



MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității

București - 2015

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2014



Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2014



București - 2015

CUPRINS

| | | |
|-----------------------|---|------------|
| Cuvânt înainte | | 5 |
| Capitolul I | Context intern și internațional | 13 |
| Capitolul II | Indicatori macro - analitici. Aspecte ale evoluției accidentelor grave de circulație în perioada 2010-2014 | 39 |
| Capitolul III | Dinamica accidentelor rutiere grave în anul 2014 | 52 |
| Capitolul IV | Pietonii și bicicliștii - categorii vulnerabile de participanți la traficul rutier din România | 85 |
| Capitolul V | Campanii preventiv-educative | 116 |
| Capitolul VI | Activități desfășurate la nivel național privind combaterea indisciplinei și infraționa- lității rutiere | 119 |
| Anexe | | 122 |

Buletinul siguranței rutiere

Raport anual 2014

București - 2015

Cuvânt înainte

Ritmul dezvoltării sistemului rutier și sporirea complexității acestuia impun autorităților române necesitatea concentrării atenției asupra creșterii gradului de siguranță a circulației pe drumurile publice. Cu atât mai mult cu cât la nivel european se discută tot mai intens ca, alături de reducerea mortalității rutiere cu 50% în acest deceniu, un nou obiectiv strategic să se refere la reducerea numărului persoanelor rănite grav în accidente de circulație.

Dinamicii indicatorilor care descriu fluxul rutier se adaugă mereu provocări noi, așa cum este accentuarea tendinței utilizării autovehiculelor electrice și implementarea infrastructurii necesare acestora. De altfel, alternativele la clasicul autoturism ca mijloc predilect de deplasare sunt din ce în ce mai mult căutate, ca răspuns la problematicile lumii moderne, date de poluare și suprapopulare.

În acest context, Poliția Română, își continuă eforturile și le amplifică în vederea reducerii riscului rutier, prin desfășurarea sistematică a acțiunilor de prevenire și impunere a legii.

Un nou număr din seria Buletinelor siguranței rutiere, dedicat anului 2014 și particularităților sale, este pregătit să fie pus la dispoziția specialiștilor, presei și publicului larg, ca o radiografie a stării de fapt, un mijloc prin care eforturile amintite mai sus se susțin și un rezultat al concretizării lor. Ajunsă la cea de-a patra apariție, lucrarea din aceste an reflectă accentul preocupărilor actuale privind siguranța traficului rutier dedicând o secțiune consistentă analizei a două dintre categoriile vulnerabile de participanți la traficul rutier: pietonii și bicicliștii.

Avem convingerea că, așa cum edițiile precedente au dovedit, „Buletinul siguranței rutiere. Raport 2014” va contribui în mod substanțial la fundamentarea și dezvoltarea unor acțiuni eficiente pentru creșterea gradului de siguranță rutieră, întreprinse de actorii cu atribuții sau preocupări în domeniu.

Autorii

PRINCIPALELE REZULTATE

România în context european

- Anul 2014 a fost un an cu rezultate slabe pentru siguranța rutieră în Uniunea Europeană. 25.845 de oameni au fost uciși în EU28 ca urmare a coliziunilor rutiere, fiind înregistrată o scădere cu doar 0,6% a numărului deceselor, insuficientă pentru a atinge obiectivul de reducere la jumătate, în perioada 2010-2020, a numărului de persoane decedate în accidente rutiere pe șoselele Europei¹.
- Comisia Europeană se declară îngrijorată de numărul încă mare de accidente rutiere mortale și grave. La nivel european, problemele constatate în ultimii doi ani pot fi descrise astfel:
 - 60% din totalul persoanelor decedate este reprezentat de pasageri din autovehicule și motocicliști;
 - mașinile sunt implicate în 75% din totalul accidentelor mortale;
 - pietonii reprezintă 22% din totalul deceselor;
 - vehiculele grele sunt implicate în 15% dintre accidentele fatale;
 - pe drumurile interurbane au fost constatate 55% dintre decese, iar în mediul urban 38% dintre decese;
 - persoanele de sex masculin reprezintă 76% din totalul deceselor;
 - numărul rănilor grave este estimat ca fiind de 8-9 ori mai mare decât numărul deceselor.

Persoanele identificate ca făcând parte din categorii vulnerabile sunt:

- motocicliștii, cu 11 decese la 100.000 de motociclete înregistrate;
 - tinerii (15-24 ani) – 76 de decese la un milion de tineri;
 - vârstnicii (> 65 ani) – 71 de decese la un milion de persoane în vârstă.
- România se află printre cele 11 state europene (alături de Grecia, Portugalia, Malta, Spania, Norvegia, Danemarca, Croația, Slovacia, Elveția și Cipru) ce se află în grafic pentru atingerea targetului stabilit pentru anul 2020². În țara noastră s-a înregistrat o scădere a numărului persoanelor decedate cu 23,5% în 2014 față de 2010 și cu 2,3% față de 2013.
 - În vederea atingerii acestui obiectiv, este nevoie ca, în următorii ani, numărul de persoane decedate rezultat în urma accidentelor rutiere în România să scadă cu aproximativ 105 decese anual.
 - Deși în scădere cu 1% față de anul precedent, rata mortalității în accidente rutiere înregistrată în România, de 91 persoane decedate la 1.000.000 locuitori, este printre cele mai ridicate din Europa.

Caracteristici ale fenomenului rutier național în anul 2014

- Bărbații reprezintă peste două treimi din totalul deținătorilor de permise de conducere (68,2%).
- 30% dintre tinerii sub 21 ani se află în posesia unui permis de conducere.

1 Programul cadru *Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: Orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020*

2 *Ranking EU progress on road safety, 9th Road Safety Performance Index Report, Iunie 2015, p. 11*

- Anul 2014 este caracterizat de o creștere semnificativă a numărului de autovehicule noi înmatriculate, cu 17,8% mai mult față de anul 2013, după ce, în intervalul 2010 – 2013, acesta a cunoscut o scădere accentuată de 39%.
- Transportul rutier ocupă o pondere majoritară, atât în ceea ce privește transportul de pasageri (aproximativ 80%), cât și în ceea ce privește transportul mărfurilor (59,7%).
- Numărul de polițe de asigurare pentru răspundere civilă auto (RCA) a crescut cu 8% comparativ cu anul 2013, iar față de anul 2010 creșterea este de 18%.

Evoluția accidentelor rutiere grave în perioada 2010-2014

- În ultimii cinci ani, cele mai multe accidente grave s-au petrecut în mediul urban. În ceea ce privește numărul de persoane decedate, în 2014 cea mai mare valoare se înregistrează în mediul rural, spre deosebire de anii anteriori, când cel mai mare număr de morți era înregistrat în accidentele produse în afara localității.
- În perioada analizată, pe drumurile naționale s-au înregistrat mai mult de jumătate din totalul deceselor rezultate din accidente rutiere.
- Ca o particularitate a ultimilor doi ani (față de anii 2010-2012), cel mai mare număr de accidente rutiere grave a fost înregistrat în luna decembrie, motivația fiind probabil determinată de o intensificare a traficului rutier în perioada sărbătorilor și absența unor cantități mari de zăpadă.
- Principalele cauze ale accidentelor rutiere grave produse în România, în perioada 2010-2014, au fost indisciplina pietonilor și viteza, acestea fiind responsabile pentru producerea a aproximativ 41% din accidentele grave din ultimii 5 ani.
- Indisciplina pietonilor (traversarea neregulamentară, deplasarea pietonilor pe partea carosabilă) a reprezentat, în întreaga perioadă, cauza cea mai frecventă a accidentelor rutiere grave, determinând aproximativ 22% dintre acestea. Tendința din ultimii ani este de reducere a numărului de accidente produse din această cauză (în 2014 s-a înregistrat o scădere cu 8,2% față de 2010).
- Viteza (neregulamentară sau neadaptată la condițiile de drum) reprezintă cea de-a doua cauză de producere a accidentelor, tendința fiind, și în acest caz, de scădere a numărului accidentelor grave produse din această cauză (cu 9,5% în 2014 față de 2010).
- Neacordarea priorității pietonilor reprezintă cea de-a treia cauză de producere a accidentelor grave în România. Spre deosebire de evenimentele rutiere determinate de primele două tipuri de cauze, accidentele rutiere grave produse ca urmare a neacordării de prioritate pietonilor au crescut în 2014, atât ca valoare absolută (+9,1%), cât și ca pondere în totalul accidentelor grave față de 2010.
- În ultimii ani se constată o sporire a numărului accidentelor grave de circulație produse de nerespectarea distanței între vehicule. Ca și pondere, această cauză este responsabilă pentru producerea a 3,1% din

accidentele grave în 2010 și 3,5% în 2014. Accidentele produse din această cauză sunt favorizate de neatenția conducătorilor auto, iar utilizarea telefoanelor mobile fără hands free sau transmiterea de mesaje în timpul conducerii, fenomene destul de frecvent întâlnite în ultimii ani, pot contribui la menținerea unei incidențe importante a acestui tip de evenimente rutiere.

- În perioada analizată, se constată creșteri importante ale numărului motocicletelor (+68,9%), autotrenurilor (+63,5%) autocamioanelor (+42,9%) și autoutilitarelor (+36%) implicate cu vinovăția conducătorului în accidente rutiere grave.
- O scădere semnificativă a avut loc în cazul conducătorilor de mopede, a căror implicare cu vinovăție în accidentele rutiere grave s-a redus cu 57% în 2014 față de 2010, responsabile fiind cel mai probabil modificările aduse de Noul Cod Rutier.
- Din punct de vedere al vârstei, persoanele de peste 65 ani se evidențiază ca fiind principala categorie de risc rutier, ponderea acestora în totalul persoanelor decedate ca urmare a accidentelor rutiere fiind mai mare decât ponderea lor în totalul populației (21,4% comparativ cu 15,4%).
- În ceea ce privește persoanele rănite grav, categoria care prezintă cel mai ridicat nivel de vulnerabilitate este cea a tinerilor cu vârste între 18-25 de ani (14,5%, față de 9,6% în total populație).
- Este de remarcat și ponderea importantă deținută de pasagerii vehiculelor cu 4 roți în totalul deceselor produse ca urmare a accidentelor rutiere, aceștia reprezentând, ca volum, a doua categorie de victime și însumând, în medie, 23,6% din totalul acestora.

Dinamica accidentelor rutiere grave în anul 2014

- În anul 2014, s-au produs zilnic, în medie, 69 de accidente rutiere care s-au soldat cu vătămarea persoanelor, 23 dintre ele fiind accidente rutiere grave. Din accidentele grave au rezultat, în medie, 36 de victime în fiecare zi, dintre care 5 persoane și-au pierdut viața, 22 de persoane au fost rănite grav, iar 9 au suferit răni ușoare.
- Calculând rata de producere³ a accidentelor rutiere la fiecare 100 km, se constată că pe drumurile naționale s-au produs 18 accidente rutiere grave la 100 km, pe autostradă s-au înregistrat 8 accidente grave la 100 km, pe drumurile județene – 4 accidente grave, iar pe străzile din localități – 3 accidente rutiere grave.
- Accidentele rutiere grave produse pe drumurile naționale au provocat decesul a de 2,6 ori mai multe persoane decât aceste evenimente rutiere, mai frecvente, produse pe străzi.
- Având în vedere momentul din zi⁴ când s-au produs accidentele rutiere din anul 2014, se constată că în intervalul orar 16⁰⁰-20⁰⁰ se concentrează cele mai multe accidente rutiere grave, fiind și perioada în care se înregistrează cel mai mare număr de pierderi de vieți omenești în evenimente de acest gen.

3 Rată accidente produse la 100 Km de drum= număr accidente produse*100/lungimea categoriei de drum (km). Statisticile privind lungimea drumurilor sunt conform datelor oferite de C.N.A.D.N.R sau de primăriile orășenești, municipale și comunale

4 Numărul total de accidente rutiere grave înregistrat pe tot parcursul anului, într-un interval de timp de o oră

- Cele mai multe accidente grave de circulație s-au petrecut în timpul săptămânii pe străzile din localități, iar în zilele de week-end pe drumurile naționale și pe cele județene. Totodată, cele mai multe persoane au decedat în accidente rutiere care s-au produs în zilele de vineri și duminică.
- În luna decembrie și în perioada august-octombrie s-au înregistrat cele mai multe accidente grave de circulație, în timp ce numărul cel mai scăzut a fost constatat în luna februarie. Această evoluție este în strânsă legătură cu evoluția condițiilor meteorologice, precum și cu perioadele de vacanță, când, datorită deplasării populației către zonele turistice, se constată o intensificare a traficului rutier.
- În mediul urban, cele mai frecvente sunt accidentele rutiere care se produc în contextul interacțiunii dintre autovehicul și pieton, în timp ce, în afara localității, se produc cel mai adesea accidente din cauza vitezei, precum și a efectuării unor manevre neregulate de către șoferii unor autovehicule. În mediul rural, datorită specificului rutier din România, unde foarte multe localități sunt traversate de drumuri cu volum important de trafic, accidentele se produc atât din cauza vitezei și a efectuării unor manevre neregulate, cât și pe fondul indisciplinei pietonilor.
- Implicarea cu vinovăție a bicicliștilor și a motocicliștilor în accidentele grave de circulație are o frecvență foarte ridicată. Astfel, din 100 de biciclete implicate în accidente grave, 95 sunt implicate cu vinovăție, iar din 100 de vehicule cu motor cu 2 roți, 90 sunt implicate cu vinovăție⁵.
- Unul din cinci șoferi de autovehicule implicați în evenimente rutiere grave în anul 2014, precum și unul din patru dintre cei implicați cu vinovăție, aveau vechimea permisului de conducere de cel mult 2 ani.
- Se constată gradul ridicat de implicare cu vinovăție în accidentele grave de circulație al conducătorilor auto cu vârste până în 25 de ani și mai mari de 65 de ani. Astfel, din 100 de conducători auto cu vârsta mai mică de 25 de ani implicați, cel puțin 65 sunt vinovați de producerea accidentului, iar din 100 de persoane de peste 65 de ani implicate, 70 sunt implicate cu vinovăție.

Pietonii și bicicliștii – categorii vulnerabile în traficul rutier din România

- În Uniunea Europeană, pietonii și bicicliștii au reprezentat 30% din totalul deceselor produse ca urmare a unor accidente de circulație în 2013⁶, în timp ce în România situația este chiar mai gravă, aproape jumătate (46,7%) din decesele produse fiind înregistrate în rândul pietonilor și bicicliștilor.

Pietoni

- Pietonii reprezintă cea mai vulnerabilă categorie de participanți la trafic. În anul 2014, aproximativ 40% din totalul persoanelor decedate (697 persoane) și o treime din totalul persoanelor rănite grav (2688 persoane) au fost pietoni.
- Datele la nivelul U.E. din 2013 plasează România pe primul loc, la egalitate cu Letonia, în ceea ce privește ponderea pietonilor în totalul deceselor produse în urma unor accidente rutiere.
- Spre deosebire de situația înregistrată la nivelul UE, unde, în 2013, cele mai multe decese ale pietonilor au fost produse ca urmare a unor evenimente rutiere în mediul urban (69%)⁷, în România este o situație particulară, cel mai mare număr de pietoni decedați în urma accidentelor rutiere (49,5% din total) fiind

5 Este vorba atât de vinovații principali, cât și de cei secundari

6 Cf. *Road safety in the European Union. Trends, statistics and main challenges*, Martie 2015

7 *Road safety in the European Union. Trends, statistics and main challenges*, Martie 2015, p. 13

înregistrat în accidente produse în mediul rural.

- Pietonii au o responsabilitate importantă în cauzalitatea accidentelor de circulație grave în care au fost implicați, fiind vinovați principali în peste jumătate dintre acestea.
- Traversarea efectuată în mod neregular reprezintă principala cauză de producere a evenimentelor rutiere grave în care sunt implicați pietoni, această conduită fiind responsabilă pentru 42,1% dintre accidente grave, 42,8% dintre decesele pietonilor și 41,2% dintre pietonii răniți grav.
- Neacordarea de prioritate pietonilor reprezintă cea de-a doua cauză de producere a accidentelor rutiere grave cu pietoni. Aceasta a determinat un sfert dintre accidente grave de acest tip, 13,5% dintre decesele produse în rândul pietonilor și 29,3% din cazurile de pietoni răniți grav.
- Pietonii pe partea carosabilă reprezintă a treia cauză de producere a evenimentelor rutiere grave, însă este, practic, a doua cauză de mortalitate în rândul pietonilor, în 2014 aceasta determinând un sfert din decesele în rândul pietonilor.
- Cei mai mulți pietoni victime ale accidentelor rutiere grave sunt bărbați (53,6%), aceștia fiind majoritari și în rândul pietonilor vinovați principali (62,1%) de producerea unor accidente rutiere grave.
- Ponderea cea mai mare a pietonilor victimizați în accidentele rutiere grave (atât persoane decedate – o treime, cât și răniți grav – un sfert) se înregistrează în rândul persoanelor vârstnice. Pe lângă această categorie de vârstă, se remarcă și vulnerabilitatea pietonilor minori în traficul rutier, una din cinci persoane rănite grav în accidentele de circulație din anul 2014 fiind minoră.
- În anul 2014, persoanele care nu dețineau permis de conducere au provocat 158 accidente grave de circulație cu victime pietoni (11,7% din totalul accidentelor grave de circulație cu victime pietoni produse de conducătorii auto), producând 25 de decese în rândul pietonilor.

Bicicliști

- Conform Barometrului privind mersul pe bicicletă⁸, realizat de către Federația Europeană a Bicicliștilor, România ocupă locul al 13-lea din cele 28 de țări ale Uniunii Europene, aproximativ 7% dintre români folosind acest mijloc de transport zilnic.
- În anul 2014, s-au produs 983 de accidente grave în care au fost implicați bicicliști, rezultând, în rândul bicicliștilor, 151 persoane decedate și 768 răniți grav.
- Victimele bicicliști reprezintă, în anul 2014, 8% din totalul persoanelor decedate în urma accidentelor rutiere grave și 9,5% din totalul persoanelor rănite grav.
- Indisciplina bicicliștilor tinde să devină o problemă în ansamblul fenomenului rutier. Față de anul 2010, în 2014 numărul accidentelor grave în care bicicliștii au fost vinovați de producerea unor accidente grave de circulație a crescut cu 115% (de la 439 la 944).

8 *Cycling Barometer, European Cyclists' Federation, Mai 2015*

- Majoritatea deceselor în rândul bicicliștilor implicați în accidente rutiere grave au avut loc în mediul rural (55,6%), în timp ce în orașe au fost înregistrate un sfert dintre decese.
- Cele mai multe accidente rutiere grave care s-au produs cu participarea bicicliștilor au avut drept cauză principală abateri ale bicicliștilor ⁹ (612 accidente, adică 62% dintre aceste evenimente).
- Următoarele cauze ale producerii accidentelor rutiere cu implicarea bicicliștilor sunt neacordarea priorității vehiculelor (9,5% dintre accidentele cu bicicliști) și neasigurarea la schimbarea direcției de mers (5,4%).
- În dinamica accidentelor grave de circulație produse de bicicliști, o responsabilitate importantă le revine copiilor și persoanelor vârstnice. În anul 2014, persoanele cu o vârstă mai înaintată, peste 55 de ani, au fost responsabile pentru 38,6% dintre accidentele grave produse de bicicliști, iar 16,3% au fost determinate de minori pe bicicletă. Dintre acestea, 9% au fost produse de copii sub 14 ani, care, conform legislației, nu au voie să circule cu bicicleta pe drumurile publice.
- Majoritatea bicicliștilor victime ale accidentelor rutiere grave nu aveau nici un fel de elemente de siguranță.
- Bicicliștii sunt de acord cu includerea lor între categoriile vulnerabile de participanți la trafic. Vulnerabilității fizice pe care o presupune bicicleta i se adaugă sentimentul de nesiguranță pe care îl provoacă unele comportamente rutiere ale celorlalte categorii de participanți la trafic (în principal șoferii, dar și pietonii), starea infrastructurii, deficiențele legislației și ale aplicării ei, precum și propriile comportamente de risc pe care bicicliștii le produc în trafic.
- Pentru siguranța lor, cei mai mulți dintre bicicliști își doresc o infrastructură dedicată. Actualul nivel al acestui tip de infrastructură îl consideră nesatisfăcător și, din mai multe cauze, ineficient.
- Bicicliștii admit că, dintre ei, pe drumurile publice rulează un număr important de oameni care nu cunosc ori cunosc insuficient codul rutier. De aceea o parte importantă a bicicliștilor susțin necesitatea instituirii unei forme oarecare de instruire pentru cei care doresc să circule cu bicicleta pe drumurile publice.
- Bicicliștii din mediul rural reprezintă o categorie care, în viziunea celorlalți bicicliști, ridică probleme de siguranță în trafic pentru ei și ceilalți. Elementele de risc prin care se disting se referă la conducerea sub influența alcoolului; conducerea unor biciclete vechi, cu improvizații, fără dotările minime de siguranță și semnalizare; folosirea adeseori a bicicletei pentru transportul unor obiecte agabaritice și/sau periculoase; nerespectarea regulilor rutiere; necunoașterea regulilor rutiere.
- Bicicliștii cred că măsurile necesare pentru a spori nivelul de siguranță în traficul rutier al acestei categorii trebuie să atingă următoarele domenii: educația rutieră, aplicarea legii, infrastructura existentă să fie adusă la condiția ei cea mai bună, prin reabilitare și întreținere, dialogul dintre bicicliști și autorități să capete o formă mai consistentă.

⁹ abateri prevăzute în capitolul Circulația bicicletelor, art. 160 și 161 din HG nr. 1391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (actualizată); celelalte încălcări ale legii, precum depășirea neregulamentară sau neacordarea priorității vehiculelor sunt prevăzute la regulile generale de trafic, pentru toți participanții la trafic, inclusiv bicicliștii



CAPITOLUL I

CONTEXT INTERN ȘI INTERNAȚIONAL

Considerații generale

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.

În anul 2001, Comisia Europeană a anunțat pentru prima dată intenția de a stabili printr-un document programatic¹⁰ un obiectiv ambițios, de a reduce la jumătate numărul de persoane decedate în accidente rutiere în perioada 2001-2010.

Ținta strategică a fost stabilită ca un sistem de referință care să permită comparații între statele membre și mobilizarea acestora în vederea intensificării eforturilor, la toate nivelurile, pentru creșterea siguranței rutiere.

Neîmpunând vreo acțiune, Comisia Europeană a recunoscut că atingerea obiectivului ar depinde în primul rând de activitățile desfășurate în cadrul fiecărui stat membru în parte, acestea fiind încurajate să accepte provocarea în mod voluntar.

Parlamentul European și Consiliul U.E au aprobat propunerea țintă în 2003, în cadrul **Programului european de acțiune pentru siguranța rutieră**. Acest document a prezentat intenția Comisiei de a monitoriza și raporta progresele înregistrate, precum și descrierea în detaliu a indicatorilor de performanță care trebuie utilizați. Acțiunile UE desfășurate în sprijinul atingerii obiectivului de siguranță rutieră pentru 2001-2010 au inclus măsuri noi, cum ar fi: campanii de informare, de analiză a datelor și măsuri legislative (norme actu-

¹⁰ Commission White Paper: European transport policy for 2010: time to decide, COM(2001) 370 final, Brussels, 12 Septembrie 2001

alizate pentru licențiere, gestionare a siguranței infrastructurii, formarea și calificarea conducătorilor auto profesioniști).

În perioada 2001-2010, decesele rutiere au scăzut cu 43%. Aceasta nu a fost în întregime în conformitate cu obiectivul, dar progresul a fost considerat deosebit de impresionant, având în vedere aderarea a douăsprezece noi state membre în această perioadă.

După anul 2010, acțiunile statelor membre sunt ghidate de programul cadru „**Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: Orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020**”, ale cărui componente principale sunt:

- un obiectiv strategic, de reducere cu 50%, până în 2020, a numărului de persoane decedate în accidente rutiere pe șoselele Europei;
- propunerea unei liste de 16 acțiuni, împărțită în șapte obiective operaționale/domenii prioritare/zone de interes.

Obiectivul siguranței rutiere UE 2020 este în primul rând un obiectiv aspirațional și strategic. Scopul este de a reduce la jumătate numărul de decese rutiere în timp, cu anul 2010 ca an de referință. Ținta nu este obligatorie pentru statele membre ale UE și nu este în conflict cu obiectivele stabilite separat de statele membre la nivel național. Intenția de a depune eforturi în vederea atingerii acestui obiectiv a fost anunțată de către Comisie în orientările de politică din anul 2010 și confirmată în „Cartea albă privind transporturile” din anul următor.

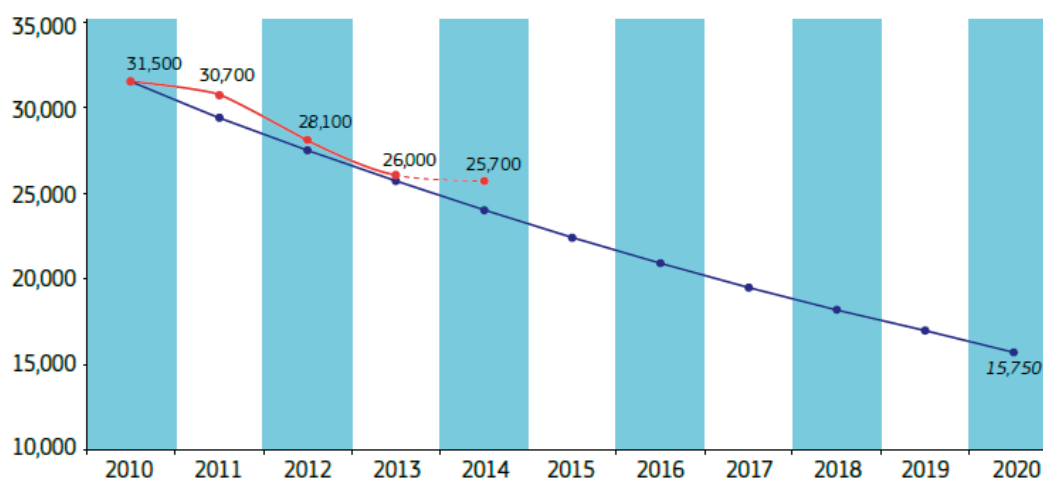
Acest obiectiv poate fi atins numai printr-o combinație de acțiuni desfășurate la nivel local, național și european. Astfel, Comisia a propus o serie de 16 acțiuni în cadrul domeniilor apreciate drept prioritare, destinate a fi finalizate până în 2020. Este de menționat faptul că acestea oferă doar o parte dintr-un puzzle, mai multe dintre ele fiind susceptibile a avea un impact doar în următorul deceniu.

Legătura dintre obiectivele operaționale și acțiunile propuse este ilustrată în următorul tabel:

| Zone de interes | Acțiuni |
|---|--|
| Educația și instruirea participanților la trafic | 1. Strategie pentru educație și formare |
| Punerea în aplicare a regulilor de circulație rutieră | 2. Schimb de informații transfrontalier |
| | 3. Strategie de executare |
| | 4. Planuri de punere în aplicare |
| Infrastructura rutieră mai sigură | 5. Condiționarea pe principii a directivei privind siguranța infrastructurii |
| | 6. Principiile siguranței infrastructurii pe drumurile interurbane |
| Vehicule mai sigure | 7. Încurajarea siguranței active/pasive pentru motocicletele |
| | 8. Consolidarea normelor de testare tehnică auto |
| O mai bună utilizare a tehnologiilor moderne de siguranță | 9. Evaluarea beneficiilor de securitate ale sistemelor de cooperare |
| | 10. Evaluarea beneficiilor Sistemului Avansat de Conducere Asistată (ADAS) |
| | 11. Accelerarea implementării eCall |
| Răspunsul serviciilor de urgență la leziunile grave | 12. Propunerea unei strategii privind leziunile rutiere |
| Categorii vulnerabile de participanți la trafic | 13. Standardele tehnice de protecție pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor |
| | 14. Inspecția vehiculelor, inclusiv pentru motocicletele |
| | 15. Infrastructură sigură pentru bicicliști și pietoni |
| | 16. O mai bună informare a participanților la trafic |

Conform raportului PIN „**Ranking EU Progress on Road Safety**”, publicat în iunie 2015 de Consiliul European pentru Siguranța Transporturilor, anul 2014 a fost un an cu rezultate slabe pentru siguranța rutieră.

25.845 de oameni au fost uciși în EU28 ca urmare a coliziunilor rutiere, comparativ cu cei 26.009 înregistrați în 2013. Aceasta reprezintă o scădere cu doar 0,6%, în comparație cu scăderea de 6,7% care este necesară an de an de pentru a atinge obiectivul pentru anul 2020 (cel mult 15.750 persoane decedate).



Astfel, atingerea țintei UE pentru 2020 este în pericol, dar ar putea încă fi accesibilă dacă eforturile combinate atât la nivel național, cât și la nivelul UE sunt intensificate urgent.

Din cele 32 de țări monitorizate de Programul PIN, doar 18 au înregistrat o scădere a numărului de decese rutiere între 2013 și 2014, 13 au înregistrat o creștere, în timp ce progresul a stagnat într-o țară. Anul 2014 a avut cel mai lent ritm în reducerea numărului de decese rutiere de la introducerea primului obiectiv UE în 2001.

Cele mai mari reduceri au fost constatate în Malta (-44% din numărul neobișnuit de mare din 2013), Luxemburg (-22%), Norvegia (-21%) și Croația (-16%). Reduceri de peste sau foarte aproape de 10% au fost înregistrate în Slovenia, Serbia, Finlanda, Grecia și Elveția. Cu toate acestea, numărul de decese rutiere a crescut în Letonia, Slovacia, Bulgaria, Ungaria, Republica Cehă, Suedia, Irlanda, Franța, Lituania, Cipru, Regatul Unit, Germania și Israel.

Aceste informații, pentru fiecare țară în parte, sunt prezentate în următorul tabel.

Persoane decedate în perioada 2001-2014 și procentul de schimbare a numărului de decese rutiere între 2013 și 2014 și între 2010 și 2014

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | FIG 1 2013-2014 | FIG 2 2010- 2014 |
|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------------|------------------------|
| MT | 16 | 16 | 16 | 13 | 16 | 10 | 14 | 15 | 21 | 15 | 17 | 9 | 18 | 10 | -44.4% | -33.3% |
| LU | 70 | 62 | 53 | 50 | 47 | 43 | 45 | 35 | 48 | 32 | 33 | 34 | 45 | 35 | -22.2% | 9.4% |
| NO* | 275 | 310 | 280 | 258 | 224 | 242 | 233 | 255 | 212 | 210 | 168 | 145 | 187 | 147 | -21.4% | -30.0% |
| HR | 647 | 627 | 701 | 608 | 597 | 614 | 619 | 664 | 548 | 426 | 418 | 393 | 368 | 308 | -16.3% | -27.7% |
| SI | 278 | 269 | 242 | 274 | 257 | 262 | 293 | 214 | 171 | 138 | 141 | 130 | 125 | 108 | -13.6% | -21.7% |
| RS* | 1275 | 854 | 868 | 960 | 843 | 910 | 968 | 905 | 810 | 660 | 731 | 688 | 650 | 563 | -13.4% | -14.7% |
| FI* | 433 | 415 | 379 | 375 | 379 | 336 | 380 | 344 | 279 | 272 | 292 | 255 | 258 | 224 | -13.2% | -17.6% |
| EL* | 1,880 | 1,634 | 1,605 | 1,670 | 1,658 | 1,657 | 1,612 | 1,553 | 1,456 | 1,258 | 1,141 | 988 | 879 | 793 | -9.8% | -37.0% |
| CH | 544 | 513 | 546 | 510 | 409 | 370 | 384 | 357 | 349 | 327 | 320 | 339 | 269 | 243 | -9.7% | -25.7% |
| AT | 958 | 956 | 931 | 878 | 768 | 730 | 691 | 679 | 633 | 552 | 523 | 531 | 455 | 430 | -5.5% | -22.1% |
| PT*(2) | 1,670 | 1,668 | 1,542 | 1,294 | 1,247 | 969 | 974 | 885 | 840 | 937 | 891 | 718 | 637 | 607 | -4.7% | -35.2% |
| PL | 5,534 | 5,827 | 5,640 | 5,712 | 5,444 | 5,243 | 5,583 | 5,437 | 4,572 | 3,907 | 4,189 | 3,571 | 3,357 | 3,202 | -4.6% | -18.0% |
| DK | 431 | 463 | 432 | 369 | 331 | 306 | 406 | 406 | 303 | 255 | 220 | 167 | 191 | 183 | -4.2% | -28.2% |
| EE* | 199 | 223 | 164 | 170 | 169 | 204 | 196 | 132 | 100 | 79 | 101 | 87 | 81 | 78 | -3.7% | -1.3% |
| RO | 2,450 | 2,412 | 2,229 | 2,444 | 2,629 | 2,587 | 2,800 | 3,065 | 2,797 | 2,377 | 2,018 | 2,042 | 1,861 | 1,818 | -2.3% | -23.5% |
| IT* | 7,096 | 6,980 | 6,563 | 6,122 | 5,818 | 5,669 | 5,131 | 4,725 | 4,237 | 4,114 | 3,860 | 3,653 | 3,385 | 3,330 | -1.6% | -19.1% |
| BE* | 1,486 | 1,306 | 1,214 | 1,162 | 1,089 | 1,069 | 1,067 | 944 | 943 | 841 | 861 | 767 | 724 | 715 | -1.2% | -15.0% |
| ES*(1) | 5,517 | 5,347 | 5,399 | 4,741 | 4,442 | 4,104 | 3,823 | 3,100 | 2,714 | 2,478 | 2,060 | 1,903 | 1,680 | 1,661 | -1.1% | -33.0% |
| NL(3) | 1,083 | 1,069 | 1,088 | 881 | 817 | 811 | 791 | 750 | 720 | 640 | 661 | 650 | 570 | 570 | 0.0% | -10.9% |
| IL | 542 | 525 | 445 | 467 | 437 | 405 | 382 | 412 | 314 | 352 | 341 | 263 | 277 | 279 | 0.7% | -20.7% |
| DE* | 6,977 | 6,842 | 6,613 | 5,842 | 5,361 | 5,091 | 4,949 | 4,477 | 4,152 | 3,651 | 4,009 | 3,601 | 3,340 | 3,368 | 0.8% | -7.8% |
| UK*(4) | 3,598 | 3,581 | 3,658 | 3,368 | 3,337 | 3,300 | 3,056 | 2,718 | 2,337 | 1,905 | 1,960 | 1,802 | 1,769 | 1,807 | 2.1% | -5.1% |
| CY | 98 | 94 | 97 | 117 | 102 | 86 | 89 | 82 | 71 | 60 | 71 | 51 | 44 | 45 | 2.3% | -25.0% |
| LT | 706 | 697 | 709 | 752 | 773 | 760 | 740 | 499 | 370 | 299 | 297 | 301 | 258 | 265 | 2.7% | -11.4% |
| FR | 8,252 | 7,741 | 6,126 | 5,593 | 5,318 | 4,709 | 4,620 | 4,275 | 4,273 | 3,992 | 3,963 | 3,653 | 3,268 | 3,384 | 3.5% | -15.2% |
| IE* | 411 | 376 | 335 | 374 | 396 | 365 | 338 | 279 | 238 | 212 | 186 | 162 | 188 | 195 | 3.7% | -8.0% |
| SE(5) | 534 | 515 | 512 | 463 | 423 | 428 | 454 | 380 | 341 | 266 | 319 | 285 | 260 | 270 | 3.8% | 1.5% |
| CZ | 1,334 | 1,431 | 1,447 | 1,382 | 1,286 | 1,063 | 1,222 | 1,076 | 901 | 802 | 773 | 742 | 654 | 688 | 5.2% | -14.2% |
| HU | 1,239 | 1,429 | 1,326 | 1,296 | 1,278 | 1,303 | 1,232 | 996 | 822 | 740 | 638 | 605 | 591 | 626 | 5.9% | -15.4% |
| BG** | 1,011 | 959 | 960 | 943 | 957 | 1,043 | 1,006 | 1,061 | 901 | 776 | 658 | 605 | 601 | 655 | 9.0% | -15.6% |
| SK | 625 | 626 | 653 | 608 | 600 | 608 | 661 | 606 | 385 | 353 | 324 | 295 | 223 | 258 | 15.7% | -26.9% |
| LV | 558 | 559 | 532 | 516 | 442 | 407 | 419 | 316 | 254 | 218 | 179 | 177 | 179 | 212 | 18.4% | -2.8% |
| EU28 | 55,091 | 54,124 | 51,166 | 48,017 | 45,981 | 43,777 | 43,211 | 39,713 | 35,427 | 31,595 | 30,803 | 28,177 | 26,009 | 25,845 | -0.6% | -18.2% |

Rata de mortalitate rutieră la nivelul Uniunii Europene în 2014 a fost de 51 persoane decedate la un milion de locuitori. Suedia, Țările de Jos, Marea Britanie și Malta au cea mai scăzută rată de mortalitate, sub 30 persoane decedate la un milion de locuitori.

Cele mai ridicate rate de mortalitate în accidente rutiere sunt raportate de către Letonia, România, Bulgaria, Lituania și Polonia, cu mai mult de 80 persoane decedate la un milion de locuitori.

După cum se observă, România a înregistrat o scădere a numărului persoanelor decedate cu 23,5% în 2014 față de 2010 și cu 2,3% față de 2013, ajungând la o rată a mortalității de 91 persoane decedate la 1.000.000 locuitori, în scădere cu 1% față de anul precedent.

Rata mortalității în accidente rutiere în 2014 și 2010
(număr persoane decedate/un milion de locuitori)

| | 2014 | | | 2010 | | |
|-------|---|-------------|---------------------------------------|---|-------------|---------------------------------------|
| | Numărul persoanelor decedate în accidente rutiere | Locuitori | Număr persoane decedate la 1 mil. loc | Numărul persoanelor decedate în accidente rutiere | Locuitori | Număr persoane decedate la 1 mil. loc |
| MT | 10 | 442538 | 24 | 15 | 414,027 | 36 |
| SE | 270 | 9,644,864 | 28 | 266 | 9,340,682 | 28 |
| UK* | 1,807 | 64,308,261 | 28 | 1,905 | 62,510,197 | 30 |
| NO* | 147 | 5,107,970 | 29 | 210 | 4,858,199 | 43 |
| CH | 243 | 8,139,631 | 30 | 327 | 7,785,806 | 42 |
| DK* | 183 | 5,627,235 | 33 | 255 | 5,534,738 | 46 |
| IL(1) | 279 | 8,296,000 | 34 | 352 | 7,695,100 | 46 |
| NL | 570 | 16,829,289 | 34 | 640 | 16,574,989 | 39 |
| ES* | 1,661 | 46,512,199 | 36 | 2,478 | 46,486,619 | 53 |
| FI* | 224 | 5,451,270 | 41 | 272 | 5,351,427 | 51 |
| DE* | 3,368 | 80,767,463 | 42 | 3,651 | 81,802,257 | 45 |
| IE* | 195 | 4,605,501 | 42 | 212 | 4,549,428 | 47 |
| SK | 258 | 5,415,949 | 48 | 353 | 5,390,410 | 65 |
| AT | 430 | 8,506,889 | 51 | 552 | 8,375,290 | 66 |
| FR | 3,388 | 65,835,579 | 51 | 3,992 | 64,658,856 | 62 |
| SI | 108 | 2,061,085 | 52 | 138 | 2,046,976 | 67 |
| CY | 45 | 858,000 | 52 | 60 | 819,140 | 73 |
| IT* | 3,330 | 60,782,668 | 55 | 4,114 | 59,190,143 | 70 |
| PT* | 607 | 10,427,301 | 58 | 937 | 10,573,479 | 89 |
| EE* | 78 | 1,315,819 | 59 | 79 | 1,333,290 | 59 |
| HU | 626 | 9,877,365 | 63 | 740 | 10,014,324 | 74 |
| LU | 35 | 549,680 | 64 | 32 | 502,066 | 64 |
| BE* | 715 | 11,203,992 | 64 | 841 | 10,839,905 | 78 |
| CZ | 688 | 10,512,419 | 65 | 802 | 10,462,088 | 77 |
| HR | 308 | 4,246,809 | 73 | 426 | 4,302,847 | 99 |
| EL* | 793 | 10,903,704 | 73 | 1,258 | 11,183,516 | 112 |
| RS* | 563 | 7,146,759 | 79 | 660 | 7,306,677 | 90 |
| PL | 3,202 | 38,017,856 | 84 | 3,907 | 38,167,329 | 102 |
| LT | 265 | 2,943,472 | 90 | 299 | 3,141,976 | 95 |
| BG** | 655 | 7,245,677 | 90 | 776 | 7,421,766 | 105 |
| RO | 1,818 | 19,947,311 | 91 | 2,377 | 20,294,683 | 117 |
| LV | 212 | 2,001,468 | 106 | 218 | 2,120,504 | 103 |
| EU | 28 25,849 | 506,824,509 | 51 | 31,595 | 503,402,952 | 63 |

Conform aceluiași document, în anul 2014, costul tuturor accidentelor rutiere mortale s-a ridicat la 46 miliarde €, în scădere cu 17% față de anul de referință 2010. Numărul de decese scade ceva mai mult decât costurile estimate în această perioadă de timp, deoarece scăderea numărului de persoane decedate a fost inegală între statele membre.

Costul tuturor accidentele rutiere grave raportate în 2010 s-a ridicat la 61 de miliarde € și la 54 de miliarde € în 2014 (-11%).

Mai mult decât atât, în cuprinsul raportului Comisiei Europene „**Interim evaluation of the Policy orientations on road safety 2011-2020**”, dat publicității în aprilie 2015, este realizată o sinteză a aspectelor problematice identificate în perioada 2013-2014.

Comisia Europeană se declară îngrijorată de numărul încă mare de accidente rutiere mortale și grave. Pe scurt, cea mai mare parte a problemei din perioada menționată poate fi descrisă astfel:

- 60% din totalul persoanelor decedate este reprezentat de pasageri din autovehicule și motocicliști;
- mașinile sunt implicate în 75% din totalul accidentelor mortale;
- pietonii – 22% din totalul deceselor;
- vehiculele grele sunt implicate în 15% dintre accidentele fatale;
- pe drumurile interurbane au fost constatate 55% dintre decese, iar în mediul urban 38% dintre decese;

- persoanele de sex masculin reprezintă 76% din totalul deceselor;
- numărul rănilor grave este estimat ca fiind de 8-9 ori mai mare decât numărul deceselor.

Personele identificate ca făcând parte din categorii vulnerabile sunt:

- motocicliștii, cu 11 decese la 100.000 de motociclete înregistrate;
- tinerii (15-24 ani) – 76 de decese la un milion de tineri;
- vârstnicii (> 65 ani) – 71 de decese la un milion de persoane în vârstă.

În consecință, pentru a consolida șansele de a ajunge la ținta stabilită pentru anul 2020, vor fi necesare eforturi suplimentare. Măsurile de îmbunătățire a siguranței rutiere a persoanelor din categoria utilizatorilor vulnerabili par a fi necesare, deoarece ratele de mortalitate pentru aceste grupuri scad mai puțin decât media generală.

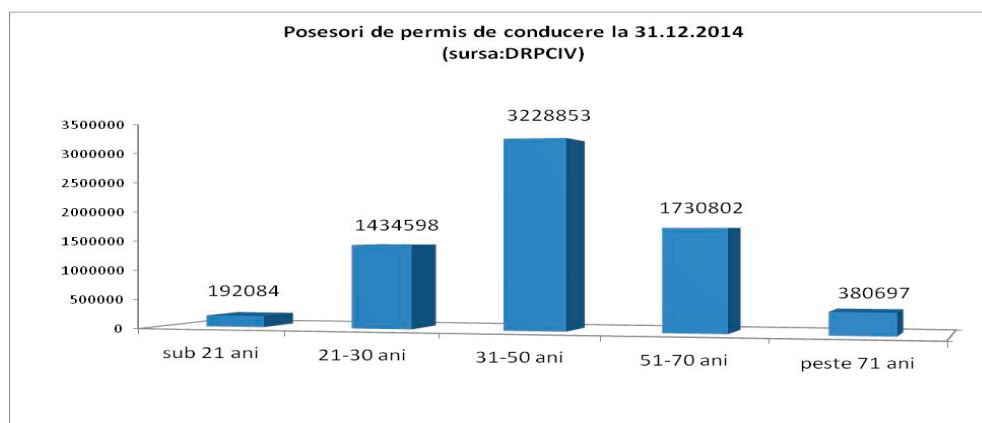
Caracteristicile fenomenului rutier național

Principalii indicatori care descriu fenomenul rutier din România se raportează la categoriile și numărul persoanelor participante la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, motocicliști etc.), la categoriile și numărul vehiculelor care circulă pe drumurile publice, precum și la caracteristicile infrastructurii rutiere.

Populația

Conform datelor Institutului Național de Statistică, populația rezidentă¹¹ a României la data de 1 ianuarie 2014 era de 19.947.311¹² persoane, din care 16.204.893 persoane reprezintă populația adultă. Dintre acestea, un număr de 6.967.034¹³ persoane dețineau la sfârșitul anului 2014 un permis de conducere (aproximativ 35% din total populație, respectiv 43% din populația adultă a României).

Structura posesorilor de permise de conducere a vehiculelor în funcție de vârsta și sexul deținătorilor, la data de 31.12.2014, este reprezentată în graficele următoare:



În funcție de **vârstă**, posesorii de permis de conducere se distribuie firesc, crescător dinspre vârsta tânără către segmentele mature, urmând apoi o evoluție descrescătoare pe măsură ce vârsta înaintază. Astfel, aproximativ jumătate (46,3%) dintre persoanele care dețin un permis de conducere se încadrează în categoria de vârstă 31-50 ani, un sfert (24,8%) în categoria 51-70 ani, în timp ce 20,6% în categoria 21-30 ani.

Raportând distribuția pe vârstă a numărului deținătorilor de permis de conducere la distribuția pe vârstă a populației adulte a României¹⁴, s-a constatat că peste jumătate dintre persoanele a căror vârstă este cuprinsă între 21-50 ani dețin un permis de conducere.

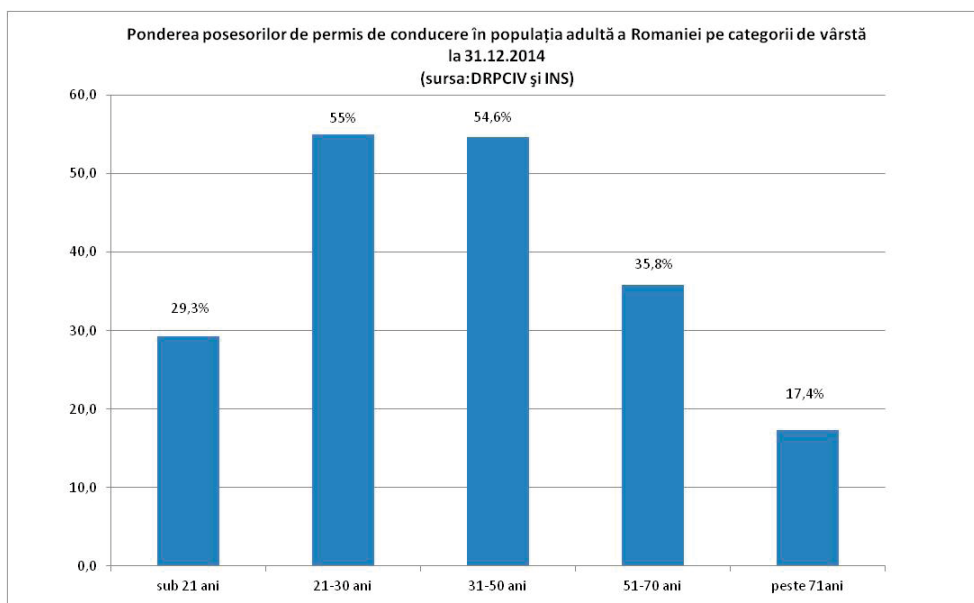
11 Totalul persoanelor de cetățenie română, străini și fără cetățenie care au reședința obișnuită pe teritoriul României

12 Situația demografică a României – anul 2014, Institutul Național de Statistică - POP 105A - Tempo Home

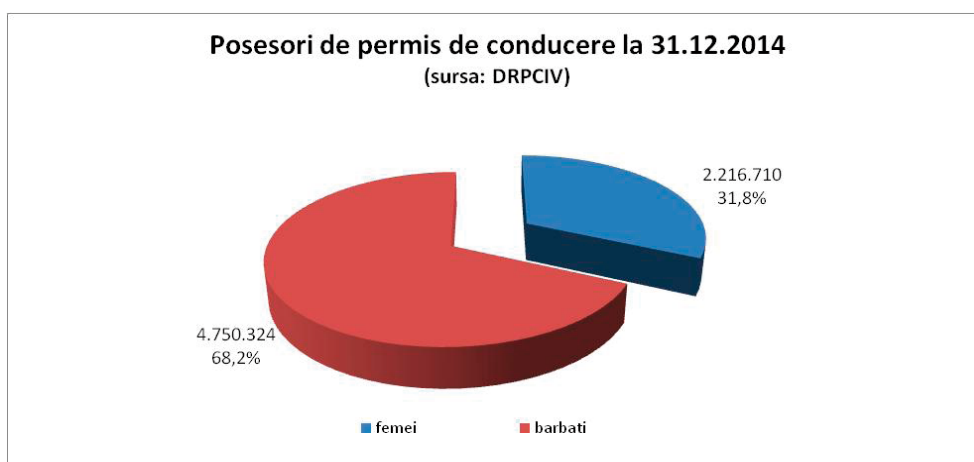
13 DRPCIV – Raport statistic categorii permise de conducere – data de referință 31.12.2014

14 Populația rezidentă la 1 ianuarie 2014 pe grupe de vârstă și sex, POP 105A - Tempo Home, Institutul Național de Statistică

Mai mult decât atât, 29,3% dintre tinerii sub 21 ani se află în posesia unui permis de conducere, în timp ce în rândul persoanelor de peste 71 ani doar pentru 17,4% dintre acestea se constată acest lucru.



Distribuția în funcție de gen relevă faptul că bărbații reprezintă peste două treimi din totalul deținătorilor de permise de conducere vehicule (68,2%), procentul femeilor fiind de 31,8%.

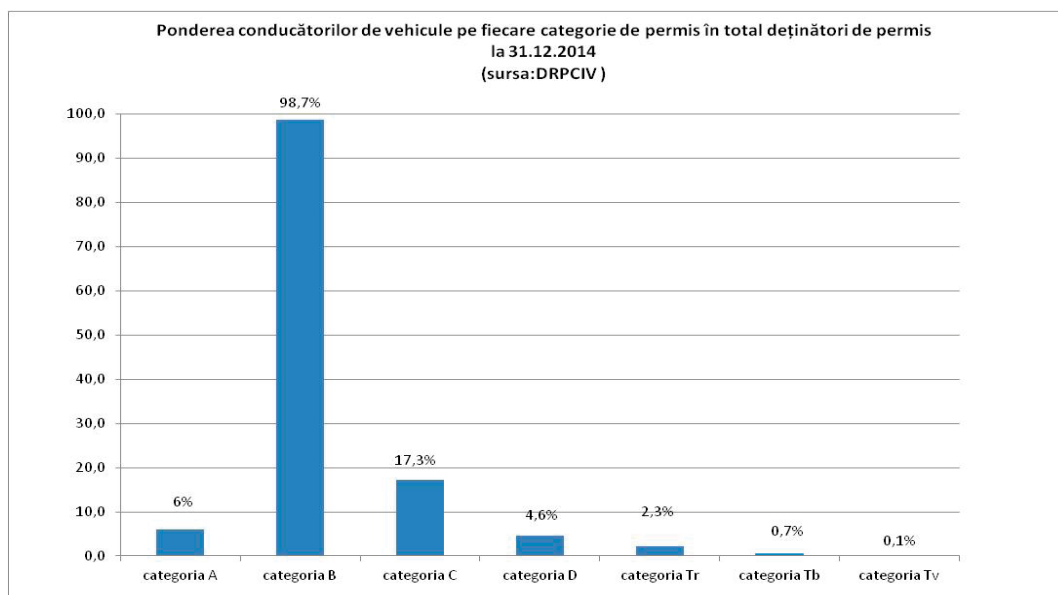


În ceea ce privește distribuția conducătorilor de autovehicule în funcție de categoria de permis pe care o dețin, situația se prezintă astfel¹⁵:

- **6.879.533 persoane** dețin permise de conducere vehicule categoria B;
- **421.319 persoane** au permise de conducere vehicule categoria A;
- **1.202.190 persoane** au permise de conducere vehicule categoria C (vehicul transport pasageri – maxim 8 pasageri);
- **318.842 persoane** dețin permise de conducere vehicule categoria D (vehicul transport pasageri – mai mult de 8 pasageri);
- **157.147 persoane** au permise de conducere vehicule categoria Tr (tractor, mașini și utilaje agricole auto-propulsate agricole, forestiere);
- **46.976 persoane** au permise de conducere vehicule categoria Tb (troleibuze);

¹⁵ DRPCIV – Raport statistic categorii permise de conducere – data de referință 31.12.2014

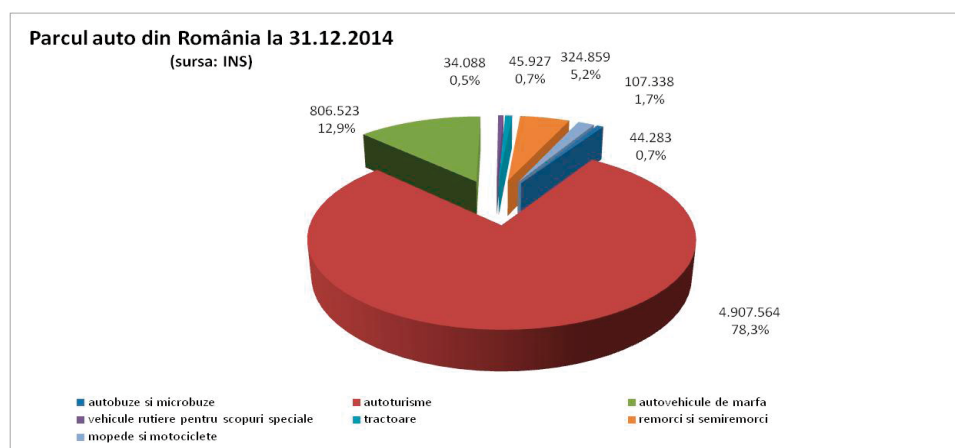
- **7.418 persoane** dețin permise de conducere categoria Tv (tramvaie).



Vehiculele

Conform datelor centralizate de Institutul Național de Statistică, la data de 31.12.2014, **valoarea numerică totală a parcului auto din România era de 6.270.582 vehicule**. Dintre acestea, cea mai numeroasă era categoria autoturismelor, care cuprindea 4.907.564 unități (78,3%). Raportat la numărul gospodăriilor din România, calculele aceleiași instituții au arătat că în anul 2014, numărul mediu de autoturisme la 100 gospodării s-a situat la valoarea de 27,7¹⁶.

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 7 categorii de vehicule, în timp ce Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculări Vehicule (D.R.P.C.I.V.) din cadrul Ministerului Afacerilor Interne ia în considerare 32 de categorii.

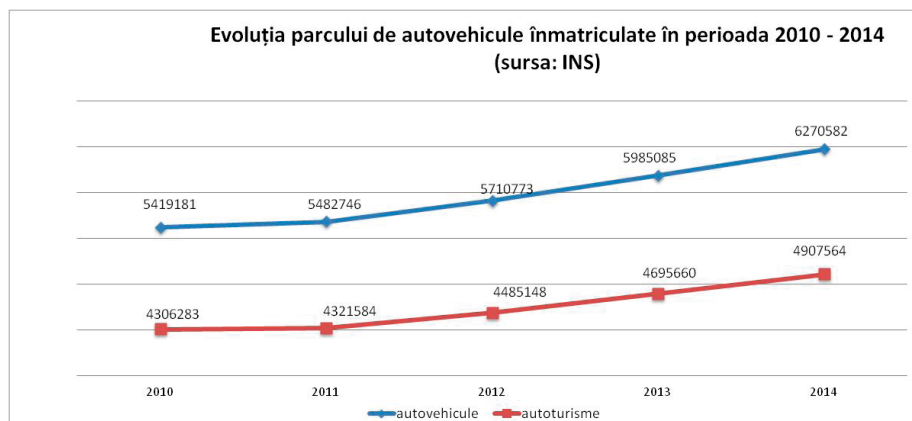


Ca o particularitate în determinarea dimensiunilor exacte ale parcului național de vehicule, practica cetățenilor români de a înmatricula vehiculele pe care le dețin în alte state, în special în Bulgaria, ca răspuns la presiunea financiară a taxei timbrului de mediu, aduce o dificultate în plus în realizarea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

16 Institutul Național de Statistică – Numărul bunurilor de folosință îndelungată, BUF101A - Tempo Home

Mai mult decât atât, la parcul vehiculelor înmatriculate se adaugă cel al vehiculelor care, prin lege, se înregistrează la primăriile localităților (mopede, utilaje agricole, căruțe etc.).

În ceea ce privește evoluția parcului auto, putem aprecia creșterea semnificativă a acestuia comparativ cu anul 1990. Astfel, dacă în anul 1990, parcul auto era de 1,9 milioane unități, respectiv o mașină la 12 locuitori, în anul 2014, parcul auto a ajuns la peste 6 milioane unități, respectiv o mașină la 2,5 locuitori adulți.



După cum se constată, parcul de autovehicule a înregistrat în perioada 2010-2014 un trend ascendent. Dacă în perioada 2010-2011, ca efect al crizei economico-financiare, regăsim un ritm lent de creștere a parcului auto, cu 1,1% în 2011 comparativ cu 2010, în perioada 2012-2014 se înregistrează o accentuare a ritmului de creștere, în anul 2012 valoarea procentuală a creșterii fiind de 4% față de anul 2011, în 2013 comparativ cu 2012 de 4,6%, iar în 2014 față de 2013 cu 4,5 %.

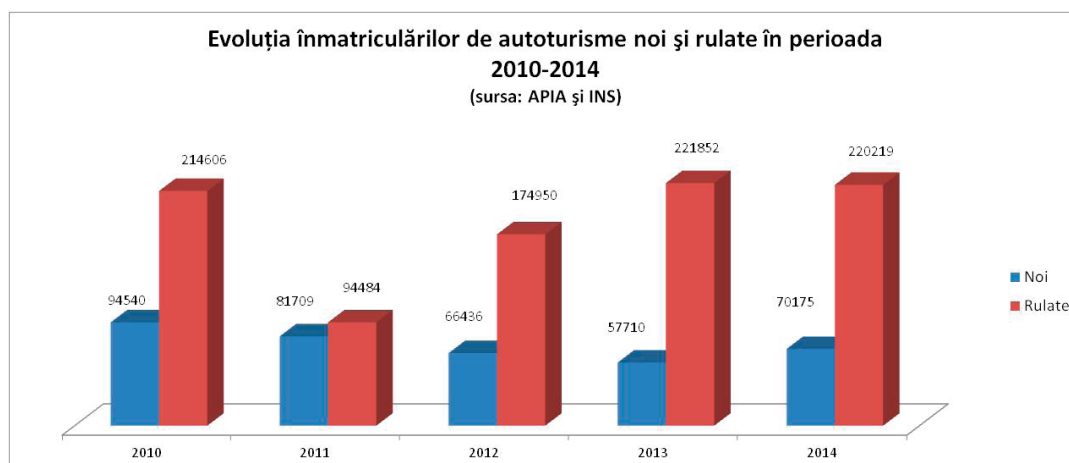
Ca principală componentă a parcului de autovehicule, parcul de autoturisme păstrează caracteristicile evoluției generale înregistrate la autovehicule. Astfel, după o perioadă aproape de stagnare în anul 2011 (doar +0,35% față de anul anterior), perioada 2012-2014 înregistrează o revigorare (+4% în 2012 față de 2011, +4,5% în 2013 față de 2012 și 4,3% în 2014 față de 2013).

Ca și tip de combustibil utilizat de aceste autoturisme, evidențele Institutului Național de Statistică¹⁷ ne arată că peste 64,4% dintre acestea folosesc benzina, 35,5% motorina, în timp ce doar 0,06% dintre autoturisme sunt electrice.

| Autoturisme tip combustibil | 2014 (număr unități) |
|-----------------------------|----------------------|
| Benzină | 3.161.031 |
| Motorină | 1.741.719 |
| Electricitate | 2.737 |
| Gaz petrolier lichefiat | 1.557 |
| Gaz natural | 512 |
| Alte surse | 8 |
| Total | 4.907.564 |

Sursa: Institutul Național de Statistică

În ceea ce privește numărul înmatriculărilor de mașini noi, în intervalul 2010-2013 acesta scade continuu, de la 94.540 autoturisme noi înmatriculate în anul 2010 până la 57.710 autoturisme noi înmatriculate în anul 2013 (-39%). Anul 2014 este caracterizat de o creștere semnificativă a numărului acestora, cele 70.175 autoturisme noi înmatriculate reprezentând cu 17,8% mai mult față de anul 2013, dar, cu toate acestea, situându-se sub valoarea înregistrată în anul 2010 (- 25,8%).



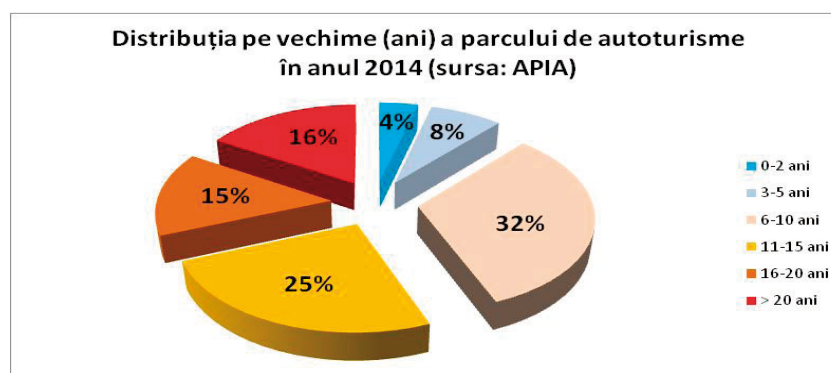
Evoluția înmatriculărilor de autoturisme rulate este total diferită de cea a înmatriculărilor de autoturisme noi. Dacă în anul 2011 a fost înregistrată o reducere substanțială, de peste 55% față de 2010, perioada 2012-2013 se remarcă printr-o creștere remarcabilă a numărului de autoturisme rulate înmatriculate, cu 85% în 2012 față de 2011 și cu 26,8% în 2013 față de 2012.

După această perioadă, în anul 2014, numărul autoturismelor rulate înmatriculate a cunoscut o scădere ușoară, la 220.219 unități, cu 0,7% mai puțin față de anul 2013. Situația înmatriculărilor de vehicule rutiere pentru transportul mărfurilor din anul 2014¹⁸, se regăsește în tabelul următor:

| Categoriile de vehicule | Categoriile de vehicule rutiere pentru transport mărfuri | 2014 (număr unități) |
|-------------------------|--|----------------------|
| Vehicule noi | Autocamioane | 11.106 |
| | Autotractoare și autoremorhere | 3.285 |
| | Remorci și semiremorci | 9.827 |
| Vehicule rulate | Autocamioane | 38.496 |
| | Autotractoare și autoremorhere | 8.043 |
| | Remorci și semiremorci | 12.847 |

Sursa: Institutul Național de Statistică

Având în vedere această situație, putem afirma că nu s-a produs vreo schimbare în procesul de îmbătrânire a parcului de autoturisme ce rulează pe drumurile publice din România. Astfel, după cum se constată în graficul următor, în 2014, la fel ca și în anul precedent, aproximativ o treime (31%) din parcul de autoturisme avea o vechime de peste 15 ani, iar un sfert (25%) din acesta o vechime între 11-15 ani.



18 Institutul Național de Statistică – Vehicule înmatriculate în circulație la sfârșitul anului, pe tipuri de combustibil, TRN 103B - Tempo Home

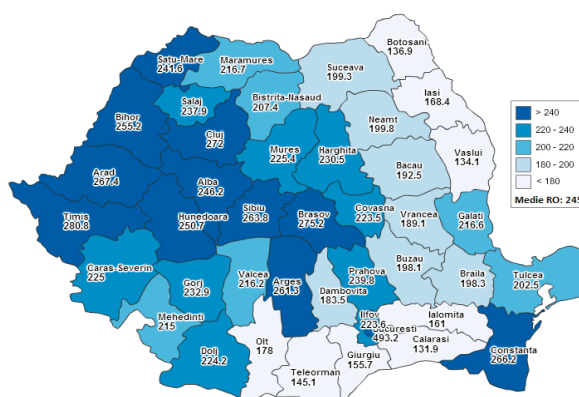
Conform datelor I.N.S.¹⁹, aproximativ aceeași distribuție o regăsim și în cazul tuturor vehiculelor rutiere înmatriculate în circulație la sfârșitul anului 2014. Astfel, peste jumătate (62%) dintre vehiculele rutiere au o vechime mai mare de 10 ani, în timp ce doar 9% din acestea au o vechime de mai mică de 5 ani.

| Grupe de vârstă ale vehiculului | 2014 (număr unități) | 2014 % |
|---------------------------------|----------------------|------------|
| <= 2 ani | 182.146 | 2,9 |
| 2 >= 5 ani | 373.417 | 6 |
| 5 >= 10 ani | 1.834.598 | 29,3 |
| > 10 ani | 3.880.421 | 61,9 |
| Total vehicule rutiere | 6.270.582 | 100 |

În ceea ce privește gradul de înzestrare a populației cu autoturisme, conform datelor oferite de Institutul Național de Statistică și Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile (A.P.I.A.), în România, în anul 2014, **rata de motorizare** se situa la un număr de **245 de autoturisme la 1000 de locuitori**, iar densitatea de autoturisme raportată la km de drum, avea valoarea de **23 autoturisme la km de drum**.

La nivel teritorial, Bucureștiul și județele Timiș, Brașov, Cluj, Constanța, Arad, Sibiu, Argeș, Bihor, Hunedoara, Alba și Satu Mare sunt caracterizate printr-un număr mai mare de autoturisme raportat la 1000 de locuitori.

Rata de motorizare pe județe (2014)
(Sursa: APIA)



În tabelul următor sunt prezentate valorile înregistrate la nivelul unor state din Europa a indicatorilor: parc auto, populație, lungimea drumurilor, rata de motorizare și densitatea de autoturisme.

| Țara | Parc auto (autoturisme) | Populație | Lungime totală a drumurilor (km) | Rata de motorizare (autoturisme/1000 locuitori) | Nr autoturisme / km de drum |
|------------------|-------------------------|------------|----------------------------------|---|-----------------------------|
| Austria | 4.641.308 | 8.484.000 | 124.600 | 547 | 37 |
| Belarus | 2.900.000 | 9.542.883 | 94.797 | 304 | 31 |
| Belgia | 5.439.295 | 11.162.000 | 156.200 | 487 | 35 |
| Cehia | 4.787.800 | 10.516.000 | 134.100 | 455 | 36 |
| Danemarca | 2.240.000 | 5.543.453 | 73.330 | 404 | 31 |
| Finlanda | 3.037.000 | 5.262.930 | 303.815 | 577 | 10 |
| Franța | 31.650.000 | 63.660.000 | 1.164.900 | 497 | 27 |
| Germania | 43.851.230 | 80.800.000 | 230.400 | 543 | 190 |
| Grecia | 5.168.000 | 10.767.827 | 117.533 | 480 | 44 |
| Italia | 36.962.934 | 59.685.000 | 179.100 | 619 | 206 |

19 Institutul Național de Statistică – Vehicule înmatriculate în circulație la sfârșitul anului, pe grupe de vârstă – TRN 103C - Tempo Home

| | | | | | |
|-----------------------|--------------------------|-------------|-----------|-------|------|
| Polonia | 19.342.120 | 38.533.000 | 415.500 | 502 | 47 |
| Portugalia | 4.480.000 | 10.613.000 | 16.700 | 422 | 268 |
| Rusia | 39.320.000 | 142.929.000 | 1.582.000 | 275 | 25 |
| Slovacia | 1.907.080 | 5.411.000 | 43.400 | 352 | 44 |
| Slovenia | 1.063.795 | 2.059.000 | 38.900 | 517 | 27 |
| Spania | 22.024.538 | 46.610.000 | 683.100 | 473 | 32 |
| Suedia | 4.495.473 | 9.635.000 | 583.800 | 467 | 8 |
| Elveția | 4.255.000 | 7.655.628 | 71.454 | 556 | 60 |
| Marea Britanie | 31.917.885 | 64.087.000 | 395.500 | 498 | 81 |
| Ucraina | 7.300.000 | 44.854.065 | 169.495 | 163 | 43 |
| Ungaria | 3.042.167 | 9.879.000 | 32.000 | 308 | 95 |
| România | 4.907.564* ²⁰ | 19.947.311* | 202.274** | 245** | 23** |

Sursa: Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile

În cadrul raportului „**Piața auto din România în 2014**” al Asociației Producătorilor și Importatorilor de Automobile se precizează că numărul autoturismelor rulate cu vechime mai mare de 10 ani este mai mare în județele din vest și centru, similar cu zonele în care și gradul de motorizare este mai mare decât media la nivel național.

Aceasta înseamnă că de fapt gradul mai mare de mobilitate din aceste județe este datorat în bună măsură de numărul mai mare de autoturisme rulate existente în parcul județean.

Una dintre posibilele explicații constă în faptul că în regiunile sud și sud-est încă există „opțiunea Bulgaria”, iar înmatriculările de autovehicule second-hand nu reflectă realitatea.

Un alt aspect important de menționat este **raportul dintre vehiculele noi și cele rulate**. Deși, așa cum am precizat, în anul 2014 importurile de autoturisme rulate nu a crescut comparativ cu anul 2013, volumul lor rămâne și în acest an unul ridicat comparativ cu cel al autoturismelor noi (de cca. 3 ori mai mare).

Mai mult decât atât, în cadrul raportului mai sus menționat, sunt amintite și posibilele cauze care au dus la declinul pieței auto în ultimii ani:

- apetența consumatorului român pentru autovehicule rulate pe fondul deselor modificări legislative, dublate de scăderea puterii de cumpărare;
- nefiscalizarea importului de autovehicule rulate;
- nespecificarea de la începutul anului a datei de începere a Programului Rabla, creându-se astfel constant așteptare în piață;
- accesul limitat al populației la surse de finanțare pentru achiziția de autovehicule;
- limitarea deductibilității T.V.A. începând cu anul 2009 și a amortizării cheltuielilor;
- nesoluționarea problemei circulației autovehiculelor înmatriculate în alte state (ex:Bulgaria);
- aplicarea unui impozit anual nestimulativ pentru achiziția/deținerea unor autovehicule mai puțin poluante.

Legat de evoluția gradului de înzestrare a populației cu autoturisme, o serie de studii ce au vizat siguranța pe drumurile publice²¹ au evidențiat faptul că țările în care rata de motorizare crește rapid sunt afectate într-o mai mare măsură de creșterea numărului de accidente grave .

Tot în scopul descrierii calitative a parcului de vehicule din România completăm aceste informații cu cele furnizate de către Registrul Auto Român.

20 *Institutul Național de Statistică

**Asociația Producătorilor și Importatorilor de Automobile

21 *Global Status Report on Road Safety 2013, World Health Organization*

Astfel, se remarcă faptul că pe parcursul a cinci ani consecutivi (2010-2014), **vechimea medie a vehiculelor** aflate anual la prima prezentare la ITP a crescut progresiv, de la **8,8 ani** în 2010 la **10,92 ani** în 2014.

Din totalul celor 77.905 vehicule verificate de R.A.R în anul 2014, 55,7% dintre acestea au fost înregistrate cu cel puțin o neconformitate încadrată în categoria defecțiunilor minore, majore sau periculoase. Dacă se au în vedere doar defecțiunile înregistrate care au impact asupra siguranței rutiere, un procent de 40,6% dintre vehiculele controlate s-a aflat în această situație.

Cel mai des întâlnite neconformități au fost înregistrate la²²: instalația electrică, de iluminare, semnalizare și auxiliară (39%); emisii poluante (29%); alte echipamente, inclusiv tahograf și limitator de viteză (12%); punți, jante, anvelope, suspensie (14%); sisteme de frânare (3,5%); sistem de direcție (2,5%); zgomot, scurgeri de combustibil sau ulei (2,7%).

Mai mult decât atât, 5,77% dintre vehiculele controlate au prezentat neconformități la sistemul de frânare, cel de direcție, la punțile și fuzetele acestora și au fost considerate ca prezentând pericol iminent de producere a unor accidente.

Toate aceste procente trebuie utilizate cu maximă precauție. Ele nu pot fi generalizate la nivelul întregului parc auto național deoarece selectarea și oprirea autovehiculelor în trafic se face având ca și criteriu principal existența unor indicii vizibile cu privire la neconformitatea acestora.

| An | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Nr. vehicule prezentate la ITP | 1.968.384 | 1.919.804 | 2.131.608 | 2.159.353 | 2.436.712 |
| Nr. mediu defecțiuni/autovehicul | 5,15 | 4,86 | 4,36 | 4,4 | 4,09 |
| Vechimea medie a vehiculelor prezentate la ITP (prima prezentare) în ani | 8,8 | 9,33 | 9,84 | 10,23 | 10,92 |
| Nr. vehicule inspectate în trafic | 72.205 | 96.962 | 78.985 | 76.942 | 77.905 |
| Procentaj de vehicule neconforme d.p.d.v. al securității rutiere din total verificate | 49,2% | 46,4% | 40,9% | 40,8% | 40,6% |
| Procentaj de vehicule care prezintă pericol iminent de accidente din cele neconforme | 20,2% | 18,5% | 16,4% | 12,2% | 10,36% |
| Procentaj de vehicule care prezintă pericol iminent de accidente din total verificate | 9,9% | 8,6% | 6,7% | 6,8% | 5,77% |

Sursa: Registrul Auto Român

Drumurile

Rețeaua de drumuri publice constituie unul dintre factorii care influențează în mod decisiv calitatea traficului rutier și, implicit, riscul în trafic. Acestea sunt destinate circulației rutiere și pietonale, în scopul satisfacerii cerințelor generale de transport ale economiei, ale populației și de apărare a țării, fiind proprietate publică și întreținute din fonduri publice, precum și din alte surse legal constituite²³. În România, rețeaua rutieră publică asigură accesul motorizat în majoritatea localităților țării.

În ceea ce privește modul de dezvoltare a rețelei de drumuri publice în România²⁴, precizăm că aceasta s-a dezvoltat ca rezultat al necesității de a oferi legături rutiere între orașe, iar noile drumuri au urmat vechile aliniamente.

Ca urmare, multe sate și orașe s-au dezvoltat prin dispunerea lor liniară de-a lungul drumurilor, fără o șosea de centură, astfel încât tot traficul local și de tranzit trebuie să treacă prin centrul localității. Ulterior, datorită lipsei investițiilor în drumurile secundare (în special în zonele rurale), localitățile lineare (sate dispuse de-a lungul și pe ambele părți ale drumului) au continuat să se dezvolte de-a lungul drumurilor naționale având ca rezultat agravarea situației în care traficul de tranzit pe șoselele naționale vine în conflict cu viața de zi cu zi a comunității rurale.

22 www.transport-business.ro – 10.03.2015, *Calitatea infrastructurii rutiere este determinantă în ceea ce privește starea tehnică a vehiculelor*

23 Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor

24 *Programul Operațional Sectorial de Transport – POST 2007 – 2013*, Ministerul Transporturilor

Revenind la ultimele date oficiale privind lungimea căilor de transport din România, conform informațiilor obținute de la Institutul Național de Statistică²⁵, în anul 2014, drumurile publice totalizau **85.362 km**, din care 17.272 km (20,2%) drumuri naționale (inclusiv autostrăzi), restul de 68.090 km (79,8%) fiind drumuri județene și drumuri comunale.

La această rețea se adaugă rețeaua de străzi din orașe și comune care însumează în jur de **125 mii km**, astfel că per total, lungimea rețelei rutiere din România se situează cu aproximație la **210 mii km**.

| Tip drum | Lungime (km) | Date valabile pentru anul | În administrarea |
|---------------------------|---------------|---------------------------|---|
| Total (DN+A) | 17.272 | 2014** | C.N.A.D.N.R. S.A. și Primăriilor municipale |
| Autostrăzi | 683 | 2014** | C.N.A.D.N.R. S.A. |
| Drumuri naționale | 16.589 | 2014** | C.N.A.D.N.R. S.A. și Primăriilor municipale |
| Drumuri județene+comunale | 68.090 | 2014** | Consiliilor Județene și Consiliilor locale |
| Străzi în orașe | 27.846 | 2011** | Primăriilor orașenești și municipale |
| Străzi în comune | 97.660 | 2009*** | Primăriilor comunale |

Sursa: ** Institutul Național de Statistică, *** Eurostat

Din punct de vedere cantitativ, după 1990, rețeaua națională de drumuri a cunoscut o dezvoltare destul de lentă. Această evoluție, exprimată fie în kilometri liniari de drum (creștere cu 17,2% în 2014 comparativ cu 1990), fie în densitatea drumurilor la 100 km² de teritoriu²⁶ (de la 30,5 în 1990 la 35,8 în 2014), nu este corelată cu evoluția rapidă a parcului național de vehicule sau cu creșterea de la an la an a numărului posesorilor de permis de conducere (ex: parcul de autovehicule a înregistrat o creștere cu aproximativ 230% în 2014 față de 1990, de la 1.900.000 autovehicule în 1990 la 6.270.582 autovehicule în 2014).

| | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | |
|---|--------|--------|--------|--------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|
| Total km. | 72.816 | 72.859 | 78.479 | 79.904 | 82.386 | 83.703 | 84.185 | 84.887 | 85.362 | |
| Naționale ²⁷ | km | 14.683 | 14.683 | 14.824 | 15.934 | 16.552 | 16.690 | 16.887 | 17.111 | 17.272 |
| | (+/-) | - | 0 | + 141 | + 1.110 | + 950 | +138 | +197 | +224 | +161 |
| Județene și comunale | km | 58.133 | 58.176 | 63.655 | 63.970 | 65.834 | 67.013 | 67.298 | 67.777 | 68.090 |
| | (+/-) | - | + 43 | +5.479 | + 315 | + 1.864 | +1.179 | +285 | +479 | +313 |
| Densitatea drumurilor la 100 km ² de teritoriu | 30,5 | 30,6 | 32,9 | 33,5 | 34,6 | 35,1 | 35,3 | 35,6 | 35,8 | |

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

Circulația

Transportul rutier reprezintă pentru țara noastră principalul mijloc de asigurare a transportului de persoane și mărfuri, ceea ce implică din partea autorităților publice o atenție sporită pentru a crea/menține condițiile necesare unui trafic rutier fluid și sigur.

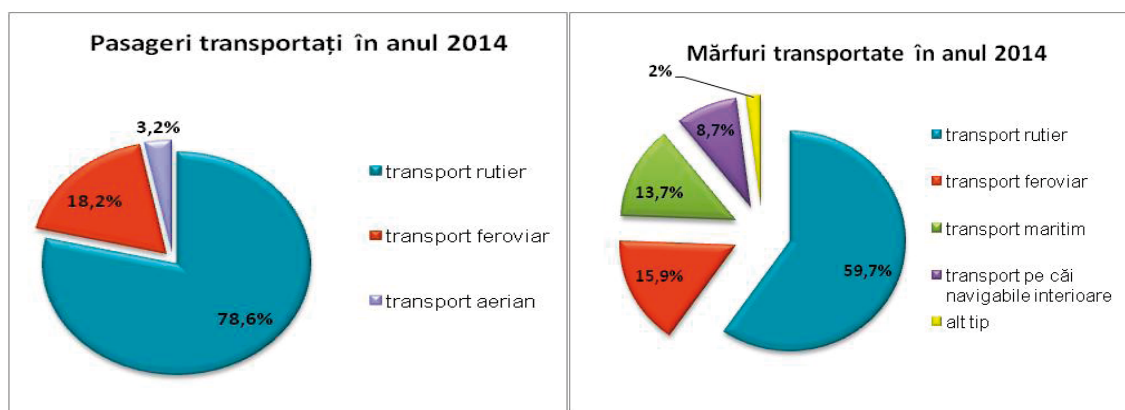
Datele furnizate de Institutul Național de Statistică²⁸ relevă că în România, la nivelul anului 2014, transportul rutier ocupă o pondere majoritară, atât în ceea ce privește transportul de pasageri (aproximativ 80%), cât și în ceea ce privește transportul mărfurilor (59,7%).

25 Institutul Național de Statistică – *Lungimea drumurilor publice, pe categorii de drumuri și tipuri de acoperământ*, TRN139A – Tempo Home

26 Suprafața teritorială a României – 238.391 km²

27 Inclusiv autostrăzi

28 *Transportul de pasageri și mărfuri pe moduri de transport în anul 2014* – Institutul Național de Statistică



De asemenea, informațiile deținute privind parcursul pasagerilor în transportul interurban și internațional de pasageri, indică transportul rutier ca fiind modul de deplasare cu cea mai mare densitate de persoane²⁹.

| Moduri de transport | 2014 Milioane pasageri/km |
|--|---------------------------|
| Transport feroviar | 4.976 |
| Transport rutier | 18.339 |
| Transport pe căi navigabile interioare | 11 |

În anul 2014, **pe cale rutieră**, au fost transportate 190.932 mii tone mărfuri (-1.6% față de 2013) și 282.018 mii pasageri (+4,6% față de 2013). Situația mărfurilor și a persoanelor transportate în funcție de modul de transport, înregistrată în anul 2014 comparativ cu anul 2013, se regăsește în următoarele tabele³⁰:

| Transport mărfuri | 2013 (mii tone) | 2014 (mii tone) | % | Transport persoane | 2013 (mii pasageri) | 2014 (mii pasageri) | % |
|-------------------|-----------------|-----------------|-------------|--------------------|---------------------|---------------------|-------------|
| Rutier | 191.486 | 190.932 | -0,3 | Rutier | 274.393 | 282.018 | +2,8 |
| Naval | 70.410 | 71.541 | +1,6 | Naval | 189 | 230 | +21,7 |
| Feroviar | 50.348 | 50.739 | +0,8 | Feroviar | 57.433 | 64.760 | +12,7 |
| Aerian | 32 | 32 | 0 | Aerian | 10.706 | 11.593 | +8,3 |
| TOTAL | 311.599 | 313.244 | +0,5 | TOTAL | 342.721 | 358.601 | +4,6 |

În ceea ce privește surprinderea pe ansamblu, a dinamicii traficului rutier, evoluția indicelui de mobilitate în România reprezintă un reper important. Aceasta este caracterizată de o creștere continuă pentru intervalul 2010 – 2014, fiind în strânsă legătură cu dinamica parcului auto și cu cea a numărului conducătorilor auto. Se remarcă însă faptul că, în anul 2014 valoarea indicelui de mobilitate a crescut semnificativ comparativ cu cea înregistrată în anul 2013.

| An | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 |
|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| Indice de mobilitate (milioane vehicule × km parcurși) | 73.251 | 79.598 | 80.853 | 85.687 | 90.544 |

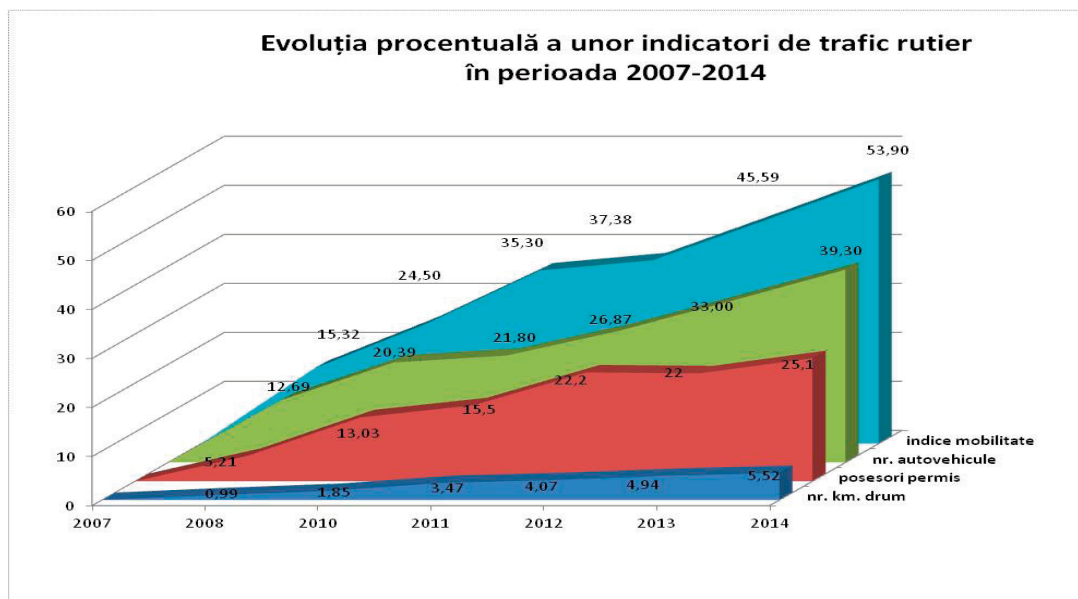
Sursa: Registrul Auto Român

În graficul de mai jos, sunt alăturate, spre comparație, curbele de **evoluție procentuală**³¹ pe parcursul anilor 2007 – 2014 pentru o serie de indicatori: numărul posesorilor de permis de conducere, valoarea numerică a parcului național de autovehicule, valoarea numerică a rețelei naționale de drumuri, indicele de mobilitate.

29 Institutul Național de Statistică – *Parcursul pasagerilor în transportul interurban și internațional de pasageri, pe moduri de transport* - TR-N136A - Tempo Home

30 Institutul Național de Statistică – *Transportul de pasageri și mărfuri pe moduri de transport în anul 2014* - TRN135A și TRN137A – Tempo Home

31 Creșterile procentuale sunt calculate prin raportarea valorilor din fiecare an, la valorile înregistrate în anul 2007



Sistemul normativ-instituțional

În România, circulația pe drumurile publice este reglementată, în principal, de:

- ✓ 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.

Acest sistem normativ este completat prin alte acte normative cu incidență în domeniul rutier emise de diferitele autorități, fiind 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 anexei **Instituții cu atribuții în domeniul siguranței rutiere** din prezenta lucrare.

Reglementările românești în domeniul circulației rutiere urmează tendința generală de omogenizare europeană a normelor. În acest sens, ultima modificare legislativă a fost Hotărârea Guvernului nr. 11/2015, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 35 din 15.01.2015 Partea I, la data de 15.01.2015³², prin care s-a transpus legislația comunitară privitoare la normele tehnice de aplicare a art. 36 alin. (1), alin.(1[^]2) și alin. (1[^]3) din Ordonanța de urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, referitoare la utilizarea obligatorie a centurilor de siguranță și a sistemelor de fixare a copiilor în scaune în vehicule, introduse prin Ordonanța Guvernului nr. 21/2014.

Astfel, potrivit noilor reglementări:

- **Copiii cu o înălțime de până la 135 cm** pot fi transportați în autovehicule echipate cu sisteme de siguranță pentru conducător și pasageri, doar dacă sunt fixați sau prinși cu ajutorul unui dispozitiv de fixare în scaun pentru copii. Se exceptează copilul care se află într-un autovehicul destinat transportului public de persoane, precum și în taxi, dacă ocupă orice alt loc decât cel de pe scaunul din față. În acest caz, transportul copilului în vârstă de până la 3 ani se realizează sub supravegherea unei persoane, alta decât conducătorul de autovehicul;
- **Copiii cu o înălțime de peste 135 cm** pot fi transportați în autovehicule echipate cu sisteme de siguranță doar dacă poartă centuri de siguranță pentru adulți, reglate astfel încât să nu treacă peste zona gâtului sau feței, sau dacă sunt fixați sau prinși cu ajutorul unui dispozitiv de fixare în scaun pentru copii;

³² care intră în vigoare la 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, mai puțin articolul privind interdicția de a transporta copii în vârstă de până la 3 ani în autovehicule care nu sunt echipate cu sisteme de siguranță, dispozițiile în cauză fiind deja aplicabile

- **Copiii în vârstă de până la 3 ani** nu pot fi transportați în autovehicule care nu sunt echipate cu sisteme de siguranță. Prin excepție, aceștia pot fi transportați sub supravegherea unei persoane, alta decât conducătorul de autovehicul, în autovehicule destinate transportului public de persoane, precum și în taxi dacă ocupă orice alt loc decât cel de pe scaunul din față;
- Se exceptează de la obligația de a fi fixat sau prins cu ajutorul unui dispozitiv de fixare în scaun pentru copii ori de a purta centura de siguranță pe timpul transportului, copilul pentru care este eliberat un certificat medical de scutire pe motiv medical grav în care să fie menționată afecțiunea care contraindică purtarea acestor sisteme de siguranță. În acest caz, transportul copilului se realizează pe locurile din spate ale autovehiculului. Conducătorul de autovehicul are obligația să aibă asupra sa certificatul medical, în conținutul căruia trebuie să fie menționată durata de valabilitate a acestuia;
- **Copiii cu vârsta de peste 3 ani**, având o înălțime de până la 150 cm, pot fi transportați în autovehicule care nu sunt echipate cu sisteme de siguranță doar dacă ocupă, pe timpul transportului, orice alt loc decât cel de pe scaunele din față.

Dispozitivul de fixare în scaun pentru copii trebuie să fie omologat și adecvat pentru caracteristicile fizice ale copiilor și se instalează pe locurile din spate ale autovehiculului, în conformitate cu instrucțiunile de montare furnizate de către producătorul acestuia, care indică în ce mod și în care tipuri de autovehicule poate fi folosit sistemul în condiții de siguranță.

Prin excepție, dispozitivele de fixare în scaun pentru copii care pot fi montate inclusiv pe locul din față, prin orientarea cu fața spre direcția opusă direcției normale de deplasare a autovehiculului, se instalează pe acest loc doar după dezactivarea airbag-ului frontal corespunzător locului.

Dispozitivele de fixare în scaun pentru copii se clasifică în cinci grupe de masă:

- a) grupa 0 pentru copii cu masa mai mică de 10 kg;
- b) grupa 0+ pentru copii cu masa mai mică de 13 kg;
- c) grupa I pentru copii cu masa între 9 și 18 kg;
- d) grupa II pentru copii cu masa între 15 și 25 kg;
- e) grupa III pentru copii cu masa între 22 și 36 kg.

Mai mult decât atât, dispozitivele de fixare în scaun pentru copii se împart în două clase:

- a) o clasă integrală care cuprinde o combinație de chingi sau de elemente flexibile cu o cataramă de fixare, dispozitiv de reglare, elemente de prindere și, în unele cazuri, un scaun suplimentar și/sau un scut pentru protecție la impact, care poate fi ancorat prin propria sa chingă integrală sau propriile sale chingi integrale;
- b) o clasă neintegrală care poate cuprinde un dispozitiv parțial de fixare în scaun care, atunci când este utilizat împreună cu centura de siguranță a unui adult ce înconjoară corpul copilului sau fixează dispozitivul în care se află copilul, formează un sistem complet de fixare în scaun a copilului.

Aceste dispozitive se utilizează în funcție de caracteristicile fizice ale copiilor în conformitate cu:

- a) grupa de masă corespunzătoare pentru copii, în cazul dispozitivelor de fixare în scaun omologate potrivit standardelor prevăzute de Regulamentul 44/03 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite sau Directiva (77/541/CEE) a Consiliului din 28 iunie 1977 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la centurile de siguranță și la sistemele de reținere ale autovehiculelor;
- b) înălțimea și masa maximă a ocupantului căruia îi este destinat dispozitivul de fixare în scaun pentru copii, astfel cum este indicat de către producător, în cazul dispozitivelor de fixare în scaun omologate potrivit standardelor prevăzute de Regulamentul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite nr.129 privind dispoziții uniforme referitoare la omologarea dispozitivelor de fixare pentru copii utilizate la bordul autovehiculelor.

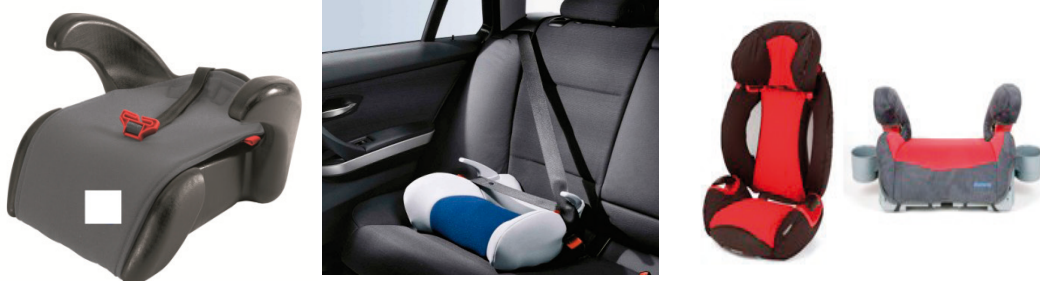
Conducătorul autovehiculului este sancționat cu 4-5 puncte-amendă și 3 puncte de penalizare în cazul:

- nerespectării obligației de a se asigura că persoanele minore poartă centuri de siguranță sau sunt transportate în dispozitive de fixare în scaune pentru copii omologate, în condițiile prevăzute de regulament;

- nerespectării dispozițiilor privind transportul copiilor în autovehicule care nu sunt echipate cu sisteme de siguranță.

Modele de dispozitive de fixare în scaun pentru copii:

- „Pernă de înălțare” („Booster cushion”) - reprezintă o pernă rigidă, care poate fi folosită împreună cu o centură de siguranță pentru adulți.



- „Scaun de siguranță pentru copii” („Child-safety chair”) reprezintă un sistem de siguranță pentru copii care include un scaun în care este ținut copilul.



- „Coșuleț pentru sugari” („Carry cot”) este un sistem de siguranță pentru copii destinat amplasării și menținerii copilului în poziția culcat pe spate sau pe burtă, coloana vertebrală a copilului fiind perpendiculară pe planul median longitudinal al vehiculului.



- „Scaun pentru sugari” („Infant carrier”) reprezintă un sistem de siguranță destinat așezării copilului în poziția semiculcat, orientat cu spatele la direcția de mers.



În țările Uniunii Europene sau membre ale spațiului economic european există maniere distincte de reglementare națională a unor aspecte privind circulația rutieră, precum consumul de alcool și viteza de rulare pe diferite categorii de drumuri, etc.

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 U.E. sau ale spațiului economic european, sunt prezentate în tabelul următor. Precizăm că în cadrul acestuia nu se regăsește vreo distincție între pragurile valorice ale palierelelor contravențional și penal, ci doar între palierele admis și sancționabil.

Reglementarea valorilor autorizate privind alcoolemia conducătorilor auto în țările UE sau membre ale spațiului economic european (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 | Croația | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 07 | Danemarca | 0,5 | 0,5 | 0,5 | |
| 08 | Estonia | 0,2 | 0,2 | 0,2 | |
| 09 | Finlanda | 0,5 | 0,5 | 0,5 | |
| 10 | Franța | 0,5 | 0,2 | 0,2* | * conducători de autobuze |
| 11 | Germania | 0,5 | 0,0* | 0,0** | * experiență sub 2 ani și persoanele sub 21 ani; ** conducători de mijloace de transport călători; |
| 12 | 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. |
| 13 | Irlanda | 0,8 | 0,8 | 0,8 | |
| 14 | Italia | 0,5 | 0,0 | 0,0 | |
| 15 | Letonia | 0,5 | 0,2* | 0,5 | * experiență sub 2 ani |
| 16 | Lituania | 0,4 | 0,2* | 0,2 | * experiență sub 2 ani |
| 17 | Luxemburg | 0,5 | 0,2* | 0,2 | * experiență sub 2 ani |
| 18 | Malta | 0,8 | 0,8 | 0,8 | |
| 19 | Marea Britanie | 0,8 | 0,8 | 0,8 | |
| 20 | Norvegia | 0,2 | 0,2 | 0,2 | |
| 21 | Olanda | 0,5 | 0,2* | 0,5 | * experiență sub 5 ani |
| 22 | Polonia | 0,2 | 0,2 | 0,2 | |
| 23 | Portugalia | 0,5 | 0,5 | 0,5 | |
| 24 | România | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 25 | Slovacia | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 26 | 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; |
| 27 | Spania | 0,5 | 0,3* | 0,3 | * experiență sub 2 ani |
| 28 | Suedia | 0,2 | 0,2 | 0,2 | |
| 29 | Ungaria | 0,0 | 0,0 | 0,0 | |
| 30 | Elveția | 0,5 | 0,5 | 0,5 | |

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

În tabelul alăturat sunt cuprinse valorile limitelor de viteză pentru circulația pe diferitele categorii de drumuri în țările europene, fără a 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 sau membre ale spațiului economic european (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 | Croația | 130 | 80 | 50 | |
| 07 | Danemarca | 130 | 80 | 50 | |
| 08 | 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 |
| 09 | 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 |
| 10 | 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 |
| 11 | Germania | 130* | 100 | 50 / 30 | * 130 este viteza recomandată, acolo unde nu sunt specificate alte limite de viteză |
| 12 | Grecia | 130 | 90 | 50 | |
| 13 | Irlanda | 97 | 97 | 48 | |
| 14 | 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) |
| 15 | Letonia | – * | 90** | 50 | * 110 prin lege, deși în prezent nu există autostrăzi ** 80 pentru camioane cu masa totală peste 7,5 tone |
| 16 | Lituania | 130 / 110* | 90 | 50 | * 130 de la 1 aprilie până la 31 octombrie, 110 în timpul celorlalte sezoane |
| 17 | Luxemburg | 130* | 90 | 50 | * 110 pe timp ploios |
| 18 | Malta | – | 80 | 50 | |
| 19 | Marea Britanie | 112 | 97 / 112* | 32 / 48 | * 112 pe drumurile cu dublu sens |
| 20 | Norvegia | 100 | 80 | 70 / 50 / 30 | |

| | | | | | |
|----|------------|---------|-----------------|---------------------|--|
| 21 | 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) |
| 22 | 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. |
| 23 | Portugalia | 120 | 90 | 50 | |
| 24 | România | 130 | 90 / 100* | 50 | * 100 pe drumurile expres (E) |
| 25 | Slovacia | 130/90* | 90 | 50 | * Pe autostrăzi și drumuri expres în interiorul zonelor construite/ localităților |
| 26 | Slovenia | 130 | 90 / 100* | 50 / 30 / 10** | * 100 doar pe drumurile destinate traficului motorizat / autovehiculelor ** 10 în zonele pietonale |
| 27 | Spania | 120 | 90 / 100* | 50 | * Depinde de numărul de benzi sau de lățimea acostamentului |
| 28 | Suedia | 110 | 70 | 50 | |
| 29 | Ungaria | 130 | 90 | 50 | |
| 30 | 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

Cerințe de echipament de siguranță pentru bicicliști

| Nr. crt. | Țara | Casca de protecție obligatorie ? | Vesta reflectorizantă obligatorie? | Mențiuni |
|----------|-----------|----------------------------------|------------------------------------|--|
| 01 | Austria | Da* | Nu | * pentru copii |
| 02 | Belgia | Recomandată | Recomandată | |
| 03 | Bulgaria | Nu | Nu | |
| 04 | Cipru | Nu | Nu | |
| 05 | Cehia | Da* | Recomandată | * obligatorie sub 18 ani, recomandată pentru ceilalți |
| 06 | Croația | Da* | Recomandată | * obligatorie sub 16 ani, recomandată pentru ceilalți |
| 07 | Danemarca | Nu | Nu | |
| 08 | Estonia | Da* | n/a | * obligatorie sub 16 ani, recomandată pentru ceilalți |
| 09 | Finlanda | Da* | Nu | * fără sancțiuni |
| 10 | Franța | Recomandată pentru copii | Da* | * în timpul nopții, în afara zonelor urbane sau când vizibilitatea este slabă (atât pentru conducător cât și pentru pasageri) |
| 11 | Germania | Nu | Nu | |
| 12 | Grecia | Nu | Nu | |
| 13 | Ungaria | Da* | Da** | * în afara zonelor locuite pe drumuri în care limita de viteză e mai mare de 50km/h ** atât pentru conducător cât și pentru pasageri, în afara zonelor locuite în timpul nopții, când vizibilitatea este slabă |
| 14 | Irlanda | Recomandată | Recomandată | |
| 15 | Israel | Da | Nu | |
| 16 | Letonia | Da* | Recomandată | * pentru copii |

| | | | | |
|----|----------------|-------------|-------------|---|
| 17 | Lituania | Da* | Da** | * pentru cicliștii sub 18 ani; recomandată pentru persoanele în vârstă ** în timpul nopții sau când vizibilitatea este slabă sau se pot utiliza alte elemente reflectorizante |
| 18 | Luxemburg | Nu | Nu | |
| 19 | Malta | Da* | Da** | * pentru utilizatorii bicicletelor motorizate și pentru copiii sub 10 ani transportați într-un scaun de siguranță pe un loc în spatele bicicletei ** când este întuneric |
| 20 | Olanda | Recomandată | Nu | |
| 21 | Norvegia | Nu | Nu | |
| 22 | Polonia | Nu | Nu | |
| 23 | Portugalia | Nu | Nu | |
| 24 | România | Recomandată | Da* | * in timpul nopții sau când vizibilitatea este slabă |
| 25 | Slovacia | Da | Nu** | * pentru cicliștii sub 15 ani. Numai în afara zonelor urbane pentru cicliștii peste 15 ani ** Obligatorie când vizibilitatea este redusă |
| 26 | Slovenia | Da* | Nu | * pentru cicliștii sub 14 ani |
| 27 | Spania | Da* | Nu | * pentru bicliștii sub 16 ani. Pentru bicliștii cu vârsta de peste 16 ani este recomandată în zonele urbane și obligatorie în afara acestora |
| 28 | Suedia | Da* | Nu** | * pentru bicliștii sub 15 ani, ** vesta reflectorizantă nu este obligatorie, dar farul și elementele reflectorizante ale bicicletei sunt obligatorii când se circula pe întuneric |
| 29 | Elveția | Nu | Nu | |
| 30 | Marea Britanie | Recomandată | Recomandată | |

Sursa: European Commission, Traffic rules at a glance, http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/index_en.htm și European Commission, Mobility and Transport, Road Safety, <http://goo.gl/YKXYUg>²³.

Pentru realizarea unei informări complete privind sistemul normativ-instituțional este necesar să menționăm și activitatea desfășurată în anul 2014 de către o parte din autoritățile guvernamentale din România cu atribuții în domeniul siguranței rutiere (*Autoritatea Rutieră Română, Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier, Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România*) care, pentru realizarea prezentei lucrări, au pus la dispoziția Inspectoratului General al Poliției Române date ale propriilor măsurări și evaluări privind fenomene de interes comun în domeniu.

În acest sens, în tabelul următor se vor regăsi informații privind atestatele/certIFICATELE eliberate de A.R.R în anul 2014, precum și numărul total al școlilor de șoferi și al instructorilor auto autorizați să desfășoare activități pe teritoriul României.

| TIP CERTIFICAT | 2014 |
|--|--------|
| ATESTATE/CERTIFICATE ELIBERATE | |
| - Certificat de atestare profesională privind transportul de pasageri în regim taxi – perioadă nedeterminată | 9.288 |
| - Certificat de pregătire profesională a conducătorilor auto – ADR | 25.609 |
| - Certificat conducători Auto Marfă | 79.025 |
| - Certificat conducători Auto Persoane | 22.551 |
| - Certificat conducători Auto Agabaritice | 22.044 |
| - Certificat de competență profesională pentru transportul rutier de marfă în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 (manager de transport marfă) | 9.241 |
| - Certificat de competență profesională pentru transportul rutier de persoane în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1071/2009 (manager de transport persoane) | 3.261 |
| - Certificat de pregătire profesională a Consilierului de Siguranță | 857 |
| - Atestat de instructori conducere auto | 1.098 |
| - Instructori de conducere auto - reînnoire | 1.437 |
| - Instructori de conducere auto – extindere categorii | 100 |

33 6th Road Safety PIN Report 2012, European Transport Safety Council și PIN Flash 29 Making walking and cycling on Europe's roads safer, Iunie 2015

| | |
|--|-------|
| - Atestat de profesor de legislație rutieră | 290 |
| - Profesor de legislație rutieră - reînnoire | 336 |
| ȘCOLI DE CONDUCĂTORI AUTO | 1.363 |
| INSTRUCTORI AUTO AUTORIZAȚI | 2.784 |

În ceea ce privește sistemul de taxare pe drumurile publice din România (*Ordonanța Guvernului nr. 15/2002, aprobată prin Legea nr. 424/2002 cu modificările și completările ulterioare*), informațiile transmise de C.N.A.D.N.R. artă că, în anul 2014, au fost emise un număr de **17.692.184 roviniete** (+403.096 față de anul 2013), în valoare totală de **252,23 mil. Euro**, inclusiv TVA (+3,12 mil. euro față de anul 2013), iar personalul acestei instituții, prin Sistemul Informatic de Emitere, Gestiune, Monitorizare și Control a Rovinietei – SIEGM-CR, a constatat un număr de **226.069 contravenții** (+32.344 contravenții față de anul 2013) pentru utilizarea rețelei de autostrăzi și drumuri naționale în absența unei roviniete valabile, valoarea totală a amenzilor aplicate fiind de **88.936 mii lei** (+23.336 mii lei față de anul 2013).

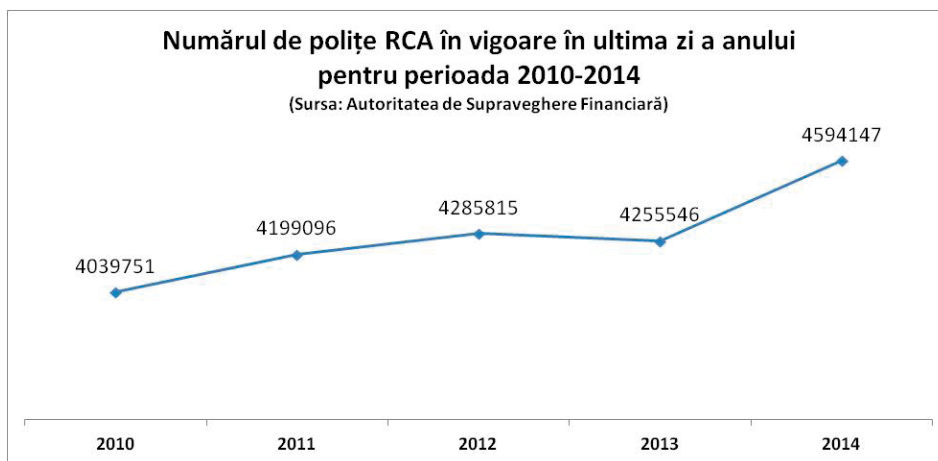
Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier a aplicat în anul 2014, atât în conformitate cu HG nr. 69/2012, cu modificările și completările ulterioare, cât și cu O.G nr. 37/2007, cu modificările și completările ulterioare, un număr de 23.159 sancțiuni contravenționale în valoare totală de 110,8 mil. lei.

Această instituție este organismul tehnic permanent specializat în subordinea Ministerului Transporturilor, asigurând la nivel național inspecția și controlul respectării reglementărilor naționale și internaționale în domeniul transporturilor rutiere privind, în principal: condițiile de efectuare a activităților de transport rutier, a activităților conexe transportului rutier și a activității de pregătire a persoanelor în vederea obținerii permisului de conducere; siguranța transporturilor rutiere și protecția 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. 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-representativ, de interes public sau privat.

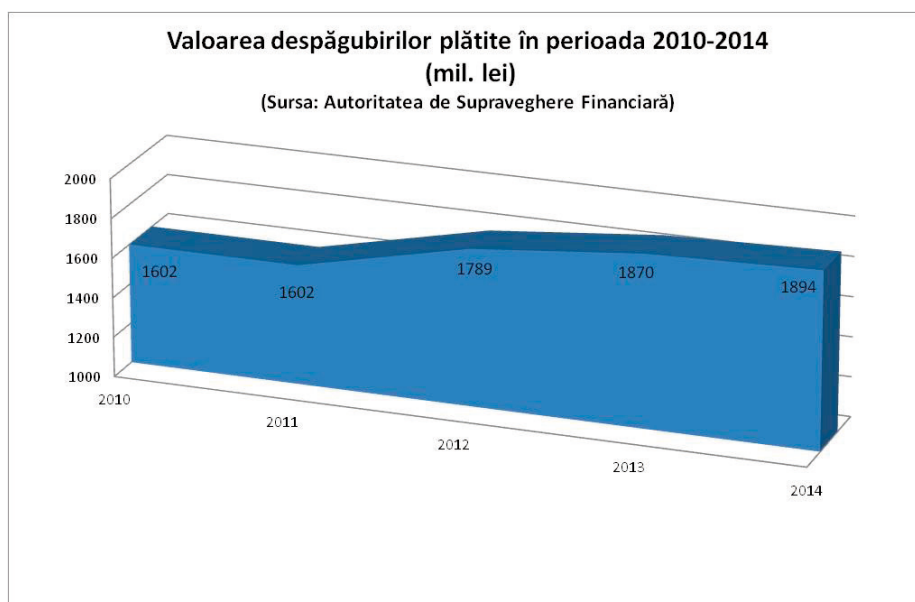
Un exemplu de organizație activă în domeniul rutier este reprezentat de Asociația Producătorilor și Importatorilor de Autoturisme din România (A.P.I.A.). Această asociație derulează activități în folosul membrilor săi prin promovarea unor inițiative legislative în sprijinul producției și comerțului de automobile, reprezentarea acestora în fața autorităților/instituțiilor statului, precum și în fața forurilor internaționale de profil. De asemenea, A.P.I.A. realizează analize periodice ale pieței de autovehicule cuprinzând indicatori de interes pentru descrierea traficului rutier în România.

De asemenea, un rol important îl au asociațiile/organizațiile din domeniul asigurărilor. Activitatea desfășurată în domeniul asigurărilor în România este autorizată, supravegheată, verificată și controlată de Autoritatea de Supraveghere Financiară (A.S.F.). De asemenea, această autoritate are atribuția de emitere a normelor de aplicarea a legilor în domeniul asigurărilor, precum și aplicarea măsurilor de sancționare prevăzute de lege. Totodată, datele centralizate de către A.S.F. din analizele și evaluările asiguratorilor reprezintă un reper important în descrierea fenomenului rutier din România, inclusiv prin estimarea costurilor accidentelor rutiere.

Astfel, conform datelor furnizate de această instituție, evoluția numărului total de poliție RCA în vigoare în România în ultima zi a unui an calendaristic, pentru perioada 2010 – 2012 este caracterizată de un trend ascendent, urmată de o ușoară scădere în anul 2013 și o creștere semnificativă în anul 2014. Astfel, comparativ cu anul 2013, numărul de polițe de asigurare pentru răspundere civilă auto a crescut în anul 2014 cu 8%.



În schimb, evoluția valorii despăgubirilor plătite în urma evenimentelor rutiere în care responsabilitatea pentru accident revine unui vehicul asigurat prin RCA este caracterizată, pe parcursul întregii perioade analizate, de un trend crescător (creștere cu 18,2% în anul 2014, comparativ cu anul 2010).



Cu toate că valoarea despăgubirilor este în creștere, numărul dosarelor de daună avizate în perioada 01.01-31.12.2014 a scăzut cu aproximativ 10% față de perioada similară a anului trecut, de la 301.978 dosare în 2013 la 271.892 dosare avizate în 2014.

Autoritatea de Supraveghere Financiară nu deține informații care să permită analize pe categorii de conducători auto, vehicule sau zone de risc. Astfel de informații sunt deținute de către societățile de asigurări, care pe baza unor calcule actuariale în care sunt utilizate informații privind propriul portofoliu, își stabilesc tarifele de primă, ținând cont de anumite criterii de segmentare a riscului, cum ar fi: vârsta asiguratului, domiciliul acestuia, tipul vehiculului etc.

În ceea ce privește evenimentele rutiere produse de către autori neasigurați ori neidentificați, acestea sunt gestionate asiguratoriu de Fondul de Protecție a Victimelor Străzii, care reprezintă o asociație profesională, fără scop lucrativ, din care fac parte toți asiguratorii care au dreptul de a încheia pe teritoriul României asigurarea de răspundere civilă ce rezultă din utilizarea autovehiculelor, indiferent dacă sunt persoane juridice române sau străine.

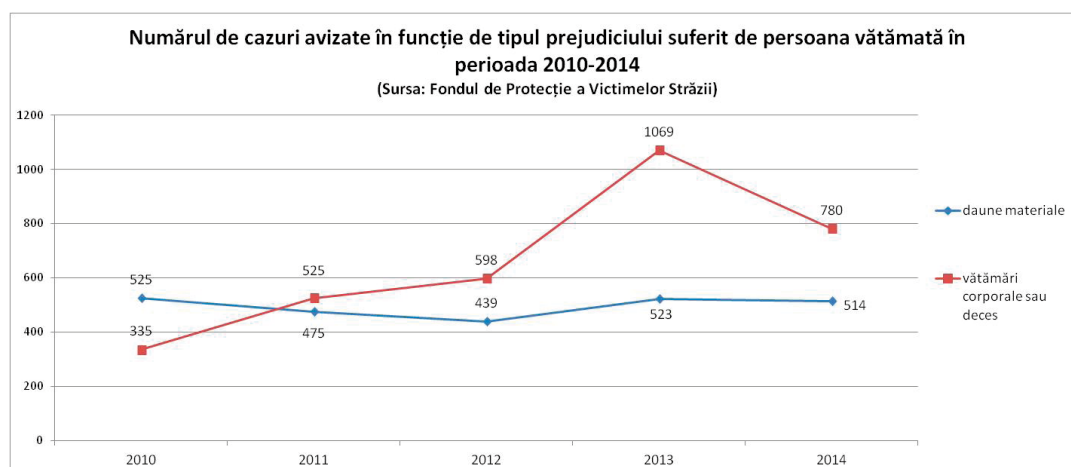
Astfel, pe parcursul anului 2014, au fost avizate la Fondul de Protecție a Victimelor Străzii un număr de **1.294 cazuri de daună**, în scădere față de cele 1.592 înregistrate în anul 2013. Se poate observa că după o

creștere cu 53,52% a numărului total de daune avizate în 2013 față de cele din anul precedent, în anul 2014 numărul total a scăzut cu 18,72%, ceea ce înseamnă o scădere cu 298 de cazuri.

Sub aspectul persoanelor prejudiciate în cele 1.294 cazuri de daună, 1.164 au fost persoane fizice și 130 persoane juridice. Din punct de vedere al categoriilor de daune care au fost solicitate, în 514 de cazuri au fost solicitate daune materiale, iar în 780 daune pentru vătămări corporale sau deces.

Mai trebuie remarcat faptul că numărul de avizări noi primite din partea persoanelor juridice păgubite pe parcursul întregului an 2014 a continuat să crească de la cele 92 de cazuri noi avizate de către persoane juridice la nivelul anului 2013 până la 130 de cazuri noi avizate în 2014.

Evoluția numărului unor astfel de cazuri de despăgubire în perioada 2010-2014, în funcție de tipul daunei produse, este reflectată în graficul următor.



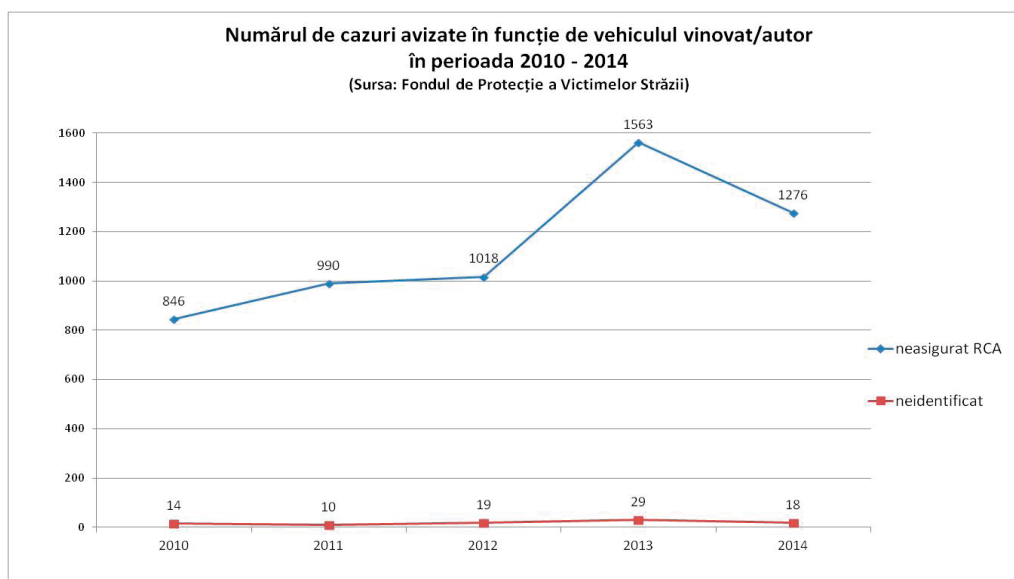
În ceea ce privește numărul de cazuri avizate pentru daune materiale, am putut observa doar o ușoară modificare a acestora în ultimii 5 ani, în perioada 2010-2014. Astfel, dacă la nivelul anului 2010 erau avizate 523 de cazuri noi pentru care au fost solicitate doar daune materiale, în anul 2013 acestea au scăzut doar cu 9 cazuri, ajungând la un total aproape egal de doar 514 de cazuri noi. Din acest punct de vedere putem spune că situația s-a stabilizat și că numărul de cazuri avizate pentru daune materiale se situează aproape constant de cinci ani încoace în jurul valorii de 500 de cazuri noi pe an.

De aceea, scăderea cu aproximativ 19% a numărului total de daune avizate la F.P.V.S., de la 1592 la nivelul anului 2013 până la 1294 pe parcursul anului 2014, poate fi din nou pusă exclusiv pe seama scăderii numărului avizărilor de cazuri noi pentru vătămări corporale sau deces, acestea având un ritm de scădere destul de accentuat, cu aproximativ 27%, ajungând de la 1069 în anul 2013 până la cele 780 cazuri noi avizate în anul 2014.

De asemenea, din datele puse la dispoziție de F.P.V.S., poate fi remarcată o creștere mult mai mare în ceea ce privește numărul total al persoanelor despăgubite, și anume cu 17,84%, de la 908 persoane despăgubite în anul 2013, până la 1070 în 2014, decât în privința volumului total de despăgubiri plătite, care a crescut într-un procent mult mai mic, cu doar 0,25%, de la 30.269.259 lei în 2013, până la 30.344.841 lei plătiți în exercițiul financiar 2014. Acest lucru conduce în mod evident la rezultatul că despăgubirea medie plătită per persoană păgubită a scăzut cu aproape 15%, de la 33.336 lei în 2013, până la 28.360 lei la nivelul anului 2014.

Din dinamica numărului de evenimente rutiere în care a intervenit acțiunea asiguratorie a Fondului de Protecție a Victimelor Străzii în funcție de tipul vehiculului responsabil „neasigurat/neidentificat” constatăm că în perioada 2010 – 2013 a fost o creștere constantă atât a numărului cazurilor avizate produse de către conducători de vehicule neasigurați RCA, cât și a celor neidentificați, în timp ce numărul acestora în anul 2014 înregistrează o scădere.

În anul 2014, dintre cele 1.294 cazuri avizate de F.P.V.S., 18 au fost pentru accidente produse de autovehicule ale căror șoferi au rămas neidentificați, iar 1.276 pentru accidente produse de autovehicule neasigurate RCA.



O mențiune specială credem că se cuvine a fi făcută cu privire la cazurile avizate ca urmare a accidentelor produse pe teritoriul României de către vehicule neasigurate RCA/Carte Verde aparent „înmatriculate în străinătate”, pentru care Biroul Național Carte Verde din țara unde inițial s-a presupus că vehiculul respectiv este legal înmatriculat, adică își are locul obișnuit de staționare, invocă art. 11.2 din Internal Regulations (Convenția Internațională Carte Verde).

În aceste cazuri, când la data accidentului vehiculul vinovat nu își mai are locul obișnuit de staționare în alte țări membre ale Acordului Multilateral și implicit acestea, pe lângă faptul că nu dețin o asigurare valabilă RCA/Carte Verde, nici nu mai beneficiază de garanția Biroului Național Carte Verde din țara unde își aveau locul obișnuit de staționare, astfel că în baza art. 4, alin. 1, lit. a) din Ordinul Președintelui CSA nr. 1/2008, vehiculele pot fi asimilate unor vehicule neasigurate cu locul obișnuit de staționare în România. În aceste situații FPVS, în calitate de Organism de Plată a Despăgubirilor, trebuie să intervină și să garanteze plata despăgubirilor către terțele persoane prejudiciate prin accidente produse pe teritoriul României de către astfel de vehicule neasigurate RCA/Carte Verde și care practic nici nu mai sunt înmatriculate în statele de proveniență.

Dacă în anii 2012 și 2013 numărul cazurilor de felul celor mai sus descrise a fost aproximativ egal și anume 132 (din total 1037) în 2012, respectiv 143 (din total 1592) în anul 2013, ele aproape s-au dublat ajungând în anul 2014 la un număr total de 239 (din total 1294) ceea ce reprezintă o pondere de 18,47% în 2014.

Creșterea este extrem de îngrijorătoare atât din punct de vedere numeric, cât mai ales din punct de vedere al ponderii acestora în total cazuri avizate crescând de la 8,98% în 2013 la o pondere de aproape 18,5% în anul 2014.

O altă categorie de cazuri care a crescut pe parcursul ultimilor ani în volumul de lucru al F.P.V.S. este cea în care sunt implicate vehicule neasigurate RCA, înregistrate la autoritățile locale (tractoare sau alte utilaje agricole, moped, etc.), pentru care există obligativitatea încheierii și a menținerii valabilității unei polițe de asigurare RCA, dar care nu figurează în baza de date a D.R.P.C.I.V., făcând astfel extrem de dificilă determinarea riscului rezultat din punerea în circulație a acestora și gradul de cuprindere în asigurarea RCA. De cele mai multe ori, consecințele accidentelor produse de astfel de vehicule sunt extrem de grave, având ca rezultat vătămarea corporală și/sau decesul mai multor persoane.



CAPITOLUL II

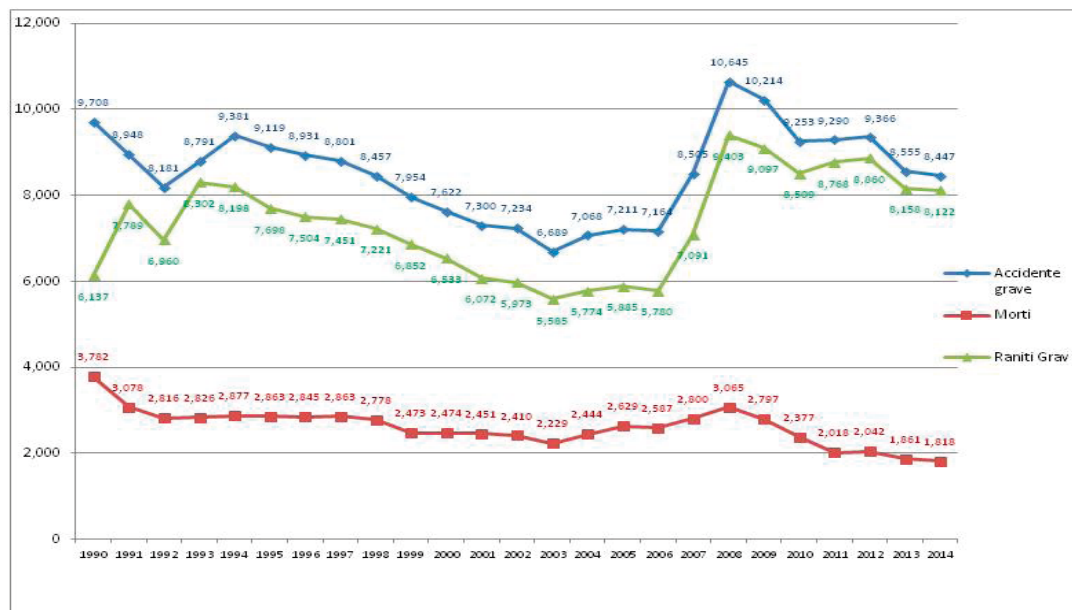
INDICATORI MACRO-ANALITICI. ASPECTE ALE EVOLUȚIEI ACCIDENTELOR GRAVE DE CIRCULAȚIE ÎN PERIOADA 2010-2014

Cauzalitatea complexă a accidentelor rutiere necesită o analiză aprofundată nu doar a caracteristicilor actuale ale fenomenului rutier, ci și a modului în care acestea au evoluat de-a lungul timpului. O astfel de dinamică, pe o perioadă mai lungă de timp, este de natură să faciliteze o mai bună cunoaștere a particularităților acestui fenomen, a acelor elemente ce au rămas constante de-a lungul timpului și a schimbărilor intervenite, permițând astfel explicarea acestor mutații produse.

În consecință, în cadrul acestui capitol va fi analizată dinamica principalilor indicatori referitori la contextul producerii, caracteristicile socio-demografice ale persoanelor implicate, atât vinovate de producerea lor cât și victimele acestora, așa cum au fost ei înregistrați de-a lungul unui interval mai mare de timp.

Dinamica accidentelor grave de circulație produse în România în ultimii 25 de ani prezintă anumite trăsături, după cum se observă din graficul de jos.

Evoluția accidentelor grave de circulație în perioada 1990-2014



Se identifică astfel trei etape principale în dinamica fenomenului rutier din ultimii 25 ani:

- ✓ O primă fază descendentă, ce a caracterizat anii 1990-2003, în care numărul accidentelor de circulație grave s-a redus cu aproximativ o treime, de la 9.708 în 1990 la 6.689 în 2003. Tendința descendentă a fost întreruptă în anii 1993 și 1994, când a avut loc o creștere a numărului accidentelor rutiere grave cu 14,7% față de 1992;
- ✓ O etapă ascendentă, în anii 2003-2008, în care s-a înregistrat o creștere accentuată mai ales în ultimii 2 ani, ajungându-se la o creștere cu 59,1% în 2008 față de 2003;
- ✓ O nouă fază descendentă, ce a debutat în 2009 și continuă până în prezent, întreruptă doar de o perioadă de ușoară creștere în anii 2010-2012 (cu +1,2%). În această perioadă au existat două momente în care scăderea a fost accentuată: în 2010 (scădere cu 9,4% față de anul anterior) și în 2013 (când numărul accidentelor rutiere grave a scăzut cu 8,7% față de 2012).

Analizând consecințele pe care accidentele rutiere grave le-au produs (morți și răniți grav), se observă o dinamică similară. Se remarcă totodată că evoluția numărului de răniți grav este extrem de apropiată inclusiv sub raport numeric, existând chiar o tendință de egalizare în ultimii ani, când s-a înregistrat în medie un rănit grav la 1,04 accidente grave (în 2014), în timp ce cea mai mare disparitate a existat în 1990 (un rănit grav la 1,58 accidente grave).

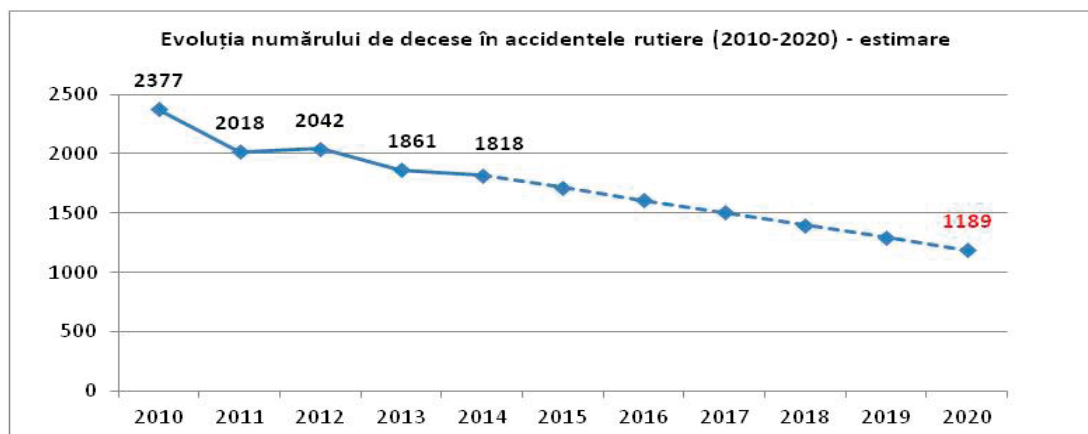
Numărul de morți înregistrat în accidente rutiere prezintă variații mai scăzute în ultimii 25 de ani, precum și o tendință mai clară de scădere începând din anul 2009. Numărul acestora a scăzut permanent (cu excepția anului 2012, când s-a înregistrat o valoare comparabilă cu cea din anul precedent) astfel că în 2014 a fost constatată cea mai mică valoare din întreaga perioadă – 1818 morți (scădere cu 51,9% față de 1990).

De altfel, comparativ cu decada anterioară (2000-2010), când România s-a numărat printre țările europene cu cea mai mică rată de scădere a deceselor produse ca urmare a accidentelor rutiere (-3%), în ultimii 4 ani se constată o accelerare a intensității ratei de scădere a numărului de decese astfel că, față de anul 2010, numărul acestora a scăzut cu 23,5% în 2014 (comparativ cu -18% la nivelul UE³⁴). Datele înregistrate arată totodată o încetinire a ritmului de scădere a numărului de morți înregistrați în accidente rutiere în ultimul an. Astfel, dacă în 2013 numărul deceselor a scăzut față de anul anterior cu 8% în UE și 9% în România, în 2014 scăderea la nivelul UE a fost de 1%, în timp ce în România numărul deceselor produse ca urmare a unor astfel de evenimente a scăzut cu 2,3% față de 2013³⁵.

34 Road Safety in the European Union. Trends, statistics and main challenges, Martie 2015, publicat de European Commission, Mobility and Transport DG, p. 7

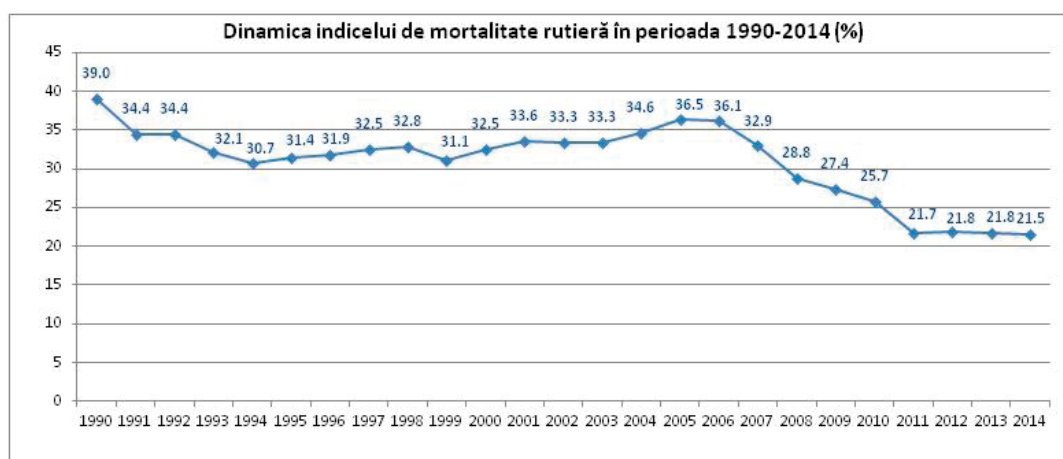
35 Ibidem

În vederea atingerii targetului de siguranță rutieră stabilit de Uniunea Europeană de reducere cu 50% a numărului de decese din accidente rutiere în perioada 2010-2020 este nevoie ca în următorii ani numărul de morți rezultat în urma accidentelor rutiere să scadă cu aproximativ 105 decese anual. De altfel, dacă la nivelul UE acest obiectiv este considerat a fi în pericol datorită scăderii reduse înregistrate în anul 2014 la nivel continental, România se află printre cele 11 state europene (alături de Grecia, Portugalia, Malta, Spania, Norvegia, Danemarca, Croația, Slovacia, Elveția și Cipru) ce se află în grafic în vederea atingerii targetului stabilit pentru anul 2020³⁶.



Evoluția indicelui de mortalitate

Un indicator care ilustrează impactul la nivel uman al accidentelor rutiere din România este **indicele de mortalitate**³⁷. După cum ilustrează graficul de mai jos, valoarea maximă a acestuia a fost înregistrată în anul de debut al analizei – 1990 (39%), un nou vârf fiind întâlnit în anul 2005. Începând cu 2006, tendința a fost de scădere, astfel că în 2014 a fost înregistrată valoarea de 21,5%. Scăderea acestui indice este legată atât de îmbunătățirea calității parcului auto din România (creșterea numărului de mașini dotate cu sisteme de siguranță performante), de activitățile derulate de instituțiile responsabile din domeniu, cât și de îmbunătățirea calității asistenței medicale de urgență acordată victimelor accidentelor rutiere.

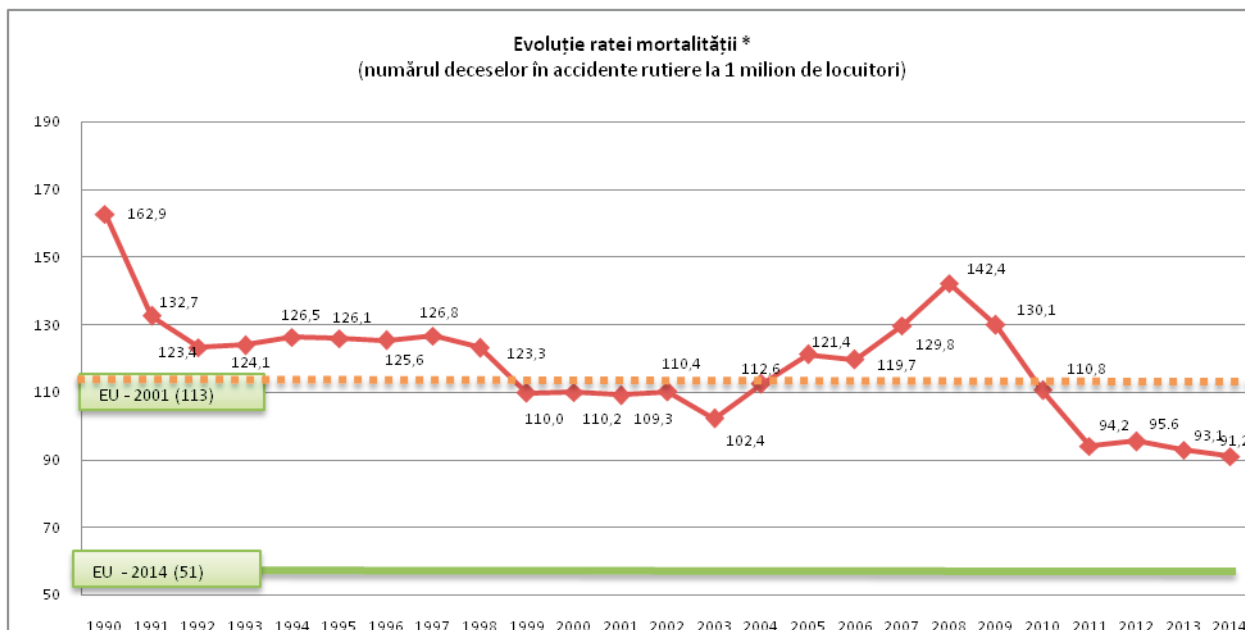


Un alt indice folosit pentru estimarea impactului accidentelor rutiere grave la nivelul populației României este **rata mortalității în accidentele rutiere**, care estimează numărul persoanelor decedate în accidente rutiere la 1 milion de locuitori. Și în acest caz, valoarea maximă a fost înregistrată în anul de debut al analizei (162,9), tendința ulterioară fiind de scădere, până în 2003, când rata a atins valoarea de 102,4 decese la 1 milion locuitori. În paralel cu evoluția numărului de accidente grave, rata mortalității a înregistrat o nouă perioadă de creștere din 2004 până în 2008, an în care au fost constatate 142,4 decese la 1 milion locuitori.

36 *Ranking EU progress on road safety, 9th Road Safety Performance Index Report, Iunie 2015, p. 11.*

37 *Raportul dintre numărul de morți și numărul de accidente grave în care s-au produs aceste decese X 100*

Din acest moment a avut loc o reducere accentuată a ratei, ajungându-se ca în 2014 aceasta să atingă valoarea minimă de 91,2 morți la 1 milion locuitori.



În ciuda tendinței de scădere din ultimii ani, valoarea înregistrată în 2014 plasează România pe penultimul loc în Uniunea Europeană în ceea ce privește siguranța în trafic, un risc rutier mai ridicat fiind înregistrat doar în Letonia (105 morți în accidente rutiere la 1 milion locuitori), în timp ce pe primele locuri în UE se află Malta (unde rata mortalității în 2014 a fost de 26 decedați la 1 milion locuitori), Olanda (28), Marea Britanie (28) și Suedia (29)³⁸.

În mod similar cu Rapoartele anuale precedente, în continuare va fi analizată evoluția pe parcursul **ultimilor 5 ani, respectiv 2010-2014**, a accidentelor rutiere grave și a consecințelor umane ale acestora, în funcție de anumite caracteristici ale mediului în care s-au produs accidentele, ale infrastructurii, precum și diverse caracteristici ale persoanelor implicate în accidente rutiere.

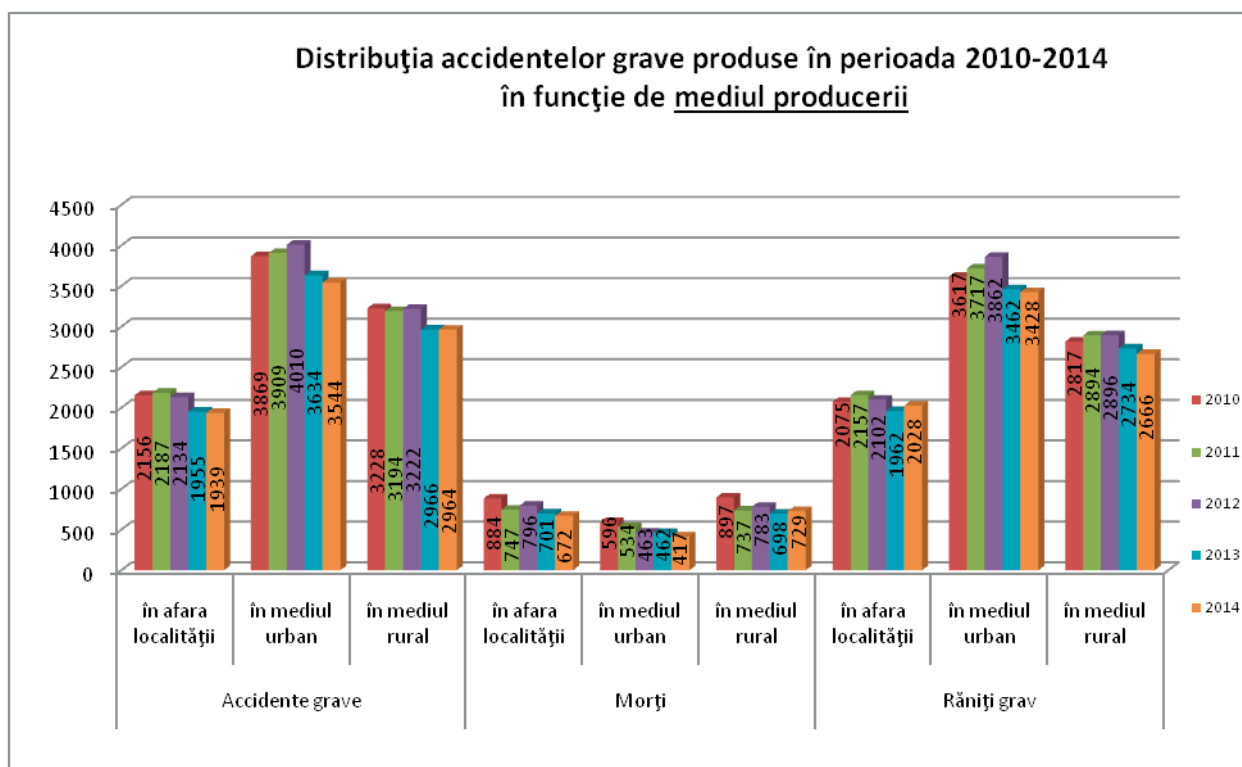
Evoluția în funcție de mediul producerii accidentelor

În ultimii 5 ani, cele mai multe accidente grave s-au petrecut **în mediul urban** (42% din totalul accidentelor grave petrecute în 2014), urmate de **mediul rural** (35,1% în 2014), în timp ce **în afara localităților** s-au produs cele mai puține accidente grave (23% în 2014), tendință ce s-a păstrat în întreaga perioadă. În toate cele trei medii de producere, dinamica accidentelor rutiere grave a fost una descendentă, numărul acestora scăzând față de 2010 cu 10,1% în afara localității, cu 8,4% în mediul urban și 8,2% în mediul rural.

Aceeași tipologie se înregistrează și în cazul răniților grav, cel mai mare număr fiind înregistrat în mediul urban (42,2% comparativ cu 32,8% în mediul rural și 25% în afara localității în 2014). Și de această dată, față de 2010 tendința este de scădere (-5,2% în mediul urban, -5,4% în mediul rural și - 2,3% în afara localității).

În ceea ce privește numărul de morți, în 2014 cea mai mare valoare se înregistrează în mediul rural (40,1%), spre deosebire de anii anteriori când cel mai mare număr de morți era înregistrat în accidentele produse în afara localității. Acest schimbare este explicabilă prin rata mai mică de reducere a numărului de decedați în acest mediu. Astfel, comparativ cu anul 2010, numărul de decedați s-a redus pentru mediul rural cu 18,7% comparativ cu 24% în afara localității și 30% în mediul urban.

³⁸ Conform raportului *Road Safety in the European Union. Trends, statistics and main challenges*, Martie 2015, publicat de European Commission, Mobility and Transport DG, p. 8.



| 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 |
| 2010 | 2156 | 3869 | 3228 | 884 | 596 | 897 | 2075 | 3617 | 2817 |
| 2011 | 2187 | 3909 | 3194 | 747 | 534 | 737 | 2157 | 3717 | 2894 |
| 2012 | 2134 | 4010 | 3222 | 796 | 463 | 783 | 2102 | 3862 | 2896 |
| 2013 | 1955 | 3634 | 2966 | 701 | 462 | 698 | 1962 | 3462 | 2734 |
| 2014 | 1939 | 3544 | 2964 | 672 | 417 | 729 | 2028 | 3428 | 2666 |
| (+/-)2014-2010 | -10.1% | -8.4% | -8.2% | -24% | -30% | -18.7% | -2.3% | -5.2% | -5.4% |

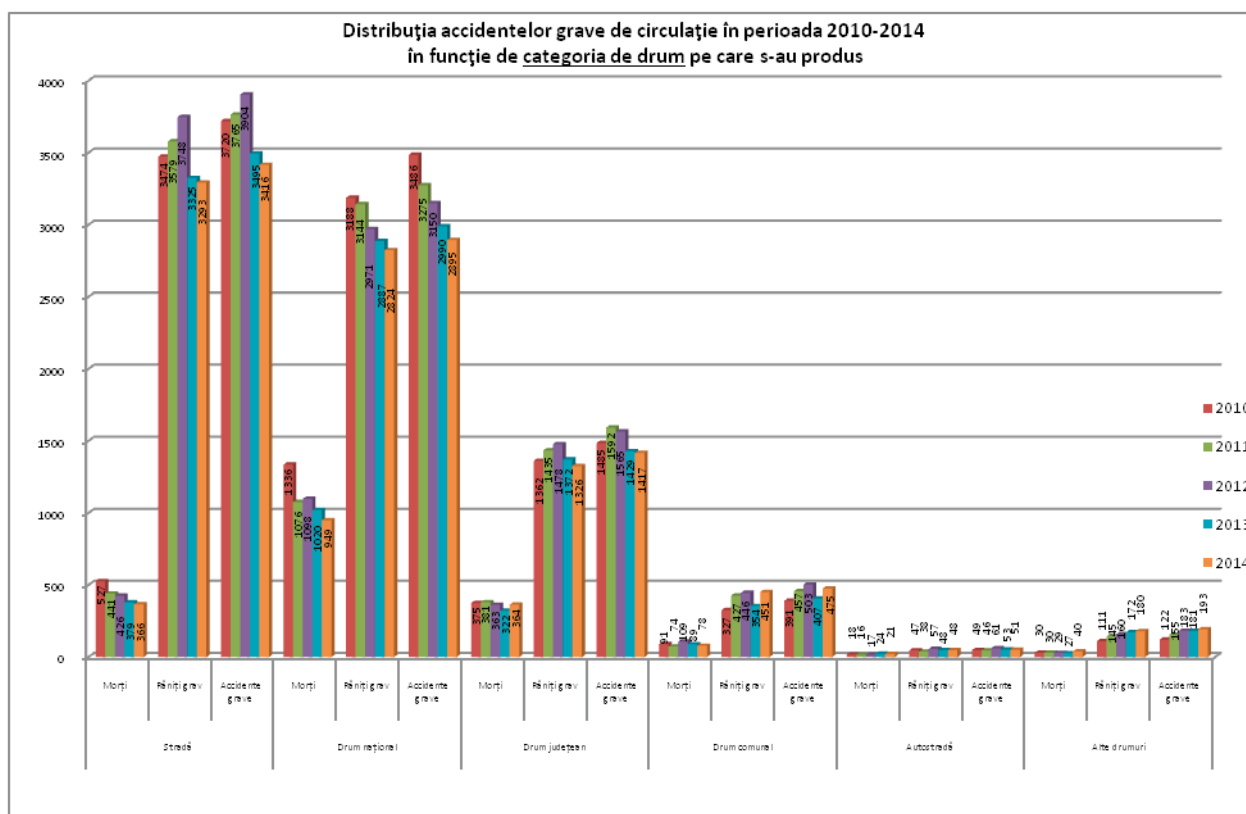
Pentru a ilustra consecințele accidentelor rutiere este nevoie să facem referire și la **indicele de mortalitate**³⁹ (raportarea numărului de persoane decedate la numărul de accidente rutiere). Date din anul 2014 arată că în continuare indicele de mortalitate se situează la cote mai ridicate **în afara localității** (o persoană decedată la 2,9 accidente) comparativ cu **mediul rural** (1 deces la 4,1 accidente) sau **mediul urban** (o persoană decedată la 8,5 accidente).

Evoluția în funcție de categoria de drum pe care s-au produs accidentele

Luând în considerare distribuția evenimentelor rutiere pe categorii de drum, se constată că în întreaga perioadă analizată cele mai multe accidente rutiere grave s-au produs pe **străzile din interiorul localităților** (40,4% în 2014), urmate de **drumurile naționale** (34,3%). Practic, pe aceste două segmente se produc aproximativ trei sferturi din totalul accidentelor grave de circulație, în timp ce cel mai mic număr se înregistrează pe **autostrăzi** (0,6%).

În ceea ce privește dinamica accidentelor rutiere grave în perioada 2010-2014, aceasta este una descendentă pe următoarele categorii de drumuri: **drumuri naționale** (-17%), **străzile din interiorul localităților** (-8,2%) și **drumuri județene** (-4,6%), în timp ce creșteri ale numărului accidentelor au fost semnalate pe **alte drumuri** (creștere majoră, +58,2%) **drumuri comunale** (+21,5%) și **autostrăzi** (+4,1%).

³⁹ Indice de mortalitate - raportul dintre numărul de decese și numărul de accidente grave în care s-au produs respectivele decese X 100



| Anul | Stradă | | | Drum național | | | Drum județean | | |
|-----------------|--------|-------------|-----------------|---------------|-------------|-----------------|---------------|-------------|-----------------|
| | Morți | Răniți grav | Accidente grave | Morți | Răniți grav | Accidente grave | Morți | Răniți grav | Accidente grave |
| 2010 | 527 | 3474 | 3720 | 1336 | 3188 | 3486 | 375 | 1362 | 1485 |
| 2011 | 441 | 3579 | 3765 | 1076 | 3144 | 3275 | 381 | 1435 | 1592 |
| 2012 | 426 | 3748 | 3904 | 1098 | 2971 | 3150 | 363 | 1478 | 1565 |
| 2013 | 379 | 3325 | 3495 | 1020 | 2887 | 2990 | 322 | 1372 | 1429 |
| 2014 | 366 | 3293 | 3416 | 949 | 2824 | 2895 | 364 | 1326 | 366 |
| (+/-) 2014-2010 | -30.6% | -5.2% | -8.2% | -29% | -11.4% | -17% | -2.9% | -2.6% | -4.6% |

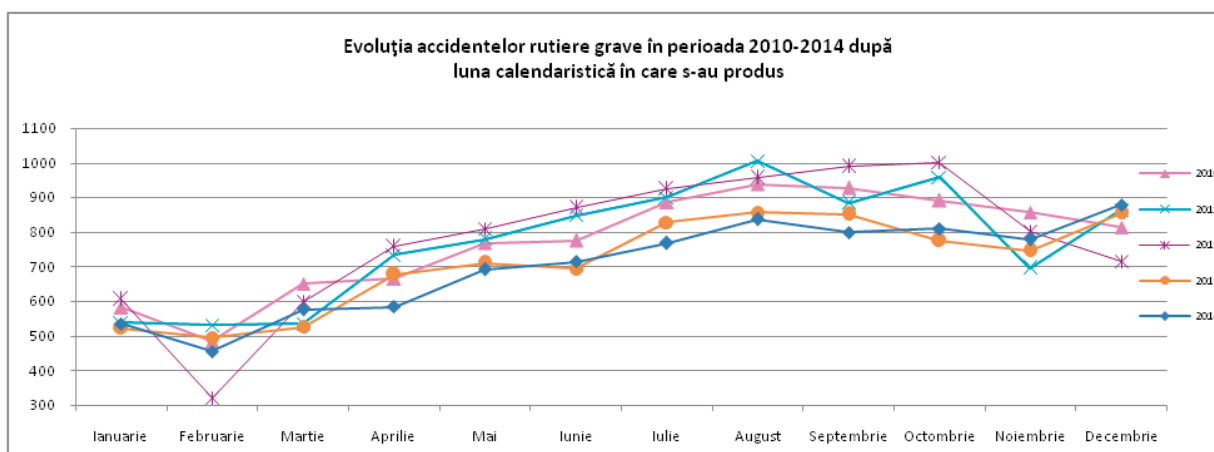
| Anul | Drum comunal | | | Autostradă | | | Alte drumuri | | |
|-----------------|--------------|-------------|-----------------|------------|-------------|-----------------|--------------|-------------|-----------------|
| | Morți | Răniți grav | Accidente grave | Morți | Răniți grav | Accidente grave | Morți | Răniți grav | Accidente grave |
| 2010 | 91 | 327 | 391 | 18 | 47 | 49 | 30 | 111 | 122 |
| 2011 | 74 | 427 | 457 | 16 | 38 | 46 | 30 | 145 | 155 |
| 2012 | 109 | 446 | 503 | 17 | 57 | 61 | 29 | 160 | 183 |
| 2013 | 89 | 354 | 407 | 24 | 48 | 53 | 27 | 172 | 181 |
| 2014 | 78 | 451 | 475 | 21 | 48 | 51 | 40 | 180 | 193 |
| (+/-) 2014-2010 | -14.3% | +37.9% | +21.5% | +16.7% | +2.1% | +4.1% | +33.3% | 62.2% | 58.2% |

Comparativ cu anul 2010, s-au înregistrat scăderi ale numărului de răniți grav pe majoritatea segmentelor de drum, cea mai intensă fiind înregistrată pe drumurile naționale (-11,4%). Scăderi mai reduse au avut loc pe străzi (-5,2%) și drumurile județene (-2,6%), în timp ce pe drumurile comunale s-a înregistrat o creștere importantă (+37,9%), ca și pe alte categorii de drumuri (+62,2%). În accidentele rutiere produse pe autostrăzi au fost rănite grav 48 persoane în 2014, valoare comparabilă cu cea din 2010 (47 răniți grav).

Situația este diferită în cazul numărului de **decese** rezultate din accidentele rutiere, acesta fiind mai ridicat pe **drumurile naționale**, unde pentru întreaga perioadă s-au înregistrat mai mult de jumătate din totalul morților rezultate din accidente rutiere (52,2% în 2014). Comparativ cu anul 2010, s-au înregistrat scăderi importante ale numărului de decese produse în urma accidentelor rutiere pe străzi (-30,6%), drumuri naționale (-29%), drumuri comunale (-14,3%), drumuri județene (-2,9%), în timp ce creșteri s-au constatat pe alte drumuri (+33,3%) și autostrăzi (21 în 2014 față de 18 în 2010).

Evoluția în funcție de momentul producerii accidentului

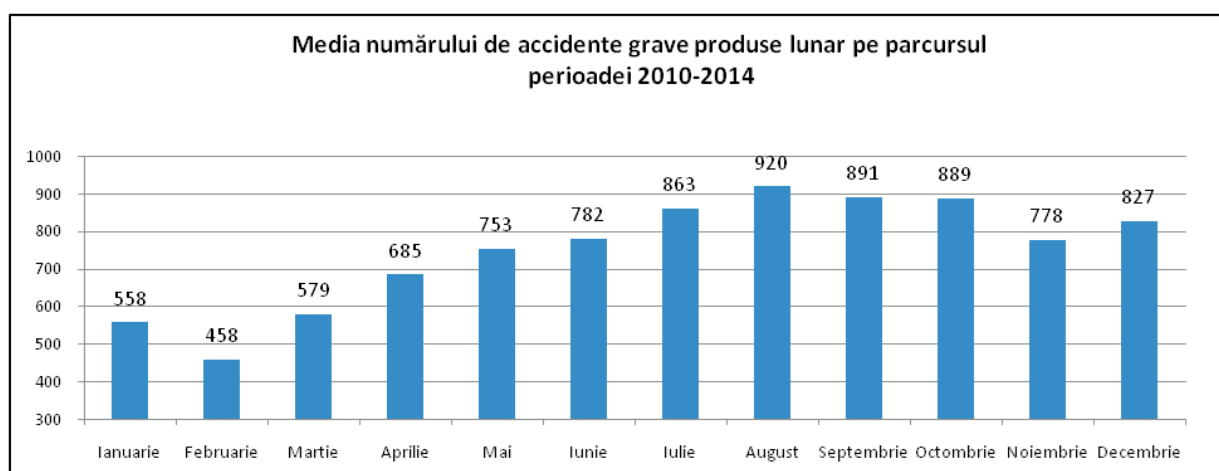
În funcție de **luna calendaristică**, se observă existența unor particularități sezoniere în producerea accidentelor grave de circulație, după cum relevă graficul de mai jos.



Astfel, în toți anii analizați valorile minime ale accidentelor rutiere grave au fost înregistrate în lunile ianuarie-februarie, după care numărul acestora crește pe măsură ce ne apropiem de lunile de vară, caracterizate în general de un trafic mai ridicat; în timp ce lunile de toamnă au fost, în această perioadă, caracterizate de o incidență ușor mai scăzută a evenimentelor rutiere.

Ca o particularitate a ultimilor 2 ani (față de anii 2010-2012) se constată că cel mai mare număr de accidente rutiere grave a fost înregistrat în luna decembrie, motivația fiind probabil determinată de o intensificare a traficului rutier în perioada sărbătorilor și absența unor cantități mari de zăpadă.

Dacă facem referire la media numărului de accidente grave produse în anii 2010-2014, luna august este caracterizată de cea mai mare valoare (920 accidente grave), dublă față de cea înregistrată în februarie.



Evoluția în funcție de cauzele de producere a accidentelor grave

Principalele cauze ale accidentelor rutiere grave produse în România, în perioada 2010-2014, au fost **indisciplina pietonilor**

și

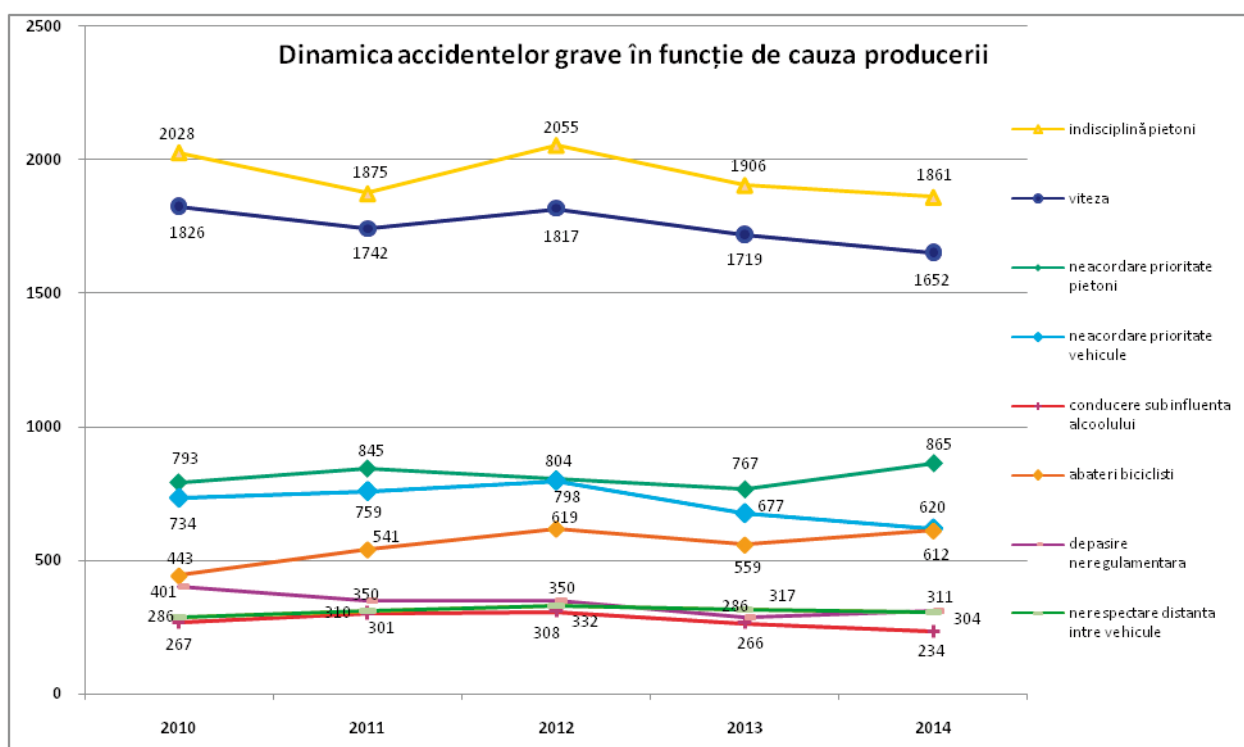
viteza,

acestea fiind responsabile pentru producerea a aproximativ 41% din accidentele grave din ultimii 5 ani.

Alte cauze frecvente ale accidentelor rutiere grave sunt, în ordinea incidenței lor:

- *neacordarea priorității* (pietoni, vehicule),
- *abaterile bicicliștilor,*
- *depășirea neregulamentară,*
- *nerespectarea distanței între vehicule și conducerea sub influența alcoolului.*

Cele 8 cauze figurate mai jos, au determinat producerea a trei sferturi dintre accidentele grave de circulație din România.



Indisciplina pietonilor (traversarea neregulamentară, deplasarea pietonilor pe partea carosabilă) a reprezentat în întreaga perioadă cauza cea mai frecventă a accidentelor rutiere grave, determinând aproximativ 22% din evenimentele rutiere grave. Tendința din ultimii ani este de reducere a numărului de accidente produse din această cauză (în 2014 s-a înregistrat o scădere cu 8,2% față de 2010).

Viteza (neregulamentară sau neadaptată la condițiile de drum) reprezintă cea de-a doua cauză de producere a accidentelor. În timp ce numărul accidentelor grave de circulație provocate de viteză a scăzut în 2014 față de 2010 (-9,5%), ponderea acestora în totalul accidentelor grave este similară în 2014 cu cea înregistrată în 2010 (19,6%). Ierarhia factorilor ce determină accidentele rutiere grave variază însă în funcție de categoria de drum, astfel că viteza reprezintă principala cauză de producere a accidentelor grave pe drumuri naționale, drumuri județene și drumuri comunale.

Neacordarea priorității pietonilor reprezintă cea de-a treia cauză de producere a accidentelor grave în România. Spre deosebire de evenimentele rutiere determinate de primele două tipuri de cauze, acciden-

tele rutiere grave produse ca urmare a neacordării de prioritate pietonilor au crescut în 2014, atât ca valoare absolută (+9,1%), cât și ca pondere în totalul accidentelor grave față de 2010, reprezentând 10,2% din totalul accidentelor produse față de 8,6% în 2010.

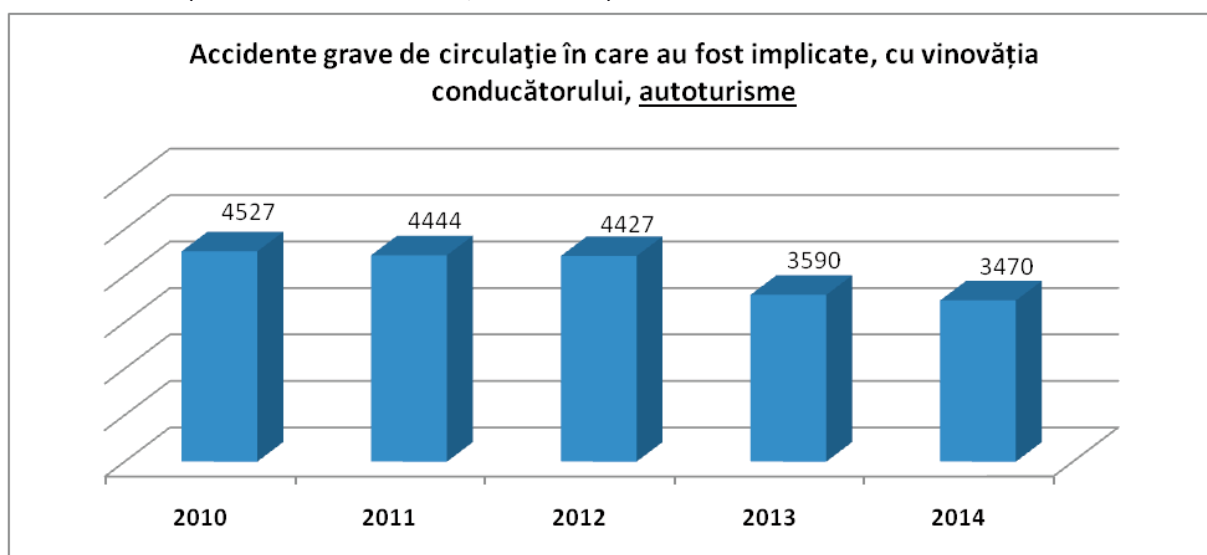
Un alt tip de accidente ce prezintă o evoluție descendentă este produs de neacordare de prioritate vehiculelor (cu -15,5% față de 2010), ca și cele produse de depășirea neregulamentară (-22,4%) sau conducerea sub influența alcoolului (-12,4%).

Accidentele grave de circulație produse de nerespectarea distanței între vehicule și abaterile bicicliștilor prezintă o evoluție particulară, concretizată într-o valoare superioară a accidentelor produse din aceste cauze în 2014 comparativ cu 2010. Astfel, numărul evenimentelor rutiere grave determinate de nerespectarea distanței între vehicule a crescut în anii 2011-2012 comparativ cu 2010, după care tendința este de scădere, însă valoarea din 2014 este încă superioară celei din anul de debut al analizei (creștere cu +6,3%). Ca și pondere, această cauză este responsabilă pentru producerea a 3,1% din accidentele grave în 2010 și 3,5% în 2014. Accidentele produse din această cauză sunt favorizate de neatenția conducătorilor auto, iar utilizarea telefoanelor mobile fără hands free sau transmiterea de mesaje în timpul conducerii, fenomene destul de frecvent întâlnite în ultimii ani, pot contribui la menținerea unei incidențe importante a acestui tip de evenimente rutiere produse.

În ceea ce privește impactul abaterilor bicicliștilor în ansamblul fenomenului rutier, se observă că incidența acestei cauze a crescut permanent în ultimii 5 ani, atât ca valoare absolută, cât și ca pondere. În 2014 s-au produs 612 accidente datorate abaterilor bicicliștilor⁴⁰ față de doar 443 în 2010, ceea ce semnifică o creștere cu 38,1%. De asemenea, ponderea accidentelor produse din această cauză în totalul evenimentelor rutiere grave a crescut de la 4,8% în 2010 la 7,2% în 2014. Explicația acestei dinamici constă probabil în utilizarea din ce în ce mai răspândită a acestui mijloc de deplasare, în condițiile insuficienței amenajărilor rutiere special destinate acestui tip de transport. De remarcat faptul că abaterile bicicliștilor reprezintă cea de-a doua cauză (după viteză) de producere a accidentelor rutiere grave pe drumurilor comunale și cea de-a treia pe drumurile județene (după viteză și indisciplinarea pietonilor).

Evoluția în funcție de tipul vehiculului implicat cu vinovăție în accidentele rutiere grave

Cele mai multe vehicule implicate cu vinovăție în accidente rutiere grave, în ultimii 5 ani, sunt reprezentate de autoturisme. Totuși, în perioada 2010-2015 s-a înregistrat o scădere atât a numărului, cât și a ponderii acestora (de la 68% în 2010 la 56,5% în 2014).



O scădere semnificativă a avut loc și în cazul conducătorilor de **mopede** (cu 57% față de 2010), responsabile fiind cel mai probabil modificările aduse de Noul Cod Rutier, conform cărora, începând cu 19 ianu-

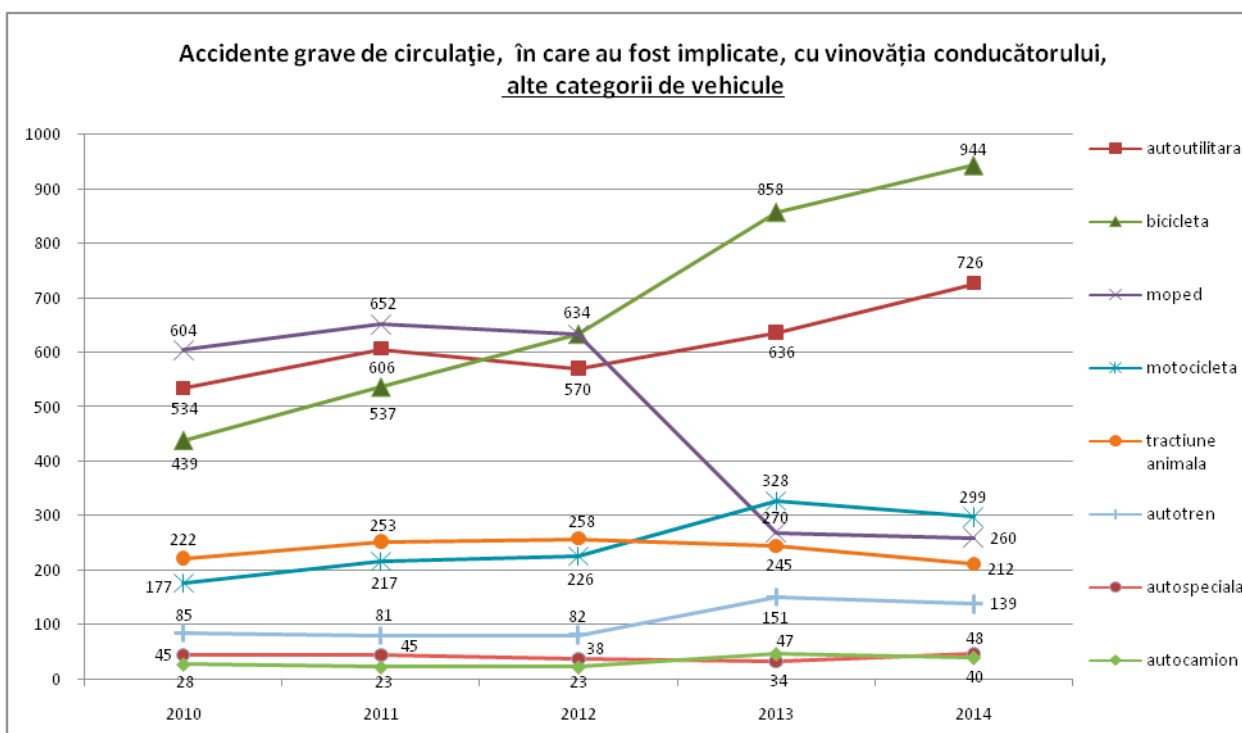
⁴⁰ abateri prevăzute în capitolul *Circulația bicicletelor*, art. 160 și 161 din HG nr. 1391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (actualizată); celelalte încălcări ale legii, precum depășirea neregulamentară sau neacordarea priorității vehiculelor sunt prevăzute la regulile generale de trafic, pentru toți participanții la trafic, inclusiv bicicliștii

arie 2013, persoanele care nu dețin permise de conducere din nicio categorie trebuie să susțină un examen teoretic și unul practic pentru obținerea permiselor din categoria AM, A1 și B1, pentru mopede, scutere, ATV-uri și alte autovehicule dotate cu motoare de capacitate mică (a căror viteză nu depășește 45km/h iar capacitatea cilindrică este sub 50cmc).

O pondere importantă în totalul accidentelor grave au bicicliștii, tendința în cazul acestor participanți la trafic fiind una ascendentă (ponderea acestora în totalul vehiculelor implicate a fost de 13,9% în 2014 față de 6,6% în 2010). De asemenea, se remarcă faptul că numărul bicicliștilor implicați cu vinovăție în accidente rutiere grave s-a dublat practic în perioada de referință.

De asemenea, după cum se observă din tabelul de mai jos, s-au înregistrat creșteri importante ale numărului motocicletelor (+68,9%), autotrenurilor (+63,5%) autocamioanelor (+42,9%) și autoutilitarelor (+36%) implicate cu vinovăția conducătorului în accidente rutiere grave.

| | Autoturism | Autoutilitară | Bicicletă | Moped | Motocicletă | Tracțiune animală | Autotren | Autospecială | Autocamion |
|-----------------|------------|---------------|-----------|-------|-------------|-------------------|----------|--------------|------------|
| 2010 | 4.527 | 534 | 439 | 604 | 177 | 222 | 85 | 45 | 28 |
| 2011 | 4.444 | 606 | 537 | 652 | 217 | 253 | 81 | 45 | 23 |
| 2012 | 4.427 | 570 | 634 | 634 | 226 | 258 | 82 | 38 | 23 |
| 2013 | 3.590 | 636 | 858 | 270 | 328 | 245 | 151 | 34 | 47 |
| 2014 | 3.470 | 726 | 944 | 260 | 299 | 212 | 139 | 48 | 40 |
| (+/-) 2014-2010 | -23.3 | 36.0 | 115.0 | -57.0 | 68.9 | -4.5 | 63.5 | 6.7 | 42.9 |



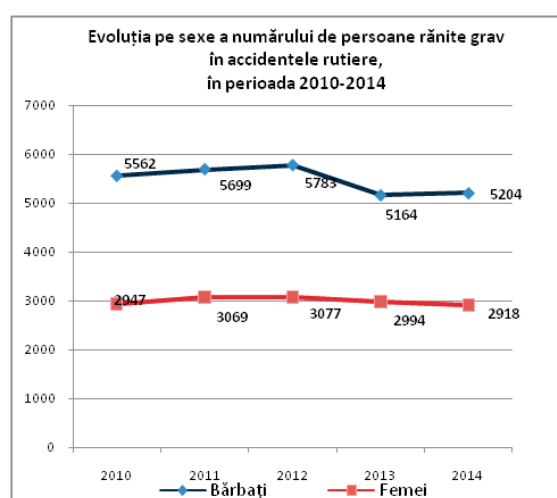
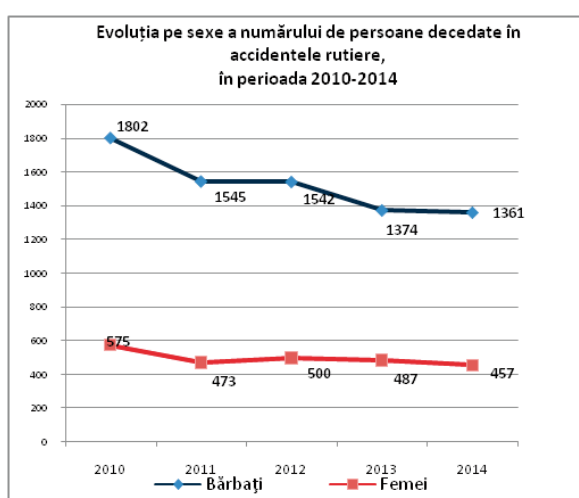
Evoluția în funcție de caracteristicile victimelor accidentelor rutiere grave

În ultimii 5 ani, numărul victimelor accidentelor rutiere grave (morți și răniți grav) înregistrează o evoluție descendentă. Această dinamică nu este însă unitară, ci prezintă unele particularități în funcție de caracteristicile persoanelor vătămate în evenimente rutiere.

În ceea ce privește distribuția în funcție de sex a victimelor accidentelor rutiere, se constată o tendință mai accelerată de scădere a victimizării în rândul bărbaților. Astfel, numărul persoanelor de sex masculin decedate în accidente rutiere a scăzut în 2014 cu 24,5% față de 2010, în timp ce scăderea în cazul persoanelor de sex feminin este de doar 20,5%. Diferența este semnificativă și în ceea ce privește persoanele rănite grav: scădere cu 6,4% a bărbaților răniți grav, comparativ cu 1% în cazul femeilor rănite grav în accidente rutiere.

| | Morți | | Răniți grav | |
|-----------------|---------|--------|-------------|-------|
| | Bărbați | Femei | Bărbați | Femei |
| 2010 | 1.802 | 575 | 5.562 | 2.947 |
| 2011 | 1.545 | 473 | 5.699 | 3.069 |
| 2012 | 1.542 | 500 | 5.783 | 3.077 |
| 2013 | 1.374 | 487 | 5.164 | 2.994 |
| 2014 | 1.361 | 457 | 5.204 | 2.918 |
| (+/-) 2014-2010 | -24.5% | -20.5% | -6.4% | -1% |

Se remarcă totodată ponderea mai mare a bărbaților în cadrul victimelor accidentelor rutiere. Astfel, în ultimii 5 ani, numărul bărbaților decedați în accidente rutiere a fost triplu comparativ cu numărul femeilor, iar numărul bărbaților răniți grav a fost dublu față de cel al femeilor, explicația fiind probabil relaționată de numărul mai mare al bărbaților prezenți în trafic, precum și prin faptul că aceștia își asumă mai frecvent decât femeile o serie de riscuri în trafic⁴¹.

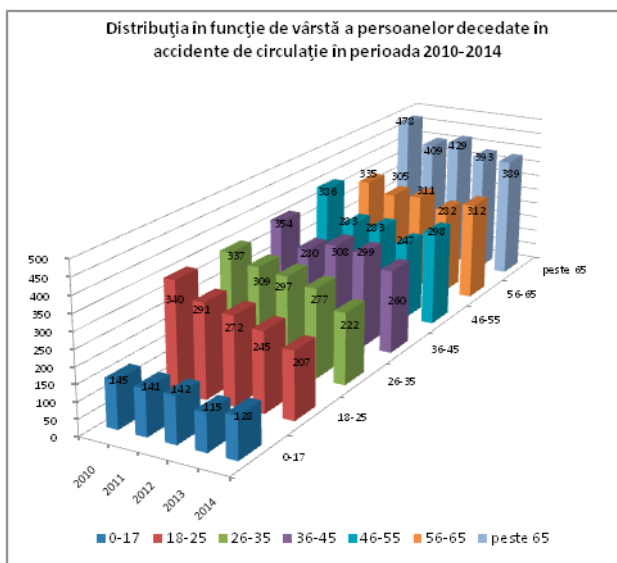
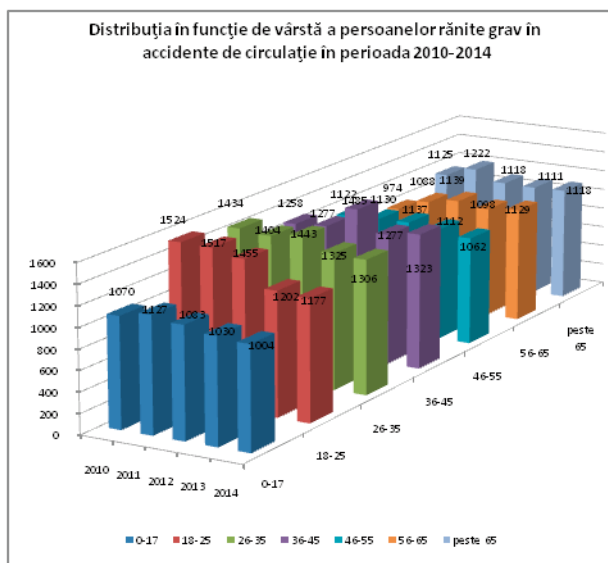


Analiza distribuției pe categorii de vârstă a persoanelor decedate în accidente rutiere grave

În ultimii 5 ani, persoanele peste 65 ani au reprezentat cea mai mare pondere în totalul persoanelor decedate în accidente rutiere, tendința fiind de ușoară creștere a reprezentării acestora (de la 20,1% în 2010 la 21,4% în 2014), în timp ce persoanele sub 18 au fost cel mai puțin reprezentate (7% în 2014). Făcând referire la dinamica din ultimii 5 ani se constată o ușoară scădere a proporției tinerilor în ansamblul decedaților în accidente rutiere (persoanele de la 14,3% în 2010 la 11,4% în 2014 în cazul persoanelor între 18-25 ani și de la 14,2% în 2010 la 12,2% în 2014 în cazul celor cu vârsta între 26 și 35 ani). În aceeași perioadă, ponderea persoanelor cu vârste între 36-45 ani și 46-55 ani a rămas relativ constantă (14,9% în 2010 și 14,3% în 2014, respectiv 16,3% în 2010 și 16,4% în 2014). O creștere s-a înregistrat în cazul persoane de 56-65 ani, de la 14,1% în 2010 la 17,2% în 2014.

Raportându-ne la ponderea acestor categorii în totalul populației României, persoanele de peste 65 ani se evidențiază ca fiind principala categorie de risc rutier, ponderea acestora în totalul persoanelor decedate ca urmare a accidentelor rutiere fiind mai mare decât ponderea lor în totalul populației (21,4% comparativ cu 15,4%). Spre deosebire de anul precedent, tinerii 18-25 ani nu mai constituie următoarea categorie de risc (reprezentarea lor fiind de 11,4% în cadrul persoanelor decedate în accidente rutiere comparativ cu 9,6% în totalul populației României), fiind depășiți de categoriile 46-55 ani (16,4% față de 12,4%) și 56-65 ani (17,2% față de 13,6%).

41 Conform Sondajului de opinie asupra atitudinilor sociale privind riscul în trafic, Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității, IGPR, August, 2014

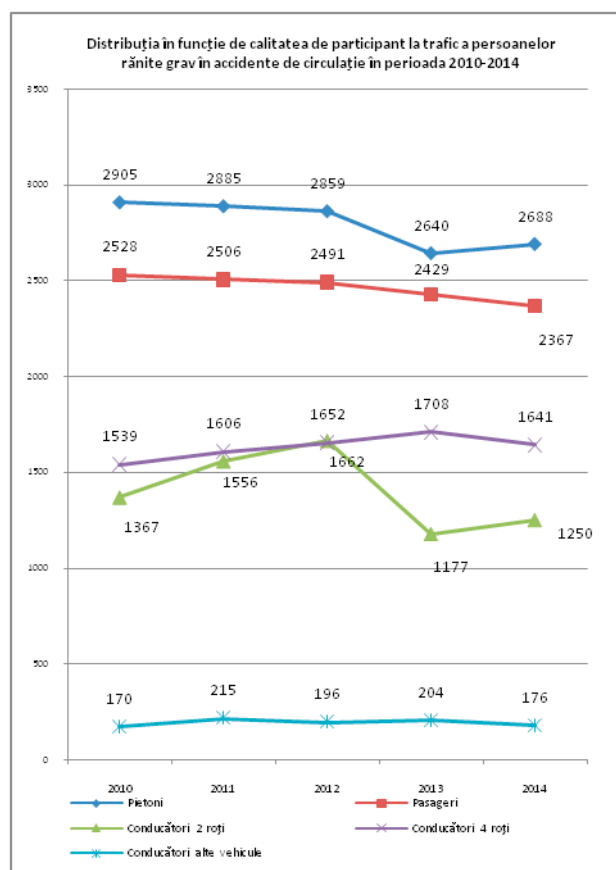
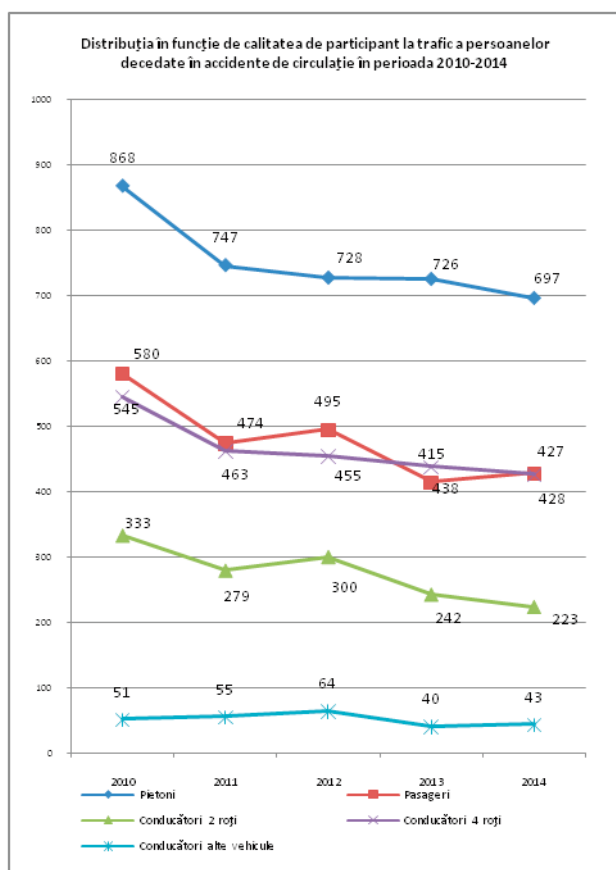


În ceea ce privește distribuția **persoanelor rănite grav** în funcție de vârstă, grupa de vârstă care prezintă cel mai ridicat nivel de vulnerabilitate este cea a tinerilor cu vârste între **18-25 de ani** (14,5% față de 9,6% în total populație). **Persoanele peste 65 de ani** ajung să dețină un procent mai mic (13,8%) decât cel înregistrat în totalul populației (15,4%), situația putând fi pusă pe seama vulnerabilității fizice crescute a persoanelor în vârstă care, odată implicate în accidente rutiere grave, au un risc mai mare de deces comparativ cu persoanele tinere.

| | Pietoni | | Pasageri | | Conducători 2 roți | | Conducători 4 roți | | Conducătoriale vehicule | |
|------------------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------------|-------------|--------------------|-------------|-------------------------|-------------|
| | Morți | Răniți grav | Morți | Răniți grav | Morți | Răniți grav | Morți | Răniți grav | Morți | Răniți grav |
| 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 |
| 2012 | 728 | 2.859 | 495 | 2.491 | 300 | 1.662 | 455 | 1.652 | 64 | 196 |
| 2013 | 726 | 2.640 | 415 | 2.429 | 242 | 1.177 | 438 | 1.708 | 40 | 204 |
| 2014 | 697 | 2.688 | 428 | 2.367 | 223 | 1.250 | 427 | 1.641 | 43 | 176 |
| (+/-) 2014-2010 | -19.7 | -7.5 | -26.2 | -6.4 | -33.0 | -8.6 | -21.7 | 6.6 | -15.7 | 3.5 |

Distribuția numărului victimelor accidentelor rutiere în funcție de calitatea de participant la trafic (ca pietoni, pasageri, conducători vehicule) indică faptul că **vulnerabilitatea cea mai mare o au pietonii**. Procentul acestora în totalul persoanelor decedate a variat între 35,7% în 2012 și 39% în 2013. O pondere importantă în totalul deceselor produse ca urmare a accidentelor rutiere dețin totodată **pasagerii și conducătorii de vehicule cu 4 roți**, aceștia reprezentând în medie 23,6%, respectiv 23% din totalul victimelor.

Comparativ cu anul 2010, pentru fiecare categorie de participant la trafic au fost înregistrate scăderi, cele mai semnificative au fost constatate în cazul conducătorii vehiculelor cu 2 roți (scădere cu o treime față de 2010), iar cele mai reduse în rândul pietonilor (-19,7%) și conducătorilor de alte vehicule (-15,7%).



Pietonii dețin ponderea cea mai importantă și în ceea ce privește persoanele grav rănite în accidente de circulație (în medie, 32,9%), urmași îndeaproape de pasageri (28,7%), în timp ce conducătorii de vehicule reprezintă, în medie, 19% din răniții grav. În ceea ce-i privești pe conducătorii de vehicule cu 2 roți aceștia au reprezentat, în medie, în perioada analizată, 16,2% din totalul persoanelor rănite grav.

Numărul persoanelor rănite grave a cunoscut o dinamică descendentă în ultimii 5 ani. Făcând referire la calitatea participantului la trafic, se observă că această tendință de scădere este valabilă în cazul pietonilor și pasagerilor, numărul acestor categorii de participanți răniți grav în accidente de circulație scăzând în 2014 cu 7,5%, respectiv 6,4% față de 2010. Numărul conducătorilor de vehicule cu 4 roți răniți grav a prezentat o tendință de creștere în perioada 2010-2013, acesta fiind întreruptă în 2014, când a avut loc o scădere cu 4% față de anul anterior. În ceea ce-i privește pe conducătorii de vehicule cu 2 roți, tendința a fost de creștere în anii 2010-2012, pentru ca în 2013 să aibă loc o scădere puternică (cu -29,2% față de anul anterior), urmată de o creștere ușoară în 2014 (cu 6,2% față de 2013).



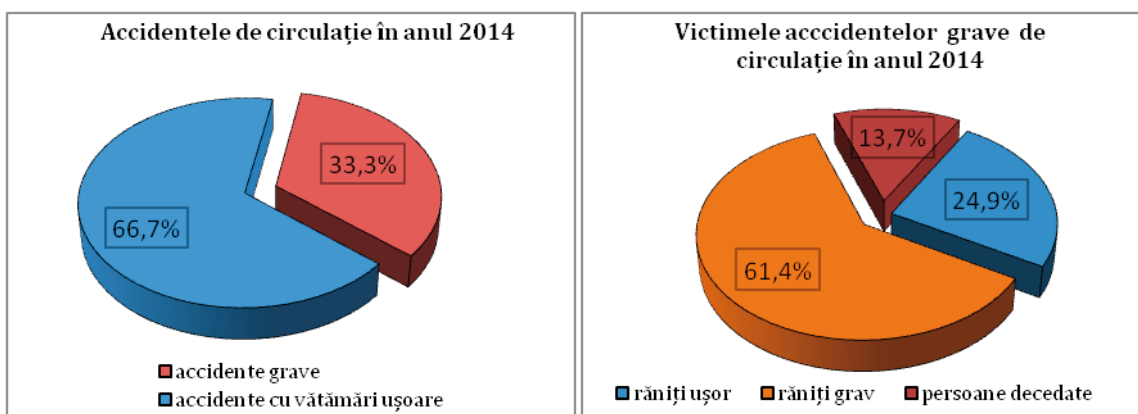
CAPITOLUL III

DINAMICA ACCIDENTELOR RUTIERE GRAVE ÎN ANUL 2014

Considerente generale

În anul 2014, pe drumurile publice din România s-au produs 25355 accidente rutiere care au avut drept urmări vătămări corporale ale participanților. 33,3% dintre acestea (8447 evenimente) au fost accidente rutiere grave, restul de 16908 accidente fiind soldate cu vătămări ușoare.

În accidentele rutiere grave produse în anul 2014, și-au pierdut viața 1818 persoane, iar 8122 au fost rănite grav. Pe lângă acestea, din accidentele grave de circulație au mai rezultat și 3297 răniți ușor.



În 2014, indicatorii de măsurare ai accidentelor rutiere grave se mențin pe același trend ca și în anul 2013: numărul accidentelor grave – scădere cu 1,26%, numărul persoanelor rănite grav – relativ constant (scădere cu 0,44%), numărul persoanelor decedate – scădere cu 2,31%.

În anul 2014, s-au produs zilnic, în medie, 69 de accidente rutiere care s-au soldat cu vătămarea persoanelor, 23 dintre ele fiind accidente rutiere grave. Din accidentele grave au rezultat, în medie, 36 de victime în fiecare zi, dintre care: 9 au suferit răni ușoare, 22 de persoane au fost rănite grav, iar 5 persoane și-au pierdut viața.

Analiză detaliată

Caracteristicile accidentelor rutiere grave

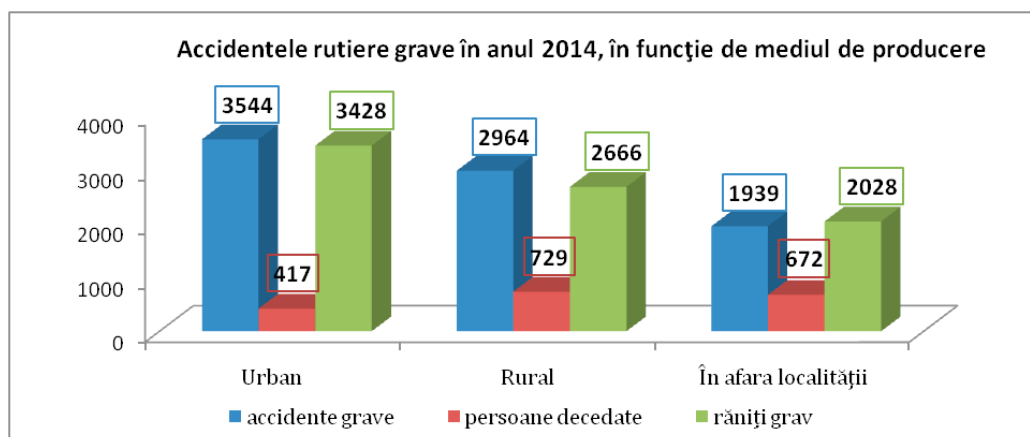
În cele ce urmează vom prezenta elementele ce ilustrează contextul producerii accidentelor rutiere grave din anul 2014 și anume: cele legate de locul producerii (mediul, tipul drumului, caracteristica drumului), de momentul în care apar astfel de situații (ora din zi, ziua din săptămână, luna anului), precum și de condițiile meteo care au însoțit producerea accidentelor rutiere grave. De asemenea, vom analiza cauzele principale ale producerii accidentelor rutiere grave și tipul impactului.

Locul producerii accidentelor rutiere grave

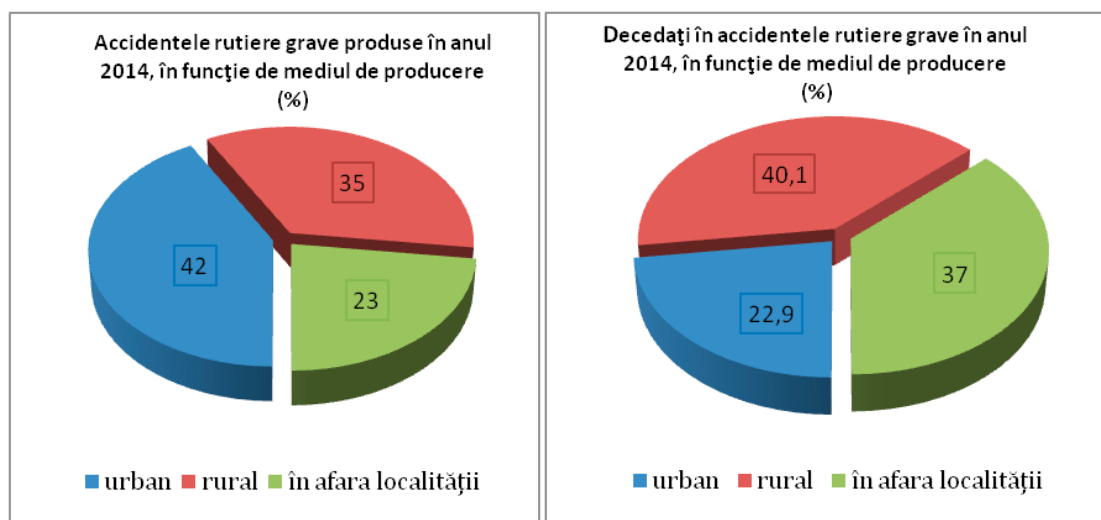
- ❖ mediul de producere

În funcție de locul în care s-au produs accidentele grave de circulație pe parcursul anului 2014, remarcăm că în localitățile urbane au avut loc cele mai multe dintre acestea (42%).

Raportat la numărul persoanelor decedate în urma accidentelor grave, ordinea din clasament se schimbă, cele mai multe persoane pierzându-și viața ca urmare a unor astfel de evenimente pe drumurile din mediul rural, apoi pe drumurile din afara localităților, mediul urban fiind pe ultimul loc.



Procentual situația se prezintă în modul următor:



Atât indicele de mortalitate rutieră, adică ponderea persoanelor decedate în totalul accidentelor grave înregistrate, cât și cel de victimizare rutieră, care reprezintă ponderea persoanelor decedate și rănite grav în totalul accidentelor grave, în funcție de mediul de producere, arată că evenimentele de acest tip care survin pe drumurile din afara localităților produc cele mai multe victime per accident.

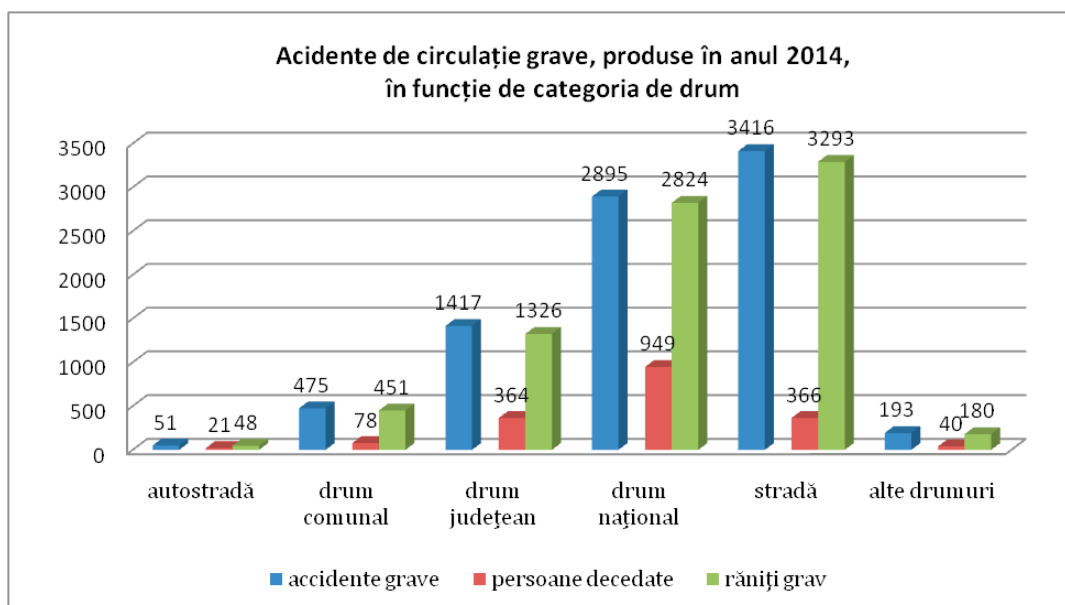
| Mediu | Indice mortalitate (nr. morți *100/nr. accidente grave) | Indice victimizare rutieră [(nr. morți+nr. răniți) * 100/nr. accidente grave] |
|----------------------|---|---|
| urban | 11,8 | 108,5 |
| rural | 24,6 | 114,5 |
| în afara localității | 34,7 | 139,2 |
| total | 21,5 | 117,7 |

Așa cum am sugerat și în anii anteriori, diferențele relevate de acești indici pot fi explicate atât prin caracteristicile obiective ale regimului de trafic pentru fiecare mediu (infrastructura rutieră, limitele legale de viteză, intensitatea diferită a traficului rutier, tipurile diferite de vehicule prezente pe drumurile publice ș.a.), precum și prin modul diferit de utilizare al vehiculelor de către participanții la trafic în funcție de tipul de drum specific fiecărui mediu în parte (scopul utilizării vehiculului, gradul de ocupare a vehiculelor, obiceiurile turistice și de petrecere a timpului liber).

❖ tipul de drum

Cele mai multe accidente rutiere grave s-au produs pe străzile din localități (3416 evenimente rutiere de acest tip, reprezentând 40,4% din totalul lor), iar drumurile naționale se situează pe locul doi în această ierarhie (2895 evenimente, reprezentând 34,3% din total).

Autostrăzile reprezintă tipul de drum pe care s-a produs numărul cel mai mic de accidente rutiere grave (51 accidente, reprezentând 0,6% din totalul lor).

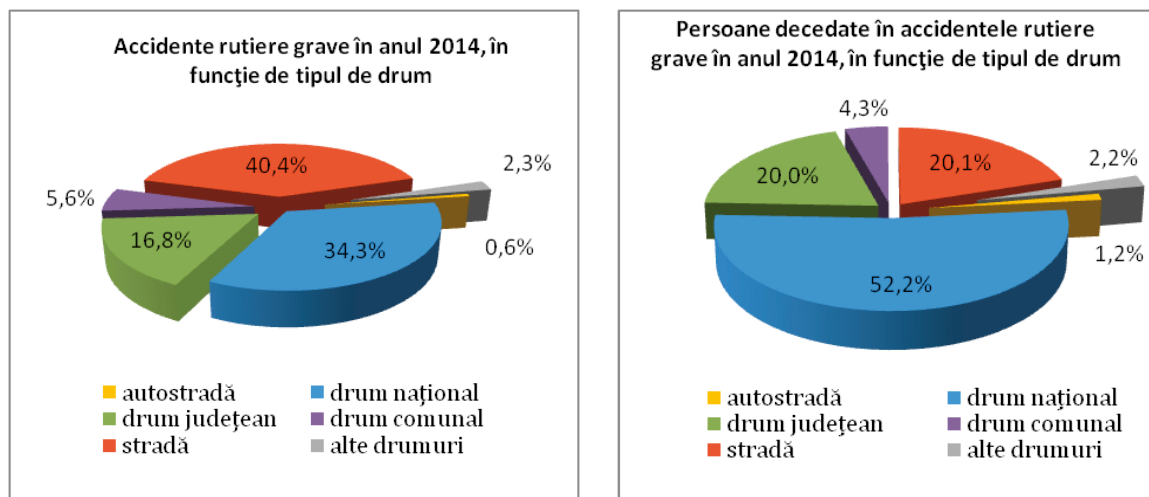


Alături de alți factori, acest clasament este influențat de lungimea rețelei de drumuri pentru fiecare categorie de drum⁴². De aceea, am calculat rata de producere a accidentelor rutiere la fiecare 100 km⁴³, pentru fiecare tip de drum. Astfel, în anul 2014, la 100 km de drum național, s-au produs 18 accidente rutiere grave, la 100 km de autostradă, s-au înregistrat în medie 8 accidente grave, la 100 de km de drumuri județene - 4 accidente grave, iar la 100 km de străzi din localități – 3 accidente rutiere grave. Cea mai mică valoare a acestei rate a fost înregistrată la nivelul drumurilor comunale (2 accidente la 100 km).

42 Statisticile privind lungimea drumurilor sunt conform datelor oferite de C.N.A.D.N.R sau de primăriile orășenești, municipale și comunale

43 Rată accidente produse la 100 Km de drum= număr accidente produse X 100 / lungimea categoriei de drum (km)

În urma analizei numărului de victime ale accidentelor rutiere grave în funcție de tipurile de drum, remarcăm că accidentele rutiere grave produse pe drumurile naționale au provocat decesul a de 2,6 ori mai multe persoane decât aceste evenimente rutiere, mai frecvente, produse pe străzi. Totodată, persoanele decedate în accidentele de pe drumurile naționale reprezintă mai mult de jumătate (52,2%) din totalul înregistrat.



Deși valorile indicilor de mortalitate, respectiv, de victimizare rutieră, calculate pentru diferitele categorii de drumuri din România, în anul 2014 plasează autostrăzile pe prima poziție în clasament, aceștia trebuie interpretați cu prudență, având în vedere numărul redus de accidente rutiere grave produse pe acest tip de drum⁴⁴.

Se observă, de asemenea, că raportat la fiecare o sută de accidente rutiere grave, aceste evenimente produse pe drumurile naționale provoacă cele mai multe decese, precum și cele mai multe victime (răniți grav și morți).

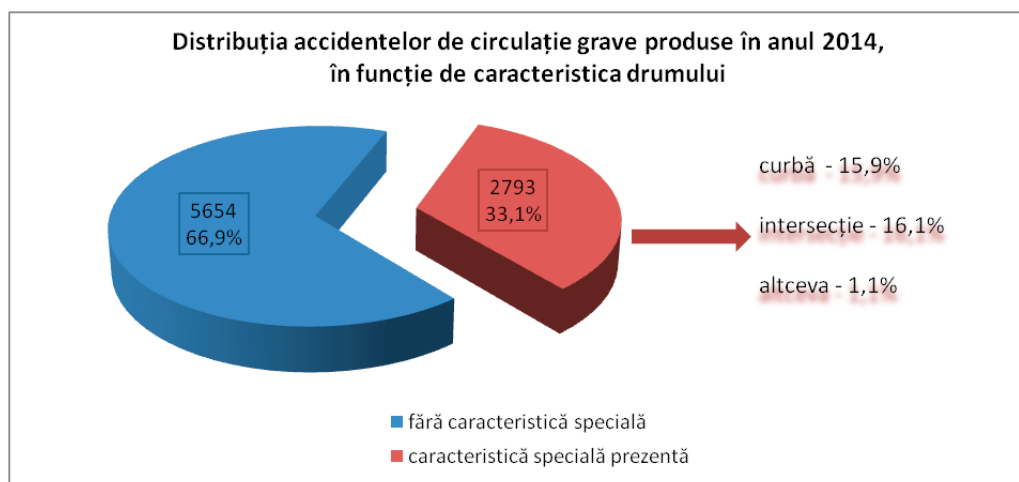
În ceea ce privește străzile din localități, valorile indicilor de victimizare și de mortalitate indică faptul că acestea sunt mai puțin periculoase din punctul de vedere al consecințelor în număr de victime, raportat la număr de accidente grave.

| Categorie drum | Indice mortalitate (nr. morți *100/nr. accidente grave) | Indice victimizare rutieră [(nr. morți+nr. răniți)* 100/nr. accidente grave] |
|----------------|--|---|
| autostradă | 41,2 | 135,3 |
| drum național | 32,8 | 130,3 |
| drum județean | 25,7 | 119,3 |
| drum comunal | 16,4 | 111,4 |
| stradă | 10,7 | 107,1 |
| alte drumuri | 20,7 | 114,0 |
| total | 21,5 | 117,7 |

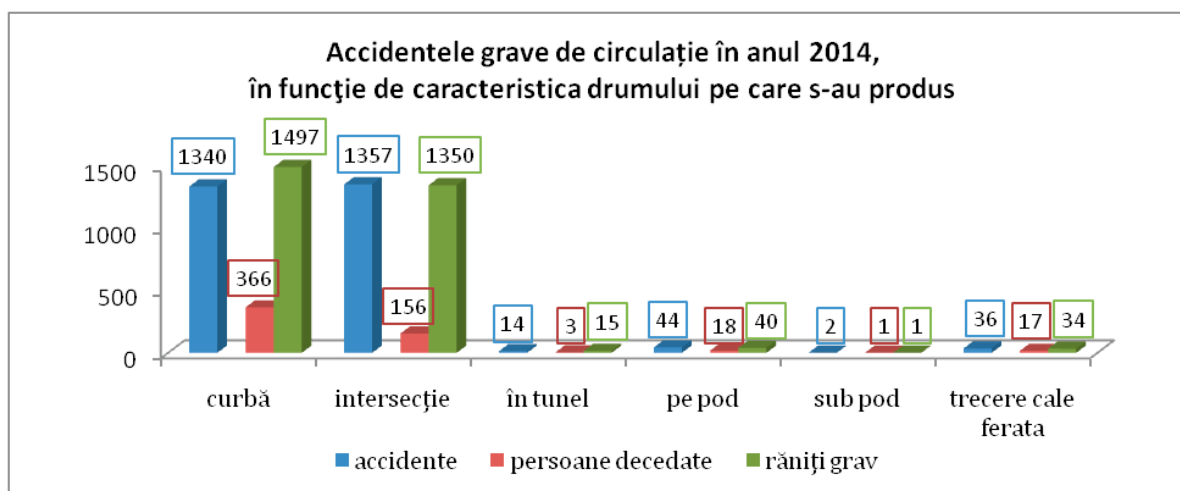
❖ caracteristica drumului

În funcție de caracteristicile drumului (curbă, intersecție, trecere la nivel cu calea ferată, tunel, pe sau sub pod, fără caracteristici speciale), remarcăm că, în anul 2014, cele mai multe accidente rutiere grave (două treimi) s-au produs pe porțiuni de drum care nu prezentau caracteristici speciale.

44 51 de accidente produse pe autostrăzi în anul 2014



Caracteristicile speciale ale drumurilor reprezintă, însă, factori semnificativi în configurarea riscului rutier pentru o treime dintre evenimentele rutiere grave. Intersecția și curba se regăsesc cel mai frecvent printre acestea (16,9% din totalul accidentelor grave de circulație s-au produs în intersecții, iar 15,6% au avut loc în curbe).



Deși segmentele de drum ce includ curbe sau intersecții sunt prezente în ponderi apropiate printre caracteristicile drumului ce descriu accidentele rutiere grave, remarcăm faptul că indicele de mortalitate pentru segmentele de curbă este de peste două ori mai mare comparativ cu cel asociat intersecțiilor. Prin urmare, comparativ cu o intersecție, un segment de drum ce include o curbă prezintă un grad mai mare de risc rutier din punct de vedere al consecințelor în număr de victime raportat la număr de accidente grave.

Totodată, calculul indicilor de mortalitate rutieră pentru fiecare dintre aceste caracteristici a surprins și caracterul deosebit de periculos al trecerii la nivel cu calea ferată. Aceeași situație se regăsește și în cazul accidentelor grave produse pe poduri⁴⁵.

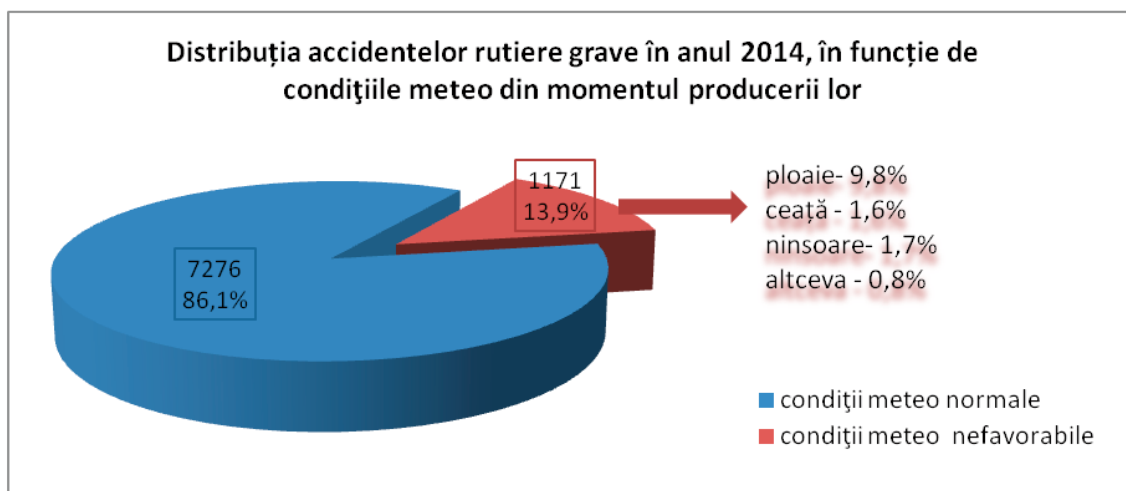
| Caracteristică drum | Indice mortalitate (nr. morți *100/nr. accidente grave) | Indice victimizare rutieră [(nr. morți+nr. răniți)* 100/nr. accidente grave] |
|---------------------|--|---|
| curbă | 27,3 | 139 |
| fără | 22,2 | 113,9 |
| în tunel | 21,4 | 128,6 |
| intersecție | 11,5 | 111 |

⁴⁵ Indicii de mortalitate rutieră, respectiv de victimizare pentru segmentele de drum în tunel și sub pod nu sunt relevanți în această situație, având în vedere numărul mic de accidente rutiere grave produse pe aceste porțiuni

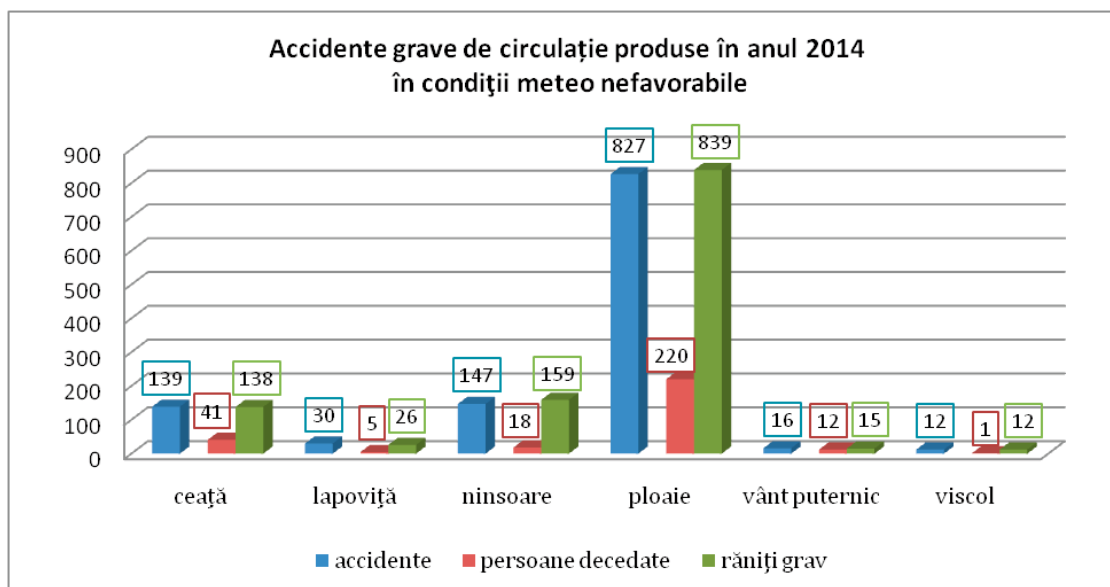
| | | |
|----------------------------------|------|-------|
| pe pod | 40,9 | 131,8 |
| sub pod | 50 | 100 |
| treccere la nivel cu cale ferată | 47,2 | 141,7 |
| total | 21,5 | 117,7 |

❖ condițiile meteo

Analizând condițiile meteorologice prezente în momentul producerii accidentelor rutiere grave din anul 2014, se constată faptul că marea majoritate (aproximativ 90%) au avut loc în condiții de vreme normală.



Dintre fenomenele meteo nefavorabile, în cazul accidentelor rutiere grave produse în anul 2014, ploaia este cel mai frecvent întâlnită (9,8% dintre accidentele rutiere din anul 2014 au avut loc pe timp ploios, 1,6% pe ceață, iar 1,7% dintre ele pe ninsoare).



Totuși, analiza indicilor de victimizare și mortalitate rutieră arată faptul că accidentele grave produse în condiții meteo nefavorabile sunt mai periculoase din punctul de vedere al numărului victimelor umane pe care le-au produs. Astfel, se constată că indicii de mortalitate, respectiv de victimizare pentru accidentele care au avut loc în condiții de vânt puternic, ceață sau ploaie au valori mai mari comparativ cu cei calculați pentru condiții de vreme normală⁴⁶.

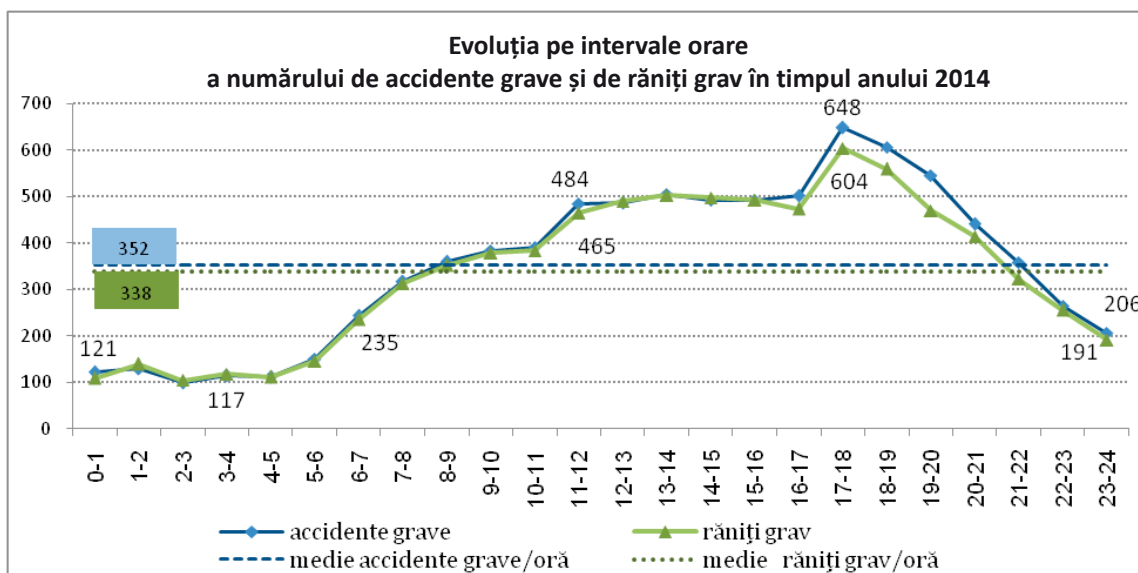
⁴⁶ totuși, se recomandă prudență în interpretarea acestor indici, având în vedere numărul redus de accidente produse în condiții de vânt puternic

| Condiții meteo | Indice mortalitate (nr. morți *100/nr. accidente grave) | Indice victimizare rutieră [(nr. morți+nr. răniți) * 100/nr. accidente grave] |
|----------------|--|--|
| ceață | 29,5 | 128,8 |
| lapoviță | 16,7 | 103,3 |
| ninsoare | 12,2 | 120,4 |
| normal | 20,9 | 116,2 |
| ploaie | 26,6 | 128,1 |
| vânt puternic | 75 | 168,8 |
| viscol | 8,3 | 108,3 |
| total | 21,5 | 117,7 |

Momentul producerii accidentelor rutiere grave

❖ ora din zi

Realizând analiza momentului din zi⁴⁷ când s-au produs accidentele rutiere din anul 2014, constatăm faptul că aceste evenimente s-au concentrat mai ales în intervalul orar 16⁰⁰-20⁰⁰.



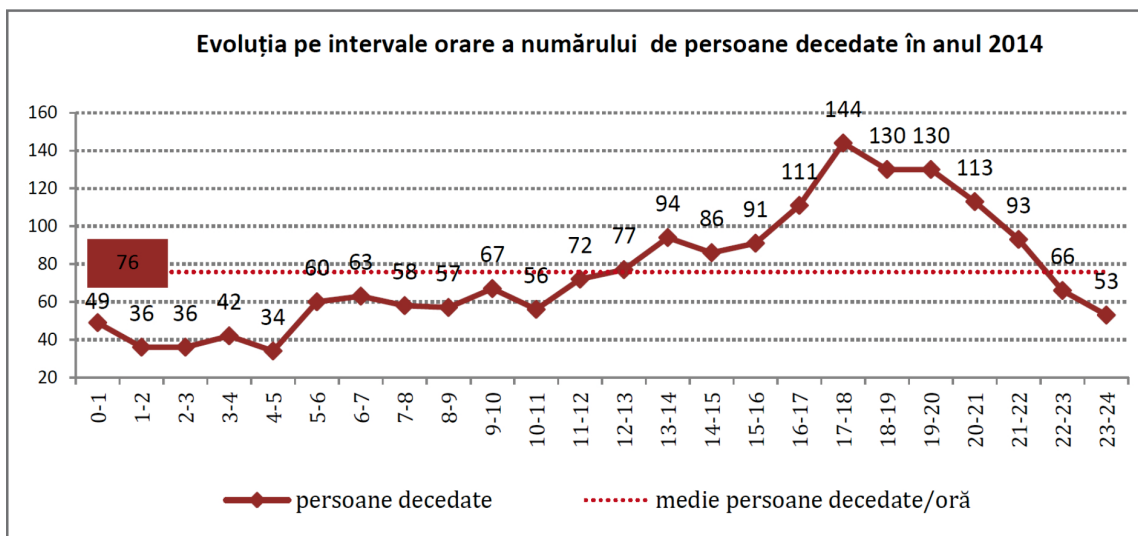
Începând cu miezul nopții, numărul accidentelor rutiere grave se află în relativă stagnare până la ora 6⁰⁰, în continuarea trendului descendent demarat după ora 18⁰⁰ a zilei anterioare.

Pe parcursul orelor dimineții, numărul acestor evenimente rutiere crește de la oră la oră, ajungând ca în intervalul orar 8⁰⁰-9⁰⁰ aproape să se tripleze comparativ cu intervalul orar 0⁰⁰-1⁰⁰. Până la ora 11⁰⁰, aceste valori se mențin relativ constante (cu o ușoară tendință de creștere). În intervalul orar 11⁰⁰-12⁰⁰ urmează o nouă creștere a numărului de accidente rutiere grave, cifre care se mențin relativ constante până în ora 17⁰⁰. În intervalul orar 17⁰⁰-18⁰⁰ numărul acestor evenimente ajunge la valori maxime. De la ora 18⁰⁰ se observă reducerea treptată a numărului accidentelor rutiere grave, descreștere ce continuă până spre primele ore ale zilei următoare.

Se remarcă, de asemenea, cum distribuția numărului persoanelor decedate o urmează cu multă fidelitate pe cea a numărului de accidente.

Curba care reprezintă numărul deceselor corespunde celor mai importante accente ale evoluției pe ore a numărului de accidente grave. Astfel, intervalul orar 16⁰⁰-20⁰⁰ reprezintă perioada în care se înregistrează cel mai mare număr de pierderi de vieți omenești în accidente rutiere.

⁴⁷ numărul total de accidente rutiere grave înregistrat pe tot parcursul anului, într-un interval de timp de o oră. ex: între ora 17:00 și ora 18:00, pe tot parcursul anului s-au înregistrat un număr de 648 accidente rutiere grave



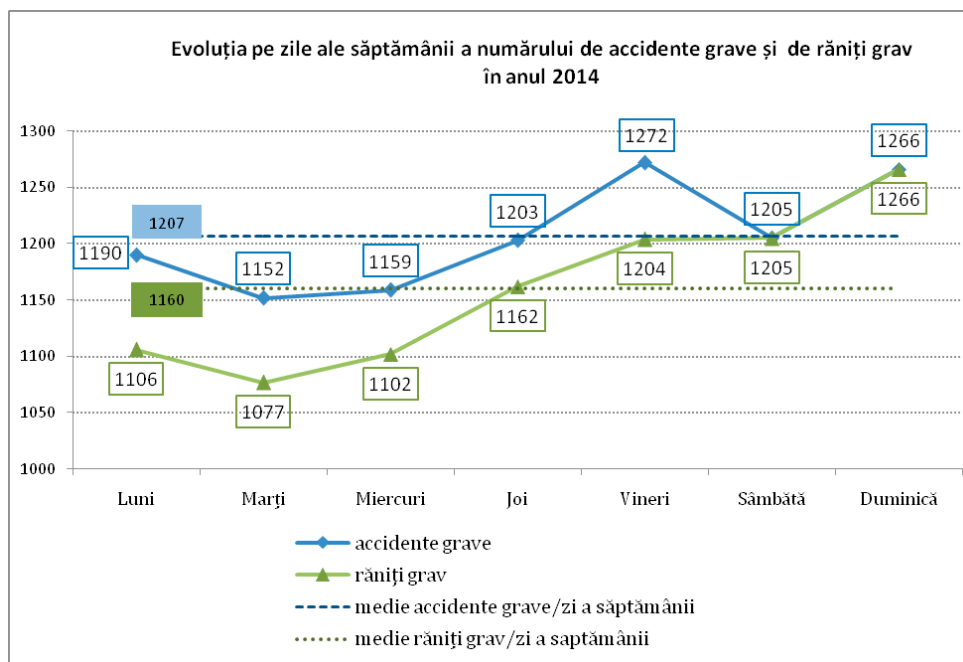
Deși cel mai mare număr de evenimente rutiere grave a avut loc în a doua parte a zilei, evenimentele rutiere care produc cele mai multe decese și răni grave per accident sunt cele care au avut loc în timpul nopții și în primele ore ale dimineții.

| Ora | Indice mortalitate (nr. morți *100/nr. accidente grave) | Indice victimizare rutieră [(nr. morți+nr. răniți)* 100/nr. accidente grave] |
|----------------|--|---|
| între 0 si 1 | 40,5 | 129,8 |
| între 1 si 2 | 27,9 | 135,7 |
| între 2 si 3 | 36,7 | 142,9 |
| între 3 si 4 | 36,8 | 139,5 |
| între 4 si 5 | 30,6 | 130,6 |
| între 5 si 6 | 39,7 | 135,8 |
| între 6 si 7 | 25,9 | 122,6 |
| între 7 si 8 | 18,4 | 117,4 |
| între 8 si 9 | 15,9 | 113,9 |
| între 9 si 10 | 17,4 | 115,9 |
| între 10 si 11 | 14,3 | 112,5 |
| între 11 si 12 | 14,9 | 111,0 |
| între 12 si 13 | 15,8 | 116,7 |
| între 13 si 14 | 18,6 | 118,0 |
| între 14 si 15 | 17,5 | 118,5 |
| între 15 si 16 | 18,5 | 118,5 |
| între 16 si 17 | 22,2 | 116,6 |
| între 17 si 18 | 22,2 | 115,4 |
| între 18 si 19 | 21,4 | 113,7 |
| între 19 si 20 | 23,8 | 109,9 |
| între 20 si 21 | 25,7 | 119,8 |
| între 21 si 22 | 26,0 | 115,9 |
| între 22 si 23 | 25,0 | 121,6 |
| între 23 si 24 | 25,7 | 118,4 |
| total | 21,5 | 117,7 |

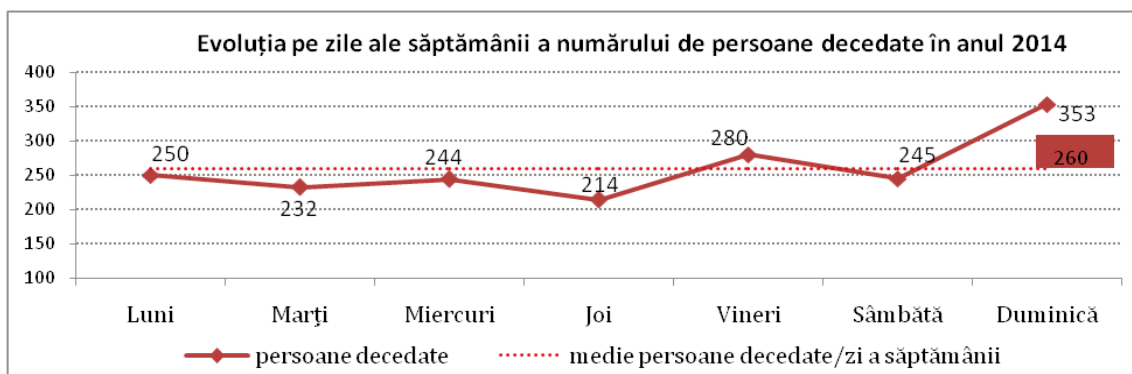
❖ ziua săptămânii

În anul 2014, s-au produs în fiecare săptămână, în medie, 162 accidente rutiere grave, în care 156 de persoane au fost rănite grav, iar 35 de persoane și-au pierdut viața.

Așa cum arată și reprezentarea grafică de mai jos, în zilele de luni, marți, miercuri și sâmbătă, atât numărul de accidente, cât și numărul de persoane rănite grav este mai redus, comparativ cu zilele de joi, vineri și duminică⁴⁸. Un factor care poate explica o mare parte a acestei variații este valoarea diferită a traficului rutier în week-end față de zilele de lucru, determinată de deplasările pe distanțe mai mari ale populației.



Aceeași explicație este valabilă și în cazul numărului de persoane decedate în funcție de zilele săptămânii, întrucât numărul cel mai mare de persoane care și-au pierdut viața în accidente rutiere corespunde zilelor de vineri și duminică. Astfel, zilele în care numărul plecărilor și revenirilor în localitățile de domiciliu este mai ridicat sunt marcate și de creșterea numărului de decese în accidente rutiere grave.

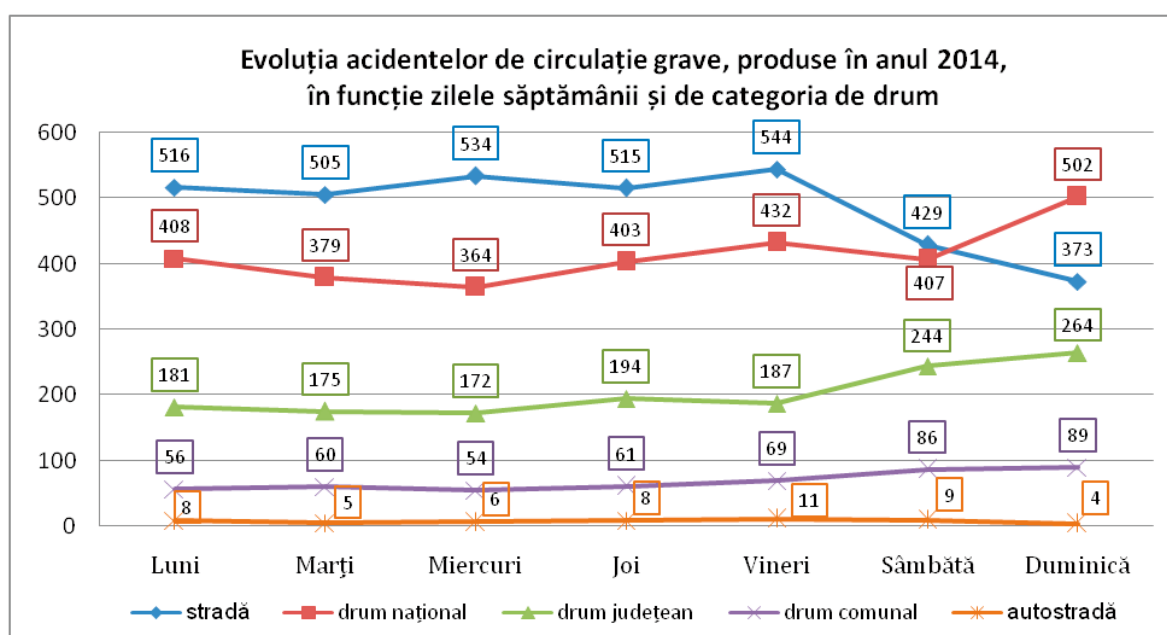


Valorile indicilor de mortalitate și victimizare rutieră sunt sugestive în privința descrierii gradului de pericolozitate al accidentelor produse în diferitele zile ale săptămânii. Astfel, ziua de duminică pare a fi cea mai periculoasă din punctul de vedere al numărului victimelor per eveniment, atât persoane rănite grav, cât și persoane decedate.

48 numărul total de accidente rutiere grave înregistrat pe tot parcursul anului, într-o anumită zi a săptămânii. ex: în toate zilele de vineri ale anului, în anul 2014 au avut loc 1272 accidente grave

| Ziua | Indice mortalitate (nr. morți *100/nr. accidente grave) | Indice victimizare rutieră [(nr. morți+nr. răniți)* 100/nr. accidente grave] |
|-----------------|--|---|
| luni | 21,0 | 113,9 |
| marți | 20,1 | 113,6 |
| miercuri | 21,1 | 116,1 |
| joi | 17,8 | 114,4 |
| vineri | 22,0 | 116,7 |
| sâmbătă | 20,3 | 120,3 |
| duminică | 27,9 | 127,9 |
| total | 21,5 | 117,7 |

Așa cum arată și graficul de mai jos, zilele săptămânii au influență și asupra tipului de drum pe care se petrec preponderent accidentele grave de circulație, astfel că valorile maxime sunt înregistrate în timpul săptămânii pe străzile din localități, iar în zilele de week-end pe drumurile naționale și pe cele județene.



❖ luna

În fiecare lună a anului 2014 au avut loc, în medie, 704 accidente rutiere grave, care au dus la 152 decese și 677 persoane rănite grav.

Distribuțiile pe lunile anului ale accidentelor rutiere grave, persoanelor rănite grav și persoanelor decedate în astfel de evenimente înregistrează aproximativ aceeași evoluție.

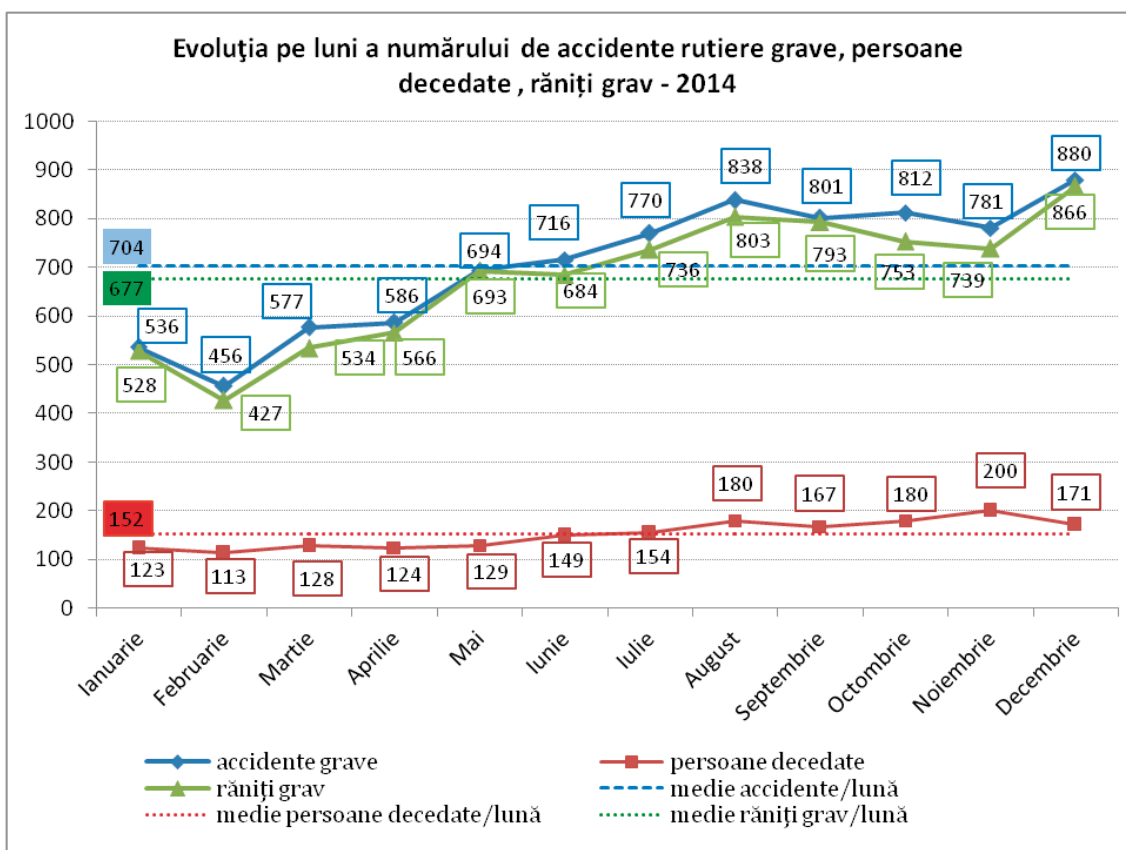
Astfel, anul 2014 începe cu valori reduse la toți indicatorii accidentelor rutiere grave, mai mici cu peste o treime decât cele înregistrate în luna decembrie 2013.

În luna februarie se înregistrează o reducere importantă, față de ianuarie, în ceea ce privește numărul accidentelor grave (scădere cu 15%) și numărul persoanelor rănite grav (scădere cu 19%).

În luna martie au loc creșteri importante (+27% accidente grave, +13% persoane decedate, +25% persoane rănite grav), tendință de creștere care se menține până în luna august.

În lunile de toamnă se constată o stagnare a numărului de accidente și de persoane rănite grav, chiar o ușoară reducere, însă au loc creșteri ale numărului de persoane decedate din august până în noiembrie, cu un reviriment în septembrie.

În luna decembrie 2014 se înregistrează o nouă creștere a numărului de accidente rutiere grave și a persoanelor rănite grav, însă o reducere a numărului de persoane decedate, toate valorile fiind însă peste nivelul lunilor de concediu (iunie, iulie, august).



În cele ce urmează, vom prezenta un calendar al accidentelor rutiere grave produse pe parcursul anului 2014, realizat prin intersecția dintre ora din zi, ziua săptămânii și luna anului. În acest fel, am identificat cele mai periculoase momente ale anului 2014 din prisma numărului accidentelor grave de circulație. Considerăm acest calendar a fi util mai ales în activitatea viitoare de prevenire a accidentelor rutiere grave. Prin urmare:

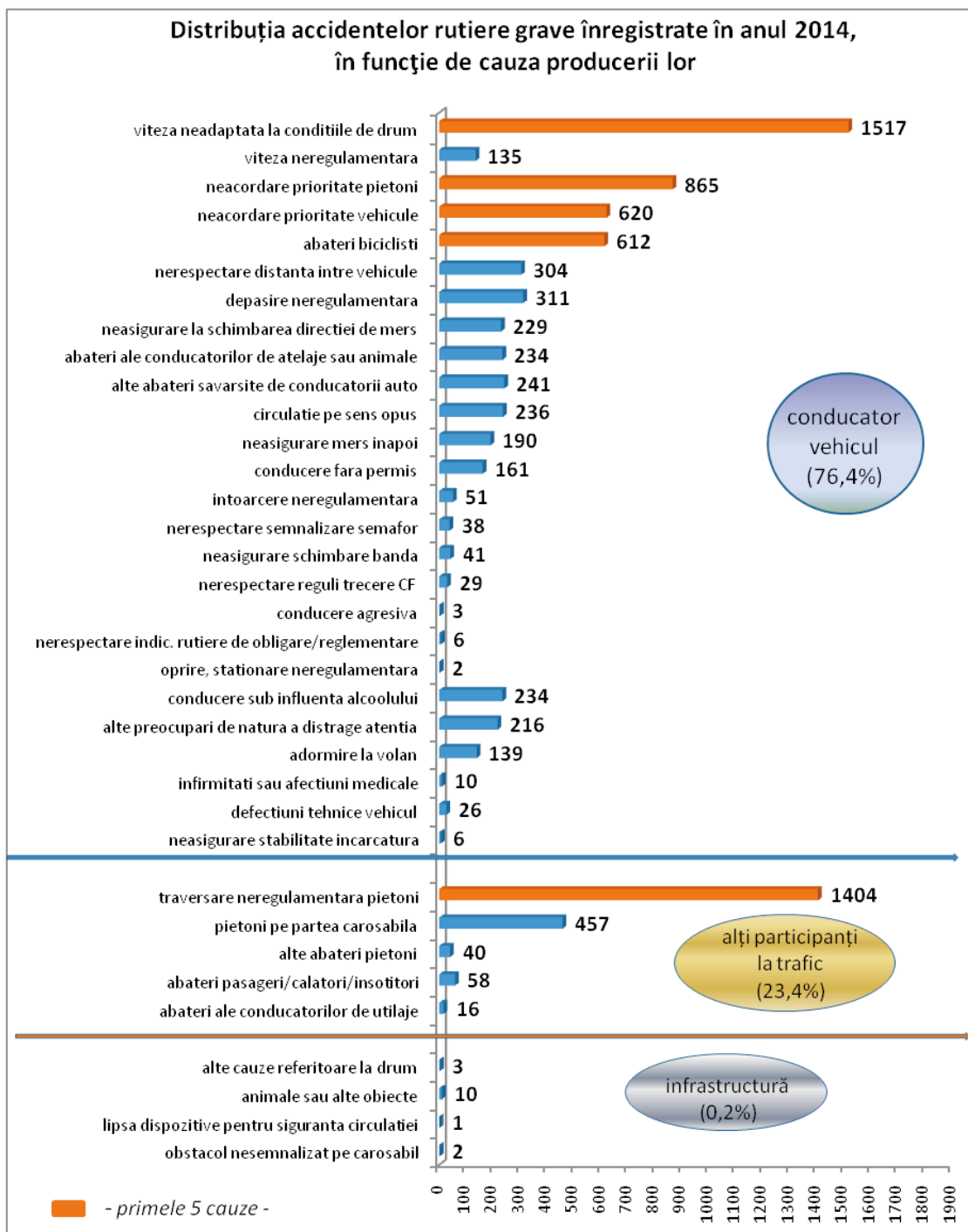
- în zilele de luni s-au produs cele mai multe accidente grave în luna septembrie, în intervalele orare 8⁰⁰-12⁵⁹ și 17⁰⁰-19⁵⁹;
- în zilele de marți – numărul cel mai mare de accidente rutiere grave a avut loc în luna decembrie, în aceleași intervale orare;
- în zilele de miercuri – tot în luna decembrie, în intervalul orar 14⁰⁰-19⁵⁹;
- joi – în lunile iulie (mai ales în intervalul orar 13⁰⁰-19⁵⁹) și octombrie (intervalul orar 17⁰⁰-20⁵⁹);
- vineri – în lunile octombrie (intervalele orare 11⁰⁰-14⁵⁹ și 18⁰⁰-20⁵⁹) și noiembrie (intervalul orar 16⁰⁰-18⁵⁹);
- sâmbătă – în lunile august între orele 10⁰⁰-11⁵⁹ și 21⁰⁰-22⁵⁹, septembrie între orele 13⁰⁰-16⁰⁰ și 19⁰⁰.

Calendar al accidentelor rutiere grave produse in anul 2014 pe ore, zile ale saptamanii si luni ale anului

| Ziua | Ora | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Total luna/luna | |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------|-------------|
| Luna | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | |
| Luna | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | |
| Januarie | 2 | | | | | 1 | 6 | 3 | 1 | 5 | 4 | 4 | 3 | 5 | 3 | 3 | 7 | 9 | 5 | 7 | 1 | 2 | 2 | 1 | 74 |
| Februarie | 1 | 5 | | | | 1 | 1 | 2 | 5 | 1 | 3 | 3 | 2 | 7 | 3 | 2 | 7 | 2 | 4 | 4 | 4 | 3 | 1 | 1 | 62 |
| Martie | 1 | 2 | 2 | 1 | | 1 | 2 | 4 | 3 | 5 | 6 | 6 | 3 | 9 | 7 | 12 | 3 | 5 | 9 | 9 | 3 | 1 | 2 | 3 | 99 |
| Aprilie | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | | 2 | 3 | 2 | 4 | 3 | 8 | 6 | 2 | 7 | 6 | 6 | 5 | 2 | 2 | 9 | 3 | 3 | 3 | 84 |
| Mai | 1 | 2 | 1 | 1 | | 3 | 3 | 8 | 6 | 8 | 5 | 4 | | 7 | 3 | 10 | 7 | 3 | 4 | 5 | 2 | 7 | 1 | 1 | 92 |
| Iunie | 4 | 5 | 1 | 2 | 1 | 2 | 3 | 2 | 8 | 7 | 1 | 5 | 9 | 9 | 9 | 7 | 7 | 4 | 7 | 6 | 5 | 3 | 3 | 1 | 111 |
| Iulie | 3 | 1 | 2 | 2 | 3 | 4 | 2 | 4 | 5 | 5 | 2 | 4 | 3 | 5 | 5 | 6 | 6 | 4 | 6 | 1 | 7 | 1 | 8 | 4 | 93 |
| August | 2 | 2 | | | | 3 | 4 | 2 | 6 | 6 | 8 | 3 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 6 | 2 | 13 | 5 | 6 | 5 | 1 | 95 |
| Septembrie | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | 5 | 11 | 6 | 10 | 8 | 10 | 7 | 9 | 6 | 5 | 8 | 6 | 8 | 10 | 7 | 5 | 2 | 136 |
| Octombrie | 2 | 2 | | | | 1 | 2 | 9 | 6 | 6 | 3 | 7 | 6 | 6 | 6 | 8 | 10 | 7 | 10 | 5 | 8 | 4 | 2 | 1 | 111 |
| Noiembrie | 2 | 2 | 1 | | | 3 | 1 | 6 | 1 | 4 | 12 | 4 | 7 | 5 | 7 | 6 | 9 | 8 | 12 | 12 | 5 | 2 | 3 | 1 | 115 |
| Decembrie | 2 | 1 | 1 | | | 1 | 3 | 5 | 5 | 8 | 6 | 7 | 4 | 8 | 7 | 7 | 2 | 9 | 12 | 7 | 12 | 2 | 5 | 3 | 118 |
| Total ora/luna | 24 | 25 | 10 | 11 | 11 | 22 | 38 | 48 | 65 | 71 | 56 | 63 | 60 | 75 | 69 | 75 | 79 | 77 | 74 | 77 | 58 | 45 | 36 | 21 | 1190 |
| Luna | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | |
| Januarie | 1 | 1 | | | | 6 | 1 | 6 | 6 | 4 | 6 | 1 | 3 | 3 | 2 | 1 | 5 | 9 | 10 | 2 | 5 | 3 | 2 | | 77 |
| Februarie | 1 | | | 3 | | 1 | 1 | 5 | 3 | 1 | 2 | 3 | 4 | 3 | 5 | 5 | 5 | 2 | 2 | 10 | 6 | 1 | 1 | 1 | 65 |
| Martie | 1 | | | | 1 | | 4 | 5 | 2 | 4 | 5 | 7 | 7 | 6 | 8 | 2 | 2 | 3 | 8 | 6 | 2 | 2 | 2 | 1 | 78 |
| Aprilie | 1 | 2 | | | | 4 | 5 | 4 | 3 | 12 | 7 | 1 | 7 | 6 | 5 | 6 | 9 | 1 | 3 | 3 | 9 | 5 | 1 | | 94 |
| Mai | 1 | 1 | | | 2 | | 1 | 3 | 3 | 3 | 4 | 5 | 2 | 10 | 5 | 6 | 4 | 6 | 4 | 4 | 2 | 2 | 3 | 2 | 74 |
| Iunie | 2 | 2 | 1 | | 1 | 2 | 6 | 3 | 5 | 3 | 7 | 5 | 7 | 7 | 2 | 7 | 3 | 9 | 5 | 2 | 4 | 5 | 1 | | 87 |
| Iulie | 2 | 3 | | | | 2 | 3 | 2 | 7 | 9 | 3 | 2 | 9 | 9 | 8 | 5 | 9 | 9 | 9 | 4 | 7 | 3 | 7 | 4 | 120 |
| August | 3 | | | 1 | 1 | 1 | 2 | | 4 | 7 | 4 | 15 | 6 | 4 | 3 | 10 | 4 | 7 | 4 | 9 | 3 | 3 | 3 | 5 | 99 |
| Septembrie | 2 | 3 | 1 | | | 4 | 2 | 5 | 3 | 1 | 2 | 9 | 5 | 5 | 11 | 6 | 5 | 6 | 12 | 1 | 6 | 10 | 4 | 3 | 106 |
| Octombrie | 1 | | | 1 | | 1 | 7 | 8 | 7 | 5 | 2 | 7 | 10 | 2 | 12 | 3 | 4 | 5 | 11 | 10 | 5 | 2 | 1 | 3 | 107 |
| Noiembrie | 1 | | | 1 | | 1 | 4 | 9 | 6 | 2 | 3 | 5 | 6 | 5 | 5 | 4 | 8 | 13 | 6 | 4 | 5 | 6 | 1 | 1 | 96 |
| Decembrie | 1 | 3 | 2 | | | 1 | 7 | 6 | 12 | 6 | 8 | 8 | 4 | 7 | 8 | 6 | 19 | 19 | 9 | 6 | 7 | 1 | 2 | | 149 |
| Total ora/marti | 13 | 16 | 2 | 9 | 6 | 25 | 44 | 61 | 63 | 52 | 53 | 72 | 82 | 58 | 71 | 65 | 66 | 87 | 88 | 65 | 56 | 54 | 21 | 23 | 1152 |
| Luna | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | |
| Januarie | 1 | 1 | 3 | 2 | | 2 | 6 | 8 | 3 | 3 | 4 | 6 | 3 | 3 | 5 | 7 | 7 | 6 | 6 | 10 | 2 | 5 | 3 | 2 | 93 |
| Februarie | 1 | | | | | 2 | 2 | 3 | 1 | 5 | 4 | 7 | 4 | 4 | 1 | 4 | 3 | 2 | 8 | 8 | 5 | 4 | 3 | 3 | 74 |
| Martie | 1 | | | | | 2 | 2 | 1 | 6 | 4 | 6 | 4 | | 4 | 5 | 4 | 5 | 2 | 6 | 1 | 2 | 2 | 2 | | 57 |
| Aprilie | 1 | 2 | 4 | 1 | | 2 | 3 | 4 | 5 | 3 | 3 | 6 | 8 | 9 | 4 | 4 | 6 | 6 | 1 | 1 | 8 | 3 | 2 | | 86 |
| Mai | 1 | 1 | 1 | 1 | | 2 | 5 | 4 | 5 | 5 | 4 | 6 | 5 | 8 | 3 | 4 | 5 | 2 | 7 | 9 | 7 | 1 | 2 | | 88 |
| Iunie | 1 | 2 | 3 | 1 | | 3 | 1 | 2 | 5 | 4 | 5 | 6 | 8 | 7 | 7 | 5 | 12 | 6 | 4 | 7 | 5 | 1 | 4 | 1 | 97 |
| Iulie | 2 | 1 | | | 1 | 4 | 1 | 1 | 1 | 6 | 7 | 6 | 10 | 9 | 9 | 9 | 6 | 6 | 6 | 10 | 4 | 5 | 6 | 2 | 112 |
| August | 2 | 1 | | | 1 | 3 | 2 | 4 | 3 | 8 | 3 | 5 | 5 | 11 | 12 | 6 | 5 | 6 | 6 | 8 | 1 | 5 | 3 | 3 | 100 |
| Septembrie | 5 | | | | | 2 | 3 | 5 | 3 | 7 | 8 | 6 | 3 | 8 | 5 | 6 | 7 | 5 | 2 | 9 | 5 | 2 | 3 | | 94 |
| Octombrie | 3 | 2 | 1 | | | 1 | 7 | 7 | 1 | 6 | | 5 | 6 | 6 | 9 | 9 | 5 | 11 | 11 | 11 | 11 | 1 | 2 | 2 | 118 |
| Noiembrie | 1 | | | | 3 | 3 | 3 | 5 | 9 | 5 | 4 | 5 | 3 | 8 | 7 | 2 | 5 | 14 | 8 | 3 | 2 | 2 | 2 | | 96 |
| Decembrie | 2 | 1 | 2 | | | 2 | 9 | 5 | 8 | 3 | 7 | 11 | 3 | 7 | 8 | 10 | 7 | 23 | 9 | 9 | 7 | 3 | 5 | 2 | 144 |
| Total ora/miercuri | 9 | 16 | 12 | 8 | 9 | 26 | 44 | 49 | 47 | 55 | 53 | 73 | 64 | 79 | 76 | 63 | 71 | 95 | 73 | 80 | 70 | 34 | 29 | 24 | 1159 |
| Luna | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | |
| Januarie | 1 | 1 | 1 | | | 3 | 5 | 7 | 2 | 4 | 4 | 4 | 3 | 5 | 6 | 10 | 6 | 6 | 5 | 2 | 4 | | 2 | 2 | 83 |
| Februarie | 1 | 1 | | 1 | | 2 | 2 | 5 | 3 | 5 | 4 | 5 | 3 | 4 | 4 | 2 | 2 | 1 | 6 | 8 | 2 | | | 2 | 62 |
| Martie | 2 | | | | | 1 | 2 | 7 | 5 | 9 | 3 | 5 | 6 | 7 | 4 | 3 | 6 | 4 | 13 | 6 | 2 | 1 | 2 | | 88 |
| Aprilie | 2 | | | | 1 | 3 | 2 | 3 | 4 | | 4 | 4 | 3 | 6 | 5 | 7 | 4 | 5 | 3 | 4 | 7 | 4 | 2 | | 73 |
| Mai | 1 | 2 | 3 | | | 2 | 2 | 6 | 10 | 8 | 7 | 8 | 6 | 6 | 3 | 7 | 7 | 10 | 7 | 6 | 3 | 5 | 4 | 3 | 116 |
| Iunie | 1 | 1 | 1 | | | 2 | 1 | 4 | 5 | 2 | 3 | 5 | 3 | 6 | 5 | 9 | 9 | 8 | 11 | 2 | 3 | 2 | 3 | 1 | 87 |
| Iulie | 1 | | | | 1 | 2 | 1 | | 6 | 3 | 6 | 7 | 6 | 11 | 12 | 7 | 8 | 11 | 10 | 12 | 2 | 4 | 9 | 6 | 125 |
| August | 2 | 2 | | | | 2 | 1 | | 7 | 5 | 8 | 6 | 3 | 10 | 10 | 5 | 2 | 7 | 4 | 9 | 6 | 10 | 8 | 5 | 113 |
| Septembrie | 2 | 1 | 1 | | | 1 | 4 | 4 | 6 | 8 | 9 | 3 | 9 | 5 | 3 | 8 | 7 | 3 | 7 | 10 | 5 | 5 | 5 | 1 | 107 |
| Octombrie | 2 | 2 | | | | 1 | 3 | 5 | 9 | 7 | 4 | 7 | 5 | 3 | 8 | 5 | 7 | 11 | 6 | 20 | 10 | 5 | 5 | 3 | 128 |
| Noiembrie | 1 | | | | 2 | 1 | 2 | 4 | 5 | 1 | 4 | 8 | 4 | 7 | 11 | 1 | 5 | 6 | 19 | 7 | 6 | 7 | 4 | 3 | 109 |
| Decembrie | 2 | 4 | 1 | 3 | 2 | | 1 | 5 | 4 | 3 | 6 | 6 | 7 | 4 | 7 | 5 | 7 | 6 | 10 | 11 | 7 | 3 | 2 | 3 | 112 |
| Total ora/joi | 13 | 16 | 8 | 6 | 10 | 21 | 29 | 51 | 61 | 61 | 66 | 65 | 58 | 81 | 66 | 75 | 70 | 95 | 90 | 92 | 54 | 43 | 45 | 27 | 1203 |
| Luna | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | |
| Januarie | 2 | | | | | 2 | 1 | 3 | 6 | 5 | 3 | 5 | 2 | 4 | 3 | 5 | 3 | 5 | 10 | 16 | 5 | 2 | 2 | 5 | 91 |
| Februarie | 3 | | | | | 2 | 6 | 6 | 4 | 2 | 2 | 6 | 5 | 3 | 4 | 1 | 3 | 6 | 8 | 2 | 3 | 3 | 3 | 2 | 71 |
| Martie | 1 | | | | | 2 | 2 | 3 | 2 | 3 | 8 | 4 | 4 | 7 | 5 | 6 | 5 | 4 | 9 | 11 | 3 | 2 | 1 | | 82 |
| Aprilie | 2 | | | | | | 5 | 2 | 3 | 5 | 7 | 4 | 6 | 4 | 7 | 10 | 6 | 5 | 5 | 7 | 6 | 6 | 2 | | 92 |
| Mai | 1 | 2 | 1 | 1 | | | 4 | 5 | 8 | 9 | 2 | 11 | 5 | 2 | 5 | 7 | 7 | 9 | 5 | 6 | 4 | 8 | 2 | | 104 |
| Iunie | 3 | 1 | 1 | | | 2 | 1 | 5 | 3 | 6 | 3 | 6 | 7 | 7 | 8 | 10 | 7 | 6 | 6 | 11 | 7 | 3 | 4 | 3 | 115 |
| Iulie | 1 | 3 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 3 | 4 | 5 | 4 | 8 | 5 | 3 | 7 | 12 | 4 | 5 | 2 | 7 | 5 | 4 | 5 | 3 | 94 |
| August | 3 | 3 | 3 | 2 | | 1 | 4 | 5 | 6 | 2 | 3 | 3 | 7 | 5 | 12 | 6 | 7 | 9 | 11 | 8 | 8 | 4 | 8 | 3 | 123 |
| Septembrie | 2 | 1 | 1 | | | 2 | 1 | 2 | 3 | 4 | 7 | 4 | 11 | 6 | 6 | 8 | 3 | 4 | 9 | 6 | 10 | 6 | 9 | 2 | 110 |
| Octombrie | 1 | 1 | 2 | 1 | | 2 | 2 | 1 | 4 | 6 | 5 | 6 | 8 | 15 | 10 | 8 | 5 | 10 | 3 | 8 | 14 | 11 | 6 | 3 | 139 |
| Noiembrie | 1 | 3 | 3 | | | 3 | 3 | 3 | 4 | 6 | 9 | 7 | 4 | | | | | | | | | | | | |

Cauzele producerii accidentelor rutiere grave

Cauzele principale care au determinat producerea accidentelor rutiere grave în anul 2014 au fost clasificate, în aplicația *Evidența Accidentelor de Circulație*, în 35 de categorii, care se distribuie conform graficului următor.

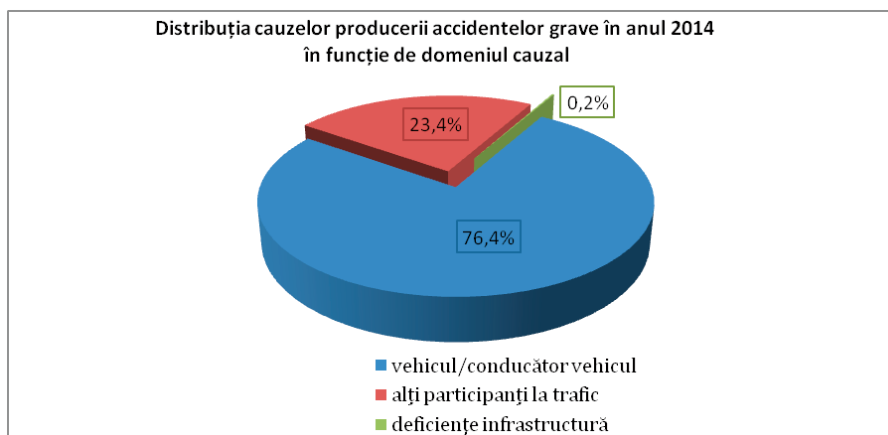


Similar anilor anteriori, primele două cauze pentru producerea accidentelor rutiere grave în anul 2014 sunt viteza neadaptată la condițiile de drum (18,0% din totalul accidentelor) precum și traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni (16,6% din totalul accidentelor). Următoarele în ierarhie sunt neacordarea priorității pietonilor (10,2%) și neacordarea priorității vehiculelor (7,3%), urmate de abaterile biciclistilor (7,2%).

După cum am precizat și în *Buletinul siguranței rutiere. Raport anual 2013*, am restrâns cele 35 de categorii de cauze la 3 domenii cauzale, cel asociat vehiculului/conducătorului de vehicul, cel derivat din comportamentul celorlalți participanți la trafic și cel legat de infrastructură, atât din considerente legate de numărul redus de accidente propuse de anumite categorii de cauze, cât și de similitudinea condițiilor ce favorizează astfel de situații.

| Domenii cauzale | Cauze incluse |
|--|---|
| vehicul/ conducător vehicul (76,4%) | |
| - viteza (19,6%) | viteză neregulamentară, viteză neadaptată la condițiile de drum |
| - neacordarea priorității pietonilor (10,2%) | neacordare prioritate pietonilor |
| - neacordarea priorității vehiculelor (7,3%) | neacordare prioritate vehiculelor |
| - alte manevre neregulamentare (21,8%) | nerespectare distanță între vehicule, depășire neregulamentară, neasigurare la schimbarea direcției de mers, circulație pe sens opus, neasigurare mers înapoi, conducere fără permis, conducere agresivă, întoarcere neregulamentară, nerrespectare semnalizare semafor, neasigurare schimbare bandă, nerrespectare reguli trecere CF, nerrespectare indicatoare rutiere de obligare sau reglementare, oprire/staționare neregulamentară, alte abateri săvârșite de conducătorii auto |
| - deficiențe ale conducătorului vehiculului (4,3%) | adormire la volan, alte preocupări de natură a distrage atenția, infirmități sau afecțiuni medicale |
| - conducere sub influența alcoolului (2,8%) | conducere sub influența alcoolului |
| - deficiențe ale vehiculului (0,4%) | defecțiuni tehnice vehicul, neasigurare stabilitate încărcătură |
| - abateri ale bicicliștilor (7,2%) | abateri bicicliști |
| - abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale (2,8%) | abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale |
| alți participanți la trafic (23,4%) | |
| - indisciplina pietonilor (22,5%) | traversare neregulamentară pietoni, pietoni pe partea carosabilă alte abateri pietoni |
| - abateri ale altor categorii de participanți la trafic (0,9%) | abateri ale conducătorilor de utilaje, abateri ale pasagerilor/ călătorilor/însoțitorilor |
| deficiențe ale infrastructurii (0,2%) | obstacol nesemnalizat pe carosabil, animale sau alte obiecte pe carosabil, alte cauze referitoare la drum |

Așa cum reiese din tabelul de mai sus, peste trei sferturi dintre accidentele rutiere grave înregistrate în anul 2014 au fost produse din cauze legate de conducătorii de vehicule (prin nerrespectarea unor reguli de circulație, efectuarea unor manevre riscante, conducere sub influența alcoolului, comportament inadecvat în conducerea vehiculelor etc.), iar aproape un sfert dintre ele derivă din abateri ale celorlalți participanți la trafic (pietoni, pasageri, conducători de utilaje etc.).



Analizând categoriile de cauze/ domeniile cauzale din prisma indicilor de mortalitate rutieră, respectiv de victimizare, remarcăm faptul că accidentele provocate de deficiențele conducătorilor de vehicule (adormire la volan, alte preocupări de natură a distrage atenția, infirmități sau afecțiuni medicale), dar și viteza (viteza neadaptată la condițiile de drum și viteza neregulamentară) produc un număr mai mare de victime (răniți grav și decedați) per accident decât celelalte categorii de cauze.

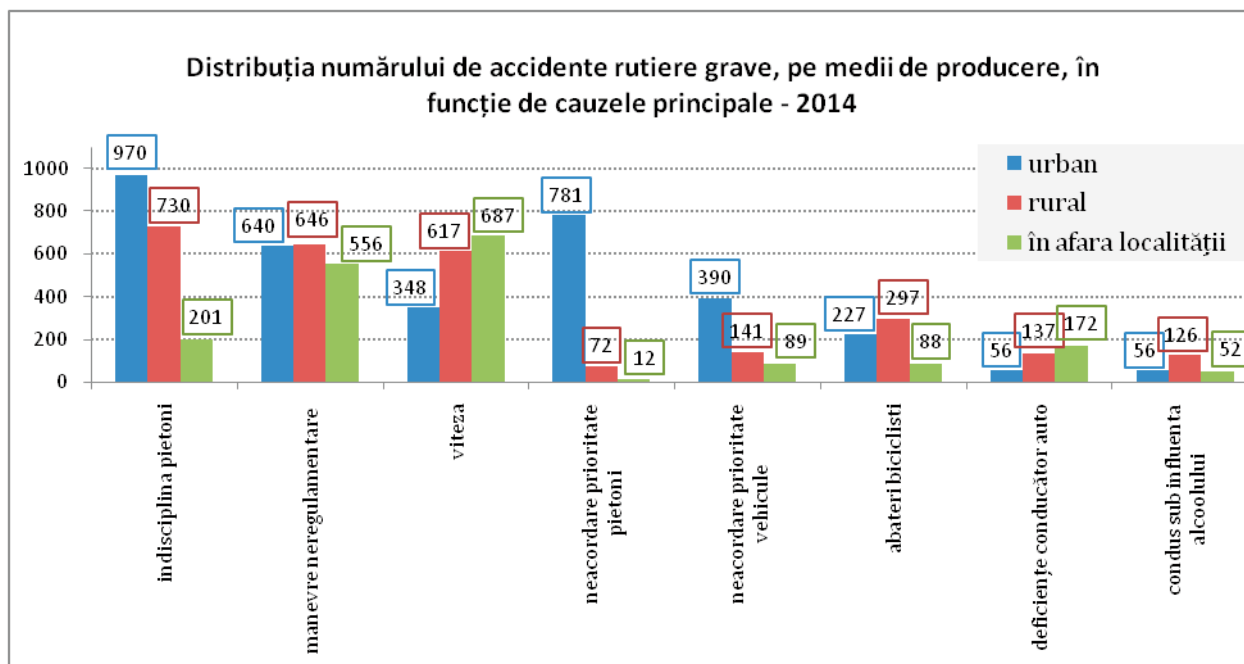
Totodată, se constată și faptul că indisciplina rutieră a pietonilor se asociază cu valori ridicate ale mortalității și ale victimizării rutiere.

Deși indicii de mortalitate, respectiv de victimizare rutieră arată că deficiențele privind starea vehiculelor aflate în traficul rutier conduc la producerea unor accidente cu un număr mai mare de victime per eveniment comparativ cu celelalte categorii de cauze, se recomandă prudență în interpretarea lor, având în vedere numărul redus de accidente grave generate din această cauză ⁴⁹.

| Domenii cauzale/categorii | Indice mortalitate (nr. morți *100/nr. accidente grave) | Indice victimizare rutieră [(nr. morți+nr. răniți)* 100/nr. accidente grave] |
|---|---|--|
| • vehicul / conducător vehicul | 20,5 | 122,7 |
| - viteza | 26,9 | 138,2 |
| - neacordarea priorității pietonilor | 11,2 | 103,1 |
| - neacordarea priorității vehiculelor | 11,1 | 117,3 |
| - alte manevre neregulamentare | 21,3 | 127,7 |
| - deficiențe ale conducătorului vehiculului | 30,4 | 129,9 |
| - conducere sub influența alcoolului | 20,9 | 121,4 |
| - deficiențe ale vehiculului | 46,9 | 125 |
| - abateri ale bicicliștilor | 15,8 | 100,8 |
| - abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale | 20,5 | 107,7 |
| • alți participanți la trafic | 24,9 | 101,4 |
| - indisciplina pietonilor | 25,4 | 101,3 |
| - abateri ale altor categorii de participanți (conducători utilaje, pasageri) | 12,2 | 104,1 |
| • deficiențe infrastructură | 18,8 | 112,5 |
| total | 21.5 | 117,7 |

Graficul următor ilustrează faptul că, în funcție de mediul de producere a accidentelor rutiere grave, se conturează o serie de diferențe în ceea ce privește cauzalitatea acestor evenimente.

49 Starea tehnică a vehiculelor și neasigurarea stabilității încărcăturii



În mediul urban, primele cauze ale producerii accidentelor grave sunt cele ce țin de nerespectarea regulilor privind acordarea priorității (1171 de cazuri, dintre care 781 de neacordarea priorității pietonilor, iar 390 de neacordarea priorității vehiculelor) și de indisciplina pietonilor (970 cazuri). Efectuarea neregulamentară a unor manevre este o a treia categorie cauzală generatoare de accidente rutiere grave în mediul urban (640 cazuri). Viteza determină într-o măsură mai redusă (348 cazuri) producerea unor astfel de evenimente în traficul din localitățile urbane. Observăm că numărul persoanelor decedate în accidente rutiere este mai redus în orașe, indiferent de tipul de cauză, comparativ cu celelalte medii.

Pentru mediul rural, cauzele ce determină producerea celor mai multe dintre accidentele rutiere grave sunt: indisciplina pietonilor (730 cazuri), efectuarea neregulamentară a unor manevre (646 cazuri), urmate de viteză (617 cazuri). O pondere importantă o au și accidentele generate de abateri ale bicicliștilor (297 cazuri), cele determinate de neacordarea de prioritate (213 cazuri, dintre care 72 de cazuri sunt de neacordare prioritate pietoni, iar 141 de neacordare prioritate vehicule) sau cele produse din cauza consumului de alcool de către conducătorul de vehicul (126 cazuri). Analiza indicilor de mortalitate pentru cele trei medii ne conduce la concluzia că, în comparație cu mediul urban, mediul rural este mai periculos din punctul de vedere al numărului de persoane decedate, indiferent de cauza principală implicată, însă mai puțin periculos decât drumurile din afara localităților.

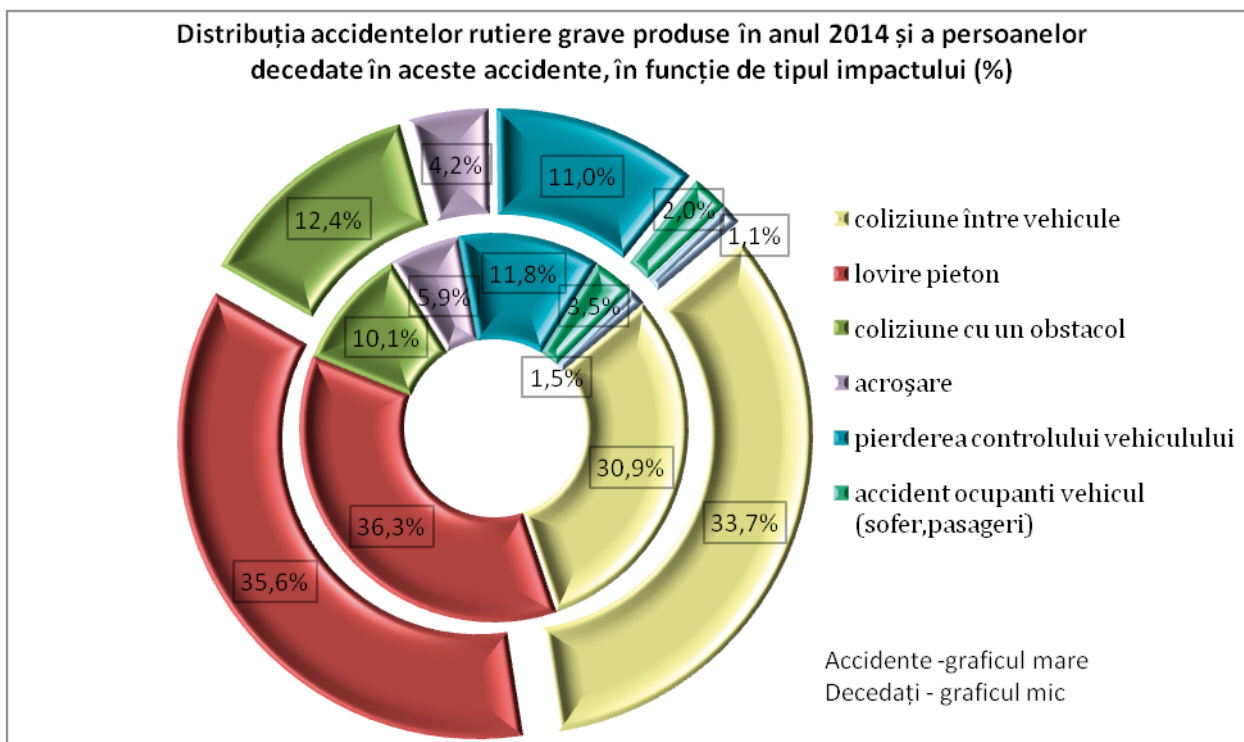
Viteza este prima cauză în producerea accidentelor rutiere grave pe drumurile din afara localităților (687 accidente). A doua în ierarhia cauzelor accidentelor grave de circulație produse în afara localităților este efectuarea neregulamentară a unor manevre în trafic (556 accidente). Totodată, se constată faptul că mortalitatea cea mai ridicată per accident se înregistrează în afara localităților.

| Domenii cauzale/categorii | Indice mortalitate (nr. morți *100/nr. accidente grave) | | |
|---|--|-------|------------------------|
| | Urban | Rural | În afara localităților |
| • vehicul / conducător vehicul | 11,2 | 22 | 32,3 |
| - viteza | 21,3 | 26,3 | 30,4 |
| - neacordarea priorității pietonilor | 8,8 | 34,7 | 25 |
| - neacordarea priorității vehiculelor | 5,6 | 14,9 | 29,2 |
| - alte manevre neregulate | 10,8 | 19,5 | 35,6 |
| - deficiențe ale conducătorilor vehiculelor | 25 | 21,9 | 39 |
| - conducere sub influența alcoolului | 12,5 | 21,4 | 28,8 |

| | | | |
|---|------|------|------|
| - deficiențe ale vehiculului | 42,9 | 50 | 47,1 |
| - abateri ale bicicliștilor | 9,3 | 19,9 | 19,3 |
| - abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale | 14,3 | 19,1 | 27,5 |
| • alți participanți la trafic | 13,3 | 32,4 | 54,1 |
| - indisciplinarea pietonilor | 13,7 | 32,6 | 55,2 |
| - abateri ale altor categorii de participanți (conducători utilaje, pasageri) | 2,3 | 27,3 | 25 |
| • deficiențe infrastructură | 25 | 0 | 33,3 |
| total | 11,8 | 24,6 | 34,7 |

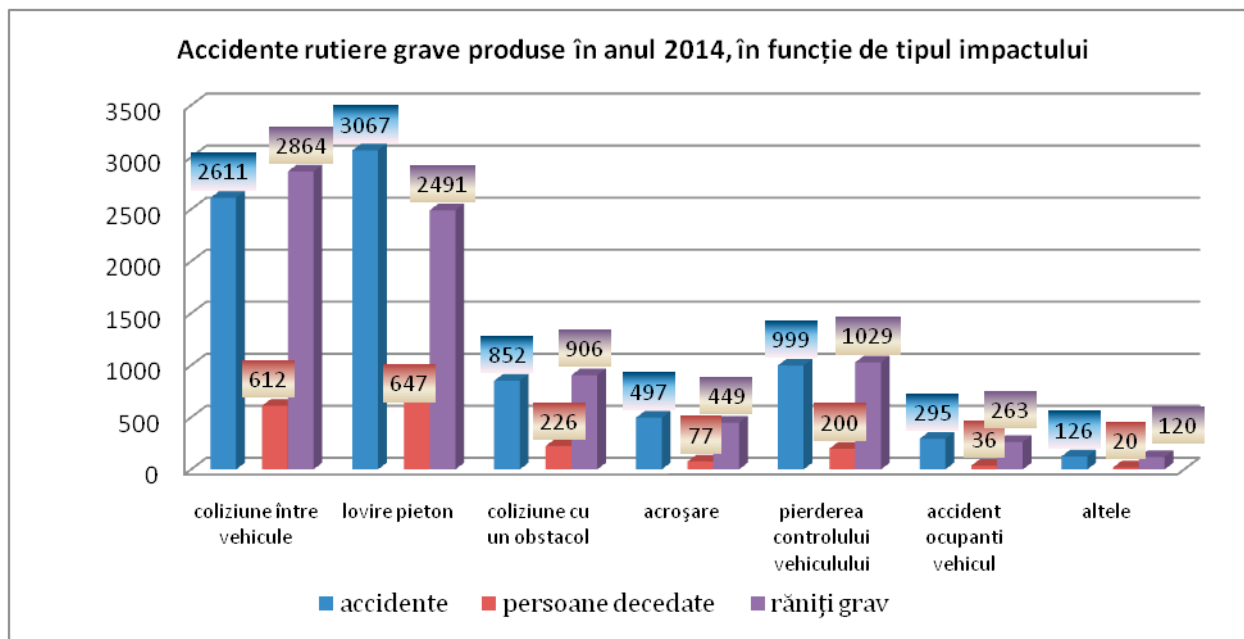
Tipul impactului

În descrierea condițiilor în care s-au produs accidentele rutiere grave, un loc aparte îl ocupă modul de producere (sau tipul impactului). Ca și în anii anteriori, în anul 2014, cea mai mare parte a accidentelor grave de circulație se subscriu categoriilor **lovire pieton** (3067 de accidente, adică 35,6% din total) și **coliziune între vehicule** (2611 accidente, 33,7%). **Lovirea unui obstacol** (12,4%) sau **pierderea controlului vehiculului** (derapare, răsturnare, acvaplantare etc. – 11%) au ponderi mai reduse.



Deși cele mai multe accidente rutiere grave produse în anul 2014 au fost loviri ale pietonilor, remarcăm faptul că accidentele de tip coliziune între vehicule, mai puține ca număr, au produs un număr mai mare de răniți grav.

Similar anului 2013 însă, în accidentele în care au fost loviți pietoni în anul 2014 și-au pierdut viața cele mai multe persoane.



Analiza indicilor de mortalitate, respectiv de victimizare rutieră, arată faptul că, alături de coliziunile între vehicule, un nivel ridicat de pericolozitate din punct de vedere al numărului de persoane victimizate (rănite grav sau decedate) au și accidentele în care un vehicul intră în coliziune cu un obstacol în afara carosabilului. De asemenea, un indice mare de victimizare se constată și în cazul accidentelor produse prin pierderea controlului vehiculului.

| Tip impact | Indice mortalitate rutieră (nr. morți *100/ nr. accidente grave) | Indice victimizare rutieră [(nr. morți+nr. răniți)* 100/ nr. accidente grave] |
|---|--|---|
| coliziune între vehicule | 23,4 | 133,1 |
| lovire pieton | 21,1 | 102,3 |
| coliziune cu un obstacol | 26,5 | 132,9 |
| acroșare | 15,5 | 105,8 |
| pierderea controlului vehiculului | 20,0 | 123,0 |
| accident ocupanți vehicul (șofer, pasageri) | 12,2 | 101,4 |
| altele | 15,9 | 111,1 |
| total | 21,5 | 117,7 |

Punând în relație tipul impactului cu cauzele principale de producere a accidentelor rutiere grave, observăm faptul că mai mult de jumătate dintre cazurile de lovire a pietonilor (58%) se produc din vina pietonilor (traversări neregulamentare – 43,5%⁵⁰ sau prezența pietonilor pe partea carosabilă – 13,6%). Peste un sfert dintre aceste situații (26,9%) sunt generate de neacordarea priorității pietonilor de către conducătorii de vehicule.

Aproximativ jumătate dintre **coliziunile între vehicule** (46,4%) produse în anul 2014 au fost *tampo-nări laterale*, o treime au reprezentat-o *coliziunile frontale* (32,2%), iar 13,4% dintre acestea au fost tamponări *față-spate* între vehicule⁵¹.

Coliziunile frontale între vehicule au ca prime cauze *viteza neadaptată la condițiile de drum* (31,3%), *circulația pe sens opus a vehiculelor* (19,9%), *depășirea neregulamentare* (13,2%) și *neacordarea de prioritate altor vehicule* (8,7%)⁵².

50 Pondere în totalul cazurilor de lovire de pietoni (3067 cazuri)

51 Ponderi în totalul cazurilor de coliziuni între vehicule (2611 cazuri)

52 Ponderi în totalul cazurilor de coliziuni frontale între vehicule (840 cazuri)

Coliziunile laterale între vehicule sunt cauzate mai ales de *neacordarea de prioritate altor vehicule* (38,2%), de *abateri ale bicicliștilor* (11,8%), de *neasigurare la schimbarea direcției de mers* (11,6%) și de *viteza neadaptată la condițiile de drum* (9,2%)⁵³.

Așa cum era de așteptat, coliziunile față-spate între vehicule sunt generate în primul rând de *nerespectarea distanței între vehicule* (62,8%)⁵⁴.

Accidentele de tip *coliziune cu un obstacol* sunt reprezentate în cea mai mare parte (95,1%) de *coliziuni cu obstacole din afara carosabilului*. *Viteza neadaptată la condițiile de drum* (53,1%), *adormirea la volan a conducătorului și alte preocupări de natură de a distrage atenția* (15,4%) sau *conducerea sub influența alcoolului* (8%)⁵⁵ sunt cauzele generatoare ale acestui tip de accidente.

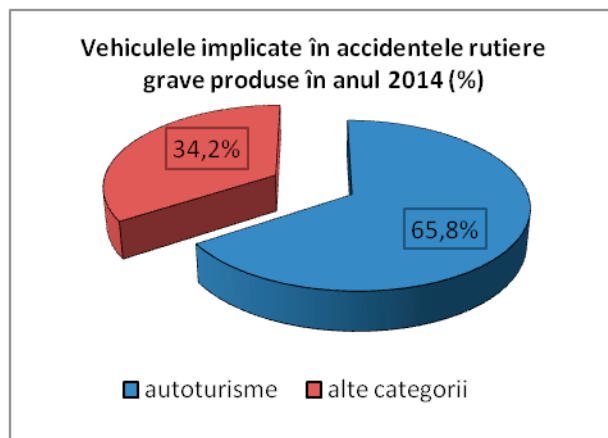
Aproximativ trei sferturi dintre accidentele produse prin *pierderea controlului vehiculului* sunt *răsturnări ale vehiculelor* (72,5%)⁵⁶, restul fiind *derapări, căderi în afara carosabilului sau acvaplanări*. Viteza (neadaptată la condițiile de drum și neregulamentară) este responsabilă pentru 55,6% dintre aceste tipuri de accidente.

Caracteristicile participanților și ale vehiculelor implicate în producerea accidentelor rutiere grave

Analiza accidentelor rutiere grave produse pe drumurile publice din România în anul 2014, prin prisma contextului în care acestea s-au produs, va fi completată în cele ce urmează de descrierea participanților (participanți implicați și vinovați, victime) și a vehiculelor (implicate și ai căror conducători au fost vinovați).

Vehiculele

În anul 2014, în accidentele rutiere grave au fost implicate 12202 vehicule, din care vom considera în analiză 11894 vehicule (întrucât 308 vehicule fără autopropropulsie au fost eliminate datorită caracteristicii lor de a fi remorcate de alt vehicul). Cea mai numeroasă categorie a vehiculelor implicate este reprezentată de autoturisme (7825), adică 65,8% din total.



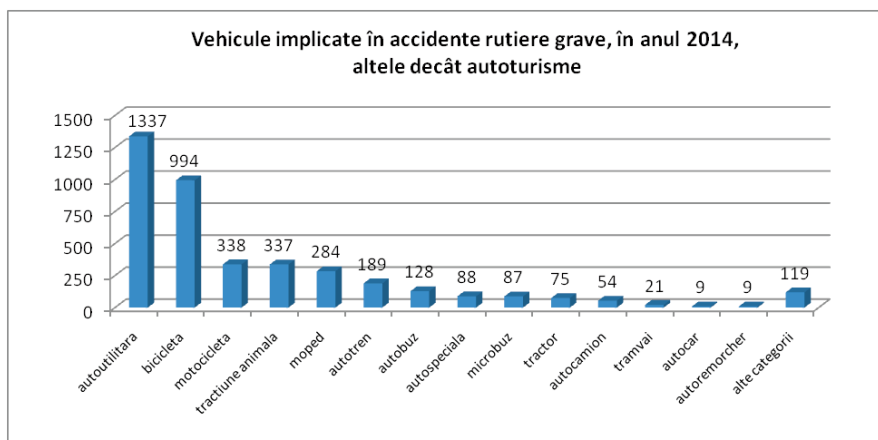
53 Ponderi în totalul cazurilor de coliziuni laterale între vehicule (1212 cazuri)

54 Pondere în totalul cazurilor de coliziuni față-spate între vehicule (349 cazuri)

55 Pondere în totalul cazurilor de coliziuni cu obstacole din afara carosabilului (810 cazuri)

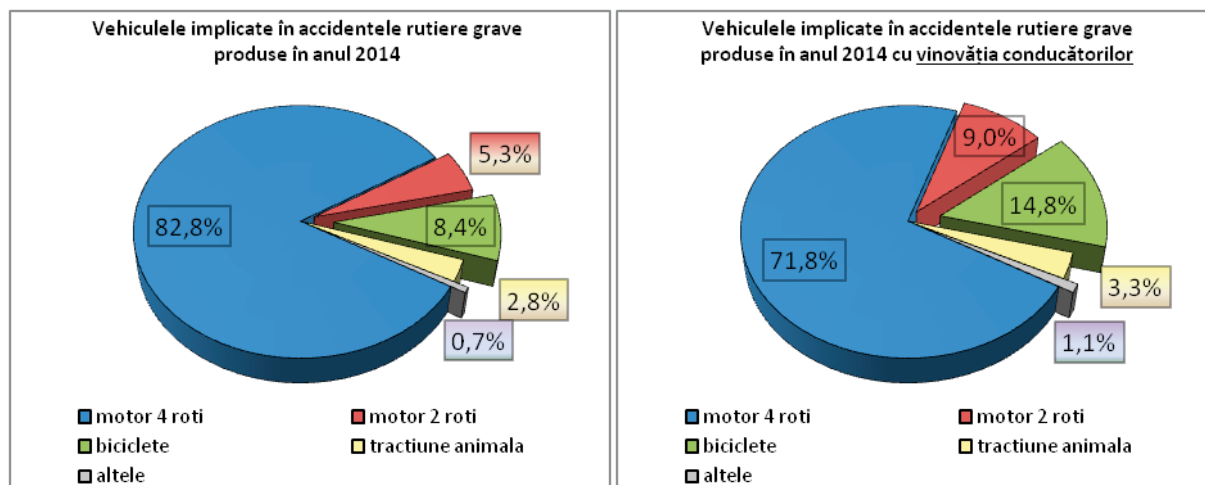
56 Pondere în totalul accidentelor produse prin pierderea controlului vehiculului (999 cazuri)

Categoriile de vehicule implicate în accidentele rutiere grave din anul 2014, altele decât autoturismele, se distribuie conform graficului următor:



53,5% din totalul vehiculelor implicate în accidentele grave de circulație (6368 vehicule) au fost implicate cu vinovăția conducătorilor lor.

Așa cum arată graficele următoare, dacă luăm în considerare distribuția vehiculelor implicate în accidente grave și pe cea a vehiculelor implicate cu vinovăția conducătorilor lor, observăm că vehiculele cu 2 roți (atât bicicletele, cât și cele cu motor – motocicletă, moped, scuter) sunt suprareprezentate în cea de-a doua distribuție, ceea ce ne conduce la concluzia conform căreia vehiculele pe 2 roți sunt implicate în mai mare măsură cu vinovăția conducătorilor lor decât celelalte categorii.



Pentru a aprofunda această dimensiune, am calculat indicele de responsabilitate în producerea accidentelor rutiere grave⁵⁷ pentru fiecare dintre categoriile de vehicule⁵⁸ implicate în accidentele rutiere grave în anul 2014.

Per ansamblu, din 100 de vehicule implicate în accidente rutiere grave, un număr de 54⁵⁹ sunt implicate cu vinovăția conducătorilor lor. La 100 de biciclete implicate, 95 sunt implicate cu vinovăție, iar la 100 de vehicule cu motor cu 2 roți, 90 sunt implicate cu vinovăție⁶⁰.

⁵⁷ Indice de responsabilitate în producerea accidentelor rutiere grave: număr vehicule implicate cu vinovăția conducătorului la o sută de vehicule implicate (nr. elemente implicate cu vinovăție*100/nr. elemente implicate)

⁵⁸ Nu vor fi luați în considerare în această analiză conducătorii categoriilor de vehicul care, deși înregistrează valori mari ale indicelui de responsabilitate, fiind foarte puțin reprezentate (motocar, autodubă, autorulotă, vehicul tras/împins de om ș.a.) pot conduce la interpretări eronate

⁵⁹ 54% reprezintă indicele de responsabilitate pentru vehicule – Cât la sută dintre vehiculele implicate în accidente rutiere grave sunt implicate cu vinovăția conducătorului lor

⁶⁰ Este vorba atât de vinovății principali, cât și de cei secundari

Observăm că valoarea cea mai mică a indicelui de responsabilitate, deci și cea mai redusă implicare cu vinovăție se găsește în dreptul categoriei de vehicule cu motor cu 4 roți.

| Tip tracțiune și număr roți | Vehicule implicate | Vehicule implicate cu vinovăția conducătorului | Indice responsabilitate |
|-----------------------------|--------------------|--|-------------------------|
| motor 4 roți | 9842 | 4571 | 46,44 |
| motor 2 roți | 634 | 570 | 89,91 |
| biciclete | 994 | 944 | 94,97 |
| tracțiune animală | 337 | 212 | 62,91 |
| altele | 87 | 71 | 81,61 |
| total | 11894 | 6368 | 53,54 |

Conducătorii de autovehicule

❖ Categoria participantului la trafic

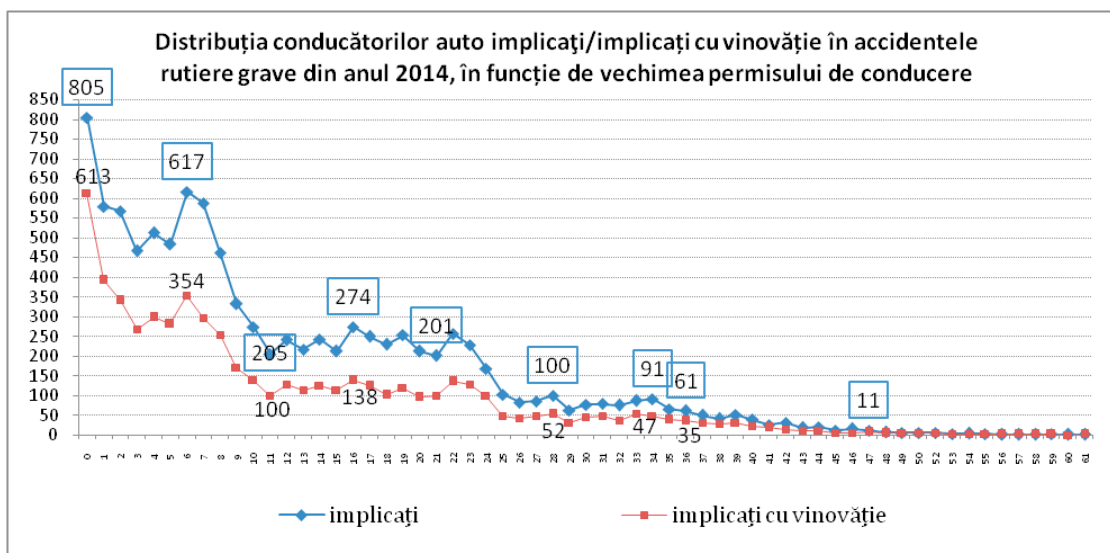
Dintre cele 8447 de accidente rutiere grave petrecute în anul 2014, vinovat de producerea a 76,3%⁶¹ dintre ele (6447 accidente) a fost un conducător de autovehicul. În aceste evenimente au decedat 1323 de persoane (72,8% din totalul persoanelor decedate) și au fost rănite grav 6590 de persoane (81,1% dintre răniții grav).

Dacă ne referim numai la vinovatul principal pentru producerea unui accident grav de circulație, conducătorii de autovehicule au determinat 5870 de astfel de evenimente, adică 69,5% dintre accidentele grave.

❖ Vechimea permisului de conducere

Deși nu coincid în totalitate, cea mai bună măsură pentru experiența de conducere în traficul rutier a conducătorilor de autovehicule implicați în accidentele grave de circulație este vechimea permisului de conducere a acestora.

Se observă, conform graficului de mai jos, că implicarea în accidentele rutiere grave este cu atât mai frecventă cu cât experiența de conducere a autovehiculelor, exprimată în ani de deținere a permisului de conducere, este mai redusă, fie că ne raportăm la numărul total de conducători, fie doar la cei implicați cu vinovăție în producerea acestor evenimente.

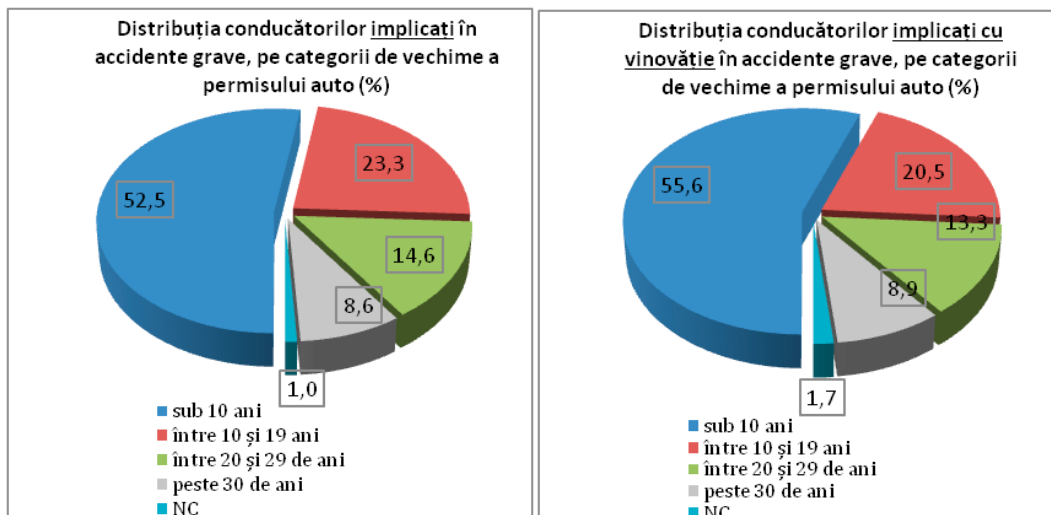


Cei mai mulți conducători auto implicați în accidente grave de circulație și conducători pentru care a fost stabilită vinovăția pentru producerea unor astfel de evenimente în anul 2014 dețineau permisul de conducere de cel mult un an, urmași de cei care, la momentul producerii evenimentului rutier, aveau 6 ani vechime.

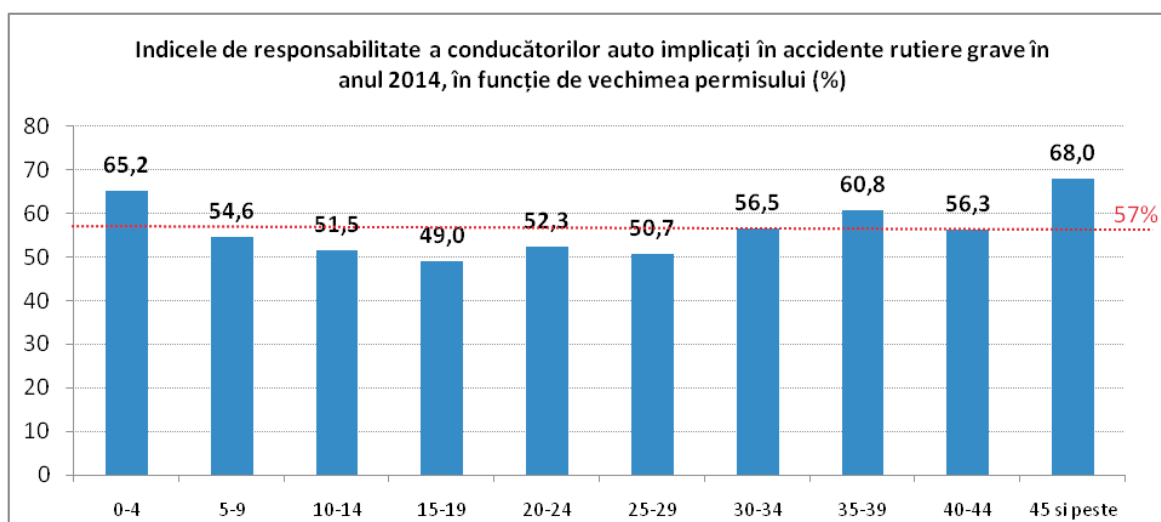
61 Vinovat principal sau secundar

Mai mult de jumătate dintre șoferii de autovehicule implicați în evenimente rutiere grave în anul 2014 (52,5%), precum și dintre cei implicați cu vinovăție (55,6%) aveau vechimea permisului de conducere de până în 10 ani.

Numărul mare al conducătorilor auto cu experiență de cel mult 10 ani, implicați cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave de datorează însă, pe lângă factorul experiență în condus, prezenței mai numeroase a acestora în traficul rutier.



Influența experienței în conducerea autovehiculelor asupra gradului de implicare cu vinovăție în astfel de evenimente poate fi evidențiată prin calcularea valorilor indicelui de responsabilitate⁶² pentru fiecare interval de vechime de 5 ani. Remarcăm, astfel, gradul mai mare de implicare cu vinovăție al conducătorilor ce dețin permis de conducere de cel mult 4 ani, însă, pe lângă aceștia, mai apar drept categorie de risc cei care dețin un permis de conducere de mai mult de 45 de ani. Acești conducători auto au produs mai frecvent accidente grave în trafic, în raport cu frecvența implicării lor în acest tip de evenimente, în calitate de șoferi. Totuși, aceste date trebuie interpretate cu precauție, având în vedere numărul mic al conducătorilor din această categorie.

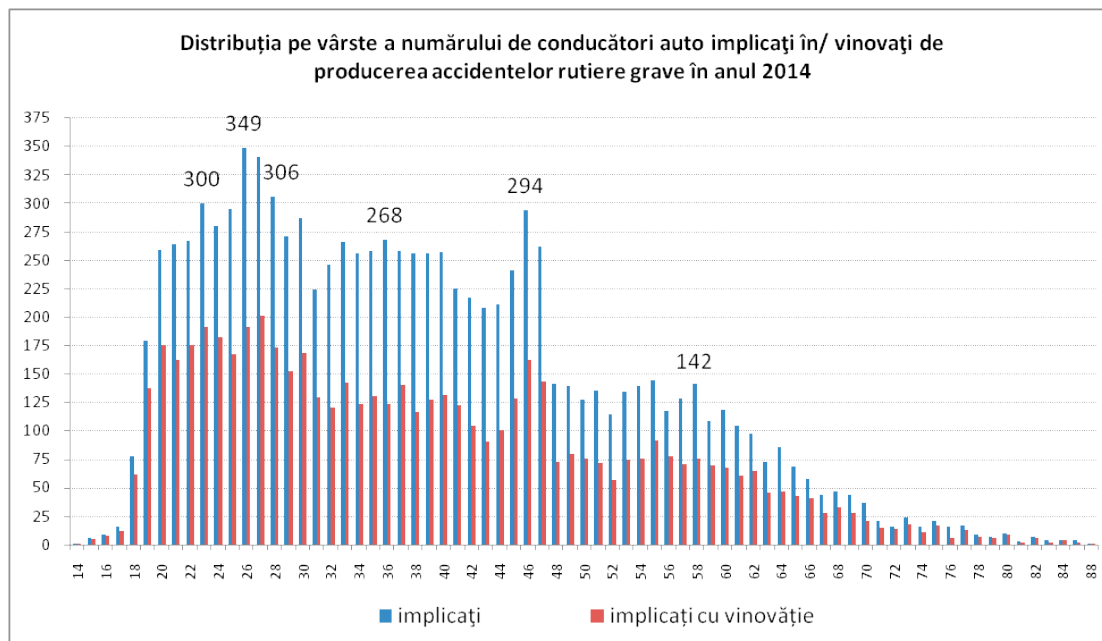


❖ Categoria de vârstă

Aproape trei sferturi dintre conducătorii de autovehicule implicați și, respectiv, vinovați de producerea accidentelor grave de circulație au vârsta de până în 47 de ani.

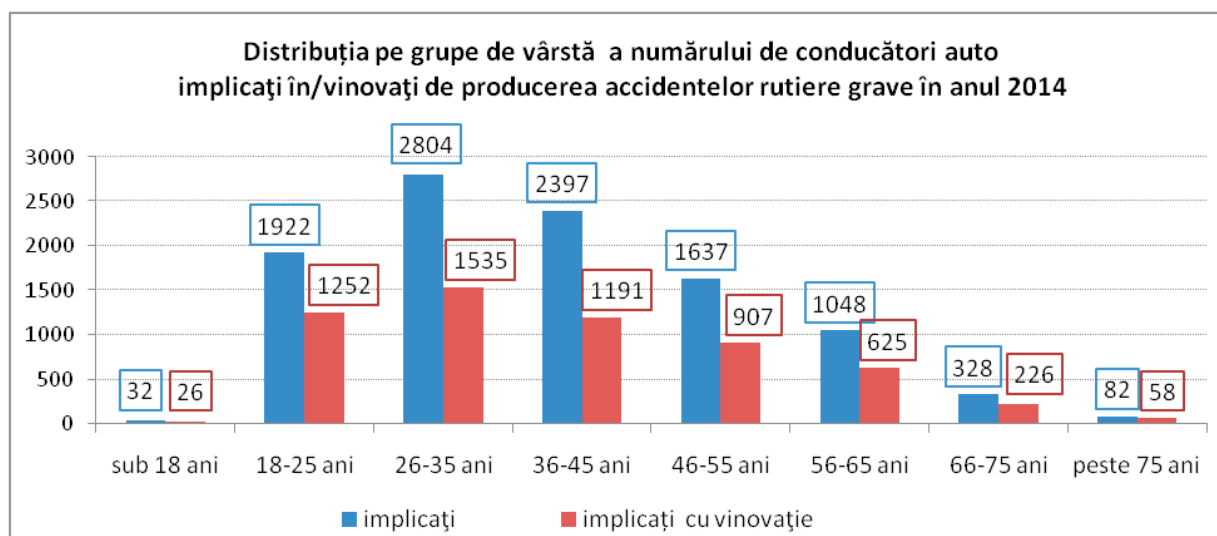
⁶² Indice de responsabilitate în producerea accidentelor rutiere grave: numărul conducători auto implicați cu vinovăție la o sută de conducători auto implicați în accidente rutiere grave (nr. șoferi implicați cu vinovăție *100/nr. șoferi implicați). Indicele de responsabilitate pentru toți conducătorii auto implicați, indiferent de categoria de vârstă, este 57

Observăm, de asemenea, că numărul cel mai mare de conducători auto – atât implicați, cât și vinovați – fac parte din categoria de vârstă de 23-28 de ani.



În graficul următor este prezentată distribuția pe grupe de vârstă a conducătorilor de autovehicule implicați în accidentele rutiere grave și a celor pentru care a fost stabilită vinovăția.

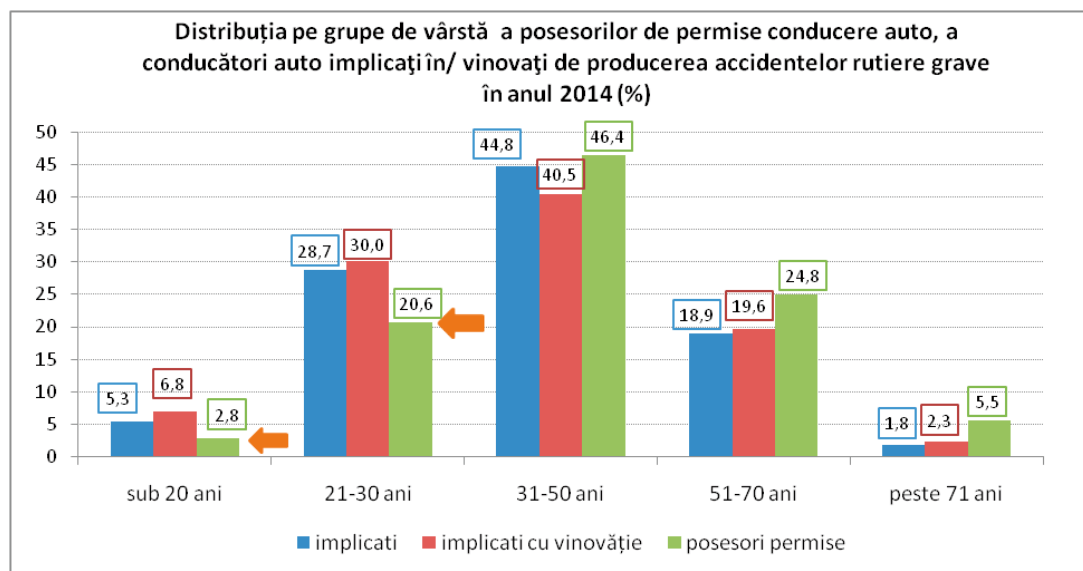
Remarcăm faptul că, prin comparație cu celelalte categorii de vârstă, conducătorii auto cu vârsta cuprinsă între 26 și 35 de ani au fost implicați mai des cu vinovăție în accidente rutiere grave în anul 2014 (1535 cazuri).



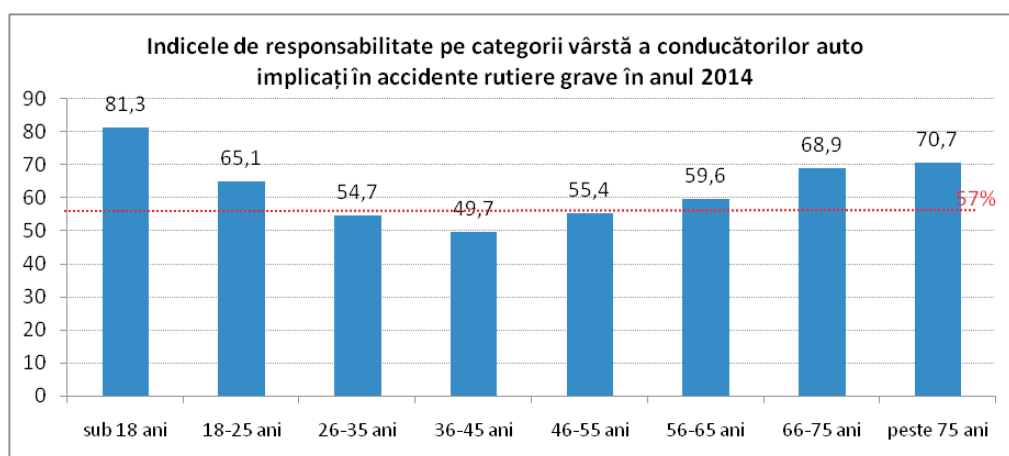
Ponderea pe care o anumită categorie de vârstă o are în totalul deținătorilor de permise auto, gradul diferit de activism rutier, ponderea în totalul conducătorilor implicați în accidentele grave de circulație sunt factori care pot avea influență asupra ponderii conducătorilor de autovehicule din acea categorie de vârstă vinovați de producerea accidentelor rutiere grave.

Astfel, în graficul următor sunt prezentate comparativ distribuțiile – în procente – ale posesorilor de permise auto, conducătorilor implicați în accidente rutiere grave și vinovați de producerea acestora. Această comparație arată faptul că ponderea conducătorilor de autovehicule cu vârsta sub 30 de ani implicați cu

vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave este semnificativ mai mare decât ponderea posesorilor de permise auto și a totalului conducătorilor implicați în accidente din aceeași categorie de vârstă. Aceasta indică faptul că șoferii sub 30 de ani sunt mai predispuși la implicarea cu vinovăție în accidentele grave decât celelalte categorii de vârstă.



Pentru a arăta și mai clar relația dintre vârstă și implicarea cu vinovăție în producerea accidentelor grave, am calculat indicii de responsabilitate pentru fiecare categorie de vârstă⁶³.



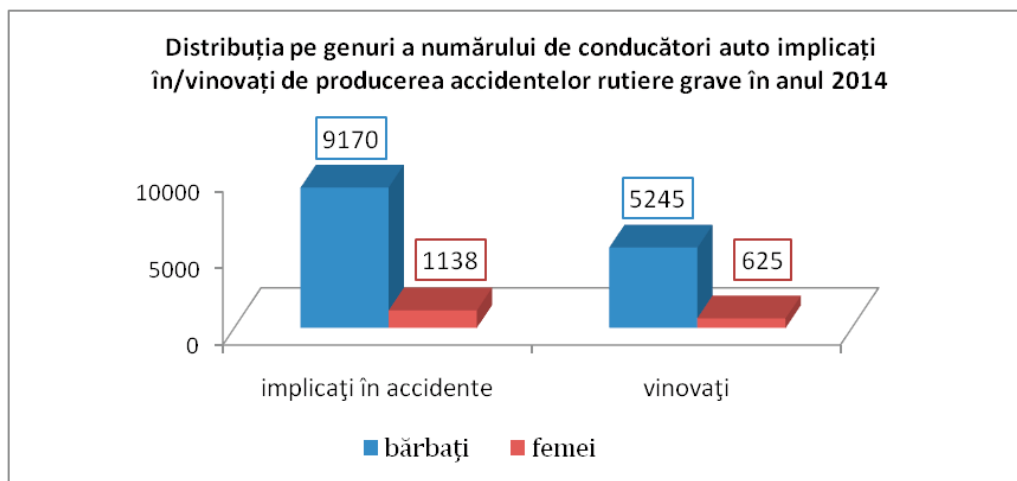
Analiza indicilor de responsabilitate aferenți fiecărei categorii de vârstă demonstrează, încă o dată, gradul mai mic de responsabilitate rutieră al conducătorilor de autovehicule cu vârsta până în 25 de ani, deci și o probabilitate mai mare a acestora de a fi implicați și pe viitor în producerea cu vinovăție a accidentelor rutiere grave.

De remarcat este și gradul ridicat de implicare cu vinovăție în accidentele grave de circulație al conducătorilor auto cu vârste mai mari de 65 de ani care, deși sunt mai puțin numeroși în totalul persoanelor cu permis de conducere și al celor care au fost implicați în astfel de evenimente, au fost implicați mai des cu vinovăție în accidente grave comparativ cu șoferii din celelalte categorii de vârstă.

63 57% reprezintă indicele de responsabilitate pentru totalul conducătorilor de autovehicule, indiferent de vârstă – „Cât la sută dintre conducătorii de autovehicule implicați în accidente rutiere grave sunt vinovați de producerea acestora”

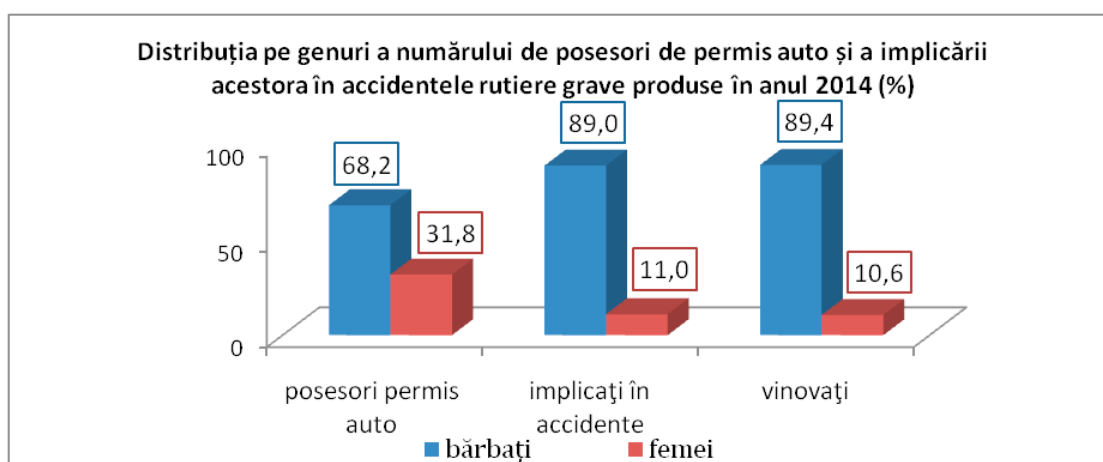
❖ **Structura pe gen**

În privința genului conducătorilor de autovehicule, remarcăm faptul că bărbații sunt mult mai numeroși decât femeile, atât în rândul șoferilor implicați în accidentele rutiere grave, cât și al celor pentru care a fost stabilită vinovăția producerii acestui tip de evenimente.



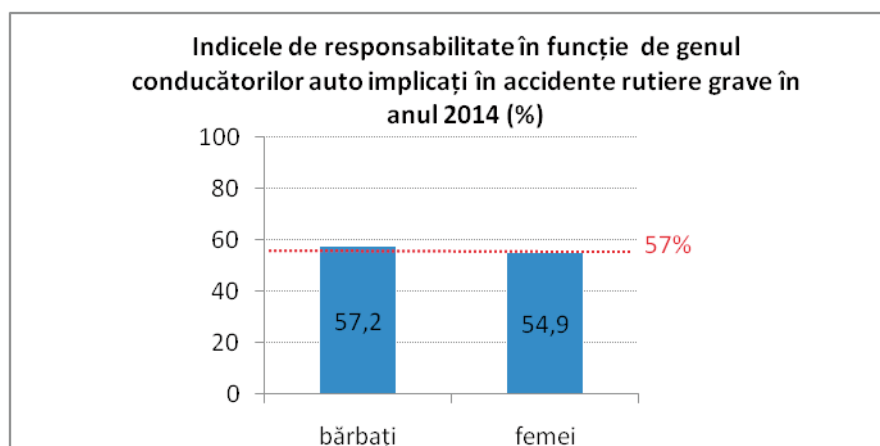
Chiar dacă posesorii de permis auto sunt în proporție de aproximativ 68% bărbați și 32% femei, constatăm faptul că, în ceea ce îi privește atât pe conducătorii de autovehicule implicați în accidente rutiere grave, cât și pe cei vinovați de producerea acestor evenimente, femeile au ponderi mult mai reduse (cu aproximație 11% în ambele distribuții).

Cu toate acestea, nu putem concluziona că femeile au o mai bună disciplină rutieră, întrucât există mulți factori care influențează aceste distribuții. De exemplu nu există date care să ateste care este diferența între genuri relativ la numărul celor care dețin permis auto, însă nu sunt prezenți în traficul rutier. O ipoteză în acest sens este aceea că numărul femeilor care dețin permis auto și nu conduc este mai mare decât al bărbaților aflați în aceeași situație.



Analiza indicelui de responsabilitate rutieră calculat pentru fiecare dintre genuri (bărbați și femei) pare să confirme această ipoteză, întrucât numărul femeilor-șofer implicate cu vinovăție în producerea accidentelor rutiere grave raportat la totalul celor implicate este relativ similar cu cel al bărbaților⁶⁴.

64 Indice de responsabilitate: "Cât la sută dintre femeile implicate în accidente rutiere grave sunt vinovate de producerea acestora"



Caracteristici ale victimelor accidentelor rutiere grave

Cele 8447 de accidente rutiere grave produse pe drumurile publice din România în anul 2014 au condus la decesul a 1818 persoane (în scădere cu 2,3% față de anul 2013) și rănirea gravă a 8122 persoane (mai puțin cu 0,4% față de anul 2013).

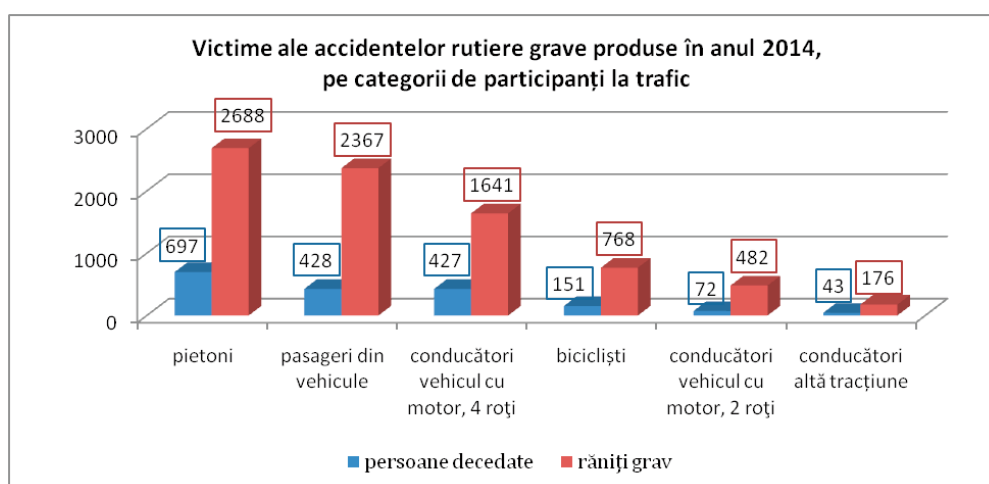
❖ Categoria participantului la trafic victimizat

O primă caracteristică a victimelor accidentelor grave de circulație analizată este aceea a categoriei participantului la trafic.

Remarcăm astfel că pietonii au fost participanții la trafic cel mai des victimizați în accidentele rutiere grave produse în anul 2014. Ei reprezintă aproximativ 40% din totalul persoanelor decedate și o treime din totalul persoanelor rănite grav.

Pasagerii vehiculelor se află pe locul al doilea atât în ceea ce privește numărul persoanelor decedate (23,5%), cât și al răniților grav (29,1%), iar conducătorii de autovehicule cu 4 roți se află pe locul al treilea (23,5% dintre persoanele decedate și 20,2% dintre cele rănite grav).

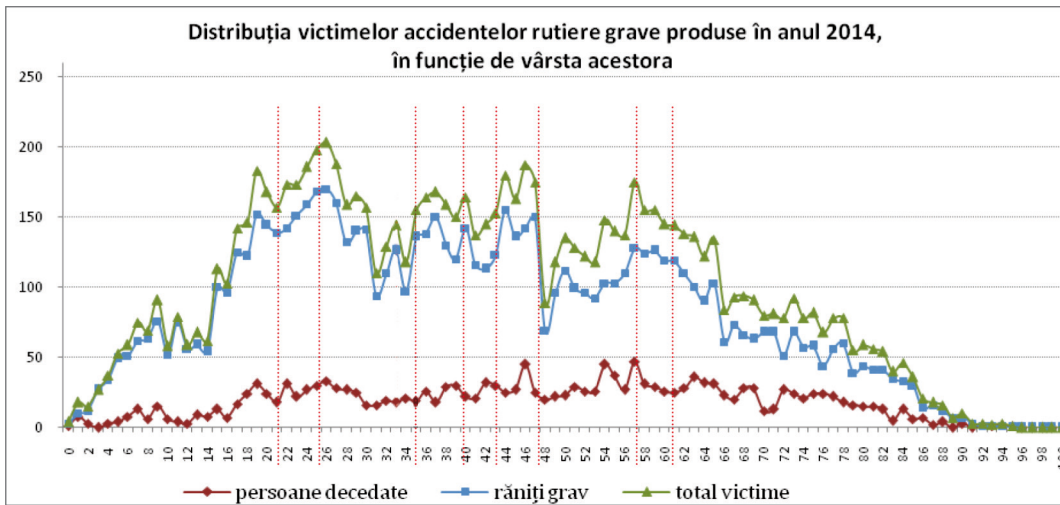
O altă categorie vulnerabilă în traficul rutier este cea a bicicliștilor, cu o pondere de aproximativ 8% din totalul persoanelor decedate în astfel de evenimente și 9,5% din totalul persoanelor rănite grav.



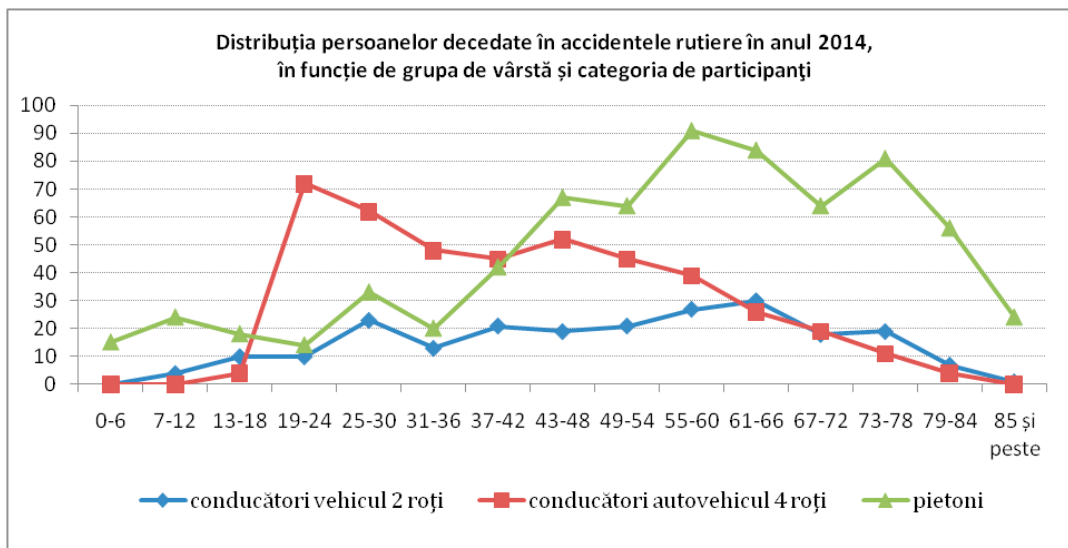
❖ Categoria de vârstă a victimelor

Distribuția victimelor accidentelor rutiere grave în funcție de vârstă arată faptul că numărul cel mai mare al acestora corespunde intervalului de vârstă 22-27 de ani, însă acest interval poate fi extins la capete, spre intervalul de vârstă 17-30 ani. Celelalte zone de risc vizibile, sunt plasate în jurul intervalelor de vârstă 35-40, respectiv 43-47 și 57-60 ani. Astfel, remarcăm că riscul cel mai mare de victimizare îl au persoanele de

vârstă activă din punct de vedere social (care sunt și cele care se deplasează cel mai des pe drumurile publice, indiferent de categoria participantului la trafic).



Pornind de la ipoteza că vârsta influențează în mod diferit frecvența de victimizare pentru fiecare categorie de participanți la trafic (conducător de autovehicul cu 4 roți, conducător vehicul cu 2 roți⁶⁵, pieton), am realizat o analiză a distribuțiilor pentru fiecare dintre aceste categorii, în funcție de grupa de vârstă. Pentru această analiză am ales intervale de vârstă de șase ani, considerând că acestea sunt adecvate pentru a delimita etape importante pentru activitatea indivizilor din perspectivă socială (atât din punct de vedere al ocupării – preșcolar, școlar, ocupat profesional, pensionar; cât și din punct de vedere al responsabilităților familiale – copil, părinte, bunic; dar și al responsabilităților rutiere), etape care se reflectă și asupra modului de utilizare al drumului public.



Astfel, remarcăm faptul că ponderea cea mai mare a **pietonilor** victimizați în accidentele rutiere grave (atât persoane decedate, cât și răniți grav) se înregistrează în rândul **persoanelor vârstnice**. Pe lângă această categorie de vârstă, se remarcă, de asemenea, și vulnerabilitatea pietonilor minori în traficul rutier, aspect ilustrat prin ponderea semnificativă pe care o au aceștia în totalul persoanelor rănite grav în accidentele de circulație din anul 2014.

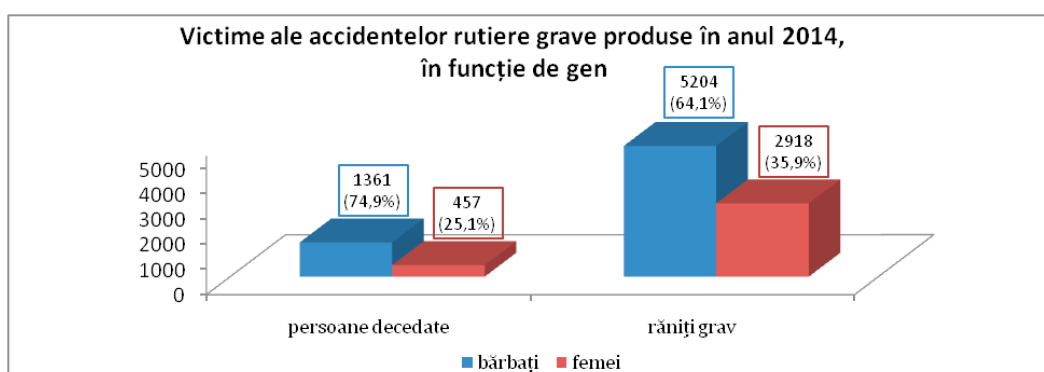
Pentru **conducătorii unui autovehicul cu patru roți**, segmentul de vârstă cel mai vulnerabil, atât ca număr de persoane decedate, cât și rănite grav, este **populația tânără** (cele mai active persoane din punct de vedere social, cu vârsta între 19 și 30 de ani).

65 Bicicliști și conducători vehicule cu motor cu 2 roți

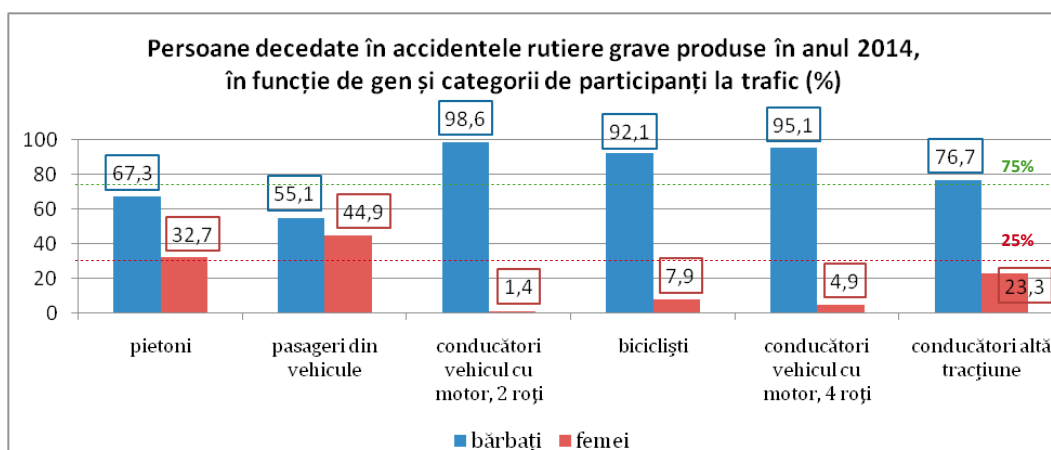
Conducătorii unui vehicul cu două roți (atât bicicliștii, cât și conducătorii vehiculelor cu motor cu 2 roți) par a fi influențați în mai mică măsură de vârstă referitor la frecvența cu care aceștia devin victime ale accidentelor grave de circulație. Totuși, observăm că valorile maxime, atât cea a persoanelor decedate, cât și cea a persoanelor rănite grav care fac parte din această categorie de participanți la trafic, sunt înregistrate în dreptul grupelor de vârstă 25-30 de ani și 61-66 de ani.

❖ Structura pe gen a victimelor

Victimele accidentele rutiere grave se distribuie astfel: trei sferturi dintre persoanele decedate în accidentele rutiere grave sunt bărbați, restul de un sfert fiind femei, iar dintre răniții grav bărbații reprezintă 64%, iar femeile 36%. Aceasta semnifică faptul că bărbații sunt mai frecvent victimizați decât femeile, însă, așa cum vom arăta în cele ce urmează, aceste diferențe sunt în relație directă cu categoria participantului la trafic victimă a accidentelor.



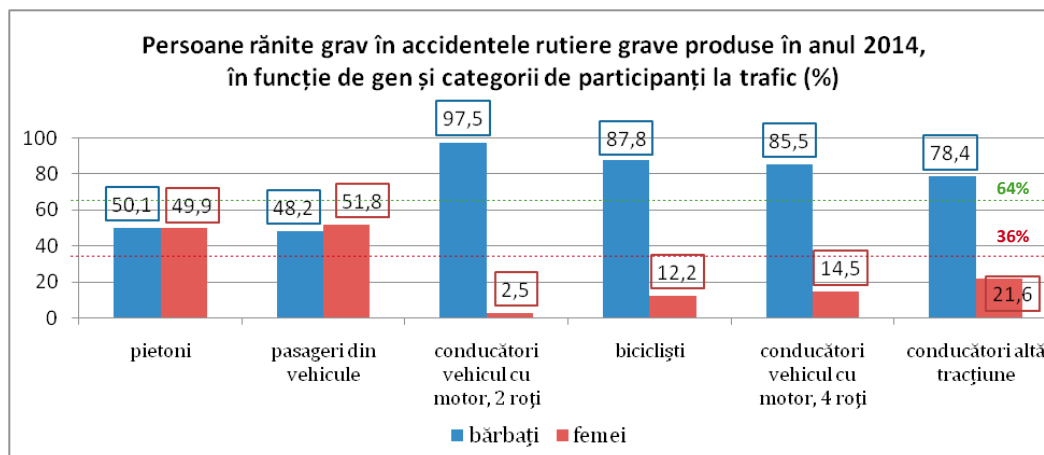
Astfel, remarcăm ponderea semnificativ mai mare a femeilor decedate⁶⁶ și rănite grav⁶⁷ din categoria pietonilor și a pasagerilor din vehicule, iar a bărbaților⁶⁸ în cazul conducătorilor de autovehicule (cu 2 sau 4 roți) și bicicliștilor.



66 Procentul mediu al femeilor decedate în accidente grave este 25%

67 Procentul mediu al femeilor rănite grav este 36%

68 Procentul mediu al bărbaților decedați în accidente grave este 75%, iar al celor răniți grav 64%



În cazul special al conducătorilor de autovehicule (atât al celor cu 2, cât și cu 4 roți), numărul femeilor victimizate este mult mai mic raportat la cel al bărbaților, comparativ cu celelalte categorii de participanți la trafic. Acest fapt poate fi explicat parțial prin numărul mult mai mic al femeilor care conduc în traficul rutier. Dacă ne raportăm la numărul conducătorilor de autovehicule implicați în accidente grave de circulație, remarcăm că 1,9% dintre femeile-conducător auto au decedat ca urmare a acestor evenimente, comparativ cu 5,2% dintre bărbați. Însă procentele sunt asemănătoare în cazul persoanelor rănite grav (22% pentru femeile conducător auto, respectiv 20,4% pentru bărbații din aceeași categorie).

| Conducători de autovehicule (4 roți și 2 roți) | bărbați | femei |
|--|--------------|-----------|
| implicați | 9170 | 1138 |
| morți | 477 (5,2%) | 22 (1,9%) |
| răniți grav | 1873 (20,4%) | 250 (22%) |

❖ Victimele în funcție de mediul de producere al accidentelor rutiere grave

În anul 2014, cele mai multe decese survenite ca urmare a accidentelor grave de circulație au avut loc în mediul rural (728 persoane, 40,1%) și în afara localităților (673 persoane, 37%).

| Persoane decedate | Urban | Rural | În afara localităților | Total |
|------------------------------------|------------|------------|------------------------|-------------|
| Pietoni | 226 | 345 | 126 | 697 |
| Pasageri | 67 | 124 | 237 | 428 |
| Conducători autovehicule cu 2 roți | 16 | 32 | 24 | 72 |
| Conducători autovehicule cu 4 roți | 67 | 119 | 241 | 427 |
| Bicicliști | 37 | 84 | 30 | 151 |
| Altă tracțiune | 4 | 24 | 15 | 43 |
| Total | 417 | 728 | 673 | 1818 |

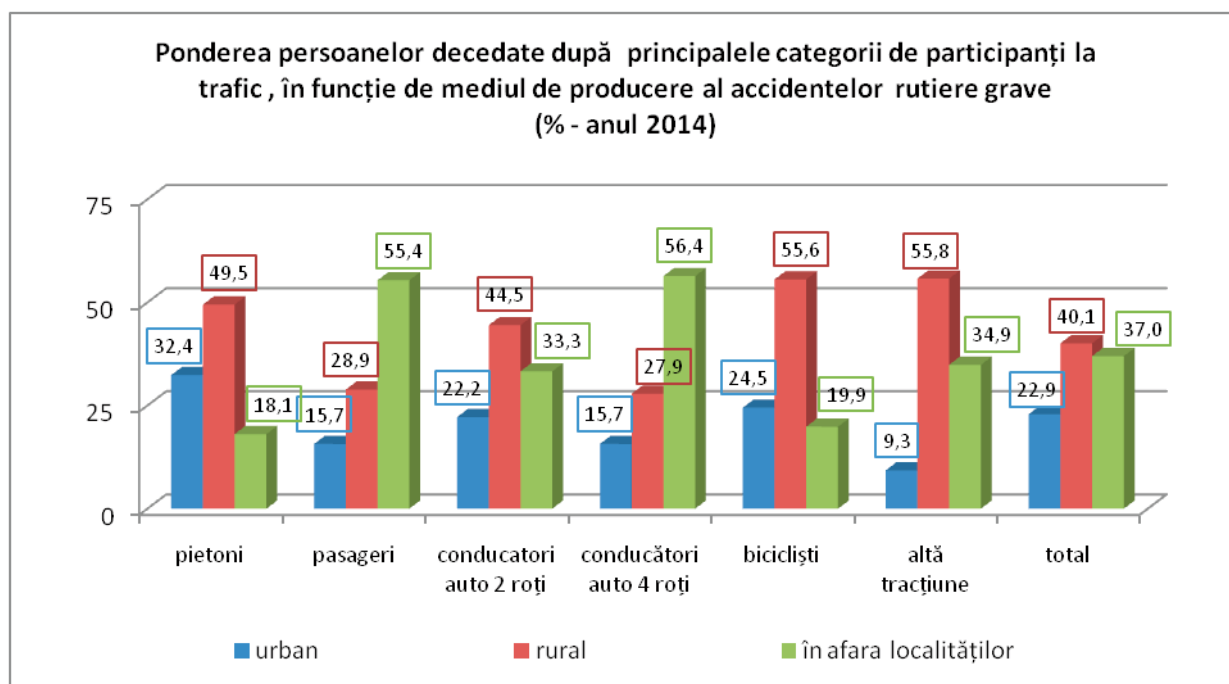
Dacă luăm în calcul principalele categorii de participanți la trafic, observăm că **pietonii și bicicliștii** decedați în **mediul urban** au ponderi mai mari decât ponderea tuturor participanților la trafic decedați în mediul urban ⁶⁹. Astfel, 32% dintre pietoni și 24,5% dintre bicicliști au decedat în mediul urban ca urmare a unor accidente grave de circulație.

Peste ponderea totală a persoanelor decedate în **mediul rural**⁷⁰ se situează **bicicliștii** (55,6%), **conducătorii de altă tracțiune** - căruțași, vehicule trase sau împinse de om etc. (55,8%) și **pietonii** (49,5%).

În schimb, **în afara localităților** ponderile cele mai mari ale deceselor se înregistrează în rândul **pasagerilor** (55,4%) și **conducătorilor de autovehicule cu patru roți** (56,4%).

⁶⁹ 23% este ponderea de persoane decedate în mediul urban pentru principalele categorii de participanți la trafic per ansamblu

⁷⁰ 40% este ponderea de persoane decedate în mediul rural



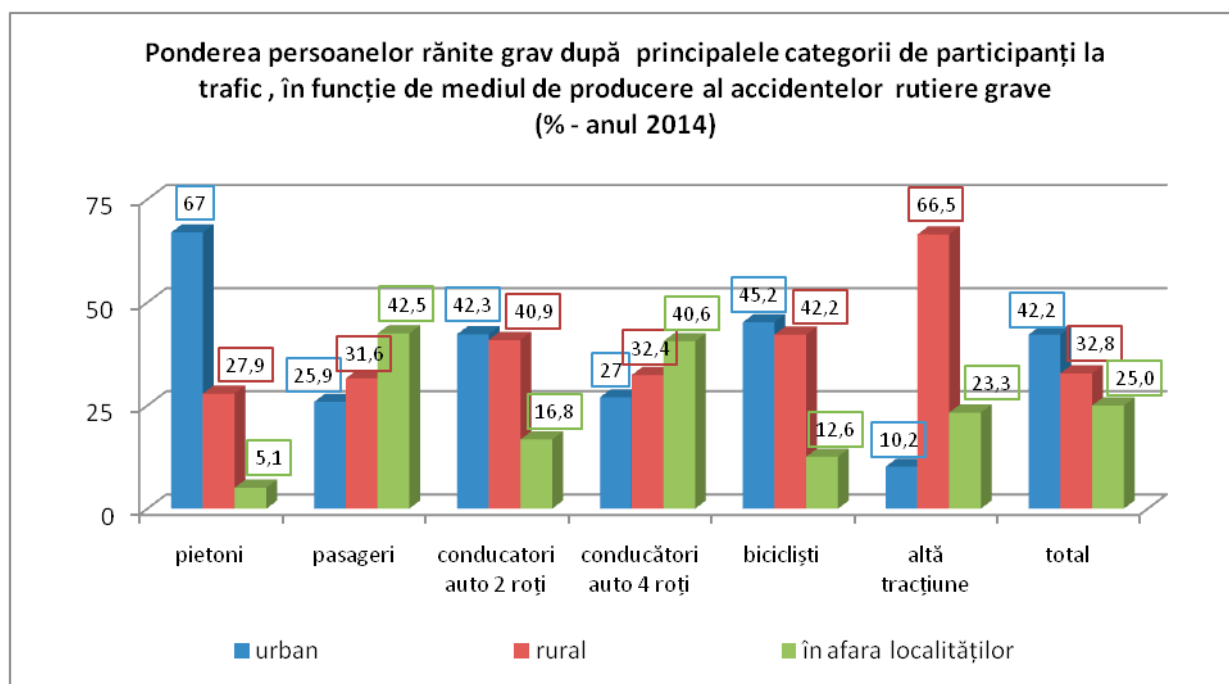
În cazul persoanelor rănite grav, mediul urban este pe primul loc în ierarhie cu 3427 răniți grav (42,2%), urmat de mediul rural, cu 2666 răniți grav (32,8%).

| Răniți grav | Urban | Rural | În afara localităților | Total |
|------------------------------------|-------------|-------------|------------------------|-------------|
| Pietoni | 1801 | 749 | 138 | 2688 |
| Pasageri | 613 | 748 | 1006 | 2367 |
| Conducători autovehicule cu 2 roți | 204 | 197 | 81 | 482 |
| Conducători autovehicule cu 4 roți | 444 | 531 | 666 | 1641 |
| Bicicliști | 347 | 324 | 97 | 768 |
| Altă tracțiune | 18 | 117 | 41 | 176 |
| Total | 3427 | 2666 | 2029 | 8122 |

Participanții la trafic care dețin cele mai mari procente de persoane rănite grav în **mediul urban** sunt **pietonii** (67% dintre ei), urmați de **bicicliști** (45,2%) și de **conducătorii de autovehicule cu 2 roți** (42,3%).

Ponderile cele mai mari ale persoanelor rănite grav în **mediul rural** le dețin **conducătorii de vehicule cu altă tracțiune** (66,5%), **bicicliștii** (42,2%) și **conducătorii de autovehicule cu 2 roți** (40,9%).

Pasagerii (42,5%) și **conducătorii de autovehicule cu 4 roți** (40,6%) au fost cel mai des victimizați pe drumurile **din afara localităților**.



❖ Victimele în funcție de tipul de drum pe care s-au produs accidentele rutiere grave

Persoanele decedate ca urmare a accidentelor rutiere grave produse în anul 2014 se distribuie astfel, în funcție de tipul de drum: 366 pe străzile din localități (20,1%), 948 (52,1%) pe drumurile naționale, 364 (20%) pe drumurile județene, 78 (4,3%) pe drumurile comunale, 21 pe autostrăzi (1,2%) și 41 pe alte drumuri (2,3%).

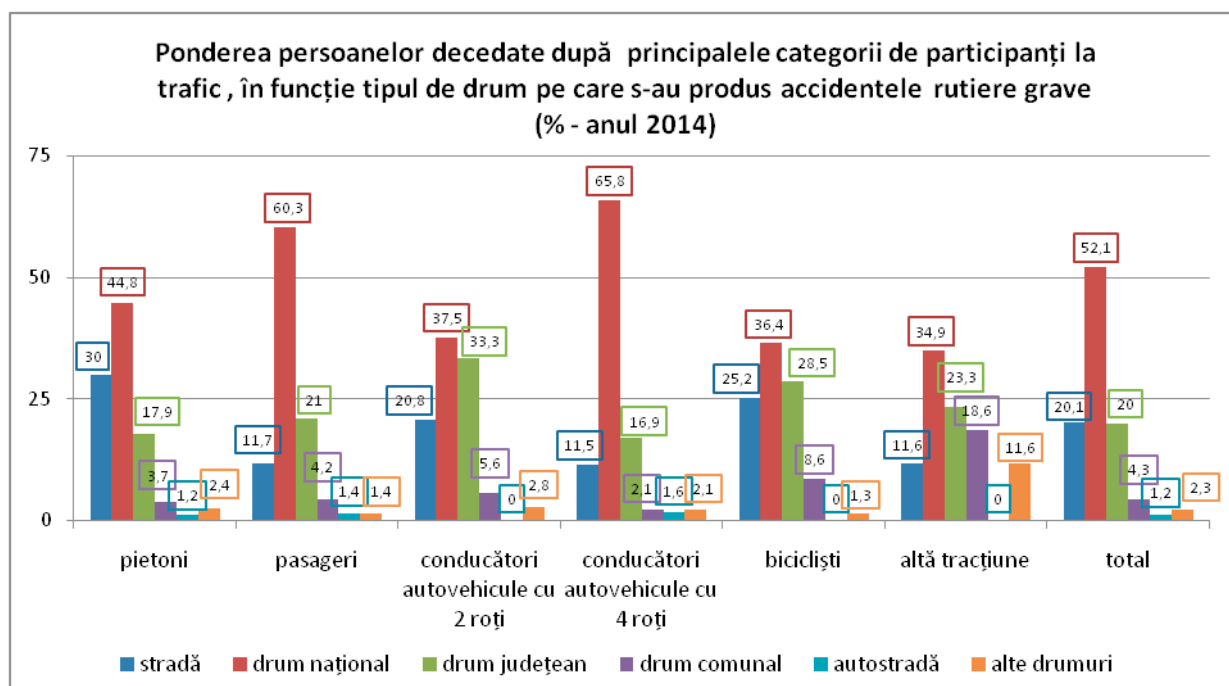
Remarcăm că drumurile naționale și străzile din localități sunt în topul celor pe care au loc cele mai multe decese, iar pe autostrăzi survin cele mai puține decese ca urmare a accidentelor grave de circulație.

| Persoane decedate | stradă | drum național | drum județean | drum comunal | autostradă | alte drumuri | total |
|------------------------------------|------------|---------------|---------------|--------------|------------|--------------|-------------|
| Pietoni | 209 | 312 | 125 | 26 | 8 | 17 | 697 |
| Pasageri | 50 | 258 | 90 | 18 | 6 | 6 | 428 |
| Conducători autovehicule cu 2 roți | 15 | 27 | 24 | 4 | 0 | 2 | 72 |
| Conducători autovehicule cu 4 roți | 49 | 281 | 72 | 9 | 7 | 9 | 427 |
| Bicicliști | 38 | 55 | 43 | 13 | 0 | 2 | 151 |
| Altă tracțiune | 5 | 15 | 10 | 8 | 0 | 5 | 43 |
| Total | 366 | 948 | 364 | 78 | 21 | 41 | 1818 |

Pietonii și bicicliștii înregistrează ponderi mai mari (44,8%, respectiv 30%) decât celelalte categorii de participanți la trafic, în rândul persoanelor decedate în accidente rutiere grave produse pe **străzile din localități**.

Pasagerii și conducătorii de autovehicule cu 4 roți au procente mai mari decât ceilalți participanți la trafic decedați pe **drumurile naționale** (60,3%, respectiv 65,8%).

În condițiile în care proporția pentru totalul categoriilor de participanți la trafic decedați pe drumurile județene este 20%, 33,3% dintre **conducătorii de autovehicule cu 2 roți** decedați și 28,5% dintre **bicicliști** au murit în accidente produse pe **drumurile județene**.



În privința persoanelor răniți grav în accidente rutiere grave produse în anul 2014, ierarhia în funcție de tipul de drum se prezintă astfel: 3292 pe străzile din localități (40,5%), 2824 (34,8%) pe drumurile naționale, 1326 (16,3%) pe drumurile județene, 451 (5,6%) pe drumurile comunale, 48 pe autostrăzi (0,6%) și 181 pe alte drumuri (2,2%).

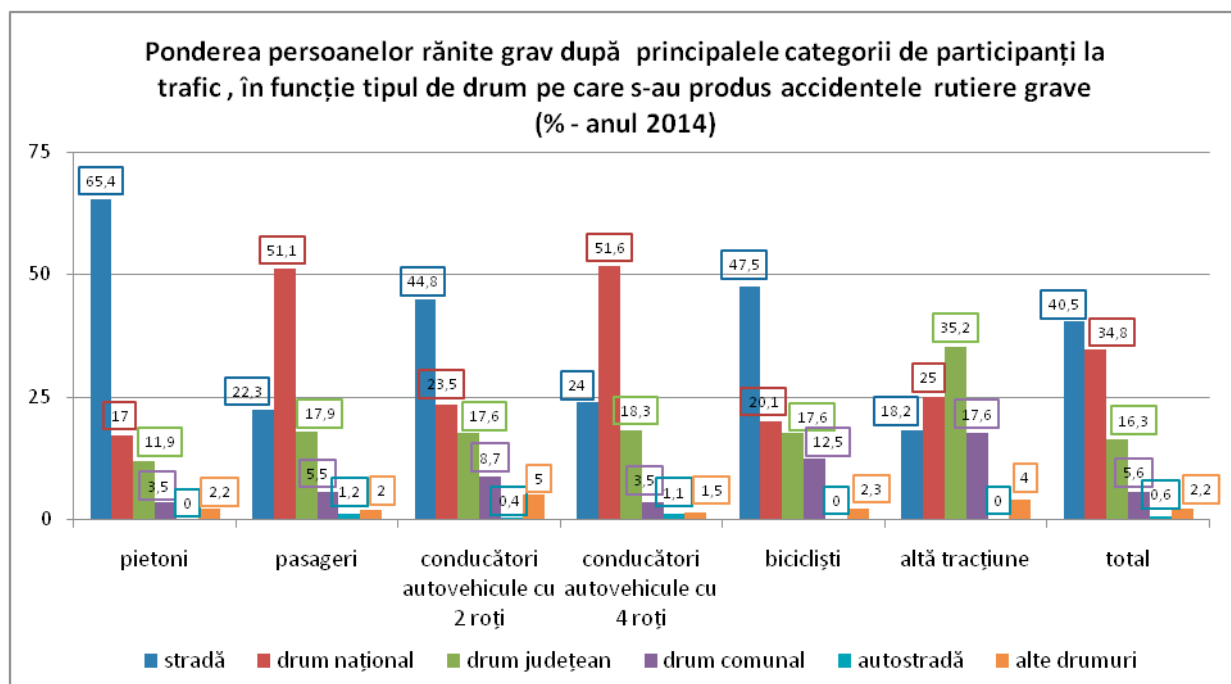
| Răniți grav | stradă | drum național | drum județean | drum comunal | autostradă | alte drumuri | total |
|------------------------------------|-------------|---------------|---------------|--------------|------------|--------------|-------------|
| Pietoni | 1758 | 458 | 319 | 94 | 0 | 59 | 2688 |
| Pasageri | 528 | 1208 | 424 | 130 | 29 | 48 | 2367 |
| Conducători autovehicule cu 2 roți | 216 | 113 | 85 | 42 | 2 | 24 | 482 |
| Conducători autovehicule cu 4 roți | 393 | 847 | 301 | 58 | 17 | 25 | 1641 |
| Bicicliști | 365 | 154 | 135 | 96 | 0 | 18 | 768 |
| Altă tracțiune | 32 | 44 | 62 | 31 | 0 | 7 | 176 |
| Total | 3292 | 2824 | 1326 | 451 | 48 | 181 | 8122 |

Comparativ cu celelalte categorii de participanți la trafic, procentul **pietonilor**, al **conducătorilor de autovehicule cu 2 roți** și al **bicicliștilor** răniți grav în accidente rutiere produse pe **străzile din localități**⁷¹ sunt mai mari decât ponderea tuturor celor care au fost răniți grav pe aceste drumuri (40,5%).

Peste valoarea pentru toate categoriile de participanți la trafic decedați în accidente grave pe **drumurile naționale** (34,8%) se situează **pasagerii** și **conducătorii de autovehicule cu 4 roți**.

Autostrăzile înregistrează procente scăzute în privința **tuturor categoriilor** de participanți la trafic răniți grav.

71 Din totalul pietonilor, respectiv al conducătorilor de autovehicule cu 2 roți și al bicicliștilor răniți grav





CAPITOLUL IV

PIETONII ȘI BICICLIȘTII - CATEGORII VULNERABILE ÎN TRAFICUL RUTIER DIN ROMÂNIA

În ansamblul participanților la trafic, pietonii și bicicliștii reprezintă o categorie aparte, ce prezintă un risc ridicat de victimizare rutieră, atât în context european, cât și raportat la spațiul românesc. În Uniunea Europeană, pietonii și bicicliștii au reprezentat 30% din totalul deceselor produse ca urmare a unor accidente de circulație în 2013⁷², în timp ce în România situația este chiar mai gravă: aproape jumătate (46,7%) din decesele produse în 2014 fiind înregistrate în rândul pietonilor și bicicliștilor. De asemenea, în România 42,6% dintre persoanele grav rănite în urma unor incidente rutiere sunt contabilizate în rândul acestor categorii.

În același timp, ca și evoluție de-a lungul timpului, datele la nivel european arată un ritm mai mic de reducere a mortalității în rândul acestor participanți la trafic comparativ cu celelalte categorii.

Aceste date privind vulnerabilitatea pietonilor și bicicliștilor în trafic trebuie analizate și din perspectiva eforturilor care se fac la nivel european pentru încurajarea acestor modalități de transport, apreciate a fi mai durabile, mai puțin poluante, promovând un stil de viață activ și cu efecte pozitive asupra sănătății. În condițiile în care mersul pe jos și cu bicicleta reprezintă un deziderat asumat la nivelul U.E., garantarea siguranței în trafic dobândește o importanță cu atât mai mare.

Accidentele rutiere grave în care au fost implicați pietoni produse în anul 2014

Lipsa unei forme de protecție externă îi încadrează pe pietoni în rândul participanților la trafic vulnerabili, prezentând cel mai mare risc de a fi răniți în cazul unui accident de circulație și fiind totodată cel mai puțin probabil să producă o vătămare celorlalte categorii de participanți la trafic⁷³.

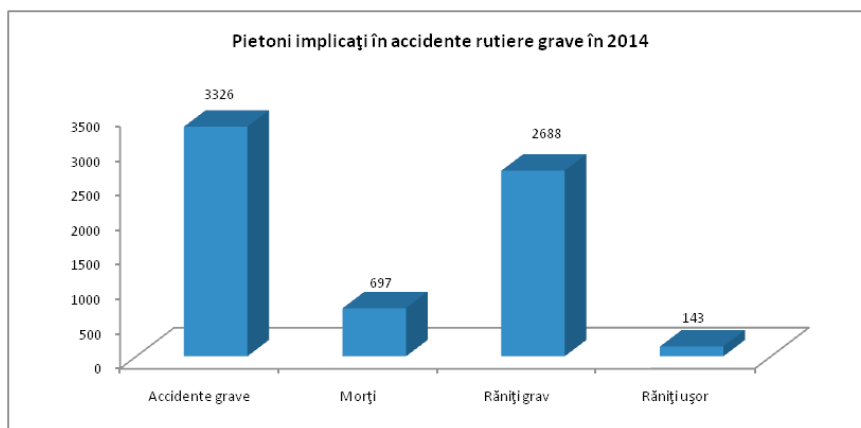
72 Cf. *Road safety in the European Union. Trends, statistics and main challenges*, Martie 2015

73 *Safety of Vulnerable Road Users 1998*, p. 9

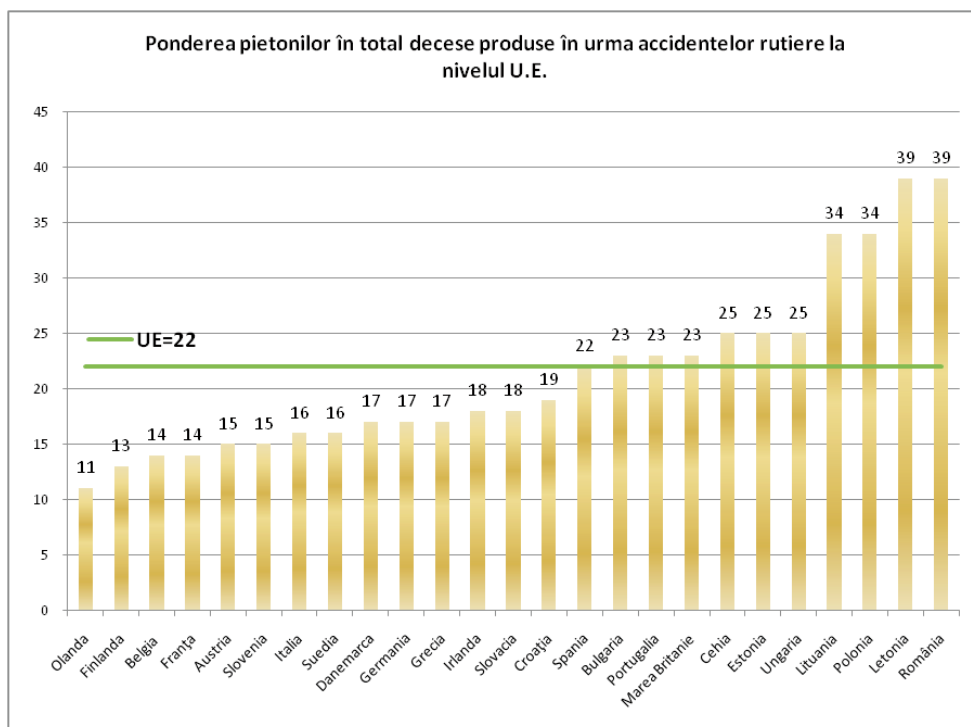
În consecință, pietonii reprezintă o pondere semnificativă în cadrul victimelor accidentelor grave de circulație, iar în vederea atingerii targetului de siguranță rutieră stabilit de Uniunea Europeană este nevoie să se acorde o atenție sporită acestui segment de participanți la traficul rutier.

În același timp, siguranța pietonilor și bicicliștilor în traficul rutier necesită o atenție specială și prin prisma faptului că încurajarea acestor forme de deplasare reprezintă o modalitate de îmbunătățire a sănătății publice⁷⁴.

Datele privitoare la accidentele rutiere grave produse în România demonstrează, la rândul lor, o vulnerabilitate crescută a pietonilor în trafic. Astfel, în anul 2014, la nivelul României au avut loc 3326 de accidente grave de circulație în care au fost implicați pietoni, ce s-au soldat cu decesul a 697 pietoni și rănirea gravă a 2688 dintre aceștia. Totodată, în același an, pietonii au reprezentat 38,4% din totalul persoanelor decedate ca urmare a unor evenimente rutiere și 33,1% din persoanele grav rănite.



Deși tendința din ultimii ani este una descendentă (numărul pietonilor decedați în urma unor accidente rutiere a scăzut cu 19,7% comparativ cu 2010, iar numărul pietonilor grav răniți cu 7,5%), victimizarea acestei categorii de participanți la trafic se situează încă la cote foarte ridicate, mai ales dacă comparăm situația cu cea înregistrată în celelalte state. Datele la nivelul U.E. din 2013 plasează România pe primul loc, la egalitate cu Letonia, în ceea ce privește ponderea pietonilor în totalul morților produse în urma unor accidente rutiere, după cum demonstrează graficul de mai jos.



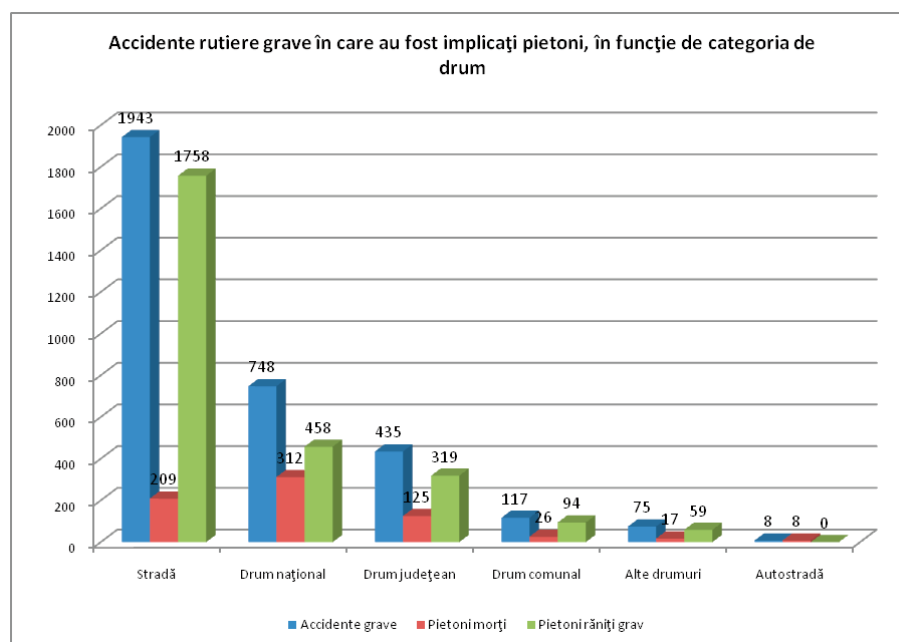
74 PIN 2011, p. 25

Caracteristici ale accidentelor grave de circulație în care au fost implicați pietoni în anul 2014 În funcție de categoria de drum

Cel mai mare număr de accidente grave în care au fost implicați pietoni, ca și cel mai mare număr de pietoni grav răniți a fost constatat în 2014 pe străzile din interiorul localităților (58,4% dintre accidente și 65,4% dintre răniții grav), urmate de drumurile naționale (22,5% dintre accidente și 17% dintre răniții grav) și drumurile județene (17%, respectiv 11,9%).

În același timp, cel mai mare număr de pietoni decedați a fost înregistrat în urma accidentelor produse pe drumurile naționale (44,8% dintre pietoni au decedat în urma unor accidente produse pe această categorie de drum), în timp ce accidentele produse pe străzile din interiorul localităților au fost responsabile pentru 30% din decesele înregistrate în rândul pietonilor, iar cele produse pe drumurile județene au determinat 17,9% dintre decese.

Luând în considerare lungimea drumurilor, se observă că drumurile naționale dețin supremația pentru toate cele trei categorii analizate, contabilizând la 100 km 4,5 accidente grave, 1,9 pietoni morți și 2,8 pietoni grav răniți. În ordinea pericolozității lor, urmează străzile din interiorul localităților (cu 1,5 accidente grave în care au fost implicați pietoni la 100 km, 0,2 morți și 1,4 pietoni grav răniți la 100 km) și drumurile județene (1,2 accidente, 0,4 morți și 0,9 răniți grav).



În funcție de mediul de producere

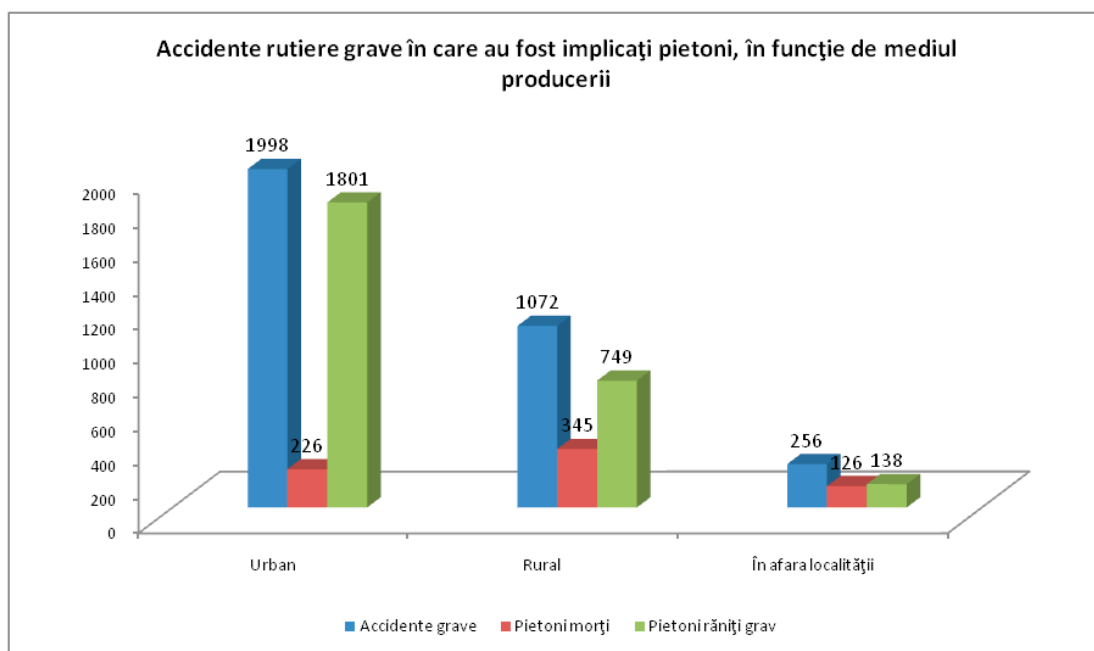
Cele mai multe accidente grave în care au fost implicați pietoni au avut loc, în anul 2014, în mediul urban (60,1%), volumul mai mare al traficului având un impact mai puternic asupra conduitei șoferilor și pietonilor, comparativ cu lipsa amenajărilor rutiere din mediul rural, unde s-au produs 32,2% din accidente. În aceeași perioadă, în afara localităților au fost constatate 256 accidente în care au fost implicați pietoni (7,7% din total).

Luând în considerare consecințele accidentelor rutiere grave, se observă că în mediul rural a fost înregistrat cel mai mare număr de pietoni decedați în urma accidentelor rutiere (49,5% din totalul morților), față de 32,4% în mediul urban. În ceea ce privește pietonii grav răniți, două treimi (67%) au fost înregistrați în mediul urban, 27,9% în rural, iar 5,1% în afara localităților.

Dacă comparăm datele cu cele înregistrate la nivelul UE, unde, în 2013, cele mai multe decese ale pietonilor sunt produse ca urmare a unor evenimente rutiere în mediul urban (69%)⁷⁵, se observă că România reprezintă o situație particulară. Această particularitate se datorează, cel mai probabil, infrastructurii defici-

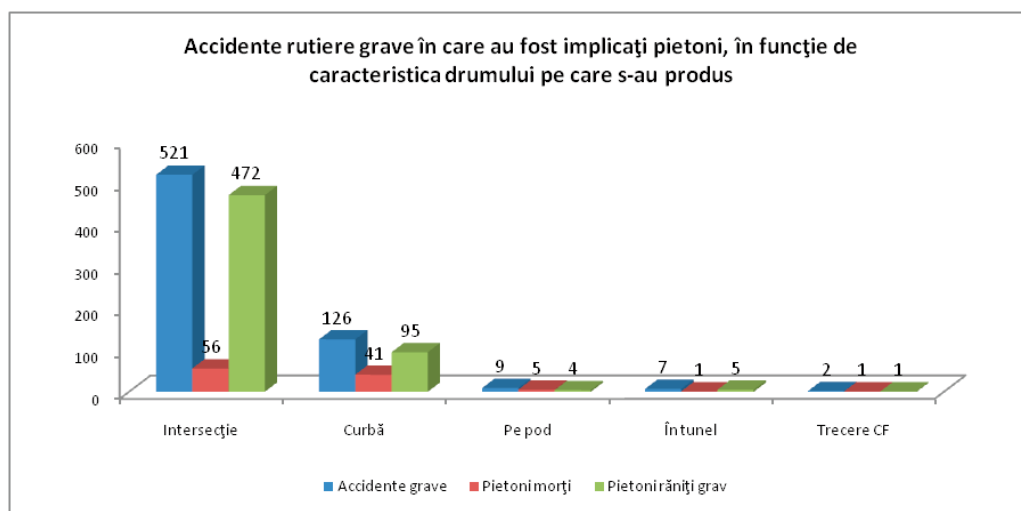
⁷⁵ Road safety in the European Union. Trends, statistics and main challenges, Martie 2015, p. 13

tare din mediul rural: numeroase drumuri naționale și județene (inclusiv cele pentru care există o limită de viteză de peste 50 km) traversează localitățile rurale din România, în condițiile în care amenajările pentru pietoni (treceri pentru pietoni, semafoare, pasaje pietonale etc.) sunt insuficiente.



În funcție de caracteristica drumului pe care s-au produs

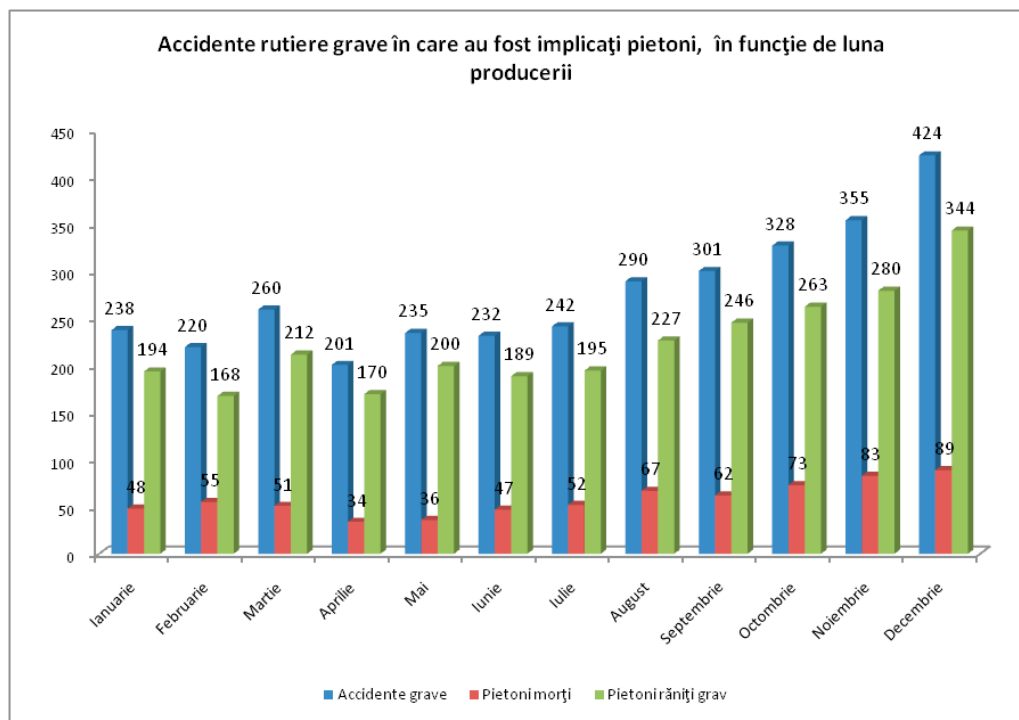
Cele mai multe accidente în care au fost implicați pietoni (80%) s-au produs pe drumuri fără caracteristici speciale. Se observă totuși că 15,7% dintre acestea au avut loc în intersecții, iar 3,8% în curbă.



În funcție de luna producerii

Analizând distribuția accidentelor grave în care au fost implicați pietoni pe parcursul anului 2014, se constată că prima jumătate a anului este caracterizată de valori mai scăzute, în timp ce în ultimele 6 luni au fost înregistrate creșteri, valoarea maximă fiind constatată în luna decembrie, când s-au înregistrat 424 accidente grave, dublu față de luna aprilie. Se observă totodată că în ultimele 3 luni s-a produs o treime dintre accidentele rutiere grave în care au fost implicați pietoni.

Numărul pietonilor grav răniți are o evoluție asemănătoare, maximul fiind de asemenea atins în luna decembrie (344), iar minimum în lunile februarie (168) și aprilie (170). Numărul pietonilor morți în accidente rutiere prezintă aceleași tendințe de creștere în ultima parte a anului (în ultimele 3 luni fiind înregistrate 35,2% din totalul deceselor), cu o valoare maximă în decembrie (89 morți) dublă față de valorile minime înregistrate în aprilie(34) și mai (36).



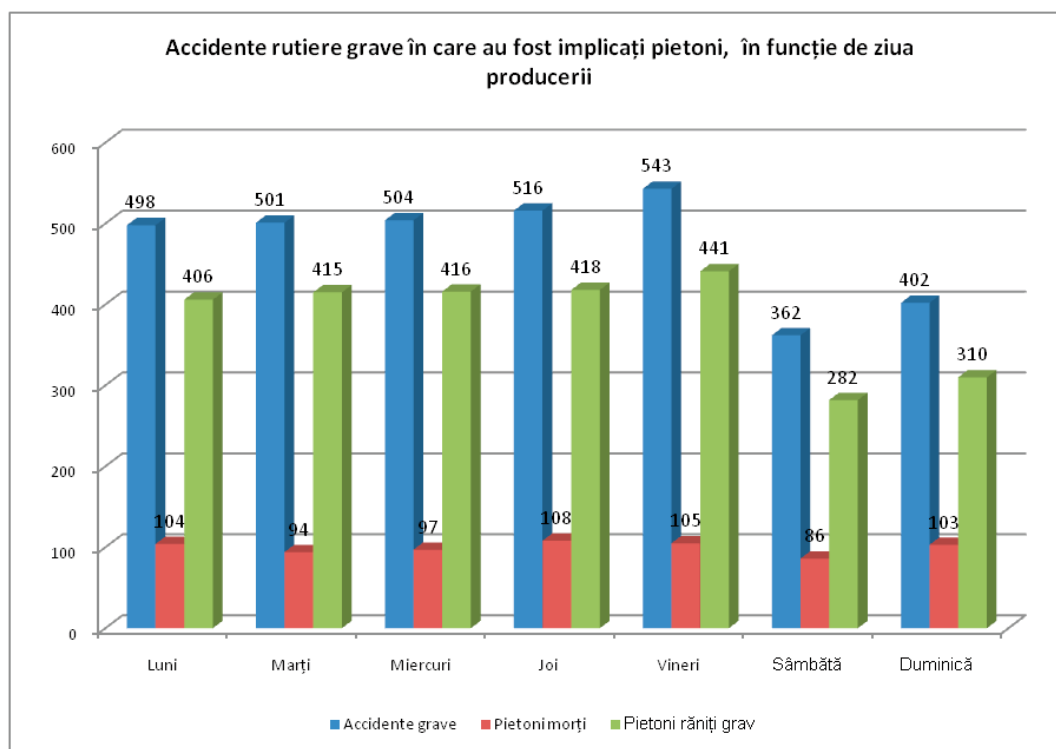
În funcție de ziua producerii

Făcând referire la ziua din săptămână în care au avut loc accidente rutiere în care au fost implicați pietoni, se observă o tendință ușor ascendentă a numărului acestora de luni până vineri, când este atinsă valoarea maximă, în timp ce în zilele de week-end se înregistrează cele mai mici valori, minimum fiind atins sâmbătă, când numărul evenimentelor rutiere grave scade cu o treime față de vineri.

Explicația pentru această evoluție este relaționată de volumul traficului (atât cel rutier, cât și cel pietonal) care este superior în zilele lucrătoare, valoarea maximă de vineri fiind probabil înregistrată pe fondul aglomerației ce caracterizează debutul de week-end, care este totodată asociată cu o mai mare grabă și nervozitate în trafic și un respect mai mic al regulilor de circulație.

Numărul pietonilor grav răniți în accidente de circulație prezintă o evoluție asemănătoare, cu valori constante în primele 4 zile ale săptămânii, o valoare maximă atinsă vineri (441) și un minim cu 36,1% mai mică față de această valoare înregistrat sâmbăta (282).

În ceea ce privește numărul de pietoni decedați în urma unor accidente de circulație, există oscilații mai mici în funcție de ziua săptămânii, peste 100 de decese fiind înregistrate luni, joi, vineri, duminică, în timp ce valoarea minimă a fost înregistrată sâmbăta (86 decese).

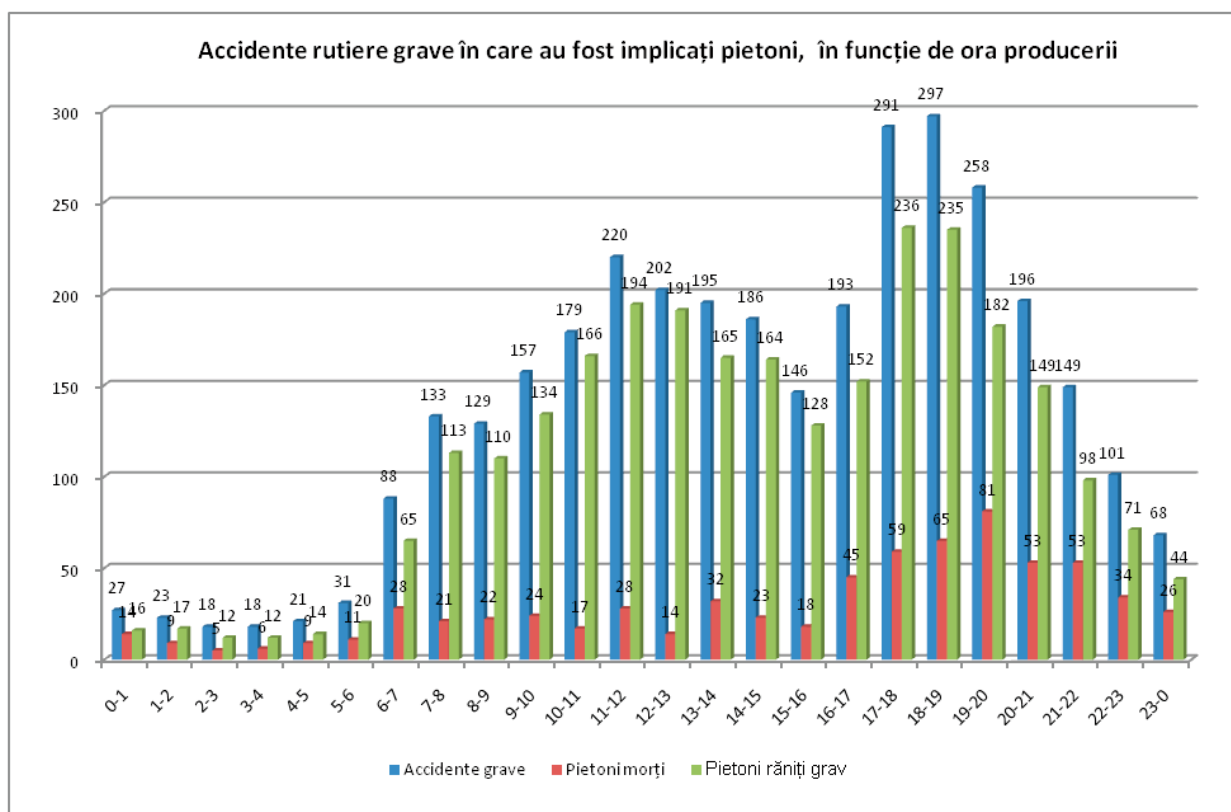


În funcție de ora producerii

Distribuția accidentelor grave în care au fost implicați pietoni în funcție de ora producerii denotă concentrarea acestora în două perioade ale zilei. La primele ore ale dimineții, în concordanță cu valorile mici ale traficului pietonal, numărul accidentelor de circulație prezintă valori scăzute, numărul acestora începând să crească de la ora 4, un prim moment de vârf fiind înregistrat între orele 11-12 (220 accidente rutiere grave), după care valorile scad până la ora 15-16 (146). În continuare tendința este de creștere, la orele 17-18 și 18-19 înregistrându-se peste 290 accidente rutiere grave, în această perioadă fiind constatate cele mai mari valori din cursul unei zile. Maximul este atins practic în perioada în care există o intensificare a traficului ca urmare a terminării programului de lucru. Ulterior, numărul accidentelor de circulație grave în care au fost implicați pietoni scade către dimineață, valoarea minimă fiind înregistrată între orele 2 și 4 (18 accidente).

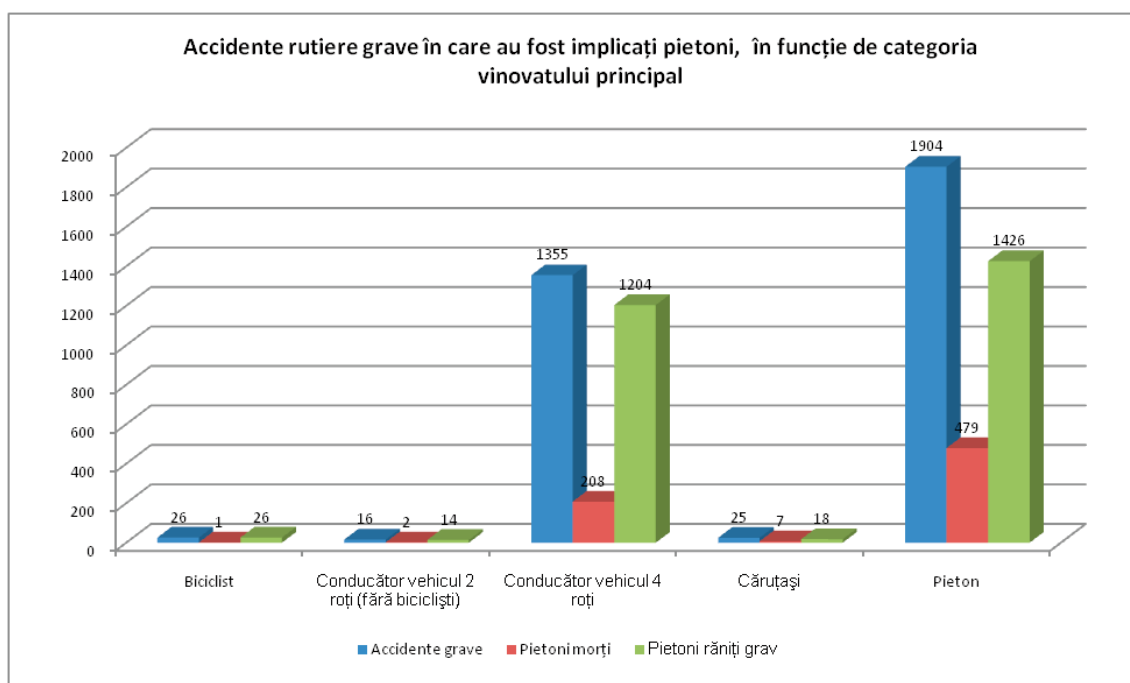
În ceea ce privește incidența mai mare a accidentelor grave în care au fost implicați pietoni între orele 11-12, ca o ipoteză, această valoare poate fi legată de momentul terminării sau începerii cursurilor școlare de către copii și al pauzei de masă, moment în care pietonii sunt mai grăbiți și mai puțin atenți.

În ceea ce privește numărul de pietoni morți în urma unor accidente de circulație, aproximativ jumătate (51,1%) dintre decese au avut loc între orele 16 și 22. De altfel, începând cu orele 16, numărul de pietoni morți crește continuu, valoarea maximă fiind atinsă între orele 19-20 (81 decese), după care tendința este de scădere, atât pe parcursul nopții, cât și în prima parte a dimineții, între orele 2-3 fiind înregistrat cel mai mic număr de pietoni decedați (5).



Cine sunt vinovații responsabili de producerea accidentelor în care au fost implicați pietoni?

În cauzalitatea accidentelor de circulație, o responsabilitate importantă le revine pietonilor, aceștia fiind vinovați principali în 1904 dintre accidentele grave (57,2%), în timp ce conducătorii de vehicule cu 4 roți poartă responsabilitatea pentru 1355 dintre accidentele grave (40,7%). Ceilalți participanți la trafic (căruțași, bicicliști și alți conducători de vehicule cu două roți) au provocat un număr mai mic de accidente cu pietoni (67).



Cauzele producerii accidentelor rutiere grave în care au fost implicați pietoni

Traversarea efectuată în mod neregulamentar de către pietoni reprezintă principala cauză de producere a evenimentelor rutiere grave în care sunt implicați pietoni, această conduită fiind responsabilă pentru 42,1% dintre accidentele grave, 42,8% dintre decesele pietonilor și 41,2% dintre pietonii răniți grav.

Această cauză trebuie însă corelată cu amenajările rutiere existente. *Studiul privind atitudinile și comportamentele pietonilor în traficul rutier*, realizat de Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității în 2011, a evidențiat anumite probleme privind amenajările rutiere care determină producerea unor situații periculoase în trafic pentru pietoni. Conform declarațiilor respondenților (în cadrul studiului a fost realizată o anchetă pe bază de chestionar pe un eșantion de 1230 de persoane, reprezentativ pentru persoanele adulte din România care, în deplasările lor zilnice, se deplasează frecvent ca pietoni), principalele deficiențe de infrastructură care contribuie la producerea unor situații periculoase pentru pietoni pe drumurile publice țin de lipsa trotuarelor, mai ales în mediul rural (45,5%), lipsa trecerilor de pietoni sau distanțele mari dintre acestea (38,9%) și marcarea necorespunzătoare a drumurilor (33,6%), iluminatul necorespunzător al drumurilor publice (29,5%), lipsa de vizibilitate datorată parcării mașinilor în apropierea trecerilor de pietoni (29%).

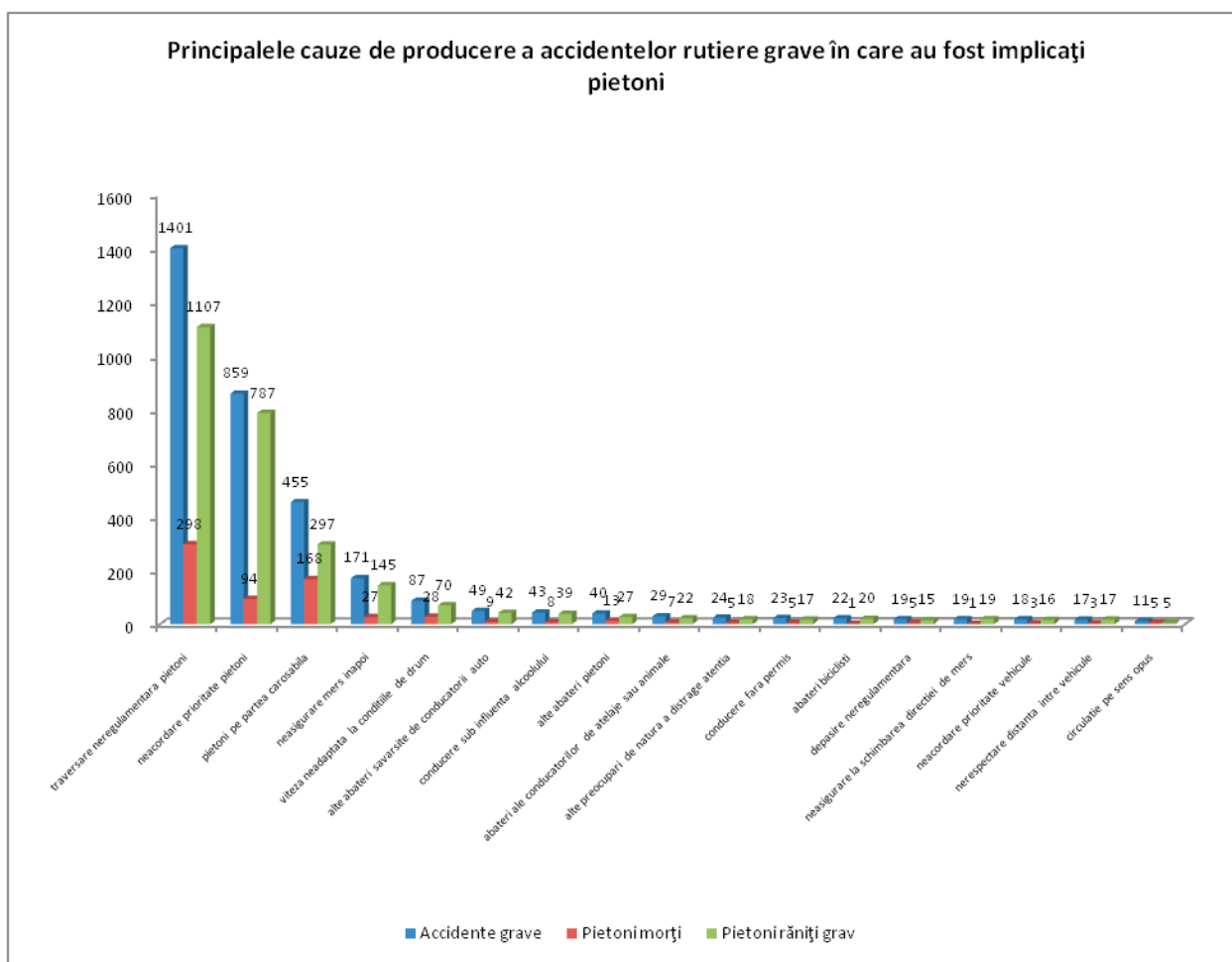
S-a constatat totodată că există diferențe semnificative, ce țin de mediul de rezidență al persoanelor investigate, privind modul în care acestea apreciază deficiențele de infrastructură rutieră cu rol în apariția unor situații periculoase pentru pietoni. Astfel, în opinia subiecților din mediul rural, principalele probleme menționate sunt: lipsa trecerilor de pietoni sau distanțele mari între acestea (45,1%), marcarea necorespunzătoare a drumurilor (35,3%), iluminatul necorespunzător al acestora (27,2%). Persoanele din mediul urban menționează mai frecvent ca deficiențe legate de infrastructură lipsa de vizibilitate datorată parcării mașinilor în apropierea trecerilor de pietoni sau a intersecțiilor (35%), lipsa trecerilor de pietoni sau distanțele mari între acestea (34,5%), marcarea necorespunzătoare a drumurilor (32,3%).

În ordinea incidenței, **neacordarea de prioritate pietonilor** reprezintă cea de-a doua cauză de producere a accidentelor rutiere grave. Aceasta a determinat 25,8% dintre accidentele grave în care au fost implicați pietoni, 13,5% dintre decesele produse în rândul acestora și 29,3% din cazurile de pietoni răniți grav.

Pietonii pe partea carosabilă reprezintă următoarea cauză de producere a evenimentelor rutiere grave, în 2014 aceasta producând 13,7% dintre accidentele grave, 24,1% din decesele în rândul pietonilor (fiind practic a doua cauză de mortalitate în rândul pietonilor) și 11% dintre răniții grav.

Subsumate, aceste 3 cauze sunt responsabile pentru aproximativ 80% dintre cele trei dimensiuni ale evenimentelor rutiere grave în care au fost implicați pietoni (accidente, morți, răniți grav).

O incidență semnificativă în etiologia accidentelor rutiere grave în care au fost implicați pietoni au alte manevre săvârșite de ceilalți participanți la trafic, precum neasigurarea la mersul înapoi (ce a provocat 5,1% dintre accidentele grave în care au fost implicați pietoni, 3,9% din decesele în rândul pietonilor și 5,4% dintre răniții grave în rândul acestora în 2014) și viteza neadaptată la condițiile de drum (2,6% dintre accidente, 4% morți și 2,6% răniți grav).



| | Traversare neregulamentară pietoni | Neacordare prioritate pietoni | Pietoni pe partea carosabilă | Neasigurare mers înapoi | Viteză neadaptată la condițiile de drum | Alte abateri săvârșite de conducătorii auto | Conducere sub influența alcoolului | Alte abateri pietoni | Abateri ale conducătorilor de atelaje sau animale |
|-----------------|------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|-------------------------|---|---|------------------------------------|----------------------|---|
| Accidente grave | 1401 | 859 | 455 | 171 | 87 | 49 | 43 | 40 | 29 |
| Pietoni morți | 298 | 94 | 168 | 27 | 28 | 9 | 8 | 13 | 7 |
| Pietoni răniți | 1107 | 787 | 297 | 145 | 70 | 42 | 39 | 27 | 22 |

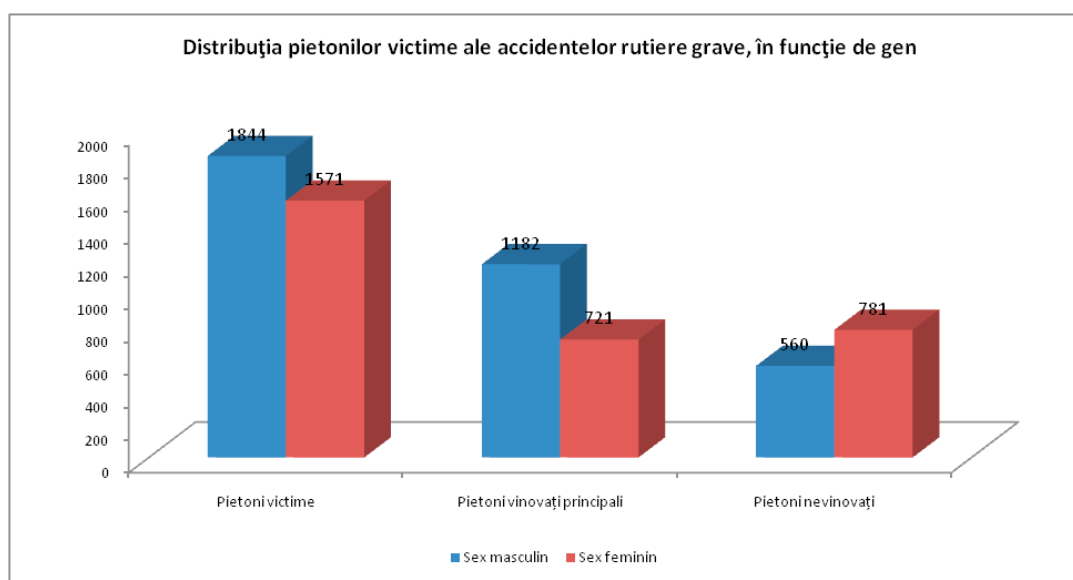
| | Alte preocupări de natură a distrage atenția | Conducere fără permis | Abateri bicicliști | Depășire neregulamentară | Neasigurare la schimbarea direcției de mers | Neacordare prioritate vehicule | Nerespectare distanță între vehicule | Circulație pe sens opus | Adormire la volan |
|-----------------|--|-----------------------|--------------------|--------------------------|---|--------------------------------|--------------------------------------|-------------------------|-------------------|
| Accidente grave | 24 | 23 | 22 | 19 | 19 | 18 | 17 | 11 | 8 |
| Pietoni morți | 5 | 5 | 1 | 5 | 1 | 3 | 3 | 5 | 4 |
| Pietoni răniți | 18 | 17 | 20 | 15 | 19 | 16 | 17 | 5 | 5 |

Făcând referire la modalitatea de producere a accidentelor grave de circulație în care au fost implicați pietoni, principalul tip de impact constă în lovirea pietonului (91,7%). Există însă un număr mai mic de situații în care impactul inițial a avut loc între alți participanți la trafic, pietonul fiind ucis sau rănit ulterior acestui incident. Astfel, dintre accidentele grave în care au fost implicați pietoni, în 178 de situații (5,4%) acesta a fost acroșat, în 53 inițial a avut loc o coliziune (frontală, laterală sau față-spate) între două vehicule, iar în 12 situații pietonul a fost accidentat după ce inițial a fost lovit un obstacol în afara carosabilului.

Cine sunt pietonii victime⁷⁶ ale accidentelor grave de circulație?

În funcție de sex

Cei mai mulți pietoni victime ale accidentelor rutiere grave sunt bărbați (53,6%, comparativ cu 46,4% femei). Introducând în analiză gradul de vinovăție al pietonilor, se observă că persoanele de sex masculin sunt predominante în rândul pietonilor vinovați principali (62,1%), în timp ce în rândul pietonilor nevinovați cea mai mare pondere o dețin femeile (58,2%).



În funcție de vârstă

| | Pietoni victime | | | | | | Pietoni vinovați principali | | | | | | Pietoni nevinovați | | | | | |
|--------------|-----------------|-----|-----|-------------|------|------|-----------------------------|-----|-----|-------------|-----|-----|--------------------|----|-----|-------------|-----|-----|
| | Morți | | | Răniți grav | | | Morți | | | Răniți grav | | | Morți | | | Răniți grav | | |
| | Total | F | M | Total | F | M | Total | F | M | Total | F | M | Total | F | M | Total | F | M |
| Sub 18 ani | 55 | 19 | 36 | 564 | 248 | 316 | 35 | 9 | 26 | 381 | 153 | 228 | 18 | 10 | 8 | 167 | 91 | 76 |
| 18-25 ani | 20 | 3 | 17 | 184 | 96 | 88 | 12 | 1 | 11 | 79 | 31 | 48 | 6 | 2 | 4 | 99 | 62 | 37 |
| 26-35 ani | 44 | 8 | 36 | 251 | 106 | 145 | 37 | 6 | 31 | 121 | 35 | 86 | 6 | 2 | 4 | 125 | 69 | 56 |
| 36-45 ani | 75 | 14 | 61 | 290 | 112 | 178 | 57 | 11 | 46 | 175 | 53 | 122 | 16 | 3 | 13 | 108 | 59 | 49 |
| 46-55 ani | 120 | 30 | 90 | 318 | 144 | 174 | 81 | 17 | 64 | 170 | 58 | 112 | 35 | 12 | 23 | 142 | 83 | 59 |
| 56-65 ani | 150 | 41 | 109 | 425 | 226 | 199 | 103 | 20 | 83 | 191 | 83 | 108 | 41 | 20 | 21 | 214 | 134 | 80 |
| Peste 65 ani | 233 | 114 | 119 | 654 | 410 | 244 | 154 | 70 | 84 | 307 | 174 | 133 | 69 | 38 | 31 | 295 | 196 | 99 |
| NC | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Total | 697 | 229 | 468 | 2688 | 1342 | 1346 | 479 | 134 | 345 | 1426 | 587 | 839 | 191 | 87 | 104 | 1150 | 694 | 456 |

Analizând vârsta pietonilor victime ale accidentelor grave de circulație în 2014, pot fi identificate anumite categorii ce prezintă un risc mai mare de victimizare.

O primă categorie vulnerabilă este reprezentată de populația vârstnică. În România, aproximativ o treime dintre pietonii morți în urma unor accidente de circulație în 2014 au peste 65 ani (33,4%). Situația este comparabilă cu statistica înregistrată la nivel european, unde 44% dintre pietoni decedați în urma unor accidente rutiere au 65 ani și peste⁷⁷.

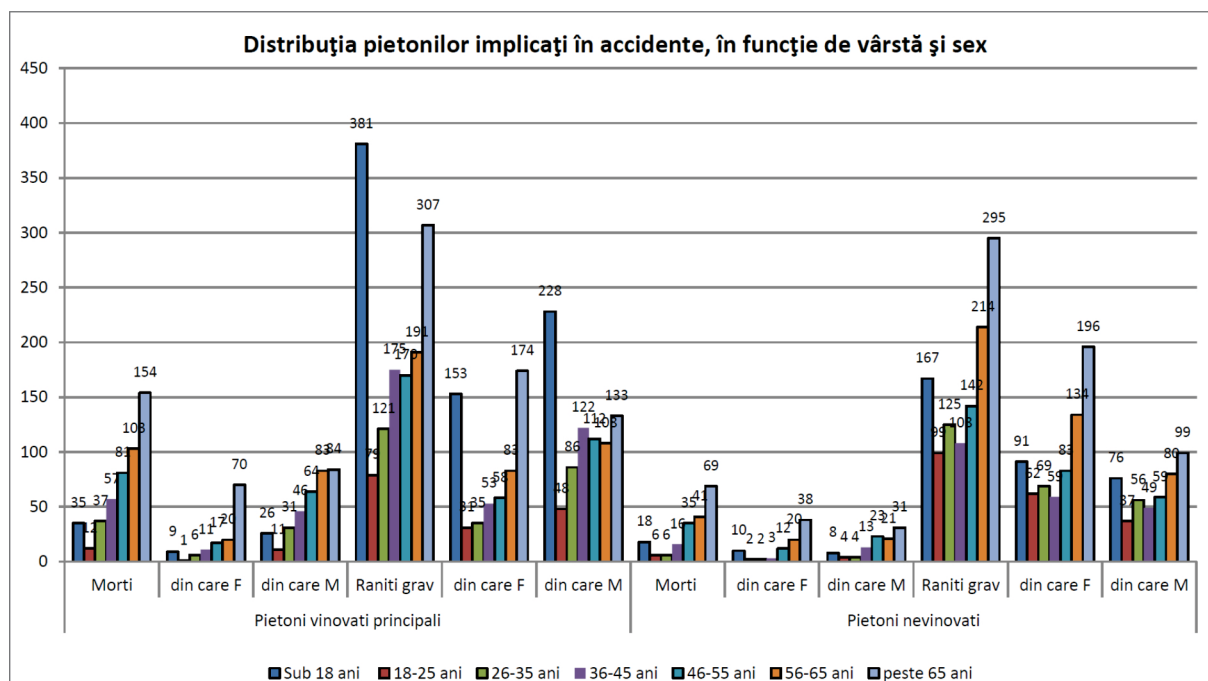
De asemenea, persoanele vârstnice sunt cel mai frecvent rănite grav în accidente de circulație, aproximativ un sfert (24,3%) dintre pietonii grav răniți în 2014 având peste 65 ani.

⁷⁶ Sintagma pietoni victime ale accidentelor grave de circulație face referire la pietonii decedați sau grav răniți în accidente de circulație în 2014, fie că au fost vinovați principali, vinovați secundari sau nevinovați de producerea accidentelor în care au fost implicați

⁷⁷ Road safety in the European Union. Trends, statistics and main challenges, Martie 2015, p. 14.

Explicația pentru victimizarea ridicată din rândul persoanelor vârstnice este dată de particularitățile biologice și psihologice ale acestei categorii. O parte dintre vârstnici se confruntă cu o deteriorare a capacităților perceptivă (văz, auz), au o viteză de deplasare mai scăzută comparativ cu celelalte categorii de vârstă și, drept urmare, experimentează adesea dificultăți când se confruntă cu situații stresante din trafic (traversarea unei străzi sau intersecții aglomerate)⁷⁸. În consecință, deși în general vârstnicii își iau mai multe măsuri de precauție înainte de a se angaja în traversare (de exemplu, așteaptă mai mult la zebră), pe parcursul traversării propriu-zise ei sunt mai puțin atenți la conduita celorlalți participanți la trafic și mai puțin capabili să facă față factorilor de risc determinați de comportamentul acestora⁷⁹. De asemenea, nu trebuie omis faptul că persoanele din această categorie de vârstă au o stare de sănătate mai fragilă comparativ cu ceilalți pietoni, consecințele unui impact cu un vehicul fiind mai puternic resimțite față de celelalte categorii de vârstă și conducând la rănirea gravă sau decesul acestora, inclusiv în situații în care forța loviturii nu este foarte mare.

O altă categorie ce deține o pondere ridicată în ansamblul pietonilor victime ale accidentelor rutiere sunt persoanele sub 18 ani, care au reprezentat în 2014 21,1% din totalul pietonilor răniți grav. Dintre aceștia mai mult de jumătate (51,2%) au vârste foarte mici, până în 10 ani. Spre deosebire de adulți, copiii cunosc în mai mică măsură regulile de circulație (mai ales la vârste fragede), au o capacitatea mai slabă de a identifica în mod corect gradul de pericolozitate a unor conduite riscante, de a discerne între real și imaginar, precum și o abilitate mai mică de a gestiona situațiile complexe din trafic, ceea ce îi plasează în rândul categoriilor vulnerabile⁸⁰.



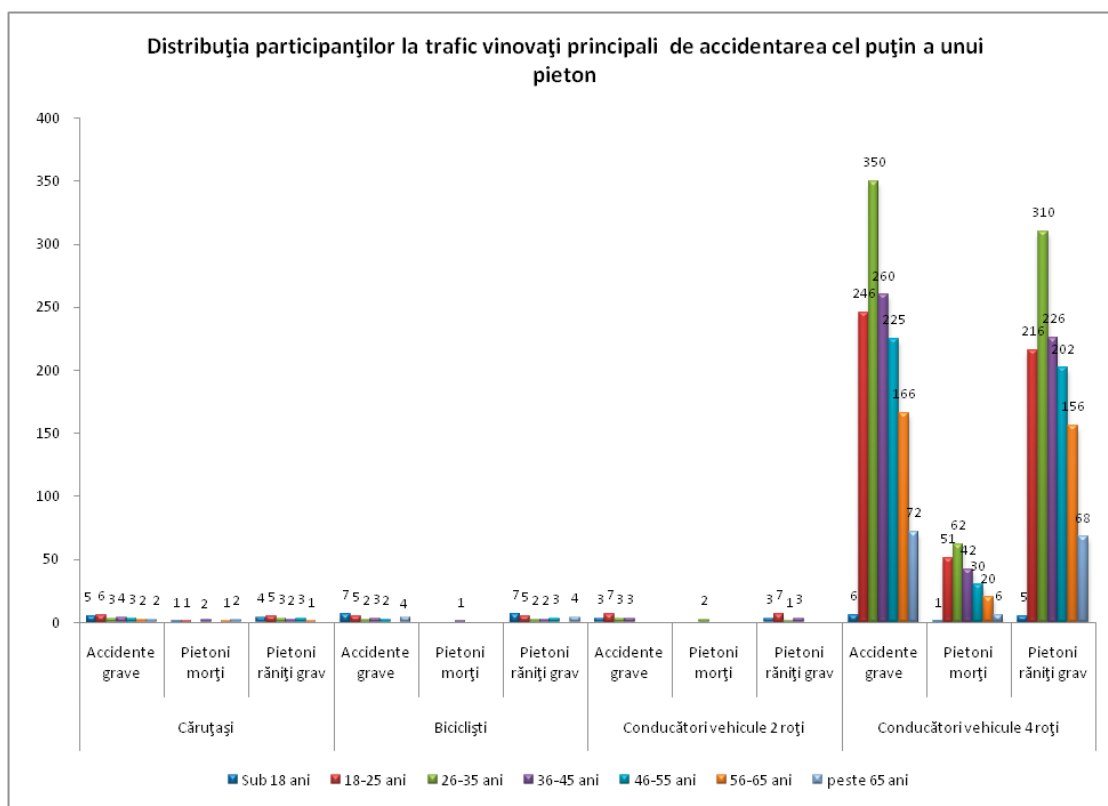
78 Conform SWOV, Zeeger et al. în *SAFETY OF VULNERABLE ROAD USERS 1998*, p. 29.

79 Carthy et al. în *SAFETY OF VULNERABLE ROAD USERS 1998*, p. 29.

80 Conform *SAFETY OF VULNERABLE ROAD USERS 1998*, p. 20

Cine sunt participanții la trafic vinovați de accidentarea pietonilor?

În funcție de vârstă



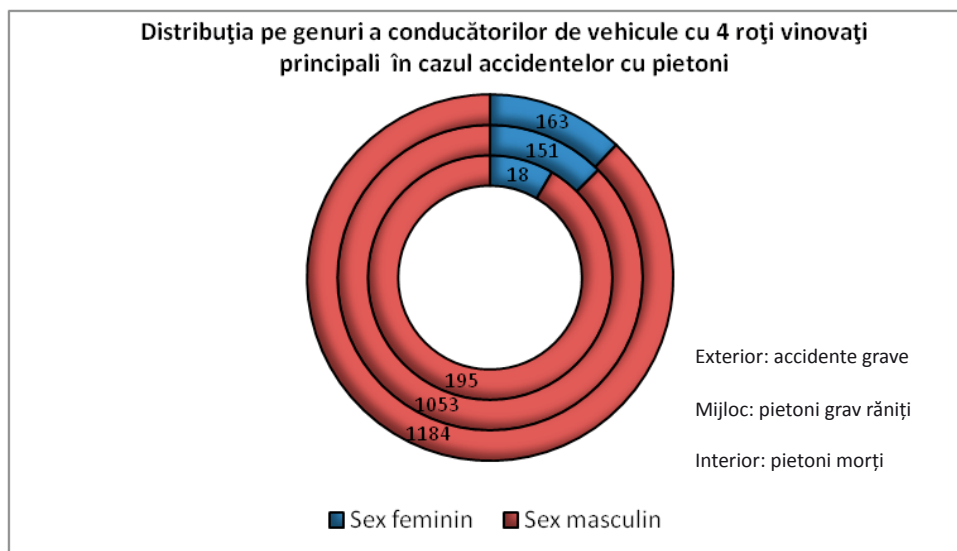
| | Căruțași | | | Bicicliști | | | Conducători vehicule 2 roți | | | Conducători vehicule 4 roți | | |
|--------------|-----------------|---------------|---------------------|-----------------|---------------|---------------------|-----------------------------|---------------|---------------------|-----------------------------|---------------|---------------------|
| | Accidente grave | Pietoni morți | Pietoni răniți grav | Accidente grave | Pietoni morți | Pietoni răniți grav | Accidente grave | Pietoni morți | Pietoni răniți grav | Accidente grave | Pietoni morți | Pietoni răniți grav |
| Sub 18 ani | 5 | 1 | 4 | 7 | 0 | 7 | 3 | 0 | 3 | 6 | 1 | 5 |
| 18-25 ani | 6 | 1 | 5 | 5 | 0 | 5 | 7 | 0 | 7 | 246 | 51 | 216 |
| 26-35 ani | 3 | 0 | 3 | 4 | 1 | 3 | 3 | 2 | 1 | 350 | 62 | 310 |
| 36-45 ani | 4 | 2 | 2 | 2 | 0 | 2 | 3 | 0 | 3 | 260 | 42 | 226 |
| 46-55 ani | 3 | 0 | 3 | 2 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 225 | 30 | 202 |
| 56-65 ani | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 166 | 20 | 156 |
| Peste 65 ani | 2 | 2 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 72 | 6 | 68 |
| AN | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 22 | 1 | 21 |
| Total | 25 | 7 | 18 | 26 | 1 | 26 | 16 | 2 | 14 | 1347 | 213 | 1204 |

În ansamblul conducătorilor de vehicule cu 4 roți vinovați de accidentarea gravă sau decesul a cel puțin un pieton, care au produs majoritatea accidentelor cu victime pietoni, grupa de vârstă 26-35 deține cea mai mare pondere. Șoferii din această categorie au produs 26% dintre accidentele grave în care au fost implicați pietoni și au fost responsabili pentru 29,1% dintre pietonii decedați și 25,7% dintre pietonii grav răniți în urma accidentelor produse de conducătorii de vehicule cu 4 roți.

În funcție de sex

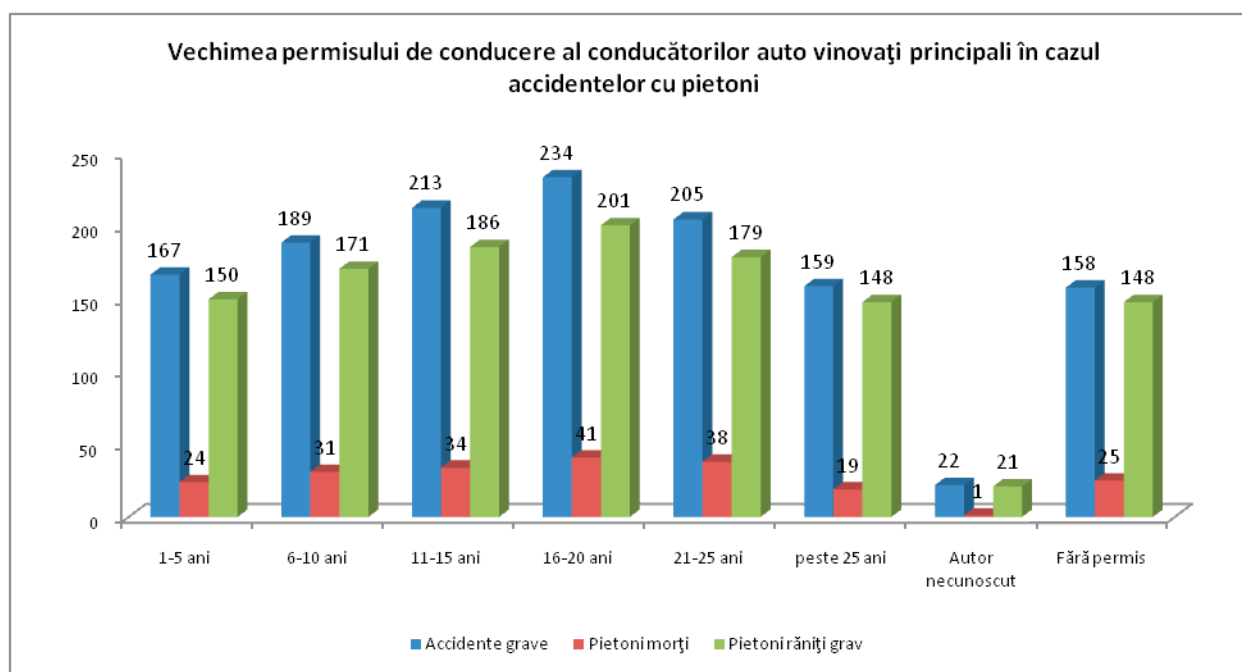
Conducătorii auto de sex feminin au o pondere semnificativ mai scăzută comparativ cu bărbații în ansamblul conducătorilor vinovați de accidentarea gravă sau uciderea unor pietoni.

O reprezentare mai importantă a persoanelor de sex feminin găsim în rândul conducătorilor de vehicule cu patru roți vinovați de producerea unor accidente grave în care au fost implicați pietoni. Astfel, femeile au fost vinovate de 12,1% dintre accidentele grave produse de conducătorii auto în care au fost implicați pietoni și au purtat vina în cazul a 8,5% dintre decesele în rândul pietonilor și 12,5% dintre pietonii grav răniți în urma unor accidente de circulație în care vinovați au fost conducătorii auto.



În funcție de vechimea permisului auto

Analizând conducătorii auto vinovați de producerea unor accidente grave în care au fost implicați pietoni, se poate observa ponderea importantă a persoanelor care nu dețineau permis de conducere la momentul producerii incidentului. Astfel, în 2014 aceștia au provocat 158 accidente grave de circulație cu victime pietoni (11,7% din totalul accidentelor grave de circulație cu victime pietoni produse de conducătorii auto). De asemenea, în 2014 conducătorii auto fără permis de conducere au produs 25 decese în rândul pietonilor (11,7% din totalul deceselor produse în rândul pietonilor de conducătorii auto) și au fost responsabili pentru rănirea gravă a 148 pietoni (12,3% din pietonii grav răniți de conducătorii de vehicule cu 4 roți).



Se remarcă totodată faptul că persoanele cu o vechime redusă a permisului au produs un număr mai mic de accidente de circulație, în timp ce experiența în condus este asociată până la un anumit punct cu producerea unui număr mare de accidente cu victime pietoni. Astfel, cei mai mulți șoferi vinovați de accidentarea gravă sau decesul a cel puțin un pieton au între 16-20 ani vechime, în 2014, 17,4% dintre accidentele grave de circulație produse de conducătorii auto și soldate cu rănirea gravă sau decesul unui pieton fiind produse de șoferi ce aveau între 16-20 ani vechime. De asemenea, ei au fost responsabili pentru 19,2% dintre decesele provocate în rândul pietonilor de către conducătorii de vehicule cu 4 roți.

Este de menționat că, după 20 ani de vechime a permisului de conducere, creșterea experienței duce la scăderea numărului de accidente grave cu victime pietoni provocate de șoferi.

| Vechime permis auto | Accidente grave | Pietoni morți | Pietoni răniți grav |
|---------------------|-----------------|---------------|---------------------|
| 1-5 ani | 12,4% | 11,3% | 12,5% |
| 6-10 ani | 14,0% | 14,6% | 14,2% |
| 11-15 ani | 15,8% | 16,0% | 15,4% |
| 16-20 ani | 17,4% | 19,2% | 16,7% |
| 21-25 ani | 15,2% | 17,8% | 14,9% |
| peste 25 ani | 11,8% | 8,9% | 12,3% |
| Autor necunoscut | 1,6% | 0,5% | 1,7% |
| Fără permis | 11,7% | 11,7% | 12,3% |

Mecanisme de reducere a victimizării rutiere în rândul pietonilor

Siguranța pietonilor în traficul rutier este dependentă de o serie de aspecte, existând anumiți factori de risc pentru aceștia, după cum este relevat în studiile realizate până în prezent, factori ce pot fi grupați în șase mari categorii: conduita conducătorilor de vehicule (viteza, conducerea imprudentă sau sub influența băuturilor alcoolice), conduita pietonilor (consumul de alcool, neatenția), designul stradal (amenajări insuficiente care să garanteze deplasarea în siguranță a pietonilor, precum trotuare, pasaje pietonale, iluminat stradal adecvat etc.), planificarea urbană (distanța mare între locuințe, școli, locuri de muncă, zonele de cumpărături, în condițiile unui sistem de străzi și transport care nu garantează siguranța pietonilor), designul vehiculelor și deficiențele sistemului de îngrijire medicală⁸¹.

În conformitate cu acestea, există anumite măsuri ce pot fi adoptate pentru a proteja pietonii în fiecare dintre aceste domenii, după cum urmează⁸²:

Conduita conducătorilor auto:

- Introducerea unor prevederi legislative și asigurarea respectării celor existente, cu privire la: reducerea vitezei legale (maxim 50km/h pe străzile din urban), reducerea condusului sub influența băuturilor alcoolice,
- Informarea publicului prin campanii mass media despre prevederile legislative, despre drepturile și îndatoririle participanților la trafic.

Conduita pietonilor:

- combaterea consumului de alcool sau droguri,
- educarea pietonilor privind importanța utilizării unor haine ce asigură vizibilitatea (inclusiv pe timp de noapte),
- educarea pietonilor pentru a respecta regulile de circulație.

Design stradal

- separarea pietonilor de traficul rutier, prin amenajarea de trotuare, pasaje sau pasarele pietonale, refugii,
- reducerea vitezei vehiculelor prin intermediul unor amenajări rutiere - limitatoare de viteză,

81 WHO, *Make Walking Safe. A Brief Overview of Pedestrian Safety around the World*, p. 5.

82 Idem, p. 6-7.

- îmbunătățirea iluminatului stradal, mai ales în zona trecerilor de pietoni,
- îndepărtarea obstacolelor ce barează vizibilitatea între pietoni și ceilalți participanți la trafic, inclusiv mașinile parcate,
- crearea de zone pietonale în centrul orașelor,
- îmbunătățirea designului rutelor de tranzit,
- modificarea infrastructurii astfel încât se fie întărită siguranța copiilor în zona școlilor și în timpul deplasării lor spre și de la școală.

Design urban

- proiectarea sau reproiectarea orașelor astfel încât locuințele, locurile de muncă, școlile, magazinele și celelalte facilități să se afle unele în apropierea celorlalte,
- prevederea unor trasee sigure și continue pentru pietoni.

Designul vehiculelor

- dezvoltarea și întărirea standardelor de siguranță a vehiculelor,
- informarea publicului despre măsurile de siguranță a pietonilor în funcție de marca și modelul mașinii, pentru a stimula interesul și cererea publicului pentru măsuri de siguranță.

Sistemul de îngrijire medicală:

- îmbunătățirea accesului la îngrijiri medicale de urgență pentru victimele accidentelor de circulație,
- asigurarea unor servicii de recuperare comprehensive și de lungă durată.

(Fragment preluat din WHO, Make Walking Safe. A Brief Overview of Pedestrian Safety around the World)

Accidentele rutiere grave în care au fost implicați bicicliști produse în anul 2014

Considerente generale

În condițiile actuale de trafic rutier, în care supraaglomerarea este o constantă, iar îngrijorarea privind protecția mediului și calitatea aerului respirat sunt priorități pe agenda publică europeană, bicicleta devine un mijloc de transport intens promovat de instituțiile europene atunci când se au în vedere dezvoltarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă.

La nivel european, se dorește în primul rând, creșterea mobilității și a siguranței în trafic a bicicliștilor urbani, în special prin măsuri precum construirea și menținerea unor piste speciale pentru bicicliști, separate de traficul motorizat, asigurarea unor treceri sigure în perimetrul intersecțiilor, reducerea limitelor de viteză în centrul orașelor sub 50km/h, dar și prin organizarea de campanii de conștientizare a tuturor participanților la trafic privind vulnerabilitatea acestei categorii.

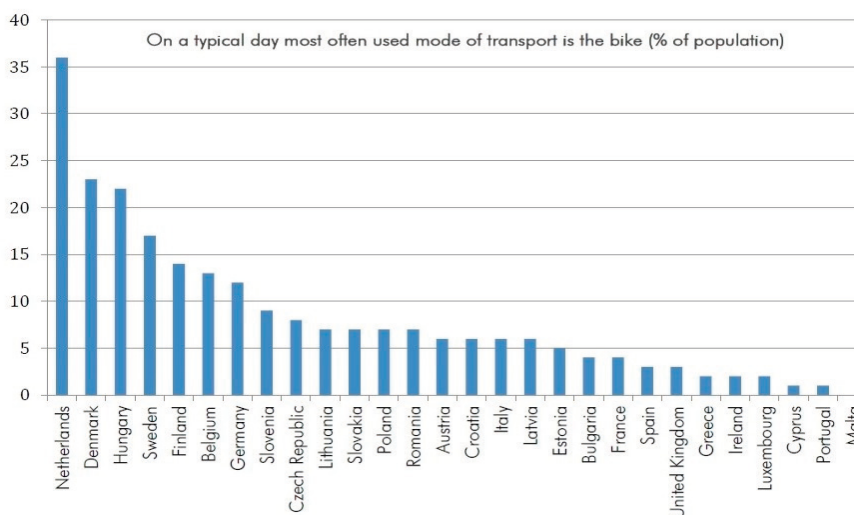
Deși politicile europene în acest domeniu sunt gândite mai ales pentru mediul urban, având în vedere faptul că, în România, bicicleta este utilizată ca mijloc de transport în egală măsură în mediul urban și în mediul rural (iar victimele bicicliști ale accidentelor mortale provin mai ales din mediul rural), este posibil ca, în cazul țării noastre să fie necesare și alte măsuri, adaptate localităților rurale.

Pe lângă avantajele de ordin ecologic (lipsa poluării și a consumului de resurse energetice), bicicleta este un mijloc de transport relativ comod și suficient de rapid pentru diverse utilizări, în mediul urban fiind în unele situații chiar mai rapid decât autoturismele. De asemenea, printre beneficiile sale se află decongestionarea traficului, dar și îmbunătățirea sănătății, în condițiile creșterii incidenței afecțiunilor datorate sedentarismului, obezitate, diabet sau boli cardio-vasculare.

În Europa, Olanda este considerată o țară model pentru deplasarea cu bicicleta, atât în privința celei mai mari rate de mobilitate ciclistă, ci și datorită planului director pentru biciclete. Acest plan a demonstrat că o politică bună în acest sens nu trebuie doar să asigure piste bune (confortabile, rapide și sigure) pentru bicicliști, ci și să acorde atenție posibilității de a parca bicicletele, într-un mod sigur și convenabil, la domiciliu,

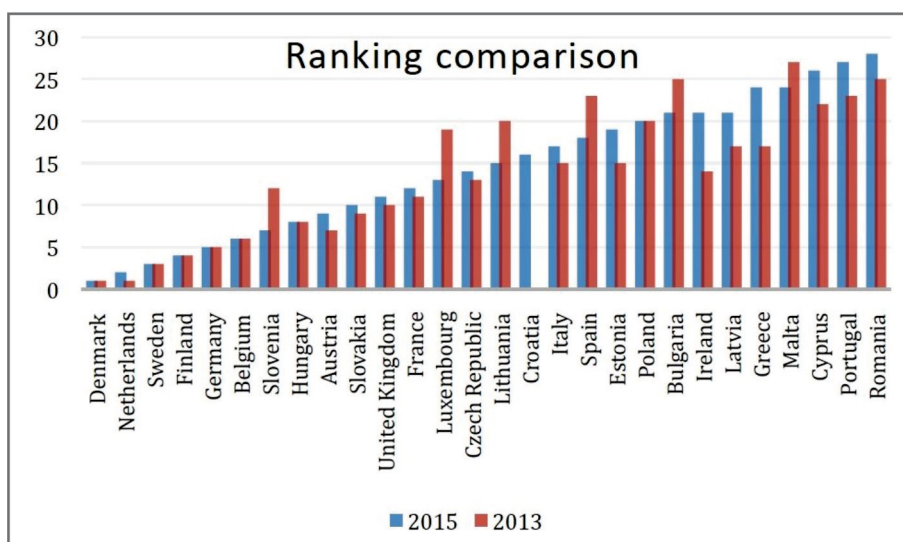
în gări, în punctele de interconectare cu transportul în comun și în stațiile de autobuz și la destinația finală⁸³.

Conform Barometrului privind mersul pe bicicletă⁸⁴, realizat de către Federația Europeană a Bicicliștilor, dat publicității în luna mai 2015, aproximativ 36% dintre olandezi utilizează bicicleta în deplasările lor zilnice, România fiind pe locul al 13-lea din cele 28 de țări ale Uniunii Europene, aproximativ 7% dintre români folosind acest mijloc de transport zilnic.



Sursa: Cycling Barometer, European Cyclists' Federation, Mai 2015

De asemenea, potrivit rezultatelor acestui studiu, România se află pe ultimul loc dintre statele europene în ceea ce privește felul în care este favorizată circulația bicicliștilor. Acest clasament a fost realizat pe baza unui indice calculat luând în considerare criteriile precum numărul celor care utilizează bicicleta în deplasările zilnice, siguranța bicicliștilor măsurată prin numărul de decese raportat la numărul utilizatorilor de biciclete, volumul pieței destinate turismului pe bicicletă⁸⁵ și numărul organizațiilor recunoscute care promovează mersul pe bicicletă.



Sursa: Cycling Barometer, European Cyclists' Federation, Mai 2015

83 Aviz al Comitetului Economic și Social European privind *Promovarea deplasării transfrontaliere cu bicicleta (2007/C 168/18)*, Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, 2007/C 168/86

84 *Cycling Barometer*, European Cyclists' Federation, Mai 2015

85 Așa cum a fost el măsurat de Parlamentul European în 2012 în *European Cycle Route Network EuroVelo Study*

Evoluțiile înregistrate în țara noastră privind creșterea numărului de persoane care adoptă această modalitate de transport au determinat și nevoia de a crea și dezvolta o infrastructură rutieră specifică, menită să faciliteze integrarea bicicliștilor în trafic. Soluțiile identificate până în prezent sunt însă limitate și nu reușesc să urmeze trendul ascendent al utilizării acestui mijloc de transport, determinând apariția unor inadvertențe și a unor riscuri de securitate în trafic.

Statistici

În anul 2014, s-au produs 983 de accidente grave în care au fost implicați bicicliști, din care au rezultat 155 morți și 844 răniți grav. Dintre aceștia, 151 morți (97,4%) și 768 răniți grav (91%) au fost bicicliști.

Pe lângă accidentele grave, bicicliștii au mai fost implicați și în 1946 de accidente care au avut drept consecințe vătămări ușoare ale participanților⁸⁶.

Victimele bicicliști reprezintă 8% din totalul persoanelor decedate în urma accidentelor rutiere grave și 9,5% din totalul persoanelor rănite grav.

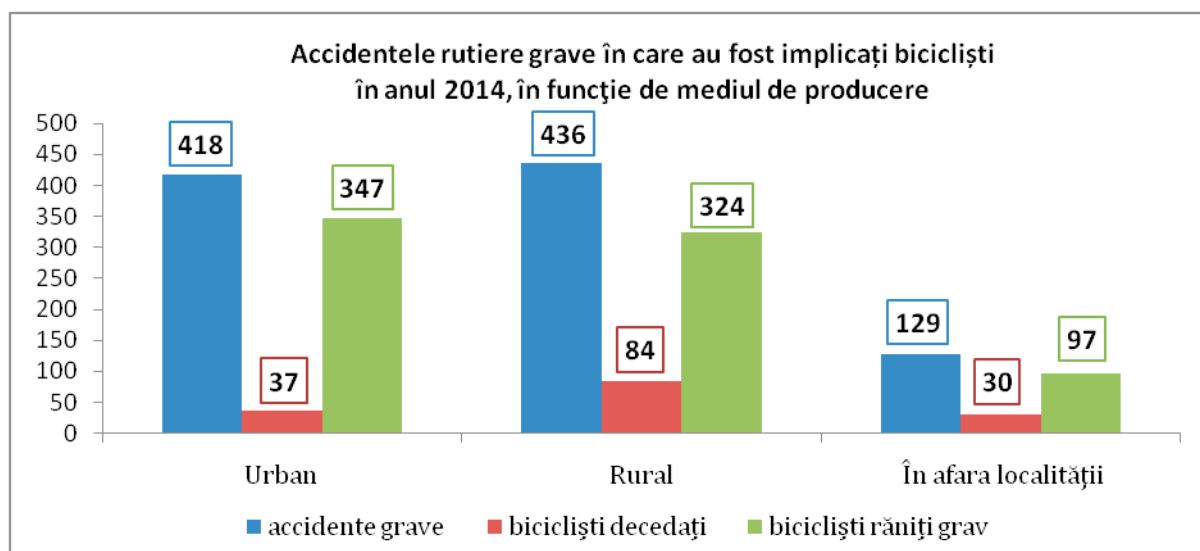
În anul 2014, bicicliștii au fost implicați cu vinovăție în 944 de accidente (vinovați principali și secundari⁸⁷). Remarcăm faptul că, față de anul 2010, în 2014 numărul accidentelor grave în care bicicliștii au fost fie vinovați principali, fie vinovați secundari, a crescut cu 115% (de la 439 la 944).

În peste două treimi dintre accidentele grave de circulație în care au fost implicați bicicliștii în anul 2014 (676 accidente), aceștia au fost vinovați principali de producerea lor, iar aproape un sfert dintre aceste accidente (262 accidente) au fost provocate de conducători de autovehicule cu 4 roți.

Din cele 676 accidente rutiere grave în care bicicliștii au fost vinovați principali în anul 2014 au rezultat 112 morți și 574 răniți grav, din care 110 morți și 528 răniți grav au fost bicicliști (restul de victime făcând parte din alte categorii de participanți la trafic).

Mediul de producere al accidentelor

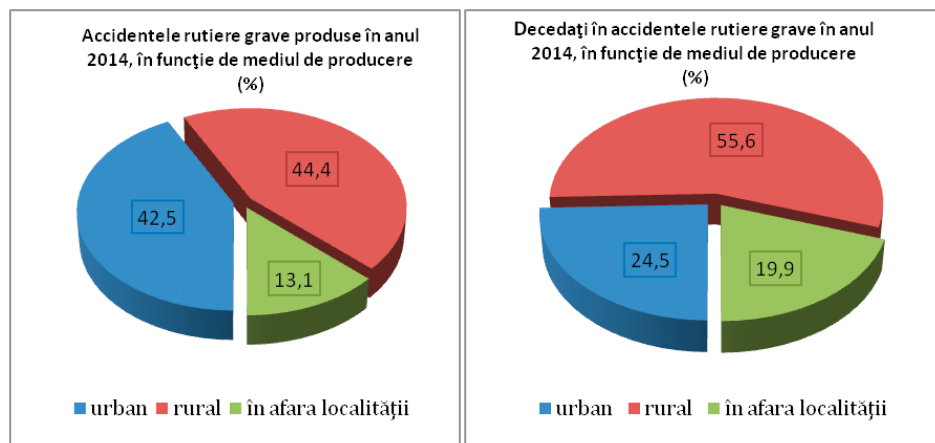
Cea mai mare parte a accidentelor rutiere grave în care au fost implicați bicicliști se repartizează în mod echilibrat între mediul rural (436 accidente) și mediul urban (418 accidente). Pe drumurile din afara localităților s-au produs 13% dintre acestea (129 accidente).



În privința victimelor bicicliști însă, remarcăm că mediul rural deține o pondere mai mare în privința persoanelor decedate (55,6% dintre bicicliștii decedați în accidente rutiere grave), situația fiind din nou echilibrată în cazul bicicliștilor răniți grav.

⁸⁶ Conform experienței polițiștilor rutieri, accidentele în care bicicliștii au fost răniți ușor sunt în mai mare măsură subraportate decât accidentele în care au fost implicați alți participanți la trafic

⁸⁷ Sursa: Baza de date *Evidența Accidentelor Rutiere*

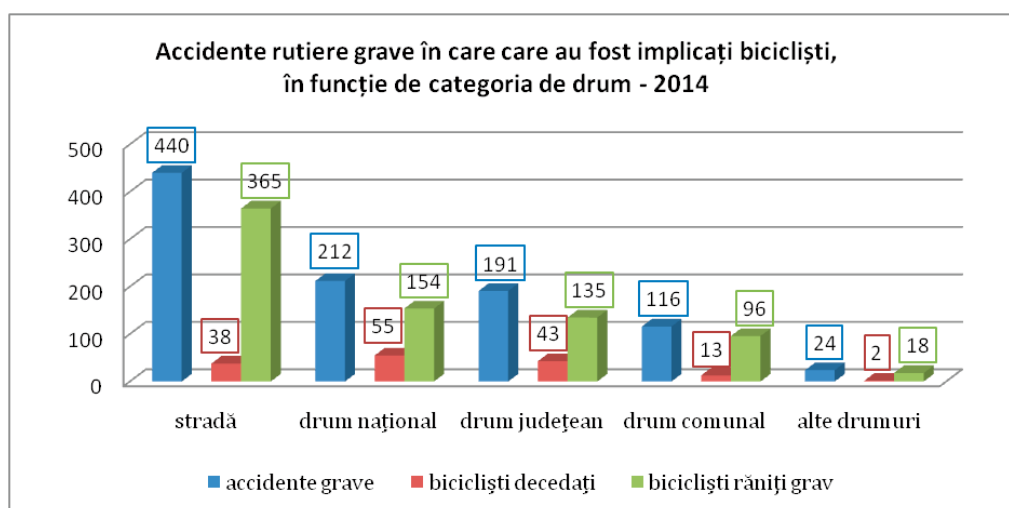


Analizând indicii de mortalitate și de victimizare pentru cele trei medii, observăm faptul că accidentele în care au fost implicați bicicliștii în anul 2014 produse în afara localităților și în mediul rural sunt caracterizate de un grad mai mare de violență decât cele produse în mediul urban, rezultând un număr mai mare de victime.

| Mediu | Indice mortalitate bicicliști (nr. morți *100/nr. accidente grave) | Indice victimizare bicicliști [(nr. morți+nr. răniți)* 100/nr. accidente grave] |
|----------------------|---|--|
| urban | 8,9 | 91,9 |
| rural | 19,3 | 93,8 |
| în afara localității | 23,3 | 98,4 |
| total | 15,4 | 93,5 |

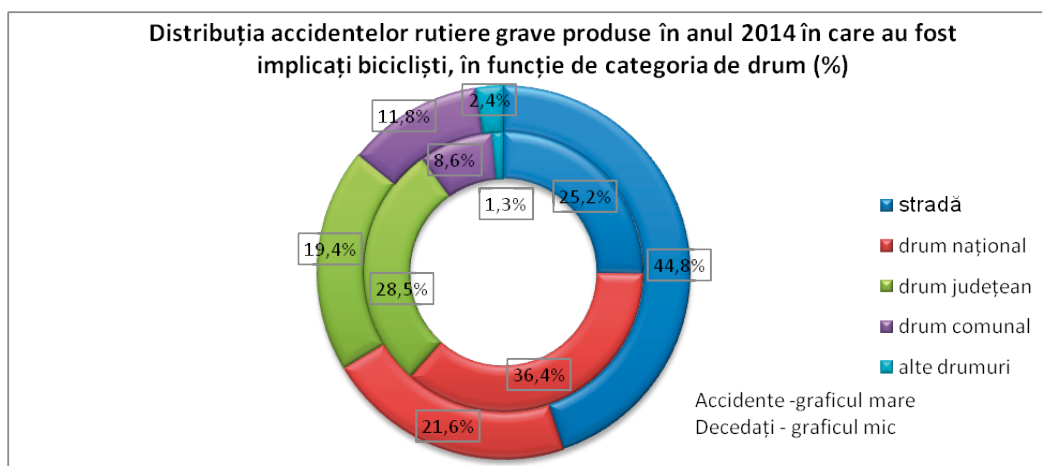
Categoria de drum

În funcție de categoria de drum pe care s-au produs, cele mai multe accidente grave în care au fost implicați bicicliști în anul 2014 au avut loc pe străzile din localități (440 accidente, adică aproximativ 45%), urmate de drumurile naționale (21,6%) și de drumurile județene (19,4%).



Dacă ne referim la bicicliștii victime ale accidentelor grave, în funcție de tipul de drum, remarcăm că procentul bicicliștilor răniți grav îl urmează cu destul de multă fidelitate pe cel al accidentelor.

În privința bicicliștilor decedați, situația se schimbă, astfel că străzile din localități sunt surclasate de drumurile naționale și de drumurile județene. Deși pe străzile din localități au avut loc de două ori mai multe accidente grave în care au fost participanți bicicliștii, numărul decedaților pe acest tip de drum este mai mic decât în cazul celorlalte categorii de drumuri menționate.

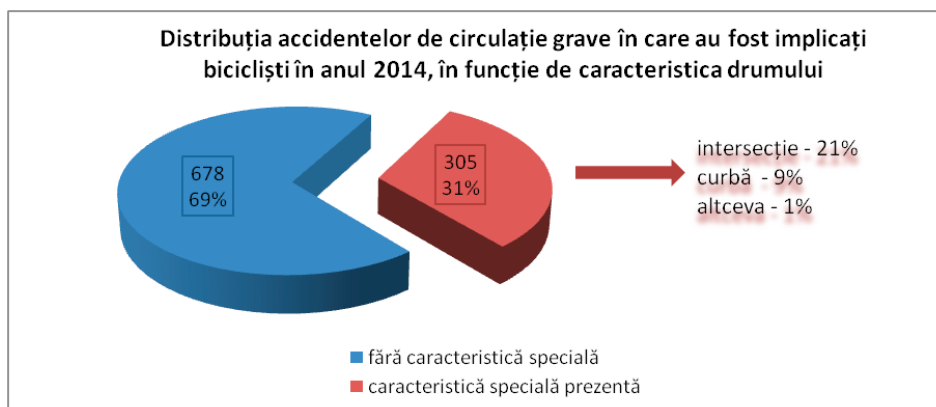


Caracteristica drumului

Aproximativ două treimi dintre accidentele grave de circulație în care au fost implicați bicicliști au avut loc pe porțiuni de drum care nu prezentau caracteristici speciale.

Dacă 16% din totalul accidentelor grave produse în anul 2014 au avut loc în intersecții, în cazul evenimentelor de acest tip în care au fost implicați bicicliști, acest procent este de 21%.

Privind din perspectiva numărului de bicicliști decedați ca urmare a accidentelor grave, remarcăm că la 100 de accidente care au avut loc în intersecții, au decedat 10 bicicliști, comparativ cu 17 pe sectoare de drum care nu prezentau nici un fel de caracteristică specială sau în curbe.

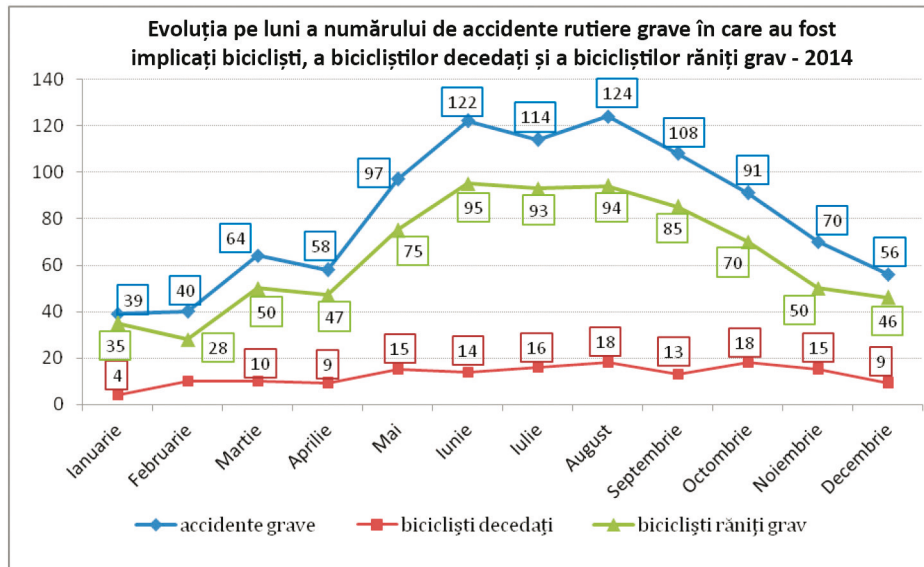


Luna anului

În medie, în fiecare lună a anului 2014, au avut loc 82 de accidente grave de circulație în care au fost implicați bicicliști, în care au decedat câte 13 bicicliști și au fost răniți grav alți 64.

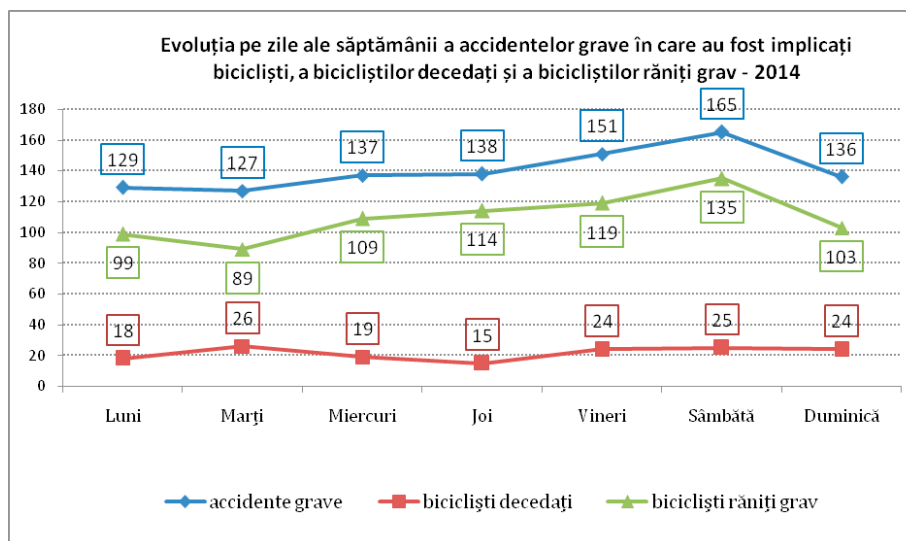
Însă, dacă analizăm evoluția în funcție de luna producerii, remarcăm faptul că, o dată cu încălzirea vremii, numărul acestor accidente crește în mod constant. Remarcăm o creștere mare între lunile februarie și martie, când numărul de accidente grave cu bicicliști a crescut de la 40 la 64, apoi un regres în luna aprilie la 58 de accidente – lună în care au predominat ploile, iar temperatura aerului a fost în general mai mică decât valorile termice multianuale. Între lunile mai și septembrie, numărul accidentelor în care au fost implicați bicicliști atinge valorile maxime. Apoi, o dată cu răcirea vremii și creșterea intensității precipitațiilor, începând cu luna octombrie, constatăm un regres în privința numărului de accidente de acest tip.

Făcând legătura între luna anului și condițiile meteo care au însoțit producerea accidentelor rutiere grave în care au fost implicați bicicliștii, remarcăm faptul că în lunile în care vremea încurajează mersul pe bicicletă (condiții normale de vreme), implicit numărul de accidente grave cu participanți bicicliști este mai mare.



Ziua săptămânii

Din graficul de mai jos, observăm că numărul accidentelor, dar și al bicicliștilor răniți grav, este relativ constant în relație cu zilele săptămânii, cu excepția zilelor de la începutul week-end-ului. O posibilă explicație rezidă în faptul că traficul rutier din zilele de vineri și sâmbătă este încurajat în privința tuturor tipurilor de vehicule utilizate, însă în mod special mersul pe bicicletă este favorizat datorită timpului liber care poate fi ocupat cu scop recreativ în acest fel. Astfel, și numărul de accidente grave în care sunt implicați bicicliștii înregistrează ușoare creșteri în aceste zile.

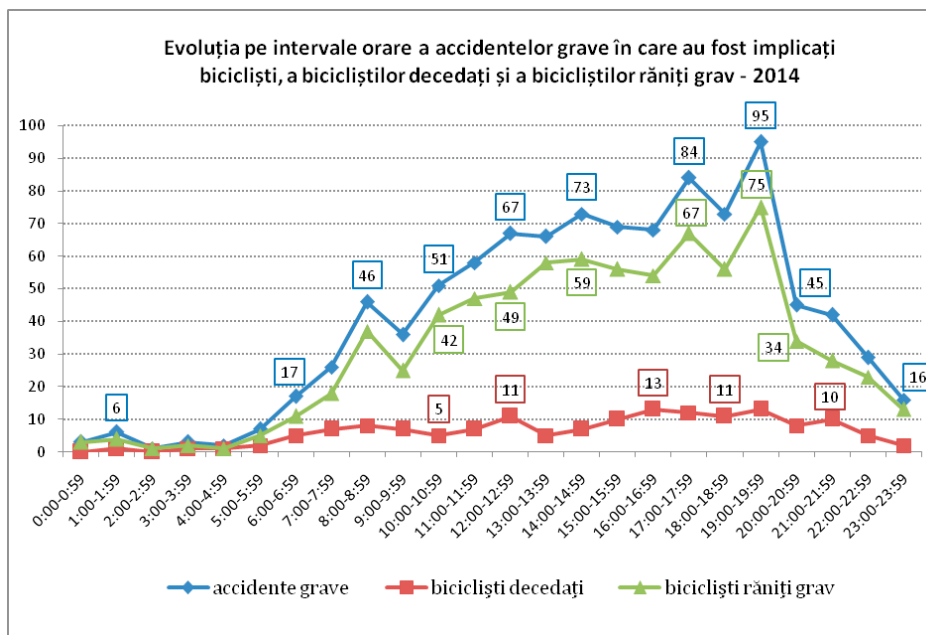


Ora din zi

Din graficul următor, remarcăm că pe timpul nopții, numărul accidentelor grave cu implicarea bicicliștilor este foarte redus. Începând cu ora 6⁰⁰ dimineața are loc o creștere constantă a acestora până spre orele serii (în intervalul 19⁰⁰-19⁵⁹ înregistrându-se maximum, de 95 de accidente). De la această tendință fac excepție intervalele orare 9⁰⁰-9⁵⁹ și 15⁰⁰-16⁵⁹ și 18⁰⁰-18⁵⁹, când numărul acestor evenimente este mai mic decât cel înregistrat în orele anterioare.

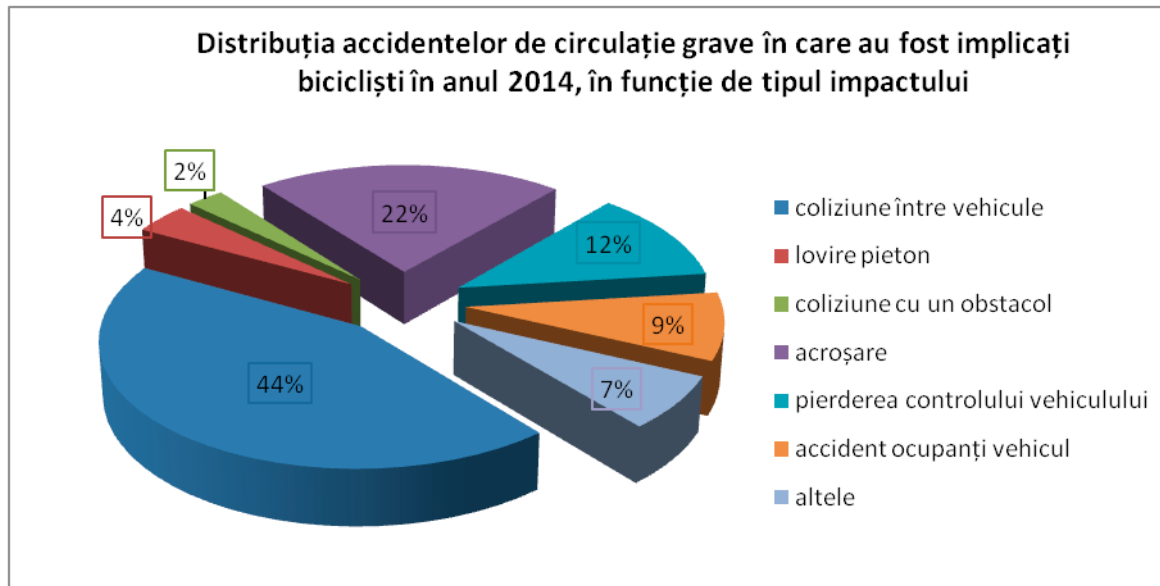
Începând cu ora 20⁰⁰, numărul accidentelor în care bicicliștii au fost parte scade vertiginos, ajungându-se rapid la valoarea înregistrată în primele ore ale dimineții.

Se observă că 60% dintre accidentele grave cu bicicliști au avut loc în a doua parte a zilei – între orele 12⁰⁰ și 19⁵⁹.



Tipul impactului

Dintre toate accidentele grave în care au fost implicați bicicliști în anul 2014, cele mai multe au fost de tipul coliziune între vehicule (44%), urmate de acroșări (21,8%) și de pierderea controlului vehiculului (11,8%). Dintre coliziunile între vehicule, cca. două treimi au fost coliziuni laterale, iar aproximativ 21% au fost coliziuni frontale. Accidentele care au survenit ca urmare a pierderii controlului vehiculului sunt reprezentate, în ordinea frecvenței lor, de răsturnări, căderi în afara drumului, derapări și acvaplănare.



Cauzele accidentelor grave în care au fost implicați bicicliștii

Cele mai multe accidente rutiere grave care s-au produs cu participarea bicicliștilor au avut drept cauză principală *abateri ale bicicliștilor*⁸⁸ (612 accidente, adică 62% dintre aceste evenimente). Având în vedere că bicicliștii au fost vinovați de producerea a 676 de astfel de accidente, remarcăm că 90% dintre accidentele produse cu vinovăția lor au fost încadrate la aceste articole din HG 1391/2006.

⁸⁸ abateri prevăzute în capitolul Circulația bicicletelor, art. 160 și 161 din HG nr. 1391/2006 pentru aprobarea Regulamentului de aplicare a OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice (actualizată); celelalte încălcări ale legii, precum depășirea neregulamentară sau neacordarea priorității vehiculelor sunt prevăzute la regulile generale de trafic, pentru toți participanții la trafic, inclusiv bicicliștii

Următoarea cauză din punct de vedere al ponderii este neacordarea priorității vehiculelor (9,5% dintre accidentele cu bicicliști) – 17 accidente produse din această cauză cu vinovăția principală a bicicliștilor, restul a celorlalți participanți la trafic.

Pentru accidentele produse din cauza neasigurării la schimbarea direcției de mers, vina este împărțită între bicicliști – 51% dintre aceste accidente fiind provocate cu vinovăția principală a bicicliștilor – și ceilalți participanți la trafic.

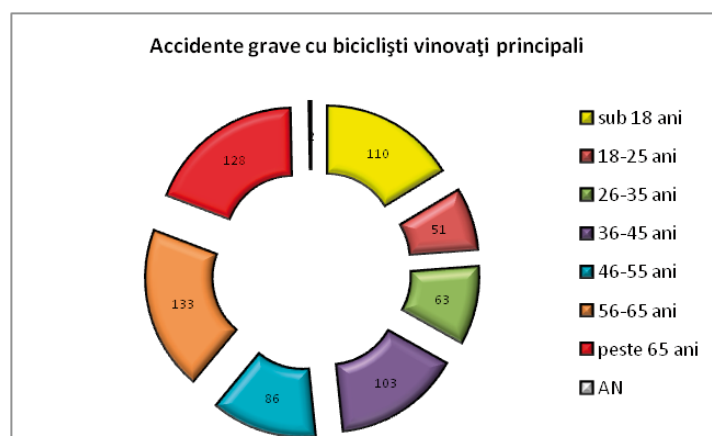
| Cauzele accidentelor grave de circulație în care au fost implicați bicicliști în anul 2014 | Număr accidente | Procent (%) |
|--|-----------------|-------------|
| Abateri bicicliști | 612 | 62,3 |
| Neacordare prioritate vehicule | 93 | 9,5 |
| Neasigurare la schimbarea direcției de mers | 53 | 5,4 |
| Depășire nereglementară | 40 | 4,1 |
| Nerespectare distanță între vehicule | 33 | 3,4 |
| Alte abateri săvârșite de conducătorii auto | 32 | 3,3 |
| Viteza neadaptată la condițiile de drum | 19 | 1,9 |
| Circulație pe sens opus | 17 | 1,7 |
| Conducere sub influența alcoolului | 17 | 1,7 |
| Traversare nereglementară pietoni | 12 | 1,2 |
| Alte preocupări de natură a distrage atenția | 10 | 1,0 |
| Neasigurare mers înapoi | 10 | 1,0 |
| Alte cauze | 35 | 3,6 |
| Total | 983 | 100 |

Bicicliștii, vinovații principali

În dinamica accidentelor grave de circulație produse de bicicliști o responsabilitate importantă le revine copiilor și bicicliștilor vârstnici.

Datele statistice relevă faptul că în anul 2014, persoanele cu o vârstă mai înaintată, peste 55 de ani au fost responsabile pentru 38,6% dintre accidentele grave produse de bicicliști. Analizând distribuția accidentelor în funcție de categoria de vârstă, se observă că cele mai multe accidente grave (aproximativ o cincime) au fost provocate în 2014 de bicicliștii cu vârsta între 56 și 65 ani.

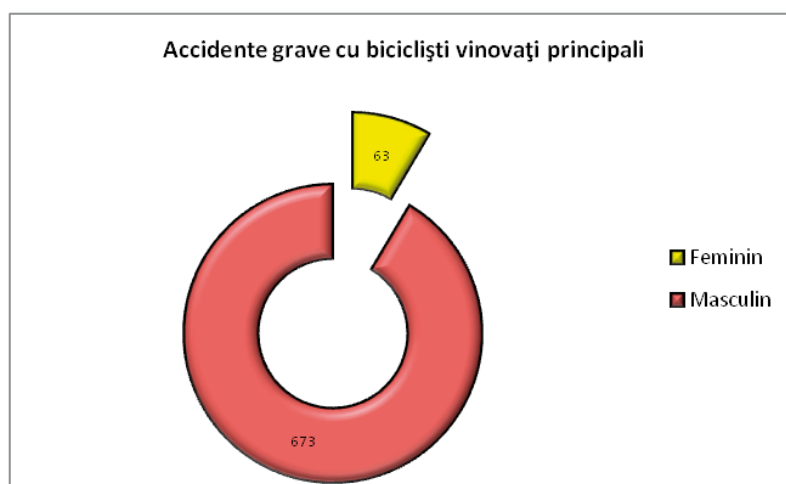
Un procent semnificativ dintre accidentele grave produse de bicicliști au fost determinate de minori, multe dintre acestea (9% din totalul accidentelor produse de bicicliști) de copii sub 14 ani, care conform legislației, nu au voie să circule cu bicicleta pe drumurile publice.



Dacă vârstnicii și copiii constituie grupe de risc, o motivație fiind legată și de o mai slabă cunoaștere a regulilor de circulație, precum și de limitările fiziologice datorate vârstei, la polul opus se află bicicliștii tineri care se remarcă printr-un număr mai mic de accidente produse, persoanele din segmentul de vârstă 18-35 ani fiind responsabile pentru 16,8%.

| Vârsta | sub 18 ani | 18-25 ani | 26-35 ani | 36-45 ani | 46-55 ani | 56-65 ani | peste 65 ani | AN |
|------------------------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------|-----|
| Nr. accidente grave | 110 | 51 | 63 | 103 | 86 | 133 | 128 | 2 |
| Procent din accidente grave | 16,3 | 7,5 | 9,3 | 15,2 | 12,7 | 19,7 | 18,9 | 0,3 |

Marea majoritate a bicicliștilor ce au provocat accidente grave de circulație sunt persoane de sex masculin (91,1%), persoanele de sex feminin provocând în 2014 doar un număr redus de accidente.



Bicicliști victime ale accidentelor grave de circulație

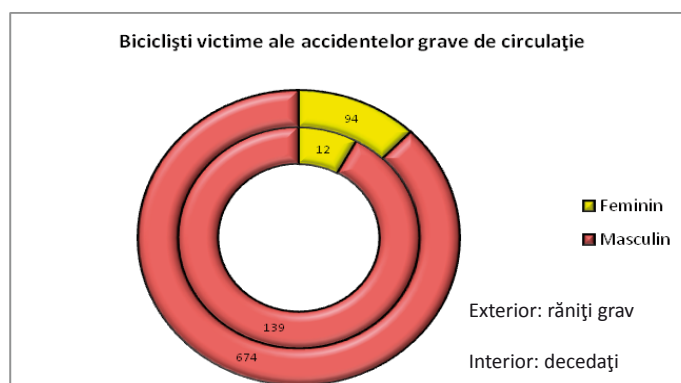
Distribuția bicicliștilor victime ale accidentelor grave de circulație în funcție de vârstă

| Vârsta | sub 18 ani | 18-25 ani | 26-35 ani | 36-45 ani | 46-55 ani | 56-65 ani | peste 65 ani | total |
|--------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------------|-------|
| Morți | 12 | 2 | 9 | 19 | 30 | 39 | 40 | 151 |
| Răniți grav | 114 | 66 | 81 | 123 | 100 | 159 | 125 | 768 |

Cei mai mulți bicicliști decedați în urma unor accidente rutiere grave au peste 45 ani (72,2%), în cazul persoanelor mai tinere înregistrându-se un număr mai mic de decese.

În ceea ce privește răniții grav, cea mai mare victimizare a fost înregistrată în 2014 în rândul persoanelor de 56-65 ani. O victimizare importantă s-a înregistrat, de asemenea, în rândul persoanelor peste 65 ani și a celor cu vârsta cuprinsă între 36 și 45 ani. Și de această dată cel mai mic risc de accidentare gravă au prezentat bicicliștii tineri, între 18 și 35 ani.

Cei mai mulți bicicliști victime ale accidentelor de circulație grave sunt bărbați, atât în ceea ce-i privește pe bicicliștii decedați (92,1%), cât și pe cei răniți grav (87,8%) în urma unor evenimente rutiere.



Așa cum reiese și din tabelul următor, remarcăm faptul că majoritatea bicicliștilor victime ale accidentelor rutiere grave nu purtau nici un fel de elemente de siguranță.

| ELEMENT DE SIGURANȚĂ UTILIZAT | MORȚI | RĂNIȚI GRAV |
|---|------------|-------------|
| casca | 1 | 11 |
| elemente fluorescente sau reflectorizante | 6 | 19 |
| fără elemente de siguranță | 144 | 738 |
| TOTAL | 151 | 768 |

Menționăm faptul că, în România, conform normelor rutiere în vigoare, echipamentul de siguranță pentru bicicliști (casca de protecție și vesta reflectorizantă) nu este obligatoriu indiferent de vârstă și de tipul de drum pe care circulă aceștia. Casca este doar recomandată⁸⁹, iar elementele fluorescent-reflectorizante sunt obligatorii numai în condiții de vizibilitate redusă (după lăsarea seriei).

Atitudinile și comportamentele bicicliștilor în traficul rutier

Având în vedere tendința de creștere a numărului de bicicliști participanți în trafic, sesizabilă în marile orașe, poliția și-a propus realizarea unei cercetări sociologice care să surprindă percepția asupra riscurilor în trafic a acestei categorii. Cercetarea are ca finalitate eficientizarea activităților de prevenire și combatere a accidentelor rutiere grave în care sunt implicați bicicliștii.

În scopul culegerii datelor au fost realizate patru focus-grupuri în municipiul București, la care au participat un număr de 32 de subiecți – cate 8 participanți în fiecare interviu. Conform tematicii și a obiectivelor acestui studiu, criteriul principal de selecție al participanților a fost experiența, subiecții fiind persoane care utilizează zilnic bicicleta în traficul din oraș.

Subiecții au fost recrutați pe bază de voluntariat, prin intermediul anunțurilor postate pe blogurile unor bicicliști pasionați, cărora le mulțumim pe această cale pentru sprijinul acordat.

În scopul identificării gradului de risc al bicicliștilor, discuția de grup a avut în vedere următoarele teme: comportamente de risc adoptate de alți participanți la trafic ce îi pot pune în primejdie pe bicicliști, comportamente de risc adoptate de bicicliști, identificarea categoriilor de bicicliști vulnerabili, calitatea infrastructurii și a mijloacelor de semnalizare rutieră și măsurile concrete ce pot fi luate în scopul diminuării riscului de accidentare a bicicliștilor.

Rezultatele focus-grupurilor

Bicicleta - utilizare și utilizatori

Bicicliștii care circulă frecvent pe drumurile publice nu reprezintă cea mai mare parte a utilizatorilor bicicletei. Ei consideră însă că numărul lor crește constant, pe măsură ce aceia care „se află încă în parcuri” ori „se dau în spatele blocului” descoperă motivații pentru „a ieși” de acolo.

Cei care rulează pe drumurile publice consideră bicicleta ca fiind foarte importantă în viața lor.

Cei mai mulți dintre ei au permise de conducere și dețin autovehicule, dar preferă bicicleta oricărui alt mijloc de transport pentru deplasările pe care le fac. Aceasta este utilizată de la începutul primăverii până toamna târziu, atât timp cât condițiile meteo le permit deplasarea în acest mod. În funcție de stilul și programul vieții cotidiene, pe bicicletă se circulă cel puțin câteva zile pe săptămână dar, cel mai frecvent, acesta este un mijloc de locomotie utilizat zilnic.

Bicicleta este în primul rând un mijloc de deplasare intra-localitate. Pe măsură ce experiența rutieră sporește, motivațiile se înmulțesc și relațiile afective și utilitare cu bicicleta se întăresc, ea este utilizată pentru deplasări inter-urbane și chiar în deplasări în afara țării.

Cel mai frecvent, bicicleta este utilizată pentru deplasarea între casă și locul de muncă, de asemenea, pentru orice drum în oraș condiționat de „necesitatea de a ajunge din punctul A în punctul B într-un anumit timp”. Bicicleta mai este utilizată pentru plimbări de recreere, în scop pur sportiv, ca mijloc de dezvoltare a

⁸⁹ Vezi tabel *Cerințe de echipament de siguranță pentru bicicliști* din Capitolul 1, pagina 33

condiției fizice și chiar pentru a duce copiii la școală ori grădiniță, aceștia însoțindu-și părinții pe propriile biciclete. În week-end sau vacanță sunt accesate locuri de agrement din afara orașului, se practică cicloturism ori se participă la evenimente sportive specifice.

Pentru mulți dintre cei care o utilizează, bicicleta a devenit un mijloc de angrenare a grupurilor de prieteni, fiind nu numai mijlocul de locomoție care îi duce pe aceștia la locurile de întâlnire, ci și liant al comunității.

Satisfacțiile pe care bicicliștii le afirmă în legătură cu folosirea bicicletei sunt multiple. Mai întâi bicicleta se impune ca un mijloc de transport eficient. Ea susține mobilitatea în oraș, elimină neplăcerile legate de utilizarea urbană a unui autoturism sau a transportului în comun: blocajele din trafic, căutarea unui loc de parcare, timpul pierdut, aglomerația, întârzierile. În același timp, bicicleta are avantajul unui mijloc de transport economic, costurile reduse reprezentând una dintre satisfacțiile utilizării acesteia.

Un alt set de satisfacții este legat de sănătate, bicicleta fiind considerat mijlocul perfect de întreținere fizică și psihică. Satisfacția mișcării fizice, practică chiar și atunci când nu constituie scopul principal, se împletește cu cea dată de modul în care bicicleta susține tonusul psihic, dezvoltă instincte, atenție, dă încredere în sine celui care o conduce, îi dezvoltă perseverența și îl învață „*să se cunoască mai bine și să se bazeze pe sine*”.

Bicicleta este considerată și un mijloc care oferă odihnă, destindere și relaxare. Legat de aceasta, se afirmă existența unui sentiment de libertate, plăcerea unui contact nemediat cu „strada”, o satisfacție venită dinspre capacitatea de a veni în relație directă cu ceilalți oameni și cu cei mai diverși stimuli („*mă simt vie în trafic*”). Recompensa socializării se configurează așadar atât în activitățile care adună la un loc utilizatorii bicicletei cât și în posibilitățile pe care le oferă celui ce o utilizează pentru a cunoaște „*locuri noi, oameni noi*”. Un număr important dintre utilizatorii bicicletei găsesc în aceasta punerea în act a unei ideologii personale, circumscrisă unui sens ecologic al existenței și acțiunii sociale, pe care îl susțin și pentru care militează. Pentru cei care le practică, competițiile și traseele *off road* reprezintă prilejuri satisfăcătoare pentru descărcarea adrenalinei. Din păcate, spun mulți dintre bicicliști, traficul urban oferă des același gen de senzații.

Nu în ultimul rând, bicicleta reprezintă un hobby în sine, plăcerea informării cu privire la dezvoltarea tehnologică a acestui mijloc de locomoție, upgrade-ul cu diferite dispozitive a bicicletei deținute ori configurarea uneia noi reprezentând o satisfacție în sine.

Pentru cei mai mulți dintre bicicliști, întâlnirea cu acest mijloc de locomoție s-a realizat în copilărie, când bicicleta era mai întâi de toate un obiect de joacă. Pentru aceștia, itinerariul motivațional al utilizării bicicletei a parcurs drumul dinspre sfera recreațională către sensurile utilitariste ale mersului pe bicicletă. Pentru o parte mai restrânsă, mersul pe bicicletă a fost învățat ca adult, iar utilizarea ei a avut mai întâi o motivație pragmatică. Pentru unii dintre bicicliști, contagiunea s-a produs dinspre contexte – orașe vest-europene ori organizații în care aceștia trăiau sau munceau la un moment dat – care propuneau într-un mod mult mai explicit bicicleta ca exponent al unui stil de viață activ, sănătos, ecologic și umanist. Există un acord general, însă, că odată ce bicicleta își consacră poziția în viața proprietarului ei, scopul utilitarist și cel recreațional al utilizării acesteia se împletesc inseparabil.

Între bicicliștii care circulă frecvent pe drumurile publice, o categorie de vârstă bine reprezentată o constituie adulții tineri, oameni având vârsta, aproximativ, între 20 și 40 de ani. Ei identifică pe drumurile pe care rulează și alte categorii de rutieri: cei în vârstă, deținând biciclete vechi și manifestând un comportament rutier neglijent, neadaptat la ritmul și densitatea traficului urban din prezent; cei tineri, adolescenți ori puțin mai mari, conducând biciclete nedotate corespunzător, într-o manieră teribilistă. În ce privește structura de gen, opinia generală este că femeile nu reprezintă mai mult de 30% dintre bicicliștii care circulă pe drumurile publice. Numărul mai mic al acestora ar fi determinat de un sens mai acut al autopercepției vulnerabilității în trafic, odată ce, la acțiunile de grup organizate, la care măsurile de siguranță sporesc, numărul femeilor participante crește simțitor.

Bicicliștii își asumă acest statut ca pe o parte definită a identității lor. Chiar dacă dețin autoturisme ori motociclete și le folosesc cu o anumită frecvență, ei se identifică în calitate de bicicliști, ca dimensiune care excede statusul lor rutier și se prelungește în mentalitate și în personalizarea stilului de viață. Mai mult decât deținerea (cel puțin a) unei biciclete și utilizarea ei frecventă pentru a circula pe drumurile publice, conturul identitar cuprinde preferința acestui mijloc de locomoție, recurgerea la el ori de câte ori scopul deplasării și condițiile naturale îl propun, asumarea și respectarea regulilor rutiere, interesul pentru nivelul tehnic al bicicletei, grija întreținerii și dotării acesteia cu diverse echipamente, portul unui echipament adaptat, recunoașterea, căutarea și contactarea persoanelor similare. În multe cazuri identitatea de biciclist se suprapune și se

completează reciproc cu alte dimensiuni identitare: status profesional, auto-poziționare socială, ideologii ori alte sisteme de credințe (social-politice, culturale, ecologiste, privind sănătatea și alimentația, vizând zone și forme de activism social etc.).

Bicicliștii recunosc însă că nu constituie și nu aparțin încă unei identități culturale, așa cum o formează cea a motocicliștilor, de pildă, ci mai degrabă uneia comunitare. Frecvent se referă la existența lor pe șosele ca la un „fenomen”. Motivul principal îl constituie numărul lor, încă redus. Masa semnificativă de utilizatori de bicicletă se află încă „în parcuri”, de unde ies din ce în ce mai mulți pentru a rula pe drumul public, dar nu încă destui pentru a atinge și debloca un nivel critic care să marcheze afirmarea culturii identitare. În comunitatea bicicliștilor există fenomene de agregare în grupuri, multe având statut juridic, de activism identitar, de reglementare formală și informală (de exemplu, s-au format relații de întraajutorare sau cooperare în trafic între bicicliști care se întâlnesc fortuit; se produce o enculturație specifică dinspre cei cu experiență către debutanții pe șosele). Se organizează întâlniri, discuții, tururi, marșuri, concursuri, există secțiuni dedicate în *social media* și blogosferă, se consacră lideri și purtători de opinie. Totodată, comunitatea bicicliștilor cunoaște fenomene de fragmentare, proprii unei etape timpurii de afirmare.

Bicicliștii se deosebesc pe ei înșiși de cei care nu aderă la comunitate – cunosc, și respectă regulile de circulație, sunt informați, educați rutier, au o relație mult mai complexă cu bicicleta și contextul rutier. În același timp ei exprimă dorința de a converti cât mai mulți oameni la „fenomen”, sugerând că, odată ce acesta va fi numeros reprezentat și comun, va constitui unul dintre punctele de pornire pentru schimbări structurale ale societății românești.

Nivel de siguranță perceput. Factori de risc.

Bicicliștii sunt de acord cu includerea lor între categoriile vulnerabile de participanți la trafic. Este prezent chiar un accent pe faptul de a se considera a fi cei mai vulnerabili dintre aceste categorii.

Sentimentul de vulnerabilitate este determinat mai înainte de toate de caracteristicile fizice ale bicicletei, date de gabaritul redus, lipsa unui cadru fizic de protecție, stabilitatea redusă. Bicicliștii se simt expuși direct oricărui factor agresiv al mediului (natural ori nu) în care se deplasează și dețin, mai mult sau mai puțin conștient, ideea unei gravități sporite a consecințelor unui eventual eveniment rutier.

Vulnerabilității fizice pe care o presupune bicicleta i se adaugă sentimentul de nesiguranță pe care îl provoacă unele comportamente rutiere ale celorlalte categorii de participanți la trafic, starea infrastructurii, deficiențele legislației și ale aplicării ei, precum și propriile comportamente de risc pe care bicicliștii le produc în trafic.

Comportamente rutiere ale participanților la trafic. Relații de trafic.

Șoferii reprezintă categoria față de care bicicliștii resimt cea mai mare nesiguranță. Între modurile concrete în care șoferii îi pot pune în dificultate sau chiar în pericol în timpul rulării, bicicliștii disting între comportamentele agresive, voite și cele involuntare.

Ei le pun pe primele pe seama nivelului scăzut de educație, în sens larg, a celor care le produc, pe seama agresivității acelor, a necesității de afirmare a raporturilor de putere care se operaționalizează dinspre mentalitatea generală a societății românești înspre contextul rutier și pe seama instruirii rutiere precare a acestui tip de șofer. Situațiile de risc produse involuntar de către șoferi sunt explicate de către bicicliști prin faptul că primii nu sunt încă obișnuiți cu prezența bicicliștilor în trafic, creierul șoferului nefiind încă deprins „să vadă” biciclistul, precum și prin aceea că mulți dintre șoferi nu cunosc care este comportamentul cinetic al unei biciclete în trafic.

Cele mai frecvente comportamente de risc produse de șoferi se referă la:

- » efectuarea depășirii – șoferii nu păstrează o distanță de siguranță atunci când depășesc ori devansează bicicliștii aflați pe același sens de mers, trec razant, uneori atingându-i pe aceștia ori lovindu-i cu oglinda retrovizoare; frecvent acest comportament este produs de șoferii unor autovehicule grele, de multe ori pe drumurile din afara localităților, acolo unde se circulă cu viteze mari; alături de riscul unui impact, fluxul de aer deplasat de un asemenea autovehicul este în măsură să poată dezechilibra biciclistul;
- » lipsa asigurării la schimbarea benzii sau a direcției de mers – se produce foarte frecvent în situația

efectuării virajului la dreapta, șoferii asigurându-se numai în raport de alte autovehicule, dar ignorând posibilitatea prezenței unui biciclist în partea dreaptă; devine deosebit de periculoasă în cazul mașinilor cu remorcă;

» lipsa semnalizării schimbării direcției de mers;

» deschiderea portierei după oprire fără să se asigure – este o situație foarte frecventă, produsă de către foarte mulți șoferi ori pasageri ai mașinilor pe care aceștia le conduc; mulți bicicliști au fost accidentați în asemenea context; taximetriștii și șoferii mașinilor de aprovizionare se disting în frecvența producerii acestui comportament;

» efectuarea depășirii, încălcând axul drumului, chiar dacă un biciclist circulă din sens opus – obligându-l pe acesta la manevre de evitare a impactului; este una dintre situațiile în care bicicliștii se simt ignorați de către șoferi;

» blocarea biciclistului la bordură sau împiedicarea acestuia să se înscrie pe banda a doua atunci când condițiile de trafic îl obligă la această manevră – există frecvente situații în care biciclistul este obligat să iasă în stânga benzii de rulare ori să se înscrie pe banda a doua, determinat de obstacolele numeroase pe care le întâlnește, situații pe care șoferii nu le tratează cu respectul pe care l-ar acorda unui alt autovehicul;

» claxonul – este de multe ori acționat agresiv, îndelung, „isteric”, din apropiere, ceea ce îl poate deruta ori speria pe biciclist și conduce la manevre impredictibile;

» aruncarea unor obiecte (pet-uri, țigări etc.) pe geamul autovehiculului în mers – neprotejat fiind, biciclistul poate fi afectat direct ori bicicleta poate fi dezechilibrată;

» oprirea/staționarea/parcarea pe banda întâi dublând rândul mașinilor parcate, în apropierea intersecțiilor, a trecerilor pentru pietoni, în stațiile mijloacelor de transport în comun – conduce la reducerea vizibilității, la întreruperea continuității pedalării și la obligarea bicicliștilor de a „intra” în trafic pentru ocolire;

» obiceiul de a pătrunde de pe străzile laterale mult pe banda întâi a arterei pe care doresc să vireze, pentru a câștiga vizibilitate – astfel blocând calea de rulare a bicicliștilor;

» admonestările având ca subiect „*trimiterea bicicliștilor pe trotuar*” – venite pe fondul necunoașterii ultimelor reglementări rutiere, care obligă bicicliștii la rulare pe carosabil ori pe piste special amenajate și le interzic circulația pe trotuar.

Ca o subliniere, uneori aceste comportamente sunt produse de către șoferi din pur amuzament, aceștia nefiind conștienți cu privire la dimensiunile consecințelor care se pot produce.

Între categoriile de șoferi percepute ca cele mai periculoase, bicicliștii nominalizează în primul rând taximetriștii – tributari grabei și nevoii „*de a se descurca*”.

Există un acord cu privire la faptul că șoferii tineri și teribiliști, cei din provincie, deprinși mai puțin chiar decât alții cu prezența bicicliștilor pe carosabil, șoferii mașinilor utilitare sau de aprovizionare și ai microbuzelor, cei ai autovehiculelor grele, intimidante prin gabarit și care necesită mai mult spațiu pentru unele manevre, care îi ignoră într-o măsură foarte mare pe bicicliști, sunt categorii care induc bicicliștilor cea mai mare nesiguranță.

O mențiune specială o acordă bicicliștii șoferilor de pe mijloacele de transport în comun urban, mai ales pentru faptul că împreună folosesc cel mai frecvent prima bandă de mers. Situații până la un moment dat de către bicicliști între primele categorii de șoferi-problemă, aceștia sunt remarcați în prezent pentru schimbarea în bine a relației lor rutiere cu cei care pedalează pe drumul public, fie și datorită faptului că „*sunt din ce în ce mai statici în trafic*”. Bicicliștii consideră că a crescut simțitor respectul acestor șoferi pentru ei, mai mult, frecvent se simt protejați de către șoferii mijloacelor de transport în comun.

Dincolo de diferitele categorizări ale șoferilor, bicicliștii consideră că există oameni care respectă regulile rutiere și oameni care nu le respectă. Admit că problemele în trafic și sentimentul de vulnerabilitate sunt create reciproc, recunosc prezența în trafic a foarte multor șoferi care îi consideră parteneri egali și îi respectă, chiar protejează, și susțin că aceasta este o tendință în creștere, care va continua odată ce numărul bicicliștilor prezenți pe drumurile publice va spori.

Pietonii reprezintă o categorie al căror comportament în trafic poate produce nesiguranță bicicliștilor. Aceasta are la bază, în opinia bicicliștilor, gradul scăzut de cunoaștere a normelor rutiere de către pietoni, dar și o atitudine de ignorare a bicicliștilor și a drepturilor rutiere ale acestora.

Cel mai frecvent, pietonii produc următoarele comportamente cu potențial de vulnerabilizare a bicicliștilor:

- » traversează neregulamentar drumul public, fiind atenți și precauți față de autovehicule, dar nu și față de bicicliști;
- » așteaptă în stațiile mijloacelor de transport în comun sau la trecerile de pietoni semaforizate coborâți de pe trotuar și blocând prima bandă;
- » circulă pe carosabil, pe prima bandă;
- » staționează sau circulă pe benzile pentru bicicliști, atât pe cele legale care încă mai funcționează pe trotuare, cât și pe cele amenajate pe carosabil.

Bicicliștii îi consideră pe pietoni cea mai imprevizibilă categorie de participanți la trafic și cea mai puțin educată rutier. De asemenea, pietonii ignoră nejustificat consecințele unei coliziuni cu un biciclist, care poate produce efecte serioase ambilor.

Motocicliștii au în general o relație de trafic normală cu bicicliștii, de multe ori aceștia din urmă simțindu-se protejați în trafic de către cei dintâi. Cu toate acestea, zgomotul puternic pe care îl produce o motocicletă poate fi intimidant pentru bicicliști.

Infrastructura ca factor de risc

Pentru siguranța lor, cei mai mulți dintre bicicliști își doresc o infrastructură dedicată. Actualul nivel al acestui tip de infrastructură îl consideră nesatisfăcător și, din mai multe cauze, inefficient. Din acest motiv, o parte a bicicliștilor se pronunță împotriva unei infrastructuri speciale și pentru asimilarea bicicliștilor în trafic printr-o reglementare precisă.

Pistele pentru biciclete date în folosință sunt nefolositoare atât timp cât nu există o interconectare a acestora și nu formează o rețea densă, deoarece, reprezentând doar segmente restrânse, nu aduc beneficiu, obligă biciclistul să reintre în trafic și să confrunte riscurile inerente acestuia.

Suma aspectelor problematice pe care le ridică actuala condiție a pistelor de biciclete determină o parte din bicicliști să le considere o soluție neviabilă, aceștia preferând să nu le folosească.

În afara pistelor, bicicliștii resimt ca problematice toate tipurile de obstacole pe care le întâlnesc pe prima bandă a arterelor urbane: gropi, denivelări, reparații prost executate, guri de canal care lipsesc ori care sunt montate cu canelurile în lungul sensului de rulare. De asemenea, parcare autovehiculelor la bordură reprezintă o problemă pentru bicicliști. Pe de o parte, parcare „în spic” cu fața constituie o situație periculoasă, destul de mulți șoferi atunci când ies cu spatele neasigurându-se pentru situația circulației bicicliștilor. Pe de altă parte, parcările nealiniat, opririle sau staționările pe prima bandă reprezintă obstacole și contexte periculoase pentru bicicliști, care, pentru a le evita, sunt nevoiți frecvent să execute „zvâcniri” în stânga, către banda a doua.

Trebuie subliniat că pentru un biciclist continuitatea deplasării nu este o cerință de confort, ci o condiție necesară pentru dozarea efortului depus în deplasare.

O problemă pe care bicicliștii o întâlnesc frecvent este marcajul cu linie continuă a unor segmente de drum, care nu permite șoferilor să îl încalce pentru a face loc bicicliștilor ori nu permite biciclistului depășirea atunci când situația îi impune aceasta.

O altă problemă o constituie lipsa unor spații de acumulare pentru bicicliști înaintea intersecțiilor importante, care să permită încadrarea acestora în vederea efectuării manevrelor următoare, cea mai problematică asemenea manevră fiind virajul la stânga.

Bicicliștii mai resimt problematic lipsa unor amenajări pentru traversarea liniilor de tramvai dar și calitatea vopselei folosită pentru realizarea marcajelor, care afectează serios aderența bicicletei la șosea. Probleme precum lipsa iluminatului stradal ori a marcajelor afectează toți participanții la trafic, dar pentru bicicliști acestea sunt probleme care, mai mult decât pentru alte categorii, le sporesc semnificativ vulnerabilitatea în trafic.

În legătură cu drumurile din afara localităților, problemele pe care bicicliștii le întâmpină, în afara lipsei unui spațiu de rulare dedicat, sunt legate de interzicerea accesului lor pe anumite segmente de drum și condiția precară (porțiuni vălurite, asfalt erodat, pietriș sau nisip pe carosabil) a unor drumuri pe porțiunea de la acostament, mai ales atunci când acestea sunt înguste și intens circulate cu viteză mare de către auto-vehicule, silind biciclistul să ruleze „lipit” de marginea drumului.

Unanim, bicicliștii reclamă lipsa parcărilor pentru biciclete, ei adăugând mențiunea extrem de importantă, „*parcări sigure*”. Cele existente sunt realizate prin grija unor agenți privați (hipermarket-uri, sedii ale unor firme importante) și răspund strict interesului celor care le-au creat. Numărul, precum și standardele tehnice ale acestora sunt însă profund nemulțumitoare. Necesitatea unor amenajări de acest tip este strâns legată de fenomenul infracțional al furturilor de biciclete, pe care bicicliștii îl consideră foarte amplu și ignorat în mare măsură de către autorități. Soluțiile tehnice folosite de bicicliști pentru a-și asigura vehiculele împotriva furtului nu și-au dovedit eficiența decât ocazional. Negăsind parcări sigure în zonele destinațiilor lor și neputându-se încrede suficient în capacitatea unui antifurt de a asigura împotriva infracțiunii, bicicliștii suportă frustrarea de a nu se putea deplasa în felul în care doresc în diferite ocazii.

De aceea ei consideră că infrastructura ar trebui să includă un număr suficient de amenajări care să permită parcare oricărui tip de bicicletă și să ofere, prin diferite măsuri, siguranța că vehiculul nu va fi furat sau dezmembrat. Pe lângă siguranța oferită lor ca o categorie distinctă de rutieri, bicicliștii afirmă că, în alte țări, parcurile pentru biciclete, prin felul în care au fost plasate (în apropierea intersecțiilor sau a trecerilor pentru pietoni) contribuie la creșterea siguranței generale a traficului.

Legislația și aplicarea ei ca factori de risc

Atunci când se referă la cadrul legal care reglementează circulația bicicletelor pe drumurile publice, opinia bicicliștilor se divide. Mai reprezentată este poziția potrivit căreia statutul rutier al biciclistului este incert, lasă multe situații de trafic nereglementate și obligă chiar, în frecvente ocazii, ca bicicliștii să încalce legea. Semnificativ exprimată este însă și opinia contrară, care afirmă că actualul cadru normativ este capabil să conducă la un trafic sigur dacă ar fi îndeplinite două condiții: aplicarea lui să se facă într-o manieră fermă și neexceptabilă, iar infrastructura să fie completată cu elementele necesare circulației bicicliștilor.

Concret, bicicliștii susțin necesitatea adoptării unor măsuri referitoare la:

- ~ posibilitatea de a efectua virajul la dreapta pe culoarea roșie a semaforului – măsură adoptată în Franța, care și-a dovedit utilitatea;
- ~ posibilitatea de a-și continua drumul înainte pe culoarea roșie a semaforului la intersecțiile în „T”;
- ~ reglementarea clară a distanței minime la efectuarea depășirii unui biciclist de către un autovehicul;
- ~ reglementarea clară a situației în care un biciclist efectuează virajul la stânga;
- ~ considerarea probelor foto/video ca suficiente pentru probarea unei încălcări a legii privind circulația pe drumurile publice – bicicliștii adoptă din ce în ce mai frecvent măsura montării pe cască sau bicicletă a unei camere de filmat pentru a se „*asigura împotriva abuzurilor de orice fel (rutiere dar și de altă natură)*”;
- ~ înăsprirea regimului sancțiunilor privind parcare/staționarea/oprirea interzisă și aplicarea cu fermitate a sancțiunilor.

Chiar dacă nu întrunește acordul general, faptul că pe biciclete, pe drumurile publice, pot circula destule persoane care nu cunosc prevederile legale în domeniu, semnificația indicatoarelor și marcajelor etc., îi determină pe mulți dintre bicicliști să considere necesară instituirea unei forme de instruire și atestare, completată de evaluare medicală și psihologică, pentru cei care folosesc acest vehicul și nu au deja un permis de conducere pentru oricare categorie. În același sens, bicicliștii consideră că, la acest moment, în școlile de șoferi accentul pus în pregătirea cursanților pe situațiile de trafic care implică bicicliști este insuficient, fapt reflectat și în structura testelor de evaluare, care cuprind prea puține întrebări de această natură.

Un alt tip de situație care, din păcate, îi implică frecvent și nu este suficient reglementată este cea a accidentului rutier în care un biciclist este implicat și modul în care daunele suferite pot fi recuperate/acoperite. Bicicliștii consideră că acest gen de situație rămâne, cel mai des, fără finalizare juridică, iar procedurile în domeniu ar trebui mai precis reglementate și aplicate.

În ceea ce privește fenomenul furturilor de biciclete, bicicliștii sunt de părere că autoritățile nu se im-

plică deloc. Ei reclamă necesitatea înregistrării bicicletelor într-o bază de date gestionată de Poliția Română, accentuarea preocupării poliției pentru prevenirea și combaterea furtului de biciclete, deblocarea neatenției organelor de parchet și a instanțelor pentru rezolvarea legală a acestor cazuri.

Discursul pe care bicicliștii îl construiesc cu privire la Poliția Română cuprinde teze bivalente. Pe de o parte, aceștia consideră că poliția nu se implică suficient în legătură cu furturile de biciclete, că agenții rutieri sunt pasivi în legătură cu multitudinea de abateri de la lege care se produc în trafic și pe care ar trebui să le observe, că nu dovedesc fermitate în aplicarea sancțiunilor, că există încă agenți de poliție rutieră care nu cunosc regimul legal al circulației bicicletelor pe drumurile publice și „*ne trimit pe trotuar*”. Pe de altă parte, bicicliștii admit că nu există suficiente efective de agenți rutieri și susțin că în relația dintre ei și polițiști se observă o îmbunătățire, reflectată în faptul că polițiștii au început „*să îi vadă*” pe bicicliști, să îi protejeze, să interacționeze cu aceștia în sens educativ și preventiv și chiar să îi sancționeze din ce în ce mai frecvent, fapt considerat pozitiv.

În antiteză, opinia bicicliștilor față de Poliția Locală este unanimă. Odată cu sporirea atribuțiilor agenților poliției locale a crescut și densitatea interacțiunilor dintre aceștia și bicicliști. Reflectarea acestor interacțiuni în percepția bicicliștilor este însă total negativă. Ei consideră că agenților poliției locale le lipsește instruirea, atât în sens general, cât și ce privește atribuțiile ce le revin și sunt foarte predispuși să comită abuzuri, le lipsește abilitatea comunicării și nu au vreo înclinație către abordarea preventivă sau educativă.

Comportamentul rutier al bicicliștilor ca factor de risc

Chiar dacă sunt de părere că autovehiculul este pus pe prim-plan atât de modul în care sunt construite orașele și în care este gândită infrastructura, cât și de legislație și își doresc ca existența lor în trafic să fie mult mai decis recunoscută, reglementată și încurajată, bicicliștii consideră că, până la rezolvarea acestor probleme, cheia unui trafic sigur este respectul reciproc pe care diverșii participanți la el și-l acordă reciproc. Ei admit că există multe probleme pe care bicicliștii le ridică în trafic și cred că „*dacă vrem respect, trebuie să îl acordăm la rândul nostru*”.

Vulnerabilitatea bicicletei este, la rândul ei, un factor de vulnerabilizare a celorlalți participanți la trafic, în primul rând a șoferilor de autovehicule. La factorul de stabilitate redusă pe care îl presupune bicicleta ca sistem fizic se poate adăuga imprevizibilitatea comportamentului rutier al celui care o conduce.

Bicicliștii admit că, dintre ei, pe drumurile publice rulează un număr important de oameni care nu cunosc ori cunosc insuficient codul rutier. Bicicliștii susțin că deținerea unui permis de conducere, de orice categorie, imprimă biciclistului un comportament rutier observabil prin diferență, de al celor care nu îl dețin. O parte importantă a bicicliștilor nu cunosc și nu înțeleg comportamentul cinetic al unui autovehicul precum și alte caracteristici ale evoluției acestuia în trafic (de exemplu, unghiul mort). De aceea o parte importantă a bicicliștilor susțin necesitatea instituirii unei forme oarecare de instruire pentru cei care doresc să circule cu bicicleta pe drumurile publice.

Dintre comportamentele produse de către bicicliști în trafic și care constituie potențial de risc pentru ei și partenerii de drum, sunt amintite:

- ~ traversarea pe trecerea de pietoni pe bicicletă, mai ales pe trecerile de pietoni nesemaforizate;
- ~ trecerea pe culoarea roșie a semaforului;
- ~ circulația pe contra-sens;
- ~ lipsa semnalizării schimbării de direcție;
- ~ folosirea telefonului mobil;
- ~ neasigurarea la efectuarea diferitelor manevre;
- ~ lipsa elementelor de semnalizare pe bicicletă și a elementelor reflectorizante în echipament;
- ~ utilizarea unor biciclete fără dotări, precum frâne sau oglinzi retrovizoare;
- ~ strecurarea printre mașini;
- ~ portul căștilor pe urechi, în timpul mersului;

~ lipsa unei conduite preventive.

O problemă care divide opinia bicicliștilor este legată de portul echipamentului de protecție, în special al căștii de protecție. O parte a acestora consideră că unele elemente de echipament sunt indispensabile protecției biciclistului (casca, mănușile) și că portul acestora ar trebui să fie obligatoriu prin lege. O altă parte este de părere că protecția pe care casca, în special, se pretinde a o asigura nu este efectivă și că în multe situații casca mai mult incomodează decât protejează. Ei sunt de părere că portul elementelor de protecție ar trebui să rămână facultativ.

Între bicicliști există anumite categorii care în mod deosebit ridică probleme de siguranță în trafic pentru ei și ceilalți:

~ cei foarte tineri;

~ „jumper-ii”;

~ bicicliștii din mediul rural.

Această ultimă categorie, întâlnită de către toți rutierii pe drumurile care traversează localitățile rurale, se distinge prin suma de elemente care fac din prezența lor pe drumul public un factor de mare risc:

~ conduc sub influența alcoolului;

~ conduc biciclete vechi, cu improvizații, fără dotările minime de siguranță și semnalizare;

~ folosesc des bicicleta pentru transportul unor obiecte agabaritice și/sau periculoase (ex. coase);

~ nu respectă nici o regulă rutieră, circulă pe drumul public „ca și cum e o parte a ogrăzii proprii”;

~ nu cunosc regulile rutiere.

Ca o notă pozitivă, a fost observat frecvent faptul că în mediul rural este purtată îmbrăcămintea reflectorizantă.

Măsuri propuse de participanții la focus-grupuri

Chiar dacă își doresc o infrastructură dedicată, un oraș „pentru oameni, din care să fie scoase în afară mașinile”, bicicliștii cred că măsurile viabile pe termen scurt trebuie să atingă următoarele domenii:

~ educația rutieră – este văzută ca un domeniu de competență al poliției și un obiectiv căruia ar trebui să i se acorde importanță națională și caracter obligatoriu pentru componenta sa realizată în școală, cel puțin copiilor (ciclurile primar și gimnazial); campaniile preventive, de informare și educare în domeniul rutier ar trebui să fie mai dense, susținute pe perioade mai lungi și folosind toți vectorii de comunicare de masă și să se adreseze tuturor categoriilor de participanți la trafic;

~ aplicarea legii – se consideră că și în forma actuală cadrul legislativ este apt să reglementeze un trafic sigur pentru toți cei care participă la el sub condiția ca legea să fie aplicată de organele competente pentru toți și pentru fiecare, de fiecare dată; bicicliștii își doresc ca aplicarea sancțiunilor să se realizeze ferm și fără excepții;

~ infrastructura existentă să fie adusă la condiția ei cea mai bună, prin reabilitare și întreținere;

~ dialogul dintre bicicliști și autorități să capete o formă mai consistentă, mai densă și să se realizeze în mod constant, iar punctele de vedere formulate de bicicliști să fie luate în considerare cu seriozitate de către autorități.



CAPITOLUL V

CAMPANII PREVENTIV-EDUCATIVE

Activitățile specifice derulate de către Poliția Rutieră au fost realizate și în anul 2014 în cadrul campaniei naționale de educație rutieră **„Alege viața!”**, demarată din anul 2009, care are ca scop îmbunătățirea nivelului de cunoaștere și respectare a normelor rutiere de către participanții la trafic, precum și conștientizarea acestora asupra pericolelor la care se expun prin încălcarea regulilor de circulație.

Astfel, în perioada de referință, în colaborare cu parteneri atrași din rândul agenților economici cu preocupări în sfera siguranței rutiere, au fost desfășurate următoarele proiecte preventiv-educative adresate participanților la trafic:

- **„Cedează volanul când bei”** și **„Prietenul la volan se cunoaște”**, menite să determine un comportament responsabil al celor care, în calitate de conducători auto, au consumat alcool;
- **„Caravana Isteților”**, destinată conștientizării copiilor asupra importanței respectării normelor rutiere;
- realizarea standului Poliției Rutiere cu ocazia **„Zilei Porților Deschise pentru Copii”**, eveniment organizat la sediul Ministerului Afacerilor Interne, cu prilejul Zilei Internaționale a Copilului.
- în data de 20 septembrie 2014, la nivel național, a fost realizată a doua ediție a proiectului **„Verde la Educație pentru Circulație”**, scopul urmărit fiind acela de prevenire a implicării copiilor cu vârste cuprinse între 4 și 14 ani în accidente de circulație.

Activitatea a constat în două etape:

1. Prezentarea de către lucrătorii de poliție rutieră a semnelor de circulație adresate pietonilor;
2. Sesiunea interactivă, în care copii au pus în practică cunoștințele teoretice pe un boardgame.



De asemenea, în cadrul programului săptămânii extrașcolare „Să știi mai multe, să fii mai bun!”, desfășurat în perioada 07-11.04.2014, la nivel național, polițiștii rutieri au desfășurat următoarele activități:

- întâlniri cu elevii la sediile unităților de învățământ, pentru prezentarea unor teme și videoclipuri cu caracter preventiv-educativ, distribuirea de materiale suport și transmiterea de recomandări (la nivelul a 2.102 unități de învățământ, cu participarea a 104.186 copii);
- concursuri cu tematică rutieră (270).

Întrucât experiența acumulată a demonstrat că este mai eficient să previi decât să combați, Direcția Rutieră din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române alături de Direcția Generală de Educație și Învățare pe tot parcursul vieții din cadrul Ministerului Educației Naționale se implică activ în organizarea și desfășurarea concursului național „Educația Rutieră – Educație pentru Viață”, care are drept scop formarea unui comportament rutier responsabil în rândul elevilor, pe baza cunoașterii și respectării regulilor de circulație.

Acest concurs este unul tehnico-aplicativ de echipă, organizat anual și cuprinde etape locale, județene și cea națională, care în anul 2014 s-a desfășurat în perioada 14 – 17 iulie în municipiul Constanța, cu participarea echipelor câștigătoare ale fazelor județene și cea pe municipiul București.

În cadrul acestui concurs, Inspectoratul General al Poliției Române - Direcția Rutieră, prin reprezentantul său a coordonat întreaga activitate a cadrelor de poliție – membri ai corpului de arbitri, asigurând respectarea regulamentului de organizare și desfășurare al acestuia, precum și activitatea de jurizare.

Potrivit Regulamentului de organizare și desfășurare, concursul a cuprins 4 probe:

- *una teoretică* - pentru verificarea cunoașterii regulilor de circulație;
- *trei probe practice*:
 - privind respectarea regulilor de circulație pe un traseu organizat în parcul școlă;
 - îndemânarea în conducerea bicicletei pe un traseu cu obstacole în poligon;
 - și proba de arbitraj, în vederea identificării abaterilor de la respectarea normelor rutiere comise de către bicicliști.

La conferința de presă în cadrul căreia s-a lansat concursul, au participat reprezentanți ai Direcției Rutiere, Ministerului Educației Naționale, precum și ai autorității publice locale, care au apreciat eforturile profesorilor, elevilor, ai celor implicați în desfășurarea evenimentului, la eveniment fiind prezentă și mass-media locală.



Eforturile și munca depusă pentru pregătirea copiilor în vederea susținerii celor 4 probe ale concursului a fost răsplătită de premii, medalii și diplome, în clasamentul pe echipaje, diferența a făcut-o timpul realizat de fiecare membru din echipaj, contând fiecare secundă. Câștigător al concursului a fost echipajul județului Argeș, urmat de cele ale județelor Teleorman și Dâmbovița.



Totodată, fiecare elev a fost premiat din partea Direcției Rutiere cu tricouri, veste reflectorizante, rigle, suportți de pahare, flyere cu sfaturi rutiere, iar câștigătorii locurilor I, II și III au fost răsplățiți cu biciclete.

De menționat este faptul că activitățile desfășurate în cadrul Campaniei naționale "ALEGE VIAȚA!", s-au realizat în ciuda dificultăților de personal, dar și financiare întâmpinate. Toate materialele promoționale și cu tematică educativ-preventiv în domeniul rutier au fost realizate, exclusiv, din fondurile partenerilor.

În acest, context, este esențială continuarea și dezvoltarea parteneriatului cu societatea civilă și mass-media, în vederea eficientizării transmiterii mesajului preventiv-educativ către categoriile vulnerabile de participanți la trafic, prin folosirea mijloacelor moderne de comunicare.



CAPITOLUL VI

ACTIVITAȚI DESFĂȘURATE LA NIVEL NAȚIONAL PRIVIND COMBATEREA INDISCIPLINEI ȘI INFRAȚIONALITĂȚII RUTIERE

Pentru combaterea principalelor elemente care pun în pericol siguranța participanților la trafic, pe baza concluziilor desprinse din analizele de risc și a observațiilor privind evoluția fenomenului rutier, în anul 2014, structurile Poliției Rutiere au organizat 71.352 acțiuni. Cele mai multe dintre acestea au vizat, în principal:

- combaterea principalelor cauze generatoare de accident (ex: încălcarea regimului legal de viteză – 16.216 acțiuni, conducerea sub influența băuturilor alcoolice – 8.779 acțiuni, nerespectarea regulilor de circulație de către pietoni – 6.373 acțiuni, neacordarea priorității de trecere pietonilor – 6.193 acțiuni, depășirile neregulamentare – 3.649 acțiuni etc.);
- consolidarea climatului de siguranță rutieră în zonele de frontieră comună cu statele vecine, pe drumurile care converg către/dinspre punctele de frontieră (Ungaria și Bulgaria);
- impunerea normelor rutiere prin șapte acțiuni tematice, corespunzătoare operațiunilor TISPOL (Organizația Profesională a Polițiilor Rutiere din Europa), organizate la nivel european – „TRUCK/BUS”, „SEAT-BELT”, „SPEED”, „DRUGHT/ALCOHOL”.

Totodată, pentru combaterea indisciplinei și infraționalității rutiere, în perioada de referință, au mai fost organizate 14.566 acțiuni tematice care au vizat controlul legalității transportului rutier public de mărfuri și persoane (inclusiv taxi), verificarea în trafic a stării tehnice a autovehiculelor, respectiv combaterea încălcării regulilor privind trecerea la nivel cu calea ferată, în majoritatea cazurilor acționându-se în sistem integrat cu celelalte structuri ale Poliției Române.

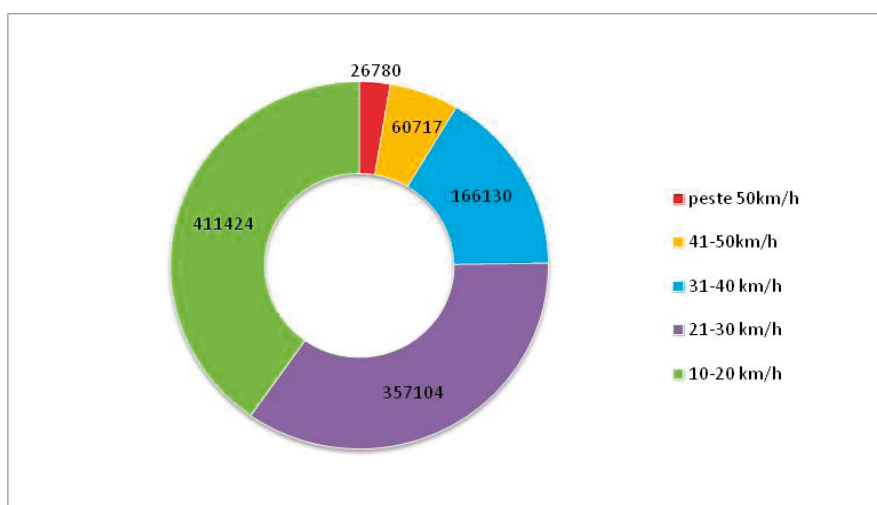
În acest context, în cursul anului 2014, la nivel național, au fost aplicate **3.148.202 sancțiuni contra-venționale** pentru încălcarea normelor rutiere (cu 10,2% mai multe decât în anul 2013), principalele abateri sancționate fiind:

- depășirea regimului legal de viteză - **1.022.155**;
- neportul centurii de siguranță sau neutilizarea dispozitivelor de retenție - **548.097**;
- nerespectarea regulilor de circulație de către pietoni - **208.986**;
- folosirea telefonului mobil fără a avea dispozitiv tip „mâini libere” - **92.060**;
- neutilizarea luminilor de drum în timpul zilei în deplasarea pe drumurile publice - **57.658**;
- neacordarea priorității de trecere pietonilor - **31.868**;
- nerespectarea regulilor referitoare la depășire - **28.253**;
- conducerea unui autovehicul de către o persoană aflată sub influența băuturilor alcoolice - **17.509**;
- neacordarea priorității de trecere vehiculelor - **13.331**.

În ceea ce privește conducătorii de vehicule, sancțiunile contra-venționale au fost aplicate în marea lor majoritate (90%) conducătorilor auto (2.831.439 contra-venții), restul de 10% fiind acordate pentru încălcarea normelor rutiere de către căruțași (48.171 contra-venții), bicicliști (48.089 contra-venții), mopediști (5.610 contra-venții) și motocicliști (2.024 contra-venții).

Valoarea totală a contra-vențiilor aplicate, prevăzute de O.U.G nr. 195/2002 actualizată și H.G nr. 83/2003 s-a ridicat în anul 2014 la 550.313,67 mii lei.

Deoarece viteza a constituit una dintre principalele cauze ale accidentelor rutiere, generând consecințele cele mai grave, activitatea de combatere a vizat cu precădere acest gen de abatere, modul în care sunt încălcate limitele de viteză de către conducătorii de autovehicule fiind ilustrat în graficul alăturat.

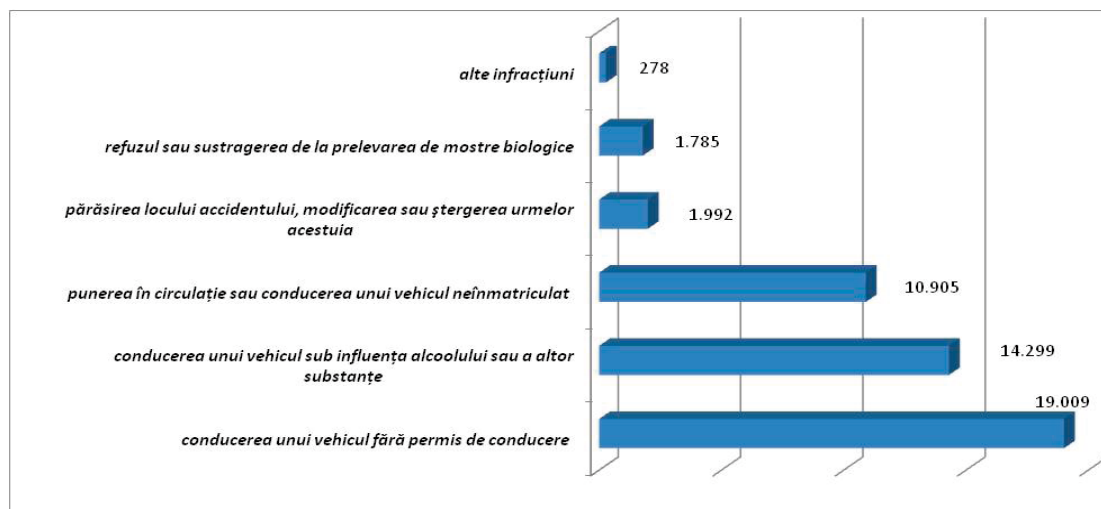


Mai mult decât atât, comparând cifrele de mai sus cu cele înregistrate în anul 2013, se constată o creștere a combativității în primul rând față de încălcarea regulilor privind depășirea (cu 23,7%), neacordarea priorității de trecere vehiculelor (cu 13,3%), utilizarea telefonului mobil fără dispozitiv tip „mâini libere (cu 8,2%) și conducerea unui autovehicul de către o persoană aflată sub influența băuturilor alcoolice (cu 3,5%).

Totodată, în anul 2014, au fost constatate la nivel național **51.862 infracțiuni** contra siguranței circulației pe drumurile publice.

Având în vedere schimbările survenite în modul de înregistrare a datelor statistice la nivelul Poliției Române după intrarea în vigoare a prevederilor noului Cod Penal, în graficul următor este prezentată situația infracțiunilor la regimul circulației constatate în perioada februarie-decembrie 2014 (48.268 fapte penale).

Situația infrafracțiunilor la regimul circulației, constatate în perioada februarie –decembrie 2014



În perioada de referință, la nivel național, lucrătorii din cadrul structurilor de poliție rutieră au reținut **150.134 permise de conducere** în vederea suspendării exercitării dreptului de a conduce autovehicule pe drumurile publice. Dintre acestea, cele mai multe au fost reținute pentru neacordarea priorității de trecere pietonilor (19,7%), depășirea vitezei cu mai mult de 50km/h (17,1%) și efectuarea unor depășiri neregulamentare (17%).

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

| Abatere | Număr permise de conducere reținute - 2014 | % |
|--|--|-------|
| conducere sub influența băuturilor alcoolice | 15.935 | 10,6% |
| depășirea vitezei cu mai mult de 50km/h | 25.693 | 17,1% |
| depășire neregulamentară | 25.550 | 17% |
| neacordarea priorității de trecere vehiculelor | 12.688 | 8,5% |
| neacordarea priorității de trecere pietonilor | 29.587 | 19,7% |
| nerespectarea culorii roșii a semaforului electric | 9.968 | 6,6% |
| neoprirea la semnalul regulamentar al polițistului în scopul sustragerii de la control "cu urmărire" | 1.348 | 0,9% |
| nerespectarea regulilor de trecere cu calea ferată | 1.025 | 0,7% |
| neanunțarea/neprezentarea în 24h de la producerea unui accident soldat cu pagube | 6.462 | 4,3% |
| cumul de puncte de penalizare | 5.154 | 3,4% |
| circulație pe sensul opus | 2.012 | 1,3% |
| alte abateri | 14.712 | 9,8% |

Tot în cursul anului 2014, au fost retrase **68.624 certificate de înmatriculare** (cu 0,6,% mai puține decât în anul 2013), cele mai multe dintre acestea pentru defecțiuni tehnice (60,6%) și pentru lipsa asigurării de răspundere civilă auto (10%).

BREVIAR TERMINOLOGIC

Siguranța rutieră

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

Accidentul rutier

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

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

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

Accidentele de circulație se clasifică în raport de:

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

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

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

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

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

Alți indicatori utilizați:

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

ANEXA NR. 2

INSTITUȚIILE CU ATRIBUȚII ÎN DOMENIUL SIGURANȚEI RUTIERE**I. Ministerul Transporturilor, prin:****1. AUTORITATEA RUTIERĂ ROMÂNĂ****Contact:** Adresa: B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, București

Telefon/Fax: 021/318.21.00;

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

Pagina web: www.arr.ro

2. REGISTRUL AUTO ROMÂN**Contact:** Sediul central – Adresa: Calea Griviței, nr. 391A, sector 1, București, cod 010719

Tel. centrală: 021/202.70.00

Programări online și informații: 021/9672 (tarif normal Romtelecom)

Fax: 021/318.17.54

E-mail: rarom@rarom.ro

Pagina web: www.rarom.ro

3. INSPECTORATUL DE STAT PENTRU CONTROLUL ÎN TRANSPORTUL RUTIER**Contact:** Adresa: B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1, București

Tel: 021/313.63.20

Fax: 021/311.66.80

Pagina web: www.isctr-mt.ro

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

II. COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRĂZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN ROMÂNIA S.A.

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

Telefon: 021/264.32.00

Fax: 021/312.09.84

E-mail: office@andnet.ro

Pagina web: www.cnadnr.ro

III. Ministerul Afacerilor Interne, prin:

1. INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE – Direcția Rutieră

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

Tel.: 021/208.25.25 /19652 sau 19653

Fax: 021/335.36.66

E-mail: circulatie@politiaromana.ro

Pagina web: www.politiaromana.ro/DPR/index.htm

2. DIRECȚIA REGIM PERMISE DE CONDUCERE ȘI ÎNMATRICULARE A VEHICULELOR

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

Telefon: 021/ 301.95.72

Fax: 021.232.16.61

E-mail: drpciv@mai.gov.ro

Pagina web: www.drpciv.ro

IV. AUTORITATEA DE SUPRAVEGHERE FINANCIARĂ

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

Fax: 021/659.6051, 021/659.63.76

E-mail: office@asfromania.ro

Pagina web: www.asfromania.ro

V. BIROUL ASIGURĂTORILOR DE AUTOVEHICULE DIN ROMÂNIA

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: www.baar.ro

VI. CONSILIUL INTERMINISTERIAL PENTRU SIGURANȚA RUTIERĂ

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: www.arr.ro

VII. FONDUL DE PROTECȚIE A VICTIMELOR STRĂZII

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

Telefon secretariat: 021/300.18.80; 031/805.34.06; 031/805.34.07

Centrul de informare: 021/300.18.86

Departament daune: 021/300.18.84

Fax: 021/312.31.82

E-mail: office@fpvs.ro

Pagina web: www.fpvs.ro

VIII. ASOCIAȚIA PRODUCĂTORILOR ȘI IMPORTATORILOR DE AUTOMOBILE

Contact: Telefon: 031/405.83.35; 031/405.83.36

Fax: 021/668.52.70

E-mail: apia@apia.ro

Pagina web: www.apia.ro

IX. ASOCIAȚIA CONSTRUCTORILOR DE AUTOMOBILE DIN ROMÂNIA

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

Tel/Fax: 0248/211.245; 0248/217.990

E-mail: acarom@acarom.ro

Pagina web: www.acarom.ro

X. AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

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

Centrala de alarmă și informații: Telefon: 021/222.22.22, 0745/392.715, 0722/382.715, Fax: 021/317/15.52

E-mail: acr@acr.ro

Pagina web: www.acr.ro

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE

Direcția Rutieră
Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității



DIRECȚIA RUTIERĂ

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