea datelor referitoare la accidentele rutiere, a indicatorilor de performanță ai siguranței rutiere și a datelor de expunere la riscul de accident și informarea publică; modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere, îndeosebi a marcajelor și semnalizării rutiere; educarea și instruirea participanților la traficul rutier și desfășurarea de campanii de sensibilizare

⁶ administratorul sistemului Carte Verde de la nivelul Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite

publicului; supravegherea siguranței traficului rutier și a transporturilor rutiere; îmbunătățirea siguranței circulației rutiere pe drumurile publice, în special în zonele cu risc ridicat de producere a accidentelor rutiere: zone rezidențiale, parcuri, locuri de joacă, spitale, piețe și altele asemenea din zonele urbane din România; îmbunătățirea siguranței participanților la trafic vulnerabili: pietoni, bicicliști; creșterea gradului de siguranță activă și pasivă a vehiculelor rutiere; participarea României alături de statele membre ale Uniunii Europene și ale Organizației Națiunilor Unite la efortul global de reducere a numărului de victime datorate accidentelor rutiere; constituirea unor centre-pilot pentru introducerea măsurilor de creștere calitativă a transportului și siguranței circulației rutiere în mediul urban și rural.

Activitatea curentă a C.I.S.R. este condusă de ministrul transporturilor, având calitatea de președinte, iar primul-ministru coordonează activitatea C.I.S.R. Secretariatul C.I.S.R. este asigurat de către Autoritatea Rutieră Română.

Contact - Secretariatul Consiliului Interministerial pentru Siguranță Rutieră

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

Tel. 021/310.53.75

Fax 021/318.21.00, 021/318.21.05

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

VI. FONDUL DE PROTECȚIE A VICTIMELOR STRĂZII

Fondul de Protecție a Victimelor Străzii - F.P.V.S. - este o asociație profesională, fără scop lucrativ, din care fac parte toți asigurătorii care au dreptul să încheie pe teritoriul României asigurarea de răspundere civilă ce rezultă din folosirea autovehiculelor (R.C.A.), indiferent dacă sunt persoane juridice române sau străine.

Fondul are trei atribuții principale: de organism de plată a despăgubirilor pentru a garanta, în condițiile legii, despăgubirea persoanelor care au suferit prejudicii în urma unor accidente de autovehicule produse pe teritoriul României și, în anumite condiții, pe teritoriul altor state, de autovehicule neasigurate sau neidentificate; de centru de informare, pentru a furniza persoanelor interesate informații privind polițele de asigurare R.C.A. și asigurătorii care le-au eliberat; de organism de compensare, pentru a soluționa, în condițiile legii, cererile de despăgubire ale persoanelor care au suferit prejudicii în urma unor accidente de autovehicule produse pe teritoriul unui alt stat decât statul lor de reședință.

Fondul întocmește și actualizează permanent, pe baza datelor furnizate de asigurători, lista reprezentanților de despăgubiri pe care aceștia i-au numit în statele din Spațiul Economic European, altele decât cele pe teritoriul cărora acționează. Fondul intervine, în limitele atribuțiilor sale prevăzute de lege, în interesul persoanelor rezidente într-un stat care face parte din Spațiul Economic European (S.E.E.). Pentru persoanele rezidente în alte state, intervenția Fondului este posibilă numai în condiții de reciprocitate.

Contact

Adresa: O.P. 37 - C.P. 145, București, Romania

Telefon: 021/300 18 86; 021/300 18 80; 031/805 34 06; 031/805 34 07

Fax: 021/312 31 82

E-mail: andrea.botez@fpvs.ro

Pagina web: <http://www.fpvs.ro>

VII. ASOCIAȚIA PRODUCĂTORILOR ȘI IMPORTATORILOR DE AUTOMOBILE

Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile - A.P.I.A. - reunește cele mai importante societăți din domeniul producției de automobile: producători naționali, importatori de autovehicule, precum și firme din domeniul pieselor și accesoriilor auto sau al lubrifianților.

A.P.I.A. derulează un număr de activități în folosul membrilor săi, printre care: reprezentarea acestora în fața autorităților și a instituțiilor statului; promovarea unor inițiative legislative în sprijinul producției și

comerțului cu automobile; reprezentarea producătorilor și importatorilor români în fața forurilor competente internaționale, în primul rând la Organizația Internațională a Constructorilor de Automobile (O.I.C.A.); organizarea Salonului Auto București și TruckShow; editarea și difuzarea de statistici din domeniul auto.

Contact

Telefon: 031/405.83.35; 031/405.83.36

Fax: 021/668.52.70

E-mail: apia@apia.ro

Pagina web: <http://www.apia.ro>

VIII. ASOCIAȚIA CONSTRUCTORILOR DE AUTOMOBILE DIN ROMÂNIA

Asociația Constructorilor de Automobile din România - ACAROM - este o asociație de tip profesional și patronal, fără scop lucrativ, compusă din societăți comerciale care desfășoară activități în industria de automobile (care se ocupă de concepția, fabricarea și comercializarea de automobile, materiale, componente, module și părți din automobile, de oferirea de servicii legate de automobile, precum și de realizarea de echipamente pentru fabricarea și întreținerea automobilelor).

Printre principalele activități ale ACAROM se numără organizarea de târguri, seminarii, conferințe; dezvoltarea de relații și cooperări la nivel național și internațional; realizarea de baze de date, statistici auto, anuare și buletine trimestriale; promovarea de inițiative legislative în domeniul industriei auto; monitorizarea reglementărilor din domeniul auto; acordarea de asistență furnizorilor; inițierea de programe și proiecte pentru industria auto; inițierea de programe de investiții și surse de finanțare; dezvoltarea relației dintre constructori și furnizori; dezvoltarea rețelei de furnizori la nivel regional și internațional.

Contact

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

Tel/Fax: 0248/ 211 245; 0248/ 217 990

E-mail: acarom@acarom.ro

Pagina web: <http://www.acarom.ro>

IX. AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

Automobil Clubul Român - A.C.R. - este asociația automobiliștilor, a practicanților automobilismului, turismului automobilistic și a activității sportive de automobilism și de karting din România. Printre atribuțiile principale ale A.C.R. se numără: colaborarea cu autoritățile și instituțiile publice, precum și cu oricare persoană juridică sau fizică de profil, pentru îmbunătățirea normelor de circulație rutieră, a semnalizării rutiere, obținerea permiselor de conducere, a altor măsuri privind siguranța circulației și prevenirea accidentelor pe drumurile publice, a protejării mediului ambiant, precum și pentru alte activități interesând automobilismul și turismul; organizarea și desfășurarea de activități teoretice și practice de însușire și perfecționare a conducerii autovehiculelor în școli proprii, precum și testarea psihologică a persoanelor, în vederea obținerii permisului de conducere auto; contribuția la educarea automobiliștilor în spiritul respectării regulilor de circulație și al unei opinii pentru combaterea oricărei fapte de încălcare a disciplinei și curtoaziei rutiere.

Contact

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

Telefon: 021/317 8253

E-mail: acr@acr.ro

Pagina web: <http://www.acr.ro>

X. TISPOL (Organizația Profesională a Polițiilor Rutiere din Europa)

Este un organism monitorizat de Comisia Europeană și a fost înființat de către forțele de poliție rutieră din Europa pentru a îmbunătăți siguranța rutieră și aplicarea legii pe drumurile din Europa. Prioritatea TISPOL este aceea de a reduce numărul persoanelor decedate și rănite grav pe drumurile din Europa.

Obiectivele TISPOL sunt: reducerea numărului victimelor și al deceselor pe drumurile din Europa; reunirea forțelor de poliție rutieră din Europa pentru a lucra împreună și pentru a face schimb de bune practici; organizarea și coordonarea unor campanii și operațiuni pan-europene; încurajarea aplicării legii și a educației rutiere, bazate pe cercetare și analiza informațiilor; inițierea și sprijinirea studiilor asupra siguranței rutiere; oferirea unui punct de vedere coordonat și informat asupra subiectelor referitoare la siguranța rutieră.

Contact

Pagina web: <http://www.tispol.org>



SIGURANȚA RUTIERĂ - O RESPONSABILITATE A TUTUROR

Siguranța rutieră = Siguranța ta!

La prima vedere, această expresie poate să pară un banal slogan, ce trece neobservat în multitudinea de mesaje care ne asaltează zilnic prin toate canalele media, poate și pentru faptul că simplitatea sa nu atrage atenția în mod ostentativ, așa cum o face publicitatea comercială. În realitate, acest mesaj nu face altceva decât să traducă în termeni simpli și clari un principiu de bază al strategiei Uniunii Europene în domeniul siguranței rutiere, care are drept obiectiv reducerea cu 50%, până în anul 2020, a numărului de persoane decedate în accidente rutiere pe șoselele Europei, respectiv principiul privind împărțirea responsabilității.

Altfel spus, prin această sintagmă, se exprimă necesitatea implicării active și directe a tuturor structurilor, de la cele de la nivel european, regional, național și până la cele de la nivel local, prin asumarea măsurilor specifice, pentru creșterea gradului de siguranță rutieră, astfel încât să poată fi atins același nivel calitativ de securitate a circulației pe drumurile publice în întreg spațiul Uniunii Europene.

În acest context, trebuie subliniată incidența acestui principiu și asupra celor care au atribuții sau preocupări în domeniul siguranței rutiere, indiferent că sunt instituții publice, organizații guvernamentale sau nonguvernamentale, agenți economici ori reprezentanți ai societății civile, pentru că numai abordarea integrată, sub aspect multidisciplinar a acestei problematice, poate asigura un progres durabil.

Cel mai important aspect privește însă responsabilizarea individuală a tuturor participanților la trafic, pentru că numai prin adoptarea unui comportament preventiv de către fiecare utilizator al drumurilor publice se poate obține un climat de siguranță rutieră corespunzător. În acest sens, activitățile educative menite să conștientizeze participanții la trafic asupra riscului rutier și a rolului determinant pe care atitudinea lor îl are în îmbunătățirea securității circulației rutiere, trebuie intensificate și diversificate, pentru că numai astfel poate fi combătută atitudinea indiferentă a unei mari părți a populației, bazată pe mentalitatea potrivit căreia problematica siguranței rutiere este treaba autorităților, iar evitarea situațiilor riscante în trafic este sarcina partenerilor de drum. Este momentul adoptării unui comportament rutier proactiv și responsabil pentru că

SIGURANȚA RUTIERĂ = SIGURANȚA TA!

MINISTERUL ADMINISTRAȚIEI ȘI INTERNELOR
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNÊ

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității



DIRECȚIA RUTIERĂ

Adresa Bd. George Coșbuc, nr. 83 - 85, sect. 5, București;
Telefon 021/208 25 25 /19652 sau 19653
Fax 021/335 36 66
E-mail circulatie@politiaromana.ro
Pagina web <http://www.politiaromana.ro/DPR/index.htm>

INSTITUTUL DE CERCETARE ȘI PREVENIRE A CRIMINALITĂȚII

Adresa Str. George Georgescu, nr.1, sector 4, București
Telefon 021 314 96 77, **Fax** 021 312 45 06
E-mail prevenire@politiaromana.ro
Pagina web <http://www.politiaromana.ro/ICPC/index.htm>