

## ASPECTE PRIVIND PRINCIPALELE CAUZE ALE ACCIDENTELOR RUTIERE



**Ștefan-Gelu FUMUREANU**

*Avocat în Baroul Gorj, doctorand în cadrul Universității București,  
Facultatea de Drept, Școala Doctorală*

### **Abstract**

*Road accidents are caused by the independent or combined action of three categories of factors, namely **the human factor** which is responsible for about 90% of all road accidents materialized in carelessness and non-compliance with traffic rules by road users, **the road factor** that refers to means of terrestrial communication, respectively their condition, the existence of road signaling means and **the technical factor** related to the malfunction or bmalfunction of the vehicle.*

**Keywords:** *road accidents, human factor, road safety, technical factor, technical faults, road factor, road infrastructure.*

### **1. Considerații introductive**

Preocuparea pentru existența unui cadru legislativ eficient în domeniul circulației rutiere s-a manifestat constant în trecut, iar prezentul și viitorul se află sub incidența armonizării acestuia cu tendințele celorlalte reglementări europene și nu numai, pe linia siguranței rutiere, concretizată în reducerea numărului accidentelor de circulație.

O evoluție deosebită a transporturilor însoțită de o creștere semnificativă a parcului auto au stat la baza intensificării preocupărilor și eforturilor pe multiple planuri în vederea asigurării siguranței circulației rutiere<sup>1</sup>. În contextul creșterii numărului de accidente, practic proporțional cu mărirea numărului de autovehicule cu performanțe tehnice de excepție este firească o reglementare coerentă și concisă a infracțiunilor la regimul circulației.

Nu se poate ignora o realitate dură a zilelor noastre, reflectată în mod obiectiv în procente, respectiv faptul că peste 30% din totalul deceselor și al vătămărilor din

---

<sup>1</sup> E. Stancu, *Tratat de criminalistică*, ed. a IV-a, Ed. Universul Juridic, București, 2007, p. 615.

culpă<sup>2</sup> sunt generate de accidente din domeniul transporturilor auto. Trebuie să menționăm, de asemenea și nu în ultimul rând, pagubele materiale însemnate generate de aceste evenimente, constând în degradarea parțială sau totală a autoturismului implicat în accident, dar și costurile pe care le implică tratarea vătămărilor suferite de victimele accidentelor rutiere, care pot avea drept rezultat diferite grade de invaliditate sau o deteriorare majoră a calității vieții, costul anual al acestor vătămări fiind estimat la 2% din PIB-ul UE<sup>3</sup>.

În acest context, putem astfel să concluzionăm că o tratare serioasă și complexă a ceea ce generează și înseamnă accidente de circulație nu poate fi decât utilă și necesară.

De-a lungul vremii s-a acordat o atenție aparte cauzelor care generează accidentele rutiere, urmărindu-se atât prevenirea, cât și combaterea acestora. Fără a se putea stabili o preeminență constantă a uneia dintre cauze, apreciem că este cert faptul că în cvasitotalitatea situațiilor pot fi identificați mai mulți factori care conlucrează la producerea evenimentului rutier, întrucât corect s-a apreciat că aceste accidente nu sunt pe deplin accidentale<sup>4</sup>.

S-a conturat în literatura de specialitate punctul de vedere că<sup>5</sup>, accidentele rutiere sunt provocate de acțiunea independentă sau conjugată în principal, a trei factori: uman, tehnic și rutier.

## 2. Factorul uman

*Factorul uman* s-a considerat că este preponderent, potrivit statisticilor, aproximativ 90% din totalul accidentelor fiind generate de acțiunea umană<sup>6</sup>, concretizată prin: neatenția participanților la trafic, conducerea autoturismului după ingerarea de alcool, neadaptarea vitezei la condițiile de trafic sau nerespectarea vitezei legale pe anumite sectoare de drum, nerespectarea normelor rutiere, într-o idee.

Având în vedere tocmai factorul uman ca fiind decisiv în producerea unui eveniment rutier, s-a apreciat în literatura de specialitate că „*nu există accidente de automobile, ci accidente de automobiliști*”<sup>7</sup>.

Deși activitatea de conducere a unui autovehicul poate fi realizată de o persoană cu capacități normale, ceea ce este dovedit de numărul mare de șoferi

---

<sup>2</sup> *Ibidem*.

<sup>3</sup> <https://www.ec.europa.eu>.

<sup>4</sup> Gh. Scripcan, M. Terbancea, *Patologie medico-legală*, Editura Didactică și Pedagogică, București, 1978, p. 218.

<sup>5</sup> Em. Stancu, *op. cit.*, p. 617.

<sup>6</sup> P. Ciobanu, *Criminalistică. Sinteze*, Editura Universul Juridic, București, p. 114.

<sup>7</sup> Em. Stancu, *op. cit.*, p. 617.

amatori, ce poate face diferența între producerea sau evitarea unui accident rutier este, în multe cazuri, experiența personală în domeniu.

În ultimii 10 ani, statisticile au reținut ca principale cauze generatoare ale accidentelor rutiere: viteza excesivă sau neadaptată reproșată șoferilor și traversările neregulamentare ale pietonilor, în concluzie, se poate sublinia importanța covârșitoare a factorului uman în producerea unui eveniment rutier.

Conducerea autovehiculului solicită și implică persoana în ansamblul său, din punct de vedere fizic, psihic și intelectual. Analizând structura sarcinilor cu care se confruntă conducătorul auto, se constată că acestea nu solicită forța fizică, pe prim plan situându-se solicitările ansamblului neuropsihic.

*Principalele componente care susțin comportamentul de conducere auto* au fost apreciate ca fiind<sup>8</sup>:

- *componenta senzorială*, care se referă la informația care ajunge la șofer din diferite surse, respectiv: de la autovehicul (vizând starea și modul de funcționare al acestuia), de la rută (incluzând sistemul semnelor și indicatoarelor rutiere, informațiile obținute de la ceilalți participanți la trafic etc.), de la ambianța de fond (semnale ce derivă din fenomenele meteorologice, ceață, precipitații), sau de la persoanele din autovehicul, care pot fi surse pasive sau active de emiterie a semnalelor și chiar conducătorul auto reprezintă o sursă de informație pentru sine însuși;

- *componenta mnezică* a comportamentului la volan, conducătorul auto folosind elementele informațional-instrumentale, specifice, elaborate și învățate anterior, în reglarea comportamentului la volan, memoria fiind o componentă absolut indispensabilă.

- *atenția*, care este o funcție psihică prin care se realizează orientarea și concentrarea selectivă a activității psihice asupra unui grup limitat de obiecte, fenomene și acțiuni definite, conducerea auto fiind considerată ca fiind o activitate prin excelență legată de atenție.

- *componenta intelectuală și gândirea*, care nu trebuie neglijate, întrucât circulația rutieră creează conducătorului auto numeroase situații problematice noi, care reclamă o rapidă orientare și găsire a strategiei celei mai adecvate de soluționare, fiind evident că în asemenea situații critice, participarea inteligenței devine absolut indispensabilă.

- *componenta afectiv-emoțională*, apreciată ca o componentă permanentă în structura oricărei activități este prezentă și în timpul conducerii, conducătorul auto trecând prin diferite stări și trăiri emoționale: surpriză, alertă, frică, spaimă, stupoare, la un pol, respectiv bucurie, încântare, exaltare, la celălalt pol, dinamica trăirilor emoționale, implicate în comportamentul de conducere auto, depinzând nu numai de caracteristicile obiective ale stimulilor, ci și de tipologia afectivă a persoanei (hipoemotiv, normoemotiv sau hiperemotiv).

<sup>8</sup> C-tin D. Blaj, *Comportamentul la volan*, Editura medicală, București, 1982, p. 53 și următoarele.

- *componenta motivațională*, care se manifestă sub forma unui complex de tendințe, impulsuri, trebuințe, interese, idealuri, care îndeplinesc funcțiile de declanșare orientare și susținere. Fiecare conducător auto trebuie să conștientizeze motivele care exercită o influență pozitivă și cele care au efect dezorganizator pentru a le consolida pe primele și respectiv a le diminua sau elimina pe cele din urmă.

- *componenta volitivă și de autocontrol*. Conducerea auto este o activitate de tip voluntar, la realizarea căreia intervin mobilizarea și orientarea deliberată a sistemului personalității în raport cu o anumită mulțime de sarcini și în concordanță cu un anumit scop.

- *componenta evaluativă*, se include în structura oricărei activități, deci și în cea de conducere auto, pe lângă operațiile și acțiunile orientate nemijlocit în direcția rezolvării sarcinilor specifice și obținerii performanțelor scontate.

În conducerea auto, componenta evaluativă este implicată atât în reglarea raporturilor dintre nivelul de aspirație, nivelul de expectație și nivelul de realizare, cât și în reglarea comportamentului concret la volan.

- *componenta executiv motorie*, fără de care nu poate fi conceput un comportament orientat spre acționarea unui obiect extern, în funcție de participarea deliberării și controlului conștient la desfășurarea lor, componentele motorii împărțindu-se în: involuntare sau necondiționate, voluntare sau intenționate și automatizate.

- *factorii de personalitate*. Pe lângă așa-numitele componente direct operatorii, cum sunt cele cognitive, volitive, motivaționale și afective, comportamentul este susținut și de coordonate dinamico-energetice definite ca factori de personalitate. În conducerea auto, importanța trăsăturilor temperamentale și atitudinal caracteriale este deosebită, dat fiind coeficientul relativ mare de risc pe care îl implică traficul rutier modern și complexitatea sistemului relațiilor psihosociale interpersonale din domeniul transporturilor auto.

Mai mult chiar, în problematica stabilirii cauzelor producerii accidentelor de circulație de către conducătorii auto s-au propus și o serie de soluții prin prisma modelelor sistemice ale relației dintre *recepționare, prelucrare, decizie și reacție*<sup>9</sup>.

Pe lângă factorii psihici generatori de accidente, voi enumera și alți factori, respectiv: consumul de alcool, consumul de droguri, ingerarea de medicamente, starea de sănătate a conducătorului auto, experiența și practica în conducerea autovehiculelor.

În anul 2018<sup>10</sup>, 25.300 de persoane și-au pierdut viața pe drumurile din Uniunea Europeană, iar multe altele, aproximativ 135.000, au suferit vătămări

<sup>9</sup> C-tin D. Blaj, *Psihologia conducătorului auto*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1978, p. 122.

<sup>10</sup> Comisia Europeană (4 aprilie 2019), Publicarea statisticilor preliminare privind siguranța rutieră, 2018: [https://europa.eu/rapid/prestrelease\\_IP-19-1951\\_en.htm](https://europa.eu/rapid/prestrelease_IP-19-1951_en.htm).

permanente cu consecințe asupra calității vieții; România și Bulgaria fiind statele membre UE cu cea mai mare rată a accidentelor mortale.

De remarcat, cu privire la numărul de accidente rutiere produse în țara noastră de la începutul anilor '90 până în prezent, este o creștere semnificativă și în consecință alarmantă a acestora, rata accidentelor fatale fiind în ultimii 3 ani de două ori mai mare decât rata medie UE (de exemplu<sup>11</sup>, „în anul 2018 în România au fost înregistrate 96 de decese la un milion de locuitori în raport cu media continentală de 49 de decese la un milion de locuitori”), potrivit statisticilor Comisiei Europene publicate pe 4 aprilie 2019, statele cu cele mai sigure drumuri fiind Regatul Unit (28 de decese/milion de locuitori), Danemarca (30), Irlanda (31), la polul opus aflându-se țara noastră (cu 96 decese /milion de locuitori), Bulgaria (88), Letonia (78) și Croația (77), România aflându-se pe ultimul loc la siguranța circulației rutiere.

### 3. Factorul rutier

Factorul rutier, ca și cauză de producere a accidentelor rutiere, se referă la mijloacele de comunicare terestră: drumuri, șosele, autostrăzi, mai exact la felul în care se prezintă acestea, starea lor, poziționarea mijloacelor de semnalizare rutieră, existența unor obstacole în apropierea carosabilului.

Situația țării noastre, care ocupă un sumbru prim loc în ultimii ani în statisticile europene privind numărul accidentelor rutiere grave și numărul persoanelor decedate în urma acestora este generată, potrivit susținerii IGPR<sup>12</sup> la sfârșitul anului 2018 și de faptul că „aproximativ 90% din rețeaua națională este la standardul de drumuri cu o singură bandă de sens, ceea ce are impact atât asupra timpului de călătorie, cât și asupra siguranței în trafic”.

De altfel, conform Comisiei Europene, stăm cel mai prost din Uniune la capitolul investiții în calitatea drumurilor și, conform datelor Institutului Național de Statistică<sup>13</sup>, rețeaua de drumuri din România era la începutul anului 2018 de aproape 87.000 km, dintre care doar o cincime erau drumuri naționale (din care jumătate necesită reparații, iar o parte sunt neasfaltate).

Lipsa drumurilor sau drumuri de proastă calitate ne situează la polul opus unor țări precum Marea Britanie care, cu toate că are o suprafață cu doar 4.000 km pătrați mai întinsă decât a noastră, are o infrastructură rutieră asfaltată de 3 ori mai mare decât noi și înregistrează cea mai mică rată de mortalitate cauzată de accidentele rutiere.

---

<sup>11</sup> [www.auto-bild.ro](http://www.auto-bild.ro).

<sup>12</sup> <https://www.factual.ro-declarații>.

<sup>13</sup> <https://ziare.com>.

*În concluzie, soluția care poate fi adoptată pentru reducerea factorului rutier din producerea accidentelor este în mod cert, dezvoltarea unei infrastructuri eficiente adaptate la nevoile prezente de transport și implicit acordarea unei atenții financiare deosebite finanțării investițiilor în sectorul rutier de către stat.*

#### 4. Factorul tehnic

Un al treilea factor ce își aduce contribuția la producerea de evenimente rutiere este cel tehnic, legat de autovehicul, respectiv de defecțiunea sau proasta funcționare a acestuia. Acest factor se află în strânsă legătură cu factorul uman, în sensul<sup>14</sup> dezinteresului sau necunoașterii obligațiilor privind întreținerea în parametrii optimi a autovehiculelor.

Factorii tehnici care pot concura la producerea accidentelor de circulație sunt<sup>15</sup>: defecțiuni ale diferitelor sisteme ale vehiculului la direcție, frână, semnalizare, rulare, care pot interveni în timpul mersului, sau preexistente pornirii la drum, însă necunoscute conducătorului auto.

Referitor la tipurile de autovehicule implicate în accidente, 57% din accidente sunt produse de autoturisme, 18% de camioane, 16% de basculante, iar restul de alte mijloace de transport<sup>16</sup>. Totuși, defecțiunile tehnice au reprezentat în anul 2014 un procent de 0,4% din cauzele producerii accidentelor de circulație grave, în scădere față de anul 2004, când procentul a fost de 1,19% din totalul accidentelor grave<sup>17</sup>.

Țara noastră a adoptat un cadru legislativ exigent referitor la verificările periodice obligatorii a stării tehnice a autovehiculelor, nerespectarea acestor obligații intrând în domeniul ilicitului penal. Astfel, pentru autoturismele care au o vechime mai mică de 10 ani este obligatorie efectuarea inspecției tehnice periodice o dată la 2 ani, după această vechime inspecția tehnică periodică fiind obligatorie anual.

De altfel, în anul 2014, având în vedere tocmai importanța acestei cauze în producerea accidentelor rutiere, la nivel european s-a adoptat un set de măsuri legislative „Pachetul privind inspecția tehnică auto<sup>18</sup>” compus din trei directive: Directiva 2014/45/UE privind inspecția tehnică periodică, Directiva 2014/47/UE privind controlul tehnic în trafic al vehiculelor comerciale și Directiva 2014/46/UE privind documentele de înmatriculare pentru vehicule.

<sup>14</sup> Em. Stancu, *op. cit.*, p. 617.

<sup>15</sup> L. Cârjan, *Tratat de criminalistică*, Editura Pinguin Book, București, 2005, p. 663.

<sup>16</sup> L.N. Nistor, M. Stoleru, *Experiza tehnică a accidentului de circulație*, Editura Militară, București, 1987, p. 9-10.

<sup>17</sup> <https://www.treazlavlolan.ro> - Context Articolul Accidente rutiere în România - statistici în 2014.

<sup>18</sup> <https://www.europarl.europa.eu/pdf>.

Este de remarcat, totuși, că, în prezent, constructorii de autovehicule acordă o atenție deosebită îmbunătățirii continue a calităților tehnico-mecanice ale acestora contribuind la siguranța rutieră prin dotarea lor cu sisteme de transport inteligente constând în regulatoare de viteză automată, echipamente de mentținere a căii de rulare, dispozitive de atenționare la impact ori sisteme automate de anunțare a producerii unui accident a serviciilor de urgență (eCall).

Pe aceeași linie menționez că în anul 2003 Comisia Europeană a creat forumul eSafety, redenumit în 2011 iMobility, o platformă comună care permite oricărei persoane monitorizarea respectării recomandărilor făcute pe acest forum<sup>19</sup>.

## 5. Concluzii

Cunoașterea și studierea cauzelor care generează accidentele de circulație este esențială pentru adoptarea celor mai eficiente măsuri, a unei politici optime, pentru evitarea accidentelor de circulație ori reducerea consecințelor acestora și presupunem o abordare pluridisciplinară, din perspectivă juridică, psihosocială și tehnică (a constructorilor de automobile, dar și a celor de drumuri).

Menționăm că o contribuție esențială în *prevenirea principalelor cauze de producere a accidentelor rutiere* este adusă de activitatea Poliției Române, care monitorizează traficul rutier și în principal sectoarele de drum cu valori ridicate de trafic sancționând orice încălcare a legii.

Considerăm că pe lângă infrastructură dezvoltată corespunzător, șoferi pregătiți, autoturisme de calitate pe drumuri, este necesară și o reglementare unitară și eficientă a domeniului rutier alături de adoptarea de măsuri eficiente de supraveghere a traficului. Referitor la ultimul aspect, propunem ca alături de camerele video amplasate pe șosele, care transmit informații din trafic să se folosească în același scop și dronele, care sunt utilizate în prezent în mai multe state europene.

## BIBLIOGRAFIE

1. C-tin D. Blaj, *Comportamentul la volan*, Editura medicală, București, 1982.
2. C-tin D. Blaj, *Psihologia conducătorului auto*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1978.
3. P. Ciobanu, *Criminalistică. Sinteze*, Editura Universul Juridic, București.
4. L. Cârjan, *Tratat de criminalistică*, Editura Pinguin Book, București, 2005.
5. L.N. Nistor, M. Stoleru, *Expertiza tehnică a accidentului de circulație*, Editura Militară, București, 1987.

---

<sup>19</sup> [https://www.europarl.europa.eu/cooperarea\\_judiciara\\_in\\_materie\\_penala/Fise\\_descriptive\\_despre\\_Uniunea\\_Europeana](https://www.europarl.europa.eu/cooperarea_judiciara_in_materie_penala/Fise_descriptive_despre_Uniunea_Europeana).

6. Em. Stancu, *Tratat de criminalistică*, ed. a IV-a, Ed. Universul Juridic, București, 2007.
7. Gh. Scripcan, M. Terbancea, *Patologie medico-legală*, Editura Didactică și Pedagogică, București.
8. <https://www.treazlavan.ro> - Context Articolul Accidente rutiere în România- statistici în 2014.
9. <https://www.europarl.europa.eu/pdf>.
10. <https://www.factual.ro-declaratii>.
11. <https://ziare.com>.
12. [https://www.europarl.europa.eu/cooperarea judiciară în materie penală/Fișe descriptive despre Uniunea Europeană](https://www.europarl.europa.eu/cooperarea_judiciara_in_materie_penala/Fise_descriptive_despre_Uniunea_Europeana).
13. [www.auto-bild.ro](http://www.auto-bild.ro).
14. <https://www.ec.europa.eu>.