



URSUS
Breweries

Raport studiu sociologic

***Atitudinile sociale
privind riscul în trafic***

Mai 2026



1

**Obiectivele studiului și metodologia
Slide 3-6**

2

**Rezultatele studiului
Slide 7-64**

3

**Datele socio-demografice
Slide 65-67**

4

**Concluziile studiului
Slide 68-78**

5

**Recomandări sociologice
Slide 79-81**

6

**Despre Cult Research
Slide 82**

Obiectivele studiului și metodologia

Obiectivele studiului

- ✓ **Evaluarea măsurii în care sunt respectate regulile de circulație de către șoferi.**
- ✓ **Evaluarea atitudinii conducătorilor auto față de măsurile de siguranță și reglementările de circulație.**
- ✓ **Evaluarea factorilor sociali și culturali care influențează comportamentul în trafic.**
- ✓ **Percepțiile generale privind traficul.**



Metodologia (1/2)

- **Analiză comparativă a 6 sondaje realizate la nivel național, prin metoda CATI, cu posesori de permis auto.**
- În acest an (2026), studiul s-a concretizat prin intermediul anchetei sociologice telefonice cantitative, pe un eșantion de 1200 conducători auto activi.
- 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 (2026) constituie o actualizare a instrumentului de cercetare utilizat în 2018 cu o serie de întrebări legate de Comportamentul bicicliștilor și al utilizatorilor de trotinete. De asemenea au fost introduse întrebări legate de consumul substanțelor stupefiante/psihoeactive la volan.



Metodologia

Tipul cercetării: cantitativă

Metoda: anchetă sociologică având ca instrument de cercetare chestionarul aplicat telefonic

Numărul de chestionare: 1200

Perioada de culegere a datelor: 24.03.2026–10.04.2026

Marja de eroare: $\pm 3\%$

Culegerea datelor: chestionarele au fost realizate telefonic la nivel național de către operatori de interviu specializați

Grup țintă: români cu vârste 18+ deținători de permis auto, care au condus în ultimele 6 luni

Eșantionare: utilizarea cotelor bazate pe vârstă, sex, mediu de rezidență, regiune de dezvoltare și categorie de permis de conducere deținut.

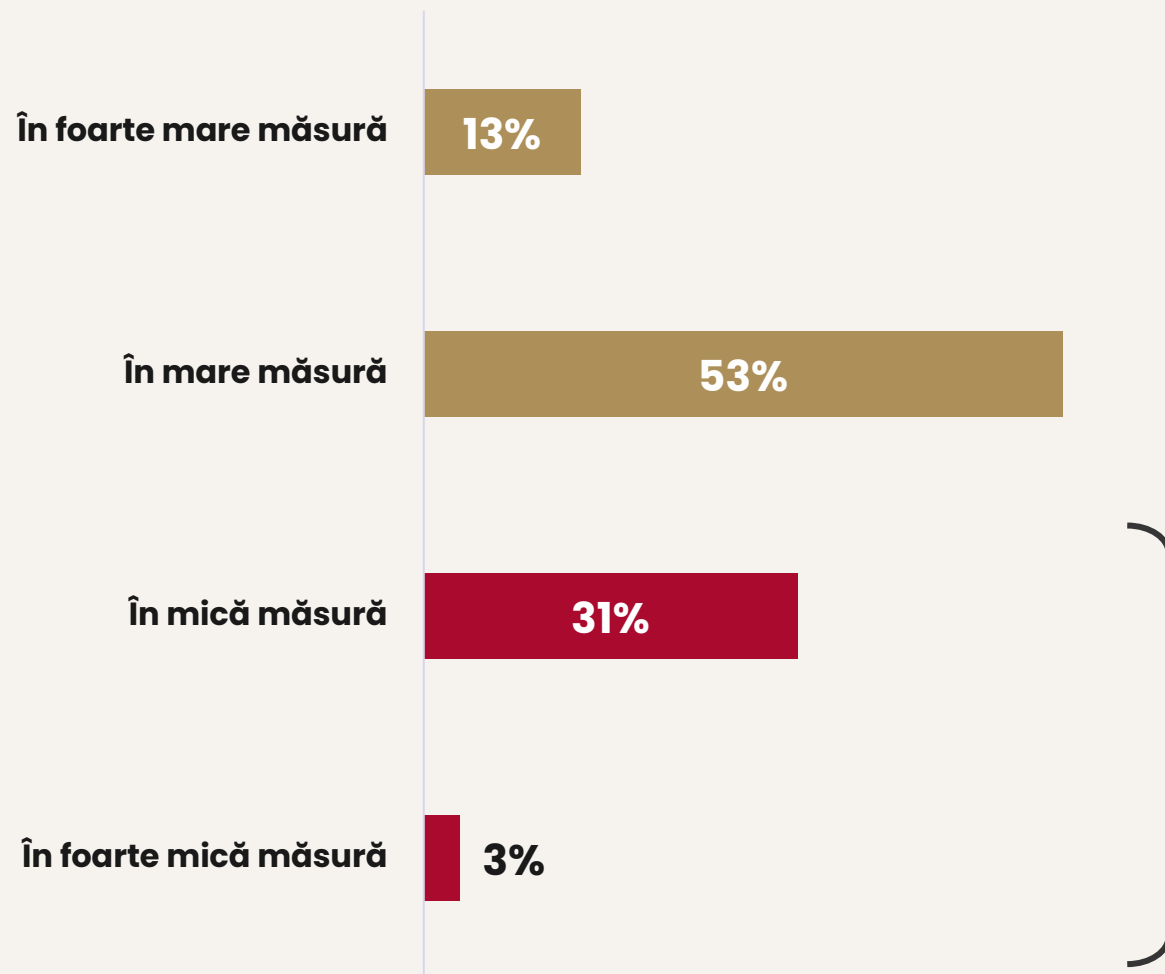


Rezultatele studiului

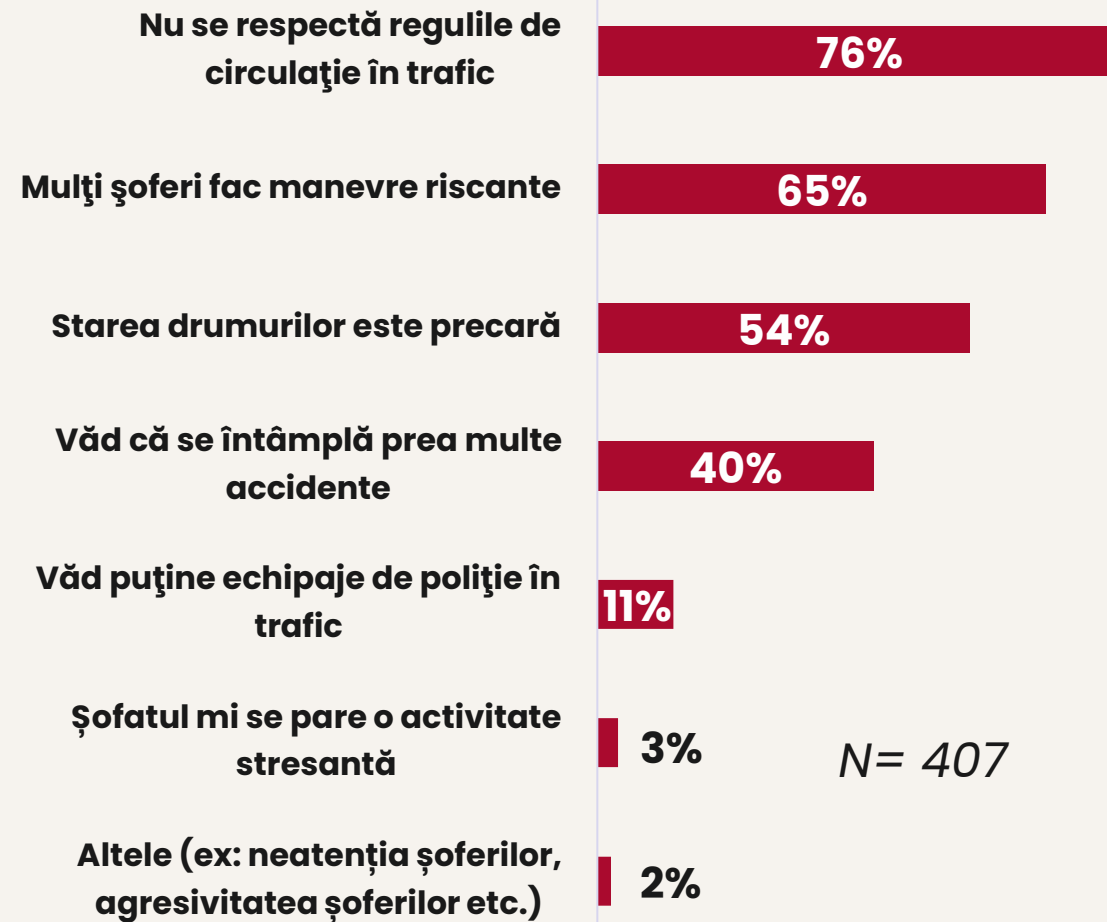
1.1

Percepții generale privind traficul

Siguranța percepută în trafic și motivele insecurității



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



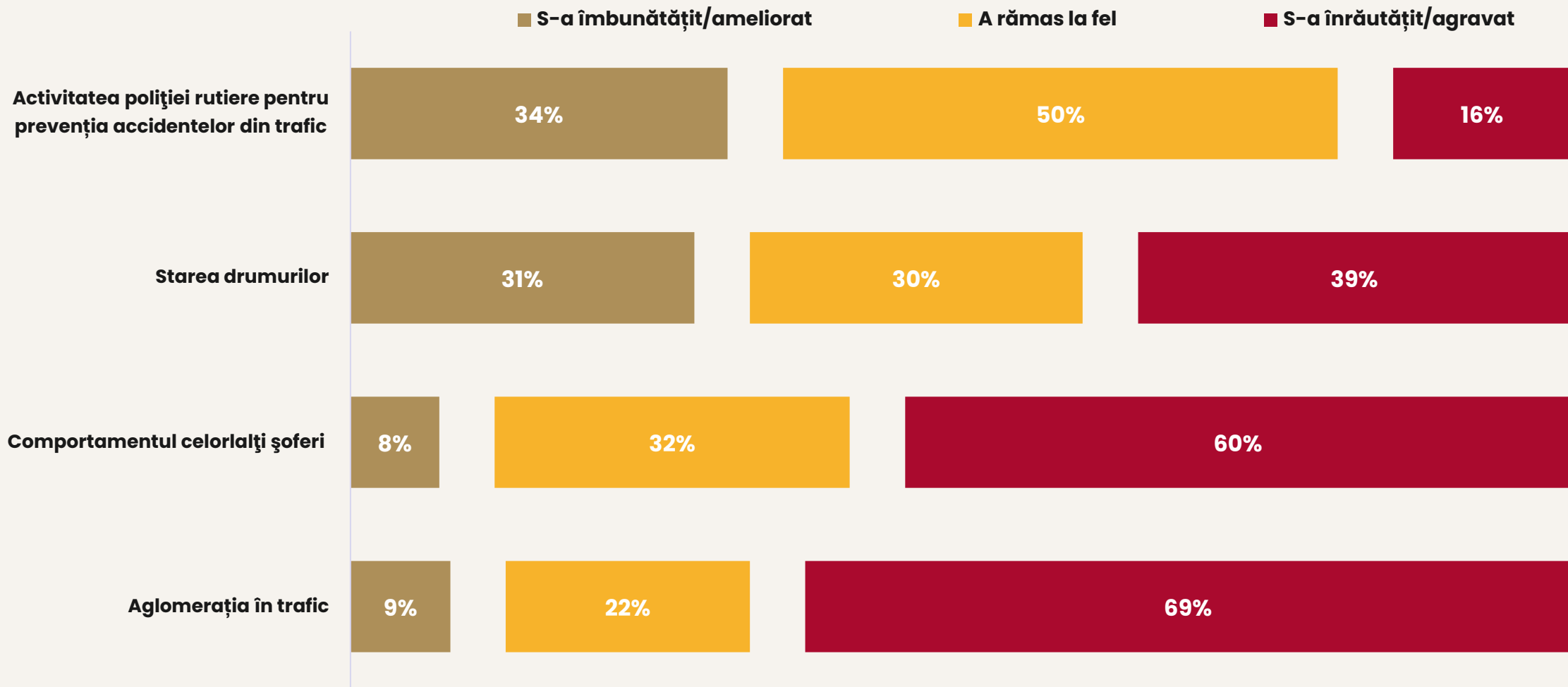
Q1.A. Care sunt motivele principale pentru care nu vă simțiți în siguranță în trafic? (răspuns multiplu)

N= 407

Tabel comparativ 1: Sentimentul de siguranță în trafic

An	În foarte mare măsură	În mare măsură	Total
2008	6%	41%	47%
2010	5%	38%	43%
2014	4%	43%	47%
2018	6%	42%	48%
2022	10%	47%	57%
2026	13%	53%	66%

Situația ultimilor 4 ani în trafic



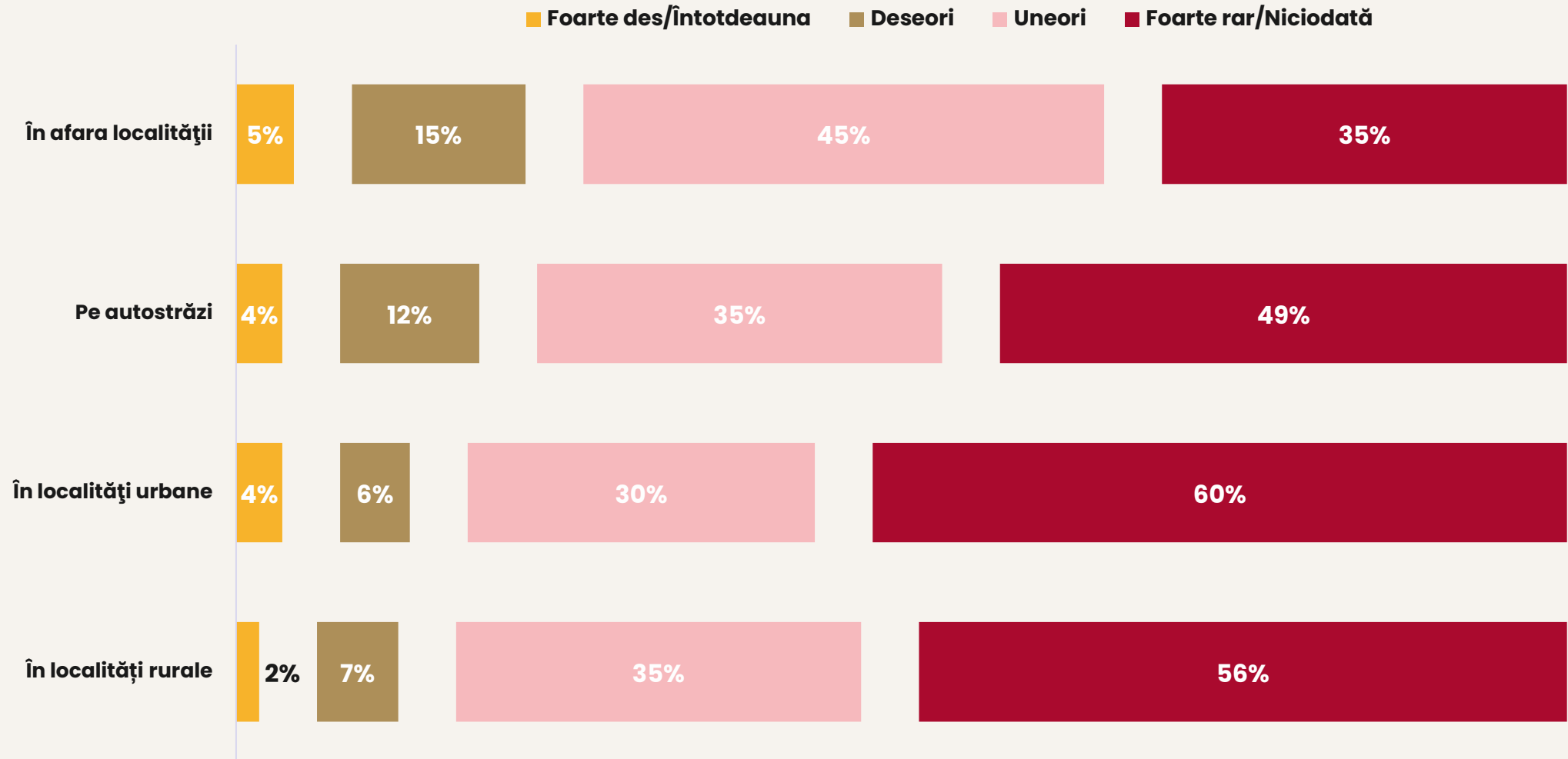
Q2. În ultimii 4 ani, considerați că:



1.2
Viteza în trafic

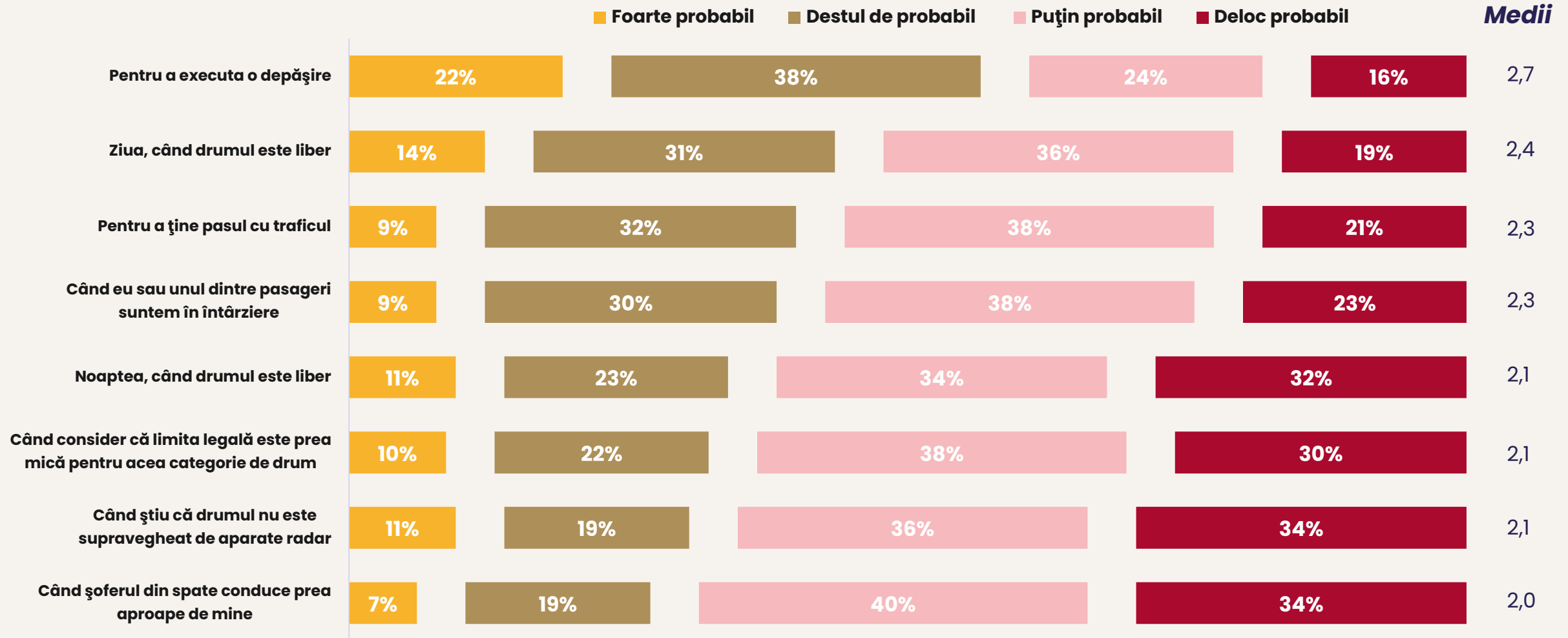


Depășirea limitei de viteză în diferite situații



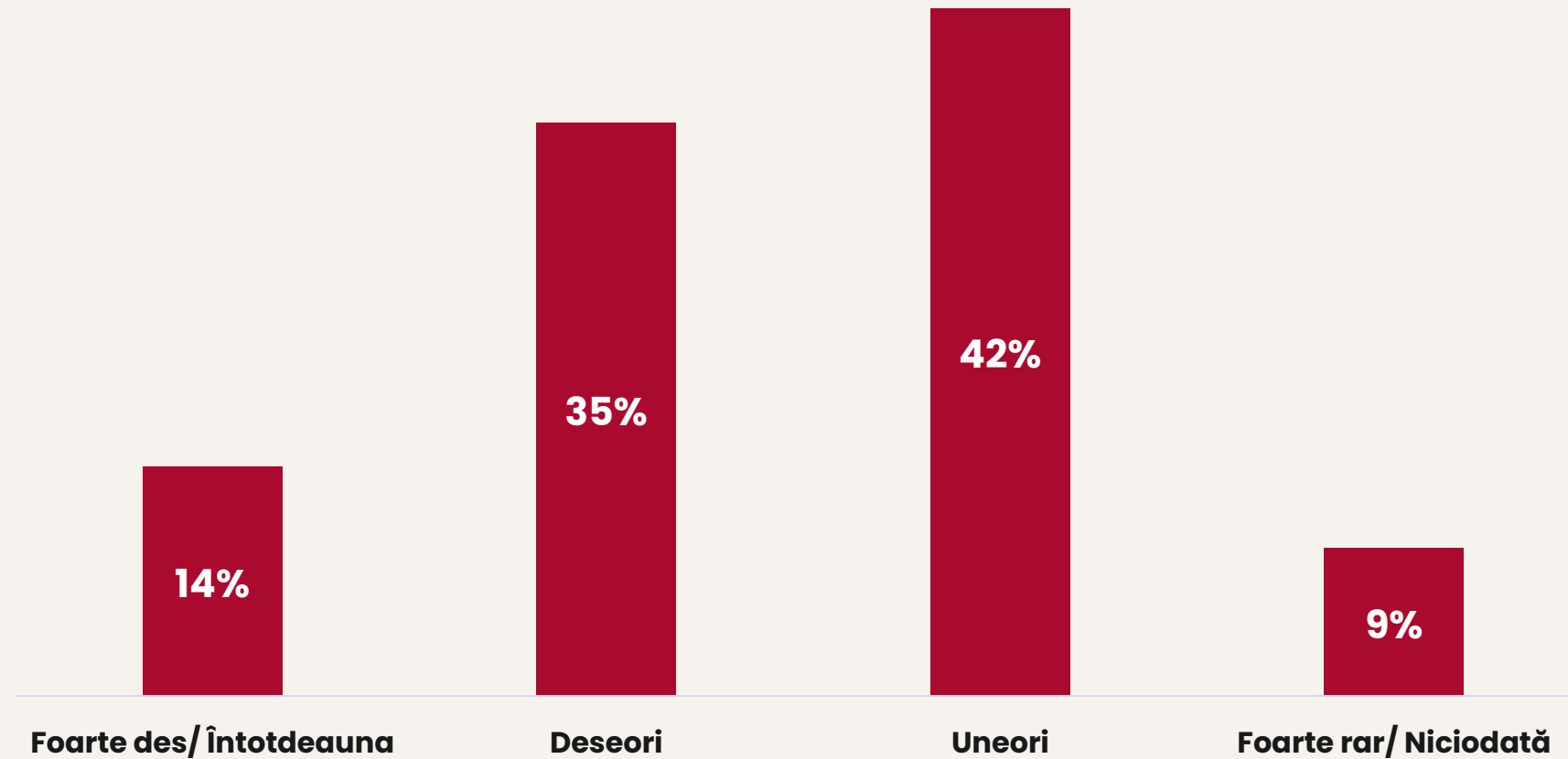
Q3. În general, cât de des depășiți limita de viteză pe următoarele segmente de drumuri?

Situații de depășire a vitezei



Q4. Cât de probabil este să depășiți limita legală de viteză în următoarele situații:

Probabilitatea verificării cu radarul



Q5. În deplasările dvs. cotidiene, cât de des credeți că este posibil să vi se verifice viteza 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%
2026	14%	35%

**Probabilitatea pe care o consideră respondenții de a fi verificați cu aparatul radar în deplasările acestora*

Prevenirea accidentelor de circulație prin montarea camerelor fixe

Observarea agresivității în trafic

5%

95%

Respectarea regulilor de circulație

6%

94%

Monitorizarea vitezei

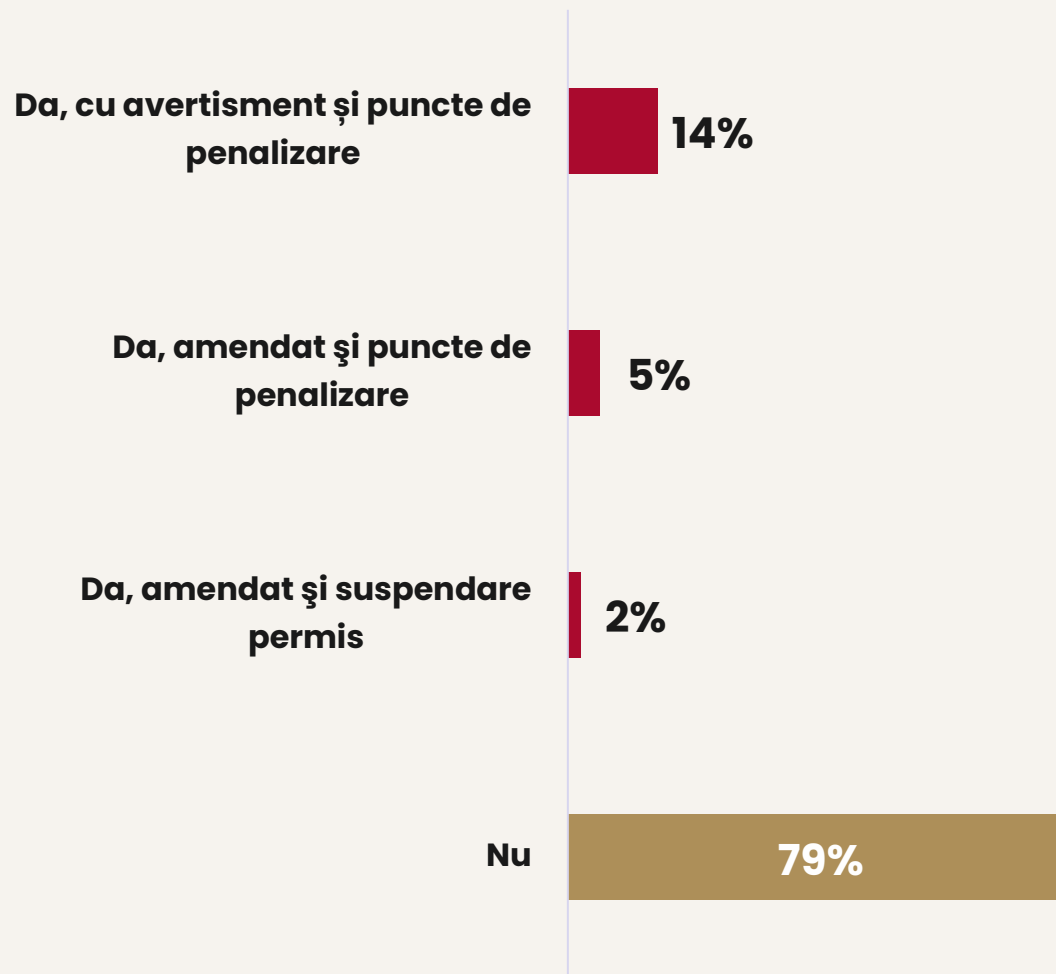
13%

87%

■ Nu ■ Da

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

Sanctiuni pentru depășirea limitei de viteză

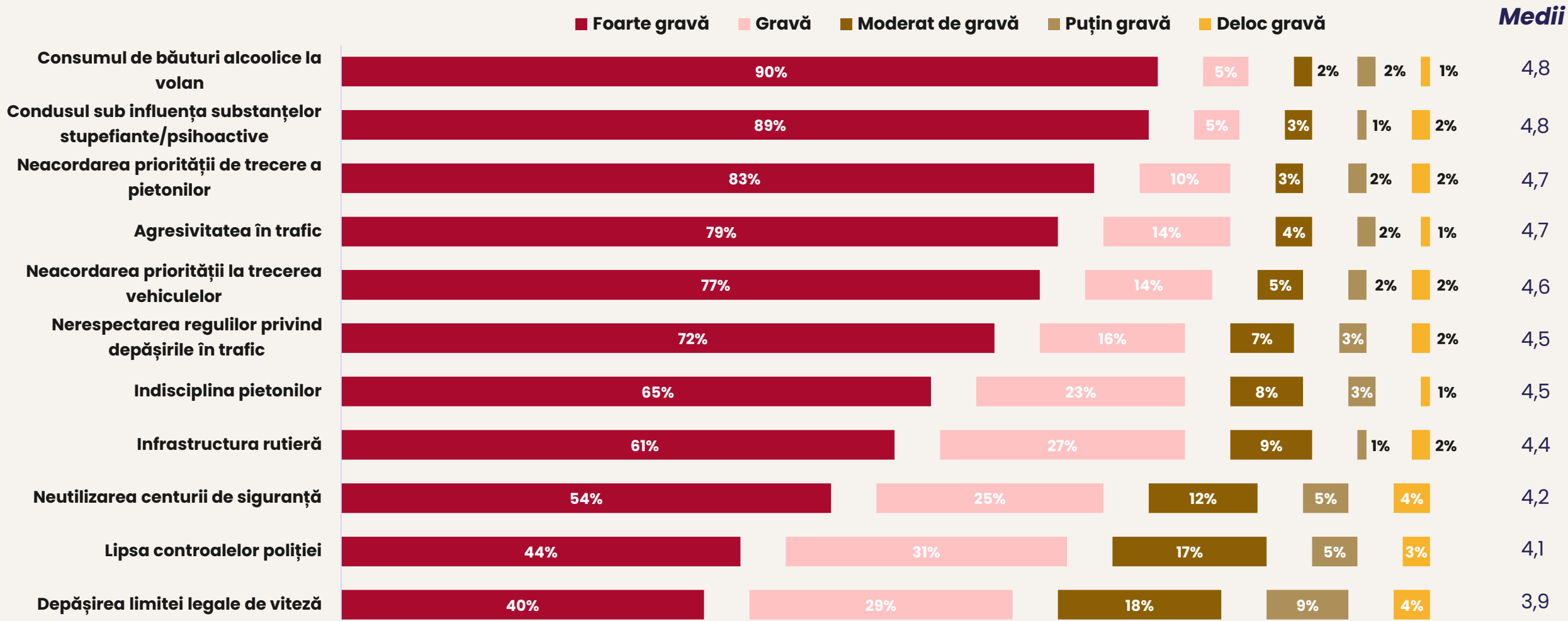


Q7. În ultimii trei ani, ați fost vreodată sancționat pentru depășirea limitei de viteză?

1.3

Atitudini și comportamente de risc în trafic

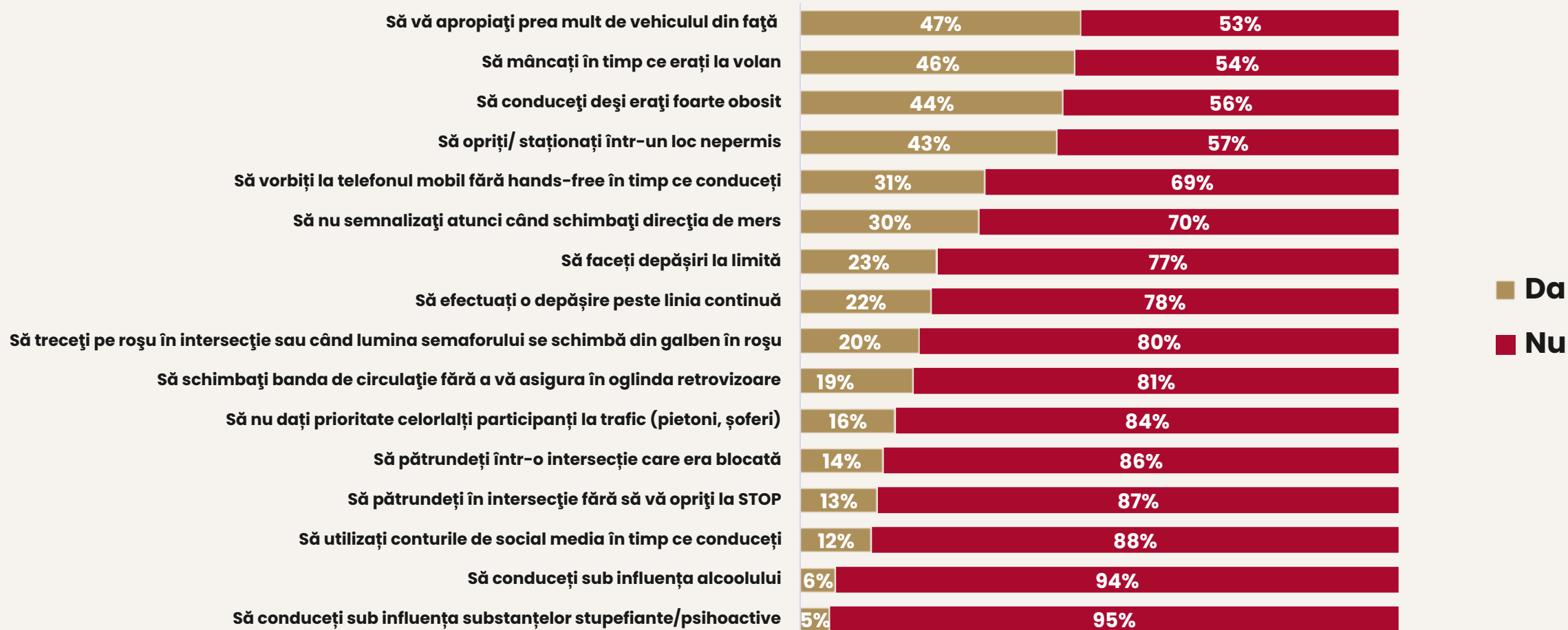
Nivelul de gravitate al abaterilor



Q8. Pe o scală de la 1 la 10, unde 1 înseamnă „deloc gravă”, iar 10 înseamnă „foarte gravă”, cât de grave vi se par următoarele abateri care influențează negativ siguranța rutieră?

*Recodificat din scală 1-10 în scală 1-5.

Frecvența comportamentelor periculoase în trafic

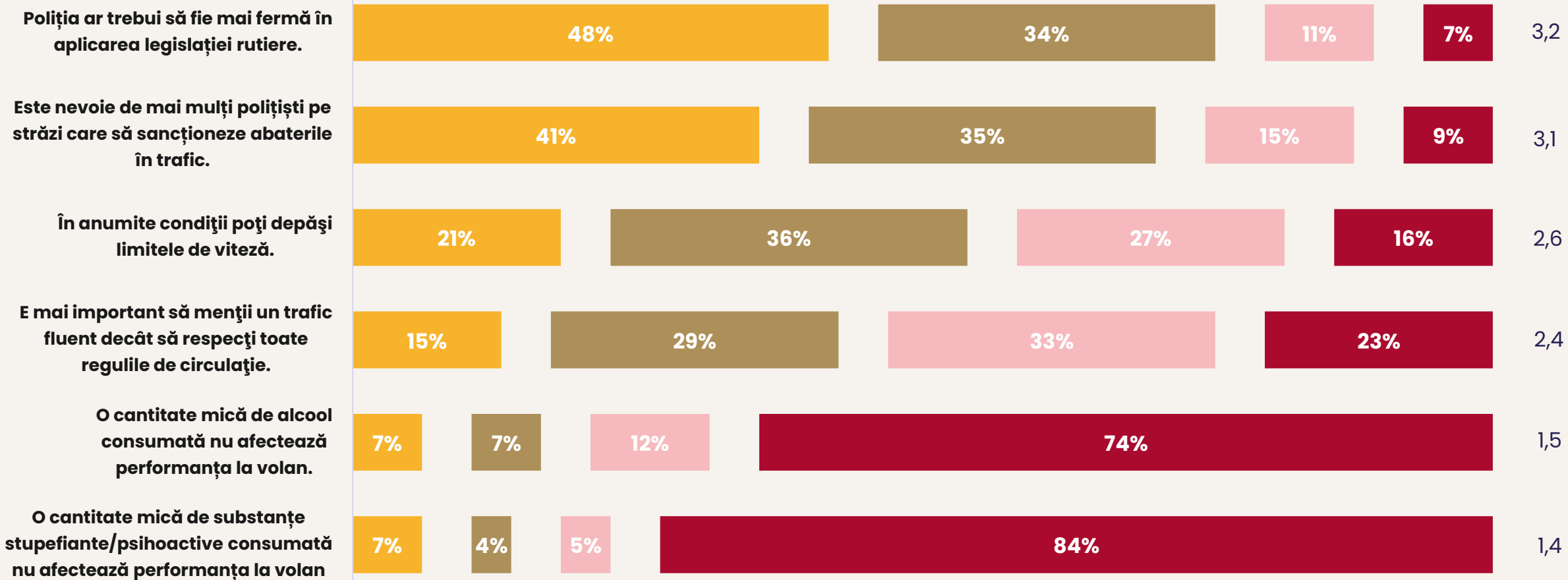


Q9. În ultimele 6 luni, vi s-a întâmplat... ?

Percepții privind factorii de risc în trafic

■ Total de acord
 ■ Mai degrabă de acord
 ■ Mai degrabă dezacord
 ■ Total dezacord

Medii



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

Tabel comparativ 7: Percepții privind factorii de risc în trafic

An →	2008	2010	2014	2018	2022	2026
Poliția ar trebui să fie mai fermă în aplicarea legislației rutiere.	-	-	-	79%	85%	82%
E nevoie de mai mulți polițiști pe străzi care să sancționeze abaterile în trafic.	-	-	-	-	74%	76%
În anumite condiții poți depăși limitele de viteză.	63%	41%	59%	54%	52%	57%
E mai important să menții un trafic fluent decât să respecti toate regulile de circulație.	42%	43%	45%	44%	47%	44%
O cantitate mică de alcool consumată nu afectează performanța la volan.	15%	16%	12%	11%	14%	14%
O cantitate mică de substanțe stupefiante/psihoeactive consumată nu afectează performanța la volan	-	-	-	-	-	11%

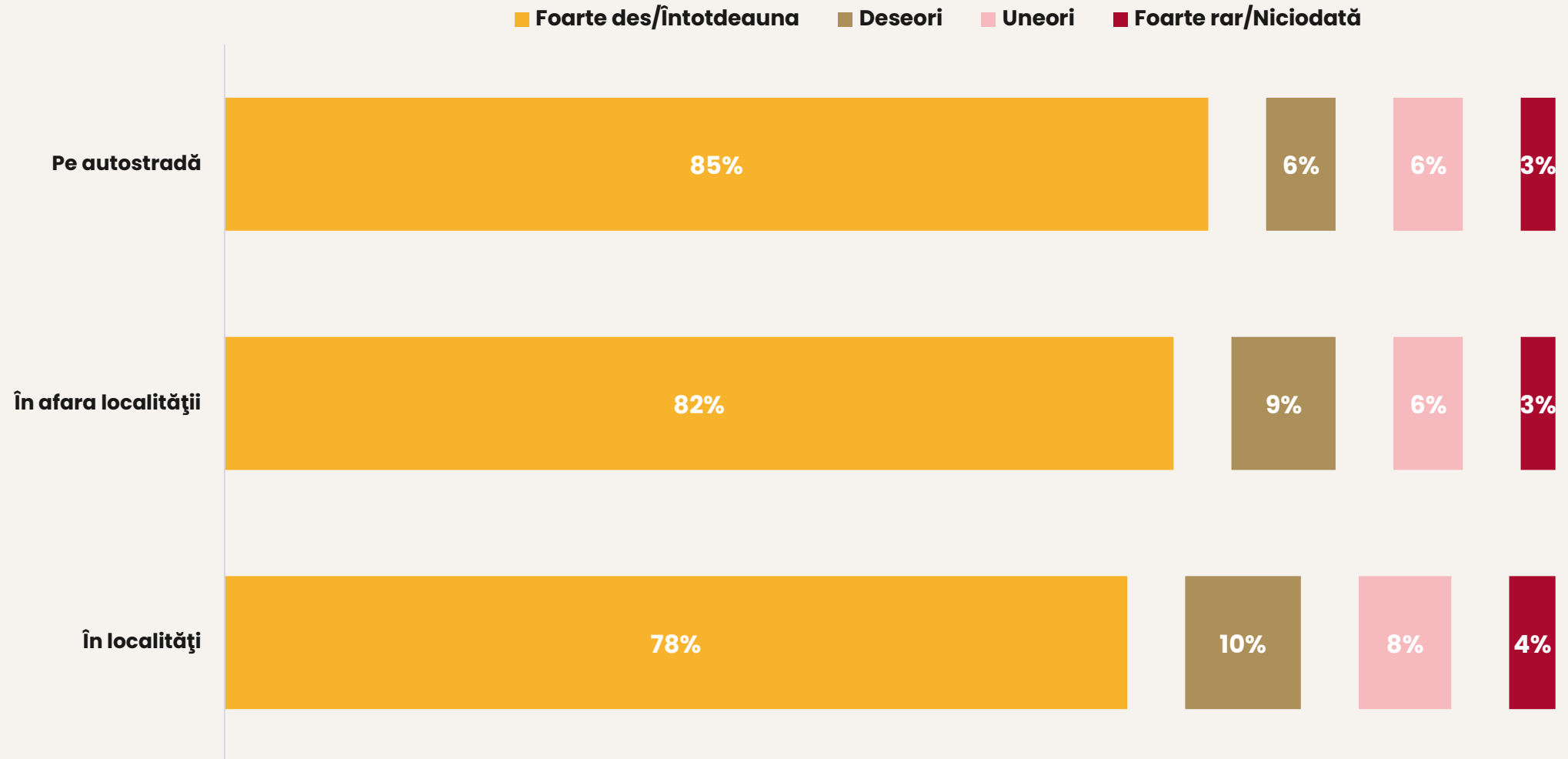
*Date prezentate pentru variantele de răspuns Total de acord/Mai degrabă de acord



1.4
Purtarea centurii de
siguranță



Frecvența purtării centurii de siguranță



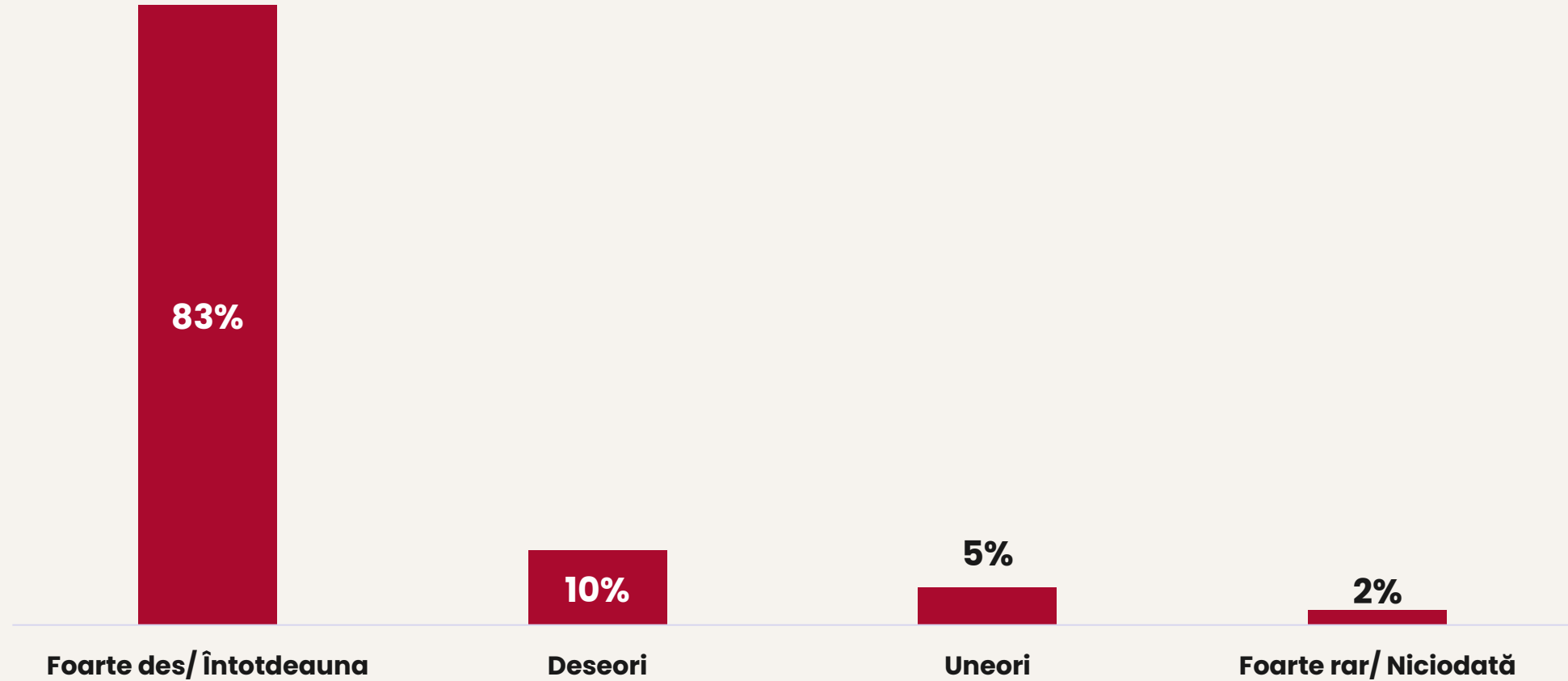
Q11. Cât de des folosiți centura de siguranță în deplasarea pe următoarele segmente de drumuri?

Tabel comparativ 8: Frecvența purtării centurii de siguranță

An →	2008	2010	2014	2018	2022	2026
În localități	34%	31%	28%	13%	13%	12%
În afara localității	17%	14%	11%	5%	7%	9%
Pe autostradă	13%	12%	8%	5%	7%	9%

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

Purtarea centurii de siguranță de către copii



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

Tabel comparativ 9: Purtarea 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%
2026	2%	5%

Percepții privind purtarea centurii de siguranță

■ Total de acord ■ Mai degrabă de acord ■ Mai degrabă dezacord ■ Total dezacord

Medii

În majoritatea accidentelor folosirea centurii de siguranță reduce riscul rănilor grave ale șoferilor și pasagerilor.



3,5

Utilizarea centurii ar trebui să fie obligatorie doar pentru pasagerii din față.



1,9

În localitate centura de siguranță nu este chiar atât de utilă/necesară.



1,6

Dacă mergi cu atenție nu este necesară centura de siguranță.



1,5

Dacă autoturismul are airbag-uri nu mai este necesară purtarea centurii de siguranță



1,4

Nu port centura deoarece mă incomodează.



1,4

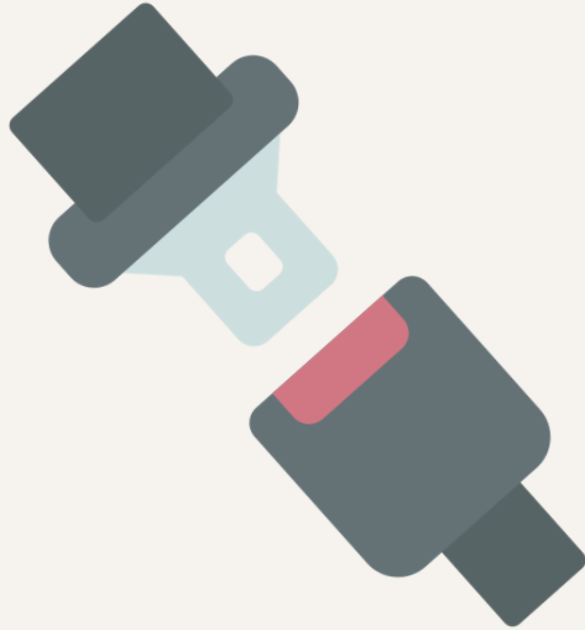
Q13. În ce măsură sunteți de acord cu următoarele afirmații?

Tabel comparativ 10: Percepții privind purtarea centurii de siguranță

An →	2008	2010	2014	2018	2022	2026
În majoritatea accidentelor folosirea centurii de siguranță reduce riscul rănilor grave a șoferilor și a pasagerilor.	69%	85%	87%	93%	91%	87%
Dacă mergi cu atenție nu este necesară centura de siguranță.	13%	17%	11%	11%	11%	16%
În localitate centura de siguranță nu este chiar atât de utilă/necesară.	–	40%	33%	20%	17%	19%
Nu port centura deoarece mă incomodează.	–	21%	17%	8%	11%	13%
Portul centurii ar trebui să fie obligatoriu doar pentru pasagerii din față.	–	40%	27%	18%	23%	27%

**Procentele celor care sunt de acord cu afirmațiile mai sus menționate*

Sanționarea pentru nepurtarea centurii de siguranță



10%

DA,
am fost sancționat

90%

NU,
nu am fost sancționat

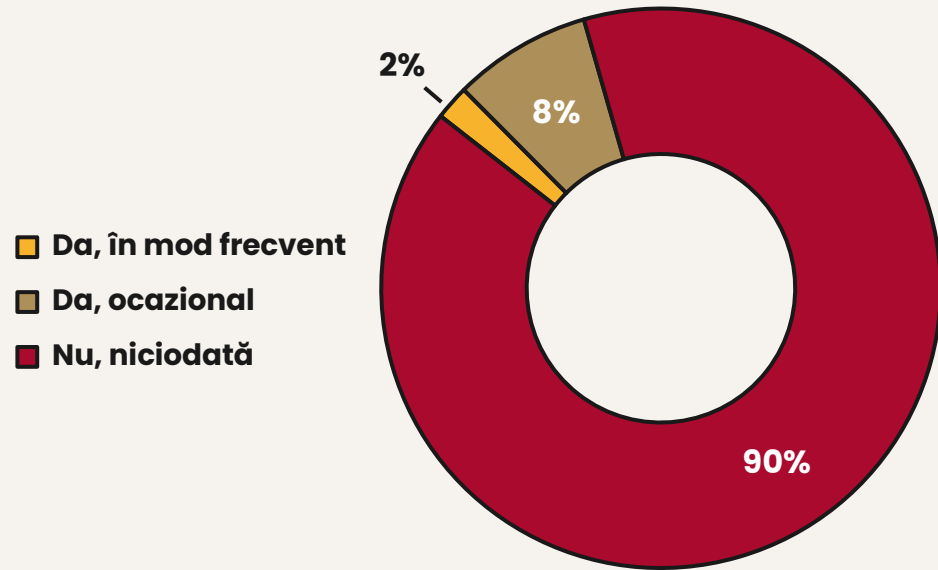
Q14. În ultimii trei ani, ați fost vreodată sancționat pentru nepurtarea centurii de siguranță?

Tabel comparativ 11: Sancționarea pentru nepurtarea centurii de siguranță

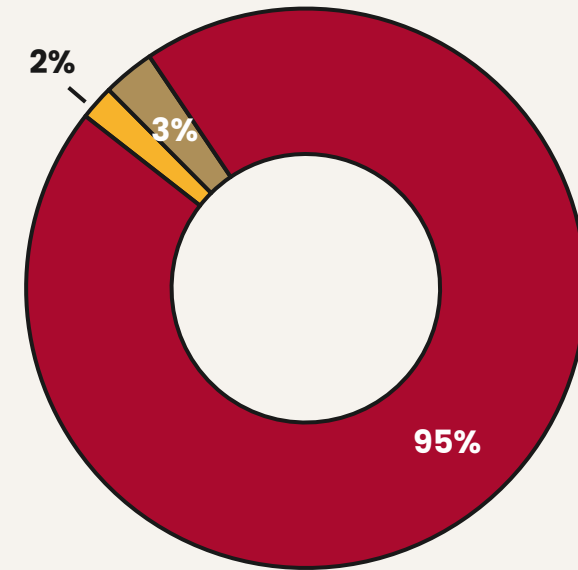
An	Da
2008	14%
2010	16%
2014	16%
2018	10%
2022	8%
2026	10%

1.5
Consumul de alcool și
substanțe
stupefiante/psihotrope la
volan

Conducerea sub influența alcoolului și a substanțelor psihoactive



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



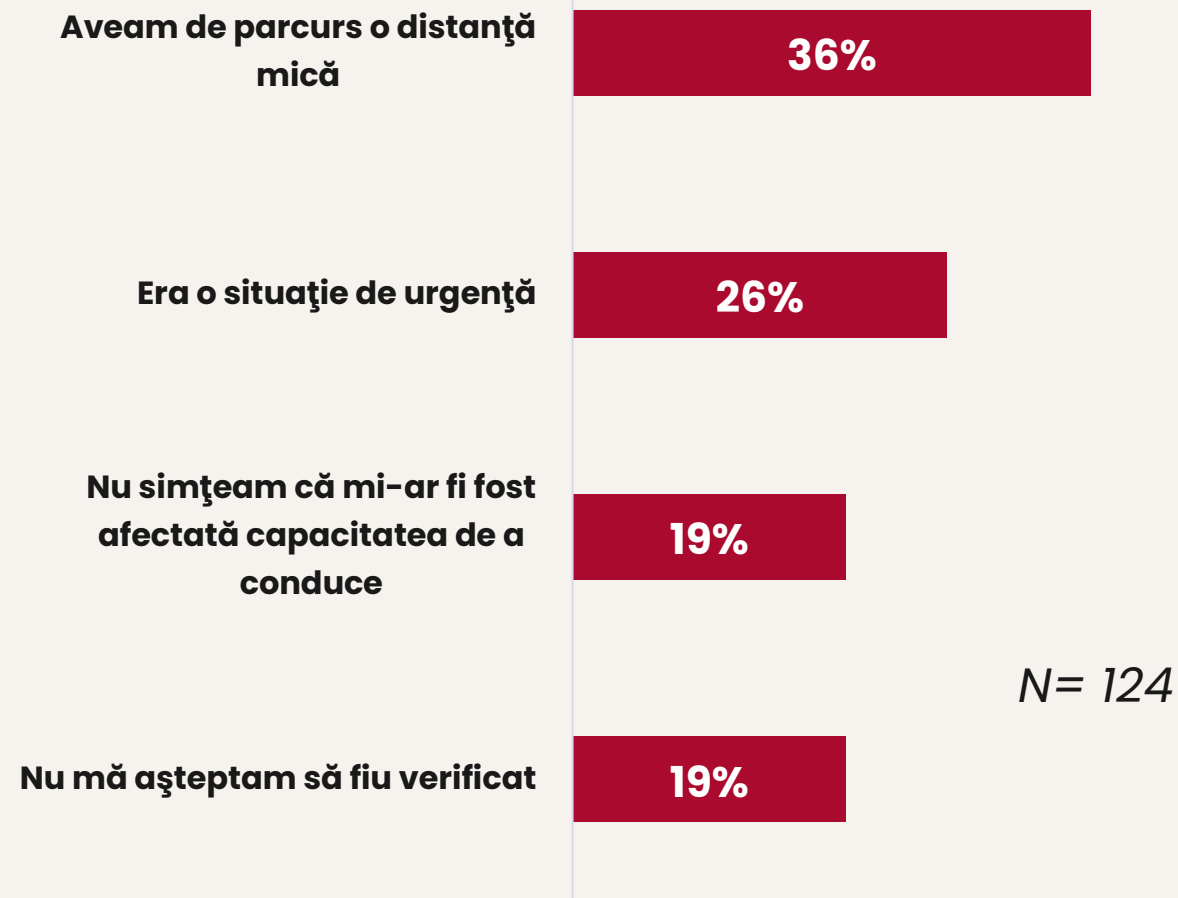
Q17. Vi s-a întâmplat să conduceți după ce ați consumat substanțe stupefiante/psihoactive?

Tabel comparativ 12: Conducusul după consumarea băuturilor alcoolice

An	Da
2008	29%
2010	23%
2014	16%
2018	9%
2022	10%
2026	10%



Motivele de condus sub influența alcoolului



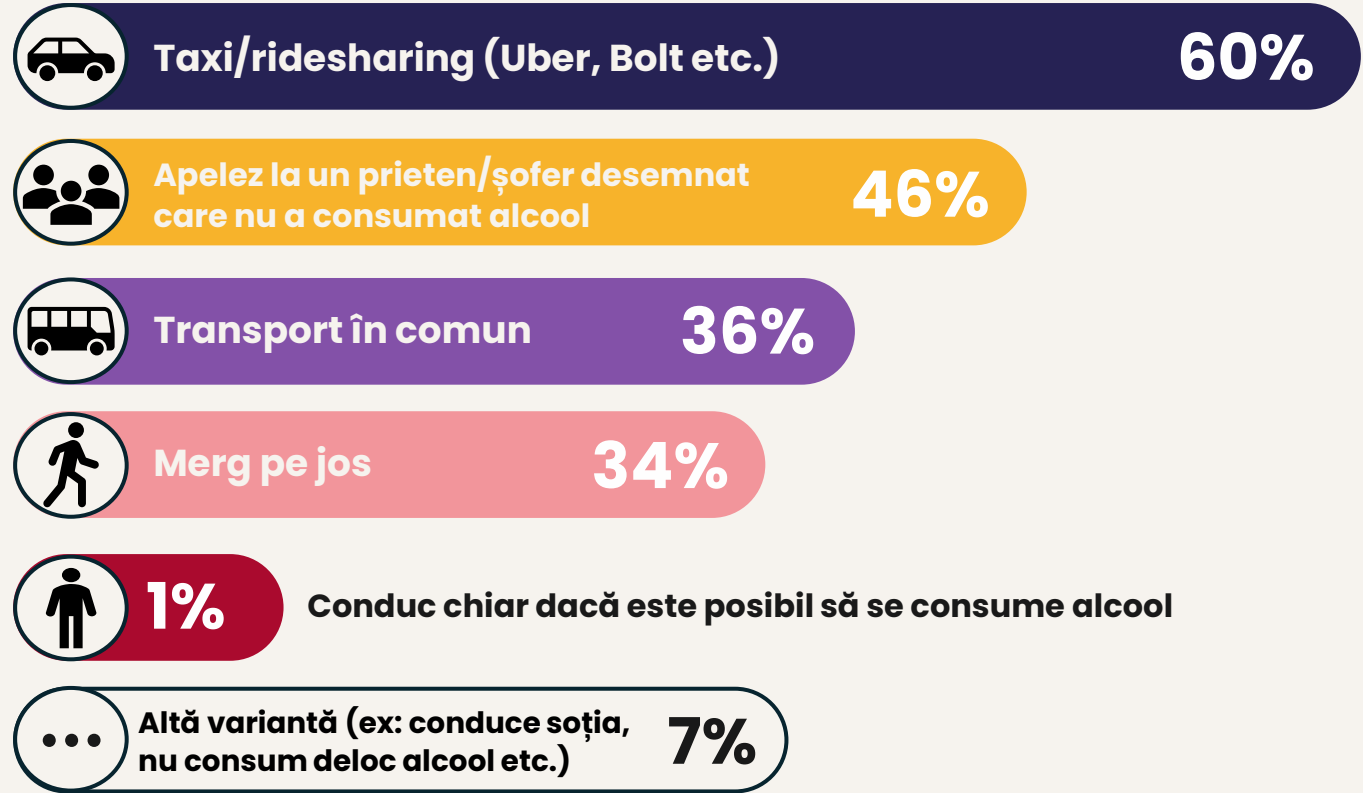
Q15.A Care a fost motivul principal pentru care ați condus după ce ați consumat băuturi alcoolice?

Limita percepută de alcool pentru conducere în siguranță în 2026

Q19. Care este cantitatea de alcool pe care credeți că o puteți consuma fără ca aceasta să vă diminueze capacitatea de a conduce în siguranță?

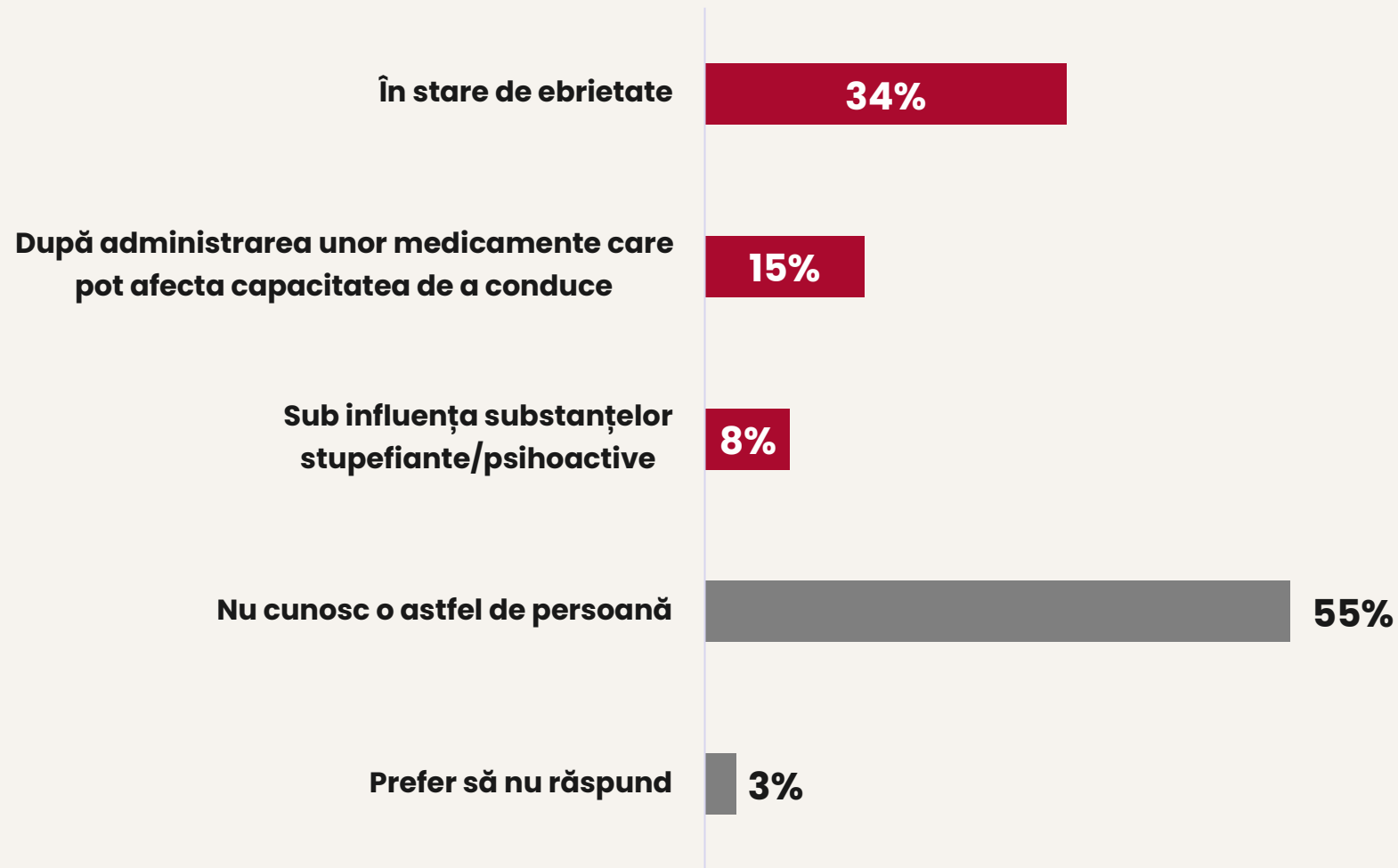
Bere		Vin		Spirtoase	
Deloc	58%	Deloc	64%	Deloc	70%
< 1 bere	10%	< 1 pahar	8%	Cel mult 40 ml	8%
1 bere	23%	1 pahar	19%	40 ml	14%
> 1 bere	9%	> 1 pahar	9%	> 40 ml	8%

Modalități de planificare a deplasării în contextul consumului de alcool



Q16. Cum vă organizați deplasarea atunci când știți că este posibil să consumați alcool? (răspuns multiplu)

Conducerea sub influența substanțelor interzise în cercul apropiat



Q18. Cunoașteți o persoană apropiată (membru al familiei, prieten, cunoștință) care a condus cel puțin o dată în următoarele situații? (răspuns multiplu)

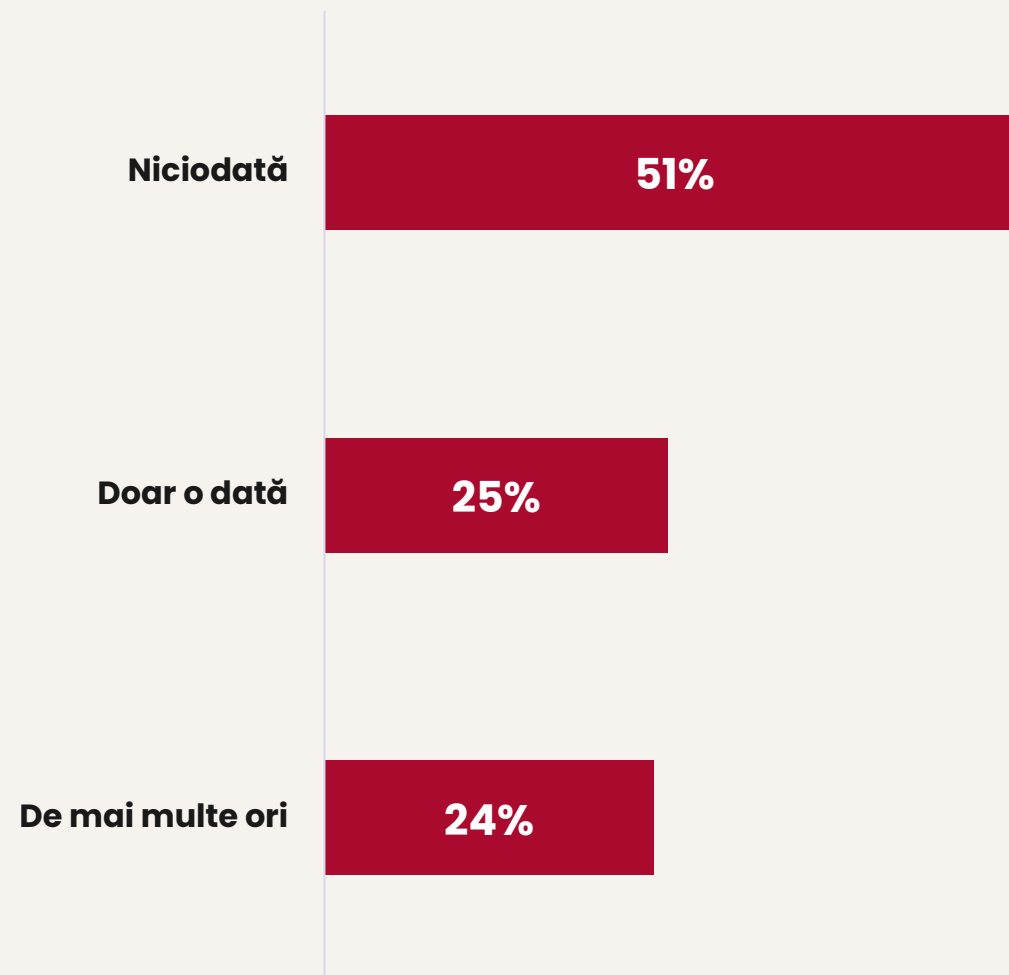
Alternative preferate de băuturi non-alcoolice



- 4. Nu aleg în mod special o alternativă 7%
- 5. Altele (ex: cafea, ceai etc.) 1%

Q20. Ce tip de băuturi alegeți atunci când evitați consumul de alcool, de exemplu pentru că urmează să conduceți? (răspuns multiplu)

Frecvența verificării cu etilotestul

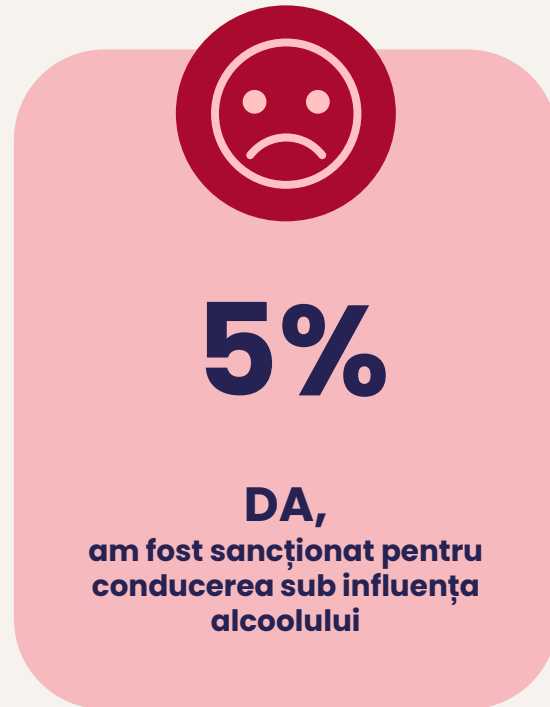


Q21. În ultimii trei ani, de câte ori ați fost verificat cu etilotest?

Tabel comparativ 13: 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%
2026	24%	25%	51%

Sanționarea pentru conducerea sub influența alcoolului

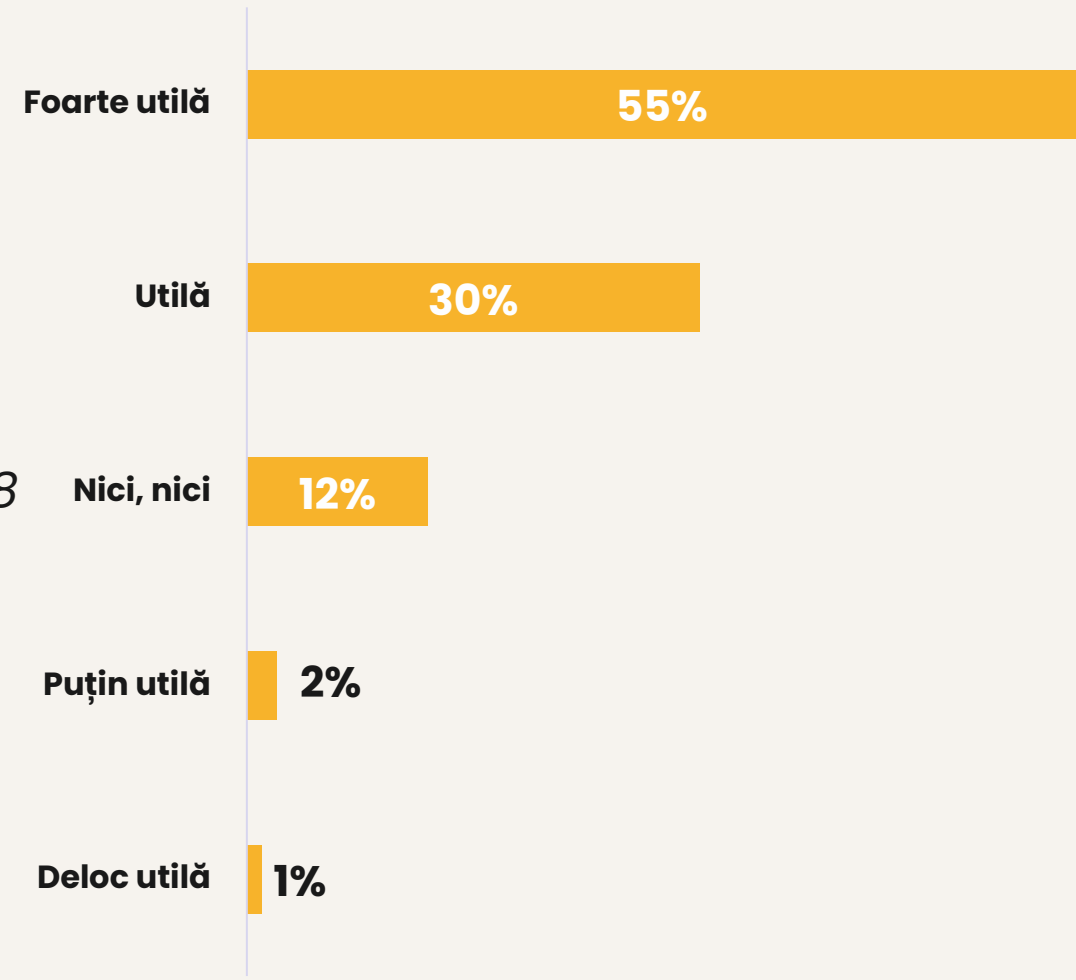
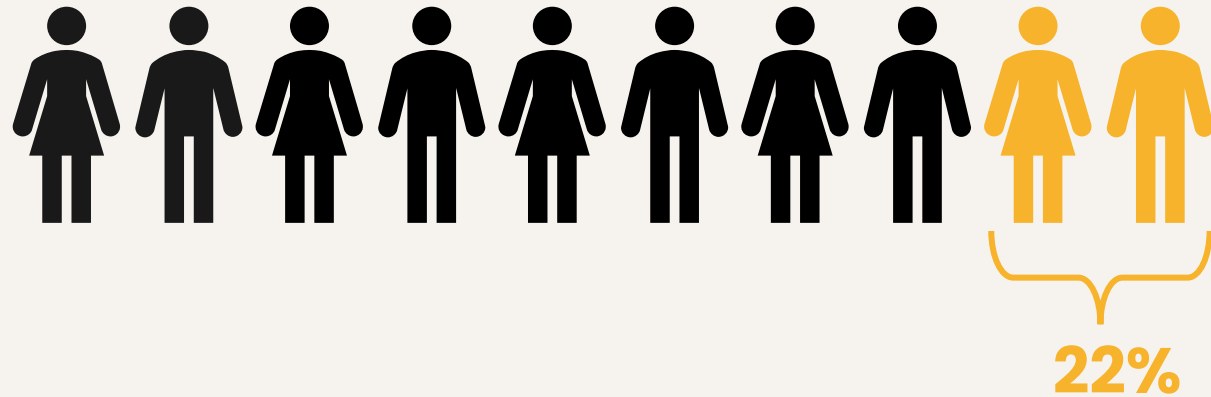


Q22. În ultimii trei ani, ați fost vreodată sancționat pentru conducerea sub influența alcoolului?

Tabel comparativ 14: 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%
2026	0%	5%	95%	-

Gradul de cunoaștere a Aplicației ZeroLaMie și utilitatea percepută

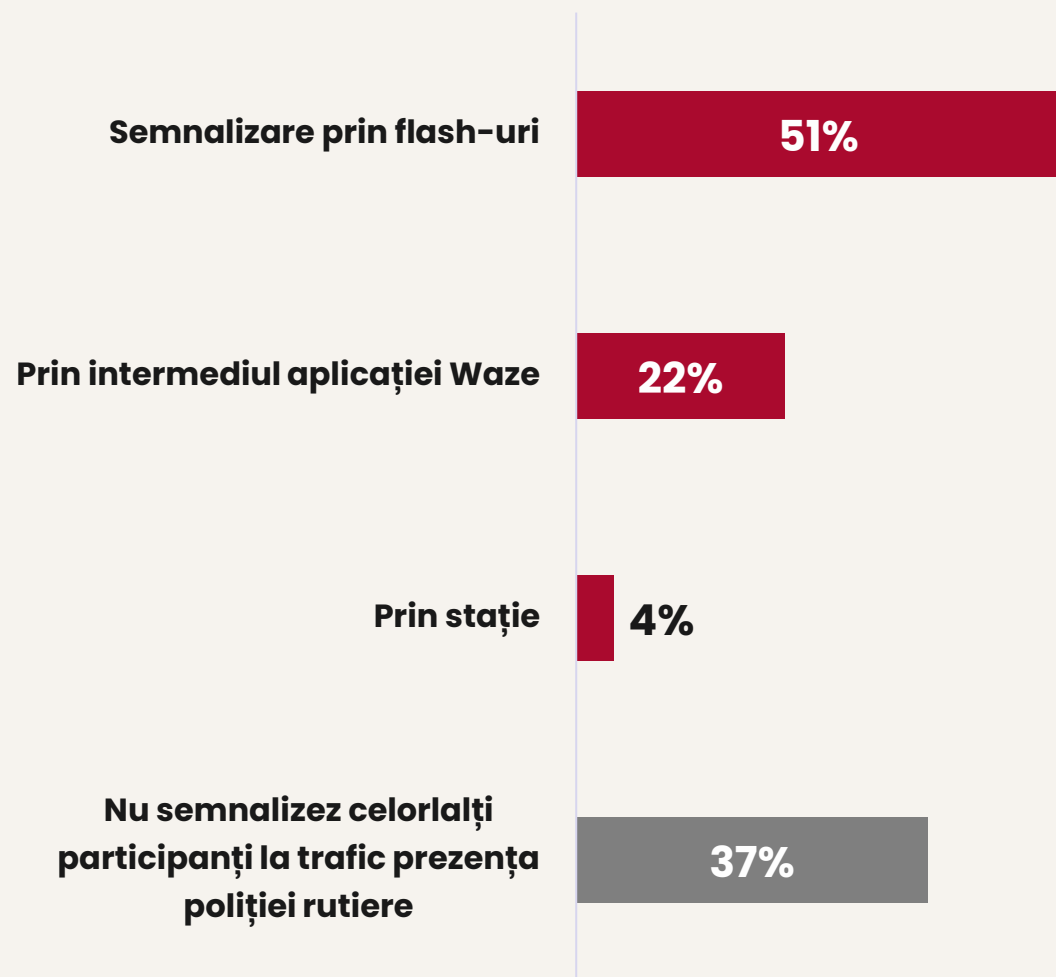


Q23. Ați auzit de Aplicația ZeroLaMie?

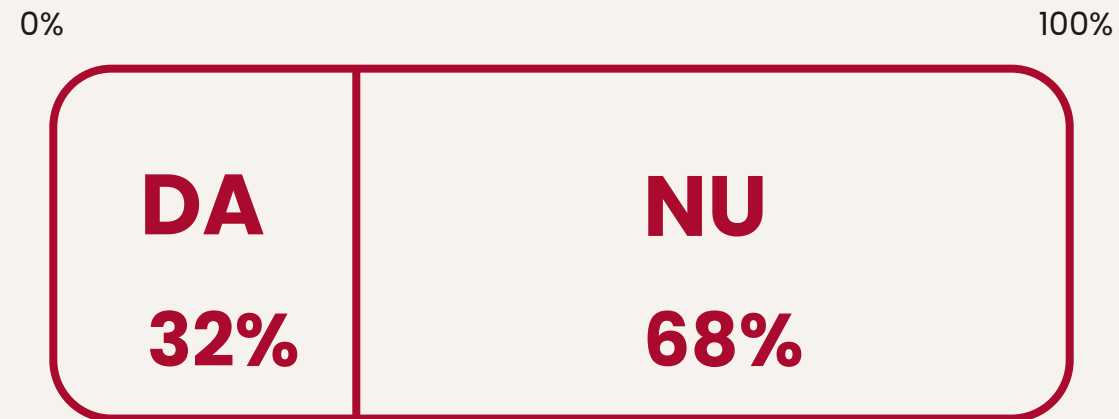
Q23.A Cât de utilă considerați că este o astfel de aplicație?

1.6
Agresivitatea în trafic

Modalități de semnalizare a prezenței poliției rutiere



Q24. Care este modalitatea prin care dumneavoastră semnalizați celorlalți participanți la trafic prezența poliției rutiere? (răspuns multiplu)



N=754

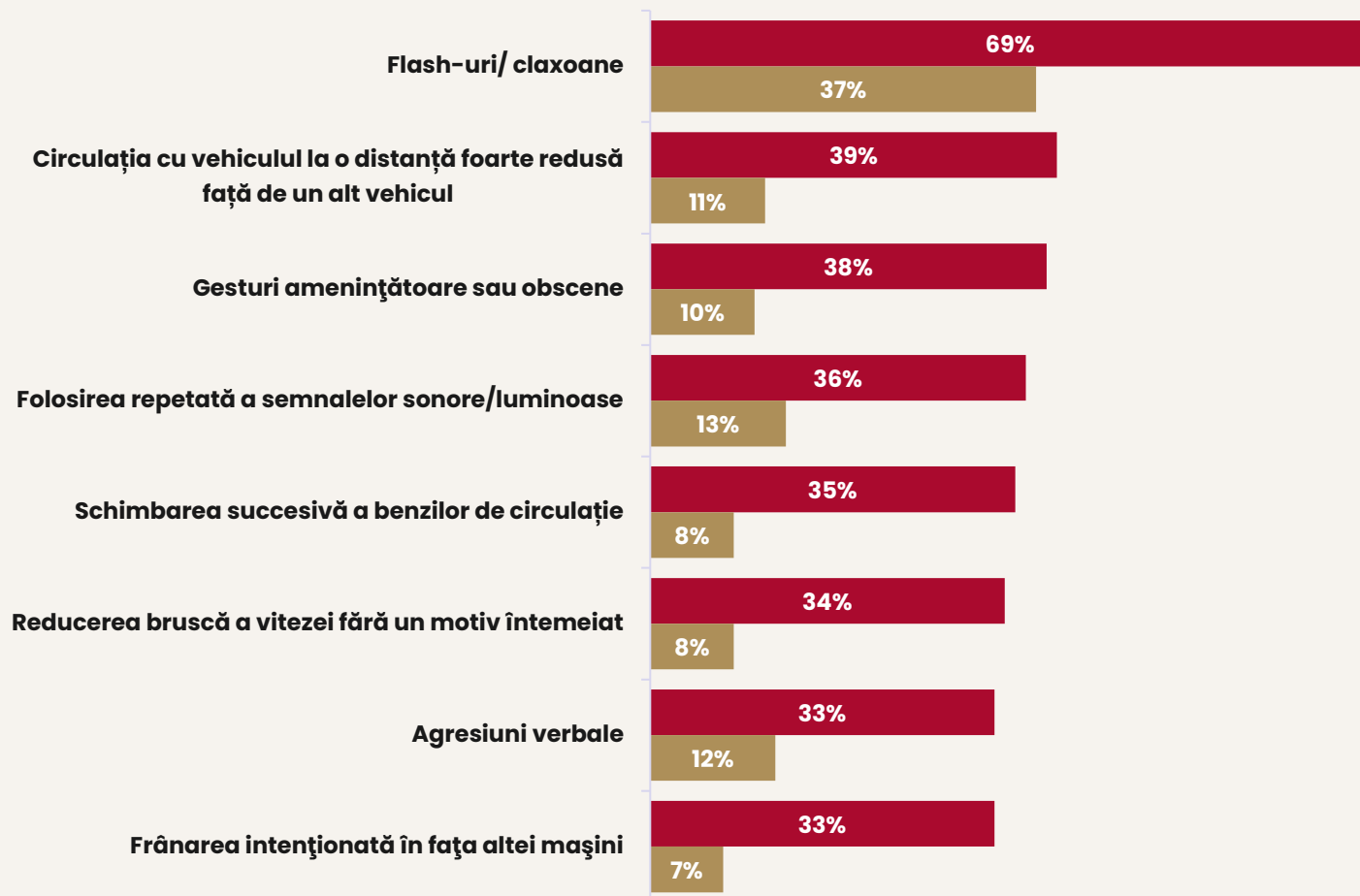
Q24.A Considerați că gestul dumneavoastră de a semnaliza prezența poliției rutiere poate avea efecte negative asupra siguranței traficului?

Concepte cheie - disonanța cognitivă redusă prin comportament prosocial

- „Bunul samaritean” - sentimentul de solidaritate dintre șoferi reduce vinovăția care ar trebui resimțită în urma semnalării Poliției Rutiere și ajută la negarea impactului negativ asupra siguranței traficului a acestui comportament

Agresiuni în trafic

■ Am fost victima acestui comportament ■ Am fost agresor față de alți participanți la trafic prin acest comportament



	Am fost victima acestui comportament	Am fost agresor față de alți participanți la trafic prin acest comportament
Depasarea cu faza lungă, cu intenția de a intimida	29%	13%
Blocarea altei mașini în parcare	25%	9%
Accelerarea repetată a motorului	23%	11%
Pornirea vehiculului prin patinarea excesivă a roților	19%	7%
Blocarea altei mașini în trafic	14%	6%
Conducerea mopedului/motocicletei având în contact cu partea carosabilă numai una dintre roți	12%	4%
Realizarea intenționată a unui derapaj controlat	11%	7%
Mersul cu spatele în scopul intimidării celor care circulă în spatele acestuia	9%	5%
Urmăriri în trafic	8%	5%
Întoarcerea vehiculului prin folosirea frânei de ajutor	7%	5%
Agresiuni fizice	6%	5%

Q25. În ultimele 6 luni ați fost victima unor comportamente agresive în trafic din partea celorlalți șoferi, prin...?

Q26. În ultimele 6 luni a fost vreodată cazul ca, din diverse motive, să adoptați un astfel de comportament față de ceilalți șoferi:

Tabel comparativ 15: Agresiuni în trafic

An →	2008	2010	2014	2018	2022	2026
Victime ale agresiunilor						
Flash-uri/claxoane	-	79%	71%	71%	80%	69%
Gesturi amenințătoare sau obscene	-	48%	41%	47%	49%	38%
Agresiuni verbale	-	44%	38%	40%	48%	33%
Frânarea intenționată în fața dvs.	-	33%	31%	35%	36%	33%
Blocarea mașinii în parcare	-	39%	23%	19%	29%	25%
Blocarea mașinii în trafic	-	15%	10%	10%	18%	14%
Urmăriri în trafic	-	5%	4%	6%	9%	8%
Agresiuni fizice	5%	3%	2%	3%	6%	6%

An →	2008	2010	2014	2018	2022	2026
Agresori						
Flash-uri/claxoane	-	55%	44%	23%	40%	37%
Gesturi amenințătoare sau obscene	-	13%	9%	5%	13%	10%
Agresiuni verbale	-	21%	14%	8%	16%	12%
Frânarea intenționată în fața altei mașini	-	5%	3%	2%	7%	7%
Blocarea mașinii în parcare	-	10%	4%	2%	7%	9%
Blocarea mașinii în trafic	-	3%	1%	1%	5%	6%
Urmăriri în trafic	-	2%	1%	1%	5%	5%
Agresiuni fizice	2%	1%	0%	1%	4%	5%

Scorul agresivității

An →	2010	2014	2018	2022	2026
Scor agresivitate in trafic	9%	6%	4%	9%	9%
Scor victimizare în trafic	24%	20%	22%	26%	22%

Categoriile de șoferi în funcție de scorul agresivității

Șoferi non-conflictuali

88%

Șoferi irascibili

7%

Șoferi agresivi

5%

Victimă ocazională

69%

Victimă frecventă

26%

Victimă sistemică

5%

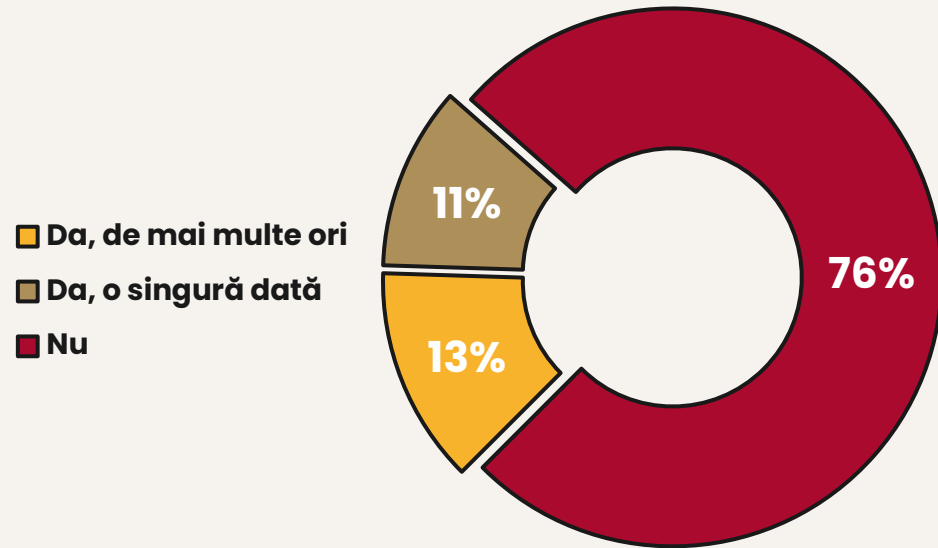
*Calculate pe baza răspunsurilor de la întrebările Q25 și Q26.

Tabel comparativ 16: Categoriile de șoferi în funcție de scorul agresivității

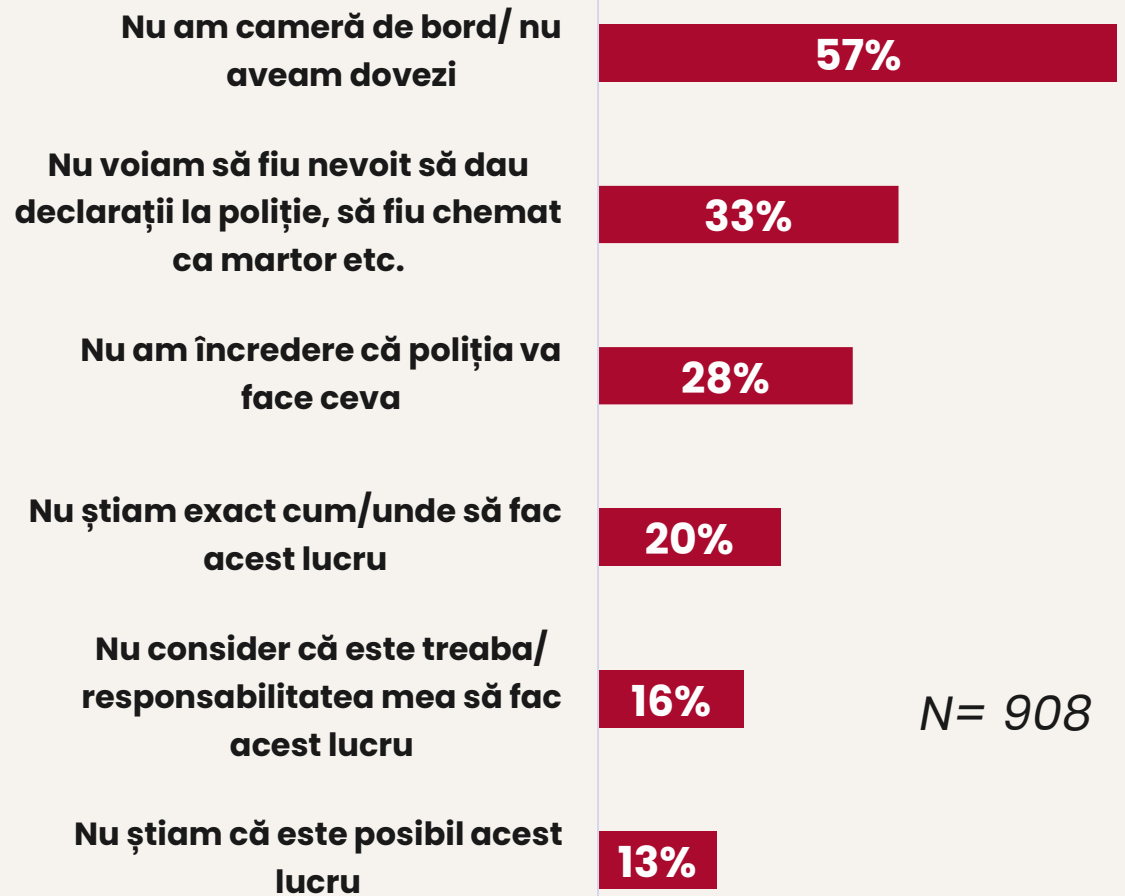
An →	2010	2014	2018	2022	2026
Categoriile de victime ale agresiunilor					
Victime ocazionale	66%	72%	69%	63%	69%
Victime frecvente	28%	24%	26%	31%	26%
Victime sistemice	6%	5%	5%	6%	5%

An →	2010	2014	2018	2022	2026
Categoriile de agresori					
Șoferi non-conflictuali	88%	92%	95%	88%	88%
Șoferi irascibili	7%	5%	3%	7%	7%
Șoferi agresivi	5%	3%	2%	5%	5%

Sesizarea comportamentelor agresive ale participanților la trafic către poliție



Q27. Ați sesizat vreodată către poliție comportamentele agresive ale celorlalți participanți la trafic?



Q27.A De ce nu ați sesizat poliției comportamentele agresive ale celorlalți participanți la trafic? (răspuns multiplu)

1.7
**Percepții cu privire la
acordarea amenzilor în
trafic**

Percepția asupra cunoașterii legislației în baza căreia se aplică amenzi în trafic

Cunoaștere

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.

80%

20%

Un șofer poate fi amendat dacă incomodează bicicliștii/ conducătorii de trotinete în trafic.

69%

31%

Un șofer poate fi amendat dacă anunță ceilalți participanți la trafic prin flash-uri de existența unui radar.

60%

40%

Un șofer poate fi amendat dacă folosește flash-urile pentru a solicita unui alt participant la trafic să îi permită efectuarea unei depășiri.

49%

51%

Percepție

Aplicațiile de monitorizare a traficului și de semnalizare a organelor de poliție (ex. Waze) favorizează nerespectarea regulilor de către conducătorii auto.

42%

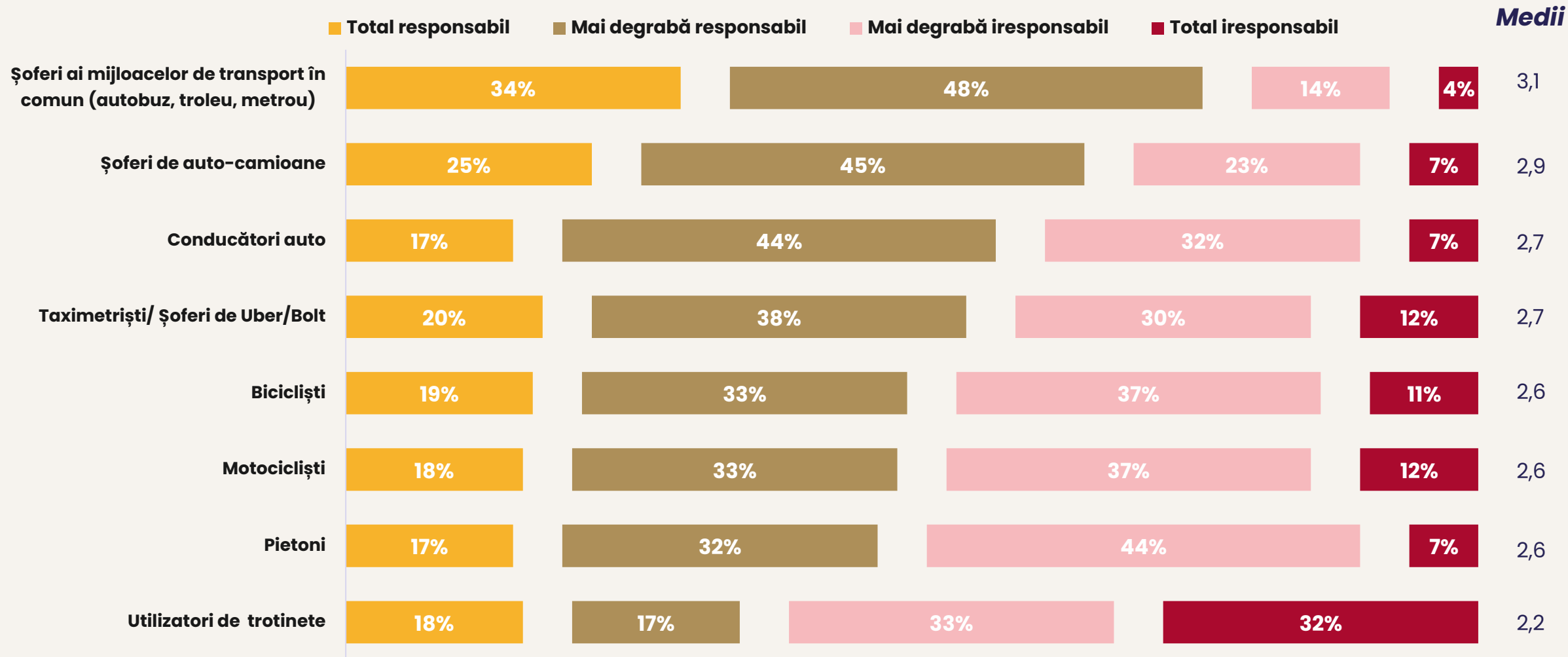
58%

■ Adevărat
■ Fals

Q28. Vă rog să ne spuneți dacă dumneavoastră credeți că următoarele afirmații sunt adevărate sau false:

1.8 Comportamente în trafic

Evaluarea comportamentului participanților la trafic



Q29. Cum evaluați comportamentul următoarelor categorii de participanți la trafic?

1.9 Surse de informare cu privire la legislația rutieră

Sursele de informare cu privire la schimbările din legislație

Top 3 surse

Site-urile oficiale ale instituțiilor 60%

Presă scrisă (ziare, reviste, cărți) 34%

De pe pagini specializate în legislație 34%



Surse secundare

Grupuri de Facebook, Instagram 27%

Modele de inteligență artificială (ChatGPT, Gemini, Deepseek etc.) 12%

Aplicații 25%

Forumuri 11%

Clipuri explicative de pe YouTube 14%

TikTok-ul 11%

Surse nesemnificative

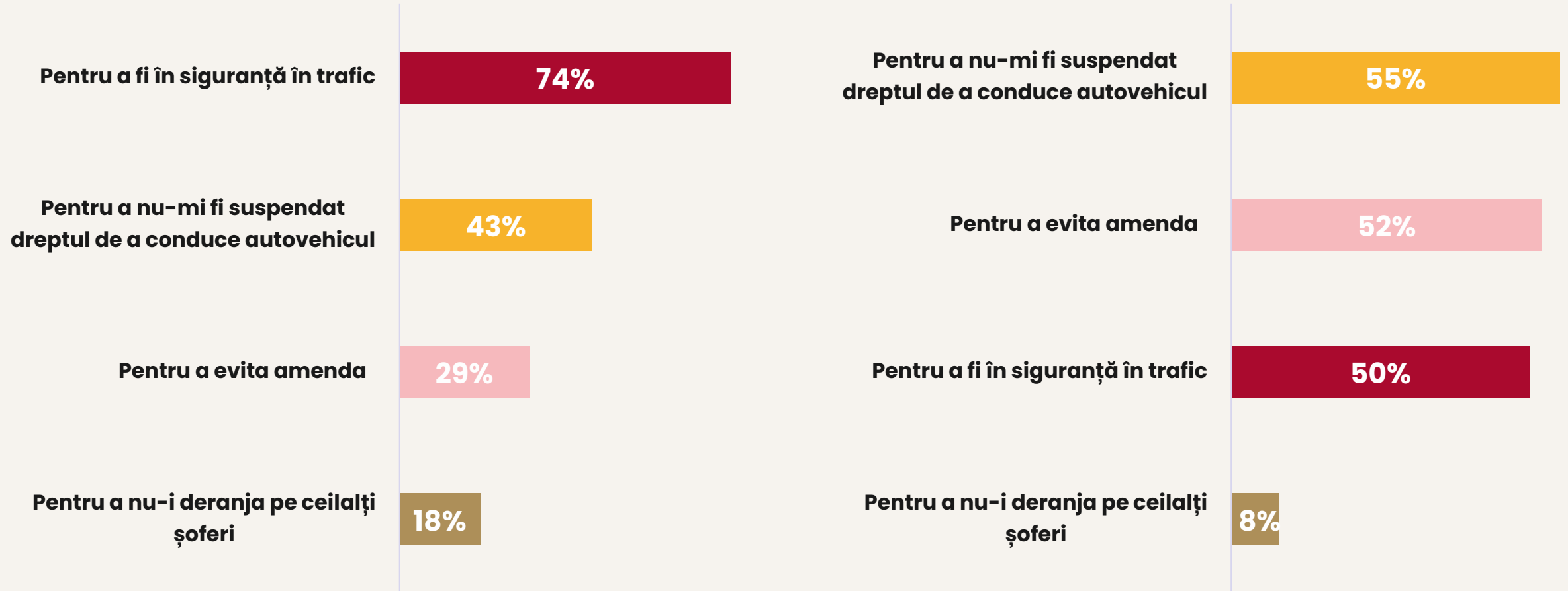
Bloguri/ Vloguri 8%

Nu se informează 6%

Altă variantă (ex: știri la TV, prieteni etc.) 2%

Q30. Care sunt principalele 3 surse din care vă informați cu privire la schimbările legislației rutiere din România? (răspuns multiplu)

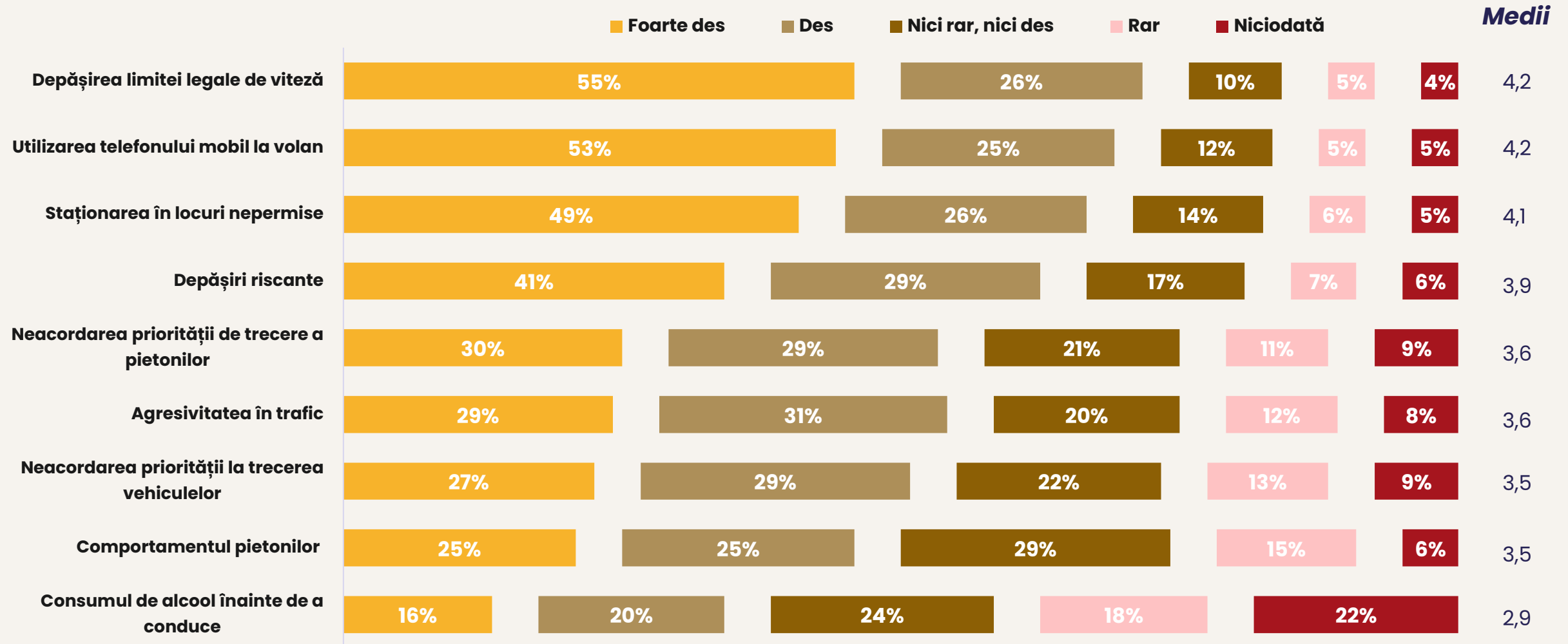
Motivele respectării regulilor de circulație



Q31. În general care sunt motivele **pentru care respectați regulile de circulație?**
(răspuns multiplu)

Q32. Care apreciați că sunt motivele **pentru care ceilalți conducători auto respectă regulile de circulație?**
(răspuns multiplu)

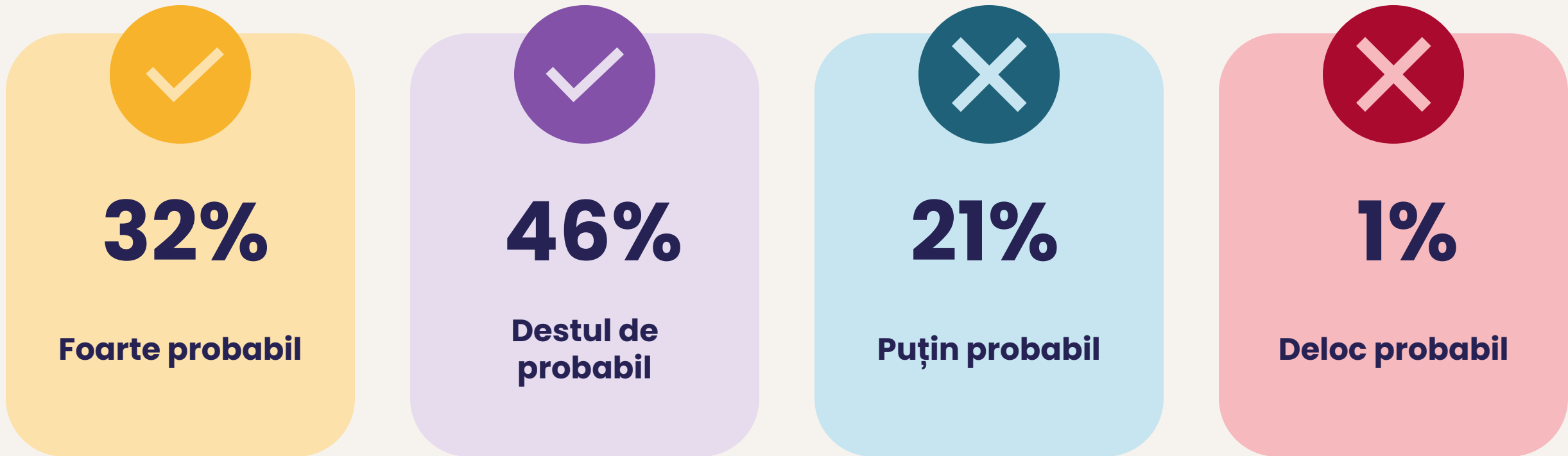
Frecvența comportamentelor deviante în traficul românesc



*Răspunsuri recodificate din scala 1-10 în scală 1-5.

Q33. Cât de des întâlniți următoarele comportamente în traficul din România?

Probabilitatea de a fi sancționat pentru nerespectarea regulilor de circulație



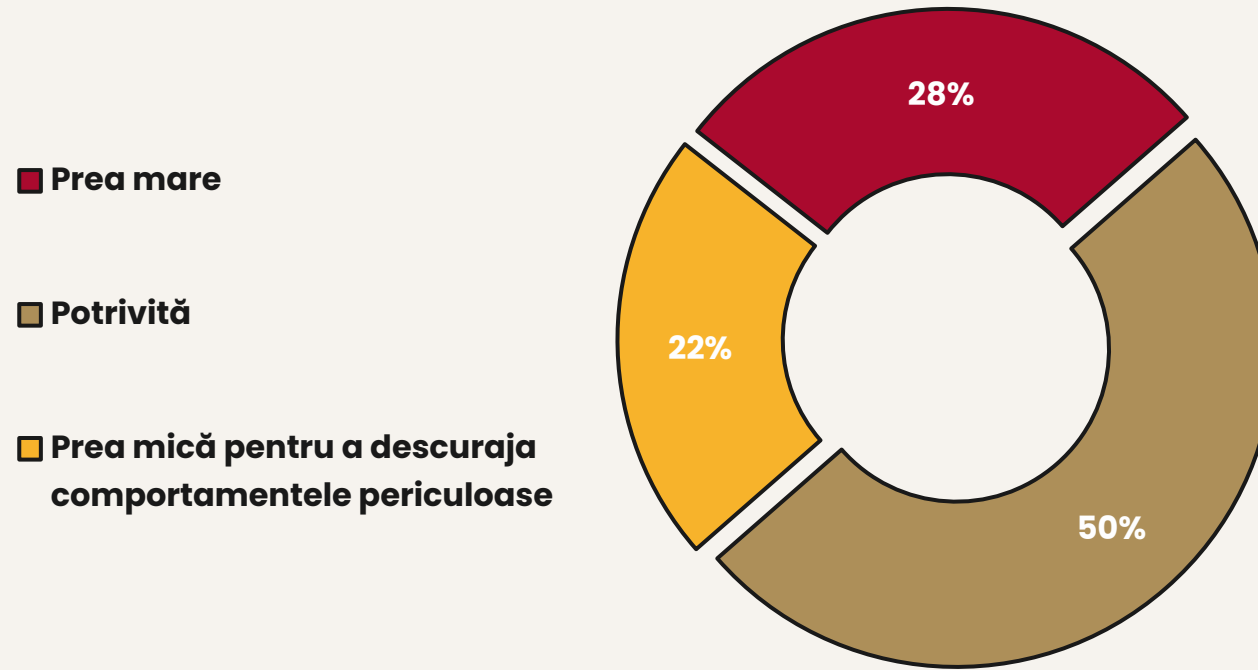
Q34. Cât de probabil credeți că este ca un șofer care încalcă regulile de circulație să fie sancționat?

Descurajarea încălcării legii prin sancțiuni rutiere



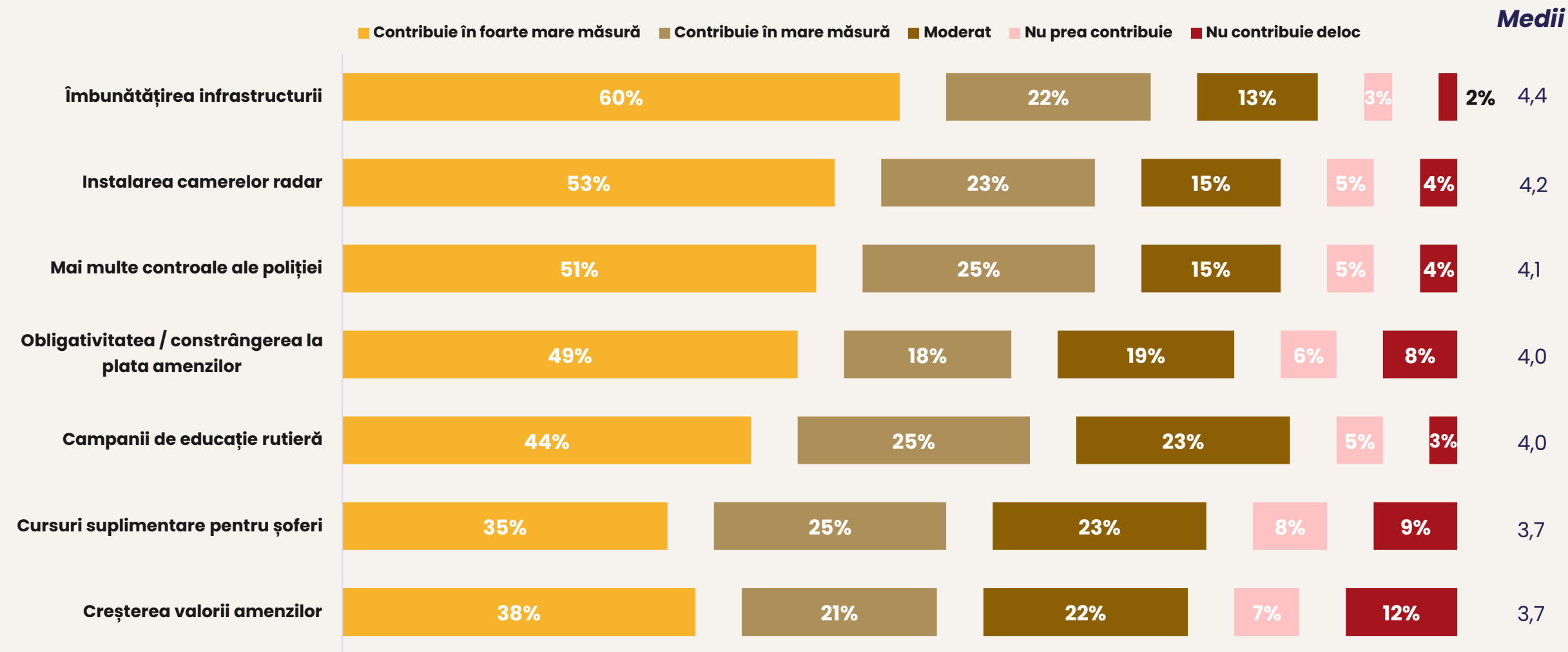
Q35. În ce măsură considerați că sancțiunile rutiere actuale descurajează încălcarea regulilor de circulație?

Percepția asupra valorii amenzilor rutiere



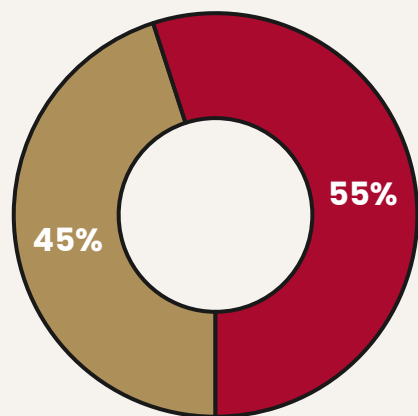
Q36. Considerați că valoarea amenzilor pentru încălcarea regulilor de circulație este:

Topul măsurilor pentru siguranța rutieră

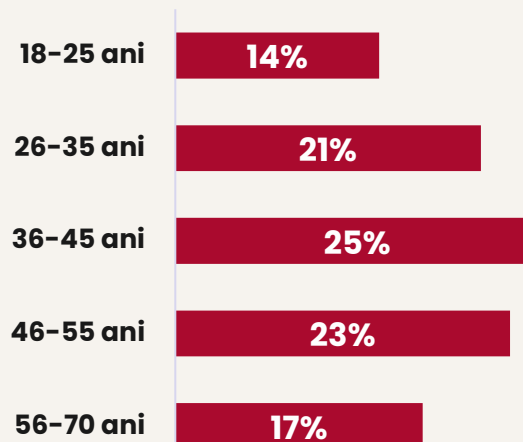


Q37. Pe o scală de la 1 la 5, unde 1 înseamnă „nu contribuie deloc”, iar 5 înseamnă „contribuie în foarte mare măsură”, în ce măsură considerați că următoarele măsuri contribuie la reducerea accidentelor rutiere?

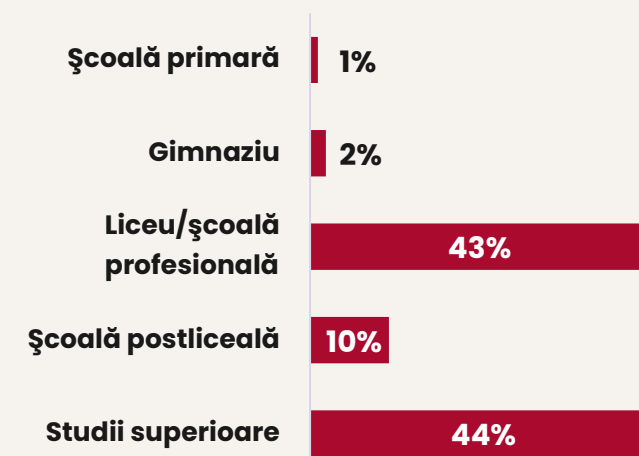
Datele socio-demografice



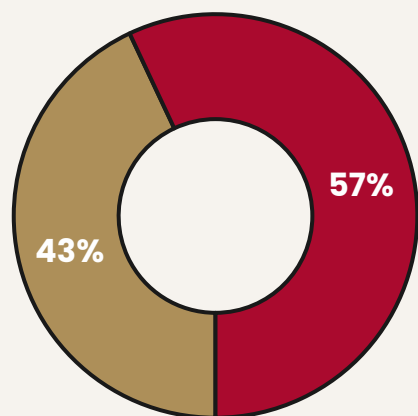
Genul:



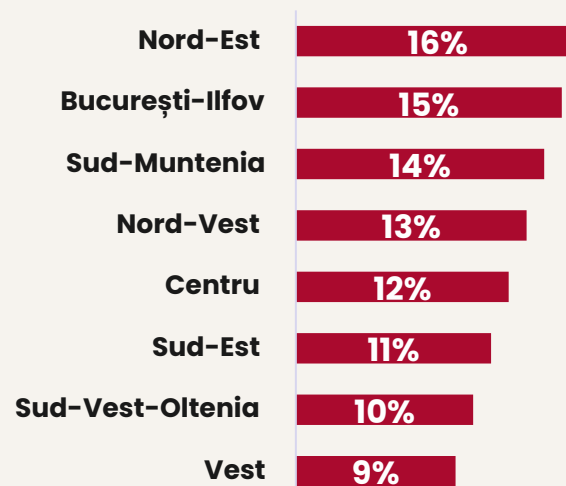
Vârsta:



Educația:



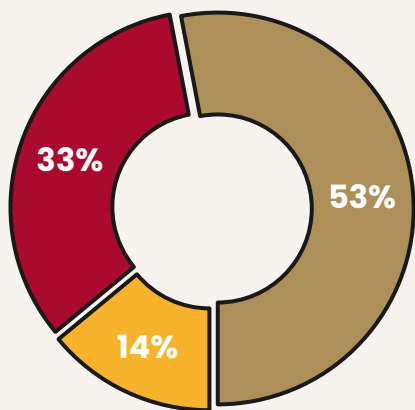
Mediu de rezidență:



Regiune:

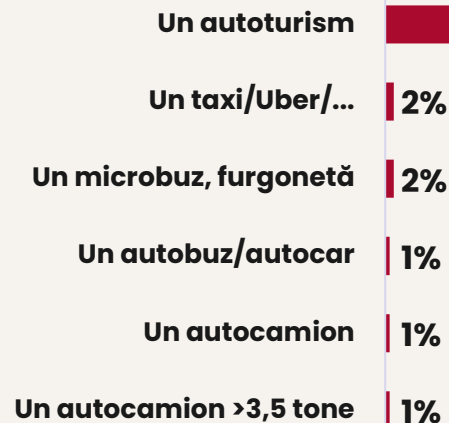


Frecvența condusului:

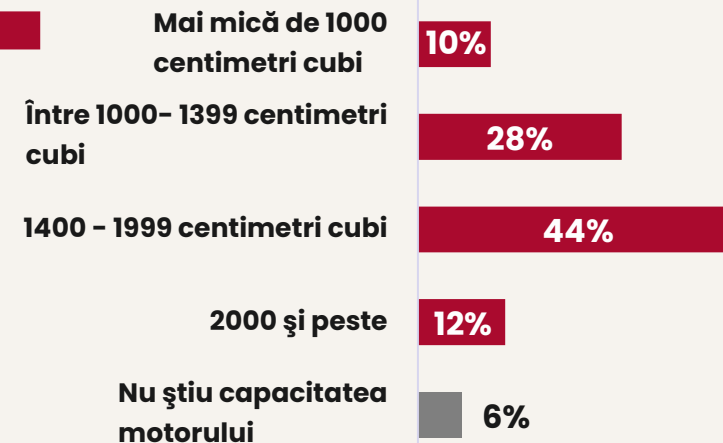


D4. Din perspectiva relației dintre ocupația dvs. și șofat care dintre situațiile următoare vi se potrivește cel mai bine?

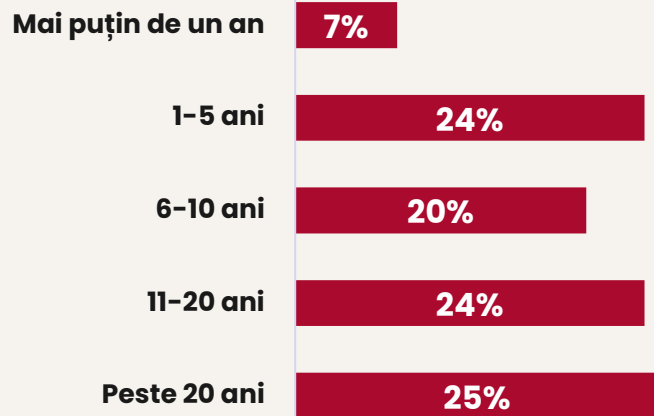
- Am atestat de șofer profesionist și conduc în timpul serviciului
- Conduc în timpul serviciului, dar nu am atestat de șofer profesionist
- Conduc cu alte ocazii



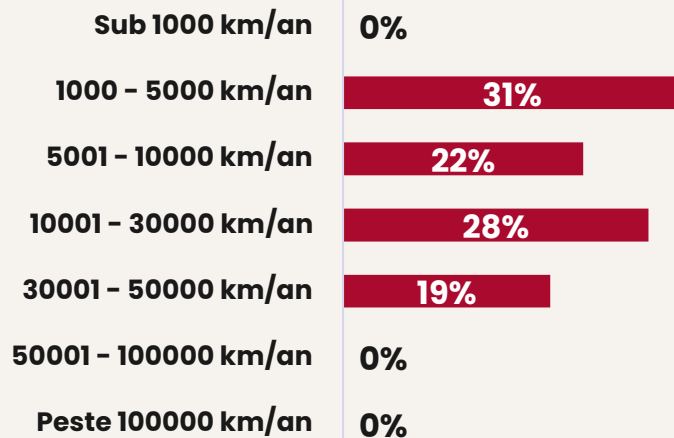
D6. Autovehicul pe care îl conduceți de obicei este...



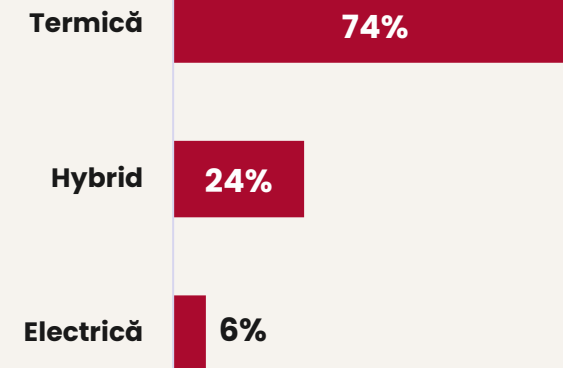
D7. Ce capacitate cilindrică are motorul autoturismului pe care îl conduceți cel mai des?



D8. De cât timp conduceți?



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



D11. Ce tip de autovehicul dețineți: (răspuns multiplu)

Concluziile studiului

Concluzii- Percepții generale privind traficul

- ☉ **66% dintre șoferi** declară că **se simt în siguranță în trafic**
- ☉ **Nivelul de siguranță perceput** este în **creștere constantă**, atingând **cel mai înalt prag în 2026**
- ☉ Această creștere este asociată cu:
 - monitorizarea vitezei prin camerele fixe și
 - sancționarea abaterilor
- ☉ **1 din 3 șoferi** se simte **nesigur în traficul din România**
- ☉ Principalele motive:
 - nerespectarea regulilor de către ceilalți participanți
 - manevre riscante în trafic
 - starea infrastructurii

- ☉ Peste 60% dintre șoferii români consideră că:
 - aglomerația a crescut
 - comportamentul în trafic s-a deteriorat
- ☉ **50%** percep **activitatea Poliției Rutiere ca fiind relativ constantă, nici nu s-a înrăutățit, nici nu s-a îmbunătățit**
- ☉ Categoriile care se simt în mai mare măsură în siguranță:
 - bărbații
 - tinerii (18-25 ani)
 - șoferii cu atestat profesionist care conduc în timpul serviciului

Concluzii- Viteza în trafic

- ⦿ **Depășirea vitezei** apare cel mai frecvent **între localități**- 20% dintre șoferi o fac frecvent sau foarte frecvent
- ⦿ **Comparativ cu 2022:** se observă o scădere a depășirilor de viteză asociată cu
 - controale mai stricte și
 - monitorizare video
- ⦿ Categoriile cu risc ridicat de a depăși viteza legală:
 - bărbați
 - tineri (18-25 ani)
 - șoferi în interes de serviciu, cu atestat profesional
 - posesori de autoturisme cu motoare mari (>2000 cm cubi)
 - cei care conduc de mai puțin de 1 an
- ⦿ **Contextul influențează acest comportament:**
 - 60% accelerează în depășiri
 - 45% pe drum liber
 - 41% pentru a ține pasul cu traficul
 - 39% din grabă

- ⦿ **Radarul** este perceput ca fiind:
 - prezent „uneori” (42%) și
 - „deseori” (35%)
- ⦿ **94% susțin instalarea camerelor fixe** pentru **monitorizarea respectării regulilor de circulație**
- ⦿ **79%** nu au fost sancționați în ultimii 3 ani pentru depășirea limitei legale a vitezei
- ⦿ Au fost sancționați mai frecvent:
 - bărbații
 - tinerii (18-25 ani)
 - șoferii în interes de serviciu, cu atestat de șoferi profesioniști

Concluzii- Atitudini și comportamente de risc în trafic

- ☉ **Șoferii condamnă ferm consumul de alcool și substanțe psihoactive**
- ☉ Există toleranță mai ridicată pentru abateri „uzuale” (ex: depășirea vitezei – percepută ca cea mai puțin gravă)
- ☉ **În 2026 se observă o creștere a unor comportamente de risc, precum:**
 - nerespectarea distanței de autovehiculului din față (+13%)
 - mâncatul la volan (+12%)
- ☉ Tendința indică:
 - scăderea disciplinei rutiere
 - creșterea neatenției în trafic

- ☉ Utilizarea telefonului la volan:
 - **31% vorbesc fără hands-free**
 - 12% folosesc rețele sociale în timpul condusului
- ☉ Așteptări față de autorități:
 - 82% susțin aplicarea mai fermă a legii
 - 76% doresc mai mulți polițiști în trafic
- ☉ **Tinerii (18-25 ani):** mai toleranți față de consumul unei mici cantități de substanțe stupefiante/psihoactive la volan comparativ cu celelalte grupe de vârstă

Concluzii- Purtarea centurii de siguranță

- ③ Majoritatea șoferilor poartă centura, **dar 12% o folosesc rar sau deloc în localitate**
- ③ Categoriile de risc:
 - bărbați
 - tineri (18-25 ani)
 - șoferi profesioniști cu atestat, care conduc în timpul serviciului
 - cei care conduc de mai puțin de 1 an
- ③ Siguranța copiilor:
 - **83% dintre șoferi respectă constant utilizarea centurii de către copii**
 - comportamentul este în îmbunătățire față de 2022

- ③ 87% dintre șoferi recunosc rolul centurii în reducerea rănilor grave, **totuși persistă convingeri eronate legate de centura de siguranță:**
 - **necesară doar în față (27%)**
 - **inutilă în localitate (19%)**
 - **poate fi înlocuită de atenție (16%)**
- ③ 10% dintre șoferi au fost sancționați pentru nepurtarea centurii- procent în creștere față de 2022

Concluzii- Consumul de alcool și substanțe stupefiante/psihoaactive la volan

- ③ **10% dintre șoferi declară că au condus sub influența alcoolului** (nivel identic cu 2022, dar în scădere față de anii anteriori- exceptând anul 2018- 9%)
- ③ Categoriile de risc:
 - bărbați
 - șoferi în interes de serviciu (fără atestat)
 - posesori de autoturisme <1000 cm cubi
 - Cei care conduc de mai puțin de 1 an
- ③ Peste 50% dintre șoferii români consideră că nicio cantitate de alcool nu este sigură, însă:
 - **23% consideră sigură o bere**
 - **19% un pahar de vin**
- ③ Comportamente preventive:
 - **60% aleg taxi sau ridesharing** după consumul de alcool
 - **90%** evită complet alcoolul înainte de a conduce și **preferă sucurile sau apa**

- ③ **Aproximativ 3 din 10 șoferi români (34%) cunosc o persoană apropiată care a condus cel puțin odată după ce a consumat băuturi alcoolice.**
- ③ Controale și sancțiuni:
 - 49% au fost testați cu etilotestul în ultimii 3 ani
 - 95% nu au fost sancționați
 - 5% au fost sancționați o singură dată (nivel în creștere)
- ③ **51% dintre șoferi** semnalizează celorlalți participanți la trafic prezența Poliției Rutiere prin **flash-uri**.
- ③ **22%** dintre respondenți optează pentru **aplicația Waze** pentru a-i atenționa pe ceilalți șoferi de controalele rutiere.

Concluzii- Agresivitatea în trafic

- ☉ Șoferii se percep mai degrabă ca victime decât ca agresori
- ☉ Cele mai frecvente comportamente agresive în trafic:
 - **69% au fost ținta flash-urilor/claxoanelor**
 - **37% recunosc că le folosesc**
- ☉ Comportamentele cele mai rare sunt:
 - **întoarcerea vehiculului prin folosirea frânei de ajutor (7%)**
 - **agresiuni fizice (6%)**
- ☉ Categoriile cu risc:
 - bărbați
 - tineri și tineri adulți (<36 ani)
 - șoferi cu autoturisme <1000 cm cubi
 - șoferi profesioniști (în timpul serviciului) cu atestat

- ☉ **Frecvența comportamentelor agresive este în scădere față de 2022; nivel minim înregistrat pentru:**
 - **agresiuni verbale**
 - **flash-uri/claxoane**
- ☉ 76% dintre șoferii români nu au făcut niciodată o sesizare către poliție a comportamentelor agresive întâlnite în trafic deoarece:
 - nu aveau dovezi (57%)
 - evitau procesul și birocrația (33%)
 - nu aveau încredere în autorități (28%)

Concluzii- Scorul agresivității

☉ Efectul „Muhammad Ali” (Discrepanța de percepție):

- **Aproape o treime dintre șoferi** se declară **victime frecvente** (26%) sau **sistemice** (5%), dar doar **12% recunosc că sunt agresori** (șoferi irascibili-7%/șoferi agresivi-5%).
- Acest lucru sugerează tendința de minimizare a propriilor comportamente agresive și de a plasa vina, în mod disproporționat, asupra celorlalți participanți la trafic.

☉ Tipologia predominantă în trafic:

- Majoritatea se consideră **șoferi non-conflictuali** (88%) și **victime doar ocazionale** (69%).
- Totuși, **5% dintre participanți sunt expuși constant la agresiuni** (victime sistemice).

☉ Cercul vicios al agresivității:

- Un procent majoritar (55%) dintre șoferii cu cel mai ridicat nivel de agresivitate declarată ajung să fie, la rândul lor, victime sistemice, confirmând că un stil de condus ostil auto-alimentează un climat conflictual pe șosele.

Concluzii- Percepții cu privire la acordarea amenzilor în trafic

🕒 Nivel ridicat de informare privind siguranța minorilor:

- 80% știu că pot fi sancționați pentru transportul copiilor fără centură sau scaun omologat

🕒 Protejarea participanților vulnerabili:

- 69% știu că pot fi sancționați pentru incomodarea bicicliștilor/trotinetelor

🕒 Folosirea semnalelor luminoase (flash-uri) în alte scopuri decât cele de bază:

- 60% știu că avertizarea radarului este sancționabilă
- 49% știu că folosirea lor pentru a forța depășiri este penalizată

🕒 Percepții asupra aplicațiilor de trafic:

- 42% consideră că aplicațiile (ex. Waze) pot încuraja nerespectarea regulilor

Concluzii- Evaluarea comportamentului participanților la trafic

- ☉ Șoferii profesioniști sunt percepuți ca cei mai responsabili:
 - **șoferii de transport public - 82% evaluare pozitivă**
 - **șoferi de autocamioane - 70% evaluare pozitivă**
- ☉ Conducătorii auto (persoane fizice), pe locul 3:
 - 61% evaluare pozitivă
 - nivel identic cu utilizatorii de atelaje
- ☉ La polul opus:
 - **utilizatorii de trotinete - percepuți ca fiind iresponsabili de 65% dintre respondenți**

Concluzii- Legislație rutieră, surse de informare și percepția asupra siguranței și sancțiunilor

- ③ Top 4 surse de informare privind schimbările legislației rutiere:
 - **60% site-uri oficiale ale instituțiilor statului**
 - **34% presă scrisă**
 - **34% pagini specializate**
 - **27% rețele sociale (Facebook/Instagram)**
- ③ Diferențe socio-demografice:
 - femei și mediul urban → surse oficiale
 - tineri și mediul rural → social media și aplicații
 - bărbați și cei cu vârsta între 56-70 ani → presă scrisă
- ③ Motivația respectării regulilor:
 - **74% declară siguranța ca motiv principal**
 - **29% invocă teama de sancțiuni/amenzi**

- ③ Abateri frecvent observate în trafic:
 - **depășirea vitezei - 81%**
 - **utilizarea telefonului - 78%**
 - **staționare neregulamentară - 75%**
 - **depășiri riscante - 70%**
- ③ Percepția șoferilor români privind sancțiunile:
 - 78% consideră probabilă sancționarea încălcărilor de către poliție
 - **70% cred în rolul preventiv al legislației**
 - 50% consideră amenzile la un nivel potrivit
- ③ Măsuri percepute ca eficiente în reducerea numărului de accidente de pe șoselele României:
 - infrastructură îmbunătățită - 82%
 - camere radar - 76%
 - controale poliție - 76%

Recomandări sociologice

Recomandări (1/2)

1. Realizarea campaniilor de informare și în mediul online

- Concentrarea comunicării privind gravitatea comportamentelor de risc pe rețele sociale (TikTok, Instagram) și aplicații, canalele principale care pot atinge eficient publicul tânăr (18-25 ani) și bărbații.
- Campanii de informare cu privire la actualizarea informațiilor din legislația rutieră.

2. Toleranță zero pentru consumul de alcool sau substanțe interzise la volan

- Demontarea mitului „cantității sigure”, în condițiile în care peste 19% dintre șoferi cred încă în siguranța consumului unei beri sau a unui pahar de vin înainte de a conduce.
- Informarea șoferilor despre pericolele condusului sub influența substanțelor psihoactive/stupefiante, folosind cazuri reale de accidente rutiere din România pentru a demonta iluzia „cantității sigure”.
- Încurajarea alegerii băuturilor fără alcool (bere 0%, mocktail-uri), transformând această decizie într-un standard de responsabilitate și siguranță pentru șoferi.

3. Repoziționarea depășirii limitei legale de viteză ca abatere gravă, cu riscuri majore

- Schimbarea percepției asupra vitezei prin campanii-șoc: demonstrarea vizuală a diferenței de impact dintre 50 km/h și 80 km/h, pentru a elimina ideea că „10-20 km/h în plus nu contează”.
- Descurajarea „solidarității” șoferilor (semnalarea radarelor prin flash-uri sau Waze), practică ce normalizează evitarea controalelor autorităților, ceea ce duce la tragedii pe fondul vitezei prea ridicate.

4. Repoziționarea utilizării telefonului mobil la volan ca abatere gravă, cu riscuri majore

- Reîncadrarea utilizării telefonului fără hands-free și a social media la volan ca activități ce pun în pericol viața șoferilor, dar și a celorlalți participanți la trafic.
- Explicarea vizuală a pericolelor neatenției prin campanii de informare (foto/video), având în vedere că utilizarea telefonului este a doua dintre cele mai frecvente abateri observate în trafic (78%).

5. Încurajarea raportării comportamentelor de risc sau agresive către autorități

- Digitalizarea și debirocratizarea sesizărilor prin promovarea aplicațiilor mobile, precum E-SAR, pentru a elimina reticența celor 76% dintre șoferi care evită raportarea agresiunilor din trafic.
- Promovarea camerelor de bord pentru a rezolva principala barieră în calea sancționării: lipsa dovezilor concrete, invocată de 57% dintre șoferi.

Contact Cult Research

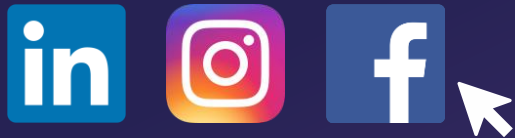
Let's Talk:

office@cultresearch.ro



Find Out More:

www.cultresearch.ro



Ctrl + Click to follow links