Eastern Partnership
ROAD SAFETY OBSERVATORY

Funded by
the European Union

IULIE 2026

# SIGURANȚA RUTIERĂ ÎN PARTENERIATUL ESTIC DIN PUNCT DE VEDERE AL DATELOR – 2026

## SIGURANȚA RUTIERĂ ÎN ARMENIA, MOLDOVA ȘI UCRAINA: REZULTATE ȘI FACTORI DETERMINAȚI, 2025

Întocmit de Echipa de prelucrare a datelor din cadrul Observatorului pentru siguranța rutieră al Parteneriatului estic (EaP RSO):
Mariam Lobjanidze

# DISCLAIMER

Acest document a fost elaborat cu sprijinul financiar al Uniunii Europene. Conținutul acestui document este responsabilitatea exclusivă a Observatorului pentru siguranța rutieră al Parteneriatului estic (EaP RSO) și nu poate fi considerat în niciun caz ca reflectând poziția Uniunii Europene.

# INTRODUCERE



Observatorul pentru Siguranță Rutieră al Parteneriatului Estic (EaP RSO) are ca obiectiv să sprijine elaborarea și implementarea politicilor de siguranță rutieră bazate pe dovezi, prin îmbunătățirea disponibilității, calității, comparabilității și analizei datelor la nivel regional.

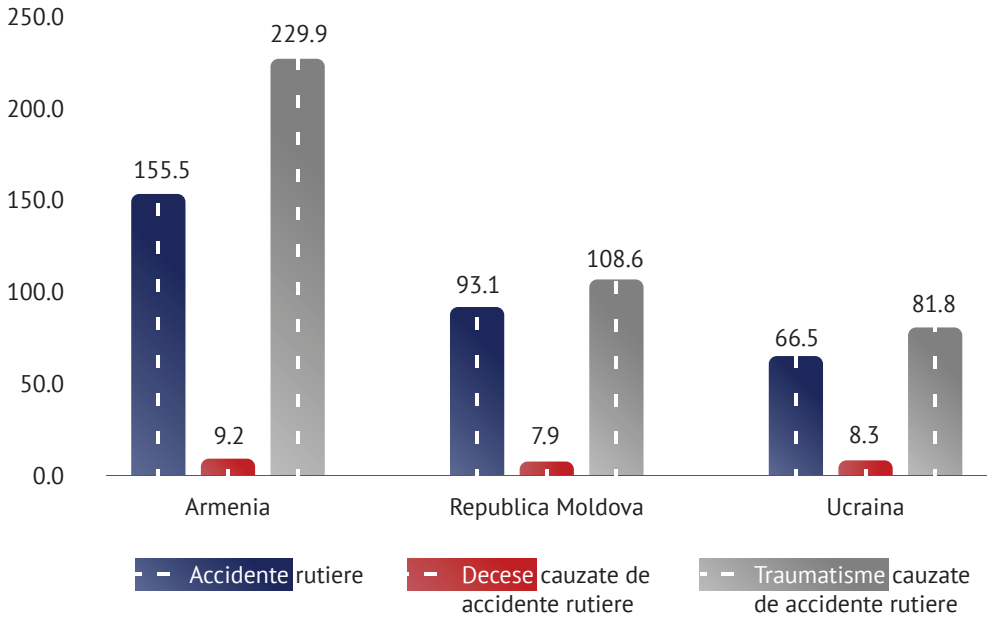
În acest context, EaP RSO a elaborat o sinteză a unora dintre principalii indicatori privind siguranța rutieră în țările membre: Armenia, Republica Moldova și Ucraina. Analiza cuprinde date privind accidentele rutiere, persoanele decedate și traumatizate, ratele de mortalitate și de traumatisme înregistrate în anul 2025. Totodată, sunt examinați principalii factori asociați producerii accidentelor rutiere, oferind o imagine de ansamblu asupra cauzelor și circumstanțelor asociate producerii accidentelor.

Având în vedere diferențele existente între sistemele naționale de raportare, nivelul de detaliere a datelor variază de la o țară la alta. Cu toate aceste, analiza comparativă permite identificarea tendințelor comune și a provocărilor specifice fiecărei țări, oferind o bază pentru dezvoltarea unor măsuri de siguranță rutieră adaptate contextului național și pentru politici fundamentate pe date, în concordanță cu obiectivele UE în domeniul siguranței rutiere.

# ACCIDENTE RUTIERE, DECESE ȘI PERSOANE RĂNITE RAPORTATE: ARMENIA, REPUBLICA MOLDOVA ȘI UCRAINA

Rezultatele în materie de siguranță rutieră au variat considerabil în 2025 în Armenia, Republica Moldova și Ucraina (Figura 1). În ceea ce privește numărul de accidente rutiere raportate, Armenia a înregistrat cea mai ridicată rată, de 155,5 accidente la 100.000 de locuitori, urmată de Republica Moldova (93,1) și Ucraina (66,5). Ratele mortalității în accidente rutiere au înregistrat diferențe mai reduse: Armenia a înregistrat cea mai ridicată valoare, de 9,2 decese la 100.000 de locuitori, urmată de Ucraina (8,3) și Republica Moldova (7,9). În pofida acestor diferențe, toate cele trei țări au înregistrat rate ale mortalității semnificativ mai mari decât media de 4,3 decese la 100.000 de locuitori înregistrată la nivelul UE-27. Ratele persoanelor rănite au înregistrat variații mai mari. Armenia a raportat cea mai ridicată valoare, de 229,9 persoane rănite la 100.000 de locuitori, urmată de Republica Moldova (108,6) și Ucraina (81,8). De asemenea, toate cele trei țări au depășit cu mult media UE-24, de 31,9 persoane rănite la 100.000 de locuitori. Privite în ansamblu, aceste rezultate evidențiază importanța analizării nu doar a rezultatelor în materie de siguranță rutieră, ci și a principalilor factori asociați producerii accidentelor rutiere, pentru a înțelege mai bine riscurile specifice fiecărei țări și pentru a fundamenta măsuri de prevenire adaptate acestora.

**Figura 1.** Accidente rutiere, decese și persoane rănite raportate la 100.000 de locuitori, 2025



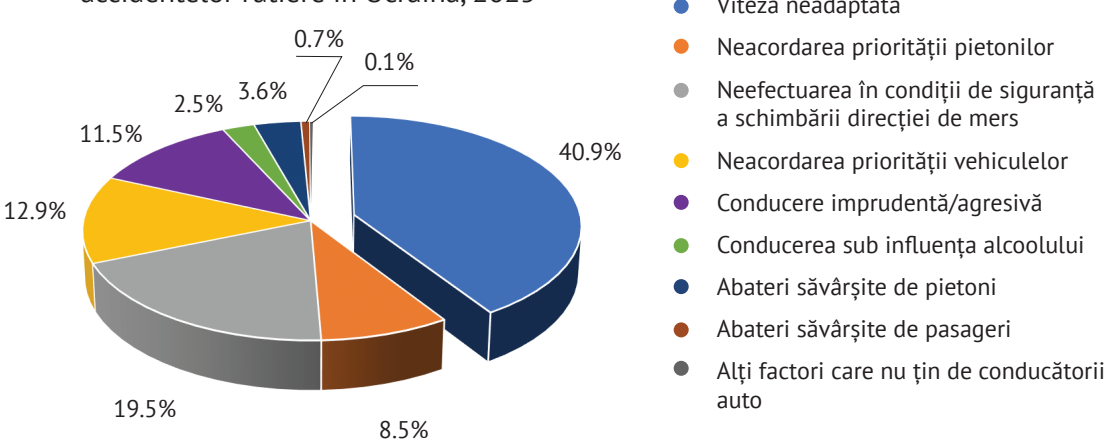

*Sursa: Armstat, Biroul Național de Statistică al Republicii Moldova, Poliția de Patrulare a Ucrainei, Consiliul European pentru Siguranța Transporturilor (ETSC).*

## SURSA: ARMSTAT, BIROUL NAȚIONAL DE STATISTICĂ AL REPUBLICII MOLDOVA, POLIȚIA DE PATRULARE A UCRAINEI, CONSILIUL EUROPEAN PENTRU SIGURANȚA TRANSPORTURILOR (ETSC).

Datele privind accidentele rutiere din Ucraina arată că factorii legați de comportamentul conducătorilor auto au contribuit la majoritatea covârșitoare a accidentelor raportate în 2025, depășind cu mult factorii asociați pietonilor, pasagerilor și altor cauze. Distribuția cauzelor contributive evidențiază principalele comportamente asociate accidentelor și sprijină stabilirea priorităților în intervențiile de siguranță rutieră.

Viteza neadaptată a fost, de departe, principalul factor contributiv, fiind asociată cu 10.599 de accidente (40,9% din totalul accidentelor raportate) (Figura 2). Pe locul al doilea s-a situat neefectuarea în condiții de siguranță a schimbării direcției de mers, cu 5.047 de accidente (19,5%), urmată de neacordarea priorității vehiculelor (3.345; 12,9%) și de conducerea imprudentă sau agresivă (2.972; 11,5%). Neacordarea priorității pietonilor a fost asociată cu 2.192 de accidente (8,5%), în timp ce conducerea sub influența alcoolului a reprezentat o pondere relativ redusă, fiind înregistrată în cazul a 643 de accidente (2,5%). Abaterile săvârșite de pietoni au contribuit la producerea a 941 de accidente (3,6%), în timp ce abaterile săvârșite de pasageri (180; 0,7%) și alți factori care nu țin de participanții la trafic (15; 0,1%) au reprezentat doar o pondere marginală din totalul accidentelor. În ansamblu, rezultatele indică faptul că viteza neadaptată, manevrele nesigure și neacordarea priorității rămân principalii factori contributivi la accidentele rutiere în Ucraina, iar intervențiile axate pe comportamentul conducătorilor auto trebuie să rămână o prioritate a politicilor de siguranță rutieră.

**Figura 2.** Distribuția principalilor factori contributivi la producerea accidentelor rutiere în Ucraina, 2025



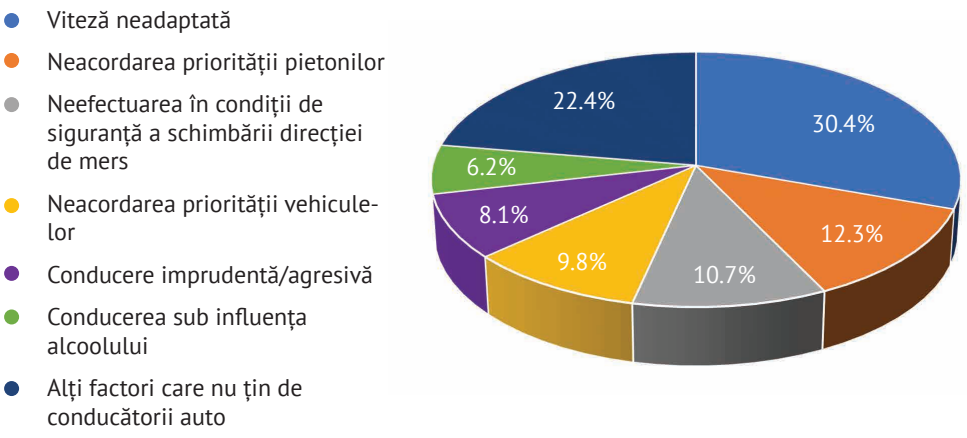

*Sursa: Ministerul Dezvoltării Comunităților și Teritoriilor din Ucraina.*

# FACTORII CARE CONTRIBUIE LA PRODUCEREA ACCIDENTELOR RUTIERE - MOLDOVA

Datele privind accidentele rutiere din Republica Moldova arată că factorii legați de comportamentul conducătorilor auto au contribuit la majoritatea accidentelor raportate în 2025, deși o proporție semnificativă este atribuită altor factori sau unor cauze nespecificate.

La fel ca în Ucraina, în Republica Moldova viteza neadaptată a fost principalul factor contributiv, fiind asociată cu 677 de accidente (30,4% din totalul accidentelor raportate) (Figura 3). Pe locul al doilea s-a situat neacordarea priorității pietonilor, cu 274 de accidente (12,3%), urmată de neefectuarea în condiții de siguranță a schimbării direcției de mers (238; 10,7%) și de neacordarea priorității vehiculelor (218; 9,8%). Conducerea imprudentă sau agresivă a fost asociată cu 181 de accidente (8,1%), în timp ce conducerea sub influența alcoolului a fost responsabilă pentru 138 de accidente (6,2%). Alte 498 de accidente (22,4%) au fost atribuite altor factori sau unor factori contributivi nespecificați. În ansamblu, viteza neadaptată, neacordarea priorității și manevrele nesigure au fost principalii factori contributivi legați de comportamentul conducătorilor auto în accidentele rutiere din Republica Moldova. Aceste constatări subliniază necesitatea unor măsuri de control și sancționare bine țintite, a unei infrastructuri rutiere mai sigure și a unor intervenții menite să îmbunătățească comportamentul participanților la trafic și siguranța rutieră.

**Figura 3.** Distribuția principalilor factori care contribuie la producerea accidentelor rutiere în Republica Moldova, 2025




*Sursa: Inspectoratul General al Poliției al Republicii Moldova (Ministerul Afacerilor Interne).*

# CONCLUZII

În ansamblu, analiza evidențiază atât tipare comune, cât și diferențe importante în ceea ce privește factorii care contribuie la producerea accidentelor rutiere în țările Parteneriatului Estic (EaP). În țările cu date detaliate disponibile, viteza neadaptată, neacordarea priorității și manevrele nesigure se numără printre principalii factori asociați comportamentului conducătorilor auto, reprezentând provocări comune la nivel regional. În același timp, diferențele dintre sistemele naționale de clasificare și raportare limitează comparabilitatea directă a datelor între țări. Alinierea sistemelor naționale de raportare a accidentelor rutiere la Setul comun de date privind accidentele rutiere (CADaS) și la cadrul simplificat mini-CADaS ar îmbunătăți semnificativ armonizarea, nivelul de detaliere și comparabilitatea datelor privind siguranța rutieră în regiune. Acest lucru ar consolida compararea performanțelor între țări la nivel regional, ar facilita elaborarea unor politici bazate pe dovezi și ar sprijini dezvoltarea unor intervenții mai eficiente în domeniul siguranței rutiere.

# DESPRE OBSERVATORUL PENTRU SIGURANȚA RUTIERĂ AL PARTENERIATULUI ESTIC

Observatorul pentru siguranța rutieră al Parteneriatului estic (EaP RSO) este o inițiativă comună a celor cinci țări membre ale Parteneriatului estic – Armenia, Azerbaidjan, Georgia, Moldova și Ucraina – cu obiectivul comun de a reduce cu 50 % numărul victimelor accidentelor rutiere până în 2030. Deținem date la nivel național și acționăm ca o forță catalizatoare pentru a consolida colectarea, gestionarea și analiza datelor naționale privind siguranța rutieră. Scopul nostru este de a monitoriza datele privind siguranța rutieră dincolo de cele derivate din accidente și de a împărtăși bunele practici pentru a contribui la crearea unui grup solid de practici bazate pe dovezi, esențiale pentru elaborarea politicilor de siguranță rutieră. Misiunea noastră este de a reduce numărul victimelor accidentelor rutiere prin îmbunătățirea calității colectării sistematice și consolidate a datelor privind decesele și traumatismele grave în accidente rutiere, în conformitate cu cele mai bune practici ale UE și internaționale. Secretariatul tehnic al Observatorului este găzduit de Georgia și este condus de ISET Policy Institute și EASST. Activitatea noastră este finanțată de UE prin Direcția Generală Vecinătate și Negocieri privind Extinderea (DG NEAR) ca parte a rețelei globale de observatoare regionale pentru siguranța rutieră sprijinite de Banca Mondială.

În esență, EaP RSO funcționează mai mult decât ca un simplu depozit de date – este o platformă globală care încurajează schimbul de bune practici, facilitează elaborarea de politici bazate pe dovezi și promovează coordonarea regională în gestionarea siguranței rutiere. Observatorul se concentrează pe cinci componente cheie: date privind siguranța rutieră, cunoștințe, resurse, instrumente și dezvoltarea rețelei, depunând eforturi pentru standardizarea colectării datelor pe baza protocoalelor CADaS și MiniCADaS, în paralel cu consolidarea capacităților în toate țările partenere. Prin programe de formare specifice, asistență tehnică și implicarea părților interesate, inclusiv a agențiilor guvernamentale, a organizațiilor societății civile și grupurilor de utilizatori vulnerabili ai drumurilor, EaP RSO creează o bază solidă pentru intervenții în domeniul siguranței rutiere bazate pe date concrete, care vor salva, în cele din urmă, vieți și vor reduce costurile economice și sociale devastatoare ale accidentelor rutiere în întreaga regiune a Parteneriatului estic.

info@eaprso.org | www.eaprso.org