



DOI: 10.5281/zenodo.22736596 · UDC: [614.86+656.1.086.15](478)

ACCIDENTELE RUTIERE ASOCIATE CONSUMULUI DE ALCOOL ȘI ADORMIRII LA VOLAN ÎN REPUBLICA MOLDOVA

ALCOHOL AND SLEEP-RELATED ROAD TRAFFIC ACCIDENTS IN THE REPUBLIC OF MOLDOVA

Svetlana Cociu¹, Angela Cazacu-Stratu¹, Nelea Tabuncic², Serghei Cebanu¹

¹ Departamentul Medicină Preventivă, Universitatea de Stat de Medicină și Farmacie „Nicolae Testemițanu”, Chișinău, Republica Moldova

² Direcția supravegherea și prevenirea bolilor netransmisibile, Agenția Națională pentru Sănătate Publică, Chișinău, Republica Moldova

REZUMAT

Obiective. Studiul urmărește analiza epidemiologică a accidentelor rutiere asociate conducerii sub influența alcoolului și adormirii la volan în Republica Moldova în perioada 2020–2025, cu evaluarea tendințelor temporale și a disparităților teritoriale și cu aprecierea evoluției mortalității rutiere în raport cu ținta Organizației Mondiale a Sănătății pentru anul 2030.

Metode. A fost realizat un studiu epidemiologic retrospectiv, ecologic, descriptiv, comparativ și predictiv, pe baza datelor secundare agregate din sistemul informațional automatizat „Registrul accidentelor rutiere”. Au fost analizate numărul anual de accidente, decese și traumatisme, accidentele înregistrate în categoria asociată stării de ebrietate alcoolică și adormirii la volan, distribuția teritorială și tendințele temporale. Pentru evaluarea tendințelor și proiecțiile până în 2030 a fost utilizată regresia liniară simplă pe seria anuală 2020–2025.

Rezultate. În perioada analizată au fost înregistrate 13 035 de accidente rutiere, 1 310 decese și 14 922 de traumatisme. Dintre accidente, 877 (6,73%) au fost înregistrate în categoria asociată stării de ebrietate alcoolică și adormirii la volan. Numărul deceselor a scăzut de la 245 în 2020 la 187 în 2025, corespunzând unei reduceri de 23,7%. Cele mai multe dintre cele 877 de cazuri au fost înregistrate în Regiunea de Dezvoltare Nord (36,4%) și Centru (28,2%), iar cele mai mari ponderi raportate la totalul accidentelor din regiune au fost observate în Sud (13,2%), Nord (12,9%) și UTA Găgăuzia (12,6%). Modelul liniar pentru decese a estimat 121 de decese în 2030, cu un interval de predicție de 95% de 40–203, ceea ce indică o incertitudine considerabilă a proiecției.

Concluzii. Datele evidențiază o reducere a mortalității rutiere, concomitent cu variații anuale și teritoriale importante ale accidentelor încadrate în categoria asociată stării de ebrietate alcoolică și adormirii la volan. Proiecțiile bazate pe numai șase observații anuale trebuie interpretate cu prudență și nu permit concluzii ferme privind atingerea țintei OMS pentru 2030. Rezultatele susțin necesitatea consolidării controalelor, a practicilor de testare și raportare și a intervențiilor de sănătate publică adaptate particularităților teritoriale.

Cuvinte-cheie: conducere sub influența alcoolului și adormire la volan, accidente rutiere, stare de ebrietate, siguranță rutieră, disparități teritoriale, prevenție

ABSTRACT

Objectives. This study aimed to analyze the epidemiology of road traffic accidents associated with alcohol-impaired driving and falling asleep at the wheel in the Republic of Moldova during 2020–2025, assess temporal trends and territorial disparities, and examine the evolution of road traffic mortality in relation to the World Health Organization target for 2030.

Methods. A retrospective, ecological, descriptive, comparative, and predictive epidemiological study was conducted using aggregated secondary data from the Automated Information System “Road Traffic Accident Register”. Annual numbers of accidents, deaths, and injuries, accidents recorded in the category associated with alcohol intoxication and falling asleep at the wheel, territorial distribution, and temporal trends were analyzed. Simple linear regression based on the 2020–2025 annual series was used to assess trends and generate projections to 2030.

Results. During the study period, 13,035 road traffic accidents, 1,310 deaths, and 14,922 injuries were recorded. Of all accidents, 877 (6.73%) were recorded in the category associated with alcohol intoxication and falling asleep at the wheel. The number of deaths decreased from 245 in 2020 to 187 in 2025, corresponding to a 23.7% reduction. The largest shares of the 877 cases were recorded in the Northern Development Region (36.4%) and Central Development Region (28.2%),

while the highest proportions relative to all accidents within a region were observed in the South (13.2%), North (12.9%), and ATU Gagauzia (12.6%). The linear model for deaths estimated 121 deaths in 2030, with a 95% prediction interval of 40–203, indicating substantial uncertainty.

Conclusions. The data show a decline in road traffic mortality together with important annual and territorial variation in accidents recorded in the category associated with alcohol intoxication and falling asleep at the wheel. Projections based on only six annual observations should be interpreted cautiously and do not support firm conclusions about achievement of the WHO 2030 target. The findings support strengthening enforcement, testing and reporting practices, and public health interventions tailored to territorial patterns.

Keywords: alcohol-impaired driving, road traffic accidents, alcohol intoxication, road safety, territorial disparities, prevention

Introducere

La nivel global, consumul de alcool reprezintă unul dintre principalii factori de risc pentru accidentele rutiere. Organizația Mondială a Sănătății (OMS) estimează că aproximativ 3 milioane de decese anual sunt cauzate de consumul de alcool, dintre care peste 250.000 sunt atribuite accidentelor rutiere, reprezentând aproximativ 29% din totalul accidentelor fatale la nivel mondial [1].

În Statele Unite ale Americii, potrivit National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), în 2021 au decedat 13.384 de persoane în accidente rutiere în care cel puțin un șofer se afla sub influența alcoolului, reprezentând 31% din totalul deceselor rutiere; s-a înregistrat un decedat la fiecare 39 de minute [2]. În Europa, aproximativ 25% din decesele rutiere sunt cauzate de consumul de alcool, deși doar 1% din totalul kilometrilor parcurși sunt efectuați de șoferi cu o alcoolemie de peste 0,5 g/L. În Uniunea Europeană, în 2018 au fost raportate aproximativ 2.750 de decese asociate consumului de alcool la volan, iar 75% dintre aceste accidente au fost provocate de un grup restrâns de șoferi cu niveluri ridicate ale alcoolemiei [3].

Republica Moldova se confruntă cu una dintre cele mai ridicate rate ale mortalității rutiere din regiune. Conform Profilului siguranței rutiere al Băncii Mondiale (2021), în 2020 țara înregistra 9,24 decese la 100.000 de locuitori, depășind media țărilor Parteneriatului Estic cu 10,4% și media UE-27 cu 54,5% [4]. Pierderile economice cauzate de decesele rutiere au fost estimate la 75,95 milioane USD, iar costul accidentelor grave, la 284,8 milioane USD, reprezentând 3,1% din PIB. Deși legislația națională prevede sancțiuni pentru conducerea sub influența alcoolului (limita legală: 0,3 g/L în sânge sau 0,15 mg/L în aerul expirat pentru contravenție; 0,7 g/L pentru infracțiune penală) [5, 6], eficacitatea măsurilor preventive și a controalelor rutiere necesită o evaluare continuă.

Legislația națională prevede un cadru sancționator pentru conducerea sub influența alcoolului: limita legală de 0,3 g/L în sânge sau 0,15 mg/L în aerul expirat constituie contravenție (amandă de 35.000–50.000 de lei sau arest de 10–15 zile, suspendarea permisului pentru 6 luni–3 ani), iar depășirea valorii de 0,7 g/L constituie infracțiune penală (amandă de 75.000–125.000 de lei sau închisoare de 1–3 ani, cu anularea permisului) [5, 6]. Începând cu 7 septembrie 2024, noile modificări legislative au înăsprit sancțiunile și au introdus testarea alcoolscoptică obligatorie în cazuri specifice.

Studiul Grand Rapids (1964), un reper în epidemiologia

siguranței rutiere, a demonstrat că riscul de accident crește direct proporțional cu nivelul alcoolemiei (BAC), chiar și la valori moderate, cuprinse între 0,1‰ și 0,5‰ [7]. Conducerea sub influența alcoolului afectează funcțiile cognitive și motorii ale șoferului, reducând timpul de reacție, capacitatea de luare a deciziilor și controlul vehiculului. Într-un studiu național, autorii au evidențiat că 61,9% dintre pacienții cu traumatisme cranio-cerebrale (TCC) cauzate de accidente rutiere au fost testați pentru alcool, iar 86,4% dintre șoferi au fost supuși testării [8].

Scopul studiului este analiza epidemiologică a accidentelor rutiere cauzate de conducerea sub influența alcoolului și de adormirea la volan în Republica Moldova, cu evidențierea tendințelor temporale, a disparităților teritoriale, în vederea fundamentării intervențiilor specifice de sănătate publică.

Materiale și metode

Prezentul studiu reprezintă o analiză epidemiologică descriptivă, comparativă și predictivă a accidentelor rutiere cauzate de starea de ebrietate alcoolică și de adormirea la volan în Republica Moldova, pentru perioada 2020–2025. Designul studiului este retrospectiv, ecologic, bazat pe date secundare agregate la nivel teritorial și temporal.

Datele secundare au fost extrase din sistemul informațional automatizat „Registrul accidentelor rutiere”, gestionat de Inspectoratul Național de Patrulare (Inspectoratul General al Poliției), la solicitarea autorilor, în baza Protocolului de colaborare dintre USMF „Nicolae Testemițanu” și IGP. Datele includ accidente rutiere, decese, traumatisme totale și cauzele producerii acestora (stare de ebrietate alcoolică, adormire la volan), dezagregate pe organe teritoriale de evidență (raioane, sectoarele municipiului Chișinău, regiuni de dezvoltare). Variabilele analizate au inclus numărul de accidente, decese și traumatisme totale; numărul de accidente asociate stării de ebrietate; distribuția pe regiuni de dezvoltare (Nord, Centru, Sud, UTA Găgăuzia, mun. Chișinău) și raioane; precum și tendințele temporale anuale. Precizăm că, potrivit clasificării standardizate a cauzelor producerii accidentelor din cadrul Sistemului informațional automatizat „Registrul accidentelor rutiere”, starea de ebrietate alcoolică și adormirea la volan constituie o categorie unică combinată de raportare. Baza de date accesibilă nu permite dezagregarea distinctă a celor două subcauze. Prelucrarea statistică a inclus calcularea valorilor medii, a abaterilor standard, a erorii medii și a procentelor, precum și analiza tendințelor temporale prin metode

comparative, estimate prin regresie liniară simplă. Proiecțiile pentru anul 2030 au fost realizate prin regresie liniară simplă pe seria anuală 2020–2025, cu variabila dependentă numărul anual de decese și, respectiv, numărul anual de accidente asociate stării de ebrietate și adormirii la volan, și variabila independentă anul calendaristic. Evaluarea țintei OMS 2030 s-a bazat pe compararea ritmului actual de reducere cu ritmul necesar pentru diminuarea cu 50% față de anul de referință 2020. Studiul a utilizat exclusiv date secundare agregate și anonimizate, fără identificatori individuali, motiv pentru care nu a fost necesară evaluarea de către Comitetul de etică al cercetării.

Rezultate și discuții

În perioada 2020–2025, în Republica Moldova s-au înregistrat 13 035 de accidente rutiere, cu 1 310 decese și 14 922 de traumatisme (Tabelul 1). În anul 2021 s-a înregistrat cel mai mare număr de accidente (2.538), urmat de o tendință descendentă: 2 281 (2022), 1 977 (2023), dar crește ulterior la 2 014 (2024) și 2 221 (2025). Numărul deceselor a scăzut de la 245 (2020) la 187 (2025), marcând o reducere de 23,7%.

Tabelul 1. Accidente rutiere, decese și traumatisme totale în Republica Moldova, 2020–2025*, cazuri absolute

Anul	Accidente rutiere (AR)	Decese	Traumatisme
2020	2004	245	2265
2021	2538	256	2863
2022	2281	217	2547
2023	1977	196	2286
2024	2014	209	2375
2025	2221	187	2586
Total	13 035	1 310	14 922

*Date preliminare

În perioada studiată s-au înregistrat 877 de accidente cauzate de starea de ebrietate alcoolică și de adormirea la

volan, reprezentând 6,73% din totalul accidentelor rutiere (Tabelul 2). Evoluția anuală relevă o tendință oscilantă: 150 de cazuri (2020; 7,49%), 129 (2021; 5,08%) — minim absolut, 142 (2022; 6,23%), 147 (2023; 7,44%), 171 (2024; 8,49%) — maxim și 138 (2025; 6,21%). Tendința descendentă din perioada 2020–2021 poate fi asociată cu restricțiile pandemiei de COVID-19, care au redus traficul rutier și accesul la alcool în spațiile publice. Creșterea progresivă din perioada 2022–2024 poate reflecta o revenire postpandemică; rolul intensității controalelor și al contextului socioeconomic nu a fost evaluat direct în prezentul studiu.

Tabelul 2. Accidente rutiere cauzate de starea de ebrietate alcoolică și de adormirea la volan în Republica Moldova, 2020–2025, cazuri absolute

Anul	AR asociate stării de ebrietate, adormirii la volan*	AR, total	Pondere (%)
2020	150	2004	7,49
2021	129	2538	5,08
2022	142	2281	6,23
2023	147	1977	7,44
2024	171	2014	8,49
2025	138	2221	6,21
Total	877	13 035	6,73

*Starea de ebrietate alcoolică, adormirea la volan reprezintă o categorie combinată în clasificarea standardizată a Registrului accidentelor rutiere; datele secundare agregate disponibile nu permit separarea contribuției fiecărei cauze în parte.

Analiza regională evidențiază disparități marcate (Tabelul 3). Regiunea de Dezvoltare Nord (RDD Nord) concentrează 36,4% din accidentele asociate stării de ebrietate și adormirii la volan (319 cazuri din 877), urmată de RDD Centru (28,2%; 247 de cazuri), RDD Sud (19,5%; 171 de cazuri), mun. Chișinău (9,2%; 81 de cazuri) și UTA Găgăuzia (6,7%; 59 de cazuri). Deși în mun. Chișinău se înregistrează 41,9%

Tabelul 3. Distribuția accidentelor rutiere asociate stării de ebrietate și de adormirea la volan, pe regiuni de dezvoltare, 2020–2025, cazuri absolute

Regiune	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total	% din total
mun. Chișinău	17	11	16	15	15	7	81	9,2
RDD Nord	50	52	58	51	58	50	319	36,4
RDD Centru	44	32	38	35	50	48	247	28,2
RDD Sud	32	29	16	35	34	25	171	19,5
UTA Găgăuzia	7	5	14	11	14	8	59	6,7
Total	150	129	142	147	171	138	877	100

din totalul accidentelor, acestea contribuie cu doar 9,2% la cazurile asociate stării de ebrietate.

Analiza comparativă regională (Tabelul 4) relevă disparități marcate între volumul absolut al cazurilor și expunerea relativă la risc. În valoare absolută, RDD Nord concentrează cele mai multe accidente asociate stării de ebrietate și adormirii la volan (319 cazuri; 36,4% din total), urmată de RDD Centru (247; 28,2%) și RDD Sud (171; 19,5%), în timp ce mun. Chișinău, deși cumulează cea mai mare parte a accidentelor rutiere (5.538), contribuie cu doar 81 de cazuri (9,2%). Raportate la totalul accidentelor din fiecare regiune, cele mai mari ponderi ale conducerii în stare de ebrietate se înregistrează în RDD Sud (13,2%), RDD Nord (12,9%) și UTA Găgăuzia (12,6%), urmate de RDD Centru (7,6%), în timp ce mun. Chișinău prezintă ponderea cea mai mică (1,5%). Cauzele acestor diferențe nu pot fi stabilite pe baza datelor agregate utilizate în prezentul studiu. Povara în termeni de decese

și traumatisme este concentrată în RDD Centru (470 de decese; 3.999 de traumatisme) și mun. Chișinău (181; 6.105). Tendințele regionale, estimate prin regresie liniară, indică o scădere nesemnificativă în mun. Chișinău (−1,11 cazuri/an; $p = 0,257$) și o creștere nesemnificativă în RDD Centru (+2,03 cazuri/an; $p = 0,289$), fără variații statistice semnificative în celelalte regiuni ($p > 0,05$ pentru toate regiunile).

La nivelul raioanelor țării, în perioada 2020–2025, cele mai multe cazuri s-au înregistrat în Căușeni (45 de cazuri), Singerei (40), Edineț (39), Florești (39) și Soroca (39), care se situează în fruntea clasamentului, deși nu sunt cele mai populate raioane (Figura 1). Distribuția observată indică variații teritoriale importante; determinanții comportamentali, socioculturali și cei legați de aplicarea legii nu au fost evaluați direct în acest studiu.

Poziționarea Republicii Moldova în context internațional necesită prudență, deoarece indicatorii publicați nu utili-

Tabelul 4. Distribuția regională a accidentelor rutiere asociate stării de ebrietate și de adormirea la volan, media anilor 2020–2025, analiză comparativă

Regiune	Accidente rutiere, total	Accidente rutiere asociate stării de ebrietate și de adormirea la volan	% din cele 877 de cazuri analizate	Pondere din totalul accidentelor regiunii (%)	Decese	Traumatisme, total	Trend/an	p
mun. Chișinău	5538	81	9,2	1,5	181	6105	-1,11	0,257
RDD Nord	2470	319	36,4	12,9	379	2792	0,31	0,771
RDD Centru	3265	247	28,2	7,6	470	3999	2,03	0,289
RDD Sud	1295	171	19,5	13,2	196	1519	−0,03	0,989
UTA Găgăuzia	467	59	6,7	12,6	84	507	0,83	0,417
Total național	13 035	877	100	6,7	1.310	14 922	2,03	0,609

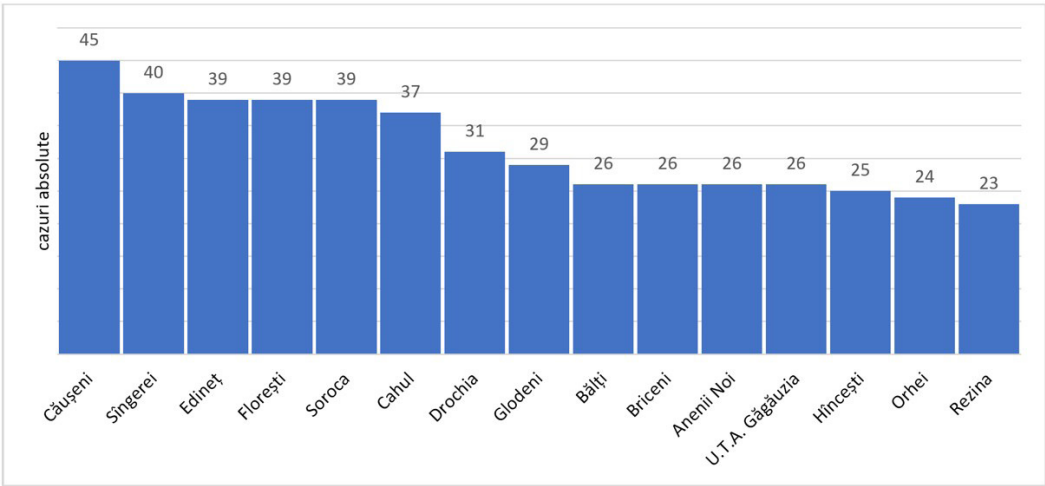


Figura 1. Primele 15 raioane după numărul accidentelor asociate stării de ebrietate și de adormirea la volan, perioada cumulativă 2020–2025, cazuri absolute

zează întotdeauna aceiași numitori [3, 4, 9–11]. La nivel european, consumul de alcool este raportat ca fiind implicat în aproximativ 25% din decesele rutiere [3], în timp ce în prezentul studiu proporția de 6,73% se referă la accidentele înregistrate în categoria asociată stării de ebrietate alcoolică și adormirii la volan din totalul accidentelor. Acești indicatori nu sunt direct comparabili. În contextul ratei deceselor rutiere raportate pentru Republica Moldova și al datelor privind testarea alcoolică, rezultatele justifică evaluarea suplimentară a modului de identificare și raportare a implicării alcoolului în accidentele rutiere [4, 8, 12, 13].

Rata ridicată a deceselor, în contextul ponderii relativ reduse a accidentelor încadrate în categoria analizată, poate sugera o posibilă subidentificare sau subraportare a implicării alcoolului și justifică evaluarea practicilor de testare și raportare; o testare insuficientă a alcoolemiei în trafic — doar 15,6% dintre șoferii din Republica Moldova au fost supuși testării alcoolice în ultimul an (84,05% nu au fost testați niciodată în această perioadă) [12], față de aproximativ 85% testați în contextul accidentelor rutiere grave [8] și față de standardul de bună practică al Uniunii Europene, care prevede ca fiecare șofer să aibă o probabilitate reală de a fi testat cel puțin o dată la trei ani [13] și predominanța altor factori de risc (viteză, infrastructură, comportament pietonal) într-un sistem de transport vulnerabil.

Analiza exploratorie a țintei OMS (Planul global pentru Deceniul de acțiune pentru siguranța rutieră 2021–2030) arată că numărul deceselor a scăzut de la 245 în 2020 la 187 în 2025. Modelul de regresie liniară pentru decese ($y = -12,9 \cdot \text{an} + 26.337,5$; $R^2 = 0,789$; $p = 0,018$) estimează pentru 2030 un

număr de 121 de decese, cu un interval de predicție 95% foarte larg (40–203). Pentru accidentele asociate stării de ebrietate și adormirii la volan, modelul indică o tendință nesemnificativă de creștere (+2,03 cazuri/an; $R^2 = 0,071$; $p = 0,609$), cu o estimare de 161 de cazuri pentru 2030. Având în vedere seria scurtă de numai șase observații anuale și incertitudinea proiecțiilor, aceste estimări trebuie considerate exploratorii și nu permit o concluzie fermă privind atingerea țintei OMS pentru 2030.

Concluzii

- Fluctuațiile observate în ponderea accidentelor asociate stării de ebrietate și adormirii la volan evidențiază variații temporale care trebuie interpretate în contextul practicilor de control, testare și documentare a cauzelor accidentelor.

- Inegalitățile teritoriale în materie de siguranță rutieră impun strategii diferențiate și resurse alocate proporțional cu vulnerabilitatea fiecărei zone, mai degrabă decât soluții uniforme la nivel național, precum și înțelegerea contextului local.

- Consolidarea cadrului legislativ trebuie însoțită de investiții în capacitatea operațională de aplicare și în educația participanților la trafic. Adoptarea unor sancțiuni mai severe reprezintă doar o componentă a răspunsului integrat necesar; impactul real al legii se măsoară prin eficiența testării, consecvența controalelor preventive și gradul de conștientizare a șoferilor cu privire la riscurile conducerii sub influența alcoolului și ale adormirii la volan.

Bibliografie

1. World Health Organization. Global Status Report on Alcohol and Health 2018. World Health Organization; 2018. Accessed August 9, 2026. <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565639>
2. National Center for Statistics and Analysis. Alcohol-Impaired Driving: 2021 Data. Traffic Safety Facts. Report No. DOT HS 813 450. National Highway Traffic Safety Administration; 2023. Accessed August 9, 2026. <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/813450>
3. Goldenbeld C, Torfs K, Vlakveld W, Houwing S. Impaired driving due to alcohol or drugs: international differences and determinants based on E-Survey of Road Users' Attitudes first-wave results in 32 countries. *IATSS Res.* 2020;44(3):188–196. doi:10.1016/j.iatssr.2020.07.005
4. World Bank Group. Road Safety Country Profile: Republic of Moldova. World Bank Group; 2021. Accessed August 9, 2026. https://www.globalroadsafetyfacility.org/ai_file_subscribe/file/664
5. Parlamentul Republicii Moldova. Codul penal al Republicii Moldova nr. 985-XV din 18 aprilie 2002. Monitorul Oficial al Republicii Moldova. 2002;(128-129):art. 1012. Accessed August 9, 2026. https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=121991&lang=ro
6. Parlamentul Republicii Moldova. Codul contravențional al Republicii Moldova nr. 218-XVI din 24 octombrie 2008. Monitorul Oficial al Republicii Moldova. 2009;(3-6):art. 15. Accessed August 9, 2026. https://www.legis.md/cautare/getResults?doc_id=133257&lang=ro
7. Borkenstein RF, Crowther RF, Shumate RP, Ziel WB, Zylman R. The role of the drinking driver in traffic accidents: the Grand Rapids study. *Blutalkohol.* 1974;11(suppl 1):1–131.
8. Cociu S, Hamann CJ, Cebanu S, Cazacu-Stratu A, Coman MA, Peek-Asa C. Traumatic head injuries in Moldova: a cross-sectional analysis of medical registry data. *Folia Med (Plovdiv).* 2023;65(5):775–782. doi:10.3897/folmed.65.e91262
9. World Health Organization. Protecting Young Lives: Global Status Report on Child and Adolescent Road Safety. World Health Organization; 2025.
10. Peden M, Oyegbite K, Ozanne-Smith J, et al. World Report on Child Injury Prevention. World Health Organization;

UNICEF; 2008.

11. Borges G, García-Pacheco JA, Familiar-Lopez I. Global estimates of the attributable risk of alcohol consumption on road injuries. *Alcohol Clin Exp Res*. 2021;45(10):2080–2089. doi:10.1111/acer.14689
12. Cociu S, Ioncu O, Ciobanu D, Cebanu S. ROAD SAFETY KNOWLEDGE AND ATTITUDES AMONG DRIVERS. *One Health Risk Manag*. 2023 Mar 11;4(2):25–32. doi: 10.38045/ohrm.2023.2.04. PMID: 37432678; PMCID: PMC10331824.
13. European Commission Recommendation on the maximum permitted blood alcohol content (BAC) for drivers of motorised vehicles (2001/115/EC). *Off J Eur Communities*. 2001;L 043:31–36. Accessed August 9, 2026. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2001/115/oj/eng>

Recepcionat – 01.08.2026, Acceptat pentru publicare – 13.09.2026

Autor corespondent: Svetlana Cociu, svetlana.cociu@usmf.md

Declarația de conflict de interese: Autorii declară lipsa conflictului de interese. Toți autorii au citit și au aprobat versiunea finală a manuscrisului și își asumă responsabilitatea pentru integritatea întregii lucrări.

Declarația de finanțare: Autorii declară lipsa de finanțare. Cercetarea nu a beneficiat de finanțare externă.

Declarația de etică: Studiul a utilizat exclusiv date secundare agregate, furnizate din Sistemul informațional automatizat «Registrul accidentelor rutiere», în baza Protocolului de colaborare dintre Universitatea de Stat de Medicină și Farmacie «Nicolae Testemițanu» și Inspectoratul General al Poliției. Autorii nu au avut acces la date cu caracter personal sau la identificatori individuali și nu au interacționat direct cu persoanele vizate. Confidențialitatea informațiilor a fost respectată pe întreaga durată a prelucrării și raportării datelor.

Contribuția autorilor: Svetlana Cociu – conceptualizare, metodologie, analiza datelor și redactarea versiunii finale; Angela Cazacu-Stratu – documentarea bibliografică, interpretarea datelor, revizuirea critică și aprobarea versiunii inițiale; Nelea Tabuncic – documentarea bibliografică, interpretarea datelor, revizuirea critică și aprobarea versiunii inițiale; Serghei Cebanu – documentarea bibliografică, interpretarea datelor, revizuirea critică și aprobarea versiunii inițiale.

Toți autorii au confirmat rolurile individuale și au aprobat versiunea finală a manuscrisului.

Citare: Cociu S, Cazacu-Stratu A, Tabuncic N, Cebanu S. Accidentele rutiere asociate consumului de alcool și adormirii la volan în Republica Moldova [Alcohol and sleep-related road traffic accidents in the Republic of Moldova]. *Arta Medica*. 2026;100(3):e2026332. doi: 10.5281/zenodo.22736596