

ATTITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCU ÎN TRAFIC

ANALIZĂ COMPARATIVĂ

2008, 2010, 2014, 2018, 2022

ATITUDINI SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC

Analiză comparativă

2022, 2018, 2014, 2010, 2008

Realizat de Cult Market Research

Dr. Alexandru Zodieru
Paul Acatrini
Alexandra Vîjeu
Mihaela Samoilă
Lupu Gabriel
Tatuc Costin

În parteneriat cu:

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

cu sprijinul

Ursus Breweries România

Iunie 2022

Cuprins

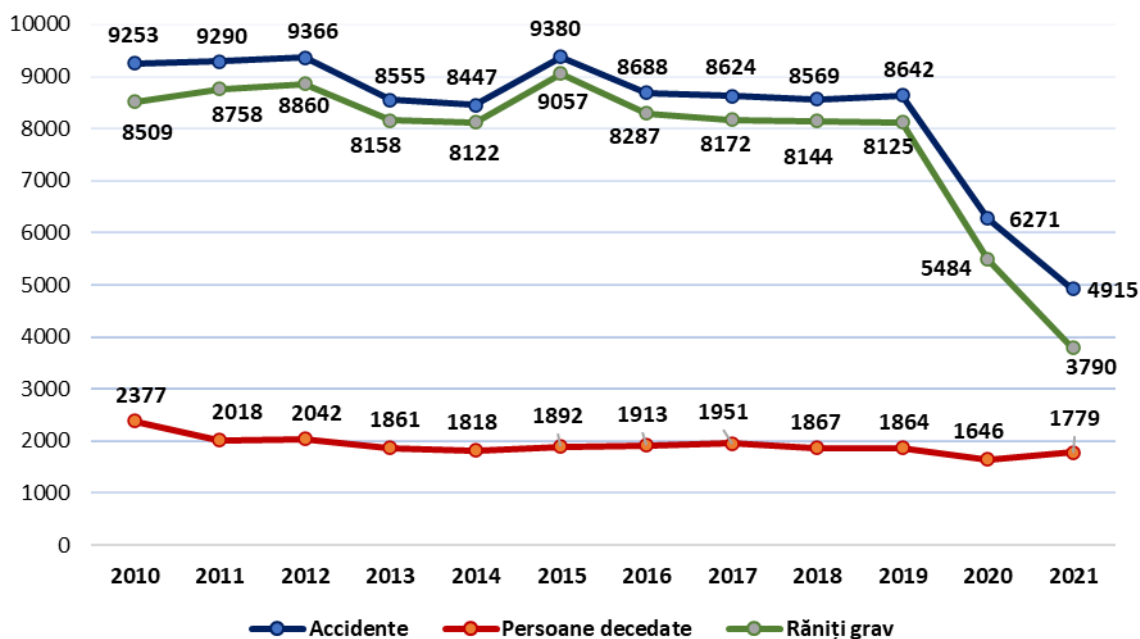
1	Contextul studiului	4
2	Obiectivele de cercetare	6
3	Precizări teoretice.....	8
4	Descrierea metodologiei.....	10
4.1	Instrumentul de cercetare	10
4.2	Metoda de cercetare.....	12
4.3	Eșantionare	13
5	Rezultate studiu și analiză comparativă	15
5.1	Percepții generale privind traficul.....	15
5.2	Viteza în trafic	18
5.3	Atitudini și comportamente de risc în trafic	24
5.4	Purtarea centurii de siguranță	30
5.5	Consumul de alcool la volan	35
5.6	Agresivitatea în trafic	41
6	Concluzii.....	47
6.1	Percepții generale privind traficul	47
6.2	Viteza în trafic	48
6.3	Atitudini și comportamente de risc în trafic	50
6.4	Purtarea centurii de siguranță	51
6.5	Consumul de alcool la volan	52
6.6	Agresivitatea în trafic	53
6.7	Categoriile de șoferi care se expun riscurilor.....	54
7.	LISTĂ REPREZENTĂRI GRAFICE.....	57
	ANEXĂ 1- Prezentare tabele analize încrucișate	59
	ANEXĂ 2- Chestionar	69

1 Contextul studiului

Motivația demarării studiului *Atitudinile Sociale privind Riscul în Trafic* în anul 2008 a constat în înregistrarea unei creșteri a numărului accidentelor de circulație, mai ales a celor grave, soldate cu morți și răniți. Astfel, în anul 2007, 5701 din cele 8415 (67,8%) de accidente grave s-au produs din vina conducătorilor auto. În același timp, din vina conducătorilor auto au decedat 1906 persoane (numărul total al persoanelor decedate în urma accidentelor rutiere fiind de 2782) și au fost rănite 7640 persoane (dintre care 5141 grav). În anul 2019, numărul accidentelor a rămas relativ constant (8642), însă numărul persoanelor rănite grav a crescut la 8125.

În vederea creșterii gradului de siguranță în trafic și a reducerii numărului de accidente de circulație este necesar să fie identificate cauzele, comportamentele și atitudinile care favorizează încălcarea regulilor de circulație de către conducătorii auto și, implicit, producerea accidentelor. În acest sens, în 2008, Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității din cadrul Inspectoratului General al Poliției Române a inițiat un studiu asupra atitudinilor în trafic ale conducătorilor auto. Studiul a fost reluat, pe baza unui chestionar actualizat, în anii 2014, 2018 și 2022. Ultimele două studii au fost realizate de agenția de cercetare sociologică Cult Market Research, în parteneriat cu Ursus Breweries, Direcția Rutieră și Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității, care a avut și inițiativa realizării prezentei analize comparative. Menținerea la cote ridicate a mortalității rutiere pe drumurile publice din România (85 de decese la 1 milion de locuitori în 2020 comparativ cu 42 decese la un milion de locuitori, media în UE) reprezintă motivația realizării studiului din acest an.

Figura 1: Dinamica accidentelor rutiere grave 2010 - 2021



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

Ponderea ridicată a deceselor rutiere în România, aproape dublă față de restul Uniunii Europene (unde media este de 50 de decese în accidente auto la un milion de locuitori) are drept cauză principală comportamentul din trafic al utilizatorilor drumului public și influența unor factori conjuncturali. În același timp, datele arată o responsabilitate ridicată a conducătorilor auto în producerea evenimentelor rutiere grave. În perioada 2010-2020 cele mai multe accidente rutiere grave au fost produse din vina conducătorilor de autovehicule: în medie, pentru 66% dintre acestea vinovatul principal a fost un conducător auto. De asemenea, conducătorii de autovehicule au fost responsabili pentru moartea a aproximativ două treimi din totalul persoanelor decedate în accidente rutiere și pentru 72% dintre victimele rănite grav (Buletinul Siguranței Rutiere 2020).

În prezentul document sunt prezentate datele colectate în cadrul studiului „Atitudini sociale privind riscul în trafic 2022” și analiza comparativă a datelor colectate și prelucrate în cele 5 valuri ale acestui studiu.

2 Obiectivele de cercetare

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

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

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

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

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

3 Precizări teoretice

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

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

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

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

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

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

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

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

4 Descrierea metodologiei

4.1 Instrumentul de cercetare

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

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

Chestionarul utilizat în anul 2018 a fost proiectat luând în calcul următoarele teme de discuție: *Percepții generale privind traficul, Viteza în trafic, Atitudini și comportamente de risc în trafic, Purtarea centurii de siguranță, Consumul de alcool la volan și Agresivitatea în trafic*. În plus, au fost incluse întrebări socio-demografice (gen, vârstă, nivelul educației, mediul de rezidență) și întrebări privind experiența și frecvența de condus, de interes pentru corelarea acestora cu atitudinile și comportamentele din trafic. Chestionarul utilizat în acest val (2022) constituie o actualizare a instrumentului de cercetare utilizat în 2018 cu o serie de întrebări legate de *Comportamentul bicicliștilor și al utilizatorilor de trotinete*.

Chestionarul se deschide prin intermediul unei întrebări evaluative privind sentimentul de siguranță în trafic (Q1. *În ce măsură vă simțiți în siguranță în traficul rutier*), utilizând o scală cu 4 niveluri de evaluare (1-Foarte mare măsură; 4-Foarte mică

măsură). Această întrebare vizează o evaluare subiectivă, strâns legată de experiența fiecărui șofer în ceea ce privește traficul rutier. Pentru aceia dintre șoferi care s-au simțit mai degrabă în nesiguranță în trafic, chestionarul include o întrebare care urmărește să identifice principalele motive care contribuie la apariția acestui sentiment de nesiguranță. De asemenea, tot în secțiunea de început a chestionarului se regăsește o întrebare evaluativă privind mai multe aspecte legate de traficul rutier în prezent, comparativ cu situația din trecut.

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

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

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

În final, secțiunea privind agresivitatea în trafic s-a concentrat pe măsurarea acestor comportamente agresive. Întrebările au evaluat aceleași comportamente atât în ceea ce privește postura de agresor, cât și cea de victimă a agresiunilor, fiind incluse

comportamente cu diferite niveluri de gravitate: agresiuni verbale, urmăriri în trafic, agresiuni fizice etc.

În acest an au fost incluse în instrumentul de cercetare și întrebări cu privire la utilizatorii de trotinete, biciclete, șoferii de mijloace de transport în comun, conducătorii de atelaje, taximetriști/ șoferi de Uber/Bolt și pietoni.

Instrumentul de cercetare este, așadar, un instrument complex ce are scopul de a identifica atitudini, percepții și comportamente în traficul rutier. Întrebările acoperă cele mai multe dintre situațiile în care șoferii români s-au putut regăsi de-a lungul timpului oferind, de asemenea, posibilitatea de a înregistra și acele situații care nu au fost prevăzute prin intermediul întrebărilor.

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

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

4.2 Metoda de cercetare

În acest an (2022), studiul s-a concretizat prin intermediul anchetei sociologice telefonice cantitative, pe un eșantion de 1205 conducători auto activi. Colectarea datelor s-a desfășurat în perioada 13.05.2022-27.05.2022.

Ancheta sociologică telefonică s-a realizat prin intermediul metodei CATI (Computer Assisted Telephone Interview) ce a presupus aplicarea chestionarelor telefonic

de către operatori de interviu specializați. Selecția respondenților a fost asigurată prin intermediul utilizării unui software specializat care selectează aleatoriu numere de telefon. În același mod s-au putut evita și preocupările privind anonimitatea respondenților.

4.3 Eșantionare

Eșantionarea a fost realizată prin metoda cotelor legate, criteriile luate în considerare fiind vârsta, sexul, mediul de rezidență, regiunea de dezvoltare și categoria de permis de conducere deținut. Structura eșantionului este similară în toate cele 4 valuri. În anul 2008 a fost utilizat un eșantion de 1207 chestionare, în 2010 - 1119 chestionare, 2014 - 1202 chestionare, 2018 - 1259 chestionare și în acest an (2022) 1205 chestionare.

Grupul țintă este cel al românilor cu vârste mai mari de 18 ani, care dețin permis de conducere. Cotele utilizate pentru a asigura reprezentativitatea eșantionului de șoferi s-au bazat pe vârstă, sex, mediu de rezidență, regiune de dezvoltare și categorie de permis de conducere deținut. Astfel, eșantionul a cuprins, în majoritate, bărbați care dețin cel puțin una din categoriile de permis (B, C, D) și femei care dețin categoria de permis B. Astfel, eșantionul cuprinde un procent de 45% femei deținătoare a categoriei de permis B, 55% bărbați deținători ai aceleiași categorii de permis, 12% persoane care dețin categoria de permis C, 4% persoane care dețin categoria de permis D, 8% categoria E și 9% categoria A.

În ceea ce privește eșantionarea pe medii de rezidență, o parte mai crescută a eșantionului a fost reprezentată de șoferi din mediul urban (55,8%). Grupele de vârstă utilizate în stabilirea cotelor au fost 18-25 ani (13,6%), 26-35 ani (21,4%), 36-45 ani (25%), 46-55 ani (23,2%) și 56-70 ani (16,8%).

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



Vest, Regiunea de dezvoltare Nord-Vest, Regiunea de dezvoltare Centru și Regiunea de dezvoltare București-Ilfov.

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

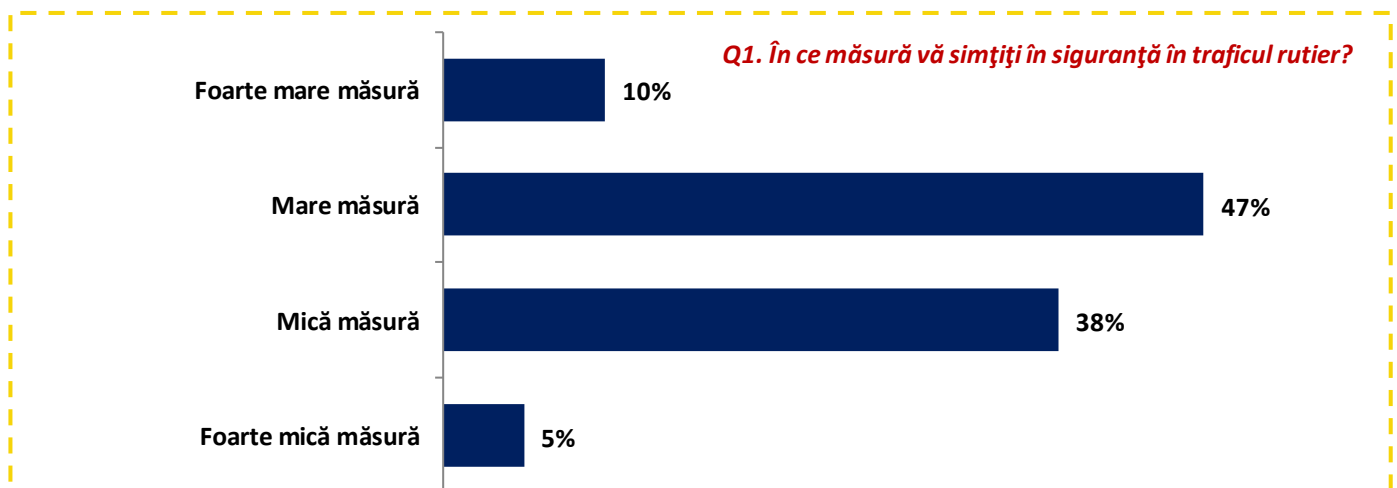
5 Rezultate studiu și analiză comparativă

Rezultatele studiului *Atitudini Sociale privind riscul în trafic* sunt prezentate utilizând atât reprezentări grafice, tabele comparative (incluzând informații din toate cele 5 valuri, acolo unde sunt disponibile), cât și tabele încrucișate (introduse în Anexă) pentru a evidenția diferențele esențiale între diferite categorii de șoferi. Toate acestea sunt însoțite, ulterior, de explicații în cadrul acestui raport.

5.1 Percepții generale privind traficul

Opiniile șoferilor sunt împărțite în privința sentimentului de siguranță pe care îl au în trafic: aproximativ 57% au declarat că se simt, mai degrabă, în siguranță, iar 43% au declarat contrariul (Figura 2). Conducătorii auto de sex masculin, tinerii între 18-25 de ani și șoferii care conduc în timpul serviciului și au atestat de șofer profesionist reprezintă categoriile care au declarat, mai mult decât celelalte categorii, că se simt mai degrabă în siguranță în trafic. În aceeași categorie se află și șoferii care conduc un autoturism cu o capacitate cilindrică a motorului sub 1000 de centimetri cubi (Anexă, Tabel încrucișat 1).

Figura 2: Sentimentul de siguranță în trafic

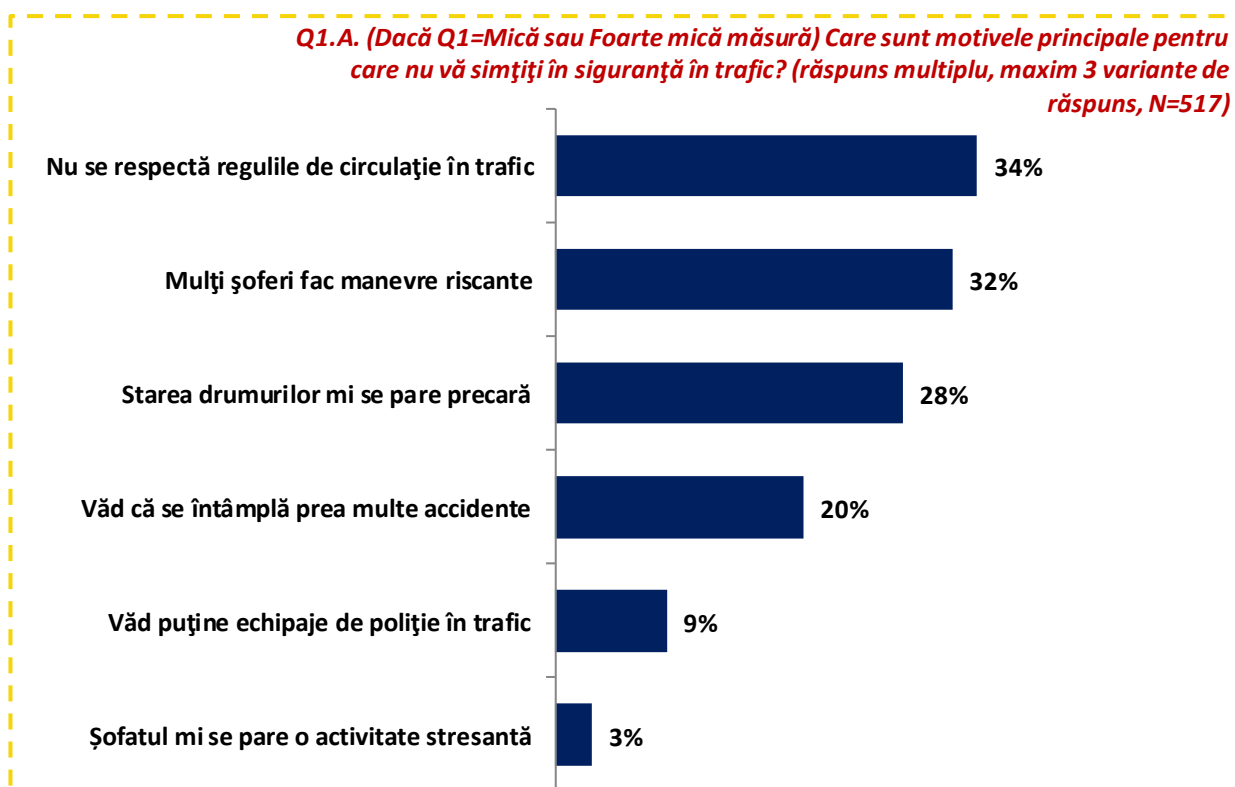


Se remarcă o creștere a gradului în care șoferii români se simt în siguranță în trafic în anul 2022, comparativ cu anii anteriori. În urma analizei comparative realizate pe perioada ultimilor 14 ani se observă faptul că sentimentul de siguranță în trafic al majorității șoferilor s-a îmbunătățit, de la 47% în 2008 la 57% în 2022. Acest nivel ascendent poate fi explicat prin construirea de drumuri din ultimii ani (Tabel comparativ 1).

Tabel comparativ 1: Sentimentul de siguranță în trafic

An	Foarte mare măsură	Mare măsură	Mică măsură	Foarte mică măsură
2008	6%	41%	44%	9%
2010	5%	38%	48%	9%
2014	4%	43%	46%	7%
2018	6%	42%	41%	11%
2022	10%	47%	38%	5%

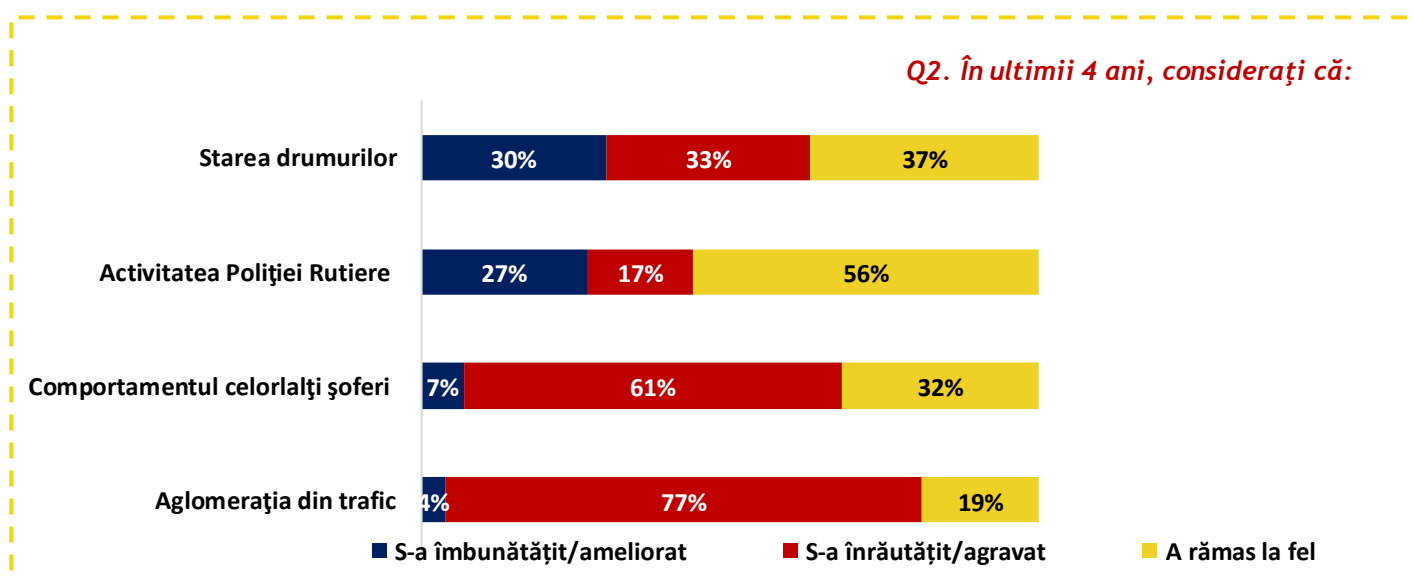
Figura 3: Motive care produc nesiguranță



Principali trei factori care produc nesiguranță în trafic sunt: *Nerespectarea regulilor de circulație, Manevrele riscante executate de către șoferi și Starea precară a drumurilor*. Întâlnirea frecventă cu aceste situații face ca aproximativ o treime dintre participanții la trafic să nu se simtă în siguranță (Figura 4).

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

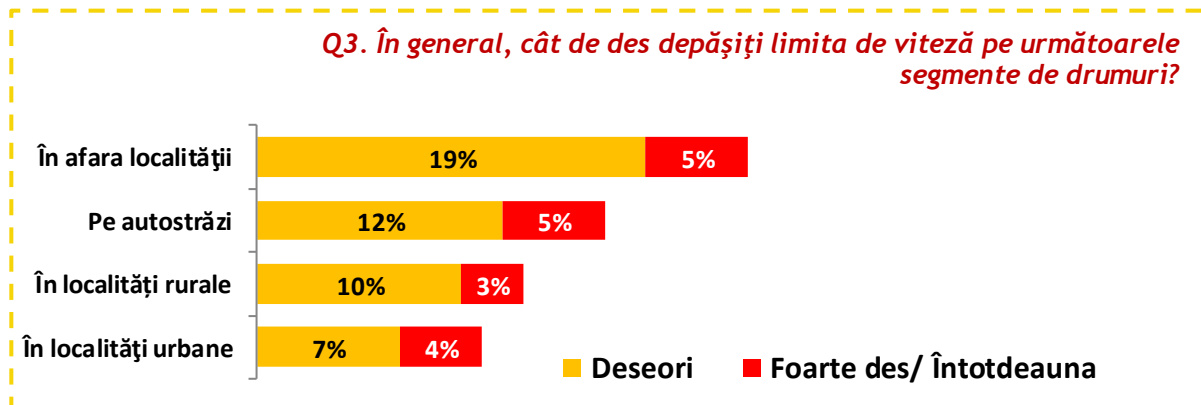
Figura 4: Situația din ultimii 4 ani în trafic



Peste jumătate dintre participanții la studiu consideră că activitatea Poliției Rutiere a rămas la fel în ultimii 4 ani, dar a crescut aglomerația în trafic. De asemenea, peste jumătate dintre aceștia au remarcat o înrăutățire a comportamentului celorlalți șoferi. În ceea ce privește starea drumurilor, părerile sunt împărțite: aproximativ o treime dintre respondenți au declarat o îmbunătățire a stării drumurilor.

5.2 Viteza în trafic

Figura 5: Depășirea limitei de viteză / tipuri localități



Cea mai mare probabilitate pentru ca șoferii să depășească limita de viteză este în timpul deplasării între localități. Astfel, 24% dintre șoferii români susțin că depășesc deseori sau foarte des limita de viteză când conduc în afara unei localități. Șoferii tind să depășească limita de viteză foarte des sau întotdeauna mai degrabă pe autostrăzi decât în localitățile rurale. În acest tip de localități, comparativ cu cele urbane, se observă un procent mai ridicat al șoferilor care depășesc deseori limita de viteză (Figura 5).

Analiza comparativă demonstrează o creștere în 2022 a situațiilor în care s-a depășit limita de viteză între localități sau pe autostradă, cu 5%, respectiv 4%. În ceea ce privește depășirea limitei de viteză în localități (rurale/urbane), nu se remarcă schimbări majore comparativ cu anul 2018 (Tabel comparativ 2).

Tabel comparativ 2: Depășirea limitei de viteză / tipuri localități

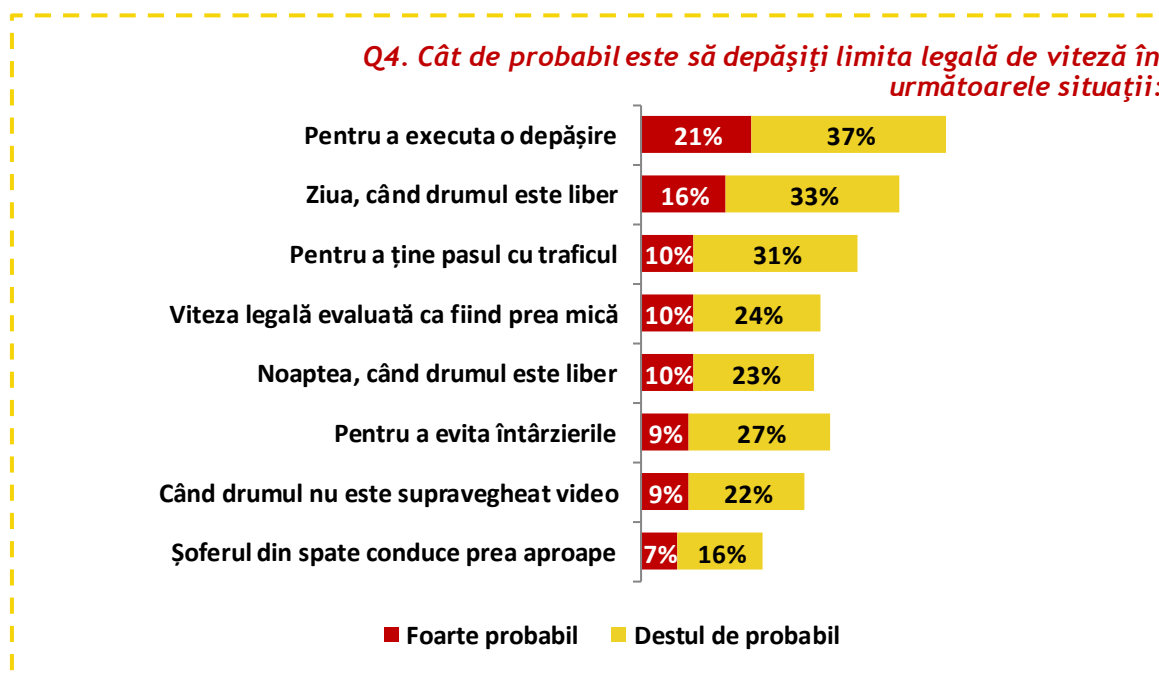
	An	Foarte des/Întotdeauna și Deseori
În afara localității	2008	20%
	2010	24%
	2014	20%
	2018	19%
	2022	24%
Pe autostrăzi	2008	20%
	2010	18%
	2014	15%
	2018	13%
	2022	17%
În localități rurale	2008	
	2010	
	2014	
	2018	14%
	2022	13%
În localități urbane	2008	
	2010	
	2014	
	2018	11%
	2022	11%

***În valurile anterioare nu au fost chestionați participanții cu privire la distincția localități urbane/ localități rurale**

Anumite situații par să justifice, în opinia șoferilor, într-o măsură mai mare comportamentele riscante din trafic. Acest lucru este observat inclusiv în ceea ce privește motivele și situațiile de depășire a vitezei legale. Astfel, este mai probabil ca șoferii români să depășească viteza legală pentru a executa o depășire (58% au declarat acest comportament ca fiind foarte probabil și destul de probabil). Alte motive menționate de peste o treime dintre șoferi sunt: în situații de condus pe timp de zi, când drumul este liber (49%), pentru a ține pasul cu traficul (41%), când consideră că limita legală de viteză este prea mică pentru segmentul de drum pe care circulă (34%). (Figura 6).

Comparativ cu anul 2018, în anul 2022 a crescut cu 14% procentul șoferilor români pentru care este mai degrabă probabil să depășească limita legală de viteză în executarea/realizarea depășirilor în trafic. De asemenea, se observă o creștere a numărului șoferilor care depășesc viteza legală atunci când o evaluează ca fiind prea mică pe un anumit segment de drum.

Figura 6: Depășirea vitezei legale în diferite situații



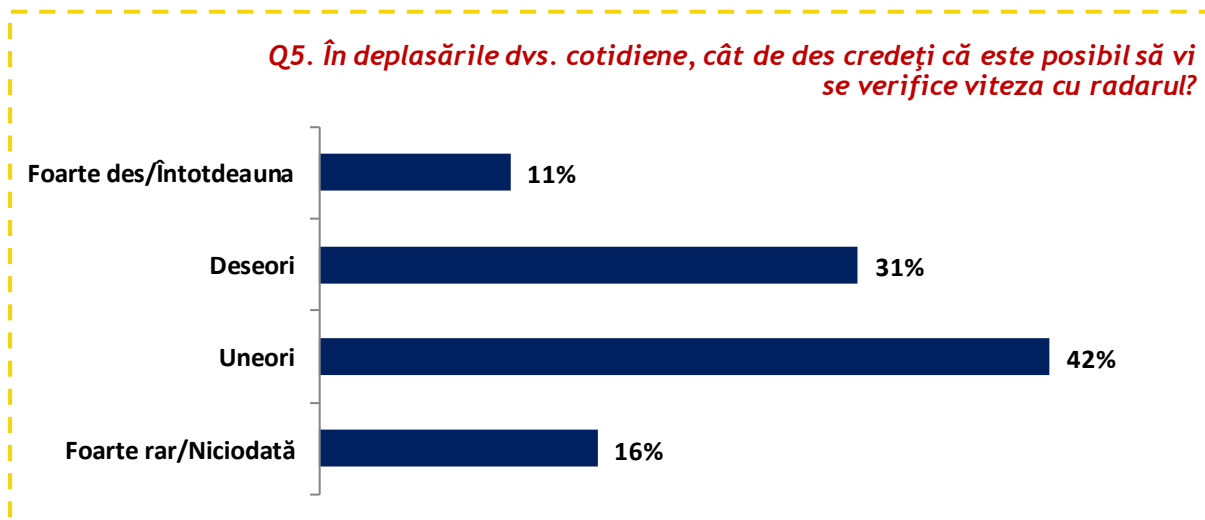
Tabel comparativ 3: Depășirea vitezei legale în diferite situații

	An	Foarte probabil	Destul de probabil
Pentru a executa o depășire	2008	-	-
	2010	25%	40%
	2014	22%	38%
	2018	23%	21%
	2022	21%	37%
Ziua, când drumul este liber	2008	-	-
	2010	24%	31%
	2014	20%	31%
	2018	18%	17%
	2022	16%	33%
Când consider că limita legală este prea mică pentru segmentul de drum	2008	-	-
	2010	9%	24%
	2014	7%	22%
	2018	15%	16%
	2022	10%	24%

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

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

Figura 7: Probabilitatea verificării cu radarul



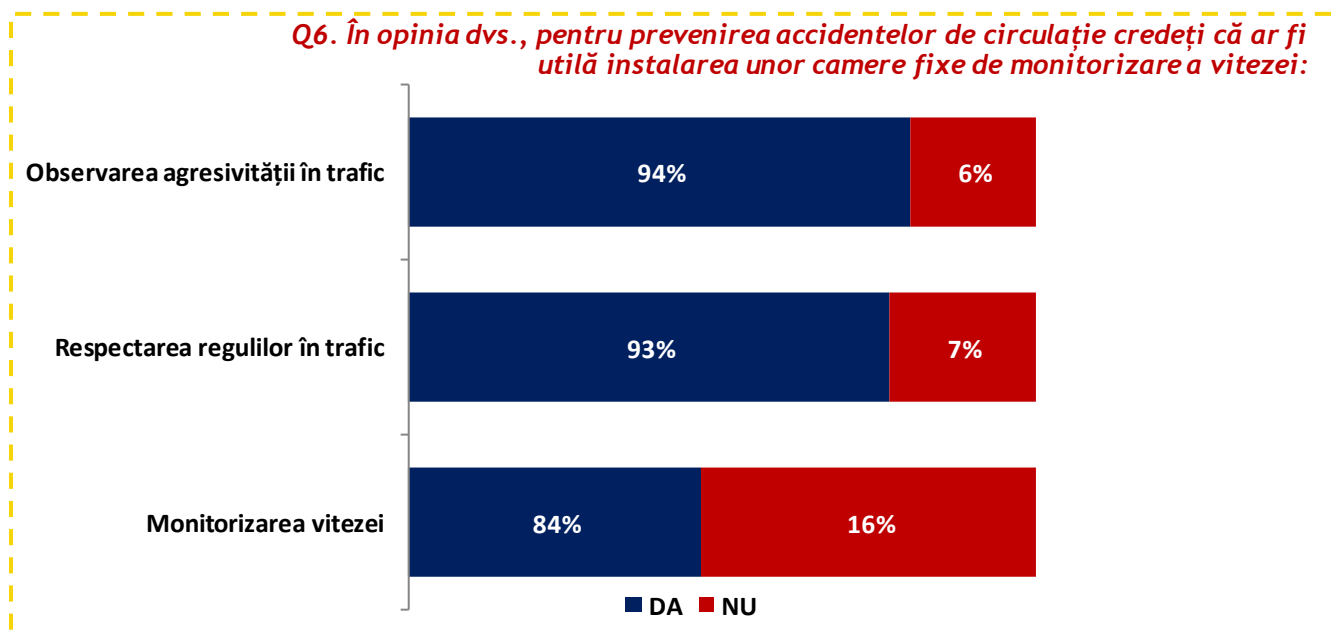
Tabel comparativ 4: Probabilitatea verificării cu radarul

An	Foarte des/Întotdeauna	Deseori
2008	8%	16%
2010	14%	41%
2014	15%	42%
2018	24%	23%
2022	11%	31%

Cea mai mare parte a șoferilor chestionați consideră că probabilitatea de a fi verificați cu radarul în deplasările cotidiene este destul de scăzută. Mai mult de jumătate (58%) dintre șoferi aproximează că ar putea fi verificați cu radarul doar uneori sau foarte rar/niciodată (Figura 7).

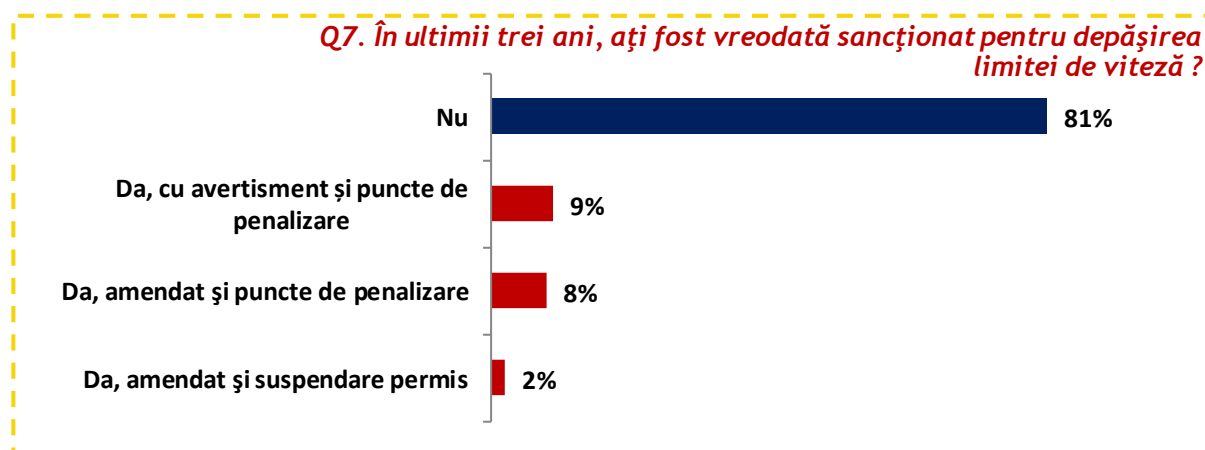
Comparativ cu anul 2018, în 2022 proporția șoferilor români care consideră că pot fi verificați cu radarul foarte des sau întotdeauna a scăzut cu 13%. În acest an doar 11% dintre șoferi sunt de părere că pot fi verificați cu radarul foarte des sau întotdeauna și 31% deseori (Tabel 4).

Figura 8: Prevenirea accidentelor de circulație prin montarea camerelor fixe



Întrebați cu privire la utilitatea montării unor camere fixe de monitorizare pentru prevenirea accidentelor, majoritatea șoferilor români au răspuns pozitiv la adoptarea unei astfel de măsuri pentru observarea comportamentelor agresive, respectarea regulilor în trafic și monitorizarea vitezei, utilitatea unor camere fixe fiind recunoscută în special în cazul primelor două conduite (Figura 8).

Figura 9: Sancțiuni pentru depășirea limitei de viteză



Peste 3 sferturi dintre șoferii chestionați (81%) declară că nu au fost sancționați pentru depășirea limitei de viteză în ultimii 3 ani. Dintre cei care au fost sancționați, cea mai mare parte au fost amendați și au primit puncte de penalizare (Figura 9).

Bărbații, tinerii cu vârste cuprinse între 26-35 ani, care consideră deja că au suficientă experiență în trafic pentru a face față situațiilor riscante, șoferii care conduc în timpul serviciului, dar nu au atestat profesionist și cei care conduc o mașină cu motor mai puternic declară, în cea mai mare măsură, că au fost sancționați cu amendă și puncte de penalizare pentru depășirea vitezei. Suspendarea permisului a fost sancțiunea aplicată îndeosebi tinerilor cu vârste de maxim 35 de ani, care, deși nu au suficientă experiență în trafic, își manifestă spiritul dinamic-„sportiv”, șoferilor care conduc în timpul serviciului, cu sau fără atestat de șofer profesionist și șoferilor cu o mașină care are un motor mai puternic (Anexă, Tabel 2).

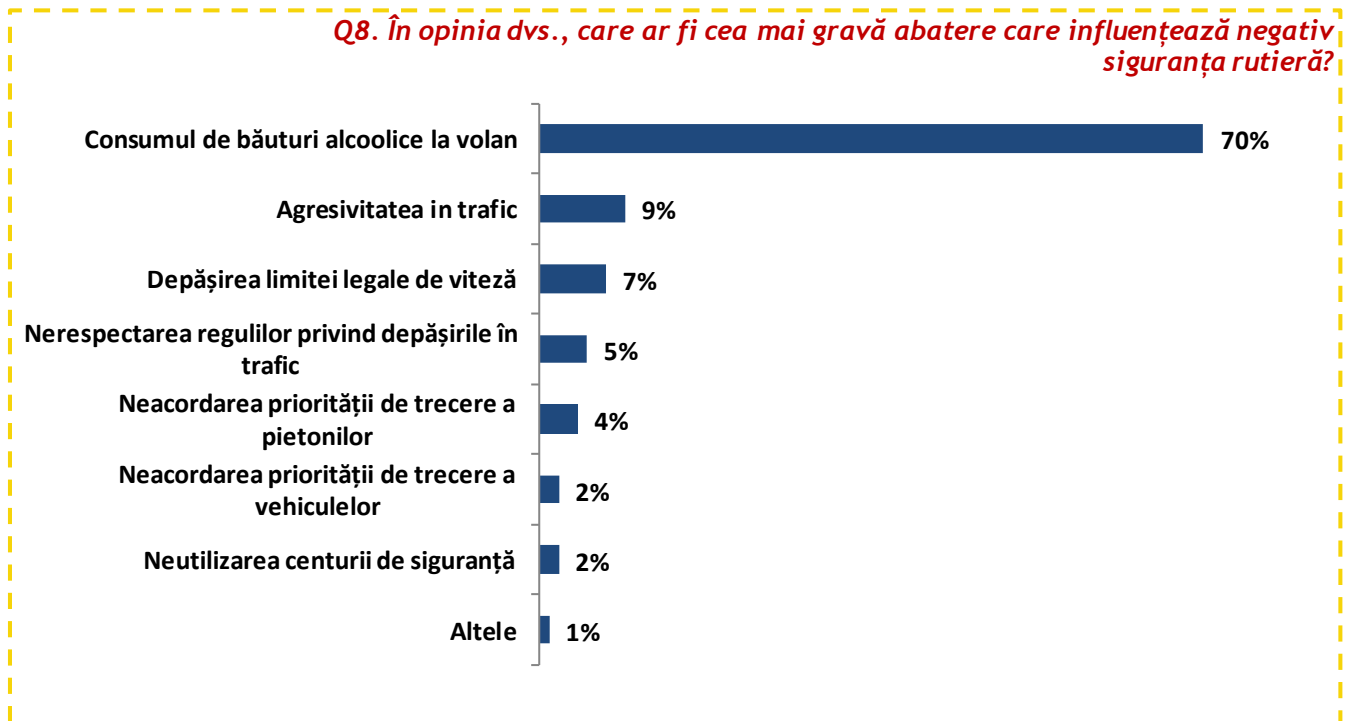
Comparativ cu anii anteriori, se observă o scădere a proporției șoferilor care au fost sancționați pentru depășirea vitezei în anul 2022. Totuși, se observă o ușoară tendință de creștere a proporției șoferilor sancționați prin puncte de penalizare, comparativ cu anul 2018 (Tabel comparativ 5).

Tabel comparativ 5: Sancțiuni pentru depășirea limitei de viteză

An	Nu	Da, doar puncte de penalizare	Da, amendat și puncte de penalizare	Da, amendat și suspendare permis
2008	72%	-	-	-
2010	71%	12%	15%	2%
2014	69%	15%	14%	2%
2018	78%	4%	16%	2%
2022	81%	9%	8%	2%

5.3 Atitudini și comportamente de risc în trafic

Figura 10: Cea mai gravă abatere

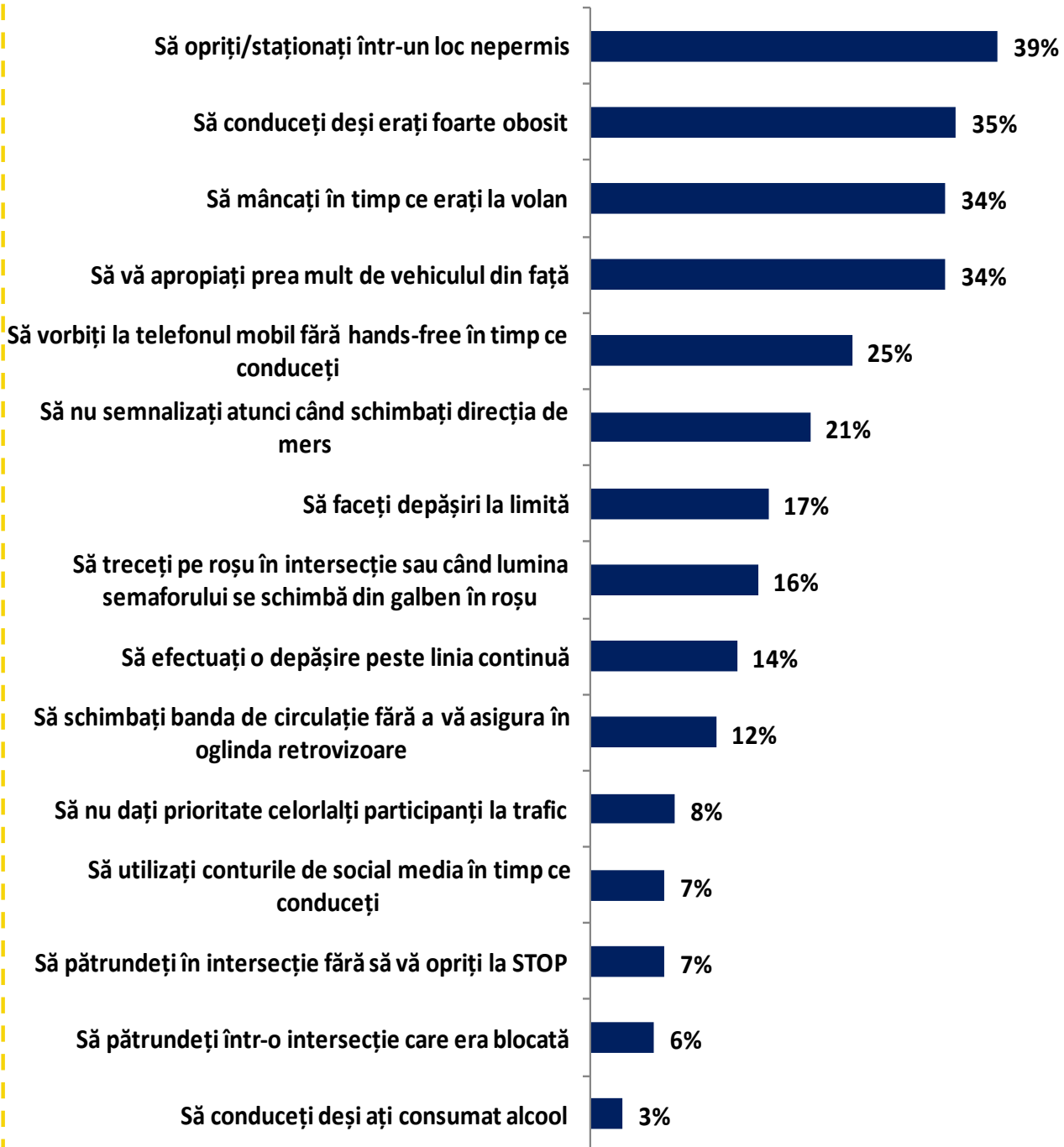


Altele: condusul când ești obosit, acordarea permiselor prea ușor, consumul de droguri, utilizarea telefonului la volan.

În opinia șoferilor români, conducerea sub influența băuturilor alcoolice reprezintă cea mai gravă abatere care influențează negativ siguranța rutieră, menționată de 70% dintre subiecți. Aceasta este urmată, în funcție de percepția gravității, de agresivitatea în trafic (9%) și depășirea limitei legale de viteză (7%).

Figura 11: Comportamente de risc în trafic

Q9. În ultimele 6 luni, vi s-a întâmplat... ?



Peste o treime dintre șoferi au declarat că adoptă unul sau mai multe comportamente de risc în trafic. Oprirea/staționarea într-un loc nepermis reprezintă principalul comportament de risc adoptat de șoferii români în ultimele 6 luni, în proporție de 39%, pe fondul subestimării potențialului de risc generat de o asemenea oprire și a prioritizării propriului interes. Următorul comportament de risc cu cea mai crescută frecvență de adoptare este acela de a conduce pe fondul oboseții, adoptat de către 35% dintre șoferi, ca urmare a acelorași motivații expuse anterior. În proporție apropiată, 34% au declarat că au mâncat în timp ce conduceau (Figura 11).

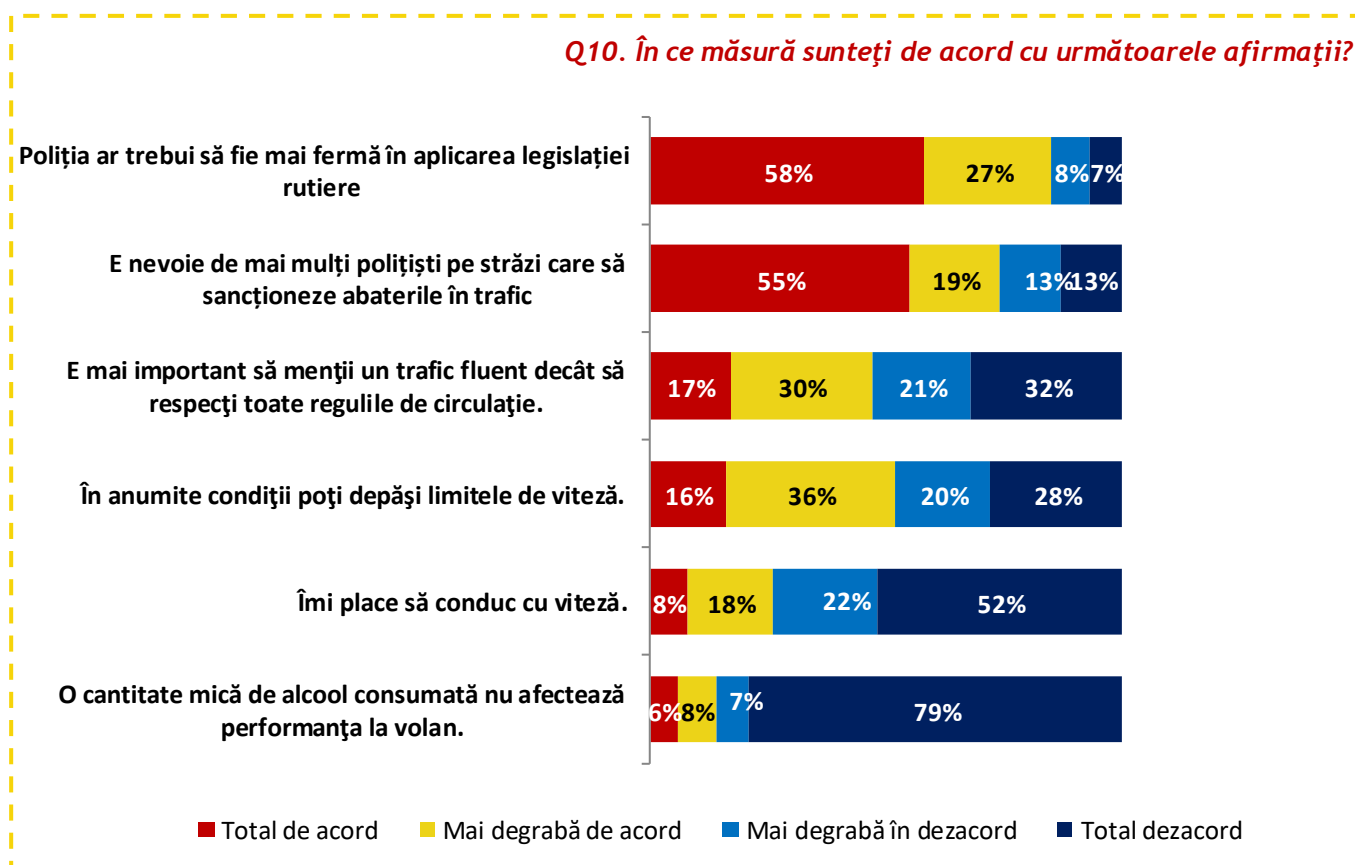
Un sfert dintre șoferi (25%) au declarat că în ultimele 6 luni, în timp ce conduceau, au vorbit la telefon fără a folosi hands-free și 7% au utilizat conturi de social media. În contextul actual, în care utilizarea tehnologiei acaparează mai mult timp din viețile indivizilor, este necesar ca aceste comportamente de risc să fie urmărite îndeaproape și pe viitor (Figura 13). Se anticipează că, odată cu creșterea capacității și vitezei de transfer a datelor (trecerea la comunicații 5G), atenția posesorilor de terminale mobile va fi tot mai intens solicitată, context în care se impun restricții mai severe pentru a menține un nivel de siguranță corespunzător.

Analiza comparativă realizată pe perioada ultimii ani demonstrează o îmbunătățire în ceea ce privește prudența șoferilor prin scăderea proporției șoferilor care adoptă, în general, comportamente de risc în trafic. Alte comportamente au rămas totuși constante în ultimii 10 ani, cu mici variații: condusul în condiții de oboseală pentru șoferi, mâncatul la volan și efectuarea depășirilor la limită.

Tabel comparativ 6: Comportamente de risc în trafic

An →	2008	2010	2014	2018	2022
Să schimbați banda de circulație fără a vă asigura în oglinda retrovizoare	-	24%	20%	14%	12%
Să treceți pe roșu în intersecție sau când lumina semaforului se schimbă din galben în roșu	-	30%	22%	22%	16%
Să vă apropiați prea mult de vehiculul din față	-	49%	48%	38%	34%
Să nu semnalizați atunci când schimbați direcția de mers	-	29%	27%	21%	21%
Să traversați intersecția fără să vă opriți la STOP	-	12%	9%	5%	7%
Să conduceți deși erați foarte obosit	-	41%	37%	42%	35%
Să vorbiți la telefonul mobil fără hands-free în timp ce conduceți	-	59%	56%	29%	25%
Să nu dați prioritate celorlalți participanți la trafic (pietoni, șoferi)	-	18%	15%	11%	8%
Să mâncați în timp ce erați la volan	-	40%	40%	39%	34%
Să vă verificați contul de Facebook, Instagram etc. în timp ce conduceți	-	-	-	5%	7%
Să citiți sau să trimiteți un sms în timp ce conduceți	-	19%	21%	11%	-
Să programați GPS-ul în timp ce conduceți	-	15%	19%	21%	-
Să faceți depășiri la limită	-	29%	20%	24%	17%
Să pătrundeți într-o intersecție care era blocată	-	18%	11%	9%	6%
Să opriți/ staționați într-un loc nepermis	-	17%	50%	45%	39%
Să efectuați o depășire peste linia continuă	-	33%	26%	21%	14%
Să depășiți coloana de mașini oprită la semafor	-	8%	4%	3%	-

Figura 12: Percepții privind factorii de risc în trafic



Majoritatea șoferilor chestionați (85%) sunt total de acord sau mai degrabă de acord cu faptul că poliția ar trebui să fie mai fermă în aplicarea legislației rutiere (Figura 12). Acordul cu această afirmație contrastează, totuși, cu proporția șoferilor care adoptă comportamente de risc în trafic, atrăgând atenția asupra diferenței dintre componenta atitudinală și cea comportamentală a șoferilor cu privire la traficul rutier.

Aproximativ trei sferturi dintre șoferi (74%) apreciază că e nevoie de mai mulți polițiști pe străzi care să sancționeze abaterile în trafic.

În ceea ce privește atitudinile cu privire la diferite comportamente de risc în trafic, se observă faptul că șoferii români găsesc justificarea unor comportamente care pot contribui la un trafic mai nesigur. Astfel, mai mult de jumătate dintre șoferi (52%) consideră că depășirea limitei de viteză este acceptabilă în anumite condiții (Figura 12).

Nu se observă diferențe importante în privința atitudinilor cu privire la comportamentele de risc în trafic în funcție de vârstă și capacitatea motorului.

Tabel comparativ 7: Percepții privind factorii de risc în trafic

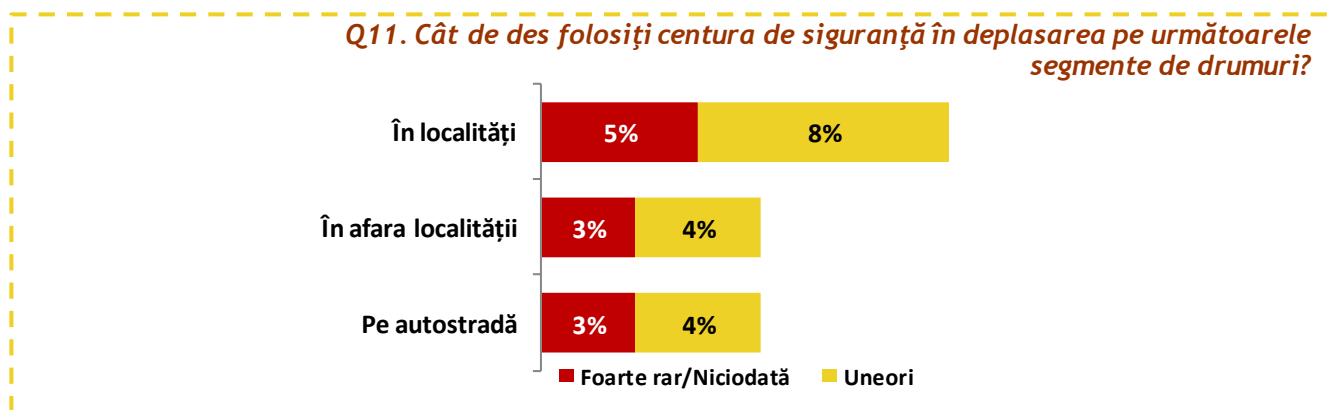
An →	2008	2010	2014	2018	2022
În anumite condiții poți depăși limitele de viteză.	63%	41%	59%	54%	52%
E mai important să menții un trafic fluent decât să respecti toate regulile de circulație.	42%	43%	45%	44%	47%
Traficul aglomerat te obligă să faci manevre îndrăznețe/riscante.	-	36%	26%	32%	-
Depășirea cu 10-20 km/h a limitei de viteză este acceptabilă deoarece toți șoferii o fac	48%	51%	46%	45%	-
O cantitate mică de alcool consumată nu afectează performanța la volan.	15%	16%	12%	11%	14%
Îmi place să conduc cu viteză.	25%	23%	17%	20%	26%
Poliția ar trebui să fie mai fermă în aplicarea legislației rutiere.	-	-	-	79%	85%
E nevoie de mai mulți polițiști pe străzi care să sancționeze abaterile în trafic.	-	-	-	-	74%

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

Analizând atitudinile și percepțiile privind traficul rutier de-a lungul ultimilor ani nu se remarcă o schimbare în ceea ce privesc percepțiile și atitudinile șoferilor față de comportamentele de risc. (Tabel comparativ 7).

5.4 Purtarea centurii de siguranță

Figura 13: Purtarea centurii de siguranță/segmente de drumuri



Majoritatea șoferilor români au declarat că, în cea mai mare parte a timpului, poartă centura de siguranță pe toate segmentele de drum. Totuși, o parte a șoferilor (13%) utilizează doar uneori sau foarte rar/niciodată centura de siguranță atunci când conduc în localitate și 7% când conduc în afara localității sau pe autostradă. Purtarea centurii de siguranță este așadar o problemă mai ales în localități (Figura 13).

Cei care tind în cea mai mare măsură să evite purtatul centurii de siguranță sunt bărbații, tinerii 18-35 ani și cei care dețin atestat de șofer profesionist. (Anexă, Tabel 4). Comparativ cu anii trecuți, se menține o frecvență redusă a celor care nu poartă centura de siguranță pe toate cele trei segmente de drum (Tabel 8).

Tabel comparativ 8: Purtarea centurii de siguranță/segmente de drumuri

An →	2008	2010	2014	2018	2022
În localități	34%	31%	28%	13%	13%
În afara localității	17%	14%	11%	5%	7%
Pe autostradă	13%	12%	8%	5%	7%

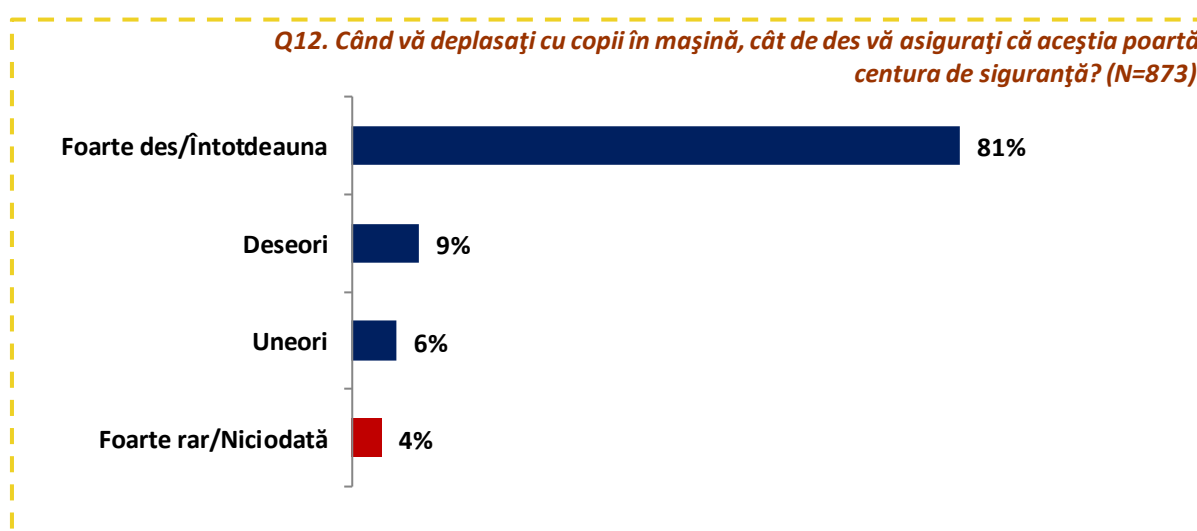
*Date prezentate pentru variantele de răspuns Foarte rar/Niciodată sau Uneori

Din fericire se observă faptul că, în ultimii 4 ani, proporția șoferilor care nu poartă centură de siguranță a scăzut, inclusiv în ceea ce privește condusul în localități. În acest

caz, se înregistrează o scădere notabilă de la 34% - proporție a șoferilor care purtau foarte rar/niciodată sau doar uneori centura de siguranță în 2008 - la 13% în 2018 și 2022 (Tabel comparativ 8). Intensificarea acțiunilor de conștientizare și de impunere a legii din ultimii ani au condus la acest rezultat, acțiuni care trebuie continuate pentru atingerea unei incidențe și mai ridicate de purtare a centurii de siguranță în trafic.

Figura 14: Purtarea dispozitivelor sau centurii de siguranță de către copii

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



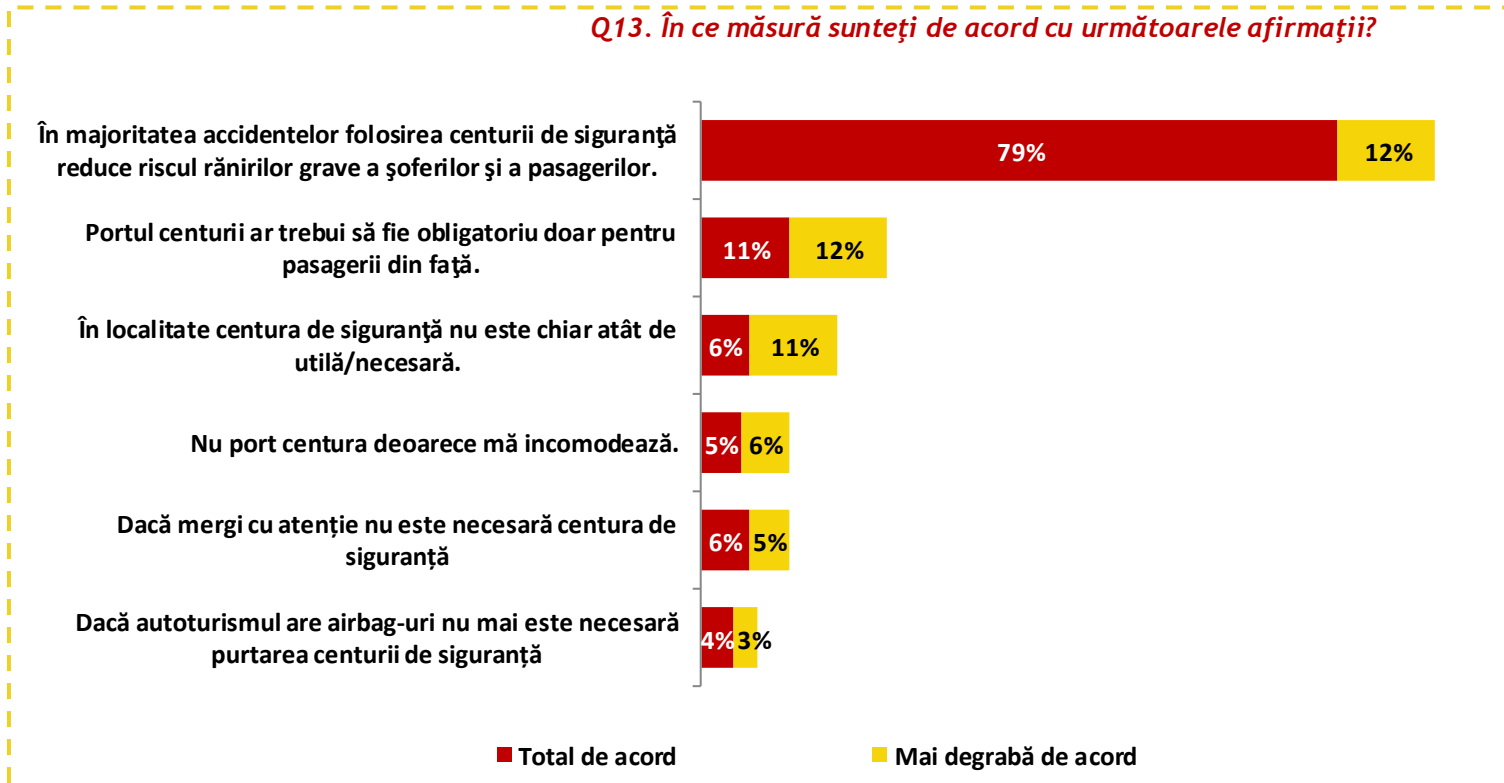
Se remarcă o creștere cu 5% față de 2018 a șoferilor care se asigură foarte rar, deloc sau uneori în ceea ce privește purtarea dispozitivelor sau centurii de siguranță de către copii. Totuși, 81% dintre șoferii care se deplasează cu copii în mașină se asigură întotdeauna sau foarte des că aceștia poartă dispozitivul sau centura de siguranță. În 2018 proporția celor care se asigurau întotdeauna sau foarte des că minorii transportați în autoturism poartă dispozitive de siguranță era de 88%. (Tabel comparativ 9)

Tabel comparativ 9: Purtarea dispozitivelor sau centurii de siguranță de către copii

An	Foarte rar/Niciodată	Uneori
2008	5%	10%
2010	6%	12%
2014	4%	8%
2018	2%	3%
2022	4%	6%

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

Figura 15: Percepții privind purtarea centurii de siguranță



La nivelul percepțiilor și atitudinilor, șoferii români conștientizează importanța purtării centurii de siguranță pentru a reduce riscul rănilor grave a șoferilor și a pasagerilor în cazul unui accident. Totuși, există anumite percepții care justifică comportamentele de risc asociate purtării cu o frecvență necorespunzătoare a centurii de siguranță. În acest sens, 17% dintre șoferi sunt total de acord sau mai degrabă de acord cu faptul că centura de siguranță nu este chiar atât de utilă în localitate, ceea ce poate explica de ce o parte a șoferilor nu poartă deloc sau doar uneori centura de siguranță atunci când conduc pe acest segment de drum (Figura 15).

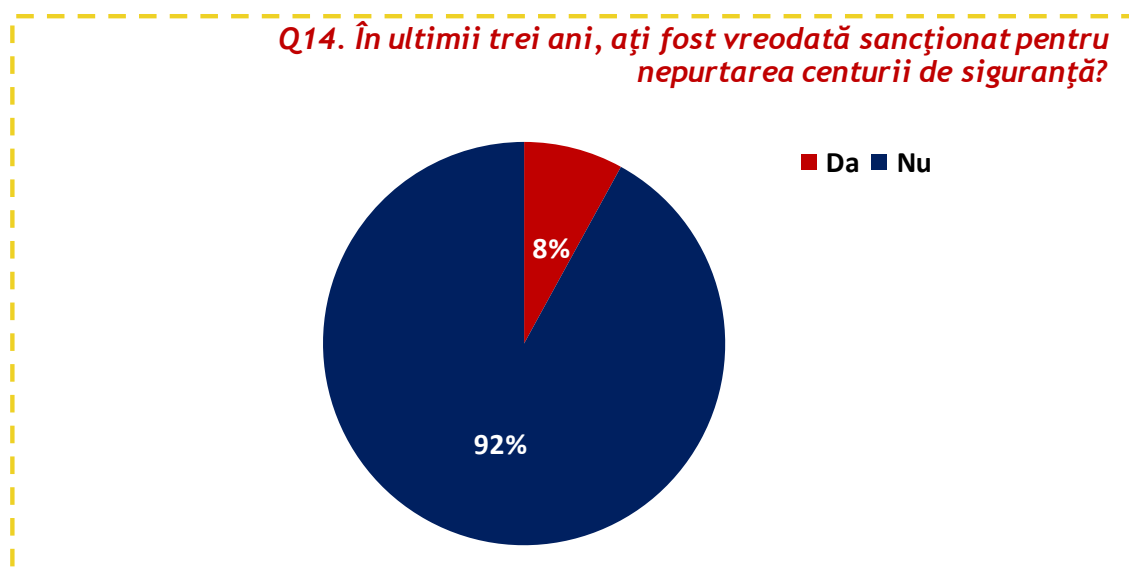
Aproximativ un sfert dintre șoferi sunt de părere că purtarea centurii de siguranță ar trebui să fie obligatorie doar pentru pasagerii din față. De asemenea, 11% dintre șoferi consideră că nu este neapărat nevoie de centura de siguranță dacă circulă cu atenție și în aceeași proporție, 11% declară că nu poartă centura de siguranță deoarece îi incomodează. De asemenea, 7% dintre subiecții studiului sunt de părere că airbag-urile înlocuiesc purtatul centurii de siguranță. Se remarcă faptul că o parte a motivațiilor principale de a adopta un comportament de risc are legătură cu măsura în care șoferii consideră că dețin controlul sau măsura în care contextul de condus este evaluat, la nivel subiectiv, ca fiind unul puțin riscant. De asemenea, aceste percepții sunt generate și menținute de lipsa unei educații rutiere solide și a superficialității pregătirii pe segmentul conducerii preventive.

Tabel comparativ 10: Percepții privind purtarea centurii de siguranță

An →	2008	2010	2014	2018	2022
În majoritatea accidentelor folosirea centurii de siguranță reduce riscul rănilor grave a șoferilor și a pasagerilor.	69%	85%	87%	93%	91%
Dacă mergi cu atenție nu este necesară centura de siguranță.	13%	17%	11%	11%	11%
În localitate centura de siguranță nu este chiar atât de utilă/necesară.	-	40%	33%	20%	17%
Nu port centura deoarece mă incomodează.	-	21%	17%	8%	11%
Portul centurii ar trebui să fie obligatoriu doar pentru pasagerii din față.	-	40%	27%	18%	23%

Analiza comparativă pe perioada ultimilor 14 ani relevă o îmbunătățire în ceea ce privește modul de raportare al șoferilor români la purtarea centurii de siguranță. Astfel, în 2022, se menține la un nivel ridicat procentul șoferilor care sunt de acord cu faptul că centura de siguranță poate reduce riscul rănilor grave în cazul unui accident rutier. (Tabel comparativ 10).

Figura 16: Sancționarea pentru nepurtarea centurii de siguranță



O proporție redusă (8%) a șoferilor declară că au fost sancționați pentru nepurtarea centurii de siguranță în ultimii 3 ani (Figura 16). Cei care au primit în cea mai mare măsură sancțiuni sunt bărbații, tinerii, până în 36 de ani, șoferii care dețin atestat de șofer profesionist și cei care dețin un autoturism cu motor sub 1000 centrimetri cubi (Anexă, Tabel 7). Comparativ cu anii anteriori, în 2022 se înregistrează cea mai mică proporție a șoferilor care declară că au fost sancționați pentru nepurtarea centurii de siguranță în ultimii 3 ani (Tabel comparativ 11).

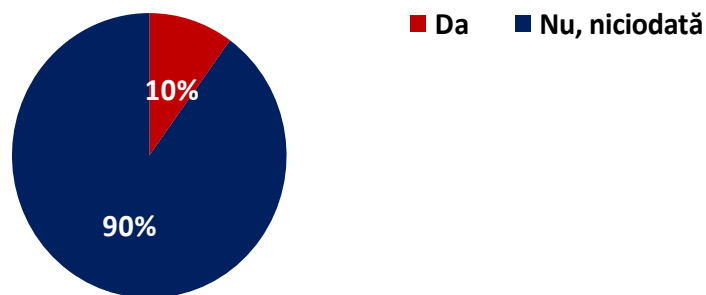
Tabel comparativ 11: Sancționarea pentru nepurtarea centurii de siguranță

An	Da
2008	14%
2010	16%
2014	16%
2018	10%
2022	8%

5.5 Consumul de alcool la volan

Figura 17: Conducusul după consumarea băuturilor alcoolice

Q15. Vi s-a întâmplat să conduceți după ce ați consumat băuturi alcoolice?



Proporția șoferilor care declară că au condus după ce au consumat băuturi alcoolice este de 10% din totalul șoferilor chestionați, 9% având o frecvență ocazională. Proporția celor care au condus sub influența alcoolului în mod frecvent este mai mică de 1% (Figura 17). Bărbații și șoferii care dețin atestat de șofer profesionist au manifestat un astfel de comportament într-o mai mare măsură față de celelalte categorii participante la studiu (Anexă, Tabel 6).

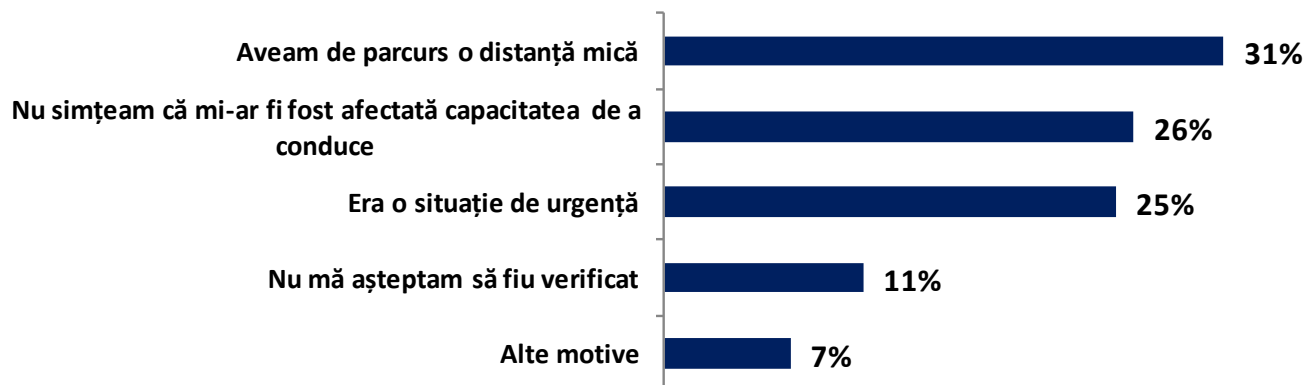
Comparativ cu anii anteriori, se menține un grad redus al incidenței cazurilor de condus sub influența alcoolului, așa cum declară șoferii români (Tabel comparativ 12).

Tabel comparativ 12: Conducusul după consumarea băuturilor alcoolice

An	Da
2008	29%
2010	23%
2014	16%
2018	9%
2022	10%

Figura 18: Motivele de condus sub influența alcoolului

**Q16. Dacă DA, care a fost motivul principal pentru care ați condus după ce ați consumat băuturi alcoolice? (o singură variantă de răspuns)
N=109**



Principalul motiv invocat de aproximativ o treime dintre șoferii români privind condusul sub influența alcoolului îl reprezintă parcurgerea unei distanțe mici cu mașina. De asemenea, faptul că simțeau că nu le-a fost afectată capacitatea de a conduce a contribuit la decizia de a conduce autoturismul, deși au consumat alcool (Figura 18).

Comparativ cu anii trecuți, a scăzut numărul șoferilor români care conduc sub influența alcoolului și care găsesc drept justificare distanța mică de parcurs cu mașina. În schimb, a crescut cu 15% procentul celor care găsesc drept justificare condusul sub influența alcoolului într-o situație de urgență și cu 7% a celor care nu se așteptau să fie verificați (Tabel comparativ 13).

Tabel comparativ 13: Motive de consum al alcoolului înainte de condus

An →	2008	2010	2014	2018	2022
Aveam de parcurs o distanță mică	33%	44%	43%	58%	31%
Nu simțeam că mi-ar fi fost afectată capacitatea de a conduce	29%	31%	35%	28%	27%
Era o situație de urgență	29%	21%	20%	10%	25%
Nu mă așteptam să fiu verificat	-	4%	2%	4%	11%

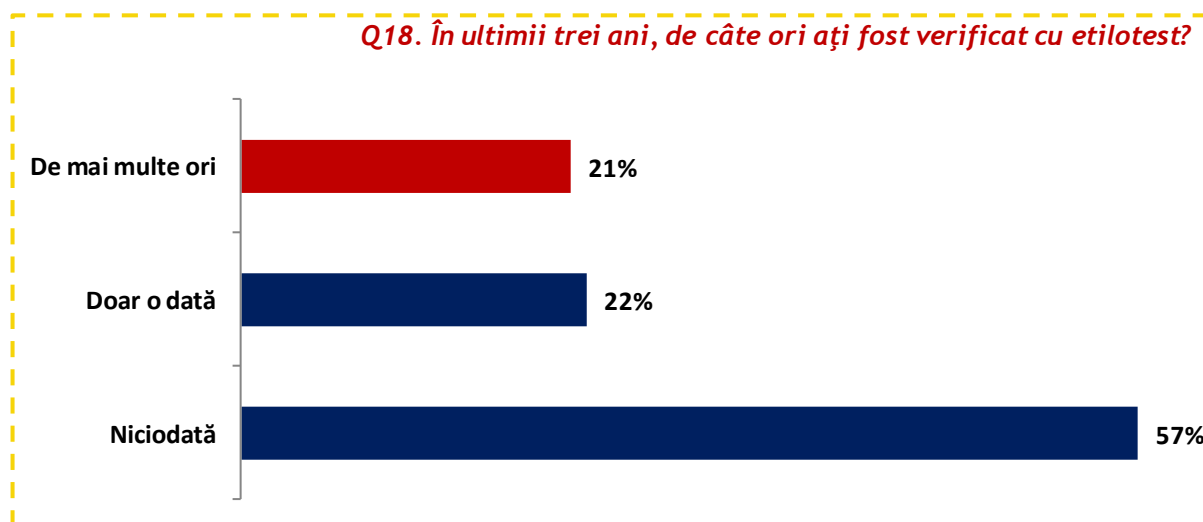
Figura 19: Cantitatea de alcool admisă pentru a conduce în siguranță

Bere		Vin		Spirtoase	
Deloc	60%	Deloc	65%	Deloc	69%
<1 bere	15%	<1 pahar	15%	Cel mult 50 ml	9%
1 bere	9%	1 pahar	1%	50 ml	15%
>1 bere	16%	>1 pahar	19%	>50 ml	7%

Q17. Care este cantitatea de alcool pe care credeți că o puteți consuma fără ca aceasta să vă diminueze capacitatea de a conduce în siguranță ?

Mai mult de jumătate dintre români consideră că orice cantitate de alcool consumată poate diminua capacitatea de a conduce în siguranță, indiferent de tipul de alcool consumat. Berea este considerată a fi unul dintre cele mai ușoare tipuri de alcool, astfel încât consumul acesteia nu afectează capacitatea de a conduce pentru mai mult de o treime dintre șoferii chestionați, 16% considerând inclusiv că mai mult de o bere consumată nu le-ar afecta capacitatea de a conduce. Procente similare dintre conducătorii auto apreciază că pot consuma vin sau băuturi spirtoase, remarcându-se, și de această dată, procentele semnificative ale celor care apreciază că pot consuma cel puțin un pahar de vin (19%) sau 50 ml și peste de băuturi spirtoase (22%) și totuși conduce în siguranță (Figura 19).

Figura 20: Frecvența verificării cu etilotestul

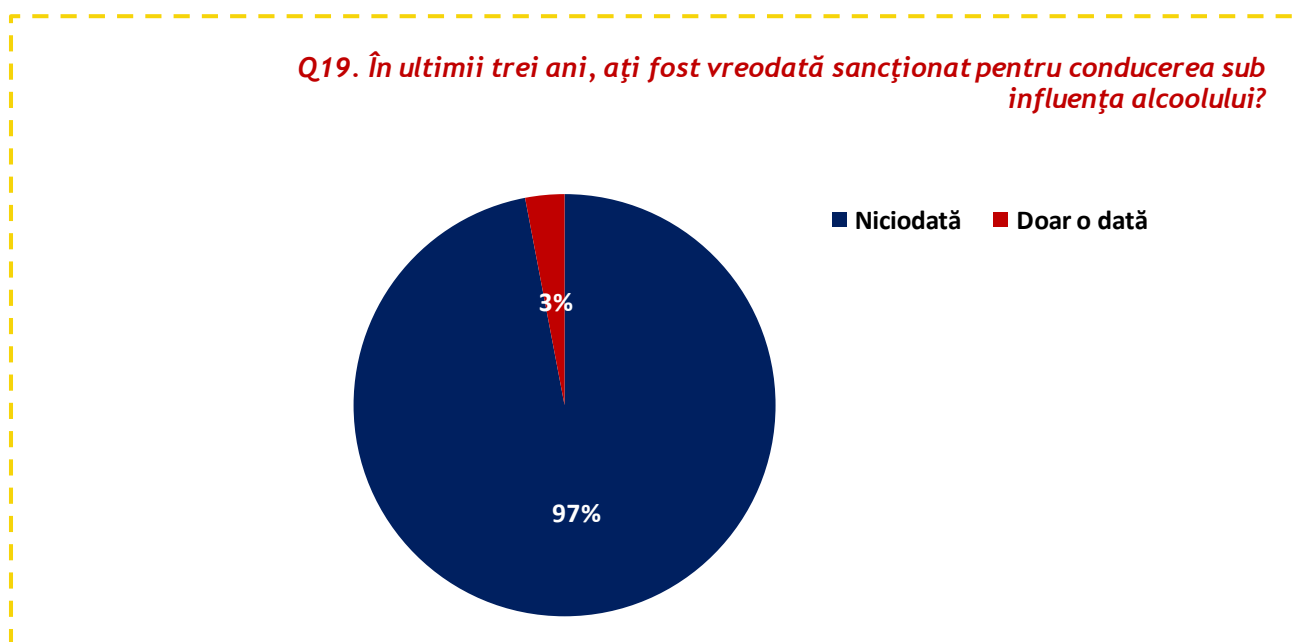


Mai mult de o treime dintre respondenți (43%) declară că au fost verificați în ultimii 3 ani cu etilotestul cel puțin o dată. Cea mai mare parte dintre aceștia (22%) au fost supuși la acest procedeu o singură dată (Figura 20). Procentul celor care au fost verificați cu etilotestul, cel puțin o dată, a scăzut ușor în comparație cu anul 2018, în special al celor care au fost verificați astfel de mai multe ori (Tabel comparativ 14).

Tabel comparativ 14: Frecvența verificării cu etilotestul

An	De mai multe ori	Doar o dată	Niciodată
2008	20%	22%	58%
2010	21%	22%	57%
2014	21%	22%	57%
2018	28%	17%	55%
2022	21%	22%	57%

Figura 21: Sancționarea pentru conducerea sub influența alcoolului



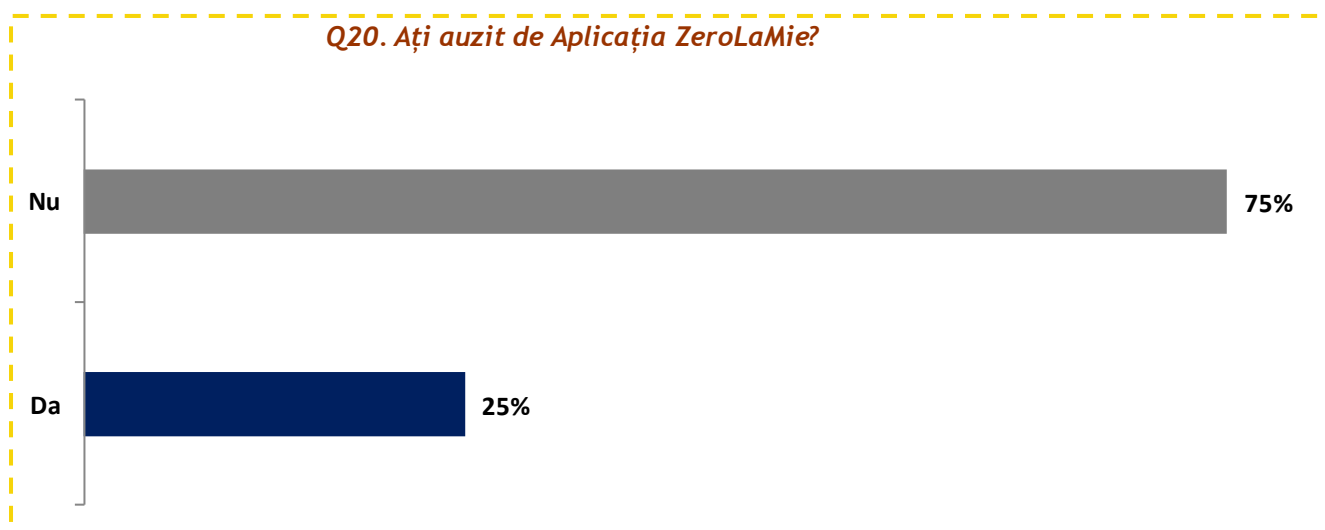
3% dintre conducătorii auto declară că au fost sancționați în ultimii 3 ani pentru că au condus sub influența alcoolului, fără deosebiri majore între categoriile de șoferi, dată fiind proporția scăzută a celor care au fost sancționați.

Analiza comparativă pe ultimii ani relevă o creștere de două procente în ceea ce privește sancțiunile pentru conducerea sub influența alcoolului, fiind vorba totuși despre o proporție scăzută a cazurilor acestora și în valurile anterioare (Tabel comparativ 15).

Tabel comparativ 15: Sancționarea pentru conducerea sub influența alcoolului

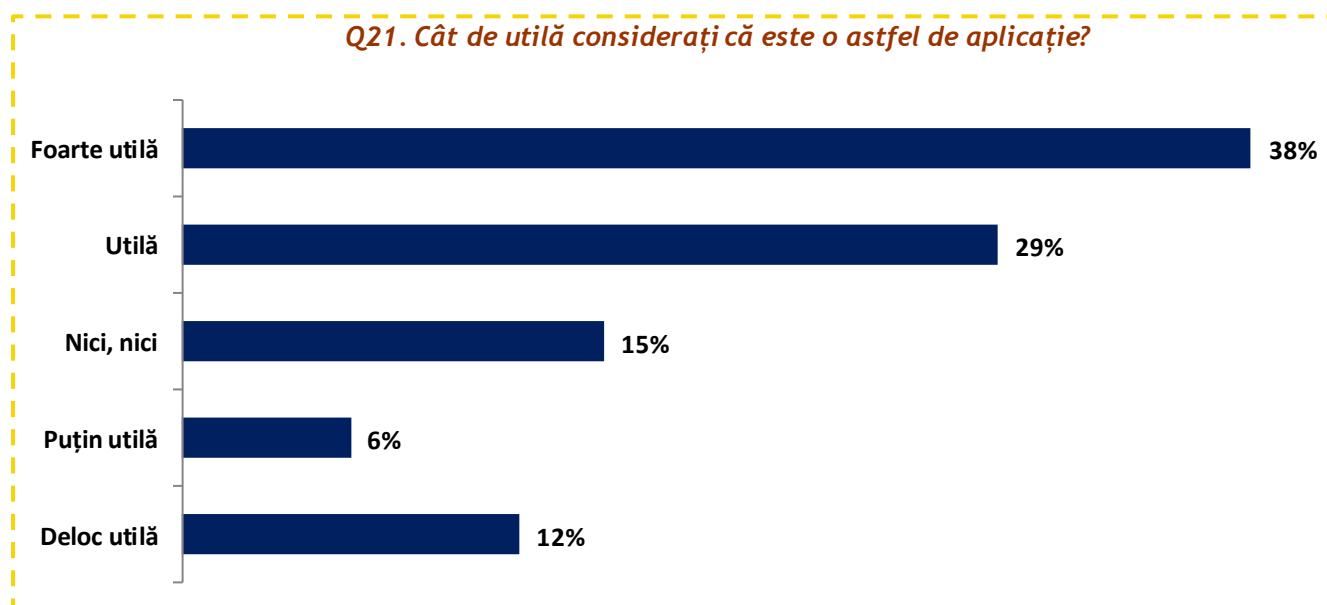
An	De mai multe ori	Doar o dată	Niciodată	NR
2008	-	-	-	
2010	0%	2%	97%	1%
2014	0%	2%	98%	0%
2018	0%	1%	99%	0%
2022	0%	3%	97%	0%

Figura 22: Gradul de cunoaștere a Aplicației ZeroLaMie



Un sfert dintre șoferii chestionați au auzit despre Aplicația ZeroLaMie (Figura 22). Bărbații, persoanele care au între 26-35 de ani, șoferii care au atestat de șoferi profesioniști și cei care dețin un automobil cu motor între 1000-1399 centrimetri cubi sunt cei care au auzit mai frecvent despre Aplicația 0 la mie (Anexă, Tabel 7).

Figura 23: Utilitatea Aplicației ZeroLaMie

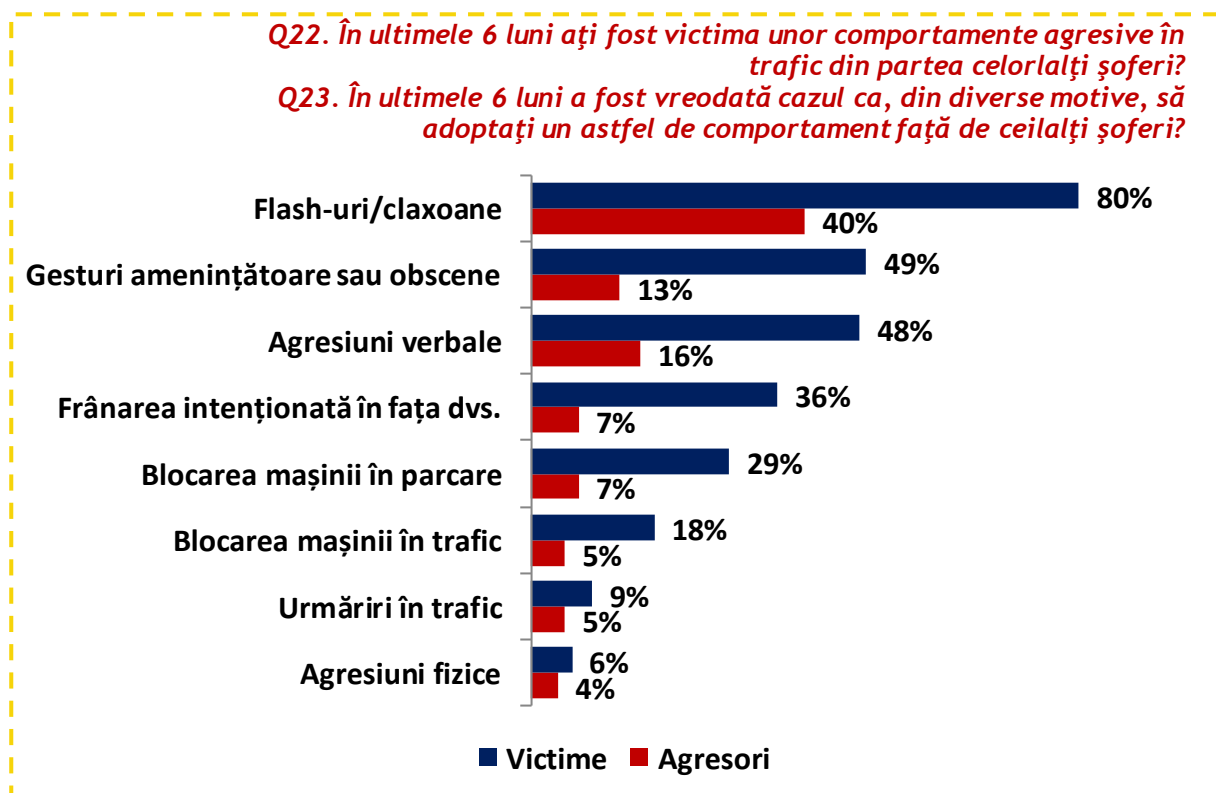


Această aplicație este evaluată drept utilă sau foarte utilă de către 67% dintre șoferi (Figura 23). Femeile, tinerii, între 18-25 de ani, cei care au atestat de șofer profesionist și cei care dețin un autoturism cu motor între 1000-1399 centimetri cubi sunt cei care consideră aplicația ca fiind una utilă sau foarte utilă (Anexă, Tabel 8).

Datele din figura 23 sunt calculate pe întreg eșantionul deoarece această întrebare a fost adresată tuturor. Cei care nu au auzit de ZeroLaMie au ascultat o descriere a acesteia și apoi operatorii de interviu le-au adresat întrebarea.

5.6 Agresivitatea în trafic

Figura 24: Agresiuni în trafic



Una dintre principalele observații privind agresiunile în trafic este aceea că șoferii români declară că, în ultimele 6 luni, s-au regăsit mai degrabă în ipostaza victimei decât a agresorului. Astfel, 80% dintre șoferi au declarat că au fost victime ale agresiunilor în trafic sub forma flash-urilor/claxoanelor. Acesta reprezintă, totodată, și comportamentul

agresiv recunoscut cel mai des de către șoferi, la rândul lor. Aproximativ jumătate dintre șoferii chestionați (49%) au fost victime ale gesturilor amenințătoare sau obscene, iar 48% au suportat agresiuni verbale (Figura 24).

Blocarea mașinii în trafic, urmărirea în trafic sau agresiunile fizice sunt forme ale agresivității în trafic menționate de mai puțini șoferi, fie că este vorba despre cei care au fost agresați sau au agresat la rândul lor (Figura 24).

Bărbații, tinerii cu vârste până în 36 ani și conducătorii unui autoturism cu o capacitate cilindrică de mai mică de 1000 cm cubi sunt cei care adoptă, în cea mai mare măsură, comportamente agresive îndreptate împotriva celorlalți participanți la trafic (Anexă, Tabel 9).

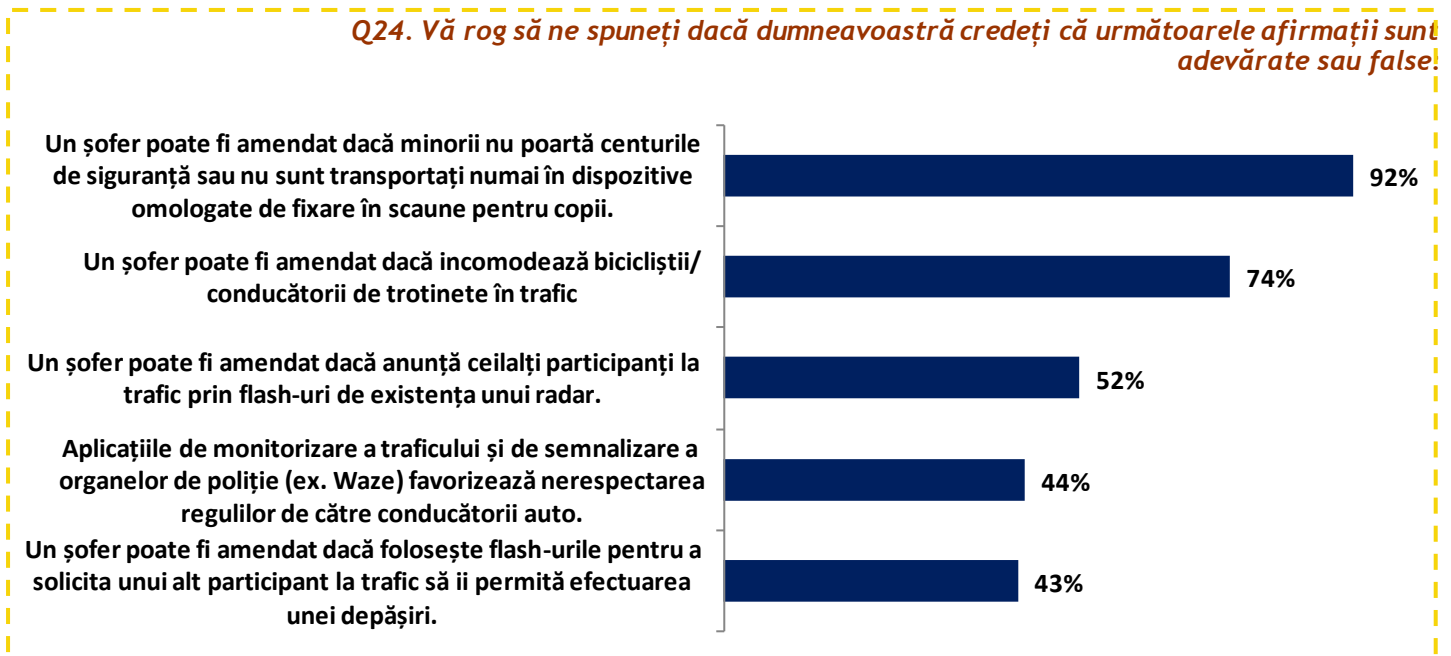
Analiza comparativă realizată pe perioada ultimilor 14 ani demonstrează, în general, o creștere a comportamentelor agresive în trafic, atât din perspectiva victimelor, cât și a agresorilor (Tabel comparativ 16).

Tabel comparativ 16: Agresiuni în trafic

An →	2008	2010	2014	2018	2022
Victime ale agresiunilor					
Flash-uri/claxoane	-	79%	71%	71%	80%
Gesturi amenințătoare sau obscene	-	48%	41%	47%	49%
Agresiuni verbale	-	44%	38%	40%	48%
Frânarea intenționată în fața dvs.	-	33%	31%	35%	36%
Blocarea mașinii în parcare	-	39%	23%	19%	29%
Blocarea mașinii în trafic	-	15%	10%	10%	18%
Urmăririi în trafic	-	5%	4%	6%	9%
Agresiuni fizice	5%	3%	2%	3%	6%
An →	2008	2010	2014	2018	2022
Agresori					
Flash-uri/claxoane	-	55%	44%	23%	40%
Gesturi amenințătoare sau obscene	-	13%	9%	5%	13%
Agresiuni verbale	-	21%	14%	8%	16%
Frânarea intenționată în fața altei mașini	-	5%	3%	2%	7%
Blocarea mașinii în parcare	-	10%	4%	2%	7%
Blocarea mașinii în trafic	-	3%	1%	1%	5%
Urmăririi în trafic	-	2%	1%	1%	5%
Agresiuni fizice	2%	1%	0%	1%	4%

5.7 Percepții cu privire la acordarea amenzilor în trafic

Figura 25: Acordarea amenzilor în trafic



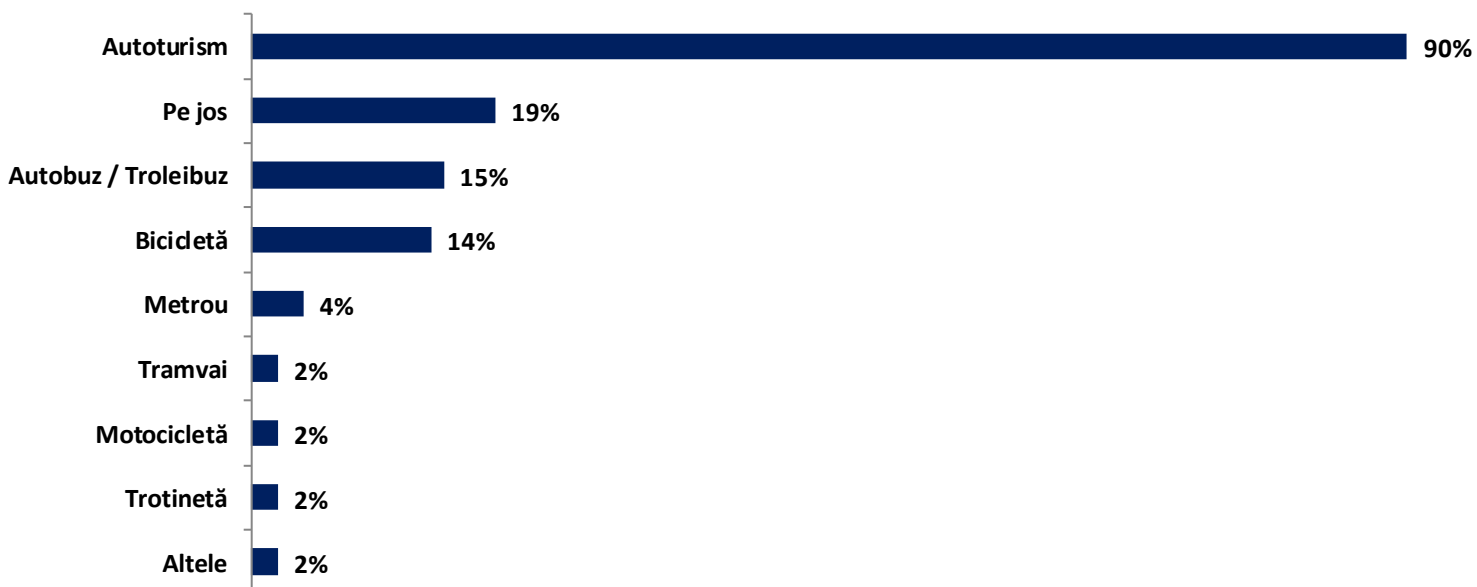
*Sunt prezentate doar procentele la care s-a răspuns cu adevărat.

Majoritatea șoferilor români (92%) cunosc faptul că șoferii/conducătorii auto care transportă copiii fără a se asigura că aceștia poartă centurile de siguranță sau sunt fără a fi fixați în dispozitive omologate/ scaune pentru copii. Totodată, aproape trei sferturi consideră că șoferii pot fi amendați dacă incomodează bicicliștii sau conducătorii de trotinete. De asemenea, peste jumătate susțin amendarea celor care anunță celorlalți participanți la trafic, prin flash-uri, de existența unui radar (Figura 25).

5.8 Comportamente în trafic

Figura 26: Principalul mijloc de transport în acest an

Q25. Care va fi principalul tău mijloc de transport în acest an?

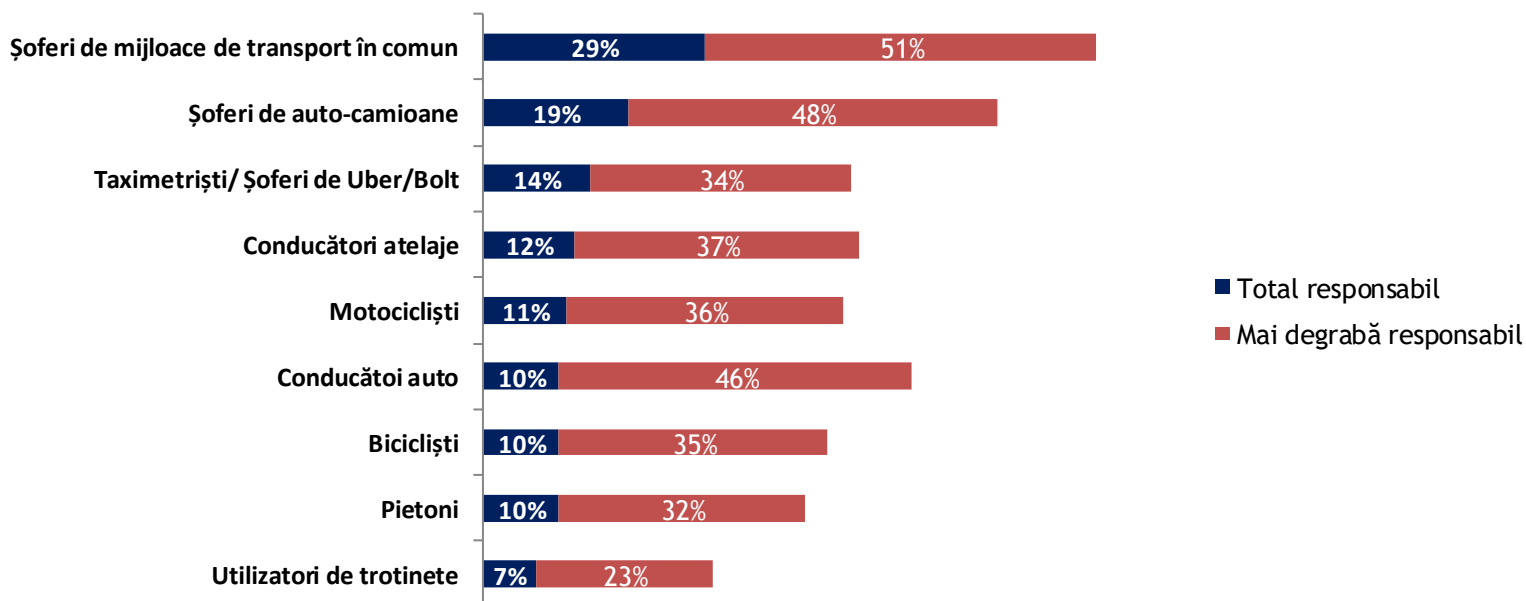


*Alte mijloace de transport: tren, taxi, Uber, avion, camion, tractor, autoutilitară.

Majoritatea șoferilor chestionați vor utiliza în acest an autoturismul ca principal mijloc de transport. Aproape o cincime dintre subiecții studiului au precizat că vor merge pe jos, 15% vor lua autobuzul sau troleibuzul, iar 14% vor folosi bicicleta (Figura 26).

Figura 27: Evaluarea comportamentului participanților la trafic

Q26. Cum evaluați comportamentul următoarelor categorii de participanți la trafic?

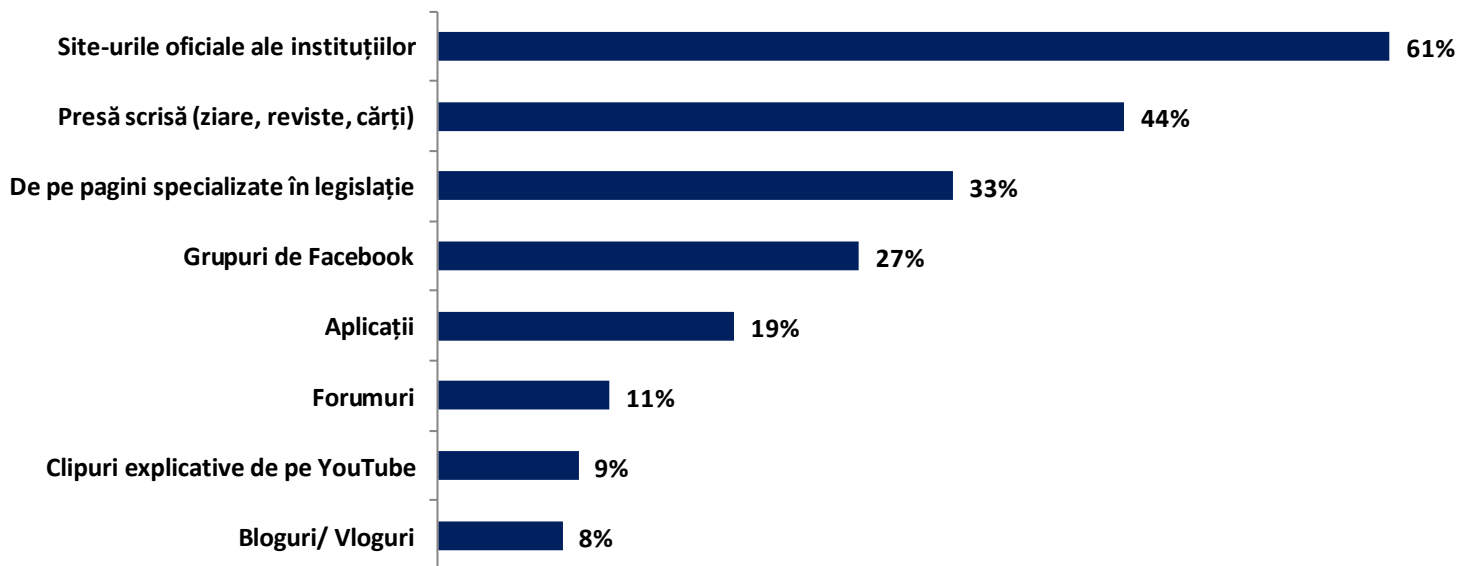


Șoferii de mijloace de transport în comun au cel mai responsabil comportament în trafic, în opinia șoferilor chestionați. Astfel, 80% dintre șoferi declară că aceștia au un comportament total responsabil sau mai degrabă responsabil. Conducătorii de mijloace de transport în comun sunt urmați de șoferii de auto-camioane, apreciați pozitiv de către peste două treimi dintre subiecți. Pe de altă parte, utilizatorii de trotinete sunt apreciați în cea mai mică măsură ca având un comportament responsabil în trafic. (Figura 27)

5.9 Surse de informare cu privire la legislația rutieră

Figura 28: Sursele de informare cu privire la schimbările din legislație

Q27. Care sunt principalele 3 surse din care vă informați cu privire la schimbările legislației rutiere din România? (răspuns multiplu)



Site-urile oficiale ale instituțiilor (61%), presa scrisă (44%) și paginile specializate în legislație (33%) reprezintă principalele trei surse din care se informează șoferii cu privire la schimbările legislației rutiere din România. Cele mai puțin folosite surse sunt blogurile sau vlog-urile, menționate doar de 8% dintre șoferii chestionați (Figura 28).

6 Concluzii

6.1 Percepții generale privind traficul

- Părerile cu privire la siguranța în trafic sunt mai degrabă împărțite, dar înclină spre sentimentul de siguranță. Motivele de nesiguranță sunt legate în principal de lipsa respectării regulilor de circulație de către ceilalți șoferi, manevrele riscante pe care ceilalți șoferi le efectuează în trafic și starea deteriorată a drumurilor. Factorii externi, imposibil de controlat provoacă teamă unei părți a șoferilor.
- Aglomerația din trafic și comportamentul celorlalți sunt aspecte despre care șoferii chestionați spun că s-au înrăutățit, mai degrabă, în ultimii 4 ani. Activitatea Poliției Rutiere este aspectul pe care respondenții l-au evaluat ca neprezentând modificări în ultima perioadă.
- Șoferii români își evaluează comportamentul în trafic drept unul responsabil, declarând, în cea mai mare parte, că respectă regulile de circulație. Cu toate acestea, doar într-o proporție redusă, șoferii recunosc că se expun unor comportamente de risc în trafic (depășirea vitezei, consumul de alcool, nepurtarea centurii de siguranță).
- Bărbații, tinerii și șoferii cu atestat de șofer profesionist tind să adopte într-o măsură mai crescută comportamente cu risc în trafic. Analiza realizată cu privire la aceste categorii din populație, precum și cercetările anterioare, arată că șoferii din aceste categorii sunt cei mai predispuși la comportamente riscante în trafic.
- În urma evaluării participanților la trafic, șoferii de mijloace de transport în comun sunt considerați cei mai responsabili, iar cei mai puțin responsabili sunt considerați utilizatorii de trotinete.
- Principala sursă de informare cu privire la legislația rutieră din România este reprezentată de site-urile oficiale ale instituțiilor, urmată de presa scrisă.

6.2 Viteza în trafic

- Majoritatea șoferilor chestionați declară că respectă viteza legală, indiferent de viteza celorlalte mașini. Cu toate acestea, peste o treime dintre șoferi preferă, în anumite cazuri, depășirea limitelor de viteză pentru fluidizarea traficului, în defavoarea respectării regulilor de circulație.
- *Bărbații, tinerii cu vârste cuprinse între 18-35 ani și șoferii cu autoturisme de 2000 cm cubi* și peste sunt categoriile de șoferi care tind, în cea mai mare măsură, să se adapteze vitezei din trafic sau să efectueze diferite manevre pentru a se deplasa mai rapid.
- Șoferii tind să depășească viteza legală în special în afara localității și pe autostrăzi. Se creează senzația unei siguranțe mai mari pe aceste segmente de drum, chiar dacă o mare parte a accidentelor rutiere mortale se produc pe parcursul acestora.
- Motivul cel mai des întâlnit pentru depășirea vitezei de către șoferi este reprezentat de executarea depășirilor în trafic. În al doilea rând, aceasta se mai întâmplă pe timp de zi, când drumul este liber sau pentru a ține pasul cu traficul.
- În privința condițiilor de trafic, o parte a șoferilor români preferă să se bazeze pe propriile evaluări, mărturie stând motivele declarate de către șoferi care îi determină să mărească viteza.

- Peste o treime dintre șoferi sunt de părere că este posibil să le fie verificată viteza cu radarul foarte des sau deseori. În același timp, mai mult de o cincime dintre șoferi consideră că probabilitatea de a fi verificați cu radarul este foarte scăzută.
- Peste jumătate dintre șoferii chestionați consideră că ar fi utilă instalarea unor camere fixe de monitorizare a vitezei în vederea observării agresivității în trafic, a respectării regulilor în trafic și monitorizării vitezei.
- Aproape o cincime dintre șoferi au fost sancționați, în ultimii trei ani, pentru depășirea limitei de viteză. Dintre cei sancționați, celor mai mulți li s-a aplicat un avertisment și puncte de penalizare.
- Șoferii care au fost sancționați cu amendă și puncte de penalizare sunt, în cea mai mare măsură, *bărbații, tinerii 18-35 ani (în special cu suspendarea permisului) și șoferii cu autoturism care are o capacitate cilindrică de minim 2000 cm cubi.*
- Depășirea vitezei în trafic este mai des întâlnită pe autostrăzi sau în afara localității.
- De asemenea, depășirea vitezei la executarea diferitelor manevre sau realizarea acestora pe timp de zi, când drumul este liber, sunt mai frecvente în 2022 decât în 2018.
- Comparativ cu anul 2018, se remarcă un trend ascendent în ceea ce privește apelul la motivații privind executarea depășirilor, lipsa traficului și subestimarea limitei legale pe anumite segmente de drum pentru a justifica depășirea limitei de viteză. Aceasta din urmă este o percepție greșită a șoferilor, determinată de nivelul ridicat de performanță al vehiculelor și confort, fără a lua în considerare infrastructura rutieră și riscurile la care se expun.

6.3 Atitudini și comportamente de risc în trafic

- Consumul de alcool la volan este considerat cea mai gravă abatere care influențează negativ siguranța rutieră, menționată de peste două treimi dintre șoferii români.
- Comportamentul de risc cel mai frecvent întâlnit în trafic realizat de șoferii chestionați este staționarea într-un loc nepermis. Șofatul în stare de oboseală, mâncatul la volan sau apropierea prea mare de vehiculul din față reprezintă, de asemenea, alte comportamente de risc adoptate de șoferii români. Cu toate acestea, comparativ cu anul 2018, aceste comportamente s-au redus în rândul șoferilor.
- Majoritatea șoferilor sunt de acord că Poliția ar trebui să fie mai fermă în aplicarea legislației rutiere. De asemenea, aproximativ trei sferturi consideră că e nevoie de mai mulți polițiști pe străzi care să sancționeze abaterile în trafic.
- Pentru aproape jumătate dintre respondenți menținerea unui trafic fluent este mai importantă decât respectarea regulilor de circulație. Astfel, pentru aceștia are o mai mare însemnătate adoptarea unor comportamente care să nu încurce traficul, decât siguranța rutieră.
- Cea mai mare parte a șoferilor români sunt de acord cu amendarea celor a căror copii nu poartă centura de siguranță sau nu sunt transportați numai în dispozitive omologate de fixare în scaune pentru copii. Mai mult, aproape trei sferturi dintre aceștia consideră justificată amendarea șoferilor dacă incomodează bicicliștii sau conducătorii de trotinete.

6.4 Purtarea centurii de siguranță

- Majoritatea șoferilor au declarat că poartă centura de siguranță foarte des/întotdeauna. Persoanele care evită purtarea centurii de siguranță sunt: *bărbații, tinerii cu vârste între 18 și 25 de ani și cei care dețin atestat de șofer profesionist.*
- Cei mai mulți șoferi (81%) au declarat că se asigură ca cei mici să poarte centura de siguranță, când se deplasează cu aceștia.
- Cea mai mare parte a șoferilor cred că în majoritatea accidentelor folosirea centurii de siguranță reduce riscul rănilor grave a șoferilor și a pasagerilor. Astfel, la nivel teoretic, șoferii români sunt conștienți de importanța purtării centurii de siguranță, chiar dacă unii dintre aceștia nu o utilizează întotdeauna.
- În ultimii trei ani, doar 8% dintre șoferii români au declarat că au fost sancționați pentru nepurtarea centurii de siguranță.
- Comparativ cu anii anteriori, atitudinea pozitivă cu privire la purtarea centurii de siguranță s-a menținut pe un trend ascendent în 2022. Din ce în ce mai puțini șoferi consideră că centura de siguranță nu este necesară în localitate sau când sofează cu atenție. Procentul șoferilor români care conștientizează că centura de siguranță este utilă pentru a reduce riscul rănilor grave a șoferilor și pasagerilor s-a menținut la un nivel ridicat și în acest an.
- În ultimii ani, se remarcă o scădere a cazurilor de sancțiuni pentru nepurtarea centurii, în acord cu îmbunătățirea atitudinilor și comportamentelor privind purtatul centurii de siguranță.

6.5 Consumul de alcool la volan

- Aproximativ 1 din 10 șoferi români au recunoscut că au condus după ce au consumat băuturi alcoolice. Doar 1% dintre aceștia au precizat că aceasta s-a întâmplat în mod frecvent. Motivul cel mai des menționat a fost distanța scurtă pe care o aveau de parcurs.
- Din perspectiva a peste jumătate dintre participanții la studiu, pentru a conduce în siguranță alcoolul trebuie exclus. Totuși, aproape o zecime dintre șoferi consideră că o mică cantitate de alcool nu le afectează capacitatea de a conduce.
- Comparativ cu anii trecuți, tot mai puțini șoferi consideră că distanța mică de parcurs cu mașina reprezintă o justificare pentru a conduce sub influența alcoolului.
- În ultimii 3 ani, mai mult de jumătate dintre conducătorii auto nu au fost verificați niciodată cu etilotestul.
- Doar 3% dintre șoferii chestionați au fost sancționați pentru conducerea sub influența alcoolului. Frecvența verificării cu etilotestul, în ultimii ani, a rămas constantă. Se observă totuși, în 2022, o proporție mai crescută a șoferilor români care au fost verificați cu etilotestul doar o dată, comparativ cu anii anteriori.
- Față de anul 2018, se observă o creștere cu 3% a celor care declară că au fost sancționați doar o dată pentru conducerea sub influența alcoolului.
- Proporția sancțiunilor pentru conducerea sub influența alcoolului a rămas constantă în ultimii 14 ani.
- Aplicația "ZeroLaMie" este cunoscută de un sfert dintre șoferii chestionați. Dintre aceștia, aproximativ două treimi o evaluează ca fiind utilă sau foarte utilă.



MARKET RESEARCH

URSUS
Breweries



6.6 Agresivitatea în trafic

- Peste trei sferturi dintre conducătorii auto au fost agresati în trafic de către ceilalți șoferi cu flash-uri sau claxoane. Mai mult, aproape jumătate au suportat gesturi amenințătoare sau obscene, iar 48% s-au confruntat cu agresiuni verbale.
- Peste o treime dintre șoferi au declarat că au agresat ceilalți participanți la trafic prin flash-uri sau claxoane, 16% au recurs la agresiuni verbale și 13% au recurs la gestiuni amenințătoare sau obscene.
- Bărbații, tinerii cu vârste până în 36 ani și conducătorii unui autoturism cu o capacitate cilindrică de mai mică de 1000 cm cubi sunt cei care manifestă în cea mai mare măsură comportamente agresive față de ceilalți participanți la trafic.
- Analiza comparativă pe ultimii 8 ani demonstrează o creștere a frecvenței comportamentelor agresive în trafic pentru majoritatea tipurilor de agresiuni luate în calcul.
- Luând în calcul posibilitatea oferirii unor răspunsuri dezirabile din partea șoferilor, se identifică nevoia unor măsuri educativ-preventive având în vedere creșterea aglomerării traficului care alimentează frustrările și stimulează agresivitatea.

6.7 Categoriile de șoferi care se expun riscurilor

În urma rezultatelor analizei realizate în cadrul studiului din acest an, alături de cele din anii anteriori, se observă anumite categorii de șoferi care tind să adopte comportamente de risc în trafic, într-o măsură mai ridicată decât ceilalți șoferi. Astfel, există anumiți factori care influențează aceste comportamente riscante în trafic: genul, vârsta, puterea motorului și statutul de șofer profesionist (deținerea unui atestat).

Situația în 2022 este una similară anilor anteriori pentru majoritatea factorilor identificați. Se observă, totuși, un procent ușor mai ridicat al frecvenței comportamentelor riscante în trafic, comparativ cu anul 2018. În cele ce urmează vor fi menționate aceste categorii de șoferi și oferite posibile explicații pentru asocierea dintre acestea și frecvența adoptării comportamentelor de risc.

Tinerii, în special cei cu vârste de 18-35 ani, adoptă comportamente de risc în trafic: efectuează într-o mai mare măsură manevre riscante, conduc sub influența alcoolului, au primit într-o mai mare măsură sancțiuni pentru condusul sub influența alcoolului, poartă centura de siguranță într-o măsură mai mică și manifestă comportamente agresive în trafic mai mult decât celelalte categorii de vârstă. Chiar dacă le pun viețile în pericol, tinerii au tendința de a adopta comportamente demonstrative. În același timp, categoria de vârstă care se simte în siguranță în trafic în cea mai mare măsură o reprezintă tinerii, ceea ce arată faptul că pericolele din trafic sunt conștientizate într-o măsură redusă de către aceștia, comparativ cu celelalte categorii de vârstă. Mai mult, șoferii tineri au tendința de a-și supraevalua capacitățile și experiența de condus.

Bărbații, comparativ cu femeile, adoptă mai des diferite comportamente de risc în trafic precum depășirea limitei de viteză și parcarea în locuri necorespunzătoare. De asemenea, bărbații tind să fie mai competitivi cu ceilalți participanți în trafic și să adopte comportamente mai riscante comparativ cu femeile.

Șoferii care conduc în interes de serviciu și dețin un atestat de șofer profesionist adoptă mai frecvent comportamente de risc în trafic, cum ar fi neutilizarea centurii de siguranță, condusul sub influența alcoolului, comparativ cu cei care nu au un astfel de atestat. Explicația ar putea fi aceea că un astfel de atestat le oferă un grad mai ridicat de încredere în forțele proprii și curaj în a realiza acțiuni care pot pune în pericol siguranța în trafic. Pentru îndeplinirea sarcinilor de lucru, este de așteptat ca cei care conduc în interes de serviciu să realizeze manevre riscante, chiar cu prețul siguranței lor și a celorlalți participanți la trafic. O altă posibilă explicație care să justifice acest comportament constă în stațiile de emisie-recepție pe care le folosesc aceștia pentru a afla informații de la ceilalți șoferi profesioniști despre poziția echipajelor de poliție.

De asemenea, se remarcă faptul că sentimentul de siguranță în trafic poate să conducă la o creștere a incidenței comportamentelor riscante. În general, bărbații, tinerii și cei care dețin un atestat de șofer profesionist se simt mai în siguranță în trafic. Astfel, gradul de siguranță resimțit în trafic conduce la așteptări mai scăzute cu privire la producerea unor incidente neplăcute sau cu consecințe mai grave. Rezultatele studiului arată faptul că este nevoie de mai multă conștientizare privind probabilitatea ridicată de producere a accidentelor în cazul nerespectării regulilor de circulație, în rândul categoriilor menționate.

Recomandări sociologice

În vederea realizării unor campanii de informare și conștientizare adecvate în rândul șoferilor, este importantă identificarea categoriilor de șoferi care sunt mai predispuși către adoptarea comportamentelor de risc în trafic. Se remarcă o îmbunătățire atât în ceea ce privește atitudinile, cât și comportamentele șoferilor la nivelul României, conform analizei comparative pe perioada ultimilor 14 ani. Cu toate acestea, în privința gradului de siguranță în trafic, România se plasează în rândul țărilor codașe din cadrul Uniunii Europene. Astfel, este necesară o continuare a procesului de îmbunătățire a siguranței în trafic.

Conform studiului de față, aproape jumătate dintre șoferii români se simt în siguranță în trafic, pe fondul numărului ridicat de decese produse în accidente rutiere.

Proporția șoferilor care se simt în siguranță în trafic a rămas relativ constantă în ultimii 14 ani. În același timp, responsabilitatea șoferilor este îndreptată mai mult către ceilalți participanți la trafic, decât către ei înșiși, mai ales datorită justificărilor aduse în favoarea adoptării unor comportamente de risc în trafic pentru anumiți șoferi (nevoia de a se deplasa mai rapid, ritmul traficului impus de ceilalți șoferi, distanțele mici de parcurs, drumurile neconforme).

Din analiza realizată în cadrul acestui studiu, se observă faptul că pentru anumiți șoferi este dificil să se conformeze reglementărilor de circulație, așa cum au fost acestea formulate. Aceștia preferă să se bazeze pe propriile evaluări privind traficul (viteza potrivită pentru un anumit segment de drum, necesitatea purtării centurii de siguranță, impactul consumului de alcool la volan etc.).

În privința controalelor de rutină (cu radarul, cu etilotestul), șoferii români au așteptări scăzute referitor la acestea. Astfel, se resimte o anumită libertate în adoptarea comportamentelor de risc în trafic în rândul șoferilor români, întrucât nu se așteaptă ca Poliția Rutieră să identifice și să sancționeze aceste comportamente. În plus, peste două treimi dintre șoferi simt nevoia de creștere a numărului de polițiști care să pedepsească abaterile din trafic și susțin un grad mai ridicat de severitate în aplicarea legislației rutiere. Prin urmare, intensificarea atât a activităților preventiv-educative, cât și a celor de control și de sancționare este de dorit.

7. LISTĂ REPREZENTĂRI GRAFICE ȘI TABELE

Figura 1: Dinamica accidentelor rutiere grave 2001 - 2019

Figura 2: Sentimentul de siguranță în trafic

Figura 3: Motive care produc nesiguranță

Figura 4: Situația din ultimii 4 ani în trafic

Figura 5: Depășirea limitei de viteză / tipuri localități

Figura 6: Depășirea vitezei legale în diferite situații

Figura 7: Probabilitatea verificării cu radarul

Figura 8: Prevenirea accidentelor de circulație prin montarea camerelor fixe

Figura 9: Sancțiuni pentru depășirea limitei de viteză

Figura 10: Cea mai gravă abatere

Figura 11: Comportamente de risc în trafic

Figura 12: Percepții privind factorii de risc în trafic

Figura 13: Purtarea centurii de siguranță/segmente de drumuri

Figura 14: Purtarea centurii de siguranță de către copii

Figura 15: Percepții privind purtarea centurii de siguranță

Figura 16: Sancționarea pentru nepurtarea centurii de siguranță

Figura 17: Conducusul după consumarea băuturilor alcoolice

Figura 18: Motive de condus sub influența alcoolului

Figura 19: Cantitatea de alcool admisă pentru a conduce în siguranță

Figura 20: Frecvența verificării cu etilotestul

Figura 21: Sancționarea pentru conducerea sub influența alcoolului

Figura 22: Gradul de cunoaștere al Aplicației 0 la mie

Figura 23: Utilitatea Aplicației 0 la mie

Figura 24: Agresiuni în trafic

Figura 25: Acordarea amenzilor în trafic

Figura 26: Principalul mijloc de transport în acest an

Figura 27: Evaluarea comportamentului participanților la trafic

Figura 28: Sursele de informare cu privire la schimbările din legislație

- Tabel comparativ 1:** Sentimentul de siguranță în trafic
- Tabel comparativ 2:** Depășirea limitei de viteză / tipuri de localități
- Tabel comparativ 3:** Depășirea vitezei legale în diferite situații
- Tabel comparativ 4:** Probabilitatea verificării cu radarul
- Tabel comparativ 5:** Sancțiuni pentru depășirea limitei de viteză
- Tabel comparativ 6:** Comportamente de risc în trafic
- Tabel comparativ 7:** Percepții privind factorii de risc în trafic
- Tabel comparativ 8:** Purtarea centurii de siguranță/segmente de drumuri
- Tabel comparativ 9:** Purtarea dispozitivelor sau centurii de siguranță de către copii
- Tabel comparativ 10:** Percepții privind purtarea centurii de siguranță
- Tabel comparativ 11:** Sancționarea pentru nepurtarea centurii de siguranță
- Tabel comparativ 12:** Conducerea după consumarea băuturilor alcoolice
- Tabel comparativ 13:** Motive de consum al alcoolului înainte de conducere
- Tabel comparativ 14:** Frecvența verificării cu etilotestul
- Tabel comparativ 15:** Sancționarea pentru conducerea sub influența alcoolului
- Tabel comparativ 16:** Agresiuni în trafic

ANEXĂ 1- Prezentare tabele analize încrucișate

Tabel 1 - Siguranța în trafic

Categorii	În foarte mare măsură/ În mare măsură	În mică măsură/ În foarte mică măsură
Feminin	55%	45%
Masculin	58%	42%
18 - 25 ani	68%	32%
26 - 35 ani	56%	44%
36 - 45 ani	56%	44%
46 - 55 ani	53%	47%
56 - 70 ani	57%	43%
Am atestat de șofer profesionist și conduc în timpul serviciului	64%	36%
Conduc în timpul serviciului, dar nu am atestat de șofer profesionist	55%	45%
Conduc cu alte ocazii	54%	46%
<1000 cm cubi	65%	35%
1000-1399 cm cubi	52%	48%
1400-1999 cm cubi	51%	49%
2000 cm cubi și peste	56%	44%

Tabel 2 – Sancționarea privind depășirea limitei de viteză

Categorii	Da, doar puncte de penalizare.	Da, amendat și puncte de penalizare.	Da, amendat și suspendare permis.
Feminin	7%	4%	1%
Masculin	11%	12%	4%
18 - 25 ani	11%	7%	3%
26 - 35 ani	12%	12%	4%
36 - 45 ani	9%	10%	1%
46 - 55 ani	6%	7%	2%
56 - 70 ani	6%	3%	2%
Am atestat de șofer profesionist și conduc în timpul serviciului	13%	9%	3%
Conduc în timpul serviciului, dar nu am atestat de șofer profesionist	9%	11%	3%
Conduc cu alte ocazii	5%	6%	1%
<1000 cm cubi	15%	11%	2%
1000-1399 cm cubi	11%	6%	1%
1400-1999 cm cubi	6%	8%	4%
2000 cm cubi și peste	8%	17%	4%

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

Tabel 3 – Percepții privind comportamentele de risc în trafic (medii) – socio-demografice

Categorii	18-25 ani	26-35 ani	36-45 ani	46-55 ani	56-70 ani	<1000 cm cubi	1001-1399 cm cubi	1400-1999	2000 cm cubi și peste
În anumite condiții poți depăși limitele de viteză.	2,5	2,6	2,6	2,7	2,7	2,6	2,7	2,6	2,4
E mai important să menții un trafic fluent decât să respecti toate regulile de circulație.	2,6	2,7	2,7	2,7	2,7	2,7	2,8	2,7	2,6
Este nevoie de mai mulți polițiști pe străzi care să sancționeze abaterile în trafic.	1,9	1,7	1,9	1,9	1,9	1,9	1,8	1,9	1,8
O cantitate mică de alcool consumată nu afectează performanța la volan.	3,52	3,5	3,6	3,7	3,6	3,6	3,6	3,6	3,5
Îmi place să conduc cu viteză.	3	3,2	3,3	3,2	3,3	3,4	3,2	3,2	3
Poliția ar trebui să fie mai fermă în aplicarea legislației rutiere.	1,7	1,6	1,7	1,7	1,7	1,6	1,6	1,7	1,8

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

Tabel 4 – Utilizarea centurii de siguranță

Categorii	În localități	În afara localității	Pe autostradă
Feminin	10%	5%	4%
Masculin	16%	9%	9%
18 - 25 ani	20%	10%	9%
26 - 35 ani	16%	10%	11%
36 - 45 ani	13%	8%	7%
46 - 55 ani	10%	4%	3%
56 - 70 ani	10%	4%	5%
Am atestat de șofer profesionist și conduc în timpul serviciului	16%	9%	9%
Conduc în timpul serviciului, dar nu am atestat de șofer profesionist	16%	8%	8%
Conduc cu alte ocazii	9%	4%	4%
<1000 cm cubi	17%	15%	13%
1000-1399 cm cubi	15%	6%	6%
1400-1999 cm cubi	13%	6%	7%
2000 cm cubi și peste	20%	8%	6%

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

Tabel 5- Sancționarea pentru nepurtarea centurii

Categorii	Da	Nu
Feminin	6%	94%
Masculin	11%	89%
18 - 25 ani	13%	87%
26 - 35 ani	14%	86%
36 - 45 ani	8%	92%
46 - 55 ani	3%	97%
56 - 70 ani	6%	94%
Am atestat de șofer profesionist și conduc în timpul serviciului	12%	88%
Conduc în timpul serviciului, dar nu am atestat de șofer profesionist	10%	90%
Conduc cu alte ocazii	5%	95%
<1000 cm cubi	20%	80%
1000-1399 cm cubi	7%	93%
1400-1999 cm cubi	7%	93%
2000 cm cubi și peste	13%	87%

Tabel 6-Conducusul după consumarea băuturilor alcoolice

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

Tabel 7- Gradul de cunoaștere a Aplicației 0 la mie

Categorii	Au auzit
Feminin	25%
Masculin	27%
18 - 25 ani	23%
26 - 35 ani	27%
36 - 45 ani	24%
46 - 55 ani	26%
56 - 70 ani	26%
Am atestat de șofer profesionist și conduc în timpul serviciului	32%
Conduc în timpul serviciului, dar nu am atestat de șofer profesionist	27%
Conduc cu alte ocazii	19%
<1000 cm cubi	26%
1000-1399 cm cubi	30%
1400-1999 cm cubi	24%
2000 cm cubi și peste	18%

Tabel 8- Gradul de utilitate a Aplicației 0 la mie

Categorii	Utilă + Foarte utilă
Feminin	69%
Masculin	66%
18 - 25 ani	74%
26 - 35 ani	62%
36 - 45 ani	67%
46 - 55 ani	70%
56 - 70 ani	67%
Am atestat de șofer profesionist și conduc în timpul serviciului	74%
Conduc în timpul serviciului, dar nu am atestat de șofer profesionist	66%
Conduc cu alte ocazii	62%
<1000 cm cubi	63%
1000-1399 cm cubi	66%
1400-1999 cm cubi	62%
2000 cm cubi și peste	58%

Tabel 9 - Agresori în trafic

Categorii	Gesturi amenințătoare sau obscene	Flash-uri/ claxoane	Agresiuni verbale
Feminin	10%	38%	15%
Masculin	17%	42%	18%
18 - 25 ani	21%	51%	17%
26 - 35 ani	22%	51%	25%
36 - 45 ani	10%	42%	20%
46 - 55 ani	11%	32%	11%
56 - 70 ani	5%	26%	7%
Am atestat de șofer profesionist și conduc în timpul serviciului	19%	48%	21%
Conduc în timpul serviciului, dar nu am atestat de șofer profesionist	13%	40%	17%
Conduc cu alte ocazii	9%	34%	12%
<1000 cm cubi	22%	39%	20%
1000-1399 cm cubi	14%	33%	16%
1400-1999 cm cubi	10%	35%	14%
2000 cm cubi și peste	16%	36%	14%

Tabel 10 – Date socio-demografice

Categorii	Procente	Categorii	
Feminin	45%	Frecvență condus.....Zilnic	80%
Masculin	55%	2-3/săptămână	13%
10 clase sau mai puțin	3%	Câteva ori/lună	7%
Studii medii	42%	Mai rar	0%
Studii universitare	55%	Autoturism	57%
18-25 ani	14%	Taxi	12%
26-35 ani	21%	Microbuz/furgonetă	19%
36-45 ani	25%	Autobuz/autocar	5%
46-55 ani	23%	Autocamion<3,5 tone	5%
56-70 ani	17%	Autocamion>3,5 tone	2%
Reg. N-V	13%	<1000 cm cubi	6%
Reg. N-E	17%	1000- 1399 cm cubi	18%
Reg. Centru	11%	1400-1999 cm cubi	48%
Reg. S-E	12%	2000 și peste	20%
Reg. S-Muntenia	13%	Nu știu capacitatea motorului	7%
Reg. S-V Oltenia	10%	Sub 1000 km/an	48%
Reg. București-Ilfov	15%	1000 - 5000 km/an	16%
Reg. V	9%		
Urban	56%	5001 - 10000 km/an	11%
Rural	44%	10001 - 30000 km/an	15%
Atestat de șofer profesionist, șofer serviciu	33%	30001 - 50000 km/an	4%
Șofer serviciu, fără atestat de șofer profesionist	29%	50001 - 100000 km/an	4%
Șofer cu alte ocazii	38%	peste 100000 km/an	2%
Vechime șofat < sau egal cu 1 an	3%		
Vechime șofat >1 an	97%		

ANEXĂ 2- Chestionar

Cod chestionar _____

JUDEȚ: _____

CHESTIONAR 2022 ATITUDINILE SOCIALE PRIVIND RISCUL ÎN TRAFIC

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

Disclaimer:

Cult Research, compania de cercetare din partea căreia sunăm, a implementat toate prevederile în vigoare referitoare la prelucrarea datelor cu caracter personal (GDPR). Datele noastre de contact sunt disponibile pe pagina web: cultresearch.ro.

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

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

F2. De cât timp aveți carnet de conducere? __ ani

F3. În ultimele 6 luni ați condus?

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

F4. Ce categorie de permis aveți? (Încercuiți variantele ce corespund situației dvs.)

1. B 2. C 3. D 4. E 5. A

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

- | | | |
|--------------------------|--|---|
| 1. În foarte mare măsură | | ▶ treceți la Q2 |
| 2. În mare măsură | | |
| 3. În mică măsură | | ▶ Continuați cu întrebarea Q1.A și apoi mai departe |
| 4. În foarte mică măsură | | |

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

1. nu se respectă regulile de circulație în trafic
2. văd că se întâmplă prea multe accidente



MARKET RESEARCH

URSUS
Breweries

POLIȚIA ROMÂNĂ



3. văd puține echipaje de poliție în trafic
4. starea drumurilor este precară
5. mulți șoferi fac manevre riscante
6. șofatul mi se pare o activitate stresantă
7. alt motiv, și anume:

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

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

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

Q3. În general, cât de des depășiți limita de viteză pe următoarele segmente de drumuri?*(Încercuiți un singur răspuns pe fiecare linie)*

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

Q4. Cât de probabil este să depășiți limita legală de viteză în următoarele situații:*(Încercuiți un singur răspuns pe fiecare linie)*

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

8. Când știi că drumul nu este supravegheat de aparate radar	1	2	3	4
--	---	---	---	---

Q5. În deplasările dvs. cotidiene, cât de des credeți că este posibil să vi se verifice viteza cu radarul?

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

Q6. În opinia dvs., pentru prevenirea accidentelor de circulație credeți că ar fi utilă instalarea unor camere fixe pentru:

	DA	NU
a. monitorizarea vitezei	1	2
b. respectarea regulilor în trafic	1	2
c. observarea agresivității în trafic	1	2

Q7. În ultimii trei ani, ați fost vreodată sancționat pentru depășirea limitei de viteză ?

1. Nu
2. Da, cu avertisment și puncte de penalizare
3. Da, amendat și puncte de penalizare
4. Da, amendat și *suspendare permis*

Q8. În opinia dvs., care ar fi cele mai grave abateri care influențează negativ siguranța rutieră? (răspuns simplu)

1. depășirea limitei legale de viteză
2. consumul de băuturi alcoolice la volan
3. neutilizarea centurii de siguranță
4. nerespectarea regulilor privind depășirile în trafic
5. agresivitatea în trafic
6. neacordarea priorității de trecere a pietonilor
7. neacordarea priorității de trecere a vehiculelor
8. Altceva. Ce anume? _____

Q9. În ultimele 6 luni, vi s-a întâmplat... ? (Încercuiți câte un număr pe fiecare linie)

	DA	NU
1. să schimbați banda de circulație fără a vă asigura în oglinda retrovizoare	1	2
2. să treceți pe roșu în intersecție sau când lumina semaforului se schimbă din galben în roșu	1	2
3. să vă apropiați prea mult de vehiculul din față	1	2
4. să nu semnalizați atunci când schimbați direcția de mers	1	2
5. să pătrundeți în intersecție fără să vă opriți la STOP	1	2
6. să conduceți deși erați foarte obosit	1	2



MARKET RESEARCH

URSUS

Breweries



7. să conduceți deși ați consumat alcool	1	2
8. să vorbiți la telefonul mobil fără hands-free în timp ce conduceți	1	2
9. să nu dați prioritate celorlalți participanți la trafic (pietoni, șoferi)	1	2
10. să mâncați în timp ce erați la volan	1	2
11. să utilizați conturile de social media în timp ce conduceți	1	2
12. să faceți depășiri la limită	1	2
13. să pătrundeți într-o intersecție care era blocată	1	2
14. să opriți/ staționați într-un loc nepermis	1	2
15. să efectuați o depășire peste linia continuă	1	2

Q10. În ce măsură sunteți de acord cu următoarele afirmații?

(Încercuți un singur răspuns pe fiecare linie)

	Total de acord	Mai degrabă de acord	Mai degrabă dezacord	Total dezacord
1. În anumite condiții poți depăși limitele de viteză.	1	2	3	4
2. E mai important să menții un trafic fluent decât să respecti toate regulile de circulație.	1	2	3	4
3. O cantitate mică de alcool consumată nu afectează performanța la volan.	1	2	3	4
4. Este nevoie de mai mulți polițiști pe străzi care să sancționeze abaterile în trafic.	1	2	3	4
5. Îmi place să conduc cu viteză.	1	2	3	4
6. Poliția ar trebui să fie mai fermă în aplicarea legislației rutiere.	1	2	3	4

Q11. Cât de des folosiți centura de siguranță în deplasarea pe următoarele segmente de drumuri ? (Încercuți un singur răspuns pe fiecare linie)

	Foarte Rar/ Niciodată	Uneori	Deseori	Foarte des/ Întotdeauna
1. În localități	1	2	3	4
2. În afara localității	1	2	3	4
3. Pe autostradă	1	2	3	4

Q12. Când vă deplasați cu copii în mașină, cât de des vă asigurați că aceștia poartă centura de siguranță?

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

Q13. În ce măsură sunteți de acord cu următoarele afirmații?
(Încercuiți un singur răspuns pe fiecare linie)

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

Q14. În ultimii trei ani, ați fost vreodată sancționat pentru nepurtarea centurii de siguranță?

1. DA
2. NU

Q15. Vi s-a întâmplat să conduceți după ce ați consumat băuturi alcoolice?

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

Q16. Dacă DA, care a fost motivul principal pentru care ați condus după ce ați consumat băuturi alcoolice? (o singură variantă de răspuns)

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

Q17. Care este cantitatea de alcool pe care credeți că o puteți consuma fără ca aceasta să vă diminueze capacitatea de a conduce în siguranță?

	Cantitate	
Bere	Sticla 0,5 L
Sau Vin	Pahar
Sau Spirtoase	ML

Q18. În ultimii trei ani, de câte ori ați fost verificat cu etilotest?

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

Q19. În ultimii trei ani, ați fost vreodată sancționat pentru conducerea sub influența alcoolului?

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

Q20. Ați auzit de Aplicația 0 la mie? (explicație)?

1. Da
2. Nu

Q21. Cât de utilă considerați că este o astfel de aplicație?

<i>Foarte utilă</i>	<i>Utilă</i>	<i>Nici, nici</i>	<i>Puțin utilă</i>	<i>Deloc utilă</i>
1	2	3	4	5

Q22. În ultimele 6 luni ați fost victima unor comportamente agresive în trafic din partea celorlalți șoferi, prin...? (Încercuiți o singură variantă pe fiecare linie)

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

Q23. În ultimele 6 luni a fost vreodată cazul ca, din diverse motive, să adoptați un astfel de comportament față de ceilalți șoferi: (Încercuiți o singură variantă pe fiecare linie)

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

Q24. Vă rog să ne spuneți dacă dumneavoastră credeți că următoarele afirmații sunt adevărate sau false:

		Adevărat	fals	Nu știu
1	Un șofer poate fi amendat dacă anunță ceilalți participanți la trafic prin flash-uri de existența unui radar.	1	2	3
2	Un șofer poate fi amendat dacă folosește flash-urile pentru a solicita unui alt participant la trafic să îi permită efectuarea unei depășiri.	1	2	3
3	Un șofer poate fi amendat dacă incomodează bicicliștii/ conducătorii de trotinete în trafic. Termenul de incomodat este vag, conducătorul auto poate fi amendat dacă nu respectă normele legale referitoare la circulația/siguranța bicicliștilor	1	2	3
4	Un șofer poate fi amendat dacă minorii nu poartă centurile de siguranță sau nu sunt transportați numai în dispozitive omologate de fixare în scaune pentru copii.	1	2	3
5	Aplicațiile de monitorizare a traficului și de semnalizare a organelor de poliție (ex. Waze) favorizează nerespectarea regulilor de către conducătorii auto.	1	2	3

Q25. Care va fi principalul tău mijloc de transport în acest an? (maxim 2 răspunsuri)

- Autoturism
- Bicicletă
- Trotinetă
- Motocicletă
- Autobuz/Troleibuz
- Tramvai (*dacă există*)
- Metrou (*dacă există*)
- Pe jos
- Alt mijloc. Care? _____

Q26. Cum evaluați comportamentul următoarelor categorii de participanți la trafic?

	Total responsabil	Mai degrabă responsabil	Mai degrabă iresponsabil	Total iresponsabil
Pietoni	1	2	3	4
Conducători auto	1	2	3	4
Motocicliști	1	2	3	4
Bicicliști	1	2	3	4
Utilizatori de trotinete	1	2	3	4
Șoferi de auto-camioane	1	2	3	4
Șoferi mijloace de transport in comun	1	2	3	4
Taximetriști/ Șoferi de Uber/Bolt	1	2	3	4
Conducători de atelaje	1	2	3	4

Q27. Care sunt principalele 3 sursele din care vă informați cu privire la schimbările legislației rutiere din România? (răspuns multiplu)

Presă scrisă (ziare, reviste, cărți)	<input type="checkbox"/> 1
Site-urile oficiale ale instituțiilor	<input type="checkbox"/> 2
Aplicații	<input type="checkbox"/> 3
Bloguri/ Vloguri	<input type="checkbox"/> 4
Grupuri de Facebook	<input type="checkbox"/> 5
Forumuri	<input type="checkbox"/> 5
De pe pagini specializate în legislație	<input type="checkbox"/> 6
Clipuri explicative de pe YouTube	<input type="checkbox"/> 7
Alta. Care? _____	<input type="checkbox"/> 8

În final vă adresăm câteva întrebări despre dvs. :

D1. Sex : 1. Feminin 2. Masculin

D2. Ce vârstă aveți (în ani împliniți)? _____

D3. Ultima școală absolvită:

1. Școală primară

2. Gimnaziu

3. Liceu/școală profesională

4. Școală postliceală

5. Studii superioare

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

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

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

3. conduc cu alte ocazii

D5. Care este frecvența cu care conduceți?

1. zilnic

2. de 2-3 ori pe săptămână

3. de câteva ori pe lună

4. mai rar

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

1. un autoturism

2. un taxi/Uber/...

3. un microbuz, furgonetă

4. un autobuz/autocar

5. un autocamion <3,5 tone

6. un autocamion >3,5 tone

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

1. mai mică de 1000 centimetri cubi

2. între 1000- 1399 centimetri cubi

3. 1400 – 1999 centimetri cubi

4. 2000 și peste

5. nu știu capacitatea motorului



D8. De cât timp conduceți?

1. Mai puțin de un an 2. Mai mult de un an. Câți? _____

D9. Câți kilometri estimați că ați condus în ultimele 12 luni? _____ KM

D10. Mediu rezidență: 1. Rural 2. Urban

Vă mulțumim pentru amabilitate și vă dorim o zi bună!



Market Research

SC Cult Market Research SRL

Sediu social: Strada Grigore Moisil, nr. 8, Sector 2, București

Punct lucru: Strada Negustori, nr. 23-25, Sector 2, București

Nr înregistrare la ORC: J40/17423/2008; CUI: RO24594008

Tel: + 40 72320 86 41; Email: office@cult-research.ro;

www.cult-research.ro



URSUS

AEI: Internal

Discover opportunities,

Solving problems,

Understanding consumers

Through cultural knowledge

Cult Market Research

Mobil: 0723 208 641

Email: office@cultresearch.ro

www.cultresearch.ro