

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE AL REPUBLICII MOLDOVA
ACADEMIA „ȘTEFAN CEL MARE”

Cu titlu de manuscris
C.Z.U.: 343.346:343.97 (043.3)

CANANĂU Anatolie

ANALIZA CRIMINOLOGICĂ ȘI PREVENIREA
INFRAȚIUNILOR ÎN DOMENIUL
TRANSPORTULUI RUTIER

SPECIALITATEA: 554.02 – CRIMINOLOGIE

Teză de doctor în drept

Conducător științific:

LARII Iurie

Dr. în drept, conf. univ.

Autor:

CHIȘINĂU, 2018

© CANANĂU Anatolie, 2018

CUPRINS

ADNOTARE (în română, engleză și rusă).....	5
LISTA ABREVIERILOR.....	8
INTRODUCERE.....	9
1. CERCETĂRILE TEORETICE PRIVIND CRIMINALITATEA ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER.....	15
1.1. Repere evolutive și dimensiuni actuale ale reglementărilor juridice în domeniul transportului rutier în plan internațional și național.....	15
1.2. Analiza materialelor științifice cu privire la criminalitatea în domeniul transportului rutier	21
1.3. Concluzii la capitolul 1.....	38
2. ANALIZA CRIMINOLOGICĂ A INFRAȚIUNILOR ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER.....	41
2.1. Noțiuni generale cu privire la infracțiunile în domeniul transportului rutier și impactul uman al acestora.....	41
2.2. Indicatorii cantitativi și calitativi ai infracțiunilor în domeniul transportului rutier.....	46
2.3. Cauzele și condițiile infracțiunilor în domeniul transportului rutier.....	51
2.4. Concluzii la capitolul 2.....	78
3. PERSONALITATEA INFRACTORILOR CARE AU COMIS INFRAȚIUNI ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER.....	81
3.1. Personalitatea infractorilor în domeniul transportului rutier sub aspectul vinovăției acesteia.....	81
3.2. Caracteristica criminologică a personalității infractorului în domeniul transportului rutier.....	86
3.3. Tipologia persoanelor implicate în comiterea infracțiunilor în domeniul transportului rutier.....	104
3.4. Concluzii la capitolul 3.....	110
4. PREVENIREA INFRAȚIUNILOR ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER	113
4.1. Măsuri generale de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier.....	113
4.2. Măsuri special-criminologice de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier.....	118
4.3. Probleme legate de perfecționarea măsurilor de prevenire generală și specială a infracțiunilor în domeniul transportului rutier.....	127
4.4. Măsuri individuale de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier.....	138

4.5. Măsuri victimologice de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier.....	144
4.6. Concluzii la capitolul 4.....	155
CONCLUZII GENERALE ȘI RECOMANDĂRI.....	158
BIBLIOGRAFIE.....	164
ANEXE.....	180
DECLARAȚIA PRIVIND ASUMAREA RĂSPUNDERII.....	187
CV AL AUTORULUI.....	188

ADNOTARE

Cananău Anatolie. „Analiza criminologică și prevenirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier. Teză de doctor în drept. Specialitatea 554.02 – Criminologie. Chișinău, 2017.

Structura tezei. Introducere, 4 capitole, concluzii generale și recomandări, bibliografie din 218 titluri, 119 pagini text de bază. Rezultatele obținute sunt publicate în 5 lucrări științifice.

Cuvinte-cheie: transport rutier, criminalitate, cauze, condiții, personalitate, prevenirea infracțiunilor, victimă etc.

Domeniul de studiu. Criminologie.

Scopul și obiectivele lucrării. Scopul de bază constă în cercetarea criminologică complexă și analiza științifică a criminalității în domeniul transportului rutier. Pentru realizarea scopului propus, au fost stabilite următoarele obiective: investigarea aspectelor evolutive și a reglementărilor juridice în domeniul transportului rutier în plan internațional și național; realizarea unei analize a materialelor științifice referitoare la criminalitatea în domeniul transportului rutier; analiza indicatorilor cantitativi și calitativi ai infracțiunilor în domeniul transportului rutier; identificarea cauzelor și condițiilor infracțiunilor în domeniul transportului rutier; relevarea particularităților criminologice ale personalității infractorului în domeniul transportului rutier; elucidarea măsurilor de prevenire generală, specială și individuală a infracțiunilor în domeniul transportului rutier; identificarea măsurilor de prevenire victimologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier; elaborarea unor propuneri și recomandări în vederea perfecționării sistemului de măsuri de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier.

Noutatea și originalitatea științifică. În baza generalizării și analizei materialului empiric sunt prezentate particularitățile actuale și tendințele fenomenului investigat. Pe acest suport, au fost formulate concluzii și recomandări teoretice în vederea îmbunătățirii măsurilor de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier.

Problema științifică importantă soluționată constă în elucidarea particularităților criminologice ale infracțiunilor în domeniul transportului rutier la etapa actuală, urmată de înaintarea unor concluzii și propuneri care ar eficientiza activitatea organelor abilitate în domeniul prevenirii tipului respectiv de criminalitate.

Semnificația teoretică și valoarea aplicativă a lucrării. Informațiile conținute în teză largesc cunoștințele în domeniul investigat și pot fi utilizate pentru studierea de mai departe a fenomenului social în cauză. Concomitent, ideile, concluziile și recomandările evidențiate completează fundamentele teoretice ale prevenirii criminalității în domeniul transportului rutier.

Implementarea rezultatelor științifice. Analizele critice, concluziile și recomandările formulate își găsesc aplicabilitatea în realizarea unor noi studii științifice, în procesul de elaborare a normelor juridice, în programele de studii ale instituțiilor de învățământ, dar și în activitatea organelor responsabile de prevenirea și combaterea criminalității.

ANNOTATION

Cananău Anatolie. Criminological analysis and crime prevention in the area of road transport.

Ph.D. thesis in Law. Specialty 554.02 – Criminology. Chisinau, 2017.

Structure of the thesis. Introduction, 4 chapters, general conclusions and recommendations, bibliography consisting of 218 titles, 119 basic text pages.

Keywords: road transport, criminality, causes, conditions, personality, crime prevention, victim.

Field of study. Criminology.

Goals and objectives of the work. The basic aim constitutes the complex criminological research and scientific analysis of crimes in the area of road transport. For the achievement of the proposed goal, the following objectives were set: investigation of evolutionary issues and legal regulations in the area of road transport at international and national levels; analysis of scientific materials concerning the road transport offences; analysis of quantitative and qualitative indicators in the area of road transport; identification of the causes and conditions of the offences in the area of road transport; revealing of criminological peculiarities of the offender's personality in the area of road transport; defining of general, special and individual prevention measures in the area of road transport; identification of victimological prevention measures for the offences in the area of road transport; drafting of suggestions and recommendations for the improvement of the system of crime prevention measures in the area of road transport.

Novelty and scientific originality. The actual particularities and trends of the investigated phenomenon have been presented based on generalization and analysis of empirical material. Theoretical conclusions and recommendations on prevention of road transport offences had been formulated on this basis.

Scientific problem solved in this study comprises the ascertaining of criminological peculiarities of the offences from the area of road transport at present time, as well as submission of conclusions and proposals which allow the complex approach to the process of streamlining of preventive measures for the relevant type of offences.

Theoretical significance and practical value of the work. The thesis contains information that extends knowledge in the investigated area and can be used for further study of the concerned social phenomenon. Simultaneously, the highlighted ideas, conclusions and recommendations complete the theoretical foundations of crime prevention in the area of road transport.

Implementation of scientific results. Critical analyzes, formulated conclusions and recommendations find their applicability in creation of new scientific studies, in the process of legal rules drafting, in educational programs of educational institutions, as well as in the activity of bodies responsible for offences prevention and combating.

АННОТАЦИЯ

Кананэу Анатолие. Криминологический анализ и предупреждение преступлений в области дорожного транспорта. Кандидатская диссертация в области права. Специальность 554.02 – Криминология. Кишинев, 2017.

Структура диссертации. Введение, 4 главы, основные выводы и рекомендации, библиография из 218 наименований, 119 страницы основного текста. Полученные результаты опубликованы в 5 научных работах.

Ключевые слова: дорожный транспорт, преступность, причины, условия, личность, предупреждение преступлений, жертва.

Область исследования. Криминология.

Цель и задачи работы. Основная цель заключается в комплексном криминологическом исследовании и научном анализе преступлений в области дорожного транспорта. Для достижения поставленной цели были установлены следующие задачи: изучение прогрессирующих аспектов и правовых норм в области дорожного транспорта на международном и национальном уровнях; проведение анализа научных материалов касающихся преступлений в области дорожного транспорта; анализ количественных и качественных показателей преступности в области дорожного транспорта; выявление причин и условий нарушений правил дорожного движения; выявление криминологических особенностей личности правонарушителя в области дорожного транспорта; выяснение общих, специальных и индивидуальных профилактических мер в области дорожного транспорта; выявление виктимологических мер по предупреждению преступности в области дорожного транспорта; разработка предложений и рекомендаций для усовершенствования системы по предупреждению преступлений в области дорожного транспорта.

Научная новизна и оригинальность исследования. Основываясь на обобщении и анализе эмпирического материала, представлены особенности и тенденции исследуемого явления. На этом основании, выработаны выводы и теоретические рекомендации для предотвращения преступлений в области дорожного транспорта.

Научная проблема, разрешенная в данном исследовании, заключается в выяснении криминологических правонарушений в области дорожного транспорта на нынешнем этапе, а также в предоставлении выводов и предложений которые позволяют применять комплексный подход в процессе упорядочения профилактических мероприятий для соответствующего вида преступлений.

Теоретическая значимость и прикладное значение исследования. Информация, которая содержится в работе, расширяет знания в исследуемой области и может использоваться для дальнейшего изучения данного социального явления. Одновременно, выявленные идеи, выводы и рекомендации дополняют теоретические основы по предотвращению преступности в области дорожного транспорта.

Внедрение результатов исследования. Критический анализ, сформулированные выводы и рекомендации применимы для создания новых научных исследований, в процессе разработки правовых норм, в образовательных программах учебных заведений, а также в работе органов, ответственных за предотвращение и борьбу с преступностью.

LISTA ABREVIERILOR

Art. – articol

Alin. – alineat

ARR – Autoritatea Rutieră Română

CP – Codul penal

CUMC – Centrul Unic de Monitorizare și Coordonare

CISR – Consiliul Interministerial pentru Siguranță Rutieră

FR – Federația Rusă

IGP – Inspectoratul General al Poliției

MAI – Ministerul Afacerilor Interne

Nr. – număr

ONU – Organizația Națiunilor Unite

Pct. – punct

RM – Republica Moldova

RAR – Regia Autonomă Registrul Auto Român

RSFSR – Republica Sovietică Federativă Socialistă Rusă

SUA – Statele Unite ale Americii

UE – Uniunea Europeană

INTRODUCERE

Actualitatea și importanța problemei abordate. Infracțiunile în domeniul transportului rutier reprezintă una din cele mai periculoase și globale probleme ale omenirii. În lumea modernă, victime ale infracțiunilor în domeniul transportului rutier devin anual aproximativ cincizeci milioane de persoane fiind cauzat și un prejudiciu material în sumă de cinci sute miliarde de dolari. Aproximativ o treime din numărul total al deceselor survenite în urma unor cazuri tragice revin accidentelor rutiere [168, p. 3].

În fiecare an în lume sunt înregistrate 1,3 milioane persoane decedate în accidente rutiere, iar de la 20 la 50 milioane de oameni sunt răniți. Cifrele sunt cutremurătoare pentru grupele de vârstă cuprinse între 5-14 și 15-29 ani. În Europa, principala cauză a morților printre tineri o reprezintă accidentele rutiere, atât pentru copii cât și pentru tinerii de până la 29 de ani. Sunt cifre care aduc aminte de marile războaie cunoscute de istoria omenirii în ultimul secol. Suferința cauzată de accidentele rutiere este mult mai mare decât ceea ce arată cifrele, familii întregi fiind afectate de pierderile suferite. În plus, există pierderi financiare extrem de mari pe care fiecare stat le suportă [63].

Anual pierderile Republicii Moldova cauzate de accidente rutiere constituie de la 1 până la 3% din produsul intern brut [46].

Potrivit unor surse, practic fiecare al zecelea șofer, pe parcursul vieții sale, este traumatizat sau decedează în urma unui accident rutier. În statele înalt dezvoltate, numărul accidentelor rutiere sporește anual în medie cu 10%. Nu este de mirare nici faptul că moartea produsă în urma conducerii automobilului ocupă locul trei în lume, după moartea provocată de maladiile cardiovasculare și cele oncologice. Riscul cel mai înalt de a deceda îl are anume persoana care este participant la traficul rutier, deoarece în circulația rutieră șansa de a deceda este de 12 ori mai mare decât în transportul naval, de 3 ori mai mare decât în transportul feroviar și de 1,5 ori mai mare decât în cel aerian [56, p. 16].

Totodată, în sistemul asigurării securității circulației rutiere există un șir de probleme serioase cu caracter social-economic, juridico-administrativ și criminologic, care impune necesitatea realizării unor măsuri din partea statului în scopul diminuării urmărilor negative survenite ca rezultat al majorării numărului de autoturisme, precum și a infracțiunilor în domeniul respectiv. De asemenea, urmează de evidențiat șirul de factori care redau problemei asigurării securității circulației rutiere o importanță deosebită.

Îmbinarea unor astfel de factori, cum ar fi posibilitățile limitate pentru asigurarea securității drumurilor, înrăutățirea stării drumurilor, starea tehnică precară a mijloacelor de transport,

precum și comportamentul inadecvat al conducătorilor de vehicule, au devenit cauze alarmante ale numeroaselor traumatisme și mortalității survenite în rezultatul accidentelor rutiere.

Astfel, actualitatea temei este condiționată de faptul că infracțiunile în domeniul transportului rutier provoacă o pagubă considerabilă economiei țării și creează un pericol real pentru viața și sănătatea oamenilor. Una din cauzele de bază ale infracțiunilor în domeniul transportului rutier este neglijarea conștientă a cerințelor legislației penale și contravenționale, disciplina scăzută și creșterea agresivității conducătorilor de vehicule.

Descrierea situației în domeniul de cercetare. La studierea criminalității în domeniul transportului rutier au contribuit autori autohtoni cât și de peste hotare printre care: Gladchi Gh., Stati V., Bejan O., Budeci V., Prodan S., Bodan M., Politic G., Giurgiu N., Kuzmenco D., Țaracova A., Soleanoi A., Aruev K., Gabdrahmanov A., Nichitas D., Neverov V., ș.a.

Gradul de studiere a problemei ne dovedește că, de fapt, toate studiile autohtone efectuate până acum în materia criminalității în domeniul transportului rutier au abordat fragmentar tema în cauză și n-au urmărit scopul cercetării multiaspectuale a subiectului vizat. La această componentă am putea remarca multitudinea surselor doctrinare din Federația Rusă și ne permitem să susținem că nu dispunem de un patrimoniu național doctrinar vast și complex în materie.

Scopul și obiectivele tezei. Scopul de bază constă în cercetarea criminologică complexă și analiza științifică a criminalității în domeniul transportului rutier. De asemenea, studiul are ca scop elaborarea unor recomandări argumentate științific, orientate spre eficientizarea reglementării juridice și perfecționării practicii de prevenire a criminalității în domeniul transportului rutier.

În baza dezideratului teoretic materializat prin prisma analizei legislației în vigoare, a studiului literaturii de specialitate națională și străină, precum și a cercetării variatelor aspecte teoretice și practice, pentru realizarea scopului propus au fost stabilite următoarele *obiective*:

- investigarea aspectelor evolutive și a reglementărilor juridice în domeniul transportului rutier în plan internațional și național;
- realizarea unei analize a materialelor științifice referitoare la criminalitatea în domeniul transportului rutier;
- analiza indicatorilor cantitativi și calitativi ai infracțiunilor în domeniul transportului rutier;
- identificarea cauzelor și condițiilor infracțiunilor în domeniul transportului rutier;
- relevarea particularităților criminologice ale personalității infractorului în domeniul transportului rutier;

- elucidarea măsurilor de prevenire generală, specială și individuală a infracțiunilor în domeniul transportului rutier;
- identificarea măsurilor de prevenire victimologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier;
- elaborarea unor propuneri și recomandări în vederea perfecționării sistemului de măsuri de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier.

Noutatea științifică a rezultatelor obținute. Caracterul novator al rezultatelor obținute este determinat de faptul că lucrarea este printre primele încercări de a efectua o investigație criminologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier. În baza generalizării și analizei materialului empiric sunt prezentate particularitățile actuale și tendințele fenomenului investigat. Pe acest suport, au fost formulate concluzii și recomandări teoretice în vederea îmbunătățirii măsurilor de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier.

Cercetarea problemei științifice ne-a permis să formulăm următoarele *elemente de noutate*:

- formularea concluziei, potrivit căreia în prezent principala determinantă a încălcării regulilor circulației rutiere este nihilismul juridic, care în practică are cele mai diverse manifestări. În acest context, o atenție primordială necesită a fi acordată educării spiritului de responsabilitate și disciplină la persoanele care urcă la volanul mijlocului de transport.

- evidențierea a două tipuri de personalitate a infractorilor care săvârșesc infracțiuni în domeniul transportului rutier. La prima categorie, comportamentul este dominat de sineîncredere exagerată în sine și frivolitate, acestora fiindu-le caracteristic autoritarismul, bravada și caracterul categoric. Celui de-al doilea tip le sunt proprii astfel de calități personale, precum neglijența, tendința de a minimiza propriile eforturi intelectuale și fizice în activitatea cotidiană.

- punctarea asupra faptului ca accentul de bază la elaborarea măsurilor de contracarare a infracțiunilor în domeniul transportului rutier să fie pus pe înlăturarea cauzelor săvârșirii acestora de către conducătorii de vehicule, având în vedere faptul că rolul determinant în depășirea situațiilor extreme îl joacă caracteristicile psihologice ale conducătorului de vehicul.

- argumentarea propunerii de a completa Codul contravențional al Republicii Moldova cu un articol nou 233¹ „Conducerea vehiculului de către o persoană aflată în stare maladivă”.

În acest sens, art. 233¹ Cod contravențional al Republicii Moldova urmează a fi formulat în următoarea redacție: „*Conducerea vehiculului de către o persoană aflată în stare maladivă sau consumul unor medicamente care conțin substanțe incluse în nomenclatorul substanțelor interzise pentru a fi consumate de către conducătorii de vehicule, însoțită de încălcarea prevederilor Regulamentului circulației rutiere,*

se sancționează cu amendă de la 100 la 150 unități convenționale” .

- justificarea necesității implementării sistemului de testare psihologică pentru cetățenii care doresc să obțină permis de conducere, prin introducerea unor completări în *Regulamentul cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier*. Astfel, la capitolul IV, „Condiții de admitere la examen și documentarea cu permis de conducere”, se propune de completat pct. 10 cu lit. f), având următorul conținut:

„f) adeverința privind susținerea testului psihologic în vederea corespunderii calităților unui conducător de vehicul sigur și stabilirea predispoziției la comiterea unor accidente rutiere, precum și certificatul de modelul stabilit privind aptitudinea de a conduce mijloace de transport de o anumită categorie”.

- evidențierea enunțului, potrivit căruia comportamentul ilegal în trafic poate fi diminuat prin prevenirea generală și specială a celor mai criminogene și victimogene grupuri cu ajutorul reclamei sociale, prezentate prin intermediul mass-mediei sau pentru un anumit auditoriu.

- argumentarea necesității adoptării unui act normativ, în care ar fi reflectat un algoritm clar de interacțiune al poliției patrule cu instituțiile de învățământ, îmbinat cu introducerea unui curs obligatoriu în toate instituțiile de învățământ, intitulat „Regulile circulației rutiere”.

Problema științifică importantă soluționată constă în elaborarea cadrului conceptual privind particularitățile criminologice în domeniul transportului rutier la etapa actuală, precum și fundamentarea unor concluzii și propuneri care permit de a realiza o abordare complexă în procesul perfecționării practicii de prevenire a tipului respectiv de criminalitate.

Importanța teoretică și valoarea aplicativă a lucrării. Valoarea teoretică a lucrării este determinată de noutatea științifică, actualitatea și concluziile formulate. Informațiile conținute în teză largesc cunoștințele în domeniul investigat și pot fi utilizate pentru studierea de mai departe a fenomenului social în cauză. Concomitent, importanța teoretică a lucrării constă în faptul că ideile, concluziile și recomandările evidențiate completează fundamentele teoretice ale prevenirii criminalității în domeniul transportului rutier.

Semnificația aplicativă a tezei constă în faptul că ideile științifice și concluziile cuprinse în conținutul tezei pot fi utilizate în procesul de studii din cadrul instituțiilor de învățământ cu profil juridic și, în plan doctrinar-teoretic, ca material inițial pentru o abordare mai profundă a criminalității în domeniul transportului rutier.

Suportul teoretico-științific a fost constituit preponderent din lucrările savanților din România, Republica Moldova și Federația Rusia.

Metodologia cercetării științifice. În procesul de realizare a prezentului studiu au fost aplicate cele mai importante metode de cercetare precum: metoda logică (cuprinzând deducția,

inducția, generalizarea, specificarea), utilizată în vederea interpretării și sistematizării atât a cadrului normativ cu referire la circulația rutieră, cât și a opiniilor doctrinare în domeniu; metoda comparativă (aplicată atât pentru analiza cadrului normativ, cât și a opiniilor doctrinare); metoda istorică se regăsește în conținutul tezei prin prezentarea evoluției reglementărilor juridice în domeniul transportului rutier.

Aprobarea rezultatelor. Tema supusă cercetării a fost dezvoltată prin intermediul a cinci publicații în reviste științifice naționale și din afara țării, dintre care: „Măsuri generale de prevenire a infracțiunilor din domeniul transportului rutier (Legea și viața nr. 5, 2017)”; „Măsuri special-criminologice de prevenire a infracțiunilor din domeniul transportului rutier (Legea și viața nr. 6, 2017)”; „Considerațiuni generale privind personalitatea infractorilor din domeniul transportului rutier (Legea și viața nr. 8, 2017)”.

Rezultatele cercetărilor științifice au fost aprobate în cadrul conferințelor științifice internaționale: „Delicvența și justiția juvenilă: evaluare, probleme, soluții”, desfășurată în cadrul Academiei „Ștefan cel Mare”, la 31.10.2014 (Personalitatea infractorilor în domeniul transportului rutier sub aspectul vinovăției acestora); (Unele considerente privind infracțiunile în domeniul transportului rutier și impactul uman al acestora).

Sumarul compartimentelor tezei este determinat de scopul investigației, de aria problemelor abordate și gradul de studiere a lor. Compartimentele lucrării, prin conținutul lor, reflectă atât realizări doctrinare în domeniu, cât și investigații științifice proprii.

Lucrarea este structurată în patru capitole, divizate în subcapitole, urmate de concluzii și recomandări. Teza de doctorat cuprinde, de asemenea, lista bibliografiei utilizate, adnotarea și lista abrevierilor utilizate în teză.

Introducerea reprezintă o argumentare de cercetare a temei supuse studierii cu referire la importanța temei investigate, gradul de cercetare a temei, scopul și obiectivele propuse spre realizare, noutatea științifică a rezultatelor obținute, importanța teoretică și valoarea aplicativă a lucrării, baza metodologică, aprobarea rezultatelor cercetării.

În capitolul 1, *Cercetările teoretice ale criminalității în domeniul transportului rutier*, autorul se axează asupra aspectelor evolutive și dimensiunilor actuale ale reglementărilor juridice în domeniul transportului rutier pe plan internațional și național, remarcând că dirijarea circulației rutiere reprezintă o problemă abordată încă în trecutul îndepărtat. Cu timpul, în reguli au fost introduse modificări și completări, erau detaliate particularitățile traversării intersecțiilor, modificarea regimului de viteză la apropierea de intersecție, interzicerea depășirii pe sectoarele mai dificile.

În cadrul respectivului capitol este realizată și o analiză a materialelor științifice referitoare la criminalitatea în domeniul transportului rutier. O atenție deosebită se atrage publicațiilor din ultimii ani cu referire la problematica supusă cercetării. Retrospectiva în cauză include în caracteristici referitoare la cercetările în domeniu ale autorilor din Republica Moldova, România și Federația Rusă.

În capitolul 2, *Analiza criminologică a infracțiunilor din domeniul transportului rutier*, se punctează asupra unor considerente preliminare privind infracțiunile în domeniul transportului rutier și impactul uman al acestora, precum și asupra indicatorilor cantitativi-calitativi ai infracțiunilor în domeniul transportului rutier. Capitolul înglobează și unele abordări conceptuale privind cauzalitatea criminalității în domeniul transportului rutier, dar și cauzele și condițiile nemijlocite ale infracțiunilor respective.

Capitolul 3, *Personalitatea infractorilor care au comis infracțiuni în domeniul transportului rutier*, conține o analiză a personalității infractorilor în domeniul transportului rutier sub aspectul vinovăției acestora, fiind prezentată și caracteristica criminologică a personalității categoriei respective de infractori. De asemenea, sunt expuse și unele tipologii ale persoanelor implicate în infracțiuni în domeniul transportului rutier.

În capitolul 4, *Prevenirea infracțiunilor din domeniul transportului rutier*, sunt evidențiate măsurile generale de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier, precum și măsurile cu caracter special-criminologic de prevenire a categoriei respective de infracțiuni. În cadrul respectivului capitol mai sunt abordate și direcțiile de perfecționare a prevenirii generale, speciale și individuale a criminalității în domeniul transportului rutier. O atenție distinctă este acordată și prevenirii victimologice a infracțiunilor în domeniul transportului rutier.

1. CERCETĂRILE TEORETICE PRIVIND CRIMINALITATEA ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER

1.1. Repere evolutive și dimensiuni actuale ale reglementărilor juridice în domeniul transportului rutier în plan internațional și național

Dirijarea circulației rutiere reprezintă o problemă abordată încă în trecutul îndepărtat. În acest sens, primele încercări de a ordona circulația orășenească au fost întreprinse în Roma Antică de către Gaius Iulius Cezar. Prin ordinul său, în anii 50 înaintea erei noastre, pe unele străzi ale orașului a fost introdusă circulația cu sens unic. De la răsăritul soarelui și până la sfârșitul „zilei de muncă” (aproximativ cu două ore până la apusul soarelui) era interzisă deplasarea căruțelor, carurilor și trăsurilor private. Persoane venite din alte localități erau obligate să-și lase transportul în afara orașului și să se deplaseze prin Roma pe jos, fie să închirieze un palanchin. Pe drumurile imperiului se circula pe partea stângă a carosabilului fapt care permitea ca mâna dreaptă (înarmată) să rămână liberă. Tot atunci a fost instituit un serviciu special de supraveghere a respectării regulilor respective care era constituit în special din foști pompieri. Obligațiunile de bază ale acestor regluri de circulație constau în preîntâmpinarea conflictelor și încăierărilor între proprietarii mijloacelor de transport. Multe intersecții rămâneau neregulate. Persoanele cu un statut social înalt î-și puteau asigura o deplasare fără impedimente prin oraș trimițând înaintea echipajelor sale persoane speciale care eliberau străzile pentru deplasarea stăpânului (în cazul dat se întrevede o analogie cu deplasarea oficialilor cu girofaruri în zilele noastre) [176].

Cu timpul în reguli au fost introduse modificări și completări, erau detaliate particularitățile traversării intersecțiilor, modificarea regimului de viteză la apropierea de intersecție, interzicerea depășirii pe sectoarele mai dificile. Una din completări a fost regula care acorda prioritate în circulație pentru pietoni. De asemenea aveau prioritate în circulație procesiunea religioasă și ceremonia funerară [126].

Dacă privim în adâncul istoriei noastre, vedem că circulația pe drumuri era reglementată în perioada modernă de acte care proveneau de la domnitori, cum ar fi, de exemplu, Hrisovul lui Alexandru Ipsilante din anul 1775, acest hrisov putând fi numit primul regulament de circulație publică [69, p. 123; 4, p. 49]. Prin intermediul acestui act se stabileau atribuțiile polițienești ale “căpitanilor de menziluri”, precum și sancțiunile pentru vizitii “netrebnici” [56, p. 17].

O altă încercare de reglementare juridică referitoare la domeniul circulației pe drumurile publice a avut loc, în România, în anul 1859, când, în București, se elaborează cu titlu

experimental primul regulament intitulat „*Ordonanța pentru reglementarea trăsurilor în București*”. Actul normativ prevedea, în principal, obligații în sarcina birjarilor care nu aveau voie să circule decât la pas, trebuiau să nu stropască pietonii și să circule cu multă atenție prin locurile strâmte.

Acest act experimental rămâne în vigoare timp de 9 ani, adică până în 1868, când Consiliul Comunal al Capitalei a votat la 9 aprilie un „*Regulament pentru trăsurile de piață și București*” care prevedea printre altele:

- nimeni nu e volnic a conduce trăsura fără livret;
- trăsurile să fie curate și de buna stare, iar hrana cailor să fie: fân, ovăz și orz, căci orice trăsură cu cai în stare de slăbire se va opri d-a mai circula;
- conducătorii să fie îmbrăcați curat, cu haine cuviincioase;
- conducătorii n-au voie a fuma când sunt în mers cu mușterii;
- birjarii prinși pe capră beți, se vor aresta;
- toate trăsurile vor avea, noaptea, felinare aprinse.

De asemenea, „nu va putea ține hățurile în mână prin Capitală decât acela care va avea asupra sa un act semnat de notabilii suburbiei și de starostele respectiv, cum că are probitatea cerută și este capabil a conduce cu știința trebuincioasă, pentru siguranța publică și vor fi îmbrăcați curat cu uniformă, șapcă cu doua trese, surduc lung, până din jos de genunchi două rânduri de nasturi galbeni”. De asemenea, „să nu suie pe capră acela care nu a împlinit 21 de ani”,..... „să meargă numai pe partea dreapta a străzilor și să nu transporte bagaje după ora 9 seara ” [54].

Istoria modernă a regulilor circulației rutiere î-și are începutul în Londra pe 10 decembrie 1868 când pe piața din fața parlamentului a fost instalat un semafor mecanic.

În anul 1865 de către Parlamentul Marii Britanii a fost adoptată legea, conform căreia viteza de deplasare a transportului era limitată la 6 km/oră, iar în fața automobilului trebuia să meargă a persoană care flutura cu un steag roșu [129].

Pe data de 14 august 1893 în Franța au fost adoptate primele reguli ale circulației rutiere pentru automobile. Ca prototipuri ale semnelor rutiere moderne pot fi considerate tablele pe care era indicată direcția de deplasare spre o localitate și distanța până la aceasta. Decizia despre crearea regulilor europene comune de circulație rutieră a fost luată în anul 1909 la conferința internațională din Paris, având în vedere creșterea numărului de autovehicule, creșterea vitezelor de deplasare și a intensității circulației pe străzile orășenești. În cadrul conferinței au fost stabilite indicatoarele rutiere, apropiate celor moderne cum ar fi „Trecere la nivel cu o cale ferată cu

bariere”, „Intersecție a drumurilor de semnificație echivalentă”, „Drum cu denivelări” „Curbă periculoasă”.

În anul 1906, în Monitorul Oficial nr. 211 din 19 decembrie, este publicat *„Regulamentul poliției rulajului și circulației pe căile publice”*.

Cuprinsul acestui act normativ conține preocupări demne de toată aprecierea, unele dintre ele constituind demersuri premergătoare ale preocupărilor normative din zilele noastre.

Astfel, „persoanele care merg pe jos nu trebuie să meargă în calea vehiculelor și a animalelor conduse, ele trebuie să meargă pe acostamente așa că circulația în mijloc să fie liberă”.

„La rândul lor conducătorii vehiculelor și ai animalelor sunt datori de a da semnale călătorilor pedestri, că se apropie de ei, spre a nu sta în calea lor; semnalele vor fi date cu aparate sonore sau prin strigăte puternice”.

Totodată, Regulamentul la care ne referim constituie primul act normativ care prevede norme tehnice pe care trebuie să le îndeplinească autovehiculele precum și obligațiile proprietarilor în acest domeniu. Spre exemplu, se stipula că autovehiculele trebuie să fie prevăzute cu frâne puternice cel puțin pe roțile din spate, care să poată fi acționate de la postul de conducere.

Pentru anumite categorii de autovehicule, proprietarii lor erau obligați să le prezinte o dată la trei luni la organele de circulație ale poliției pentru verificarea frânelor. Dacă acestea nu corespundeau din punct de vedere tehnic se lua măsura scoaterii vehiculului din circulație.

Un an mai târziu, în 1907, dispozițiile *„Regulamentului poliției rulajului și circulației publice”* a fost completat cu primele dispoziții referitoare la obligativitatea ca toate persoanele care doresc să conducă autovehicule să posede „brevetul” de șofer, care putea fi obținut în urma susținerii unui examen.

Examinarea celor care doreau să obțină permis se efectua de către Prefectura de Poliție din București, care în decembrie 1907 a organizat primele examene. Autoritățile au luat această măsură ca urmare a creșterii îngrijorătoare a numărului de autovehicule care la începutul anului 1908, ajunsese la „impresionanta” cifra de 138 (o sută treizeci și opt) de automobile [54].

Introducerea primelor indicatoare de circulație pe șosele s-a hotărât la Congresul Internațional al Drumurilor, ținut la Paris în anul 1908, la care a participat și un reprezentant al României și care a semnat convenția adoptată.

Cu toate acestea, în România, practic, indicatoarele de circulație au fost introduse în anul 1913, când în țară erau înregistrate 1300 de automobile.

După cum am prezentat, primele examene pentru obținerea permisului de conducere au fost organizate în decembrie 1907, dar primele cursuri de pregătire a celor care doreau permis de conducere au fost deschise abia în ianuarie 1911 și s-au finalizat trei luni mai târziu când toți cei 12 elevi au fost brevedați. Examenul a constat într-o probă de viteză pe șosea și o probă de frânare instantanee în momentul în care examinatorul arunca în fața automobilului aflat în plină viteză, un sac umplut cu paie [54].

La data de 11 octombrie 1913 în România a intrat în vigoare, prin publicarea în Monitorul Oficial nr. 156, „*Regulamentul pentru circulațiunea autovehiculelor*” care prevedea o serie de condiții pentru admiterea în circulație a autovehiculelor. Urmează de menționat că acesta este primul cod rutier aplicabil în Basarabia care s-a aplicat și după Marea Unire în acest spațiu.

În conformitate cu prevederile acestui regulament, pentru a fi admis să circule pe drumurile publice din țară și din străinătate, orice autovehicul trebuia să fie „recunoscut bun pentru circulație” de către o comisie ce funcționa pe lângă fiecare prefectură de județ și din care trebuia să facă parte „și un specialist de automobil, de preferință membru al Clubului Automobilistic Român”.

De asemenea, conducătorul era obligat ca, înainte de plecarea în cursă, să verifice starea tehnică a autovehiculului și să ia toate măsurile „ca mașinăria să funcționeze conform celor prescrise în regulament”. De asemenea, era prevăzută și „acordarea de ajutor persoanelor și obiectelor izbite de către automobil”, precum și „prezentarea la cel mai apropiat oficiu de poliție, pentru a aduce la cunoștință accidentul”. Totodată neîndeplinirea acestor obligații sau reguli atrăgeau răspunderea penală a persoanelor vinovate.

În anul 1914 în SUA au început a instala primele semafoare electrice cu două semnale (verde și roșu), pentru prevenirea schimbării culorii pe lângă semafor a fost pus un polițist cu fluier, care mai târziu, începând cu anul 1918 au apărut și pe drumurile europene.

La 21 august 1921 în România intră în vigoare, prin publicarea în Monitorul Oficial nr. 117, „*Legea privitoare la circulația autovehiculelor*” și Regulamentul de aplicare a acestei legi, care aduce noi precizări în legătură cu condițiile de bază ale circulației automobilelor.

Acestea se refereau în special la regulile ce trebuie respectate pentru deplasarea în siguranță pe drumurile publice precum și la înmatricularea și controlul stării tehnice al autovehiculelor.

Prin respectiva lege au fost sancționate pentru prima dată ca infracțiuni de sine stătătoare faptele de: conducere fără permis; conducerea unui autovehicul care nu poartă număr de ordine, deci neînmatriculat; conducerea în stare de ebrietate.

Se mai prevedea și folosirea unui autovehicul de către un conducător fără încuviințarea proprietarului, care constituia abuz de încredere și era incriminată ca infracțiune la art. 313 alin. (2) Cod penal [56, p. 18].

De asemenea, legea prevedea că „viteza maximă cu care automobilele și celelalte vehicule cu tracțiune mecanică pot circula în orașe și în trecerile prin comune va fi de 12 km/ora, adică egal cu trapul cailor; la cotituri, în aglomerațiuni va fi redusă viteza cu 6 km/ora, adică egală cu pasul pedestrelui”.

Cu privire la obținerea permisului de conducere, legea din 1921 precizează că examenul va consta dintr-o probă practică și o probă orală, din care să rezulte ca solicitantul posedă suficiente cunoștințe de conducere și cunoaște perfect legea, regulamentul și ordonanțele referitoare la circulația automobilelor, teorie elementară de mecanică etc. [54]”.

Ca urmare a aderării României la *Convenția internațională pentru circulația autovehiculelor* (ratificată la 15.05.1929 conform Monitorului Oficial nr.104), încheiată la data de 24 aprilie 1926, are loc, în 1929, o primă armonizare a legislației rutiere române, reflectând concepții și realități diferite.

Drept urmare, Legea nr.213 / 22.10.1929, publicată în Monitorul Oficial nr.236, privind circulația pe drumurile publice, conținea un număr important de prevederi referitoare la interzicerea circulației vehiculelor care prezentau o stare tehnică necorespunzătoare din punct de vedere al siguranței circulației rutiere.

Conducerea fără permis eliberat de către autoritățile competente precum și încredințarea unui autovehicul spre a fi condus de către o persoană care nu posedă permis, erau considerate, de asemenea, infracțiuni. În cazul constatării recidivei sancțiunea era maximă și se aplica și măsura suspendării exercitării dreptului de a conduce, până la emiterea unei hotărâri judecătorești [54].

La începutul secolului XX, în legătură cu dezvoltarea circulației rutiere internaționale, a apărut necesitatea stringentă a introducerii unor reguli unificate ale circulației rutiere pentru diferite state.

Astfel, la nivel internațional următorul pas important a fost adoptarea „Convenției privind introducerea semnalizării unice pe drumuri” în anul 1931 în Geneva, la Conferința dedicată circulației rutiere. În cadrul acesteia a fost adoptat sistemul unic de indicatoare rutiere, bazat în special pe simboluri. În acest sens, au fost elaborate și adoptate 26 de indicatoare, clasificate în trei grupuri și anume: de orientare; de avertizare și cele de sens obligatoriu. În zilele noastre acest sistem funcționează în toate statele.

La data de 10 ianuarie 1931 În România este publicat „Regulamentul pentru aplicarea legii circulației pe drumurile publice”, iar la 31 mai 1935 este promulgată „Legea pentru aderarea la

Convențiile pentru unificarea semnalizării rutiere, la regimul fiscal pentru automobile și la aranjamentul dintre autoritățile vamale”. Aceste acte au avut menirea de armoniza legislația autohtonă din acea perioadă cu prevederile internaționale uniformizate din domeniul transporturilor.

Următoarea contribuie serioasă în securitatea rutieră mondială a fost „Convenția cu privire la circulația rutieră” și „Protocolul cu privire la indicatoarele rutiere”, adoptate în cadrul conferinței internaționale de la Geneva în anul 1949, în baza cărora toate statele au început să elaboreze propriile regulamente ale circulației rutiere.

În anul 1953 a apărut primul marcaj rutier pentru indicarea trecerii pentru pietoni cunoscut în prezent ca „Zebra”.

Referindu-se la evoluția istorico-juridică a infracțiunilor în domeniul transporturilor urmează de menționat reglementarea acestora de Codul penal din 1961. Acest cod era foarte asemănător cu Codul penal al RSFSR, aceasta practicându-se pe întreg teritoriul Uniunii Sovietice. El nu a adus foarte mari schimbări în sistemul normelor penale dedicate domeniului transportului. Infracțiunile de acest tip erau prevăzute în capitolul „Infracțiuni contra siguranței transporturilor” [56, p. 18].

Un document internațional adoptat în cadrul Consiliului Europei este *Convenția Europeană pentru reprimarea infracțiunilor rutiere*, adoptată la Strasbourg la 30 noiembrie 1964 și care a intrat în vigoare la 18 iulie 1972 [23]. În preambulul respectivei convenții se specifică că statele membre ale Consiliului Europei, semnatare ale Convenției, luând în considerare sporirea circulației vehiculelor între statele europene și pericolul pe care îl constituie încălcarea regulilor care asigură securitatea participanților la traficul rutier. Considerând că scopul Consiliului Europei este acela de a realiza o uniune mai strânsă între membrii săi, convinge de necesitatea cooperării lor în scopul de a spori eficiența reprimării infracțiunilor rutiere comise pe teritoriul lor au convenit asupra prevederilor respectivei Convenții.

În prezent documentele de bază care reglementează circulația rutieră internațională și stabilesc cerințele față de participanții săi și documentele acestora sunt *Convenția asupra circulației rutiere* [21] și *Convenția asupra semnalizării rutiere* [22]. Acestea au fost adoptate în cadrul conferinței internaționale de la Viena la 8 noiembrie 1968.

În preambulul Convenției asupra circulației rutiere a fost formulat scopul acesteia: „... de a facilita circulația rutieră internațională și de a mări securitatea pe drumuri prin adoptarea unor reguli de circulație uniforme”.

Totodată în preambulul Convenției asupra semnalizării rutiere se specifică că „Părțile contractante au convenit asupra următoarelor dispoziții recunoscând că uniformizarea

internațională a indicatoarelor, a simbolurilor și a marcajelor rutiere este necesară pentru a înlesni circulația rutieră internațională și a spori siguranța pe drum”.

La situația din 22 septembrie 2016 la Convenția asupra circulației rutiere din 08.11.1968 au aderat 84 de state. Urmează de menționat că *Convenția asupra circulației rutiere* are putere juridică supremă în problemele ce țin de dirijarea circulației rutiere în Republica Moldova.

Actul normativ care este în vigoare în prezent în Republica Moldova și cuprinde normele ce determină circulația vehiculelor și pietonilor pe drumurile publice, precum și pe teritoriile adiacente acestora este *Regulamentul circulației rutiere* din 13 mai 2009 [60]. Urmează de menționat că *Regulamentul* a fost elaborat ținând cont de cerințele Convenției asupra circulației rutiere din 1968 iar respectarea prevederilor acestuia garantează securitatea tuturor participanților la trafic, protecția mediului, ocrotirea drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice, precum și apărarea proprietății acestora.

Un alt act normativ menit să contribuie la buna organizare a transportului rutier este Legea nr. 131-XVI din 7 iunie 2007 privind siguranța traficului rutier [45]. Legea respectivă reglementează relațiile juridico-sociale din domeniul traficului rutier, stabilește drepturile, obligațiile, responsabilitățile autorităților de resort și ale participanților la acest trafic, determină principiile de organizare a activității unităților de instruire a personalului din domeniul transportului rutier, precum și condițiile de admitere la trafic a conducătorilor de autovehicule.

Dispozițiile legii vizează traficul rutier din punctul de vedere al asigurării desfășurării lui fluente și în plină siguranță, ceea ce presupune protecția drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice, apărarea proprietății acestora, ocrotirea sănătății, integrității corporale și a vieții participanților la trafic, precum și protecția mediului înconjurător.

Sub aspect juridico-penal domeniul încălcărilor din transporturi este reglementat de Codul penal în vigoare, adoptat prin Legea nr. 985-XV din 18 aprilie 2002, în vigoare din 12 iunie 2003, care prevede reglementări într-un capitol aparte – și anume în capitolul XII, *Infrațiuni în domeniul transporturilor*.

1.2. Analiza materialelor științifice cu privire la criminalitatea în domeniul transportului rutier

Materiale științifice publicate în Republica Moldova. În contextul cercetărilor întreprinse de către autorii autohtoni prezintă interes investigația întreprinsă de către autorul Budeci Vitalie prin teza de doctorat cu titlul “*Răspunderea penală pentru infracțiunile în domeniul transportului rutier*” (Chișinău, 2014). Lucrarea reprezintă o cercetare complexă a infracțiunilor

în domeniul transportului rutier, cercetare în care sunt examinate problema privind răspunderea penală pentru acest grup de infracțiuni și disocierea răspunderii penale a participanților la traficul rutier.

Astfel, în capitolul 1 „*Analiza materialelor științifice privind infracțiunile în domeniul transportului rutier*” autorul a realizat analiza celor mai relevante surse doctrinare publicate în țară și peste hotare, în care au fost abordate problemele privind răspunderea penală pentru infracțiunile în domeniul transportului rutier. În concluzie sa constatat că izvoarele științifice nu au epuizat întreaga paletă a componentelor de infracțiune studiate, iar examinarea diverselor aspecte ale infracțiunilor în domeniul transportului rutier comportă, în subsidiar, un caracter fragmentar [8, p. 38].

În Capitolul 2 „*Considerații generale privind infracțiunile în domeniul transportului rutier*” a fost elaborat conceptul infracțiunilor în domeniul transportului rutier, ca o subcategorie distinctă a infracțiunilor în domeniul transporturilor, fiind propusă în același timp și clasificarea infracțiunilor în domeniul transporturilor, precum și a celor care fac parte în viziunea autorului din categoria infracțiunilor în domeniul transportului rutier. În acest fel a fost identificat locul, pe care îl ocupă infracțiunile în domeniul transportului rutier în sistemul părții speciale a CP al RM [8, p. 48-49].

În același capitol au fost examinate unele probleme ce țin de terminologia utilizată în cadrul reglementărilor referitoare la infracțiunile în domeniul transportului rutier. Realizând analiza opiniilor doctrinare și a actelor normative în domeniu sub acest aspect sa remarcat faptul că legislația în domeniul asigurării circulației rutiere conține un șir de curențe, exprimate în necorespunderea formulării anumitor termeni utilizați în construcția normelor juridice; reflectarea insuficientă a elementelor constitutive ale mecanismului comiterii infracțiunilor în domeniul transportului rutier în dispozițiile normelor juridico-penale ce stabilesc răspunderea pentru infracțiunile de acest gen, precum și diferențierea insuficientă a răspunderii pentru săvârșirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier [8, p. 53-58].

Realizând analiza juridico-comparativă a infracțiunilor în domeniul transportului rutier s-a remarcat că legislația penală actuală a Republicii Moldova a preluat cele mai bune practici și reglementări în domeniul asigurării securității traficului rutier din actele normative internaționale, recomandările comunitare europene și din legislația statelor dezvoltate, fapt care însă nu trebuie să oprească procesul de perfecționare continuă a legislației naționale în acest domeniu.

Capitolul 3. „*Analiza juridico-penală a infracțiunilor în domeniul transportului rutier*” este dedicat examinării celor patru elemente constitutive ale infracțiunilor prevăzute la art. 264, 264¹,

265, 266 și 276 CP al RM, formelor agravante ale acestor infracțiuni, precum și problemelor de calificare a infracțiunilor în domeniul transportului rutier în cazul concursului de infracțiuni și concurenței de norme. Astfel, în urma investigațiilor realizate s-a ajuns la concluzia că obiectul juridic special al infracțiunii prevăzute la art. 264 CP al RM îl constituie securitatea traficului rutier și a exploatării autovehiculelor, și anume securitatea funcționării tuturor tipurilor de autovehicule, menționate în art. 132 CP al RM fiind propusă și definiția termenilor „trafic rutier” și „securitate a traficului rutier” [8, p. 86-87]. Cu ocazia examinării prevederilor art. 264 CP al RM în comparație cu prevederile art. 242 C contr. al RM și alin. (1) art. 382 CP al RM au fost înaintate unele propuneri *de lege ferenda*. Au fost examinate minuțios semnele laturii obiective ale infracțiunilor în domeniul transportului rutier. În acest sens sa constatat că locul infracțiunii este un semn obligatoriu al laturii obiective a infracțiunii prevăzute la art. 264 CP al RM. Examinând consecințele prejudiciabile necesare pentru calificarea faptei în baza art. 264 CP al RM s-a ajuns la concluzia că infracțiunea prevăzută la alin. (1) art. 264 CP al RM constituie componenta de bază a infracțiunii examinate, iar următoarele alineate reprezintă forme agravante ale acestei infracțiuni [8, p. 114-115].

În ceea ce privește latura subiectivă în domeniul transportului rutier cu componente materiale (art. 264, alin. (2) art. 264¹ art. 265 CP al RM) s-a concluzionat că acestea sunt pasibile de comitere doar din imprudență.

Având în vedere dezideratul Republicii Moldova privind aderarea la Uniunea Europeană, un rol important revine modernizării sectorului transporturilor, în special sub aspectul sporirii securității traficului rutier. În acest sens prezintă interes articolul autorului Bulimaga V. cu titlul „*Obiectivele constituirii sistemului național de management în domeniul siguranței traficului rutier*” (Studia universitatis. Revistă Științifică a Universității de Stat din Moldova, 2012, nr. 8).

Potrivit autorului, situația în domeniu poate fi redresată prin constituirea și aplicarea unui sistem performant de management al siguranței rutiere, modern și durabil pentru infrastructura rutieră, care trebuie să includă atât măsuri, prevederi legale și instituționale adecvate și eficiente, cât și tehnici sau metode ce vor fi folosite de agențiile responsabile de organizarea circulației rutiere [11, p. 185].

Obiectivul privind dezvoltarea și educarea comportamentului participanților la trafic include astfel de priorități, precum: respectarea regimului de viteză, utilizarea centurii de siguranță și a scaunului auto pentru copii, prevenirea conducerii sub influența alcoolului și altor substanțe cu efecte similare, protecția celor mai vulnerabili participanți la trafic – pietoni, copii și bicicliști [11, p. 187].

În urma analizei efectuate autorul a identificat mai multe obiective pentru crearea unui sistem eficient de management în domeniul siguranței rutiere printre care le evidențiem pe următoarele:

- concretizarea atribuțiilor și responsabilităților autorităților publice centrale abilitate în sistemul de asigurare a securității circulației rutiere;
- dezvoltarea metodologiei de colectare și administrare a datelor privind evoluarea traficului rutier, accidentelor în trafic și a consecințelor acestora, organizarea schimbului informațional între autoritățile interesate, efectuarea studiilor și implementarea soluțiilor pentru ameliorarea siguranței rutiere;
- stabilirea parteneriatelor între autoritățile guvernamentale, societatea civilă și sectorul privat pentru promovarea acțiunilor orientate spre ridicarea nivelului de conștientizare a problemei siguranței rutiere la nivel național;
- stabilirea normelor legale privind modul de organizare a activității didactice în cadrul unităților de instruire și calificare a conducătorilor de autovehicule, evaluare a cunoștințelor teoretice și aptitudinilor practice ale absolvenților acestora în vederea eliberării certificatului de absolvire, precum și ale solicitanților obținerii permisului de conducere;
- implementarea standardelor internaționale și a normelor comunitare la capitolul sporirea siguranței în procesul de admitere la trafic a vehiculelor și a conducătorilor acestora [11, p. 188].

În final se punctează că, pentru realizarea obiectivelor menționate se impune ajustarea cadrului legal în vederea stabilirii clare a atribuțiilor instituțiilor abilitate în domeniul siguranței rutiere conform sectoarelor de competență, implementării mecanismelor și instrumentelor recomandate de practica internațională, asigurării susținerii acțiunilor întreprinse, precum și sporirii responsabilității tuturor actorilor implicați în acest proces.

Un articol științific relevant, în care sunt examinate unele infracțiuni în domeniul transportului rutier, aparține autorului Vitalie Stati cu titlul *“Aspecte teoretice și practice privind aplicarea răspunderii penale pentru unele infracțiuni în domeniul transportului auto, specificate la art. 266, 269 și 276 CP al RM” (Revista Națională de Drept, martie, 2010)*. În cadrul respectivului articol sunt analizate, sub aspect juridico-penal, infracțiunile prevăzute la art. 266, 269 și 276 CP al RM. Astfel, în contextul examinării laturii obiective a art. 266 CP al RM care prevede răspunderea penală pentru infracțiunea de părăsire a locului accidentului rutier este examinat înțelesul noțiunilor „accident rutier” și „locul accidentului rutier”. În acest sens, este prezentată definiția noțiunii „accident rutier” formulată în mai multe acte normative (art.2 al Legii Republicii Moldova privind siguranța traficului rutier, adoptate de Parlamentul Republicii Moldova la 7.06.20073; pct.2 al Concepției Sistemului informațional automatizat „Registrul de

stat al accidentelor rutiere”, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr.693 din 21.06.20074; pct.7 al Anexei nr.1 la Hotărârea Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului circulației rutiere, nr.357 din 13.05.2009) [66, p. 43].

De asemenea autorul s-a pronunțat și în legătură cu delimitarea infracțiunii de părăsire a locului accidentului rutier de infracțiunea de neacordare de ajutor unui bolnav (art.162 C.pen. RM).

Cu referire la analiza infracțiunii de încălcare a regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației (art.269 CP al RM) autorul face o precizare și anume faptul că infracțiunea specificată la art.269 CP al RM este o infracțiune săvârșită exclusiv în domeniul transportului auto. Potrivit autorului, precizarea a fost necesară întrucât unii autori afirmă că infracțiunea analizată este o infracțiune săvârșită nu numai în domeniul transportului auto, dar și în domeniul transportului feroviar, aerian sau naval. În acest sens, nefiind de acord cu respectivele opinii, autorul prezintă unele contraargumente [66, p. 47].

Finalmente, este efectuată și analiza infracțiunii de falsificare a elementelor de identificare ale autovehiculelor (art. 276 CP al RM).

În contextul analizei infracțiunilor în domeniul transportului rutier prezintă interes și articolul științific al autoarei Prodan Svetlana cu titlul „*Evoluția și generalizarea infracțiunilor în domeniul transporturilor*” (*Legea și viața, decembrie, 2015*).

Potrivit autoarei, securitatea în transport se exprimă în lipsa de primejdii pentru viața și sănătatea oamenilor, în siguranța exploatării mijloacelor de transport, a căilor de comunicație, a clădirilor, instalațiilor, precum și în protecția mediului înconjurător. La rândul său, siguranța traficului rutier este starea de lucruri în traficul rutier ce reflectă gradul de protecție a participanților la el împotriva accidentelor și consecințelor acestora [56, p. 16-17].

Cu referire la semnele obiective și subiective ale infracțiunilor în domeniul transporturilor se menționează că acestea se caracterizează prin semne comune. Totodată, unica particularitate în cazul săvârșirii unor infracțiuni din acest capitol, o reprezintă, calitatea specială a subiectului infracțiunii, acesta având calitate de conducător al mijlocului de transport, calitatea de pieton sau de altă persoană responsabilă pentru starea tehnică a autovehiculului.

Aceste infracțiuni mai prejudiciază și o categorie aparte de relații sociale, și anume relațiile sociale ce asigură securitatea circulației sau exploatarea mijloacelor de transport [56, p. 20].

În concluzii autoarea accentuează că deși unii disconsideră unele componente din acest capitol, optând pentru trecerea lor în rândul contravențiilor administrative, faptele date posedă un pericol social destul de sporit și prejudiciază serios valorile sociale protejate de legea penală. Cei care pledează pentru ca unele infracțiuni din domeniul transporturilor să treacă în domeniul

contravențional aduc ca argument principal, cum ar fi în cazul art. 264¹, faptul că la noi în țară este un număr foarte mare de persoane condamnate în baza acestui articol, iar pentru a ridica nivelul de responsabilitate al persoanelor care dețin permis de conducere, inclusiv al pietonilor, trebuie mărită pedeapsa, chiar dacă ține de ordinul contravențiilor administrative [56, p. 20-21].

Un alt articol științific relevant în care este abordată problematica accidentelor rutiere este cel al autorului O. Bejan cu titlul „*Model explicativ al accidentelor rutiere*” (*Legea și viața, decembrie, 2010*). În articol autorul propune un model explicativ al accidentelor rutiere. Modelul explicativ are un caracter teoretic, elaborat în temeiul unor date, cunoștințe științifice, informații diverse, dar și observații, și experimente nesistematice ale autorului. Astfel factorii determinanți ai accidentelor rutiere au fost clasificați după natura și puterea lor de acțiune în: factori determinanți interni și externi; factori determinanți care depind de conducătorul auto și factori determinanți care nu depind de conducătorul auto; factori determinanți care pot să depindă sau să nu depindă de conducătorul auto. Articolul este urmat de exemplificarea lanțurilor factorilor determinanți și câteva recomandări în vederea prevenirii accidentelor rutiere [218, p. 12-14]

Printre autorii autohtoni care au abordat probleme de criminologie, inclusiv cu privire la cauzele infracțiunilor și personalitatea infractorului este Gh. Gladchi. Astfel, în cursul de *Criminologie generală* (Chișinău, 2001), cu referire la cauzele și condițiile infracțiunii concrete autorul specifică că acestea reprezintă ansamblul factorilor care determină decizia de a săvârși infracțiunea și realizarea acesteia. Determinantele infracțiunii sunt: a) condițiile mediului social, sub influența nefavorabilă a căroră are loc dezarmonia și deformarea necesităților, intereselor și sistemului de valori ale persoanei concrete, care devin o premisă a motivației criminogene; b) motivația criminogenă; c) situația concretă de viață care, interacționând cu particularitățile personalității, determină intenția și intenția săvârșirii infracțiunii. La nivelul condițiilor nefavorabile de formare denaturată a personalității sunt create premisele concepute ca posibilitate a săvârșirii infracțiunii de către un individ concret. La nivelul situației concrete motivația criminogenă a persoanei se realizează prin fapta infracțională [41, p. 93].

Studiind problematica personalității infractorului se menționează că un factor important care contribuie la formarea denaturată a personalității este influența anturajului apropiat, adică a prietenilor, cunoscuților, vecinilor, diferitor companii cu care subiectul contactează permanent și nemijlocit. O influență negativă asupra dezvoltării personalității pot avea atât persoane concrete cât și anumite grupuri, subculturi delincvente [41, p. 97].

Totodată, potrivit autorului, un rol important la formarea etico-morală a personalității îl joacă școala generală și profesională. Sistemul învățământului general și profesional în perioada de tranziție se caracterizează printr-o reducere considerabilă a potențialului educațional și prin

intensificarea impactului lui criminogen, determinat de deficiențele și lacunele formării etico-morale a noii generații [41, p. 98-99].

Materiale științifice publicate în alte state. Cu referire la materialele științifice publicate în alte state ținem să prezentăm lucrarea autorului român Maxim Bodan cu titlul „*Managementul asigurării stării de legalitate în domeniul transporturilor rutiere*”. (București, 2013).

În capitolul I al lucrării este trecut în revistă *cadrul juridic al activității din domeniul transporturilor rutiere*. Astfel, sunt evidențiate măsurile prevăzute în legislația europeană și cea română cu privire la transporturile rutiere. Totodată, autorul sintetizează o serie de măsuri menite să asigure o dezvoltare coerentă și echilibrată în domeniul transporturilor rutiere, respectiv: crearea unei piețe comune a transporturilor prin liberalizarea accesului la piață și recunoașterea mutuală a diplomelor și certificatelor, eliminarea neconcordanțelor legislative de natură a produce distorsiuni ale concurenței, prin armonizarea standardelor și reglementărilor în materie, îmbunătățirea siguranței circulației, rezolvarea problemelor legate de impactul transporturilor asupra mediului.

Capitolul II se referă la *managementul asigurării stării de legalitate în domeniul transporturilor rutiere* și debutează cu evidențierea dreptului persoanelor la libera circulație pe un anumit teritoriu fapt ce a constituit obiectul a numeroase acte internaționale, care, în funcție de sfera raporturilor juridice reglementate, au recunoscut principiul liberei circulații ca fiind unul esențial în protecția drepturilor și libertăților persoanelor.

În context, se specifică că în România, „managementul integrat în domeniul siguranței rutiere, al prevenirii incidentelor de trafic și al asigurării stării de legalitate” reprezintă și totodată presupune o cooperare interinstituțională permanentă a următoarelor instituții, autorități și servicii:

- Ministerul Afacerilor Interne - Inspectoratul General al Poliției Române, prin Direcția Rutieră, Direcția de Ordine Publică, Institutul pentru Cercetarea și Prevenirea Criminalității, Inspectoratul pentru Situații de Urgență ;

- Ministerul Transporturilor (Consiliul Interministerial pentru Siguranță Rutieră – C.I.S.R; Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România S.A.; Autoritatea Rutieră Română A.R.R.; Regia Autonomă Registrul Auto Român, denumită în continuare RAR; Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier).

- Alte ministere și instituții (Ministerul Educației Naționale (incluzând domeniul academic și universitar; Ministerul Sănătății; Ministerul Apărării; Ministerul Finanțelor Publice; Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice; Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice; Ministerul pentru Societatea Informațională; Ministerul Muncii, Familiei și Protecției Sociale;

Administrațiile – Autoritățile Publice Județene și Locale; Poliția Locală; Mass media; Federația Autorităților Locale din România; Organizații non-guvernamentale) [5, p. 16-17].

În acest sens, se specifică că pentru a se obține rezultate notabile în acest domeniu, este important să se stabilească un set clar de norme și reguli, care trebuie să fie respectate de către toți partenerii în ceea ce privește realizarea unei cooperări și coordonări eficiente.

Pentru ca această cooperare să fie și să se realizeze în mod efectiv, trebuie să existe stabilite sarcini și măsuri atât comune, cât și independente, concrete pentru toate dintre aceste instituții [5, p. 16-17].

Capitolul al treilea intitulat *contravenționalitate și criminalitatea în domeniul transporturilor rutiere* prezintă preocuparea de a construi un stat de drept și de a asigura funcționarea normală, legată istoricește de promovarea democrației și de edificarea unor structuri statale în măsură să apere și să garanteze drepturile și libertățile fundamentale ale omului, să garanteze desfășurarea relațiilor sociale într-un climat de legalitate. Astfel, se menționează că de la primul cod rutier și până astăzi s-au succedat o multitudine de legi, cu structuri diferite, reflectând realități și concepții diverse [5, p. 18]. Totodată Ordonanța de Urgență a Guvernului României, nr. 195/2002, privind circulația pe drumurile publice, republicată, precum și Regulamentul pentru aplicarea acestei Ordonanțe, îndeplinesc un rol însemnat în disciplinarea circulației rutiere.

Potrivit autorului, activitățile de transport rutier, precum și activitățile conexe acestora se desfășoară astfel încât să fie respectate reglementările în vigoare privind condițiile de lucru, de exploatare a vehiculelor rutiere și de utilizare a infrastructurii rutiere, precum și condițiile privind siguranța circulației. Pe baza conceptului de accident de circulație s-au efectuat în ultimii ani importante cercetări sociologice asupra circulației rutiere, cercetări care au urmărit să pună în lumină cauzele accidentelor de circulație și modalitățile combaterii și prevenirii acestui fenomen. Trebuie remarcat faptul că aceste investigații nu privesc infracțiunile care se comit în domeniul circulației rutiere, ci îmbrățișează un fenomen mult diferit (accidentul de circulație) a cărui sferă nu coincide decât în parte cu aceea a infracțiunii rutiere [5, p. 21].

În capitolul patru, intitulat *Globalizarea transporturilor rutiere – oportunitatea crimei organizate* sunt prezentate oportunitățile pentru crima organizată determinate de globalizarea transporturilor și complexitatea acestor activități care au devenit o adevărată provocare pentru instituțiile de aplicare a legii din țară și străinătate.

În secțiunea destinată propunerilor autorul a considerat necesară punerea în practică a unor măsuri menite să modernizeze și să crească autoritatea și eficiența poliției rutiere și totodată să

protejeze concret agentul de circulație, indiferent de gradul profesional sau formațiunea din care face parte [5, p. 23].

Un alt autor român care a abordat sub aspect criminologic probleme ce țin de criminalitate este Gabriela Politic (*Criminologie, Note de curs*, Editura Fundației „Chemarea”, Iași, 1996). În notele de curs la criminologie, referindu-se la factorii determinanți în dezvoltarea criminalului, autoarea menționează că primul aspect care se pune în discuție este acela al factorilor (a cauzelor) acestora. Problema dezvoltării criminalului a fost cercetată de majoritatea școlilor și concepțiilor din criminologie, cu mențiunea că rezolvarea științifică a acesteia a fost unilaterală și simplificată. Astfel, concepțiile biologice s-au cantonat pe factorii biologici, concepțiile sociologice, pe factorii sociologici, iar cele psihologice pe factorii psihologici. Cu timpul, s-a ajuns la mai mulți factori, dar care, ulterior, s-au redus la doi, și anume: factorii individuali și sociali sau de mediu [55, p. 155].

Persoana criminalului depinde de înzestrarea ereditară, dar, într-o mare măsură, el depinde și de condițiile de formare și dezvoltare socială, adică de condițiile de mediu. Prin ereditate se transmit anumite predispoziții, un fel de tipare care trebuie completate cu un anumit conținut. Omul se naște cu anumite nevoi și tendințe (foame, sete, sociabilitate, combatere a pericolelor etc.) cu anumite predispoziții de cunoaștere (memorie, gândire etc.) care, pentru ajungere la dezvoltarea lor, au nevoie de condițiile social-culturale oferite de lumea exterioară

Ținem să remarcăm și contribuția autorului Narcis Giurgiu prin lucrarea *Elemente de criminologie* (Iași: Editura Fundației „Chemarea”, 1992) în care a cercetat probleme ce țin de criminalitate și personalitatea infractorului. Potrivit acestuia, conceptual de personalitate a infractorului a suferit, în evoluția criminologiei, interpretări diferite, aproape fiecare autor având propria sa definiție, propriul lui punct de vedere asupra personalității. Cu toate acestea, s-au formulat și câteva orientări mai largi în implicații de cadru.

În cadrul orientării biologice clasice, termenul de personalitate a devenit sinonim cu individualitatea fizică și patologică, sumă a unor stigmat care împreună configurau portretul unui tip distinct de comportament uman, caracterizat prin predestinare ereditară și nebulie morală.

În cadrul orientării sociologice, conceptul de personalitate a infractorului este socotită o variantă a viziunii potrivit căreia persoana este rezultatul influențelor determinante a factorilor socio-culturali [39, p. 162].

Școlile menționate mai sus asigură, de altfel, o trecere spre concepțiile pur psihologizante cu privire la personalitatea criminală, acoperind vidul ce s-ar crea în spațiul dintre orientări atât de divergente, ca cele bioantropologice și cele pur sociologice.

Lucrări științifice publicate în Federația Rusă. În contextul cercetării problemelor legate de infracțiunile în domeniul transportului rutier urmează a fi examinată și lucrarea autorului Kuzmenco D. cu titlul *Criminologhiceskii analiz dorojno-transportnîh prestuplenii, sveazanâh s naezdami na peșehodov.* (Кузьменко Д. О. Криминологический анализ дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов. Тамбов, 2009).

Potrivit autorului, scopul lucrării a constat în elaborarea bazelor teoretice și practice ale caracteristicii criminologice a infracțiunilor în domeniul transportului rutier legate de tamponarea pietonilor, elaborarea unor propuneri argumentate științific în vederea perfecționării legislației în vigoare, practicii judiciare și a prevenirii tipului respectiv de infracțiuni.

Astfel, în lucrare este generalizată și prezentată latura criminologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier legate de tamponarea pietonilor, sunt evidențiate determinantele acestora ținând cont de cauzele și condițiile de bază; este argumentată și propusă tipologia personalității infractorului care a săvârșit o infracțiune în domeniul transportului rutier legată de tamponarea unui pieton, de asemenea sunt prezentate sub forma unui sistem unitar factorii de bază care contribuie la săvârșirea infracțiunii; au fost elaborate metodele de bază ale profilaxiei criminologice și victimologice a categoriei respective de infracțiuni [155].

În capitolul 1 al lucrării au fost abordate particularitățile criminologice și determinantele infracțiunilor în domeniul transportului rutier legate de tamponarea pietonilor. În acest sens, cercetarea desfășurată a permis de a stabili cauzele și condițiile infracțiunilor în domeniul transportului rutier legate de tamponarea pietonului și anume: nivelul nesatisfăcător al pregătirii conducătorilor de vehicule; comportamentul pietonilor; deficiențele organizării circulației rutiere; deficiențe în activitatea poliției patrule în vederea elucidării încălcărilor regulilor circulației rutiere și aplicării față de persoanele respective a unor măsuri de profilaxie.

Capitolul 2 al lucrării este consacrat profilaxiei infracțiunilor în domeniul transportului rutier legate de tamponarea pietonilor. În context sunt cercetate direcțiile de bază ale profilaxiei infracțiunilor în domeniul transportului rutier legate de tamponarea pietonilor, care urmează a fi examinate în calitate de sarcini strategice în activitatea ce ține de prevenirea respectivelor infracțiuni.

În acest sens sunt necesare noi inițiative ale savanților și practicienilor; este necesar de a utiliza toate metodele reale de influențare, în special cele care sunt legate de cercetări criminologice. În aceste condiții, sarcina asigurării securității circulației rutiere nu poate fi soluționată fără eforturi comune ale statului și societății, fără o susținere obștească și a participării unor pături largi ale populației în realizarea programelor și proiectelor de stat.

Potrivit autorului, aspectul victimologic al infracțiunilor în domeniul transportului rutier legate de tamponarea pietonilor reprezintă o ramură a științei despre victima infracțiunii, natura și rolul său într-o anumită situație. Anume în comportamentul pietonilor, după cum a demonstrat cercetarea, pot fi observate cele mai diverse fenomene care deseori sunt și inexplicabile. În ultimii ani aproximativ 40%-60% din toate infracțiunile în domeniul transportului sunt legate de comportamentul victimal al pietonilor. Pietonul cu comportament victimal de asemenea reprezintă o sursă de pericol sporit, deoarece răspândirea unui astfel de comportament deviant și gravitatea consecințelor survenite fac problema securității rutiere și mai acută [155].

Este evidențiat în deosebi că eficiența măsurilor profilactice depinde nu doar de abilitatea de a organiza corect interacțiunea între diverse subdiviziuni ale MAI, dar și cu alte servicii și organe ale statului.

Cu referire la prevenirea victimologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier urmează a fi examinată și lucrarea autoarei Țaracova A.P. cu titlul *Victimologhiceschie aspecti preduprejdenia dorojno-transportnih prestuplenii* (Царакова А. П. Виктимологические аспекты предупреждения дорожно-транспортных преступлений. Москва, 2009).

În lucrare este întreprinsă o analiză a accidentelor rutiere bazată pe natura socială comună a infracțiunilor și contravențiilor administrative, care se caracterizează printr-o unitate al sistemului factorilor obiectivi și subiectivi, ce condiționează omogenitatea infracțiunilor și contravențiilor, asemănarea componentelor unora din ele în domeniul examinat.

Astfel, în capitolul 1 este analizată noțiunea accidentului rutier, sunt prezentate cauzele și factorii apariției acestuia, se demonstrează că diminuarea luptei cu contravențiile administrative în domeniul asigurării securității circulației rutiere, care corelează cu tipuri concrete de infracțiuni (de exemplu, conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate) conduce la creșterea numărului de infracțiuni din domeniul transportului rutier și al creșterii pericolului social al acestora [206].

În capitolul 2 sunt prezentate caracteristici victimologice ale circulației rutiere. În rândul respectivelor caracteristici au fost determinate acele din ele care au fost reunite prin astfel de noțiuni ca victimitatea, adică posibilitatea obiectivă sau capacitatea (predispunerea) oricărei persoane, inclusiv juridice, de a deveni victimă a unei infracțiuni în domeniul transportului rutier. Un alt aspect al cercetării la constituit victimizarea ca un proces de transformare în victimă a infracțiunii adică procesul realizării victimității potențiale într-un prejudiciu fizic, material și moral, care din motive obiective este legat de criminalitate.

În capitolul 3 al lucrării sunt precăutate direcțiile de bază ale prevenirii infracțiunilor în domeniul transportului rutier. În acest sens, cunoștințele obținute despre un fenomen atât de

complex cum ar fi infracțiunile în domeniul transportului rutier, au permis a trece la analiza influenței de prevenție, orientate asupra cauzelor și condițiilor victimizării în domeniul transportului rutier. În cadrul cercetării au fost studiate probleme cu caracter conceptual, orientate spre obținerea cunoștințelor despre fenomenele și procesele care într-o măsură sau alta condiționează eficiența asigurării scopului profilaxiei victimologice al criminalității în domeniul respectiv.

În context, autorul menționează că teoretic fiecare cetățean poate deveni victimă a unei infracțiuni în domeniul transportului rutier, fapt în legătură cu care urmează a elabora și realiza măsuri în vederea diminuării riscului respectiv pentru toată populația. Totodată o atenție sporită urmează a fi acordată acelor categorii de persoane care prezintă un grad înalt de victimitate. Către aceste persoane se referă conducătorii de vehicule care supraapreciindu-și cunoștințele, experiența profesională și abilitatea de a se orienta în situația rutieră, deseori au o atitudine iresponsabilă față de respectarea regulilor circulației rutiere [206].

De asemenea, a fost stabilit că acțiunile conducătorului de vehicul deseori depind nu doar de particularitățile și năzuințele sale personale dar și de comportamentul victimei, care prin acțiunile sale poate crea o situație criminogenă. De aceea, mecanismul infracțiunii trebuie elucidat nu doar prin intermediul delincentului dar și a victimei. Astfel, doar cercetând mecanismul comportamentului infracțional, ținând cont de particularitățile individuale și comportamentului victimei, pot fi identificate măsuri eficiente de prevenire a respectivelor încălcări.

O cercetare relevantă în domeniu este și teza de doctorat a autorului Soleanoi A. V. cu titlul „*Preduprejdienie dorojno-transportnîh prestuplenii*”. (Соляной А. В. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений. Москва, 2011) [197].

În Capitolul 1 autorul desfășoară o analiză criminologică a infracțiunilor în domeniul circulației rutiere. În acest sens, au fost întreprinse cercetări științifice care se referă la esența, geneza și combaterea criminalității în domeniul transportului rutier, precum și la personalitatea persoanelor vinovate de săvârșirea respectivului tip de infracțiuni. De asemenea, este desfășurată o analiză criminologică complexă a infracțiunilor în domeniul transportului rutier ținând cont de toate prevederile legislației în domeniu și a practicii de aplicare a acesteia.

În context se precizează că cercetarea particularităților criminologice ale infracțiunilor în domeniul transportului rutier și a evenimentelor care le precedă, indică asupra faptului că pentru stabilirea stării reale a situației este necesară nu doar concretizarea particularităților lor criminologice dar și studierea profundă și multilaterală a factorilor interni și externi ai participanților la trafic cât și a situației existente la toate nivelurile de influențare.

Referindu-se la persoanele condamnate pentru infracțiuni în domeniul transportului rutier, autorul menționează că acestea sunt persoane cu vârsta de la 18 până la 45 ani (anume aceste persoane, în opinia experților-psihologi sunt predispuși mai frecvent la risc, să subaprecieze pericolul sau să supraaprecieze posibilitățile sale, creând diferite situații de accident). Numărul total al persoanelor cu vârsta peste 50 de ani, atrași la răspundere penală în baza art. 264 CP al FR, constituie puțin peste 6%. O semnificație deosebită este acordată vechimii de conducere. În acest sens se specifică că aproximativ 70% din persoanele condamnate au deprinderi profesionale nesatisfăcătoare și vechimea nu mai mare de 1,5 - 3 ani. Aproximativ 44% anterior au fost atrași la răspundere contravențională pentru încălcări legate de conducerea mijlocului de transport. În rândul persoanelor care au săvârșit infracțiuni în domeniul transportului rutier, femeile constituie aproximativ 8% [197].

Cercetarea desfășurată a permis a da o caracteristică completă a infracțiunii în domeniul transportului rutier. În primul rând, ea se deosebește prin gravitatea consecințelor survenite, fapt care este legat de progresul tehnico-științific. Tehnologiile moderne aplicate în industria constructoare de mașini, aduc la creșterea puterii și vitezei mijloacelor de transport, iar tempourile dezvoltării infrastructurii rutiere în Federația Rusă rămân în urmă de respectivul proces, fapt care se răsfrânge negativ asupra situației rutiere.

Potrivit autorului, cauza unei infracțiuni concrete în domeniul transportului rutier este interacțiunea persoanei cu situația periculoasă precum și însăși deficiențele personalității care conduc la neglijență criminală dar și cauze și condiții sociale ascunse. Mecanismul săvârșirii infracțiunilor în domeniul transportului rutier nu poate fi examinat univoc. În unele cazuri cetățenii care au încălcat prevederile legale, conform calităților lor moral-psihologice, nu se evidențiază de nivelul mediu al cetățenilor onești. Însă trebuie să avem în vedere că situația criminologică nu poate fi cauză a infracțiunii, ocolind personalitatea. Astfel, o parte considerabilă a infractorilor demonstrează o neglijare a regulilor circulației rutiere, riscând în mod conștient, fără a se gândi la urmări.

În capitolul 2 autorul se concentrează pe prevenirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier. În context se punctează că în domeniul circulației rutiere aspectele juridice posedă un important potențial preventiv. Totodată lărgirea rolului normelor juridice în prevenirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier necesită o asigurare a respectării lor deoarece unele prevederi ale actelor normative în domeniul securității circulației rutiere deseori nu sunt îndeplinite. Încalcări ale legii sunt admise nu doar datorită directivelor asociale ale personalității dar și datorită informației insuficiente, influenței ineficiente a instituțiilor de convingere, lipsa

controlului necesar și a altor deficiențe, legate de implementarea unei norme juridice și a asigurării funcționării acesteia [197].

Prevenirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier urmează a fi examinat ca fiind un mijloc important al reglementării sociale a relațiilor sociale în calitate de interacțiune a măsurilor cu caracter social-economic, juridico-administrativ și educativ și în sfârșit ca o combinație a diferitor niveluri de prevenire a criminalității, implementate în activitatea diferitor categorii de subiecți.

O altă lucrare consacrată cercetării problemelor criminalității în domeniul transportului rutier este cea a autorului Aruev K. B. cu titlul *Criminologhiceskaia haracteristica licinosti grajdan soverșivșih avtotransportnîe prestuplenia i voprosî profilactiki danogo vida prestuplenii*. (Аруев К. Б. Криминологическая характеристика личности граждан, совершивших автотранспортные преступления, и вопросы профилактики данного вида преступлений. Санкт-Петербург, 2007.)

Autorul și-a trasat ca scop de bază elucidarea legităților care determină apariția unor forme deviate de comportament ale persoanelor care au săvârșit infracțiuni în domeniul transportului rutier, existența și răspândirea diferitor reacții agresive de comportament ale unor persoane.

Lucrarea este structurată în 3 capitole. Primul capitol este dedicat aspectelor criminologice ale infracțiunilor în domeniul transportului rutier și rolului personalității în săvârșirea respectivelor ilegalități.

Capitolul 2 este dedicat studierii personalității infractorului. În context se specifică că un factor psihologic important care influențează asupra formării comportamentului criminogen al infractorilor în domeniul transportului rutier sunt deformările personalității (nivelul scăzut al conștiinței juridice, lipsa calităților profesional-morale, nivelul scăzut al culturii generale, atitudinea cinică și intolerantă față de alte persoane) și anomalii psihice și devieri de comportament. Decompensarea anomaliilor psihice poate fi legată de o încordare emoțională de lungă durată, eforturi fizice, alcoolizare cronică.

Totodată se punctează că determinantele social-psihologice ale formării personalității cetățenilor implicați în comiterea unor infracțiuni reprezintă un complex multidimensional de factori, format în rezultatul interacțiunii anumitor calități individuale cu anumite condiții nefavorabile ale mediului extern, fapt care, într-o situație concretă, se poate manifesta într-o faptă penală [84].

În capitolul 3 autorul se concentrează asupra măsurilor de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier. Potrivit acestuia prevenirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier urmează a fi examinată ca fiind un mijloc important al reglementării relațiilor sociale și al

interacțiunii măsurilor de ordin social-economic, organizatorico-juridic și educativ și în sfârșit ca o îmbinare a diferitor niveluri de prevenire a criminalității implementate în activitatea diferitor categorii de subiecți. În cadrul optimizării maxime a activității de prevenire o actualitate deosebită o capătă principiul legalității; bazele juridice ale profilaxiei infracțiunilor în domeniul transportului rutier trebuie să reglementeze direcțiile și formele sale de bază, competența subiecților, temeiurile pentru aplicarea măsurilor individuale de profilaxie precum și prevederea garanțiilor de respectare a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor în privința cărora ele sunt realizate [84].

În baza rezultatelor obținute au fost elaborate recomandări în vederea prevenirii infracțiunilor în domeniul transportului rutier și a unor forme eficiente de influențare profilactică asupra cetățenilor potențial periculoși.

Întru elucidarea problemelor ce țin de infracțiunile în domeniul transportului rutier, prezintă interes și lucrarea autorului Gabdrahmanov A.Ș. cu titlul „*Prestuplenia protiv bezopasnosti dvijenia i ăxpluatații transporta*” (Габдрахманов А. Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты). Казань. 2007).

Capitolul 1 al lucrării se referă la noțiunile generale privind infracțiunile în domeniul transportului fiind elucidate tipurile infracțiunilor care atentează la securitatea circulației și exploatarei transportului. Tot aici este făcută o analiză sub aspect retrospectiv a reglementării infracțiunilor în domeniul transportului în istoria legislației penale a Rusiei. În context, se menționează că evoluția normelor juridico-penale în respectivul domeniu a avut loc odată cu dezvoltarea noilor tipuri de transport.

De asemenea, este întreprinsă o analiză a infracțiunilor împotriva securității circulației și exploatarei transportului în legislația penală a altor state. Autorul menționează că în CP al multor state există capitole sau secțiuni speciale consacrate reglementării respectivelor tipuri de infracțiuni deși au denumiri diferite. În lucrare sunt evidențiate, în special, acele prevederi ale CP ale altor state, care, în opinia autorului, pot prezenta interes pentru legislatorul rus.

Capitolul 2 al lucrării este consacrat analizei juridico-penale și problemelor ce țin de calificarea infracțiunilor în domeniul transportului.

În capitolul 3 este prezentată caracteristica criminologică a infracțiunilor în domeniul transportului și prevenirea acestora. În acest sens, este desfășurată o analiză detaliată a cauzelor și condițiilor infracțiunilor în domeniul transportului în baza studierii a trei componente de bază și anume: a situației, mijlocului de transport și personalității infractorului. Autorul a ajuns la concluzia că nu este suficientă doar constatarea caracterului obiectiv al cauzelor respectivelor

infracțiuni dar mai este necesar de a înlătura condițiile concrete care activează manifestările respectivelor cauze inclusiv întreținerea drumurilor și infrastructurii rutiere într-o stare sigură pentru circulația rutieră, înăsprirea controlului asupra calității reparării mijloacelor de transport precum și ridicarea calității pregătirii conducătorilor de vehicule etc.

De asemenea, în lucrare este analizat complexul calităților social-demografice, social-juridice, social-psihologice și psihofiziologice ale personalității conducătorilor de vehicule implicați în infracțiuni în domeniul transportului. Astfel, se specifică că încălcările sunt comise în special de către persoanele de sex masculin cu vârsta de la 18 până la 30 ani. Totodată, conducătorii de vehicule cu vechimea de la 5 la 10 ani sunt cei care manifestă o încredere exagerată în sine [96].

În final, de către autor sunt examinate măsurile de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier fiind propus un complex de măsuri de prevenire cu caracter general și special.

Având în vedere complexitatea problemei abordate, ținem să prezentăm și lucrarea autorului Nichitas D. A. cu titlul *Preduprejdienie dorojno-transportnîh prestuplenii: kriminologhiceschie i ugovovno-pravovîe problemî*. (Никитас Д. А. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений: криминологические и уголовно-правовые проблемы. Москва, 2006).

Scopul cercetării a constat în elaborarea științifică complexă a aspectelor teoretice și practice ale perfecționării sistemului de contracarare a infracțiunilor în domeniul transportului rutier.

În capitolul 1 al lucrării este prezentată caracteristica generală a infracțiunilor în domeniul transportului rutier. În context se specifică că infracțiunile în domeniul transportului rutier reprezintă unul din cele mai răspândite tipuri de infracțiuni comise din imprudență și se caracterizează prin particularități specifice ce țin de prezența obligatorie a unei surse de pericol sporit cum ar fi automobilul sau alt mijloc de transport, încălcarea normelor prevăzute de regulile circulației rutiere, survenirea consecințelor stabilite de legislația penală și rolul fiecăruia din participanți în săvârșirea infracțiunii. În acest sens, o influențare pozitivă asupra procesului de asigurare a securității circulației rutiere este posibilă doar în baza unui sistem complex de profilaxie asupra sistemului persoană-vehicul-drum [170].

În capitolul 2 este analizată caracteristica criminologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier. Potrivit autorului, către cauzele obiective ale infracțiunilor în domeniul transportului rutier se referă: neajunsurile caracteristicilor tehnice ale majorității autovehiculelor; starea tehnică nesatisfăcătoare a unei părți considerabile din autovehicule; nivelul scăzut al organizării circulației rutiere; acțiunile altor participanți la circulația rutieră și a unor terțe

persoane, care au creat condiții pentru producerea unor accidente rutiere cu consecințe grave; lacune ale bazei normative ce reglementează organizarea circulației rutiere; starea proastă a drumurilor; pregătirea nesatisfăcătoare a conducătorilor de vehicule etc.

Totodată se punctează că analiza caracteristicii criminologice a conducătorului de vehicul care a săvârșit o infracțiune în domeniul transportului rutier demonstrează prezența unor calități tipologice legate de vârsta conducătorilor de vehicule, instruirea lor, comportamentul anterior etc.

În capitolul 3, consacrat prevenirii infracțiunilor în domeniul transportului rutier, autorul menționează că influența statului și societății asupra participanților circulației rutiere în scopul formării unor stereotipuri social relevante de cultură în transport și al ridicării conștiinței juridice este insuficientă. Situația se agravează din cauza unui nihilism juridic general, atitudine indiferentă față de eventuale urmări ale accidentelor rutiere, lipsa înțelegerii adecvate de către participanții la circulația rutieră a cauzelor accidentelor rutiere și atragerea insuficientă a populației în activitatea de prevenire a accidentelor rutiere [170].

Printre lucrările autorilor ruși, care au abordat problema securității circulației rutiere, se înscrie și cea a autorului Neverov V. I. cu titlul *„Narușenie pravil dorojnogo dvijenja i ăxpluatații transportnîh sredstv: ugovno-pravovoe i criminologhicescoe isledovanie”* (Неверов В. И. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовое и криминологическое исследование. Саратов, 2006).

Lucrarea este structurată în două capitole. În capitolul 1 este prezentată caracteristica juridico-penală a infracțiunilor ce țin de încălcarea regulilor circulației rutiere și a exploatării mijloacelor de transport. În contextul abordării problemelor respective autorul accentuează că un rol important în prevenirea încălcării regulilor existente în domeniul transportului revine legii penale. În acest sens, Codul penal este menit să asigure securitatea în domeniul transportului rutier în complex cu alte ramuri ale dreptului. În domeniul asigurării interramurale a securității circulației rutiere, legea penală interacționează strâns cu legislația contravențională. Actualmente, când soluțiile unilaterale sunt insuficiente pentru a răspunde provocărilor moderne în domeniul securității în transport, tot mai mult crește rolul abordării complexe față de asigurarea domeniului respectiv al activității vitale. Cercetarea interacțiunii complexe a normelor juridice privind ocrotirea vieții și sănătății persoanelor în domeniul securității rutiere permite ai da o apreciere critică, iar prin urmare și a înainta propuneri în vederea perfecționării anumitor prevederi juridico-penale și contravenționale în domeniul vizat [168].

Capitolul 2 este consacrat caracteristicii criminologice a infracțiunilor ce țin de încălcarea regulilor circulației rutiere și exploatării mijloacelor de transport. Propunerile autorului sub acest

aspect țin de concentrarea măsurilor de profilaxie asupra persoanelor care sistematic încalcă regulile circulației rutiere. Potrivit autorului, acest tip de conducători de vehicule nu doar că provoacă frecvent accidente rutiere, riscând cu propria viață și sănătate, dar mai au și o influență nefavorabilă asupra securității rutiere în ansamblu.

În final se conchide că problema asigurării securității circulației rutiere este destul de vastă și multiaspectuală. Ea necesită o analiză permanentă a nivelului și dinamicii accidentelor rutiere și a criminalității în domeniul transportului rutier, stării legislației și corespunderii ei realităților actuale. Totodată, activitatea practică necesită propuneri de perfecționare a bazei juridico-penale și a sistemului de prevenire a comportamentului deviant în domeniul circulației rutiere. În acest sens, se menționează că cercetările în domeniul respectiv trebuie să continue [168].

1.3. Concluzii la capitolul 1

1. Dirijarea circulației rutiere reprezintă o problemă abordată încă în trecutul îndepărtat. În acest sens, primele încercări de a ordona circulația orășenească au fost întreprinse în Roma Antică. Cu timpul în reguli au fost introduse modificări și completări, erau detaliate particularitățile traversării intersecțiilor, modificarea regimului de viteză la apropierea de intersecție, interzicerea depășirii pe sectoarele mai dificile.

În prezent documentele de bază care reglementează circulația rutieră internațională și stabilesc cerințele față de participanții săi și documentele acestora sunt *Convenția asupra circulației rutiere* și *Convenția asupra semnalizării rutiere*. Acestea au fost adoptate în cadrul Conferinței internaționale de la Viena la 8 noiembrie 1968.

2. În prezent, actul normativ care cuprinde normele ce reglementează circulația vehiculelor și pietonilor pe drumurile publice din Republica Moldova, precum și pe teritoriile adiacente acestora este *Regulamentul circulației rutiere* din 13 mai 2009.

Un al act normativ menit să contribuie la buna organizare a transportului rutier este *Legea nr. 131-XVI din 7 iunie 2007 privind siguranța traficului rutier*.

Sub aspect juridico-penal domeniul încălcărilor din transporturi este reglementat de *Codul penal* în vigoare, adoptat prin Legea nr. 985-XV din 18 aprilie 2002, în vigoare din 12 iunie 2003, care prevede reglementări într-un capitol aparte – și anume în capitolul XII, *Infracțiuni în domeniul transporturilor*.

3. Studiarea multiplelor aspecte ale criminalității în domeniul transportului rutier ne permite să concluzionăm că la ora actuală există o insuficiență de tratare științifică a problemei abordate. Gradul de studiere a problemei ne dovedește că, de fapt, toate studiile autohtone

efectuate până acum în materia criminalității în domeniul transportului rutier au abordat fragmentar tema în cauză și n-au urmărit scopul cercetării multiaspectuale a subiectului vizat. La această componentă am putea remarca multitudinea surselor doctrinare din Federația Rusă și ne permitem să susținem că nu dispunem de un patrimoniu național doctrinar vast și complex în materie.

4. În contextul celor expuse, conchidem că prin prisma suportului doctrinar al tematicii criminalității în domeniul transportului rutier, ar trebui să înregistreze dimensiuni de studiu mult mai largi, dat fiind faptul că domeniul în cauză obține în doctrina juridică din alte state o pondere considerabilă, realizată de către autori, care sunt preocupați a studia în mod complex și problemele prevenirii criminalității în domeniul respectiv.

În baza celor expuse în compartimentul respectiv, ne permitem să formulăm **problema de cercetare** și direcțiile de soluționare a acesteia. Astfel, problema de cercetare o reprezintă relațiile obștești, care condiționează criminalitatea în domeniul transportului rutier la etapa actuală în Republica Moldova, precum și posibilitățile obiective și circumstanțele subiective care contribuie la prevenirea acestui fenomen. **Direcțiile de cercetare** sunt determinate de scopul și sarcinile lucrării, după cum urmează:

- elaborarea unui studiu științific complex cu referire la criminalitatea în domeniul transportului rutier;
- prezentarea și analiza cercetărilor teoretice ale criminalității în domeniul transportului rutier;
- caracterizarea criminologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier;
- cercetarea personalității infractorilor care au comis infracțiuni în domeniul transportului rutier;
- identificarea direcțiilor de bază ale prevenirii criminalității în domeniul transportului rutier.

Identificarea problemei de cercetare și determinarea direcțiilor de cercetare a lucrării ne acordă posibilitatea reflectării scopului și obiectivelor acesteia.

Scopul de bază constă în cercetarea criminologică complexă și analiza științifică a criminalității în domeniul transportului rutier. De asemenea, studiul are ca scop elaborarea unor recomandări argumentate științific, orientate spre eficientizarea reglementării juridice și al perfecționării practicii de prevenire a criminalității în domeniul transportului rutier.

În baza dezideratului teoretic materializat prin prisma analizei legislației în vigoare, a studiului literaturii de specialitate națională și străină precum și a cercetării variatelor aspecte teoretice și practice, pentru realizarea scopului propus, au fost stabilite următoarele **obiective**:

- investigarea aspectelor evolutive și a reglementărilor juridice în domeniul transportului rutier în plan internațional și național;
- realizarea unei analize a materialelor științifice referitoare la criminalitatea în domeniul transportului rutier;
- analiza indicatorilor cantitativi-calitativi ai infracțiunilor în domeniul transportului rutier;
- determinarea cauzelor și condițiilor infracțiunilor în domeniul transportului rutier;
- relevarea particularităților criminologice ale personalității infractorului în domeniul transportului rutier;
- elucidarea măsurilor de prevenire generală, specială și individuală de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier;
- identificarea măsurilor de profilaxie victimologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier;
- elaborarea unor propuneri și recomandări în vederea perfecționării sistemului de măsuri de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier.

2. ANALIZA CRIMINOLOGICĂ A INFRACTIUNILOR ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER

2.1. Noțiuni generale cu privire la infracțiunile în domeniul transportului rutier și impactul uman al acestora

Pentru a asigura o dezvoltare economică durabilă în viitor, Republica Moldova trebuie să asigure un sistem de transport eficient care ar satisface necesitatea cetățenilor în mobilitate și ar facilita comerțul pe piețele autohtone și internaționale, care să devină atractiv și să faciliteze investițiile [67].

În acest context urmează de menționat că cea mai utilizată formă de transport de pe Glob – automobilul - este și cea mai periculoasă. Dacă ar fi să adunăm victimele accidentelor rutiere, ar fi ca și cum am avea un avion de mari dimensiuni prăbușit la fiecare două săptămâni. Iar dacă această statistică ar deveni realitate, zborul cu avionul ar fi cu siguranță un sport extrem.

În fiecare an în lume sunt înregistrate 1,3 milioane persoane decedate în accidente rutiere, iar de la 20 la 50 milioane de oameni sunt răniți. Cifrele sunt cutremurătoare pentru grupele de vârstă între 5-14 și 15-29 ani. În Europa, principala cauză a morților printre tineri o reprezintă accidentele rutiere, atât pentru copii, cât și pentru tinerii de până la 29 de ani [63].

Mai mult, 50 de milioane de oameni sunt răniți în fiecare an pe întreg mapamondul în urma accidentelor rutiere. Sunt cifre care aduc aminte de marile războaie cunoscute de istoria omenirii în ultimul secol. Suferința cauzată de accidentele rutiere este mult mai mare decât ceea ce arată cifrele, familii întregi fiind afectate de pierderile suferite. În plus, există pierderi financiare extrem de mari pe care fiecare stat le suportă.

Anual pierderile Republicii Moldova cauzate de accidente rutiere constituie de la 1 până la 3% din produsul intern brut [46]. România suferă cheltuieli în urma accidentelor rutiere de circa 4,1 miliarde euro. Există însă și cazuri mai grave, așa cum este Rusia, care cumulează pierderi de circa 34 de miliarde de euro în fiecare an. Turcia are costuri de circa 14 miliarde de euro iar Polonia - de 10 miliarde de euro [63].

Peste 3.000 de oameni mor în fiecare zi în urma accidentelor rutiere. Este a patra cauză a mortalității la nivel mondial, după SIDA, TBC și malarie. În pofida acestui fapt, investițiile în siguranța rutieră sunt nesemnificative în comparație cu cele 18 miliarde de dolari care se cheltuiesc anual pentru lupta împotriva virusului HIV [63].

Impactul uman al accidentelor rutiere este enorm pentru familiile victimelor ale căror vieți deseori au fost schimbate irevocabil, cât și pentru întreaga societate, devenind o problemă

națională, care contribuie la criza demografică și impune o povară suplimentară asupra unor economii și așa firave.

Rata de deces în urma accidentelor rutiere variază pe scară largă după regiunile lumii. Numărul deceselor în regiunea africană este de aproape 2,5 ori mai mare decât în țările UE. În jur de 60% din cei decedați în urma accidentelor rutiere constituiau persoanele în vârstă de 15-44 ani, dintre care 3/4 sunt bărbați. Traumele, obținute în urma accidentelor rutiere ocupă locul 8 în lista principalelor cauze de deces în lume, dar către anul 2030, conform unor estimări, pot să se plaseze pe locul 5 [42].

În anul 2010, Adunarea generală a ONU a adoptat în unanimitate rezoluția 64/255 [62], prin care a recomandat desfășurarea în perioada anilor 2011-2020 a Deceniului de acțiuni pentru asigurarea securității rutiere. Scopul acțiunilor este de a stabili și apoi a reduce numărul deceselor din accidente rutiere (până la 0,9 milioane pe an), având în vedere că, în lipsa de acțiune afirmativă, numărul de decese poate crește până la sfârșitul deceniului până la 1,9 milioane de oameni pe an. Republica Moldova a aderat la acest document în luna mai a aceluiași an, iar prin Hotărârea Guvernului nr.1214 din 27 decembrie 2010, a aprobat Strategia națională pentru siguranța rutieră, care stabilește în calitate de obiectiv prioritar constituirea unei baze pentru o politică de siguranță rutieră eficientă și durabilă ce include organizarea domeniului siguranței rutiere din punct de vedere strategic și instituțional, crearea unui sistem eficient de management în domeniul siguranței traficului rutier, precum și creșterea gradului de conștientizare a siguranței rutiere la nivel național. Pornind de la gravitatea problemelor cu care se confruntă Republica Moldova, la 11 mai 2011, conform recomandărilor ONU, în Republica Moldova a fost lansată, pentru prima dată „Decada acțiunilor pentru siguranță rutieră, 2011-2020”.

Conform datelor Centrului Național de Management în Sănătate, în Republica Moldova pe parcursul anilor 2004-2014 au decedat în urma accidentelor rutiere 5088 persoane, care echivalează cu populația a 2 sate mari.

Pe parcursul anului 2016, pe teritoriul republicii au fost înregistrate 2445 (în anul 2015 - 2560; -4,49 %) accidente, în care 308 (în anul 2015 - 300; +2,67%) persoane au decedat iar altele 2904 (în anul 2015 - 3063; -5,19%) au suferit diferite traumatisme [50].

În comparație cu anul precedent s-a înregistrat o creștere considerabilă a numărului persoanelor decedate în urma accidentelor în trafic care au avut drept cauză: starea de ebrietate alcoolică, adormirea la volan (+33, 33%), conducerea imprudentă (72,73%), viteză neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere (+25,23 %).

Totodată, în conformitate cu analiza situației accidentare create pe întreg teritoriul țării s-a constatat o descendență a numărului persoanelor decedate în urma accidentelor în trafic, care au avut drept cauză: depășirea vitezei stabilite (-32,56%), traversarea neregulamentară a drumului de către pietoni (-38,1%) [50].

La compartimentul accidentelor în traficul rutier în care au avut de suferit copiii, din numărul total de accidente înregistrate pe țară, 387 (în anul 2015 - 357) s-au produs cu implicarea minorilor, soldate cu 15 (în anul 2015 - 21) persoane decedate și altele 406 (a.p.384) au primit diferite traumatisme, fiind atestată o creștere la numărul de accidente, în comparație cu perioada analogică a anului precedent [50].

Potrivit datelor operate de Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale, letalitatea prin traumatisme rutiere este de 12 ori mai mare decât în cazul altor traume, necesită spitalizare de 7 ori mai des și invalidizarea survine de 6 ori mai repede. Peste 70% din persoanele accidentate necesită spitalizare și tratament îndelungat, care, de regulă, este și foarte costisitor. O neliniște deosebită prezintă traumatismul rutier la copii [25].

Pietonii sunt cei care mor cel mai des în urma accidentelor rutiere din Republica Moldova, urmați de șoferii autovehiculelor, apoi de pasagerii din mașinile implicate în accidente [42].

Cu toate acestea, viața ne-a învățat că nu vom renunța la mașini și nici nu se impune acest lucru, singurul lucru pe care-l putem face este să îmbunătățim siguranța rutieră.

Securitatea în transport reprezintă o parte integrantă a securității și ordinii dintr-un stat. Aceasta se exprimă în lipsa de primejdii pentru viața și sănătatea oamenilor, în siguranța exploatării mijloacelor de transport, a căilor de comunicație, a clădirilor, instalațiilor, precum și în protecția mediului înconjurător. La rândul său, siguranța traficului rutier este starea de lucruri în traficul rutier ce reflectă gradul de protecție a participanților la el împotriva accidentelor și consecințelor acestora [12, p. 181].

În Republica Moldova, în ultima perioadă a sporit foarte mult numărul automobilelor importate de peste hotarele țării, se observă o tendință alarmantă de agravare a situației pe drumurile publice din țară, cu atât mai mult că obținerea permisului de conducere este o simplă formalitate de prezentare a persoanei care este instruită și care achită o sumă suplimentară celei de bază sau printr-un apel telefonic rezolvă totul și obține permisul. În consecință, nivelul de cunoaștere a Regulamentului circulației rutiere de către șoferi lasă mult de dorit. Astfel, reieșind din cele menționate mai sus, putem susține că aceste fapte prejudiciabile nu trebuie subapreciate, pericolul lor fiind mult mai serios decât se consideră [7, p. 97].

Un rol important în prevenirea încălcării regulilor existente în domeniul transportului rutier revine legii penale care, în complex cu alte ramuri ale dreptului, este menită să asigure

securitatea circulației rutiere. În domeniul asigurării interramurale a securității în transport legea penală interacționează, în primul rând, cu legislația contravențională.

Este evident faptul că transportul rutier joacă un rol de bază în dezvoltarea sistemului de transport al țării. În prezent, este destul de mare cererea la serviciile transportului rutier, iar în legătură cu acest fapt se desfășoară reforme structurale importante, inclusiv procesul de perfecționare a mecanismelor organizatorico-juridice care reglementează activitatea în domeniul transportului rutier.

Totodată, nu trebuie să uităm că în sistemul asigurării securității circulației rutiere și al exploatării mijloacelor de transport există un șir de probleme. De exemplu, lipsa posibilităților financiare la cetățeni de a-și procura un mijloc de transport modern, care ar răspunde tuturor normelor de securitate, lacunele în activitatea organelor de drept legate de factorul corupției, eficiența scăzută a măsurilor de profilaxie desfășurate în vederea prevenirii accidentelor rutiere, precum și problema studierii insuficiente a personalității conducătorului de vehicul în condițiile provocării situațiilor de accident. Prezența unor astfel de probleme reprezintă un indicator al nihilismului juridic și al incapacității de a lupta în complex și eficient cu fenomenul în cauză.

Potrivit unor autori, prin termenul *infrațiune în domeniul transportului rutier* urmează să se înțeleagă fapta prejudiciabilă, prevăzută de legea penală, care se exprimă prin încălcarea regulilor de securitate a circulației și exploatării vehiculelor și care, în cazul în care legea penală indică asupra necesității survenirii unor urmări prejudiciabile, a provocat din imprudență urmările prevăzute de legea penală [8, p. 46].

Din categoria respectivă fac parte: încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport (art. 264 CP al RM); conducerea mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe (art. 264¹ CP al RM); punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite (art. 265 CP al RM); părăsirea locului accidentului rutier (art. 266 CP al RM); încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației (art. 269 CP al RM).

Potrivit legislației în vigoare [20, art. 4] transporturile rutiere se clasifică astfel:

1) *în raport cu calificarea comercială a activității*: a) transport rutier contra cost; b) transport rutier în cont propriu; c) transport rutier în interes personal;

2) *în raport cu zona geografică deservită*: a) transport rutier în trafic național (inclusiv local, municipal, raional și interraional); b) transport rutier în trafic internațional; c) transport rutier în trafic transfrontalier;

3) *în raport cu obiectul transportului*:

a) *transport rutier de mărfuri*: transport rutier de mărfuri generale; transport rutier de mărfuri perisabile și ușor alterabile; transport rutier de mărfuri periculoase; transport rutier de deșeuri; transport rutier de animale vii; transport rutier agabaritic;

b) *transport rutier de persoane*: transport rutier de persoane prin servicii regulate; transport rutier de persoane prin servicii regulate speciale; transport rutier de persoane prin servicii ocazionale, inclusiv turistice; transport rutier de persoane în regim de taxi.

În literatura de specialitate nu există o opinie unitară privind conținutul noțiunii „criminalitate în domeniul transportului rutier”. Astfel, în lucrările consacrate tematicii juridico-penale, autorii încearcă să evite această noțiune și operează cu obiectul juridic generic sau special, cum ar fi, de exemplu, infracțiuni legate nemijlocit de încălcarea regulilor de securitate a circulației rutiere sau de exploatare a mijloacelor de transport, admitând, de asemenea, divizarea infracțiunilor din cap. XII CP al RM în subcapitole.

În opinia noastră, criminalitatea în domeniul transportului rutier reprezintă o totalitate de infracțiuni săvârșite în legătură cu exploatarea mijloacelor de transport într-un anumit interval de timp, pe un anumit teritoriu, în prezența indicatorilor calitativi și cantitativi. Printre semnele principale ale unui astfel de tip de criminalitate este cauzarea prejudiciului material și fizic, iar în unele cazuri - și cel moral.

În ansamblu, urmează de recunoscut că terminologia în acest domeniu al științei practice sa definitivat. Prin urmare, pot fi evidențiate câteva noțiuni de bază, cu care vom opera în continuare.

Potrivit legislației în vigoare [45, art. 2], prin *accident în traficul rutier* este înțeles un eveniment produs ca urmare a încălcării normelor de siguranță a traficului rutier, în care au fost implicate unul sau mai multe vehicule aflate în circulație pe drumul public, în urma căruia a rezultat vătămarea sănătății, integrității corporale, decesul uneia sau a mai multor persoane ori a fost cauzat un prejudiciu material.

Totodată prin *drum public* se subînțelege orice cale de comunicație terestră, inclusiv construcțiile artificiale și drumurile rudimentare, deschisă pentru circulația vehiculelor și a pietonilor, administrată de un organ abilitat. Pe lângă carosabile, elemente ale drumului se consideră benzile de separare, trotuarele, acostamentele, șanțurile și decorurile [60, pct. 7].

În literatura de specialitate pot fi întâlnite definiții ale accidentului în traficul rutier în formularea diferitor autori. Potrivit uneia din respectivele definiții, prin accident rutier se înțelege un „fenomen cu caracter de contact, care apare în condițiile traficului rutier în procesul interacțiunii participanților la traficul rutier, fie ca urmare a altor circumstanțe care nu puteau fi

prevăzute de participanții la traficul rutier, în rezultatul căreia este cauzat un prejudiciu material și fizic” [104, p. 6].

În altă formulare, prin accident rutier se înțelege un „eveniment apărut în rezultatul perturbării regimului normal de deplasare a mijlocului de transport, soldat cu traumatizarea sau decesul oamenilor, deteriorarea mijloacelor de transport, încărcăturilor sau (și) altor edificii artificiale, cauzarea daunei materiale [86, p. 65-66].

În funcție de regimul reglementării juridice și al vinovăției participanților la traficul rutier, este oportun ca toate accidentele rutiere să fie divizate în cele care cad sub incidența Codului penal, cele care nu cad sub incidența Codului penal, și cele fără vinovăție. Cele din prima categorie o constituie „infracțiunile din domeniul transportului” iar în comun cu cele din a doua categorie sunt cercetate în diferite regimuri juridice (civil, de muncă, contravențional, penal).

În opinia noastră, atenția de bază în structura criminalității în domeniul transportului rutier urmează a fi acordată faptelor care cad sub incidența semnelor articolului 264 CP al RM (deși cota infracțiunii prevăzute de art. 224¹ CP al RM este mai mare și reprezintă aproximativ 85% din numărul total al infracțiunilor în domeniul transportului rutier). O astfel de soluție este determinată de faptul că prejudiciul cauzat prin respectiva infracțiune depășește cu mult prejudiciul cauzat de celelalte infracțiuni în domeniul transportului rutier luate împreună.

Astfel, cele mai răspândite tipuri de accidente rutiere sunt:

1. coliziunea autovehiculelor aflate în mișcare;
2. coliziunea unui mijloc de transport aflat în mișcare cu unul care staționează;
3. tamponarea unui pieton de către un autovehicul.

Tipurile dominante de accidente rutiere, în special primele două, se înscriu în lista celor mai frecvente și sunt reprezentative pentru coliziunea mijloacelor de transport în orașe, fapt care reflectă îmbinarea fluxurilor activității sociale. Celelalte tipuri de accidente rutiere, în esență, nu sunt întâlnite foarte des și pot fi atribuite la alte devieri din domeniul transportului rutier.

2.2. Indicatorii cantitativi-calitativi ai infracțiunilor în domeniul transportului rutier

Se știe că orice fenomen social este constituit dintr-un ansamblu (totalitate) de fapte, însă e necesar a reține că un fenomen social ia naștere și se manifestă prin intermediul acestei totalități de fapte izolate. Din statistica criminologică rezultă că ea are ca obiect de studiu anume latura cantitativă a fenomenului crimă (nivelul, structura, dinamica) [9].

Infracțiunile în domeniul transportului rutier *reprezintă o parte a criminalității imprudente* (cu excepția alin. (1) și alin. (3) art. 164¹ CP al RM), fiind un element desinestătător al structurii sale. Necesitatea analizei infracțiunilor în cauză, ca element structural independent al criminalității imprudente, este condiționat de stabilitatea caracteristicilor cantitativ-calitative, structurale și dinamice precum și a determinantelor specifice ale infracțiunilor respective.

Pentru facilitarea expunerii lucrării urmează să specificăm conținutul noțiunii de „criminalitate în domeniul transportului rutier”. Ea reprezintă o totalitate de încălcări infracționale a regulilor circulației rutiere, care au avut loc în societatea respectivă într-o anumită perioadă de timp.

Cota-parte a tuturor infracțiunilor săvârșite din imprudență în structura generală a criminalității constituie aproximativ 15-20%. Infracțiunile din domeniul transportului rutier ocupă aproximativ 75% din numărul total al infracțiunilor săvârșite din imprudență [145, p. 42].

În anul 2016, pe teritoriul republicii au fost înregistrate în total 41,9 mii infracțiuni, înregistrând o creștere de 5,4% față de anul precedent, iar comparativ cu anul 2012 nivelul infracționalității a crescut cu 14,5%. În structura infracțiunilor înregistrate, aproape fiecare a doua infracțiune este contra patrimoniului (53,5%), iar fiecare a șaptea în domeniul transporturilor (14,7%) [49].

Cota infracțiunilor în domeniul transportului rutier, din numărul total de infracțiuni în domeniul transportului săvârșite în anul 2016, o constituie 98% (în anul 2015 – 98%).

Referindu-ne la dinamica infracțiunilor înregistrate în domeniul transportului rutier pe ultimii 5 ani, relevăm următoarele date statistice: anul 2012 – 4761 infracțiuni; anul 2013 – 5202 infracțiuni; anul 2014 – 5921 infracțiuni; anul 2015 – 5753 infracțiuni; anul 2016 – 6046 infracțiuni [24].

Astfel, având în vedere dinamica în creștere a infracțiunilor examinate, urmează să recunoaștem că criminalitatea în domeniul transportului rutier, ca fenomen social în Republica Moldova, rămâne răspândit și periculos.

Ținem să menționăm că în diferite surse nivelul criminalității în domeniul transportului rutier este determinat în mod diferit. Astfel, în unele surse, nivelul este determinat în funcție de numărul dosarelor penale deschise pe această categorie de infracțiuni, în altele în funcție de numărul dosarelor penale examinate de către instanțele de judecată [160, p. 332-333].

În cele ce urmează ne vom referi nemijlocit la *structura criminalității în domeniul transportului rutier* în anul 2016. Pentru structura criminalității în domeniul transportului rutier este caracteristică predominarea infracțiunii de conducere a mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate

produsă de alte substanțe (art. 264¹ CP al RM). Această infracțiune constituie 84,7% (84,2% în anul 2015) din totalul criminalității în domeniul transportului rutier.

Pe locul secund, cu 14,7%, (15,3% în anul 2015) se plasează infracțiunea de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport (art. 264 CP al RM); infracțiunii de părăsire a locului accidentului rutier (art. 266 CP al RM) îi revin 0,4 % (0,3% în anul 2015); cota infracțiunii de încălcare a regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației (art. 269 CP al RM) este de 0,2% (0,1% în anul 2015); În anul 2016 nu a fost înregistrată nici o infracțiune de punere în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite (art. 265 CP al RM) (0,02% în anul 2015) [24].

Unii autori stabilesc *dinamica infracțiunilor* în domeniul transportului rutier *în funcție de numărul persoanelor condamnate*. În acest sens, este evidentă diferența dintre numărul infracțiunilor în domeniul transportului rutier înregistrate și numărul persoanelor condamnate pentru respectivele fapte pe parcursul anului. În acest caz, ultimul indicator cantitativ va fi mai mic decât primul. Acest fenomen se explică prin faptul că deseori, persoana vinovată decedează și prin urmare nimeni nu este atras la răspundere penală. Astfel de situații sunt caracteristice în special pentru infracțiunile săvârșite pe porțiunile de traseu unde este permisă deplasarea cu viteză mare. În afară de aceasta, în cauzele penale din categoria respectivă, încă la etapa cercetării preliminare deseori este aplicată instituția liberării de la răspundere penală cu împăcarea persoanei care a săvârșit infracțiunea cu victima.

Nivelul latenței infracțiunilor examinate este scăzut (cu excepția art. 264¹ CP al RM). În cadrul unor cercetări, s-a stabilit că doar 2% din numărul total al infracțiunilor respective poartă un caracter ascuns. Acest fapt este legat de câțiva factori.

Persoanele care au avut de suferit în urma accidentelor rutiere au nevoie de ajutor medical. De aceea, chiar dacă părțile implicate într-un accident cu urmări grave nu au anunțat organele de drept, informația respectivă vine din partea instituțiilor medicale. În aceste condiții este dificil de a ascunde astfel de infracțiuni pentru a nu fi înregistrate și reflectate în statistică.

Sunt alarmante datele statistice privind **încălcarea regulilor circulației rutiere de către pietoni**. Astfel, din vina pietonilor care au încălcat regulile de traversare a părții carosabile sunt înregistrate în mediu 18,0% din numărul tamponărilor de pieton, soldate cu decese și traumatizări [64].

În cele mai dese cazuri, pietonii încalcă regulile traversării părții carosabile, nu respectă cerințele semnalelor semaforului și indicatoarelor rutiere.

După cum se remarcă în literatura de specialitate, tipul dat de criminalitate urmează a fi cercetat în dependență directă de analiza criminalității în domeniul transportului rutier și al accidentelor rutiere în ansamblu. Doar în acest temei putem urmări obiectiv tendințele infracțiunilor din domeniul transportului rutier și legătura lor cu alte fenomene sociale (proces), precum și a prognoza situația criminologică în țară și regiunile sale, a elabora strategia și tactica luptei cu criminalitatea și delictele în domeniul transportului rutier în ansamblu [160, p. 341]. În acest sens se menționează că între contravențiile și infracțiunile în domeniul transportului rutier există o legătură corelațională directă [104, p. 6].

Astfel, infracțiunile examinate se deosebesc de contravențiile analogice, în special, prin prezența unor urmări social-periculoase cum ar fi vătămrile corporale grave sau decesul persoanei, iar survenirea acestor consecințe, parțial, poartă un caracter situațional care depinde de mai mulți factori externi. Spre exemplu, de faptul în ce haine era îmbrăcat pietonul care a avut de suferit în urma tamponării de către autovehicul. Hainele de iarnă ale unor astfel de victime deseori contribuie la prevenirea unor traume cranio-cerebrale grave, fracturi ale membrului etc. Starea de ebrietate a victimei contribuie la prevenirea unui șoc traumatic periculos pentru viață etc. [115, p. 53].

Securitatea circulației rutiere, într-o mare măsură, depinde de capacitatea statului de a asigura securitatea pietonilor ca fiind cei mai vulnerabili participanți la trafic. În majoritatea statelor se înregistrează o diminuare a traumatismului pietonilor în trafic [145, p. 422]. În Republica Moldova sunt destul de mari proporțiile și nivelul de risc al traumatizării letale al pietonilor. Cota parte a pietonilor din numărul total al persoanelor decedate în accidente rutiere constituie în mediu 40%.

Este alarmant faptul că anual crește numărul pietonilor care au avut de suferit în urma accidentelor rutiere produse pe trecerile de pietoni (a noua parte din numărul total de accidente). Peste 90% din pietonii chestionați au remarcat că conducătorii de vehicule rareori le cedează trecerea la trecerile de pietoni nedirijate.

Nivelul accidentelor rutiere, în mare parte, este determinat de numărul mijloacelor de transport implicate în trafic. Este bine cunoscut că în anii 60-70 ai sec. XX creșterea numărului de automobile în SUA, Franța, Japonia, etc. de asemenea era însoțită de o creștere proporțională a numărului accidentelor rutiere. O astfel de dependență se manifestă în prezent și în Republica Moldova. Indicatorii înalți ai accidentelor rutiere pe drumurile publice sunt fixați pe fondul unei creșteri semnificative al numărului de vehicule în țară.

Potrivit estimărilor specialiștilor, creșterea parcului de automobile va continua și în anii următori. O astfel de majorare va genera o creștere a numărului accidentelor rutiere și, prin

urmare, tendința de creștere a numărului și gravității urmărilor criminalității în domeniul transportului rutier la fel se va păstra. Prognoza nefavorabilă în domeniul examinat se bazează și pe alți factori. În primul rând, creșterea numărului de vehicule nu este însoțit și de o îmbunătățire calitativă substanțială a acestora. Structura de vârstă al parcului de automobile din țară cu fiecare an se înrăutățește. De rând cu automobile vechi, în trafic apar automobile cu caracteristici dinamice înalte. De aceea, în traficul rutier se va majora neuniformitatea circulației, fapt care va aduce la creșterea numărului de accidente rutiere legate de depășire, manevrare, frânare bruscă etc. În al doilea rând, creșterea parcului de automobile va aduce la aceea că numărul conducătorilor auto cu vechime mică și experiență insuficientă la fel se va majora.

În aceste condiții, o importanță deosebită o capătă nivelul de pregătire al noilor conducători de vehicule. De asemenea, devine evident că rețeaua de drumuri naționale și locale chiar și în prezent nu este asigurată suficient din punct de vedere material și tehnic. De aceea, în condițiile creșterii parcului de automobile, va crește și disproporționalitatea între ritmurile perfecționării rețelei de drumuri și intensificării traficului rutier.

În practică pot fi identificate multiple cazuri când în **condiții meteo** nefavorabile (ceață și precipitații) nivelul accidentelor cu urmări social-periculoase a fost scăzut, iar în condiții meteo bune numărul accidentelor creștea.

Aceasta ar explica faptul că până la 60% din accidente au loc anume în condiții meteo bune. În condiții meteo neprielnice conducătorii de vehicule acționează mai prudent, iar nivelul activității sociale este mai scăzut. În lunile de vară, în condiții meteo bune, activitatea socială crește. Oamenii merg să se odihnească la natură, conduc mijlocul de transport mai puțin prudent contând pe vizibilitatea bună și carosabilul uscat [136, p. 36].

Astfel, bazându-ne pe cerințele principiului imitării științifice, ajungem la concluzia că influența condițiilor meteo asupra parametrilor criminalității în domeniul transportului rutier, deși nu poate fi neglijată, totuși nu este determinantă.

În ansamblu, sunt suficiente temeuri de a susține că criminalitatea în domeniul transportului rutier este în creștere seara târziu. Astfel, cele mai multe accidente cu semnele infracțiunilor în transport sunt **înregistrate între orele 22 și 23**, apoi 20 și 18. Sunt destul de răspândite asemenea accidente între orele 00 și 01, precum și la sfârșitul zilei de muncă la orele 17.

La astfel de concluzii a ajuns autorul A. Corobeev, menționând că criminalitatea în domeniul transportului rutier se agravează în perioada întunecată a zilei. Pe parcursul zilei numărul maxim de accidente au loc între orele 17 și 19 și de la orele 22 până la 24 iar cel mai sigur interval de timp este de la orele 4 până la 5 dimineața [132, p. 312].

În ansamblu, datele prezentate permit de a face următoarele concluzii: accidentele rutiere cu semnele infracțiunii prevăzute de art. 264 CP al RM se agravează seara târziu (marți, miercuri, joi, vineri, sâmbătă) și pe timp de noapte (marți și duminică). În ziua de luni astfel de accidente sunt răspândite toată seara de la sfârșitul zilei de muncă și până la ora 24. Pentru ziua de sâmbătă accidentele sunt caracteristice dimineața devreme și seara târziu, iar duminică, în afară de accidentele nocturne (noapte de sâmbătă spre duminică), accidente rutiere cu semnele infracțiunii prevăzute de art. 264 CP al RM sunt caracteristice pentru a doua parte a zilei de la amiază până la ora 20.

Cu alte cuvinte analiza efectuată permite de a înainta ipoteza conform căreia nivelul accidentelor depinde de particularitățile comportamentului oamenilor, luați în ansamblu, adică de particularitățile activismului social al societății pe un anumit teritoriu într-o anumită perioadă de timp, precum și de particularitățile interacțiunii calităților psihologice ale persoanei cu rolul social jucat în domeniul circulației rutiere.

2.3. Cauzele și condițiile infracțiunilor în domeniul transportului rutier

Actul criminal reprezintă, în esență, expresia concretă a unui ansamblu de fapte criminale care atentează la valorile ocrotite de lege. Ca produs nemijlocit al acestor acțiuni și conduite ilicite, crima implică o mare varietate de cauze și condiții a căror complexitate face dificilă operaționalizarea, ierarhizarea și evaluarea precisă a importanței fiecăreia în comiterea faptei penale [16, p. 45].

Cercetarea cauzelor criminalității are ca scop final elaborarea și realizarea practică a unor măsuri temeinice, care ar favoriza prevenirea și contracararea reușită a fenomenului dat.

Astfel, cauzalitatea este legătura obiectiv-existentă dintre două sau mai multe fenomene, în care unul din ele (cauza) produce, generează altele (efecte). Deci, cauza este fenomenul care precedă și determină sau generează un alt fenomen, numit efect. Legătura cauzală nu este o imaginație, dar este o legitate, care există real între toate fenomenele naturale și sociale. Fiind o categorie filozofică, cauzalitatea are un sens universal, deoarece nu există fenomene care n-ar avea cauzele lor. În același timp nu există fenomene care nu ar genera unele efecte sau consecințe.

Referindu-ne la cauzele criminalității putem remarca că acestea sunt niște fenomene și procese sociale, care generează și mențin existența criminalității sau provoacă creșterea ori descreșterea ei.

Fenomenul apare în calitate de cauză a altui fenomen (proces, eveniment), dacă:

- a) îl precedă pe al doilea fenomen în timp;
- b) este o premisă necesară pentru apariția celui alt fenomen;
- c) primul fenomen este o legătură și nu-l generează întâmplător pe al doilea [43, p. 26].

Explicațiile în criminologie sunt de o mare complexitate, orice explicație implicând stabilirea unor relații multiple între actualul criminal („variabilă dependentă” sau „efect”) și o serie de fapte, fenomene, procese, situații și conduite antecedente („variabile independente” sau „cauze” și „condiții”). A explica un fapt înseamnă a înțelege motivele pentru care el se produce, prin identificarea cauzei sale determinate [59, p. 146-147].

Situația criminogenă în domeniul transportului rutier condiționează actualitatea problemei influențării asupra cauzelor respectivelor infracțiuni. Problema dată urmează a fi examinată ca fiind una din cele mai stringente și complexe din rândul celor studiate de știința criminologică.

Cauzalitatea este o formă a interacțiunii dintre fenomene și procese, este tipul principal de determinare și reprezintă prin sine legătura obiectivă dintre două fenomene: cauză și efect [41, p. 167].

În teoria generală a criminologiei cauzele și condițiile criminalității sunt definite ca o totalitate de modificări negative în psihologia persoanelor, precum și a contradicțiilor în sfera socială, economică, și spirituală a societății, care generează criminalitatea. În opinia autorului M. Șargorodski, în calitate de cauze ale criminalității în sens larg pot fi considerate acele circumstanțe, fără care ea nu ar fi putut apărea și exista. Însă nu toate aceste circumstanțe joacă un rol similar. Unele din ele doar fac a fi posibile motivele infracționale iar altele transformă această verosimilitate în realitate. De aceea, primele urmează a fi examinate ca condiții iar cele din urmă ca cauze. Drept cauze ale criminalității sunt forțele active care prin acțiunile lor generează existența sa. Cauzele unei infracțiuni concrete reprezintă acele forțe active care generează la subiecți interese și motive pentru săvârșirea acesteia [211, p. 30].

Potrivit autoarei Stănoiu Rodica-Mihaela, cauza acționează în anumite circumstanțe, care într-un fel sau altul își exercită influența în procesul de generare, studiul relației cauzale nu se poate dispensa de o analiză a acestor circumstanțe, constituind condițiile (acestea fiind considerate împrejurări care, lipsite de eficiența cauzală propriu – zisă, deci incapabile în sine de a genera un anumit efect, prin prezența lor, alături de fenomenul „cauză”, influențează evoluția acestuia în diferite moduri, favorizând-o, potențând-o ori frânând-o, până la stadiul producerii efectului) [65, p. 107-108].

Noțiunea generică „determinante criminogene” reunesc cauzele și condițiile criminalității [141, p. 7]. Cauzele criminalității sunt fenomenele vieții sociale care o generează, o mențin, îi

provoacă creșterea sau diminuarea. Spre deosebire de cauze, condițiile care contribuie la săvârșirea infracțiunilor sunt factori naturali, sociali sau tehnici, care nu generează direct fenomenul în cauză, dar ajută la realizarea acestuia [148, p. 123]. În doctrină cauzele și condițiile criminalității uneori sunt reunite prin termenul „factor” al comportamentului criminal [149, p. 69-70].

Examinând chestiunea privind determinantele infracțiunilor, legate de încălcarea regulilor circulației rutiere, în primul rând, urmează de indicat, că în doctrină există o multitudine de opinii diverse privind tipologia, structura cauzelor și condițiilor criminalității. Unii autori consideră că determinantele pot fi interne și externe, directe și indirecte, principale și secundare [159, p. 35]. Alții le divizează în obiective și subiective [106, p. 96-102]. De asemenea, există și propuneri de a face distincția între cauze nemijlocite și cauze care le precedă iar în grupul condițiilor fiind evidențiate cele care contribuie la manifestarea cauzelor premergătoare [172, p. 13]. O astfel de diversitate de opinii este legat de faptul că criminalitatea nu este rezultatul acțiunii unei singure determinante, ci al unei pluralități de factori, al unui complex causal multidimensional. De aceea, criterii pentru clasificarea și tipologia determinantelor criminalității sunt exact atâtea câți și clasificatori [154, p. 44-45].

Totodată, teoriile determinantelor criminalității existente în doctrină reprezintă o premisă ale unor abordări diferite privind studierea cauzelor și condițiilor unui anumit tip de infracțiuni. La alegerea abordării privind studierea determinantelor încălcării regulilor circulației rutiere vom urma acele clasificări care, în opinia noastră, ne vor ajuta să studiem mai aprofundat fenomenul în cauză facilitând astfel elaborarea măsurilor de prevenție [13, p. 124].

În afară de cauzele criminalității mai există și un șir de condiții (împrejurări, circumstanțe), care favorizează săvârșirea infracțiunilor. Către acestea se referă atât factorii naturali, cât și cei sociali sau tehnici. De sinestătător aceste condiții nu generează infracțiuni, ci contribuie la înfăptuirea lor. Aprecierea unor fenomene în calitate de cauze, iar a altor – în calitate de condiții, poartă un caracter relativ, deoarece în diferite situații, unul și același fenomen poate apărea sau ca cauză, sau ca condiție. Cauzele criminalității și condițiile care o favorizează sunt unificate deseori într-un singur termen – factor sau determinante ale criminalității.

Astfel, în criminologie, prin condiții care favorizează comiterea infracțiunilor se subînțeleg acele fapte, evenimente ale realității obiective, care nu generează direct infracțiunile, însă existența lor contribuie asupra persoanei de a săvârși infracțiunea. Aceste fenomene se referă la formele concrete de manifestare a criminalității și își pot avea obârșia în diverse sfere ale relațiilor sociale, precum și în mecanismul de funcționare social și statal. Acestea pot fi lacunele din sfera tehnico-organizatorică, ocrotirea ordinii de drept în general, cât și unele domenii

concrete. Unele condiții pot apărea în rezultatul activității insuficiente a diferitor organe statale, cum ar fi poliția, procuratura, instanțele judecătorești în ceea ce privește organizarea luptei cu criminalitatea [43, p. 38-39].

De asemenea, urmează de menționat că stabilirea condițiilor manifestării comportamentului deviant al conducătorilor de vehicule are o semnificație importantă pentru minimalizarea acestora, iar prin urmare a reducerii numărului de accidente rutiere. Toate condițiile pot fi divizate în tehnice, organizatorico-administrative și organizatorico-juridice [77, p. 368].

În legislația procesual-penală este prevăzută obligația organelor de drept ca în fiecare proces penal să se releve cauzele și condițiile ce au favorizat săvârșirea infracțiunilor și să se i-a măsuri pentru înlăturarea lor. Înlăturarea nu trebuie înțeleasă în sensul ei etimologic, ci ca o recomandare din partea organelor respective, deoarece nu este exclus faptul că peste un anumit timp se va repeta aceeași situație.

Crearea unui sistem eficient de prevenire a infracțiunilor din domeniul transportului rutier, presupune, în general, studierea detaliată a acestui tip de infracțiuni și în special a cauzelor și condițiilor comiterii acestora. Infracțiunile din domeniul transportului rutier, ca parte a criminalității existente în societate, nu au doar careva cauze și condiții, dar au un complex ramificat de cauze și condiții, din care motiv se face dificilă studierea acestui gen de infracțiuni [132, p. 296].

Vorbind despre cauzele infracțiunilor săvârșite în domeniul circulației rutiere, urmează de menționat, că acestea apar deja la etapa planificării utilizării mijloacelor de transport. Persoana planifică ceva incorect și ca rezultat survine accidentul rutier. În general în astfel de cazuri acționează doi factori: primul este cel ce ține de personalitate și al doilea cel ce ține de situația în care el se află.

În cazul utilizării mijloacelor tehnice și al transportului *situația are un rol important*. Orice situație poate fi determinată ca fiind o totalitate de elemente obiective ale realității în care persoana se află și acționează și de care trebuie să țină cont. Situația poate schimba cursul procesului din cauza unor defecțiuni tehnice. De exemplu, nu sunt rare cazurile, când totul începe de la defecțiuni tehnice (ale sistemului de frânare, sistemului de transmisie), care nu au fost la timp depistate și înlăturate iar în final se produce un accident. Situațiile pot avea un caracter de provocare și corespunzător să fie o sursă de pericol sporit. De exemplu, acest lucru are loc în timpul deplasării automobilului, când pasagerul îl îndeamnă pe șofer să nu aștepte ci să se deplaseze mai repede. În cazul de față are loc o provocare involuntară de îndemnare a persoanei la acțiuni care pot genera un accident rutier. Cu alte cuvinte există o percepție subiectivă a situației, care poate să nu corespundă stării obiective a lucrurilor.

Cu referire la accidente rutiere, urmează de menționat că situația poate împiedica procesul de conducere devenind astfel o sursă de pericol sporit. De exemplu, vizibilitatea redusă, ceața, zăpada sau ghețușul în timpul deplasării mijloacelor de transport. Aceștia sunt factori externi însă ei influențează asupra acțiunilor întreprinse. Situația poate distra subiectul de la conducerea mijlocului de transport datorită particularităților reliefului sau a altor factori cum ar fi de exemplu discuțiile la telefonul mobil. Chiar și ascultarea radioului în mijlocul de transport poate distra atenția prin careva informații.

Accidente rutiere sunt provocate de diverse cauze iar studierea acestora este deosebit de importantă pentru elaborarea măsurilor în vederea asigurării securității circulației. În baza cercetării și analizei accidentelor rutiere a fost stabilit că numărul și gravitatea accidentelor se află în dependență directă de următorii factori:

1) numărul populației; 2) numărul mijloacelor de transport; 3) dimensiunile rețelor de transport; 4) coeficientul utilizării mijloacelor de transport; 5) infrastructura rețelor de transport; 6) starea tehnică a mijloacelor de transport. În afară de factorii indicați mai există un șir întreg de alți factori care au o influență semnificativă asupra provocării accidentelor și traumatismului. Accidentele rutiere deseori se repetă pe anumite segmente de drum cum ar fi: intersecții; puncte de oprire; cotituri; străzi cu circulație intensă sau carosabil îngust, cu înclinare sau iluminare proastă. Repetarea accidentelor pe același segment de drum poate fi legat de lacune de planificare sau alte neajunsuri ale respectivului segment de drum [189].

Factorii de bază care influențează asupra numărului de accidente rutiere este nivelul extrem de scăzut al disciplinei șoferilor, neglijarea regulilor circulației rutiere, lacune în organizarea circulației rutiere. Accidentele rutiere apărute din vina pasagerilor sunt ca urmare a următoarelor cauze nemijlocite: 1) urcării și coborârii în timpul deplasării mijlocului de transport; 2) deplasarea prin agățarea de părțile exterioare ale mijlocului de transport; 3) deplasarea pietonului pe partea carosabilă; 4) trecerea străzii la semnalul roșu al semaforului sau într-un loc interzis; 5) starea de ebrietate a pietonului [177, p. 405-406].

Ca premise care au creat condiții pentru accidente rutiere sunt următoarele defecțiuni ale mijloacelor de transport în comun: defecțiuni ale sistemelor de închidere a ușilor; 2) amplasarea ușilor în fața roților; 3) iluminarea proastă a mijloacelor de transport; 4) sistemul de frânare imperfect sau defect; lipsa indicatoarelor care ar semnaliza depășirea limitelor de viteză etc. [189].

Studierea practicii judiciare demonstrează că, cauzele și condițiile accidentelor cu diferite mijloace de transport se referă în special la personalitatea infractorului cu o pondere de 30-35%, în funcție de situație 10-15%, în funcție de personalitate și situație 40-45%, în funcție de personalitate, situație și mijloc de transport 10-15%. Fiecare a 7-8-a infracțiune din domeniul

transportului rutier comisă din imprudență, a fost comisă sub influența situației criminogene asupra infractorului [132, p.297].

În funcție de natura factorilor implicați în accidente din domeniul transportului rutier se apreciază că acestea au la bază trei categorii importante de factori care, frecvent, se află într-o strânsă interdependență.

a) *Accidentele datorate factorului uman*, dețin o pondere covârșitoare, reprezentând circa 90% din totalul evenimentelor de trafic, ceea ce a făcut să se afirme că „nu există accidente de automobile, ci de automobiliști”. Pe primele locuri în cauzele accidentelor provocate de factorul uman se situează, în ordine descrescândă: excesul de viteză, neatenția pietonilor, depășirea nereglementară și neasigurarea priorității de trecere, conducerea sub influența băuturilor alcoolice. Alte cauze: conducerea imprudentă; nesemnalezarea la schimbarea direcției de mers; neasigurarea la trecerile de nivel cu calea ferată; oboseala, starea maladivă, adormirea la volan; nerespectarea culorii semaforului sau a semnalelor agentului de poliție; conducerea fără permis etc.

Un exemplu în acest sens este cazul lui G.D. care, la 23 august 2015, aproximativ la ora 14:00, conducând camionul model „Kamaz-5320”, cu remorca model „CGB 8350”, deplasându-se pe traseul național R-3 Chișinău-Hîncești, spre or. Hîncești, în apropierea s. Fundul Galbenei, r-nul Hîncești, la borna kilometrică 25+840 metri, având în calitate de pasageri pe C.N. și A.O., neținând cont de prevederile pct. 25 alin. (1) din Regulamentul Circulației Rutiere, precum și depășind limita de viteză admisibilă pe traseu, semnalizată de indicatorul de avertizare rutieră 3.27.1 - viteza maximă limitată - 50 km/h, deplasându-se cu viteza de 75 km/h, nu a manifestat prudență sporită la trafic, întrucât conducea camionul cu remorca încărcată, nu a adaptat conducerea camionului la condițiile și situația rutieră precum și a neglijat indicatorul de avertizare rutieră 1.34.2 - curbă deosebit de periculoasă, la intrarea în curbă nu s-a isprăvit cu conducerea autocamionului, în rezultatul cărui fapt a inversat camionul cu remorcă în canalul de lângă acostament, ca urmare al impactului, pasagerii C. N. i-au fost cauzate, conform raportului de expertiză medico-legală, leziuni corporale grave periculoase pentru viață care au condus la decesul acesteia.

Pe baza probelor administrate în faza de urmărire penală, G. D. a fost recunoscut vinovat și condamnat în baza art. 264 alin. (3) lit. b) Cod penal [32].

Un alt exemplu de accident datorat factorului uman este cazul lui C.V. care, la data de 06 septembrie 2015, aproximativ la ora 00:05 min., conducea autoturismul de model „Volkswagen” deplasându-se pe str. P. Movilă din direcția str. Alexei Șciusev spre str. Ștefan cel Mare, mun. Chișinău.

În timpul deplasării, la intersecția str. P. Movilă cu str. București, conducătorul auto C.V. nu a manifestat prudență sporită la trafic, a ignorat cerințele pct. 59 alin. (2) din Regulamentul circulației rutiere, în consecință tamponând motocicleta de model „Honda” care se deplasa pe str. București, mun. Chișinău, drum cu prioritate față de str. P. Movilă. În rezultatul accidentului rutier respectiv, conducătorul auto al motocicletei „Honda”, T.D., conform raportului de expertiză medico-legală, s-a ales cu vătămare gravă. Acțiunile lui C.V. au fost încadrate în baza art. 264 alin. (3) lit. a) CP al RM, conform indicilor – încălcarea regulilor de securitate a circulației, comisă de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare care a cauzat din imprudență vătămarea gravă a integrității corporale sau a sănătății [30].

b) *Accidente datorate factorilor tehnici:* defecțiuni ale sistemului de frânare, direcție, iluminare și de semnalizare. Pare incredibil, dar din totalul accidentelor rutiere factorilor tehnici le revin până la 5%. În cele mai dese cazuri, aceștia trebuie corelați cu factorul uman, în sensul lipsei de preocupare pentru construirea, întreținerea și revizia corespunzătoare a autovehiculelor.

c) *Accidente datorate factorilor rutieri:* lățimea, declinitatea, curbura, indicatoarele, refugiile, spațiile verzi etc., la care am adăuga alte surse de pericol ca: intersecțiile, podurile înguste, drumurile neluminate, monotonia unor căi rutiere.

În concluzie, accidentele de circulație au la bază trei factori: omul, automobilul și drumul. Dintre care rolul predominant îl are primul.

Cercetările de specialitate în domeniu au identificat 14 factori psihici generatori de accidente, și anume:

- deficiențe în sfera atenției (concentrare redusă, instabilitate);
- operativitate redusă a funcțiilor decizionale (lentoare, unilateralitate, deficit de informație etc.);
- rezistență afectivă scăzută în situații critice (emotivitate, anxietate, frică);
- impulsivitate și agresivitate (slabul echilibru psihomotor, neglijarea pericolului, a regulilor de circulație și a prezenței celorlalți participanți la trafic);
- reactivitatea motorie scăzută (timp de reacție mare, discrepanța între momentul apariției stimulului și cel al efectuării operațiilor ...);
- autocontrolul scăzut (dezorganizarea generală a comportamentului în situațiile critice),
- nivelul scăzut al capacității de anticipare a evenimentelor în spațiul rutier;
- responsabilitate scăzută (conștientizarea scăzută a complexității și implicațiilor sociale ale comportamentului la volan);
- ambiția (centrarea unilaterală pe propriul Eu, exacerbarea tendințelor de autoevidențiere și autoafirmare etc.);

- indisciplina (neglijarea condițiilor respective ale circulației rutiere; încălcarea regulilor de circulație);

- supraestimarea propriului nivel de competență (a însușirilor și capacităților);

- vitezomania, „beția vitezei” și plăcerea pe care o resimte persoana în cauză;

- nervozitatea (rezistență scăzută la acțiunea factorilor perturbatorii), la frustrare; în stabilitatea modului de abordare și reacție la stimulenții externi);

- oboseala (disfuncția generală, cauzată de suprasolicitarea neuropsihică la volan).

Potrivit autorului român Vasile Bercheșan, factorii care concură la producerea unui accident de circulație pot fi grupați în două mari categorii: *factorii interni și factorii externi* [1, p. 102]. Dintre aceștia putem enumera:

- caracteristicile și starea drumului;

- condițiile meteorologice și de vizibilitate;

- intensificarea traficului rutier pe artera respectivă;

- starea autovehiculelor implicate în accidentul de circulație;

- starea și comportamentul participanților la trafic.

Același autor menționează și unele cauze generatoare de evenimente (accidente de circulație) rutiere grave: [1, p. 102]

- viteza neadecvată la condițiile de trafic, în special, la starea drumului și la condițiile meteorologice;

- starea tehnică necorespunzătoare a autovehiculelor, datorată neefectuării verificărilor tehnice anuale ori ignorării unor defecțiuni la sistemele de direcție, frânare, iluminare-semnalizare;

- starea necorespunzătoare a unor drumuri și lipsa sau amplasarea defectuoasă a unor indicatoare rutiere;

- aprecierea eronată a unor situații, fie din cauza lipsei de experiență la volan, fie din cauza oboselii, consumului de alcool, medicamente.

Și totuși, mai este o cauză nu mai puțin importantă decât cele enumerate, e vorba de cultura participanților la traficul rutier. Astăzi, poate ca niciodată, se simte lipsa acută a unei culturi elementare în comportamentul omului, oriunde s-ar afla el: acasă, la serviciu, în stradă, la teatru, la concert, în ședință, la magazin, la piață, la miting, la o petrecere, în ospetie, în transportul în comun sau altundeva. În apele tulburi ale vieții noastre cotidiene deficitul de cultură suscită degradarea omului contemporan. Tot mai mult ne obișnuim cu vandalismul, cruzimea, lăcomia, invidia, obrăznicia, egoismul, necinstea.

Savantul I. Șahrimenean, după un șir de investigații a ajuns la concluzia că persoanele, care comit infracțiuni în domeniul transportului rutier sunt, de obicei, egoiste. Pentru acestea interesele personale sunt mai presus de cele obștești (colective statale). O atare trăsătură de caracter conduce, inevitabil, spre nerespectarea regulilor de circulație, a colegilor de trafic, a pietonilor și chiar a poliției. La observațiile noastre ele reacționează agresiv, folosesc un vocabular argotic numai de ei înțeles, devin enervante. În nici un caz nu au curajul să-și recunoască greșeala. Nu sunt rare cazurile când recurg și la învinuiri nefondate în adresa polițiștilor, lăsând subînțelesă o iminentă răzbunare [38, p. 45].

Analiza materialului empiric demonstrează că, cauzele comiterii infracțiunilor din domeniul transportului rutier, sunt practic aceleași, dacă le-am diviza conform articolelor din legea penală.

Deficiențele acumulării și prelucrării informației sunt cauze psihologice a săvârșirii diferitor infracțiuni în domeniul transportului la 28-30% din condamnați, deficiențe în luarea hotărârilor au fost relevate la 33-35%, deficiențe în acțiuni sau inacțiuni la 34-36% din infractori [132, p. 317].

Respectiv, deficiențele psihologice, care duc la săvârșirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier, pot avea rădăcini și în sfera intelectuală, volitivă și emoțională a persoanei. Aceste deficiențe își găsesc exprimarea într-un complex de caracteristici individual-psihologice negative, neatenția, instabilitatea voinței, neglijarea măsurilor de siguranță, etc. Potrivit autoarei V. Ponomariova, izvoarele subiective care conduc la comiterea accidentelor sunt:

- încrederea exagerată în sine – 17%;
- subaprecierea situațiilor de pericol – 39,5%;
- neînțelegerea gravității pericolului – 43% [175].

Infracțiunile din domeniul transportului rutier pot fi săvârșite nu doar din motive negative, dar și din motive neutre sau chiar pozitive. Cele mai tipice motive în săvârșirea faptelor de încălcare a regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport în practica judiciară sunt:

- egoismul (exploatarea samavolnică a mijloacelor de transport, devierea de la respectarea normelor stabilite pentru atingerea scopului personal etc.);
- tendința de a ascunde alte încălcări, comise din imprudență, totodată deseori conștient sunt ignorate posibilitățile de a evita consecințele grave, deoarece subiectul în mod ușuratic consideră că ele vor putea fi evitate;
- interpretarea greșită a intereselor de producție: nu rareori conducătorii de vehicule încalcă regulile de securitate a circulației tinzând să efectueze transportarea încărcăturilor în condiții

periculoase, chiar dacă regulile de securitate categoric interzic acest lucru (de exemplu condiții climaterice nefavorabile, ploaie, ceață, ghețuș, cer înnorat, etc.);

- nihilismul juridic, când subiectul ignoră cerințele legale doar pe motiv, că în opinia sa ele sunt formale sau suplimentare în situația creată);

- atitudinea huliganică a subiectului în momentul conducerii mijlocului de transport față de ceilalți conducători ai mijloacelor de transport.

Potrivit autoarei A. Galahova, către condițiile care contribuie la săvârșirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier se referă:

- întreținerea necorespunzătoare a drumurilor, încălcarea normativelor de siguranță ale lățimii părții carosabile, marcajelor rutiere, trecerilor de pietoni;

- neajunsuri ale construcției mijloacelor de transport care îngreunează conducerea, limitează câmpul vizual, stimulează oboseala conducătorului de vehicul;

- neutilizarea de către conducătorul de vehicul și pasageri a utilajelor care micșorează riscul situației de accident sau a urmărilor sale grave;

- erori în alegerea regimului de dirijare a circulației și mijloacelor tehnice pentru aceasta (numărul și caracterul semnelor rutiere și al semafoarelor);

- încălcări ale normelor regimului de muncă ale conducătorilor de vehicule;

- nivelul scăzut al controlului asupra stării mijloacelor de transport, al drumurilor și mijloacelor tehnice de dirijare a circulației;

- lacunele în practica disciplinară, contravențională și juridico-penală de luptă cu încălcarea regulilor securității circulației rutiere în rezultatul cărora nu este asigurată inevitabilitatea răspunderii delincvenților, transparența, diferențierea și individualizarea acestora;

- comportamentul incorect al pietonilor care deseori, de rând cu conducătorii de vehicule, admit încălcări ale regulilor circulației rutiere [98, p. 71].

După cum deja s-a menționat, producerea fiecărui accident rutier, de obicei, este legat de mai mulți factori cauzali. În mediu la fiecare 100 accidente revin 250 cauze și factori. Majoritatea accidentelor rutiere, după cum demonstrează datele statistice, țin de factori obiectivi. Datele indicate mai sus caracterizează distribuția accidentelor în funcție de apariția acestora pentru toate mijloacele de transport în ansamblu. Pentru diverse mijloace de transport respectiva distribuție nu este egală. Una din cauzele esențiale ale nivelului înalt al accidentelor rutiere este discrepanța între *tempourile creșterii rețelei rutiere* și cele ale creșterii numărului de vehicule, fapt care conduce la înrăutățirea condițiilor de circulație, ambuteiaje, creșterea reținerilor și majorarea consumului de carburanți, înrăutățirea situației ecologice, disconfort social [189].

Condițiile circulației rutiere în permanență se complică. Anual creșterea intensității circulației constituie 10-20%, iar creșterea capacității de trecere a rețelelor rutiere pentru această perioadă nu depășește 5%. Viteza medie de circulație a vehiculelor în ultimii 5 ani s-a diminuat pe multe porțiuni de drum aproape cu 40% și constituie 30-60 km/oră, iar în orele de vârf cade până la 10-15 km/oră. Astfel, cauzele principale ale accidentelor rutiere sunt:

- nivelul scăzut de disciplină al conducătorilor de vehicule și al pietonilor, calificarea și instruirea insuficientă a participanților la traficul rutier;
- diminuarea neîntemeiată a cerințelor față de crearea unor condiții sigure de circulație pentru pietoni, inclusiv copii, persoane cu dizabilități;

De asemenea, printre cauze urmează a numi și nerespectarea normelor în vigoare la proiectarea și exploatarea obiectelor rețelei rutiere și stradale precum și lacune în organizarea unui ajutor în timp util persoanelor care au avut de suferit în accidente rutiere. Desigur, cauzele și condițiile analizate nu sunt exhaustive, totodată stabilirea lor va contribui la elaborarea unor măsuri eficiente în vederea diminuării numărului total de accidente rutiere.

Starea mijloacelor de transport. Încă o condiție a săvârșirii accidentelor rutiere *este starea tehnică nesatisfăcătoare a mijloacelor de transport*. O mare parte a companiilor nu au posibilitatea de a finanța o pregătire profesională și calificare înaltă a personalului, măsuri îndreptate la exploatarea în siguranță a mijloacelor de transport.

Goana neîntreruptă după profituri, slăbirea controlului în vederea respectării standardelor de producție a mijloacelor de transport, reparația și darea în exploatare a mijloacelor de transport cu serioase neajunsuri în construcție, creează pericol securității și funcționării acestora [132, p. 297].

Mulți autori în domeniul criminologiei împărtășesc respectiva opinie. Astfel, I.V. Tanaga susține că deficiențele ce țin de deservirea tehnică și reparația mijloacelor de transport, costul înalt al serviciilor și pieselor îi pun pe mulți șoferi în situația să exploateze mijloacele de transport cu defecțiuni tehnice serioase, iar lipsa (în special la periferii) unui control necesar asupra stării tehnice a mijloacelor de transport din partea organelor de stat doar creează condiții pentru aceasta [199].

Către tipurile de bază ale defecțiunilor tehnice ale automobilului, în opinia noastră pot fi atribuite defecțiunile sistemului de frânare; defecțiunea sistemului de rulare, defecțiuni ale sistemului de iluminare sau sonorizare ale mijloacelor de transport.

Potrivit unor surse, numărul accidentelor rutiere săvârșite pe motivul defecțiunii mijloacelor de transport este nesemnificativ. Din numărul total de accidente cota parte a respectivelor infracțiuni constituie 5 % [79].

În același timp, urmează de menționat că mijlocul de transport reprezintă o sursă de pericol sporit chiar și în stare tehnică satisfăcătoare. În opinia noastră, în condițiile unei deserviri tehnice mai calitative în punctele de deservire tehnică, al unei atitudini mai vigilente al conducătorilor de vehicule față de defecțiunile tehnice apărute, scăderii prețurilor la piesele de schimb ar contribui la descreșterea numărului accidentelor rutiere.

În corespundere cu abordarea deterministă infracțiunile sunt generate de procesele și fenomenele societății moderne existente obiectiv. În corespundere cu abordarea cauzală, analiza mecanismului comportamentului infracțional este redus doar la examinarea cauzelor tehnice fie la constatarea faptului că infractorul este sursa prejudiciului. Astfel, unii autori identifică determinantele faptelor infracționale în cauză cu tipurile încălcărilor regulilor circulației rutiere considerând drept cauze frecvente ale infracțiunilor respective depășirea limitei de viteză, ieșirea pe sensul opus de circulație și conducerea vehiculului în stare de ebrietate [212, p. 4].

În opinia autorului rus D. Smirnov, încălcarea regulilor circulației rutiere este determinată de un complex de factori cu caracter obiectiv, cum ar fi: starea vehiculului, starea drumului, condițiile meteo, schimbarea dinamică a situației în trafic [196, p. 10]. Cercetătorii respectivi au dreptate în raționamentele lor dacă cauzele infracțiunii în domeniul transportului rutier vor fi examinate cazual. Totodată, în corespundere cu concepția deterministă a complexului cauzal, sunt examinate fenomene care generează infracțiuni, ci nu cauzele și condițiile survenirii consecinței infracționale.

În acest sens, poate fi adus ca exemplu cazul lui N.I. care, la 24 februarie 2013, aproximativ la ora 08:30, deplasându-se la volanul automobilului de model „Hyundai HI”, din direcția or. Stăuceni în direcția or. Cricova, nu a manifestat prudență sporită, nu a ținut cont de condițiile climaterice nefavorabile și starea carosabilului, a admis alunecarea anvelopelor pe suprafața carosabilului, care era acoperit cu polei, contrar cerințelor art. 45 subpct. (1) și (2), art. 42 subpct. (2) din Regulamentul Circulației Rutiere, în rezultatul cărui fapt a pierdut controlul asupra conducerii vehiculului, a ieșit pe banda cu sens opus și s-a ciocnit cu automobilul de model „Volkswagen Polo”, condus de P.N., care se deplasa regulamentar din sens opus, din direcția orașului Cricova, ambele unități de transport au fost tehnic defectate considerabil. Acțiunile lui N. I. au fost încadrate în baza art. 264 alin. (1) Cod penal [35].

Suntem de acord cu opina autorului A. Korobeev, care delimitează problema cauzelor și condițiilor infracțiunilor în domeniul transportului rutier de problemele cauzelor modificării stării, dinamicii sau structurii acestora [132, p. 297]. De regulă, factorii care generează deosebiri ale indicatorilor fenomenelor, nu sunt cauze ale respectivelor fenomene, deși între acestea poate exista o interconexiune [107, p. 130]. Cauzele modificării indicatorilor tipului examinat de

infrafracțiuni, de regulă, nu sunt determinante ale acestor infrafracțiuni, deoarece deseori sunt generate de factori aferenți. Aceștia pot fi particularitățile locului, timpului sau de exemplu, modificarea numărului mijloacelor de transport într-un anumit interval de timp într-o anumită regiune. Criminologii americani au demonstrat influența factorului heliobiologic asupra indicatorilor accidentelor rutiere. Cercetătorii universității Baltimor (statul Merilend, SUA), analizând 205 cazuri de accidente rutiere, au stabilit că asupra siguranței conducătorilor de vehicule la nivel macro influențează ritmurile lor biologice. Asupra acestor ritmuri influențează nefavorabil irupțiile pe soare. Prin urmare, asupra creșterii sau diminuării numărului de accidente rutiere poate influența câmpul gravitațional al suprafeței sistemului stelar [120, p. 87-88].

Totodată considerăm că cauzele majorării numărului accidentelor rutiere, în mare măsură, sunt legate de fenomenele de criză privind asigurarea organizatorică și juridică a securității circulației rutiere care poartă un caracter temporar și local. Depășirea acestor fenomene de criză implică diminuarea nivelului accidentelor rutiere.

Criminalitatea în domeniul transportului rutier este o componentă a criminalității în ansamblu. Aceasta este generată de aceleași cauze ca și comportamentul criminal al persoanelor în ansamblu. În doctrină există câteva abordări științifice privind studierea cauzelor criminalității. Potrivit uneia din ele, cauza criminalității reprezintă o totalitate de fenomene sociale sau psihologice care generează și reproduc criminalitatea ca pe o consecință firească a sa [141, p. 137], adică un anumit sistem de factori externi (sociali) și interni (personali) care interacționează. Acești factori externi uneori sunt divizați în „obiectivi” sau personali – „subiectivi” [90, p. 41]. În realitate, determinantele criminalității în domeniul transportului rutier poartă un caracter complex. De aceea, este inadmisibil de ai reduce exclusiv la datele ce caracterizează personalitatea infractorului sau la starea tehnică inadecvată a drumurilor și transportului rutier, fie la alt grup de factori. Totalitatea circumstanțelor indicate influențează asupra genezei criminalității în domeniul transportului rutier.

De regulă, printre factorii obiectivi care generează criminalitate, sunt evidențiate cauze economice, sociale, politice, precum și factori criminogeni din domeniul moral-spiritual, organizatorico-tehnic și cel juridic.

Sunt necesare atât măsuri cu caracter stimulator al comportamentului adecvat cât și măsuri punitive legate de pierderi economice inevitabile pentru făptaș. Pentru exemplu propunem să examinăm *problema securității transportării pasagerilor de către conducătorii maxi-taxiurilor comerciale*. Conducătorii acestor vehicule anual săvârșesc sute de accidente rutiere. Credem că cauzele respectivului fenomen rezidă în sistemul relațiilor de muncă și economice existente în domeniul respectiv al transportului de pasageri. În cele mai dese cazuri, oamenii de afaceri

procură aceste vehicule la mâna a doua. Ulterior angajează conducători pentru ele și achită impozitele necesare. Fiecare conducător al maxi-taxiului trebuie să achite zilnic proprietarului o anumită sumă pentru arenda mijlocului de transport. Restul banilor câștigați din transportul de pasageri, conducătorul maxi-taxiului îi cheltuie pentru deservirea tehnică a vehiculului. Încă o parte din câștig o păstrează pentru sine.

Acesta reprezintă cel mai răspândit sistem de relații de muncă și economice în domeniul respectiv. Analiza acestuia permite să concluzionăm că cu cât respectivii antreprenori au mai multe vehicule și cu cât mai mult acestea se află pe traseu, cu atât mai mult venit obține proprietarul. Prin urmare, și conducătorul maxi-taxiului este cointerestat să efectueze un număr mai mare de călătorii. Crește și concurența între conducătorii aceleiași rute cât și a unor rute diferite. În aceste condiții persoanele care conduc respectivele vehicule, deseori încalcă premeditat și fraudulos regulile circulației rutiere. Aceștia depășesc limita admisă de viteză, circulă pe banda cu sens opus sau pe trotuare, săvârșesc depășiri periculoase ale altor vehicule. Important este ca pe parcursul zilei să efectueze mai multe călătorii decât concurenții săi. Totodată proprietarii sunt cointeresați doar de faptul ca persoanele angajate să achite mijloacele financiare necesare, iar starea tehnică a vehiculului și pregătirea conducătorilor de maxi-taxiuri pentru călătorie este doar problema conducătorilor de vehicule. Organizatorilor nu le este convenabil să plătească salariu persoanelor care ar putea desfășura un control medical, tehnic sau alt tip de control asupra respectivei activități.

Acestea ar reprezenta cheltuieli suplimentare fără careva compensare și, din aceste considerente, nu sunt îngrijorați de eventualele accidente în care ar putea fi implicate vehiculele care le aparțin. Compensarea daunei materiale iarăși revine conducătorului de vehicul, fie această problemă poate fi soluționată prin asigurarea unor astfel de cazuri. La toate acestea urmează de menționat că printre conducătorii maxi taxiurilor deseori pot fi întâlnite persoane care nu sunt pregătite pentru respectiva activitate, au probleme psihofiziologice, sunt caracterizate negativ, iar în unele cazuri au și antecedente penale.

Determinantele sociale ale criminalității în domeniul transportului rutier. Mulți producători de automobile tinzând să ridice puterea de concurență a producției sale, majorează caracteristicile de viteză ale noilor automobile, deseori în detrimentul securității acestora.

Apare întrebarea: pentru cine este construit un astfel de automobil dacă în corespundere cu regulile circulației rutiere limitele maxime de viteză în localități este de 50 km/oră, în afara localităților – 90 km/oră, iar pe automagistrale, care la noi practic lipsesc, 110 km/oră? Probabil, pentru potențiali violatori ai regulilor existente în domeniul circulației rutiere care pun în pericol atât propria viață și sănătate, cât și viața și sănătatea altora.

În context, ținem să menționăm și despre noua limită de viteză, stipulată în recente modificări pentru Regulamentul Circulației Rutiere, care este chiar „limitată”. Asta pentru că în Republica Moldova există deocamdată o singură porțiune de drum pe care se va putea circula cu 110 km/h. Porțiunea în cauză se află pe traseul Chișinău-Soroca și asta este tot. În țara noastră nu prea există drumuri care să întrunească toate condițiile necesare pentru ca șoferii să poată conduce cu o asemenea viteză.

În primul rând, drumul trebuie să fie reparat, marcat și toate indicatoarele să fie la locul lor. Totodată șoseaua trebuie să aibă cel puțin două benzi de circulație pentru fiecare direcție, acestea urmând să fie delimitate de un parapet și să nu existe intersecții.

Pe de altă parte, pe drumurile publice circulă multe vehicule vechi. În prezent, din cele peste 600 mii de automobile înregistrate în Republica Moldova, circa 30 la sută au vechime de peste 20 de ani, iar alte 30 la sută de la 10 până la 20 de ani [57].

Contrastul pronunțat între automobilele cu caracteristici dinamice înalte și cele care demult și-au epuizat termenul de exploatare creează neuniformități în trafic în ceea ce ține viteza de deplasare iar prin urmare, majorează numărul accidentelor rutiere. Totodată vehiculele vechi deseori se defectează, fapt care poate provoca accidente rutiere.

Urmează de atras atenția și asupra faptului că nu s-a micșorat influența negativă a consumului de alcool și substanțe narcotice asupra securității circulației rutiere. Anual din cauza conducătorilor de vehicule aflați în stare de ebrietate sunt săvârșite aproximativ 7 % din numărul total al accidentelor rutiere. Deseori cauză a accidentelor este comportamentul ilegal al pietonului aflat în stare de ebrietate. Ca urmare a consumului de băuturi alcoolice, substanțe narcotice și psihotrope, pe drumurile publice anual decedează zeci de persoane, sunt cauzate leziuni corporale medii și grave.

Astfel, pe parcursul anului 2015, inspectorii de patrulare au documentat 3 689 de șoferi care conduceau unitățile de transport în stare de ebrietate.

Potrivit Inspectoratului Național de Patrulare, în anul 2016 pe traseele din Moldova s-au produs 140 (142 în anul 2015) de accidente rutiere, provocate de șoferi aflați în stare de ebrietate, în urma cărora 39 (24 în anul 2015) de persoane au decedat, iar 177 (188 în anul 2015) s-au ales cu diverse traume [53].

În opinia noastră, factorii criminogeni din *sfera moral-spirituală* au o influență semnificativă asupra caracteristicii nefavorabile a criminalității în domeniul transportului rutier. Cauza oricărui comportament social, inclusiv și infracțional, constă în sistemul de necesități, valori, interese, motivații, iar starea moral-spirituală a societății, în care trăiește persoana, determină sfera sa motivațională și caracteristica normativ-valorică a conștiinței. Divizarea

pronunțată în bogați și săraci a provocat modificări cardinale ale scării de valori și a orientărilor ideologice. Poate fi observată o degradare a moravurilor, o demoralizare a relațiilor interpersonale, intensificarea egocentrismului și individualismului. Un rol important în acest proces la avut organizarea funcționării pe baze comerciale a culturii și a mijloacelor de informare în masă. Este destul de dificil de a realiza măsuri de profilaxie, orientate spre diminuarea numărului de accidente pe trasee când în mijloacele de informare este demonstrată o atitudine tolerantă față de cei care depășesc limita de viteză, săvârșesc manevre periculoase, se deplasează pe trotuare și acostamente.

Acest fapt se răsfrânge negativ asupra educării generației tinere. Pe parcursul anilor de reformă interminabilă ei au rămas fără un ideal adecvat al comportamentului pe trasee. În loc să le fie explicat pericolul încălcării regulilor circulației rutiere, lor le sunt demonstrate materiale comerciale în care calitățile pozitive ale eroului principal sunt identificate cu abilitatea sa de a se deplasa mai rapid ca alții în condiții rutiere dificile, scăpând de urmărire sau săvârșind o manevră periculoasă.

Urmează de atenționat și asupra unor ***lacune în asigurarea tehnico-organizatorică a securității circulației rutiere***. Una din condițiile importante care contribuie la săvârșirea infracțiunilor din imprudență în domeniul transportului rutier este supravegherea insuficientă sau lipsa supravegherii din partea organelor de control asupra securității circulației rutiere. Lacunele în activitățile tehnico-organizatorice condiționează o orientare incorectă a activității de supraveghere. O mare parte din trasee rămân fără control, iar prin urmare crește riscul săvârșirii unor infracțiuni din imprudență.

Printre condițiile care contribuie la încălcarea regulilor circulației rutiere pe trasee urmează a atribui și ***lacunele ce țin de organizarea circulației rutiere***. Aceasta reprezintă un complex de măsuri organizatorico-juridice, organizatorico-tehnice și de dispoziție în vederea dirijării circulației pe drumuri orientate spre asigurarea securității circulației rutiere.

În Republica Moldova deocamdată nu este format un sistem eficient de organe și instituții menite să asigure securitatea circulației rutiere. Obligațiuni funcționale de a proiecta, produce și exploata cele mai importante elemente ale complexului transportului rutier, a instrui participanții la traficul rutier etc. revin mai multor ministere și departamente. Aprecierea conținutului real, al repartiției și combinării funcțiilor, al raporturilor reale stabilite între diverse ministere și departamente, nu permite de a aprecia respectivele raporturi ca fiind sistemice.

Se remarcă o calitate scăzută a activității funcționarilor de stat chemați să curme, să contracareze și să prevină comportamentul deviant pe trasee. Cunoașterea insuficientă a cauzelor și condițiilor de bază ale infracțiunilor săvârșite prin intermediul mijloacelor de transport,

calificarea insuficientă a angajaților organelor de control, prezența unor contradicții în legislație, lipsesc funcționarii poliției patrule de posibilitatea de a depista la timp și corect potențialii violatori ai regulilor circulației rutiere. Aceasta se explică, în primul rând, prin faptul că mijloacele financiare, direcționate organelor puterii executive menite să asigure securitatea circulației rutiere, în condițiile unei fărâmițări departamentale, sunt utilizate inefficient. Impozitele rutiere se majorează iar asigurarea tehnico-materială și salariul mediu al funcționarilor din domeniul respectiv rămân scăzute. De exemplu, salariul mediu al unui funcționar al Inspectoratului Național de Patrulare este de aproximativ 5000 lei pe lună. Această sumă este mai mică decât la mulți lucrători necalificați în unele întreprinderi comerciale. Aceasta în situația când condițiile de muncă în acest serviciu nu pot fi considerate ca fiind ușoare. Agenții de circulație activează și în condiții de frig, de căldură, precum și în condiții de poluare a aerului cu gaze.

Referindu-ne la ***problemele ce țin de obținerea permisului de conducere*** a autovehiculelor, nu putem trece cu vederea faptul că asigurarea metodică și tehnică a conducătorilor de vehicule nu corespund standardelor internaționale. Numărul total al instituțiilor care desfășoară instruirea conducătorilor de vehicule depășește cifra de 150, multe din ele nu dispun de condiții necesare pentru desfășurarea unei instruiți calitative. Totodată licențele deseori sunt acordate în baza unor criterii formale fără a ține cont de conținutul metodicii procesului de instruire.

Printre factorii criminalității în domeniul transportului rutier urmează de menționat și starea ***nesatisfăcătoare a elementelor rețelei de drumuri***. Este cunoscut faptul că multe drumuri publice sunt de proastă calitate. Însă observările cotidiene indică și asupra faptului că încălcarea regulilor circulației rutiere are loc în special pe drumuri late care au și o calitate bună. Aceasta este determinat de faptul că în aceste condiții conducătorii de vehicule au posibilitatea de a se deplasa cu o viteză sporită în rezultatul căreia sunt săvârșite majoritatea accidentelor rutiere cu consecințe grave.

Totodată, acolo unde starea drumului nu permite de a dezvolta o viteză mare de deplasare, sunt înregistrate și mai multe accidente, însă consecințele de obicei nu sunt atât de grave. În scopul ridicării securității circulației rutiere urmează de majorat lățimea părții carosabile pentru efectuarea unor depășiri în siguranță; limitele drumului și bandelor de circulație trebuie să fie trasate cu marcaje rutiere; în raza localităților trebuie să fie dezvoltat un sistem de iluminare stradală; pentru traversarea în siguranță a părții carosabile de către pietoni urmează de promovat construirea unor treceri de pietoni subterane sau aeriene etc.

De asemenea, necesită a fi **perfecționată și reglementarea juridică a securității circulației** rutiere. Analiza complexă a legislației în domeniul asigurării securității circulației rutiere permite de a evidenția lacunele, contradicțiile și prevederile evazive.

În primul rând, urmează de evidențiat prevederile vagi ale regulamentului circulației rutiere. Este evident că conducătorului de vehicul îi este mai dificil să respecte cerințele cu caracter plurivalent, de apreciere. În acest caz crește verosimilitatea comiterii unor greșeli, iar prin urmare și posibilitatea unor încălcări ale legii.

În corespundere cu cerințele p. 49 al Regulamentului circulației rutiere „conducătorii de vehicule, în funcție de viteza de deplasare, trebuie să lase liber un spațiu (distanță) față de vehiculul precedent care, în caz de frânare bruscă a acestuia, i-ar permite să oprească evitând coliziunea” [60]. Însă, alegând regimul de deplasare pe un sector sau altul de traseu, este dificil de a acționa reieșind din astfel de prevederi cu caracter de apreciere.

În cazul dat urmează de luat în calcul mai mulți factori și anume: intensitatea circulației, condițiile rutiere și cele meteorologice, vizibilitatea, tipul mijlocului de transport, starea sistemului de frânare al autovehiculului, starea carosabilului, unghiul pantelor etc.

În același timp, în regulamentele circulației rutiere ale altor state sunt utilizate pe larg criteriile cantitative de apreciere a securității distanței. De exemplu, în Germania astfel de cerințe sunt stabilite diferențiat, în funcție de viteza de deplasare, condițiile din traseu și tipul mijlocului de transport. Astfel, pentru conducătorii de vehicule cu greutatea mai mare de 2,8 tone care se deplasează pe automagistrală cu viteza mai mare de 50 km/oră este stabilită distanța de cel puțin 50 m față de mijlocul de transport care se mișcă în față [75, p. 33].

Cu părere de rău, legislația Republicii Moldova permite unora din conducătorii de vehicule care încalcă regulile circulației rutiere să evite o sancțiune bine meritată. Printre aceștia, deseori pot fi întâlniți chiar reprezentanți ai organelor de drept, judecători, procurori, reprezentanți ai organelor puterii executive și legislative.

Principala componentă a procesului circulației rutiere este persoana și în primul rând **conducătorul mijlocului de transport**. Șoferul trebuie să posede calități profesionale înalte, un spirit dezvoltat al responsabilității, să cunoască regulile circulației rutiere.

Datele statistice demonstrează că marea majoritate a accidentelor rutiere și a infracțiunilor din domeniul transportului rutier au loc din cauza șoferilor iresponsabili și nedisciplinați care conștient încalcă normele de comportament prescrise, manifestând astfel o neglijare vădită a obligațiilor sale, apreciind iresponsabil și neatent situația rutieră [77, p. 368].

În context, aducem drept exemplu cazul lui C. A., care la 15 ianuarie 2016, aproximativ la ora 20:25 min., conducea autovehiculul de model „Dacia Logan”. pe str. Bogdan Voevod, mun. Chișinău, din direcția bd. Moscovei în direcția str. Florilor.

În timpul deplasării, conducătorul auto C. A., ajungând la trecerea pietonală amplasată în preajma blocului nr.10 din str. Bogdan Voevod, mun. Chișinău, semnalizată prin aplicarea marcajului rutier 1.14.1 și indicatorului 5.40.1 (trecere pentru pietoni), n-a manifestat prudență sporită la trafic, a ignorat flagrant cerințele pct. 11 lit. f) a Regulamentului Circulației Rutiere, precum și cerințele pct. 45 al Regulamentului Circulației Rutiere și ca urmare a comis tamponarea pietonului B. A., care traversa partea carosabilă la trecerea pietonală, din partea dreaptă spre stânga, conform direcției de deplasare a automobilului mai sus indicat.

În urma impactului de circulație, pietonului C. A. i-au fost cauzate leziuni corporale în urma cărora victima a decedat la locul accidentului rutier.

Aceste acțiuni au fost încadrate în baza art. 264 alin. (3) lit. b) CP al RM, după semnele calificative – încălcarea regulilor de securitate a circulației și de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare ce a cauzat din imprudență decesul unei persoane [34].

În opinia noastră, un interes deosebit pentru societate reprezintă cercetările în domeniul cauzelor și condițiilor comportamentului deviant al conducătorilor de vehicule. Aceasta se explică prin faptul că valul infracțiunilor de acest gen practic a invadat societatea sporind intoleranța față de acestea [155, p. 41].

Care sunt cauzele dereglării interacțiunii în sistemul „persoana-mijlocul de transport-drumul” și a accidentelor rutiere și ce trebuie de făcut pentru a nu ajunge vinovatul sau victima unui accident rutier [121, p. 82]. De a răspunde la respectiva întrebare nu este simplu. În primul rând, pe motiv că cauze care generează tragedii pe trasee, sunt foarte multe. În rezultat, excluzând una sau câteva din ele, apare riscul de a scăpa din vedere altele, iar rezultatul negativ poate fi același. În al doilea rând, în circulația rutieră participă atât conducătorii de vehicule, cât și pietonii și alți subiecți acțiunile cărora de asemenea influențează asupra securității circulației. În sfârșit, în afară de cauzele nemijlocite, fiecare infracțiune în domeniul transportului este însoțită de un șir de condiții, care deseori apar în calitate de catalizatori care accelerează dezvoltarea nefavorabilă a evenimentelor. ***Să examinăm conducătorii de vehicule*** ca grup social, membrii căruia sunt ocupați cu activități ce țin de conducerea vehiculului.

Ponderea accidentelor comise din vina conducătorilor de autovehicule prin abaterea de la normele de circulație rutieră constituie circa 86%, comparativ cu cele 60% atestate în țările cu grad avansat de siguranță rutieră [11, p. 186].

Cauzele și condițiile infracțiunilor examinate sunt legate, în primul rând, cu acțiunile conducătorilor de vehicule. În acest context, în literatura de specialitate sunt studiate deficiențele educației și conștiinței morale, degradarea morală, nivelul scăzut al culturii și multe alte vicii, care însoțesc încălcarea normelor legale dezvoltând astfel comportamentul infracțional [92, p. 40-41].

Analiza accidentelor rutiere a indicat că una din cauzele accidentelor rutiere în care sunt implicați conducătorii de vehicule începători este nivelul scăzut de pregătire al acestora. Faptul dat este legat de dotarea tehnico-materială necorespunzătoare a instituțiilor de învățământ, calificarea insuficientă a colectivului pedagogic, neîndeplinirea în volum deplin a programelor de instruire și lipsa lucrului educativ în rândul candidaților la obținerea permisului de conducere [208, p. 18].

Actualmente, competențele privind supravegherea procesului de instruire și calificare a conducătorilor de autovehicule la diferite etape sunt distribuite între diverse autorități publice centrale, nefiind asigurat controlul corespunzător al procesului, începând cu etapa de admitere la instruire și finalizând cu examenul de calificare [11, p. 186].

Situația existentă pe trasee poate fi legată și de lipsa testării prealabile a viitorilor conducători de vehicule în vederea stabilirii gradului de compatibilitate a caracteristicilor psihofiziologice ale acestora cu caracteristicile necesare pentru a conduce un mijloc de transport. Din cauza numărului redus de ore, lipsa materialelor metodice și a mijloacelor tehnice speciale pentru testarea prealabilă, nu este dată o apreciere obiectivă a corespunderii profesionale a viitorului conducător de vehicul.

Securitatea circulației depinde în primul rând de *experiența conducătorului de vehicul*, de acțiunile sale nemijlocite și corespunderea lor unei situații rutiere concrete. Anual în procesul circulației rutiere se includ tot mai mulți conducători de vehicule fără experiență, care din cauza abordării formale a procesului de instruire, nu pot aprecia adecvat situația apărută și nu posedă deprinderi corespunzătoare de a conduce într-o situație critică.

Conducătorii de vehicule cu vechimea conducerii mijlocului de transport până la trei ani comit peste 15% din numărul total de accidente. Cauza fiecărui al șaptelea accident săvârșit de categoria respectivă de conducători este nerespectarea ordinii de deplasare. Drept urmare a eșirii pe banda opusă de deplasare are loc fiecare al nouălea accident rutier, iar fiecare al cincisprezecelea este comis de către șoferii tineri aflați în stare de ebrietate [147, 162].

Respectiva categorie de șoferi prezintă pericol nu doar pentru participanții la circulația rutieră dar și pentru sine însuși. Mai mult de o treime din șoferii decedați sunt persoane tinere cu vârsta de la 22 până la 32 ani [162].

O răspândire din ce în ce mai mare o atestă încălcările conștiente ale regulilor de circulație de către conducătorii mijloacelor de transport ce nu dețin permis de conducere sau dețin permis de conducere a unei alte categorii de mijloace de transport decât cel condus [8, p. 43].

Efectuând o analiză a încălcărilor regulilor de circulație comise de conducătorii auto în anul 2016, din vina cărora anual se produc în mediu 87.6% din numărul accidentelor, aceste încălcări se repartizează astfel:

- viteză neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere – 667 accidente (29,8% din toate accidentele comise din vina conducătorilor auto), în care au decedat 146 persoane și 758 au fost traumatizate;

- neacordarea priorității pietonilor – 234 (10,4%) accidente, 13 persoane decedate și 231 traumatizate;

- neacordarea priorității altor vehicule – 335 (14,9%) accidente, 5 persoane decedate și 485 traumatizate;

- schimbarea direcției de deplasare (viraj incorect) – 267 (11,9 %) accidente, 7 persoane decedate și 334 traumatizate;

- conducerea transportului sub influența alcoolului - 140 (6,2 %) accidente, 39 persoane decedate și 177 traumatizate;

- depășirea limitei de viteză stabilită – 93 (4,1 %) accidente, 27 persoane decedate și 90 traumatizate [50].

Conducerea mijlocului de transport în stare de **ebrietate alcoolică** este una din cele mai semnificative cauze ale accidentelor rutiere. Anual aproximativ 20% din numărul total de accidente au loc din cauza încălcării regulilor de circulație de către conducătorii de vehicule aflați în stare de ebrietate. În ultimii ani a crescut și numărul șoferilor care conduc mijloacele de transport aflându-se în stare de ebrietate narcotică sau sub influența altor substanțe psihotrope.

Conform unor cercetări, aproximativ 9% din conducătorii de vehicule atrași la răspundere penală pentru încălcări ale regulilor circulației rutiere se aflau în momentul comiterii încălcării în stare de ebrietate [162].

Accentuăm consecințele nefaste ale alcoolului, consumului excesiv de medicamente și al stupefiantelor. La 5 gr. de alcool în sânge se triplează riscul de accidentare; la 1% riscul este de 5 ori mai mare, la 1,5% de 15 ori iar la 2% de 35 ori [1, p. 101].

Conducând mijlocul de transport, în condițiile traficului intens din orașe, deseori acționează la limita posibilităților sale, de aceea chiar și cea mai neînsemnată disfuncție psihofiziologică, după consumul unor cantități mici de alcool, devine cauză a erorilor și accidentelor rutiere.

Starea de ebrietate decurge în două faze care influențează în mod diferit asupra stării psihofizice ale persoanei.

În faza inițială a ebrietății alcoolice, probabilitatea erorii conducătorului de vehicul crește anume din contul predisunerii de a-și supraaprecia capacitățile sale și ale automobilului. Totodată persoana resimte o amplificare a forțelor, mișcările sale devin mai rapide, dispare starea de oboseală, dispoziția este bună. Astfel la faza respectivă are de suferit, în special, capacitatea persoanei de a aprecia obiectiv situația apărută și de a lua o decizie corectă. Aceste funcții importante pentru un conductor auto sunt afectate primele.

În faza a doua a stării de ebrietate se majorează considerabil procentul erorilor legate de subaprecierea pericolului unei situații, fapt care mărește riscul accidentelor rutiere. Respectivul fapt se explică prin aceea că alcoolul începe să acționeze negativ asupra capacităților conducătorului auto necesare pentru sesizarea timpurie și corectă a pericolului: sunt diminuate considerabil acuitatea vederii, atenția, capacitatea de a vedea în întuneric etc. Percepția conducătorului auto despre viteza de deplasare, distanța până la obstacole și înțelegerea celor ce se întâmplă în jur, în mare parte, sunt determinate de viteza cu care acesta percepe și prelucrează informația.

Chiar și o doză minimă de alcool provoacă diminuarea vitezei de percepere și gândire aproape de 2 ori, ceea ce presupune că jumătate din informație va fi ratată. Astfel, conducătorul auto, aflat în stare de ebrietate, percepe eronat că până la pieton au rămas 30 metri, deși distanța reală nu depășește 15-18 metri. Conducătorul auto crede că el a apăsât la timp pe frână iar în realitate frânează cu o oarecare întârziere. Greșelile specifice ale conducătorilor auto aflați în stare de ebrietate constau în rotirea bruscă a volanului, schimbarea forțată a vitezelor, schimbarea frecventă și neașteptată a vitezei de deplasare etc.

Paradoxul constă în faptul că participanții onești ai circulației rutiere (conducătorii auto, pietonii, pasagerii), devin „victime” ale conducătorilor auto aflați în stare de ebrietate. Pentru a nu deveni „victimă” a unui astfel de conducător auto este necesar de a cunoaște particularitățile comportamentului conducătorilor aflați în stare de ebrietate identificându-i din timp în fluxurile rutiere. Astfel de conducători întârzie la startul de la semafor, frânează brusc, se deplasează la culoarea roșie a semaforului, le este specifică o traiectorie neuniformă de deplasare. În ansamblu, semnele enumerate creează un tablou clar că automobilul este condus de o persoană care prezintă pericol și care poate fi în stare de ebrietate (dar poate fi și un conducător auto fără experiență sau nu este cunoscut cu condițiile locale).

Având în vedere practica judiciară, menționăm cazul lui D.P. care, la 10.08.2015, în jurul orei 23:35, conducând automobilul de marca/model ”BMW X5” pe str. Marinescu din or.

Hîncești, a fost stopat de către colaboratorii Serviciului de Patrulare al SSP al IP Hîncești, care observând starea lui D.P., care prezenta semne de conducere a automobilului în stare de ebrietate alcoolică, i-au solicitat să fie supus testului alcooscopic pentru constatarea faptului de consumare a alcoolului, însă, ultimul, acționând intenționat, ignorând prevederile art. 23 alin. (3) lit. b) al Legii nr. 131-XVI din 07.06.2007 privind siguranța traficului rutier și dispoziția art. 11 pct. j) din Regulamentul Circulației rutiere, a refuzat testarea aerului expirat, fără a indica nici un motiv. Fapta lui D.P. a fost încadrată în baza art. 264^a alin. (3) CP al RM [36].

Un alt caz de conducere în stare de ebrietate este cel al lui G.D care, la 29.07.2016, în jurul orei 16:20, deplasându-se pe str. V. Sroescu, din or. Soroca, cu mijlocul de transport de model „Volkswagen Golf”, a fost stopat de colaboratorii de poliție aflați în exercițiul atribuțiilor de serviciu și fiind suspectat, că se afla în stare de ebrietate alcoolică, a fost supus testării alcoolscoapice cu aparatul „Drager”, în rezultat s-a constatat că concentrația vaporilor de alcool în aerul expirat de către acesta era de 1,67 mg/l, ce constituie stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat, ultimul încălcând prevederile pct.14 lit. a) din Regulamentul circulației rutiere. G.D. a fost recunoscut vinovat și condamnat în baza art.264¹ alin.(1) CP al RM [37].

În cadrul unor studii [58, p. 9], au fost evidențiate unele **determinante psihologice și sociale** asociate conducătorilor auto în stare de ebrietate:

- perceperea redusă a riscurilor și a ideii de acceptare a conducerii sub influență;
- în general persistă o atitudine indulgentă față de încălcarea regulilor;
- persistă o emoționalitate și ostilitate negativă;
- conducătorii auto sub influența alcoolului au mai puține stiluri de a face față situației;
- conducătorii auto sub influența alcoolului au un model stabil de utilizare a alcoolului;
- comportament ce necesită palpații, consumul excesiv de alcool în baruri;
- model și presiune socială;
- aproximativ 24 -29% din conducătorii condamnați au dispoziții depresive și stiluri de a face față consumului de alcool;
- persistă o încredință mai mică în auto eficacitate.

Mai există o problemă stringentă pentru securitatea circulației și a exploatării mijloacelor de transport, dar încă puțin studiată, iar pe de altă parte foarte reală. Acesta este conducerea mijloacelor de transport în stare de **ebrietate narcotică**. Potrivit datelor statistice internaționale, aproximativ 25% din conducătorii mijloacelor de transport reținuți pentru provocarea anumitor grade de vătămări în urma accidentelor rutiere erau în stare de ebrietate narcotică sau toxică [71]. O astfel de statistică în Republica Moldova, din păcate lipsește. Însă creșterea fenomenului

narcomaniei, semnalată de mulți specialiști, constituie temei de a presupune plauzibil că în viitorul apropiat această problemă va fi actuală și pentru Republica Moldova [8, p. 43-44].

În contextul celor specificate mai sus, ținem să prezentăm cazul lui C.S. care, în noaptea de 01 august 2015, aproximativ la ora 03:30 min., fiind privat de dreptul de a conduce mijloace de transport, a condus automobilul de model „Mercedes 308 D” care aparține lui J.P. și cu care s-a deplasat pe bd. Decebal în direcția str. Trandafirilor din mun. Chișinău. În timpul deplasării, ajungând la intersecția bd. Decebal în direcția str. Trandafirilor, mun. Chișinău, a fost stopat pentru verificarea actelor automobilului, de către agentul constatator al Inspectoratului Național de Patrulare a IGP a MAI, P.V.

În procesul verificării actelor, inspectorul a observat că C.S. prezenta semne evidente de aflare în stare de ebrietate. În urma examinării medicale, în privința lui C.S. a fost stabilită concluzia conform căreia acesta, la momentul examinării, se afla în stare de ebrietate provocată de stupefiante, starea de ebrietate respectivă fiind certificată în rezultatul colectării probei la urină prin existența reacției pozitive la cannabinoid - 8 ng/ml.

Pe baza stării de fapt expuse mai sus, confirmată de probele administrate, instanța a reținut că, în drept, faptele inculpatului întrunesc elementele constitutive ale infracțiunii prevăzute de art. 264¹ alin. (4) CP al RM – conducerea mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate produsă de substanțe narcotice, psihotrope și de alte substanțe cu efecte similare, care este privată de dreptul de a conduce mijloace de transport [29].

Dependența alcoolică și narcotică de mult timp a devenit una din consecințele vulnerabilității sociale și a dezadaptării populației. Șoferul într-o astfel de stare nu este capabil să conștientizeze pe deplin importanța acțiunilor (inacțiunilor) sale, reacția sa este încetinită, activitatea fizică este redusă, coordonarea mișcărilor este dereglată. Însă în pofida tuturor indicatorilor respectivi conducătorul de vehicul î-și permite să se așeze la volan și să pornească la traseu. Un astfel de comportament este „molipsitor”, în special în cercul persoanelor care se lasă ușor influențați de alții.

Astfel conducătorii de vehicule, în mod conștient, nu respectă cerințele de securitate încălcând regulile circulației rutiere. Sub influența alcoolului la conducătorii de vehicule se declanșează diferite procese care aduc la diminuarea vitezei de reacție, perturbarea preciziei executării manevrelor, incapacitatea concentrării corecte și a comutării atenției. Consumul de alcool este în mod direct legat de un șir de devieri ale funcționării vederii (inclusiv se reduce substanțial câmpul de vedere).

La consumul băuturilor alcoolice la conducătorii de vehicule se manifestă predispoziția față de maniera agresivă de conducere și ignorarea cerințelor indicatoarelor rutiere și a semafoarelor,

fapt care este condiționat de inhibarea proceselor neuro-psihice, dereglarea coordonării, diminuarea capacității de a aprecia corect distanțele și situația rutieră creată. Conducătorul de vehicul, chiar conștientizînd, că nu este permis un astfel de comportament la volan, încalcă regulile stabilite, de aceea starea de ebrietate la volan, în mod inevitabil, provoacă diverse procese contradictorii [155, p. 41].

În acest sens, depistarea la timp la conducătorii de vehicule a unor devieri fiziologice și funcționale care apar în cazul consumării diferitor băuturi alcoolice și substanțe narcotice, reprezintă una din sarcinile de bază în asigurarea securității circulației rutiere [77].

În afară de aceasta, la stabilirea cauzelor și condițiilor comportamentului deviant al conducătorilor de vehicule este necesar de atras atenția asupra **influenței medicamentelor**. Cercetările au indicat că 9% din conducătorii de vehicule, care au săvârșit accidente rutiere, periodic au întrebuințat medicamente. În majoritatea cazurilor conducătorii de vehicule cunosc faptul că lor le este interzis să întrebuințeze somnifere sau calmante. Acestea pot provoca diverse reacții adverse, spre exemplu moleșeală și somnolență, fapt ce sporește riscul săvârșirii unui accident rutier. Și acestea nu neapărat pot fi substanțe psihotrope clasice, astfel de efecte pot apărea și în cazul întrebuințării de către conducătorul de vehicul a medicamentelor care se administrează în cazul tensiunii scăzute, tratarea infecțiilor respiratorii acute, tuse etc. [158].

O altă cauză cu siguranță este și **utilizarea telefoanelor mobile** în timpul conducerii mijlocului de transport. Majoritatea conducătorilor de vehicule recunosc faptul că utilizarea telefoanelor mobile distrage atenția de la procesul de conducere a vehiculului, atenția devine difuză fapt care deseori conduce la accidente rutiere. Întreținerea unei convorbiri telefonice diminuează substanțial capacitatea de a analiza secundă cu secundă situația rutieră, fapt care generează urmări nefavorabile.

O altă cauză recunoscută este **reclama vizuală** pe marginea drumurilor. Și în acest caz majoritatea conducătorilor de vehicule recunosc că tipul respectiv de reclamă reprezintă un factor de distragere de la conducerea vehiculului. În scopul respectării condițiilor securității circulației în multe țări instalarea unei astfel de reclame pe marginea drumurilor este interzisă. Spre regret, în Republica Moldova instalarea respectivului tip de reclamă pe marginea drumurilor este permisă.

Comportamentul altor participanți la circulația rutieră. Unul din factorii comiterii de către conducătorii mijloacelor de transport a accidentelor rutiere este încălcarea regulilor circulației rutiere de către **pietoni**. Conform datelor statistice, în anual în Republica Moldova sunt înregistrate în jur de 200 accidente rutiere produse din vina pietonilor.

Datorită iresponsabilității, neatenției, grabei sau lenei, precum și a altor calități pietonii pot crea o situație de accident. Nedorind să treacă drumul în locurile permise, ei traversează partea carosabilă creând impedimente conducătorilor de vehicule; traversează strada la semnalul interdictiv al semaforului mișcându-se de-a lungul părții carosabile (de exemplu, în perioada întunecată a zilei, când pentru conducătorul de vehicul vizibilitatea este redusă). Deseori pot fi întâlnite situații când pietonii, aflându-se în stare de ebrietate, nu se supun semnalului sonor al automobilului și împiedică realizarea sigură a manevrei.

De fiecare dată pietonul se bazează pe atenția și responsabilitatea conducătorului de vehicul fără ca el însuși să fie atent. Deseori comportamentul pietonului poate fi atât de neașteptat încât conducătorul de vehicul nu poate reacționa. În consecință are loc un accident în care pietonul deja nu este persoana vinovată ci persoana care a avut de suferit în urma accidentului rutier. Astfel de circumstanțe în activitatea practică sunt destul de frecvente și greu de demonstrat. Însă printr-un efort mai mare al organelor de drept adevăratul făptaș va purta răspundere după merite. În cazul dat, conducătorul mijlocului de transport, fiind în imposibilitatea de a preveni accidentul rutier, nu trebuie să poarte răspundere penală, deoarece nu acțiunile sale au provocat producerea accidentului.

Grupul cel mai numeros de pietoni care au de suferit în accidente rutiere sunt cu vârsta de la 25 până la 64 ani. Din al doilea grup de vârstă fac parte copiii până la 14 ani, care nu conștientizează pe deplin acțiunile sale în contextul respectării regulilor de securitate pe drumurile publice. Acest fenomen are loc probabil pe motiv că nu toți copiii sunt instruiți cum să se comporte corect în calitate de participant la traficul rutier, de exemplu la diferite semnale ale semaforului.

Următoarea categorie de cetățeni, comportamentul cărora necesită a fi analizat în contextul cercetării problemei privind factorii de bază care contribuie la comiterea accidentelor rutiere de către conducătorii de vehicule, sunt ***pasagerii***.

Acțiunile pasagerilor mijloacelor de transport pot apărea ca cauză a accidentului rutier. Astfel de acțiuni pot fi orientate atât asupra conducătorului de vehicul prin distragerea sa de la procesul de conducere (de exemplu, cearta apărută în timpul deplasării între soț și soție, sau acțiunile pasagerului, care nu țin de adresarea către șofer cum ar fi deschiderea ușii automobilului în timpul mișcării). Apar situații, când pasagerii de pe banca din față a automobilului în timpul somnului împing din propria neatenție maneta schimbătorului de viteză aducându-l pe conducătorul de vehicul în stare de încordare care poate deveni aferentă în săvârșirea de către ultimul a unei infracțiuni în domeniul transportului rutier.

În unele cazuri, dacă pasagerii ar fi mai precauți și atenți, ar fi posibil de evitat un număr mare de victime în cazul accidentelor rutiere. Considerăm că aflarea alături de șofer a unui pasager iresponsabil și neatent se răsfrânge asupra manierei de a conduce a ultimului.

Atragem atenția asupra faptului că acțiunile pasagerilor sunt în stare să influențeze atenția conducătorului de vehicul, reacția și acțiunile sale. De asemenea, ele sunt în stare să creeze impedimente pentru alte mijloace de transport (deschiderea ușii în timpul deplasării, aruncarea gunoiului pe geam în timpul deplasării etc.)

Considerăm că stabilirea unei pedepse contravenționale mai severe pentru astfel de acțiuni ar contribui la diminuarea situațiilor de accidente în Republica Moldova.

În opinia noastră, în prezent principala determinantă a încălcării regulilor circulației rutiere este nihilismul juridic, care în practică are cele mai diverse manifestări. În acest context o atenție primordială necesită a fi acordată educării spiritului de responsabilitate și disciplină la persoanele care urcă la volanul mijlocului de transport. De asemenea, în politica actuală în domeniul examinat urmează de ținut cont de factori cu caracter economic, social și moral-spiritual care influențează nemijlocit asupra numărului de accidente rutiere și a criminalității în domeniul transportului rutier.

Așadar, având în vedere cele menționate mai sus putem generaliza că situația criminogenă actuală din domeniul transportului rutier este determinată de următorul complex cauzal:

- creșterea continuă a mobilității populației;
- diminuarea numărului de deplasări cu transportul public și creșterea numărului de deplasări cu transportul personal;
- disproporția crescândă între numărul de automobile și rețeaua de drumuri care nu fac față fluxurilor actuale de transport;
- organizarea inefficientă a activității de acordare a ajutorului medical persoanelor care au avut de suferit în rezultatul accidentelor rutiere;
- lipsa unui mecanism eficient de coordonare a acțiunilor organelor administrației publice centrale și a organelor administrației publice locale în asigurarea securității circulației rutiere;
- lacunele existente în legislație în domeniul securității circulației rutiere;
- lipsa unui sistem adecvat de măsuri organizatorice, de planificare și ingineresti orientate spre perfecționarea organizării circulației transportului și pietonilor în orașe (reglementarea regimurilor de viteză, introducerea circulației într-un singur sens etc.);
- ineficiența sistemului de organizare a deplasării la locul accidentului rutier și acordarea primului ajutor persoanelor care au avut de suferit în urma accidentelor rutiere;

- influența statală și obștească slabă asupra participanților la circulația rutieră în scopul cultivării unor stereotipuri ferme de comportament onest în trafic;

- implicarea insuficientă a populației în activitatea de prevenire a accidentelor rutiere.

Complexul cauzal indicat mai sus este mult mai vast. Acest fapt ne permite să lărgim nomenclatorul determinantelor sus indicate și corespunzător a măsurilor de prevenire a criminalității în domeniul rutier.

2.4. Concluzii la capitolul 2

1. Criminalitatea în domeniul transportului rutier reprezintă o totalitate de infracțiuni săvârșite în legătură cu exploatarea mijloacelor de transport într-un anumit interval de timp pe un anumit teritoriu, în prezența indicatorilor calitativi și cantitativi. Unul din semnele unei astfel de criminalități este cauzarea prejudiciului material și fizic iar în unele cazuri și moral.

Impactul uman al accidentelor rutiere este enorm pentru familiile victimelor ale căror vieți deseori au fost schimbate irevocabil, cât și pentru întreaga societate, devenind o problemă națională, care contribuie la criza demografică și impune o povară suplimentară asupra unor economii și așa firave.

2. Analiza efectuată permite de a înainta ipoteza conform căreia nivelul accidentelor depinde de particularitățile comportamentului oamenilor, luați în ansamblu, adică de particularitățile activismului social al societății pe un anumit teritoriu într-o anumită perioadă de timp, precum și de particularitățile interacțiunii calităților psihologice ale persoanei cu rolul social jucat în domeniul circulației rutiere.

3. Dinamica stării infracțiunilor în domeniul transportului rutier în prezent are caracteristici nefavorabile, descreșterea nesemnificativă a numărului de infracțiuni în domeniul transportului rutier în anul 2015, s-a schimbat cu o creștere în 2016. De aceea, se cere un sistem complex de măsuri în vederea prevenirii accidentelor rutiere. Pentru înfăptuirea unei astfel de profilaxii este necesar de asigurat realizarea măsurilor juridice, orientate spre elaborarea și adoptarea la nivel legislativ a unor noi standarde de securitate a mijloacelor de transport; măsurilor tehnice ce țin de perfecționarea aranjamentului tehnic al drumurilor publice; măsuri educative, orientate spre desfășurarea măsurilor care ridică cultura juridică a cetățenilor etc.

4. În ansamblu, datele prezentate permit de a face următoarele concluzii: accidentele rutiere cu semnele infracțiunii prevăzute de art. 264 CP al RM se agravează seara târziu (marți, miercuri, joi, vineri, sâmbătă) și pe timp de noapte (marți și duminică). În ziua de luni astfel de accidente sunt răspândite toată seara de la sfârșitul zilei de muncă și până la ora 24. Pentru ziua

de sâmbătă accidentele sunt caracteristice dimineața devreme și seara târziu, iar duminică, în afară de accidentele nocturne (noapte de sâmbătă spre duminică), accidente rutiere cu semnele infracțiunii prevăzute de art. 264 CP al RM sunt caracteristice pentru a doua parte a zilei de la amiază până la ora 20.

5. Accidentele rutiere sunt provocate de diverse cauze iar studierea acestora este deosebit de importantă pentru elaborarea măsurilor în vederea asigurării securității circulației. În baza cercetării și analizei accidentelor rutiere a fost stabilit că numărul și gravitatea accidentelor se află în dependență directă de următorii factori:

1) numărul populației; 2) numărul mijloacelor de transport; 3) dimensiunile rețelilor de transport; 4) coeficientul utilizării mijloacelor de transport; 5) infrastructura rețelilor de transport; 6) starea tehnică a mijloacelor de transport. În afară de factorii indicați mai există un șir întreg de alți factori care au o influență semnificativă asupra provocării accidentelor și traumatismului.

6. Printre cauzele infracțiunilor în domeniul transportului rutier un rol semnificativ îl au calitățile individuale negative ale participanților circulației rutiere, generate de starea lor psihofiziologică, precum și prin atitudinea iresponsabilă față de respectarea regulilor circulației rutiere și lipsa autodisciplinii (calitățile social-demografice; calitățile social-juridice; calitățile social-psihologice; calitățile psihofiziologice).

7. Cercetarea desfășurată a permis divizarea tuturor cauzelor și condițiilor care contribuie la săvârșirea infracțiunii respective în două mari grupuri. Acestea sunt cauzele și **condițiile cu caracter obiectiv și respectiv cele cu caracter subiectiv**.

În calitate de **cauze obiective** de bază ale apariției accidentelor rutiere pot fi evidențiate, în primul rând, starea nesatisfăcătoare a străzilor și drumurilor care poate fi generată de proiectarea incorectă, construcția sau exploatarea acestora. Totodată, în cazul de față nu este vorba doar de starea părții carosabile (defecțiuni mecanice, calitățile de aderență ale drumului etc.), dar și despre condițiile de vizibilitate care deseori depind de calitatea iluminării artificiale.

În ansamblu, în calitate de **cauze subiective de bază**, în știința criminologică sunt evidențiate deficiențele conștiinței juridice ale persoanelor care conduc mijloacele de transport.

8. Condițiile infracțiunilor în domeniul transportului rutier sunt reprezentate prin factori ce țin de politicile penale în domeniul circulației rutiere, exprimate în lipsa unității în realizarea programelor destinate asigurării securității circulației rutiere.

9. În prezent, principala determinantă a încălcării regulilor circulației rutiere este nihilismul juridic, care în practică are cele mai diverse manifestări. În acest context, o atenție primordială necesită a fi acordată educării spiritului de responsabilitate și disciplină la persoanele care urcă la

volanul mijlocului de transport. De asemenea, în politica actuală în domeniul examinat urmează de ținut cont de factori cu caracter economic, social și moral-spiritual care influențează nemijlocit asupra numărului de accidente rutiere și a criminalității în domeniul transportului rutier.

3. PERSONALITATEA INFRACTORILOR CARE AU COMIS INFRAȚIUNI ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER

3.1. Personalitatea infractorilor în domeniul transportului rutier sub aspectul vinovăției acestora

Importanța luptei cu infracțiunile comise din imprudență crește în legătură cu dezvoltarea continuă a progresului tehnic în toate sferile economiei naționale și a condițiilor de trai, iar prin urmare, datorită creșterii numărului izvoarelor de pericol sporit. Se observă o creștere permanentă a infracțiunilor comise din imprudență, în special, în sferele ce țin de ocrotirea mediului înconjurător, securitatea condițiilor de muncă, securitatea circulației și exploatării mijloacelor de transport, utilizarea noilor resurse de energie, a noilor izvoare puternice de pericol sporit etc. [6, p. 167].

În art. 18 CP al RM constatăm că infracțiunea a fost săvârșită din imprudență dacă persoana care a săvârșit-o își dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale, a prevăzut urmările ei prejudiciabile, dar considera în mod ușuratic că ele vor putea fi evitate ori nu își dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale, nu a prevăzut posibilitatea survenirii urmărilor ei prejudiciabile, deși trebuia să le prevadă [19, art. 18].

Legea penală stabilește două modalități ale imprudenței: 1) încrederea exagerată în sine; 2) neglijența.

Încrederea exagerată în sine presupune că infracțiunea a fost săvârșită din imprudență dacă persoana care a săvârșit-o:

- a) își dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale;
- b) a prevăzut urmările ei prejudiciabile;
- c) a considerat în mod ușuratic că ele vor putea fi evitate.

Circumstanțele pe care contează vinovatul pot fi cele mai diverse. Ele se pot referi la personalitatea infractorului (puterea fizică, dibăcie, cunoștințe vaste, iscusință, experiență, măiestrie etc.), la situația în care se comite infracțiunea (lipsa altor persoane, în timp de noapte etc.), la acțiunile altor persoane, la forțele naturii, la acțiunea perfectă a mecanismelor etc. Despre modul ușuratic al calculelor evitării survenirii consecințelor mărturisește faptul că totuși consecințele prejudiciului survin. De exemplu, conducătorul mijlocului de transport, dezvoltând, în mod conștient o viteză inadmisibilă, consideră că va fi în stare, ușor, în orice moment, să

frâneze sau să ocolească pietonii și să evite accidentul. Frâna însă, a „refuzat” să acționeze în momentul respectiv, iar mijlocul de transport, lovindu-l pe pieton, a provocat decesul acestuia [6, p. 169].

Neglijența prevede că infracțiunea a fost săvârșită din imprudență, dacă persoana care a săvârșit-o:

- a) nu-și dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale;
- b) n-a prevăzut posibilitatea survenirii consecințelor ei prejudiciabile;
- c) deși trebuia și putea să le prevadă.

Nerespectarea caracterului prejudiciabil al acțiunilor sau acțiunilor și neprevăderea posibilității survenirii consecințelor constituie momentul intelectual al neglijenței, iar la momentul volitiv al neglijenței se referă posibilitatea și necesitatea previziunii acestora. Stabilirea acestor trei elemente ale atitudinii psihice negative a persoanei față de acțiune sau inacțiune și, concomitent, față de consecințe, formează noțiunea juridico-penală a neglijenței, stabilită de legiuitor.

În diverse studii din domeniul criminologiei și a psihologiei se menționează că personalitatea infractorului se caracterizează prin anumite particularități care-i deosebesc de cetățenii onești. Personalitatea infractorilor care încalcă legea din imprudență are mai puține calități criminogene. Împărtășim opiniile și stereotipurile existente, potrivit cărora persoanele care încalcă frecvent regulile circulației rutiere sunt din rândul conducătorilor de vehicule. Totodată, nu neglijăm faptul că și în rândul pietonilor, ca cel mai numeros și vulnerabil grup de participanți la traficul rutier, se întâlnesc persoane care încalcă sistematic regulile circulației rutiere. Acest fapt reiese și din datele obținute de către diferiți cercetători [156, p. 5; 87, p. 20; 133, p. 32].

În literatura de specialitate persoanele care au săvârșit infracțiuni în domeniul transportului rutier sunt atribuite la categoria infractorilor care au comis infracțiuni din imprudență (cu excepția alin. (1) și alin. (3) art. 264¹ CP al RM). Persistă opinia că acestea sunt persoane social-integrate, cărora nu le sunt caracteristice deficiențe ale conștiinței juridice sau morale. În acest context, P. Daghel constată că subiectul infracțiunii săvârșite din imprudență nu conștientizează caracterul social-periculos al faptei sale. El nu numai că nu dorește (sau nu admite) cauzarea unui prejudiciu societății, dar nici nu prevede posibilitatea cauzării unui asemenea prejudiciu, fie că este convins în prevenirea lui. Astfel, dacă subiecții infracțiunilor comise cu intenție își contrapun voința sa intereselor societății, atunci cauza social-psihologică a infracțiunilor săvârșite din imprudență este neatenția și iresponsabilitatea [106].

Sunt exprimate și opinii, potrivit cărora persoanele vinovate de comiterea unor accidente rutiere fac parte din categoria de infractori situaționali, care sunt integrați sau pot fi ușor integrați în societate [94; 132].

Criminologul rus Iu. Antonean a evidențiat două tipuri de personalitate a infractorilor care săvârșesc infracțiuni din imprudență. La prima categorie comportamentul este dominat de încrederea exagerată în sine și frivolitatea, acestora fiindu-le caracteristice autoritarismul, bravada, caracterul categoric. Celui de-al doilea tip le sunt proprii astfel de calități personale, cum ar fi neglijența, tendința de a minimiza propriile eforturi intelectuale și fizice în activitatea cotidiană. În acest sens, se mai menționează că în rândul persoanelor care săvârșesc infracțiuni din imprudență (inclusiv persoanele care au săvârșit infracțiuni în domeniul transportului rutier) sunt mai puține persoane cu calități tipice pentru infractori. În opinia autorului, pentru persoanele care săvârșesc infracțiuni din imprudență este caracteristică o astfel de calitate cum ar fi predispoziția spre alarmare, neîncrederea în forțele proprii, predispoziția la emoții în condiții de stres și un autocontrol excesiv [81, p. 488].

În opinia noastră, calitățile personale și conștiința juridică a persoanelor implicate în accidente rutiere nu sunt suficient studiate. Trezește o anumită îndoială și caracterul incidental al accidentelor rutiere. Marea majoritate a accidentelor rutiere sunt determinate chiar de acțiunile persoanei vinovate, însă este oare accidentul rutier un eveniment întâmplător în viața acestuia? Accidentul rutier soldat cu urmări grave nu reprezintă doar un concurs de circumstanțe nefavorabile în viața persoanei, la dispariția cărora el nu se va mai deosebi de majoritatea cetățenilor onești. Infracțiunea săvârșită de către acesta reprezintă o consecință firească a comportamentului său și a predispoziției de a încălca legea.

Astfel, problema privind semnificația criminologică a caracteristicilor și personalității infractorului care a săvârșit o infracțiune din imprudență rămâne a fi una discutabilă. Potrivit concepției tradiționale, personalitatea infractorului se deosebește de cea a altor persoane prin faptul că acesta a săvârșit o infracțiune datorită viziunilor sale antisociale și atitudinii negative față de interesele publice [191, p. 69].

Savantul V. Cudrevțev a ajuns la concluzia că nu există careva calități personale specifice, prezența sau lipsa cărora determină verosimilitatea săvârșirii unei infracțiuni în domeniul transportului, și, în principiu, o astfel de evoluție a evenimentelor îl poate viza pe fiecare conducător de vehicul. Există, de asemenea, un grup mare de infracțiuni comise din imprudență, față de care nu este asigurat nici un conducător de vehicul. Acesta nu intenționează să săvârșească vre-o infracțiune, fiind un cetățean onest, însă situația derulează în așa mod, încât

tamponează un pieton sau provoacă o coliziune cu un alt mijloc de transport, iar ca urmare survine răspunderea penală [150, p. 69-70].

O astfel de abordare prezintă o semnificație deosebită având în vedere faptul că știința criminologică a fundamentat teoretic și a demonstrat practic, că există astfel de calități ale personalității care sunt caracteristice anumitor persoanelor ce săvârșesc infracțiuni, de regulă intenționate [139, p. 263; 76, p. 185-187].

Vorbind despre criminalitatea imprudentă, menționăm că aceasta este destul de specifică. Astfel, nu este oportun de a cataloga, în egală măsură, persoanele care au săvârșit diferite fapte infracționale din punct de vedere al pericolului social. În acest sens, G. Avanesov consideră că, în cele mai dese cazuri, calitățile persoanelor care au săvârșit infracțiuni din imprudență nu coincid cu calitățile celor care comit infracțiuni intenționate. Prin urmare, aceasta constituie o categorie separată de persoane [139, p. 263].

Ia. Ghilinskii, de asemenea, menționează că rezultatele actuale obținute în urma studierii criminalității imprudente derogă de la cunoștințele existente în domeniul cauzalității fenomenului infracțional, deoarece pun la îndoială postulatele despre determinare și calitățile înăscute ale personalității, inclusiv oportunitatea și eficiența pedepsei penale pentru comiterea acestei categorii de infracțiuni [100, p. 374].

Astfel, abordările științei criminologice permit de a pune la îndoială prezența unor calități social-periculoase durabile și specifice ale personalității tuturor conducătorilor de vehicule care au comis infracțiuni în domeniul transportului rutier. Însă, nu pot fi excluse complet datele calităților personalității, deoarece în comportamentul unor conducători acesta se manifestă destul de evident (de exemplu, bravada la volan, ignorarea intenționată a regulilor circulației rutiere, conștientizarea încălcării lor etc.). Totodată, în legătură cu acest fapt apare o întrebare firească legată de cauza unui astfel de comportament.

Referindu-ne la analiza criminologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier săvârșite din neglijență (ca modalitate a imprudenței) urmează de specificat că motivele lipsesc, deoarece ele nu sunt incluse în mecanismul săvârșirii infracțiunii. În astfel de cazuri conducătorul mijlocului de transport pur și simplu nu este atent.

În acest context, apare problema ce vizează esența atenției și dacă este posibil de a influența într-un anumit mod asupra acesteia.

Deoarece perceperea procesului formării atenției conducătorilor de vehicule în respectiva parte a cercetării noastre este una conceptuală, vom apela la psihologia generală și vom examina prevederile teoretice de bază despre natura acestei componente a activității psihice a persoanei.

Unii autori constată că atenția este un sistem de reacții ale organismului care aduc corpul în poziția și starea necesară și îl pregătesc pentru activitatea ce urmează... [95, p. 162]

Este cunoscut faptul că experiența este rezultatul interacțiunii persoanei cu mediul extern, în procesul căruia se deschid relațiile necesare, calitățile, legitățile fenomenelor, sunt identificate și verificate metodele și mijloacele oportune de activitate [204, p. 321].

Aceasta presupune că, cu cât mai frecvent conducătorul de vehicul se află în procesul interacțiunii cu domeniul transportului rutier, cu atât mai dezvoltate sunt abilitățile de a conduce mijlocul de transport și, prin urmare, concentrarea atenției asupra elementelor necesare ale domeniului respectiv.

Totodată, profilul autoturismului în conștiința maselor de oameni de toate vârstele nu se asociază cu o sursă de pericol sporit: pentru copii acesta este o jucărie; pentru tineri – un mijloc de bravadă și cucerire a autorității în mediul semenilor, pentru maturi – o posibilitate de a-și manifesta individualitatea sau bunăstarea, fie realizarea tendinței spre o activitate înaltă de afaceri și de mobilitate [14, p. 23].

Astfel, specificul culturii de masă în ceea ce privește profilul autoturismului ca mijloc de distracție, autoafirmare, superioritate și dezvoltare a unei viteze înalte poartă un potențial criminogen și necesită elaborarea unor măsuri anticriminogene.

Majoritatea criminologilor care și-au consacrat cercetările problemei infracțiunilor în domeniul transportului rutier indică asupra faptului că cursurilor de conducere auto le este rezervat prea puțin timp.

Experiența și măiestria profesională reflectă abilitatea conducătorului vehiculului de a aprecia și de a prognoza evoluția situației pe traseu, de a utiliza la timp posibilitățile tehnice ale vehiculului în cele mai complicate și neașteptate situații rutiere, toate acestea determinând securitatea circulației rutiere [157, p. 22].

Însă, instruirea conducătorilor auto astfel încât să aibă pregătit un program de acțiuni pentru orice situație rutieră dificilă nu este posibil. Totodată, diferite persoane posedă diverse capacități de instruire. În legătură cu acest fapt, specialiștii în domeniu propun de a forma grupe de studii, ținându-se cont de calitățile psihofiziologice ale persoanelor instruite, iar orele practice de conducere să fie elaborate în coraport cu abordarea individuală a fiecăruia [157, p. 55-70].

Este necesar de menționat că sistemul de pregătire al conducătorilor de vehicule s-a format când circulația nu se caracteriza printr-o astfel de intensitate și număr mare de vehicule, ambuteiaje și situații stresante.

Situațiile de astăzi impun conducătorilor de vehicule ca anumite deprinderi (reacții locomotorii) la situațiile extreme să fie deja formate. Aceste deprinderi de a conduce nu au fost atât de actuale anterior, deoarece s-au format într-un regim rutier mult mai lent.

Analiza cercetărilor criminologice permite de a concluziona că până la 500 km distanță parcursă conducătorul de vehicul este concentrat doar pe însușirea procedurilor de conducere a mijlocului de transport, iar altor participanți la trafic le acordă mai puțină atenție. La distanța de la 500 până la 3000 km parcurși comportamentul conducătorului de vehicul începe treptat să corespundă condițiilor existente în trafic. După 3000 km de conducere a autovehiculului deprinderile obținute se stabilizează și șoferul poate relativ sigur să conducă mijlocul de transport. Prin urmare, este foarte dificil de a conduce în siguranță mijlocul de transport în condiții de circulație intensivă după orele practice de conducere a autoturismului prevăzute în programele de studii [216, p. 246].

Așa cum rezultă din exemplele aduse, deprinderile necesare de conducere sunt obținute de conducătorii de vehicule în afara instituțiilor de învățământ. Reieșind din acest fapt, apare sarcina de a fixa deprinderile necesare de conducere, care trebuie să aibă loc în condiții extreme, apropiate la maxim stării reale de pe trasee. Pe poligoanele de instruire nu este posibil de creat astfel de situații, deoarece ar pune persoana în pericol. Din aceste considerente, este necesar de identificat metode alternative de pregătire.

Abordând problema prevenirii tipului respectiv de criminalitate constatăm că în procesul instruirii conducătorilor de vehicule este important de stimulat reacțiile locomotorii necesare în cazul situațiilor extreme. Cu alte cuvinte, în procesul instruirii conducătorilor auto urmează de atras atenția asupra cultivării unor noi forme de reacție a persoanei în diverse situații critice, prin dezvoltarea reacțiilor instinctive ale persoanei. Reacțiile locomotorii necesare aduse până la automatism pot fi obținute prin acțiuni conștiente ale persoanei, dacă ele sunt repetate de mai multe ori în aceeași consecutivitate.

3.2. Caracteristica criminologică a personalității infractorului în domeniul transportului rutier

Problema personalității infractorului, subiectului infracțiunii, adică a persoanei fizice, care comite o faptă prejudiciabilă este una dintre cele mai importante probleme ale dreptului penal și ale criminologiei, deoarece ea este indivizibilă de problema infracționalității, cauzelor ei, căilor și mijloacelor de prevenire a infracțiunilor [194, p. 3].

Subiectul infracțiunii ca noțiune juridico-penală – persoană fizică responsabilă care, la momentul săvârșirii infracțiunii a atins o anumită vârstă, iar uneori concomitent posedă și anumite semne speciale – este strâns legată de noțiunile „om”, „cetățean”, „personalitate”, „personalitatea infractorului”.

Personalitatea criminalului interesează știința criminologiei din două perspective. În primul rând, criminologia studiază legăturile ce există între personalitatea criminalului și crimă. Apoi, investighează posibilitățile de influențare în scopul reorientării comportamentului negativ al acestuia [10, p. 13].

Autorul român Gh. Mateuț înțelege prin personalitatea infractorului ansamblul trăsăturilor individuale bio-psiho-sociale ale omului, care, la un moment dat, este marcat de stigmatul juridic al comiterii unei fapte prevăzută de legea penală [47, p. 131].

Potrivit Dicționarului explicativ al limbii române, *omul* este o ființă socială înzestrată cu rațiune și cu vorbire articulată, capabilă să-și confecționeze unelte de muncă, cu ajutorul cărora poate să transforme realitatea în care trăiește; *cetățean* – persoană care face parte din populația stabilă a unui stat, având toate drepturile și obligațiile prevăzute de lege, persoană privită ca o unitate izolată de alte persoane; *personalitate* – totalitatea trăsăturilor morale sau intelectuale proprii unei persoane, prin care se evidențiază individualitatea acesteia [27]. Este evident că, în toate aceste trei cazuri, poate fi vorba de una și aceeași persoană.

Conform altor surse, criminalul este acea persoană care a comis o infracțiune cu vinovăție sau la care a participat ca autor, complice sau instigator [59, p. 69] iar în sens criminologic este persoana care a săvârșit o crimă, o faptă penală prevăzută de legea penală, pentru care persoanei respective i se aplică o pedeapsă” [51, p. 76].

Din punctul de vedere al criminologiei anume personalitatea infractorului poartă în sine cauzele săvârșirii infracțiunii, este veriga principală a întregului mecanism al comportamentului criminal, iar acele particularități ale ei care generează un astfel de comportament trebuie să formeze obiectul nemijlocit al profilaxiei [41, p. 231].

Alți autori specifică că prin personalitatea infractorului se înțelege sinteza trăsăturilor bio-psiho-sociale cu un înalt grad de stabilitate și care sunt definitorii pentru acel individ care cu vinovăție a comis o faptă ce prezintă pericol social și este prevăzută de legea penală [65, p. 119; 40, p. 121].

În criminologie personalitatea mai reprezintă „înfățișarea socială a persoanei”, ceea ce a devenit el, dezvoltându-se și trăind în societate [113, p. 177; 111, p. 226-227] sau o totalitate de calități social-demografice, social-psiologice, morale și juridice, relații, care caracterizează

persoana care a săvârșit infracțiunea, și influențează asupra comportamentului său criminal [88, p. 78].

În aceeași ordine de idei se mai menționează că personalitatea infractorului este o sinteză a tuturor trăsăturilor bio-psiho-sociale, cu un înalt grad de stabilitate, care atribuie o identitate de sine înconfundabilă individului infractor, concretizată într-o atitudine antisocială [70, p. 166; 39, p. 180].

Potrivit datelor cercetărilor criminologice, personalitatea participanților la traficul rutier, calitățile morale și psihologice ale acestora joacă un rol determinant în mecanismul săvârșirii infracțiunilor în domeniul transportului rutier. Specificul comportamentului participanților la traficul rutier este un rezultat al interacțiunii cu condițiile rutiere și mijloacele de transport.

Urmează de specificat că în dreptul penal, persoana care a săvârșit o infracțiune, este identificată prin noțiunea de subiect al infracțiunii. Noțiunea subiectului infracțiunii presupune explicarea unui cerc larg de probleme, pe de o parte, determinarea semnelor juridice ce caracterizează subiectul potrivit dreptului penal, și, pe de altă parte, elucidarea aspectului moral, social-politic al infractorului. Semnele și proprietățile subiectului infracțiunii, convențional, pot fi divizate în două grupe: semnele juridico-penale (vârsta, responsabilitatea, calitățile speciale) și semnele criminologice.

Sub acest aspect criminologia este interesată de lumea lăuntrică a persoanei și cauzele formării directivelor criminale. În opinia autoarei A. Dolgova caracteristica personalității infractorului constă în identificarea legăturilor cauzale ce țin de infracțiune și a legăturilor cauzale. Totodată ea indică asupra prezenței a șase grupe de trăsături și anume:

- 1) trăsăturile social-demografice;
- 2) trăsăturile juridico-penale;
- 3) manifestările sociale în diverse domenii ale activității (relațiile sociale);
- 4) calitățile morale
- 5) coordonatele psihologice (psihiatrice);
- 6) coordonatele biologice [112, p. 280].

Din această cauză viziunea criminologică asupra personalității și metodologia cercetării personalității este mult mai aproape de științele sociale și psihologice decât de cele juridice.

Referindu-ne la **trăsăturile social-demografice** ale persoanelor care au săvârșit infracțiuni în domeniul transportului rutier, urmează să menționăm că acestea se determină în funcție de tipul participanților circulației rutiere.

Astfel, **caracteristicile de vârstă** ale persoanelor care au săvârșit infracțiuni în domeniul transportului rutier sunt ca un indicator al anumitor etape de dezvoltare a personalității, al

atingerii de către aceasta a maturității sociale și a unor poziții sociale etc., adică sunt legate de alte particularități ale personalității, după care putem judeca în baza criteriilor de vârstă.

În rândul persoanelor care conduc mijloace de transport predomină persoane cu vârsta între 18-40 ani (70%), în 91% din cazuri sunt persoane de sex masculin. Conform datelor statistice existente, persoanele care sistematic încalcă regulile circulației rutiere fac parte din categoria de vârstă de la 18 la 35 ani (corespunzător 18-20 ani – 65,1%, 20-25 ani – 60,5%, 26-35 ani – 23,3%) [179, p. 24]. Perioadei respective de vârstă (18-35 ani) revine criza „maturizării”, legată de căutarea locului său în viață și realizarea abilităților sale [122]. Credem că una din manifestările unei astfel de crize la conducătorii de vehicule-delinvenți sunt conflictele cu legea, inclusiv conflictele în domeniul circulației rutiere.

Caracteristicile de vârstă ale conducătorului de vehicul care încalcă frecvent regulile circulației rutiere poate fi privit ca un indicator al maturizării sociale, al asimilării normelor și prevederilor din domeniul circulației rutiere, care de asemenea sunt legate de alte particularități ale personalității despre care putem judeca după criteriile de vârstă.

În rândul pietonilor cel mai mare număr de încălcări ale regulilor circulației rutiere le admit adolescenții și tinerii cu vârsta de la 12 până la 35 ani (78%). Alte categorii de vârstă sunt reprezentate după cum urmează: vârsta maturității de la 25 până la 50 ani (38%); persoanele cu vârsta peste 60 ani (26%); pietonii de vârsta claselor primare 7-11 ani (9%). La rândul său, bărbații-pietoni de vârsta adolescentă și tânără (49%) încalcă regulile circulației rutiere mai frecvent decât femeile-pietoni de aceeași vârstă (29%) [128, p. 429].

Astfel, persoanele atrase la răspundere pentru infracțiuni în domeniul transportului rutier, reprezintă o parte activă a populației, aptă de muncă și ocupată, în mare parte, în domeniul de producere. Această circumstanță nu-și poate lăsa amprenta asupra caracteristicii lor social-demografice.

Atrage atenția cota relativ nesemnificativă a persoanelor minore și a persoanelor cu vârsta peste 50 ani. Specificul infracțiunilor în domeniul transportului rutier este determinat de particularitățile cerințelor înaintate față de conducătorii de vehicule. În corespundere cu pct. 10 al Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier (aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr. 1452 din 24.12.2007) [61], persoanele care solicită examinarea în vederea obținerii permisului de conducere sau a unor noi categorii/subcategorii ale acestuia, trebuie să facă dovada absolvirii cursurilor unei școli auto, organizate de unitățile licențiate, conform legislației în vigoare, care activează potrivit normelor stabilite de Guvern, să

îndeplinească condițiile psihofiziologice intelectuale, de vârstă și să fie apte din punct de vedere medical, conform instrucțiunilor aprobate de Ministerul Sănătății.

Potrivit pct. 11 al regulamentului, persoanele care fac dovada absolvirii unei instituții superioare sau medii de specialitate de învățământ de profil, în ale căror programe de studii sunt prevăzute studierea în volumul corespunzător a legislației siguranței traficului rutier și mecanicii auto, se admit la examenul pentru obținerea permisului de conducere a autovehiculelor din categoria B și subcategoria pe care aceasta o include, fără o careva pregătire suplimentară. Persoanele în cauză trebuie să prezinte dovada absolvirii unui curs de instruire practică în conducerea autovehiculului din categoria/subcategoria solicitată, corespunzător programelor respective de pregătire.

Totodată, pct. 13 al regulamentului prevede că persoana care solicită examinarea în vederea obținerii permisului de conducere trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

a) să corespundă vârstei:

- de 16 ani - pentru subcategoriile A1 și B1;

- de 18 ani - pentru categoriile B, BE, H și subcategoriile A2, C1, C1E;

- de 20 ani:

- pentru categoria A, în cazul în care persoana face dovada conducerii pe o perioadă de cel puțin 2 ani pe un motocicletu din subcategoria A2;

- pentru conducerea triciclului cu o putere ce depășește 15 kW;

- de 21 ani - pentru categoriile C, CE, F, I și subcategoriile D1, D1E;

- de 24 ani - pentru categoria A, D și DE;

b) să fie aptă din punct de vedere psihofiziologic intelectual pentru a conduce autovehicule pe drumurile publice;

c) să fie aptă din punct de vedere medical pentru a conduce autovehicule din categoriile/subcategoriile pentru care solicită examinarea;

d) să facă dovada că a absolvit cursurile unei școli, organizate de unități licențiate, în condițiile legii.

Examenul pentru obținerea permisului de conducere consta în:

a) proba teoretică, de cunoaștere a legislației rutiere, a tehnicilor de acordare a primului ajutor medical și a noțiunilor generale de mecanică auto;

b) proba practică de conducere a autovehiculului în poligon și traseu, corespunzătoare categoriei/subcategoriei de permis solicitat, cu excepția subcategoriilor A1 și A2 și categoriei A, pentru care se verifică numai îndemânarea de conducere în poligoane.

Doar în condițiile în care examenul a fost susținut cu succes, persoana primește în modul stabilit permisul de conducere, iar odată cu el și dreptul de a conduce motocicla, autoturismul, fie un mijloc de transport de altă categorie.

Realitățile actuale, când persoana care nu a atins vârsta de 18 ani se așează la volan, impune necesitatea regândirii pragului de vârstă pentru dreptul de a conduce mijloace de transport pe categoria „B”. Problema în cauză este discutabilă și necesită o soluționare echilibrată și bine gândită. În cazul dat se resimte atracția persoanelor de vârsta respectivă față de tehnică în general și de conducerea mijlocului de transport în particular. Cel mai înalt activism ce ține de infracțiunile din domeniul transportului rutier revine grupului de vârstă de la 18 până la 24 ani, după 30 ani și mai în vârstă cota lor începe să scadă. O bună parte din infracțiunile din domeniul transportului rutier și al încălcării regulilor circulației rutiere deseori sunt condiționate de manifestări negative ale vârstei cum ar fi tendința de a depăși limita de viteză, bravadă, conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate. Respectivul acțiuni ilegale se mai agravează prin faptul că conducătorii de vehicule din grupul respectiv de vârstă mai sunt în același timp și șoferi începători care au experiență insuficientă de conducere a mijloacelor de transport.

În funcție de *sexul participanților la traficul rutier*, diverse surse indică că, cel mai frecvent, încalcă regulile circulației rutiere bărbații (93%). Totodată, în ultimii ani, se atestă o tendință de creștere a cotei femeilor în rândul conducătorilor de vehicule care săvârșesc infracțiuni în domeniul transportului rutier. Astfel, în rândul persoanelor care sistematic încalcă regulile circulației rutiere sunt și femei (11,6%). Faptul dat se explică prin creșterea considerabilă a transportului individual, la volanul cărora tot mai frecvent apar femeile. Însă procentul mic al femeilor în rândul persoanelor care comit încălcări infracționale ale regulilor circulației rutiere, nu se explică doar prin circumstanțele în cauză. Datorită emotivității sporite, femeile reacționează mai puțin adecvat la condițiile extreme și la situațiile rutiere periculoase. Respectivul particularități psihologice ale femeilor, care se amplifică în condițiile extreme ale circulației rutiere, în îmbinare cu majorarea numărului mijloacelor de transport devine un factor determinant al diferitor încălcări ale legii.

Femeilor le sunt specifice încălcări mai minore ale regulilor circulației rutiere, în rezultatul cărora este cauzat un prejudiciu mai mic. Pentru ele este caracteristică neglijența ca modalitate a imprudenței și tipul ocazional de infractor. Femeile conducătoare de vehicul, de obicei, preferă să oprească automobilul decât să fie implicate în escaladarea situației de accident. Se deosebesc printr-o frecvență mai redusă a cazurilor de conducere în stare de ebrietate și o respectare mai strictă a regulilor circulației rutiere [105, p. 21].

Anumite particularități ale comportamentului respectiv al femeilor sunt legate atât de cauze sociale cum ar fi diferența în standardele de comportament ale bărbaților și femeilor, cât și de particularitățile psihofiziologice ale organismului feminin. Directivele sociale ale femeilor sunt mult mai pozitive. Comparativ cu bărbații, ele creează mai puține situații periculoase, sunt mai atente și mult mai rar admit încălcări grave ale regulilor de circulație [135, p. 98; 118, p. 18].

După nivelul de instruire, condamnații pentru infracțiunile în domeniul transportului rutier practic nu se deosebesc de persoanele care au săvârșit alte categorii de infracțiuni, totodată majoritatea infractorilor din domeniul transportului rutier sunt ocupați cu muncă social-utilă, doar 10% revin persoanelor fără loc de muncă [85].

Studiile persoanelor care săvârșesc infracțiuni în domeniul transportului rutier variază de la studii medii incomplete până la superioare. Însă cotele care revin diferitor niveluri de instruire nu sunt nici pe departe egale. Astfel, în funcție de nivelul de instruire, poate fi observată următoarea legitate: cu cât este mai scăzut nivelul de instruire, cu atât este mai înaltă cota infracțiunilor și al încălcărilor regulilor circulației rutiere, în special conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate. Totodată urmează de avut în vedere că nivelul de instruire, la rândul său, depinde de un șir de particularități individuale care se referă la subiectul respectiv [119, p. 23].

Particularitățile criminologice ale persoanelor care săvârșesc infracțiuni în domeniul transportului rutier, sunt condiționate de categoria din care face parte persoana care conduce mijlocul de transport, adică este șofer profesionist sau proprietar individual al mijlocului de transport. Astfel, pentru conducătorii neprofesioniști este caracteristic un nivel mai înalt al studiilor comparativ cu conducătorii profesioniști, totodată ultimii conduc vehiculele mai calificat etc. De către conducătorii de vehicule neprofesioniști sunt săvârșite mai mult de 60% din numărul total de accidente rutiere [85].

Astfel, pentru studierea infracțiunilor în domeniul transportului rutier, este importantă poziția conducătorului de vehicul și corespunzător rolul său ca participant al traficului rutier. Pot fi evidențiate următoarele grupe de șoferi:

- 1) șoferii profesioniști;
- 2) automobiliști-amatori;
- 3) persoane care nu au permise de conducere a mijloacelor de transport.

Persoanele care fac parte din grupele respective au particularități sociale și psihologice și se deosebesc după unele caracteristici personale cum ar fi, de exemplu, deosebirile de vârstă și studii. Urmează de menționat în special despre ultima grupă de persoane. Spre deosebire de primele două categorii – profesioniști și automobiliști-amatori, pentru cei din a treia grupă îndeplinirea funcțiilor de conducători de vehicule deja reprezintă o încălcare gravă.

În grupele indicate pot fi evidențiate subgrupe, de exemplu în prima grupă pot fi evidențiați conducătorii de taxi-uri, autovehiculelor de mare tonaj, transportului public etc. Persoanelor care fac parte din grupele și subgrupele respective le revin anumite poziții și roluri sociale descoordonarea cărora poate conduce la lipsa înțelegerii reciproce și a concordanței la traseu.

O importanță deosebită o are faptul cât de pregătiți sunt șoferii de a conduce mijloace de transport. Un criteriu important al prudenței la traseu este experiența de conducere a mijloacelor de transport.

În cadrul unor studii realizate în Republica Moldova, au fost evidențiate **caracteristicile social demografice ale conducătorilor auto în stare de ebrietate** și anume:

- majoritatea sunt bărbați (90%), însă numărul femeilor este în creștere;
- în mare parte ei sunt de o vârstă mai tânără de 20 – 40 ani;
- în mare parte ei au educație primară;
- sunt mai des angajați în câmpul muncii;
- mai des sunt asociați cu clasa social-economică de jos;
- majoritatea locuiesc separat sau nu sunt implicați în relație [58, p. 8].

Experiența de conducere a mijlocului de transport. Cercetările indică că conducătorii de vehicule încalcă cel mai frecvent regulile circulației rutiere în primii trei ani de conducere (65%), care sunt urmați de cei cu experiența de patru-cinci ani (60,5%) și în cele din urmă de cei cu experiența de șase-zece ani (23,3%). Ținând cont de datele obținute, vom menționa că în mecanismul încălcării sistematice a regulilor circulației rutiere de către conducătorii de vehicule un rol important îl poate avea experiența insuficientă de conducere a vehiculului. Astfel, conducătorul de vehicul fără experiență (1-3 ani) se dovedește a fi nepregătit la diferite situații rutiere din cauza automatizării insuficiente a acțiunilor de conducere a vehiculului și a deprinderilor neformate pe deplin. În condițiile circulației rutiere situațiile nestandarde îi fac pe conducătorii de vehicule neexperimentați să se piardă cu firea și să nu realizeze necesitatea realizării acelor acțiuni care trebuie să fie realizate automat [134].

Stările respective pot fi explicate prin sineîncrederea exagerată și neglijarea pericolului atunci când capătă doar o mică experiență de conducere a mijlocului de transport (mai mult de un an). Un astfel de fenomen în comportamentul unor persoane deseori se repetă peste 5 ani. Șoferii începători (vechimea până la 1 an) datorită lipsei experienței și deprinderilor de a conduce se străduie să conducă vehiculul cu prudență, fără a încălca regulile circulației rutiere. De obicei, la fel procedează și șoferii cu o vechime de conducere mare și o calificare înaltă, iar deprinderile și experiența acestora le permite să conducă vehiculul fără accidente.

Sub acest aspect urmează de menționat că termenul mai mare de 6 ani de activitate profesională este recunoscut în psihologie și pedagogie ca fiind necesar pentru formarea deprinderilor necesare care ar mărturisi despre formarea deprinderilor profesionale ceea ce presupune adaptarea la condițiile externe de activitate [180, p. 12].

Măiestria profesională de a conduce autovehiculul este gradul de pregătire a șoferului care îi permite să conducă mijlocul de transport fără greșeli iar în caz de necesitate să utilizeze la maxim posibilitățile sale tehnice, precum și abilitatea șoferului de a aprecia prompt și corect situația rutieră în momentele critice și să prognozeze eventualele sale schimbări. Semnificația deosebită a măiestriei profesionale pentru securitatea circulației rutiere se confirmă printr-un număr mare de accidente care au loc din cauza unor șoferi tineri și neexperimentați. Specialiștii francezi consideră că până la parcursul de 500 km șoferul este preocupat, în mare parte, doar de conducerea vehiculului său, iar la alți participanți la trafic el practic nu atrage atenție. De la 500 până la 3000 km parcurși comportamentul conducătorului de vehicul începe treptat să corespundă situației rutiere existente. După 3000 km parcurși deprinderile de a conduce un mijloc de transport se stabilizează, iar șoferul poate conduce mijlocul de transport mult mai încrezut. Pentru a atinge o măiestrie profesională este necesar „de a înconjura pământul” cel puțin odată adică de parcurs cel puțin 40000 km. Desigur, un astfel de parcurs pentru diferite persoane poate fi suficient sau insuficient. Aceasta poate depinde de nivelul de pregătire al conducătorilor de vehicule precum și de particularitățile individuale care determină procesul perfecționării măiestriei de a conduce. Astfel, experiența și măiestria profesională, într-o mare măsură, determină posibilitățile conducătorilor de vehicule, iar prin urmare și securitatea circulației rutiere [188, p. 173-174].

O exprimare obiectivă a gradului de pregătire a conducătorilor de vehicule este automatismul deprinderilor la conducerea vehiculului în diverse situații rutiere, amplexarea, tenacitatea și dinamismul. Șoferul experimentat lucrează doar cu acele grupuri de mușchi, care sunt necesare pentru această acțiune. Unele acțiuni directe sunt reunite într-un singur act locomotor, fapt care permite de a desfășura rapid și la timp manevre complexe în procesul de conducere a vehiculului. În situații extreme acțiunile șoferului experimentat se caracterizează prin promptitudine, exactitate și corespundere totală cerințelor de securitate reieșind dintr-o situație concretă.

Trăsăturile juridico-penale. Motivarea infracțiunilor din domeniul transportului rutier de obicei este apreciată ca ușuratică și iresponsabilă. Esența ei constă în faptul că în ea nu se întrevide tendința subiecților spre urmări social-periculoase, motivele și scopurile sunt în afara

componenței de infracțiune, iar căile de satisfacere și realizare sunt alese prin ocolirea regulilor de siguranță.

Conform unor cercetări, persoana care încalcă regulile circulației rutiere îndeplinind anumite acțiuni (inacțiuni), nu conștientizează caracterul lor social-periculos, nu prevede urmările lor posibile, fie contează în mod ușuratic pe prevenirea consecințelor negative și în același timp este obligat să conștientizeze și să le prevadă [164, p. 57]. Analiza calităților moral-psihologice ale condamnaților pentru infracțiuni în domeniul transportului rutier a demonstrat că iresponsabilitatea și frivolitatea au fost ca cauză pentru 64% din condamnați; încrederea exagerată în sine la 90%; incapacitatea de a aprecia corect situația – pentru 43%; neatenția vădită – pentru 4,4% [142, p. 296]. Alți cercetători au ajuns la concluzia că conducătorii de vehicule care încalcă sistematic regulile circulației rutiere, în marea lor majoritate, sunt persoane egoiste, ușuratic, care asimilează cu greu nu doar regulile circulației rutiere, dar și normele vieții sociale [169].

Pentru infracțiunile comise din imprudență (inclusiv în domeniul circulației rutiere) nu întotdeauna este specific caracterul ocazional sau situațional [142, p. 296]. Respectivelor persoane le sunt specifice anumite deficiențe ale conștiinței juridice, care îi deosebesc de infractorii care au săvârșit infracțiuni intenționate. Însă infractorii imprudenți nu ating acel nivel al degradării conștiinței juridice care se atestă, în majoritatea cazurilor, la persoanele care au săvârșit infracțiuni intenționate, totodată aceștia se deosebesc semnificativ la acești indicatori de cetățenii onești.

În criminologie sunt evidențiate următoarele motive ale comportamentului frivol al participanților la traficul rutier:

- egoismul, directiva spre atingerea scopurilor egoiste, asigurarea propriei bunăstări (exploatarea samavolnică a mijloacelor de transport, abaterea de la itinerarele stabilite în scopuri personale etc.);

- tendința de a ascunde alte încălcări, comise din neglijență, totodată uneori în mod intenționat este ignorată posibilitatea survenirii urmărilor grave deoarece subiectul, în mod ușuratic, contează pe evitarea lor;

- interese de serviciu eronat sesizate, când, de exemplu, conducătorul auto tinde de a pleca pe rută în orice condiții meteo dificile (condiții meteo nefavorabile, ghețuș, ceață etc.);

- manifestarea nihilismului juridic, când subiectul ignoră cerințele legale doar pe motiv că le consideră formale sau inutile într-o situație concretă;

- porniri huliganice, care se manifestă prin îndrăzneală nesăbuită, bravadă, imprudență în timpul conducerii mijlocului de transport, motive de imitare (doriința de a nu rămâne în urmă față de alții) [132, p. 322; 152, p. 477-478].

Sistematizând motivele sus-indicate, obținem următoarea clasificare a calităților personale, recunoscute drept social-periculoase:

- 1) impulsivitatea comportamentului (predispunerea la hotărâri nesăbuite);
- 2) interese egoiste și antisociale eronat percepute ce țin de activitatea de serviciu;

Comportamentul impulsiv reprezintă o manifestare a liberei voințe, care este o premisă a răspunderii penale [210, p. 61].

Impulsivitatea persoanei mărturisește despre tendința de a lua hotărâri neașteptate, obiceiul de a acționa la primul impuls, sub influența emoțiilor.

În literatura de specialitate este întâlnită opinia potrivit căreia, impulsivitatea, la fel ca și interesele de serviciu eronat percepute, precum și alte elemente ale comportamentului social-periculos pot fi neutralizate prin citirea unor lecții suplimentare persoanelor respective în paralel cu înăsprirea legislației [171, p. 9; 201, p. 72-73].

Experții au indicat asupra faptului că aproximativ 25%-33% din conducătorii de vehicule au în mod univoc o motivare negativă, adică încalcă regulile circulației rutiere în mod conștient și urmăresc alte scopuri și anume:

- doriința de a demonstra superioritatea vehiculului la traseu, să verifice posibilitățile lui tehnice;
- doriința de a demonstra prietenilor impunitatea pentru încălcarea regulamentului circulației rutiere (datorită statutului său social, banilor sau statutului social înalt al rudelor).

Potrivit unor studii, în accidentele produse din cauza încălcării conștiente a regulilor circulației rutiere, 35%-40% din conducătorii de vehicule au avut o motivare negativă, până la 40% una pozitivă și 20-25% una neutră fie motivarea nu a fost stabilită [117, p. 118; 152, p. 477-478; 195, p. 114-115].

În literatura criminologică și juridico-penală este răspândită opinia potrivit căreia comportamentul nechibzuit, inclusiv în cazul infracțiunilor în domeniul transportului rutier, indică spre o motivare negativă, astfel încât și motivele și personalitatea trebuie să fie apreciate în mod univoc drept negative. Ca motivare este adus faptul că individul, în mod conștient, neglijează măsurile de securitate, punând în pericol pe alții pentru a-și satisface propriile interese egoiste, conștientizând totodată pericolul social al acțiunilor sale [97, p. 64-65; 184, p. 13-16; 217, p. 144-145].

Manifestările sociale în diverse domenii ale activității (relațiile sociale). Este bine cunoscut faptul că statutul social al persoanei include un șir de roluri. Fiecare rol reprezintă o totalitate de relații distincte. Rolul învățătorului, inginerului sau capului familiei este determinat de divizarea socială a muncii precum și de alte procese obiective care nu depind de voința unui individ în parte. Formele obișnuite de comportament inevitabil se standardizează și se fortifică printr-un sistem de așteptări reciproce [137, p. 34; 108, p. 193].

Problema este deja mai complexă decât niște „interese percepute eronat”, motive egoiste sau impulsivitatea comportamentului. Astfel, rolul social al conducătorului auto (familist bun, tată bun, lucrător bun) intră într-un conflict obiectiv cu directiva statului de a nu neglija prevederile regulilor circulației rutiere [181, p. 190; 198, p. 106-107].

Comportamentul conducătorului de vehicul este apreciat de stat, în cazul încălcării regulilor circulației rutiere, ca fiind antisocial, întrucât conducătorul de vehicul încearcă să atingă cu orice preț scopul propus. Totodată anturajul apropiat poate încuraja rezultatul (prezența banilor, lucrul executat, întâmpinarea soției la aeroport etc.), făcând abstracție de mijloacele cu care acesta a fost atins.

Astfel, în fața noastră apare un antagonism unic, în cadrul căruia valorile împărtășite de întreaga societate, se află în stare de anomie cu valorile relevante pentru grupul social al conducătorului de vehicul. Urmează să menționăm că numărul acestor grupuri este direct proporțional numărului conducătorilor de vehicule. Prin urmare și numărul respectivelor conflicte în societatea noastră este semnificativ.

Este remarcabil faptul că dacă ne vom propune să stabilim tipologia personalității conducătorului de vehicul-infractor, ne vom ciocni de o problemă destul de specifică. Ea constă în faptul că toți conducătorii de vehicule neglijează regulile securității rutiere iar prin urmare toți ei prezintă un potențial pericol social și posedă semne nerealizate ale unui infractor imprudent.

Reieșind din această ipoteză putem ajunge la o concluzie surprinzătoare și anume: deoarece toți conducătorii de vehicule comit abateri de la prevederile legale, atunci orice latură a personalității șoferului prezintă un potențial pericol social. În așa caz toate calitățile conducătorilor de vehicule care determină prioritățile personalității, necesită o anumită corectare. Însă o astfel de concluzie ar fi pripită deoarece nu putem declara toate calitățile umane ca fiind social-periculoase. Prin urmare, problema criminalității în domeniul transportului rutier este plasată preponderent într-o altă dimensiune.

La modul ideal, în procesul conducerii practice, conducătorii de vehicule trebuie să cultive o repulsie stabilă la comportamentul ilicit la volan. Cu alte cuvinte, dacă sistemul de interacțiune

socială în trafic ar fi ideal, atunci conducătorii auto, acumulând experiență socială de interacțiune în domeniul circulației rutiere, trebuie să renunțe la comportamentul ilicit.

Dacă acest sistem de relații este deformat, atunci conducătorul auto, interacționând în acest domeniu, opțiune proprietăți și calități, care sunt apreciate de către stat ca fiind social-periculoase. Însă în societate aceste calități sunt percepute ca profesionalism.

Apare întrebarea, de ce experiența socială a conducătorilor auto aduce la aceea că aproape toți ei sunt gata să riște cu propria viață și să pună în pericol viețile altor persoane?

Odată cu creșterea experienței de muncă, frecvența comportamentului deviant se diminuează nesemnificativ (în 5 ani în medie până la 8%, deși această tendință nu este una stabilă). Cu alte cuvinte, majoritatea conducătorilor de vehicule – aproximativ 92% - odată cu creșterea vechimii de la 6 până la 11 ani nu renunță la comportamentul delincvent la traseu [180, p. 13].

Prin urmare, odată cu majorarea frecvenței interacțiunilor în sistemul conducător de vehicul - mijloc de transport-traseu, mediul social nu rebutează ci de fapt inoculează acte de comportament interzise. Se presupune, că o astfel de stare mărturisește despre influența rolurilor pe care este obligat să le joace conducătorul de vehicul, datorită cărora sunt inhibate calitățile pozitive ale personalității și se dezvoltă calități negative, specifice infractorilor. Cu alte cuvinte, odată cu așezarea persoanei la volan, orientarea caracteristicii personalității sale se poate schimba de la una pozitivă la negativă. Mai este necesar de menționat, că nivelul manifestării caracteristicilor negative ale personalității conducătorului de vehicul-infractor depinde de condițiile în care este jucat rolul, adică de condițiile unei situații concrete care evoluează în procesul conducerii mijlocului de transport.

Calitățile morale. Securitatea circulației depinde nu doar de experiența conducătorului de vehicul, dar și de acțiunile sale nemijlocite și al corespunderii lor situației rutiere concrete. Respectiv, acțiuni deseori sunt determinate de caracterul conducătorului de vehicul, de calitățile sale morale și spirituale. În acest sens, studierea particularităților conștiinței morale și juridice ale persoanelor care au săvârșit o infracțiune în domeniul transportului rutier stă la baza înțelegerii genezei comportamentului deviant al persoanei, al motivelor sale, pentru aprecierea socială a personalității și prognozării faptelor antisociale.

Caracteristica criminologică a personalității infractorilor în domeniul transportului rutier indică că, în marea lor majoritate, ei se referă la categoria infractorilor ocazionali. Totodată, o anumită parte din ei, după calitățile lor personale, sunt apropiați tipului fraudulos de infractori. Se evidențiază în special persoanele care părăsesc locul accidentului rutier lăsând fără ajutor victimele.

Un exemplu în acest sens este cazul lui C.E. care, la 10.06.2013, aproximativ la orele 23:15, pe traseul M 14 Bălți- Sărăteni km 37 - 720 m, la ieșirea din s. Copăcenii, r-nul Sîngerei conducea automobilul de model „Mazda 625” și încălcând prevederile pct. 45 alin. 1 lit. a), b), c), d) și pct.2) din Regulamentul circulației rutiere, ca rezultat nu s-a isprăvit cu ghidajul și a tamponat biciclistul V.D. după care a părăsit locul accidentului rutier. În urma coliziunii biciclistul V.D. a primit, potrivit raportului de expertiză medico-legală, leziuni corporale grave.

Instanța de fond a constatat, că prin acțiunile sale C.E. a comis infracțiunea prevăzută de art. 264 alin. (3) lit. b) CP al RM - încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana, care conduce mijlocul de transport care a provocat decesul unei persoane și art. 266 CP al RM - părăsirea locului accidentului rutier de către persoana care conducea mijlocul de transport și care a încălcat regulile de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport, dacă aceasta a provocat urmările indicate la art. 264 alin.(3) CP al RM [31].

Majorității infractorilor în domeniul transportului rutier le sunt caracteristice astfel de calități cum ar fi indiferența față de interesele obștești, neglijarea regulilor de securitate, nedisciplinarea generală etc. Particularitățile psihologice de comportament ale personalității infractorului în domeniul transportului rutier se manifestă prin lipsa sau insuficiența atenției cuvenite din partea lor, a vigilenței cuvenite, a eforturilor volitive sau a concentrării eforturilor psihice în procesul circulației rutiere [85].

Astfel, conducătorii de vehicule care încalcă regulile circulației rutiere și sunt implicați în diverse accidente rutiere, sunt mult mai agresivi și orientați negativ, închiși, indiferenți față de alte persoane, predispuși la risc neîntemeiat. Este deasemenea stabilit că conducătorii de vehicule care sistematic încalcă regulile circulației rutiere, în marea lor majoritate, sunt persoane egoiste, iresponsabile, care asimilează cu greu nu doar regulile circulației rutiere, dar și normele conviețuirii sociale.

Persoanele care au familie și duc un mod normal de viață sunt mai puțin predispuși de a încălca grav regulile circulației rutiere. Spre deosebire de ei, conducătorii de vehicule care nu au familie și care deseori duc un mod de viață dezordonat, sunt implicați mult mai frecvent în accidente rutiere. A fost stabilită legătura directă între profilul moral-spiritual al personalității șoferilor și numărul de accidente rutiere săvârșite de către aceștia. De aceea, educația moral-spirituală a conducătorilor de vehicule are o importanță deosebită pentru securitatea circulației rutiere [116, p. 132].

Reușita oricărei activități depinde de orientarea persoanei, interesele sale, capacități, temperament, caracter, calități morale și psihofiziologice care, în ansamblu, determină

comportamentul său în anumite situații concrete. Comportamentul persoanei, acțiunile și faptele sale sunt o exprimare integrală a tuturor calităților sale psihofiziologice. Calitățile negative ale personalității îngreunează activitatea conducătorului de vehicul, conduc la greșeli și accidente rutiere. Șoferii care conduc fără accidente, comparativ cu cei care admit un număr mare de încălcări, se caracterizează nu doar printr-o disciplină înaltă, dar și prin cumpănire, discernământ, ingeniozitate, calități morale și spirituale înalte.

Vorbind despre conștiința juridică a infractorilor imprudenți, putem afirma că după nivelul deformării directivelor juridice infractorii imprudenți ocupă un loc intermediar între cetățenii onești și infractorii care săvârșesc infracțiuni intenționate. Aceste distorsiuni se manifestă prin lipsa unei voințe ferme de a respecta cerințele legale anume în acel domeniu de relații, în care se impune respectarea normelor de securitate [116, p. 132].

În urma studierii orientărilor valorice ale diferitor categorii de infractori anume infractorii imprudenți demonstau în situații de risc o neglijență înaltă față de viața și sănătatea altor persoane, fiind foarte aproape în această privință de cei care săvârșesc omoruri intenționate. Faptul că ei au manifestat o îngrijorare scăzută față de propria securitate, poate fi explicat prin încrederea exagerată în sine și calculul eronat că chiar dacă vor încălca regulile, propria lor viață și sănătate nu vor fi puse în pericol [183, p. 31].

Un exemplu în acest sens este cazul lui J.G. care, la 18 aprilie 2014, aproximativ la ora 19:30, în timp ce se deplasa cu autocamionul de model „Renault” din direcția sat. Colonița spre direcția str. Meșterul Manole, ajungând la intersecția str. Transnistria cu str. Vadul lui Vodă din mun. Chișinău, unde este trecere dirijată pentru pietoni, nu a asigurat securitatea la trafic, exprimată prin neacordarea trecerii pietonilor, nu a redus viteza sau chiar să oprească pentru a se asigura de securitatea manevrei sale, ca urmare a comis tamponarea pietonului G.E., care traversa partea carosabilă a str. Transnistria, de la stânga spre dreapta, pe trecerea de pietoni la culoarea verde a semaforului pentru pietoni.

În rezultat, pietonul G.E. s-a ales cu leziuni corporale, după care a fost internată în secția de reanimare a spitalului de urgență, iar la data de 21 aprilie 2014 a decedat. Conform raportului de expertiză medico-legală lui G.E. i-au fost cauzate vătămări corporale grave, care au legătură cauzală directă cu survenirea decesului acesteia.

Pe baza stării de fapt expuse mai sus, confirmată de probele administrate, instanța a reținut că, în drept, faptele inculpatului întrunesc elementele constitutive ale infracțiunii prevăzute de art. 264 alin (3) lit. b) CP al RM – încălcarea regulilor de securitate a circulației și de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport, încălcare care a

cauzat din imprudență vătămarea gravă a integrității corporale și a sănătății, care a provocat decesul unei persoane [33].

Pot fi evidențiate următoarele determinante (deficiențe ale conștiinței juridice) ale comportamentului social-periculos al persoanelor care conduc mijloace de transport.

1. manifestarea unei sineîncrederi exagerate în aprecierea măiestriei și experienței sale.
2. nesăbuința, conștientizarea comportamentului riscant, exemplul negativ al altor delincvenți.
3. neglijarea regulilor în scopul deplasării mai rapide la destinație, de a îndeplini sarcina etc.
4. cunoașterea insuficientă a regulilor circulației rutiere.
5. subaprecierea încălcărilor fără a vedea pericolul comiterii acestora.
6. atitudinea ușuratică față de consumul de alcool.

Ținând cont de datele obținute menționăm că, în mecanismul săvârșirii sistematice de către conducătorii de vehicule a diferitor încălcări, un rol important îl pot avea experiența unei încălcări “reușite” (adică nepedepsite) a regulilor circulației rutiere. Încălcând anumite reguli fără survenirea căror-va consecințe negative, persoana fixează în memorie la nivel conștient sau subconștient, că nu au survenit careva consecințe negative: nu a avut nimeni de suferit, iar el a rămas nepedepsit. Experiența negativă căpătată formează încrederea în propria impunitate, care joacă rolul de motiv pentru încălcarea ulterioară. Astfel, în condițiile în care nu survine pedeapsa, comportamentul incorect al conducătorului de vehicul (și pietonul) progresează [188, p. 25]. Lipsa fricii de a fi pedepsit, în îmbinare cu calitățile morale scăzute, (vinovăția, obligațiunea, responsabilitatea, compătimirea față de victime etc.) dă naștere unui conducător de vehicul cinic, care încalcă regulile circulației rutiere ignorând sau disprețuind cultura unui comportament civilizat pe drumurile publice.

Coordonatele psihologice (psihiatrice). Portretele psihologice ale persoanelor în cauză se evidențiază prin îmbinarea următoarelor calități. Pentru personalitatea persoanelor vinovate de producerea accidentelor rutiere este tipică impulsivitatea, excitabilitatea, diminuarea controlului emoțional, iresponsabilitatea, predispoziția de a lua în grabă o decizie, deseori fără a analiza consecințele faptelor sale, încrederea exagerată în sine, egoismul, oboseala nevrotică (insuficiența energiei, frica neîntemeiată, predispoziția la neuroze), predispoziția la comportament distructiv, manifestarea liberă a emoțiilor, directive flexibile referitoare la normele sociale, neglijarea regulilor, interesul scăzut față de standardele obștești.

Calitățile negative se evidențiază în special la analiza acțiunilor infractorilor în cazurile când aceștia încearcă să evite răspunderea, părăsirea locului accidentului rutier, neacordarea ajutorului victimelor accidentului etc. [124].

Conștiința juridică a persoanelor care sistematic încalcă regulile circulației rutiere, se caracterizează prin necunoașterea regulilor circulației rutiere, fapt care mărturisește despre lipsa componentei cognitive a conștiinței juridice.

Starea de ebrietate, situațiile de conflict, traumele psihice și supraoboseala pot conduce la activarea unor particularități ascunse, care anterior nu s-au manifestat. Un astfel de fenomen psihologic sporește verosimilitatea producerii unor accidente în condițiile circulației rutiere [99].

Unii autori au ajuns la concluzia că infracțiunile în domeniul transportului rutier au caracteristici comune cu infracțiunile clasice și nu sunt temeiuri de a susține că persoana care a comis o infracțiune în domeniul transportului rutier nu este infractor [93]. De asemenea, se mai menționează că comportamentul a cca 55 -60% din numărul total al persoanelor respective până la comiterea infracțiunii mărturisește despre o orientare antisocială stabilă a personalității și doar 2-3% revin persoanelor implicate ocazional în astfel de accidente [209].

Studiind psihodinamica personalității condamnaților pentru omor din imprudență fără manifestarea agresiunii față de victimă (anume din această categorie fac parte și persoanele care au săvârșit infracțiuni în domeniul transportului rutier) autoarea Șcelculchina E. a ajuns la concluzia că tendința de a spune minciuni, care este specifică tuturor condamnaților, este mai evidențiată decât la persoanele care au săvârșit omoruri intenționate. Cauza rezidă în faptul că unele elemente ale subconștientului nu permit condamnaților să conștientizeze vinovăția și în discuțiile cu psihologul accentuează mereu cât de mult nu le-a mers lor în viață. Astfel, potrivit autoarei grupul de persoane condamnate pentru omor din imprudență fără manifestarea agresivității reprezintă un tip absolut distinct, deși au și asemănări cu asasinii obișnuiți [214].

Caracteristicile fizice (biologice). Un rol anumit în apariția situației de accident îl are sănătatea fizică, psihică, și starea fiziologică a participanților la circulația rutieră. Rezultatele observărilor asupra pietonilor indică că stările lor tipice în cazul săvârșirii accidentelor rutiere este starea de ebrietate (68%), prezența deficiențelor fizice (21%) sau psihice (9%) [85]. La rândul său, 6,8% din numărul total de accidente rutiere în Republica Moldova în anul 2016 au fost comise din vina conducătorilor de vehicule care conduc mijloacele de transport în stare de ebrietate [50].

Acțiunile conducătorilor de vehicule care au săvârșit infracțiuni în stare de ebrietate, deseori nu erau condiționate de situația rutieră. Din potrivă, ei creau situația periculoasă, adică

nu situația impunea persoana vinovată să săvârșească anumite acțiuni, ci personalitatea prevala asupra situației, ceea ce este caracteristic mai mult pentru infracțiunile intenționate [163, p. 193].

Un exemplu în acest sens este cazul lui C.C. care, fiind în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat, la 03 martie 2016, aproximativ la 10:21, conducând automobilul de model „Ford Fusion”, aflându-se pe teritoriul stației de alimentare cu combustibil nr. 61 „Lukoil Moldova” situată pe traseul R-3 Chișinău – Hîncești, la intrarea în s. Bardar, r-nul Ialoveni, manifestând sine încredere exagerată încălcând prevederile art. 14 pct. 1), 39 alin. (1), 41 alin. (2) și art. 45 alin. (1) lit. a), b) din Regulamentul Circulației Rutiere, în timpul efectuării manevrei de deplasare în spate a tamponat-o pe cet. Iovu Ioana, cauzându-i conform raportului de expertiză medico-legală, vătămări corporale grave, în urma cărora aceasta a decedat.

În baza probelor administrate la faza de urmărire penală, C.C. a fost condamnat în baza art. 264 alin. (4) CP al RM [28].

Circumstanțele în cauză ne fac să avem anumite rezerve față de opiniile [94; 132] exprimate în privința persoanelor implicate în accidente rutiere ca fiind o categorie de infractori ocazionali și să formulăm următoarele concluzii. Persoanele care au comis infracțiuni din domeniul transportului rutier aflându-se în stare de ebrietate, se caracterizează printr-un comportament antisocial care este tipic și pentru persoanele care au comis infracțiuni intenționate cu consecințe grave.

Pentru majoritatea persoanelor în cauză, accidentul rutier a devenit o consecință firească a modului lor de viață, o reflectare a directivelor valorice ale personalității acestora, fapt care a condus la încălcarea legii și mărturisește despre formarea unei predispoziții criminale care s-a manifestat prin dominarea asupra situației care a precedat accidentului rutier; agravării intenționate a situației în cauză și creării unui pericol pentru viața și sănătatea persoanelor; starea psihofiziologică a conducătorului vehiculului (starea de ebrietate), în care devine reală posibilitatea cauzării unui prejudiciu vieții și sănătății altor persoane; atitudinii nihiliste a conducătorului de vehicul față de lege și neglijenței manifestate față de viața și sănătatea altor persoane (contravențiile contra securității rutiere comise anterior) [138].

Caracteristicile criminologice ale personalității infractorului în domeniul transportului rutier pot fi condiționate de diferite circumstanțe. Este evident, că în afară de particularitățile de personalitate și comportament al unui participant concret al circulației rutiere crearea situației de accident poate fi legată de un complex de factori obiectivi, inclusiv de condițiile rutiere, starea tehnică a mijloacelor de transport. În acest context este important de a aprecia corect și multilateral personalitatea unui violator al regulilor circulației rutiere, de dat o apreciere justă a acțiunilor fiecărui participant.

Bazându-ne pe cele menționate, urmează de vorbit despre necesitatea influențării comune a statului și societății asupra participanților la traficul rutier în scopul formării unor stereotipuri sociale importante ale culturii în transport și al ridicării conștiinței juridice. Situația se agravează din cauza nihilismului juridic general, atitudinii indifferente față de eventuale urmări negative ale accidentelor rutiere, lipsa înțelegerii adecvate de către participanții la traficul rutier a cauzelor apariției accidentelor rutiere, implicării insuficiente a populației în activitatea de prevenire a accidentelor rutiere. Este necesară o elaborare și implementare în viață a măsurilor de influențare a personalității participanților la traficul rutier. O importanță deosebită urmează a fi acordată formării morale a personalității și a corectării defectelor care contribuie la încălcarea regulilor de securitate cum ar fi încrederea exagerată în sine, supraaprecierea propriilor posibilități, iresponsabilitatea etc.

3.3. Tipologia persoanelor implicate în comiterea infracțiunilor în domeniul transportului rutier

Studierea infractorilor poate fi rezultativă din punct de vedere teoretic și practic dacă datele despre ei vor fi sistematizate. Lupta cu criminalitatea nu poate fi orientată doar asupra incompatibilității individuale a fiecărei persoane. În același timp, trebuie să se țină cont și de neomogenitatea contingentului de infractori. În ultimă instanță, activitatea de prevenire individuală a infracțiunilor depinde în mare măsură de elaborarea clasificării și tipologiei personalității infractorilor, care servește drept bază metodică de prognozare a comportamentului criminal și aplicarea măsurilor individuale de influență profilactică și juridică.

Tipologia generalizează totalitatea particularităților tipice pentru toate sau pentru unele grupe de obiecte sau fenomene.

Tipul personalității reprezintă în sine imaginea, care conține trăsături generalizatoare caracteristice unui grup de indivizi. În cazul dat este vorba nu despre oricare trăsătură semn, ci numai despre acela care exprimă esența unui grup de indivizi, obiecte sau fenomene [43, p. 55].

În literatura de specialitate pot fi întâlnite multiple variante de tipologie a infractorilor. Un indicator al personalității criminogene poate fi totalitatea unor asemenea factori, ca motivația infracțională, inclusiv gravitatea infracțiunii comise, împrejurările ce au favorizat comiterea ei, comportamentul de până la comiterea faptei infracționale etc.

Din acest punct de vedere pot fi evidențiate următoarele categorii de infractori:

1. Infractori întâmplători – persoanele care au comis pentru prima dată o infracțiune ce nu prezintă un pericol social sporit, faptă care este contradictorie comportamentului preinfracțional.

2. Infractori situaționali – persoanele care au comis pentru prima dată o infracțiune gravă sub influența unor împrejurări nefavorabile și se caracterizează pozitiv în activitatea vitală.

3. Infractori instabili – persoanele care au săvârșit pentru prima dată o infracțiune, dar care se caracterizează negativ și au comis anterior diverse încălcări de legislație sau alte fapte amurale.

4. Infractori înrăiți – persoanele care au comis în repetate rânduri numeroase infracțiuni, inclusiv cele cu antecedente penale.

5. Infractori deosebit de periculoși – persoanele care au comis infracțiuni grave în repetate rânduri [193].

În cercetările moderne se motivează că infractorii nu sunt niște persoane irecuperabile (deși sunt și de aceștia) ci marea lor majoritate sunt persoane normale care nu pot să-și atingă scopul pe căi legale fie consideră că căile ilegale sunt mai avantajoase pentru ei [153, p. 11]. Atât viziunile expuse mai sus cât și majoritatea teoriilor existente privind personalitatea infractorului nu întotdeauna sunt utile pentru soluționarea problemelor în domeniul prevenirii infracțiunilor săvârșite din imprudență.

La infracțiunile săvârșite din imprudență (la care se referă și infracțiunile din domeniul transportului rutier) calitățile asociale și orientările de comportament nu se manifestă în toate cazurile. Deseori persoanele care conduc vehicule comit o greșală la traseu care provoacă survenirea unor urmări social periculoase. O astfel de ipostază a generat concepția potrivit căreia persoanele care săvârșesc infracțiuni din imprudență urmează a fi atribuiți la categoria așa numitor infractori „situaționali”. Aceștia, după semnalmentele lor sociale nu se deosebesc de cetățenii onești și cu o anumită probabilitate, în funcție de situație, oricine poate ajunge în locul lor [192, p. 26].

Considerăm că opinia respectivă este fundamentată doar de argumente aparente și se reflectă negativ asupra profilaxiei infracțiunilor săvârșite din imprudență. În primul rând, în etiologia comportamentului infracțional, un factor important îl reprezintă deficiențele psihofiziologice și stările temporare ale personalității care îngreunează perceperea adecvată și aprecierea situației precum și alegerea soluției corecte [127, p. 8]. Astfel de elemente în comportamentul infractorilor urmează a fi studiate, ele pot fi prognozate și prevenite. În primul rând, nu toți cei, care săvârșesc infracțiuni din imprudență, pot fi atribuiți la categoria infractorilor „situaționali”. O simplă observare ne permite să concluzionăm că pe drumurile publice nu sunt puțini conducători de vehicule care constant manifestă o atitudine neglijentă față de regulile circulației rutiere, egoism, dispreț față de alți participanți la trafic.

Până la 80% din conducătorii de vehicule, anterior au fost atrași la răspundere contravențională pentru încălcări în domeniul examinat [91, p. 75]. Astfel, cu o anumită cotă de probabilitate putem considera, că persoanele care constant săvârșesc contravenții în domeniul circulației rutiere, mai degrabă sau mai târziu, săvârșesc infracțiuni în domeniul transportului rutier [91, p. 75].

În acest sens urmează de menționat că potrivit unor studii 12% din numărul total de persoane condamnate pentru astfel de infracțiuni, anterior au fost atrași la răspundere penală pentru încălcări similare. În aceste condiții nu poate fi vorba despre un infractor „situațional” și este întemeiat de a evidenția în tipologia persoanelor care săvârșesc infracțiuni în domeniul transportului rutier așa numitul tip „înraît” de infractor, la care pot fi atribuite persoanele care anterior au mai săvârșit încălcări în domeniul examinat [90, p. 75].

Astfel, în rândul persoanelor care săvârșesc infracțiuni prevăzute de art. 264 CP al RM urmează de evidențiat trei tipuri de personalități ale infractorilor: „înraît”, „instabil”, și „situațional”.

În primul rând, prezintă pericol social persoanele, care permanent încalcă regulile circulației rutiere, manifestă neatenție, atitudine neglijentă față de cerințele legii, manifestă nesăbuiță și bravadă la volan. Aceștia nu doar că comit accidente rutiere, riscând propria viață și sănătate, dar mai exercită o influență negativă asupra securității rutiere în ansamblu. Tipul „înraît” de conducători de vehicule creează situații periculoase pe trasee care necesită eforturi extreme din partea altor participanți la trafic pentru evitarea unor coliziuni. Însă nu toți pot depune asemenea eforturi în virtutea unor calități psihofiziologice și abilități, precum și a experienței de conducere a vehiculului.

În afară de aceasta, comportamentul deviant al tipului „înraît” de conducători de vehicule mai este „molipsitor” și trezește dorința altor participanți la trafic de a le urma exemplul. Principiul formulat prin întrebarea – „lui îi este permis, iar mie de ce nu?”, generează noi delicvenți în domeniul circulației rutiere. Astfel, influențând asupra tipului „înraît” de personalitate a infractorilor, atât prin măsuri de convingere cât și măsuri eficiente de constrângere, este realizată nu doar prevenția individuală dar și cea generală, orientată spre crearea unor condiții sigure de circulație. Totodată, o astfel de influențare a tipului „ocazional” nu poate aduce un rezultat așteptat, deoarece reprezintă o bună parte din populație care posedă caracteristici sociale variate. În al doilea rând, evidențierea tipului „înraît” în tipologia personalității infractorilor care săvârșesc infracțiuni în domeniul transportului rutier, poate acorda un ajutor semnificativ instanțelor de judecată în individualizarea răspunderii pentru

încălcările în domeniul circulației rutiere. Astfel, răspunderea persoanelor care fac parte din categoria celor „înrațiți” trebuie să aibă un caracter mai aspru decât la delincventul „ocazional”.

În opinia noastră, are însemnătate practică și faptul că în cadrul tipului „înrațit” pot fi evidențiate trei subgrupe care se caracterizează prin stări specifice din domeniul motivațional și caracteristica valorico-normativă a conștiinței.

La *prima subgrupă* pot fi atribuiți conducătorii de vehicule „extremiști” și conducătorii „centriști”. „Extremiștii” în timpul deplasării se străduie să fie înaintea tuturor. Ei nu sunt stăviliți de nici un fel de amenințări sau riscuri. Pe ei nu-i preocupă securitatea altor participanți la trafic. Scopul lor principal la traseu este de a ajunge pe cineva din urmă și a depăși. Totodată, un astfel de comportament nu este determinat de circumstanțe ale „extremei necesități”.

Șoferul „centrist” se străduie să se deplaseze în permanență cât mai aproape de linia de demarcare a mijlocului drumului. În cele mai dese cazuri este ghidat de aceleași scopuri ca și șoferul „extremist” [109, p. 3]. După caracteristicile generale, la tipul respectiv de șoferi pot fi atribuiți și persoanele care deseori conduc vehiculul aflându-se în stare de ebrietate.

De regulă, șoferii aflați în stare de ebrietate, se comportă în trafic la fel ca și șoferii „extremiști” și șoferii „centriști”. Un astfel de comportament în timpul conducerii vehiculului poate fi apreciat ca o manifestare a unor necesități huliganice și egoiste. Traseul pentru persoanele în cauză este locul unde aceștia î-și pot manifesta „eul” său, să fie lider, iar cerințele securității circulației rutiere reprezintă o formalitate care poate fi neglijată. Încălcările lor sunt legate în special de depășirea considerabilă a limitei de viteză, neacordarea priorității de deplasare altor participanți la trafic, deplasarea pe trotuare etc. După caracter aceștia fie că sunt persoane neechilibrate, slabi de caracter, care deseori încearcă să-și compenseze eșecurile prin „manevre reușite” în fluxul rutier. Fie aceștia sunt persoane excesiv de încrezuți, egoiști cu un nivel scăzut de cultură juridică. În raport procentual, din numărul total de persoane condamnate pentru infracțiuni în domeniul transportului rutier, șoferii „extremiști” și șoferii „centriști” constituie mai mult de 20% [109, p. 4].

Din *a doua subgrupă* fac parte persoanele care de asemenea încalcă regulile circulației rutiere. Însă motivarea comportamentului lor deviant este alta. În acest caz încălcările regulilor de circulație sunt condiționate de factori negativi ai activității lor profesionale. Este vorba despre unii șoferi profesioniști implicați în domeniul transportului de mărfuri și pasageri. Să parcurgă cât mai rapid un anumit sector de drum, să nu rămâne blocați în ambuteiaje, de acești factori depinde câștigul lor. La această categorie de persoane pot fi atribuiți și conducătorii maxi-taxiurilor. Particularitățile relațiilor economice și de muncă în domeniul respectiv care-i determină pe acești conducători să încalce regulile de circulație au fost descrise în capitolul 3 al

lucrării. La categoria dată mai pot fi atribuite și persoanele ocupate în activitatea individuală de antreprenariat. Pentru ei timpul pierdut reprezintă bani pierduți. În raport procentual din numărul total de persoane condamnate pentru infracțiuni în domeniul transportului rutier conducătorii din categoria respectivă constituie aproximativ 10%.

A *treia subgrupă* reunește persoanele care încalcă regulile circulației rutiere datorită manifestării unor astfel de calități personale negative cum ar fi dezorganizarea, neatenția, neglijența. În acest caz poate fi observată o anumită paralelă între caracterul acestor persoane, comportamentul lor în activitatea cotidiană cu comportamentul la traseu. Disciplina scăzută, neglijența manifestată în activitatea cotidiană se manifestă și în conducerea vehiculului. Din categoria dată fac parte în special persoanele melancolice, slabe de caracter. Deseori în rândul acestora pot fi întâlnite persoane cu afecțiuni ale vederii, auzului, deficiențe psihofiziologice.

De regulă, tipul examinat de șoferi comit următoarele încălcări ale regulilor circulației rutiere: neîndeplinirea cerințelor indicatoarelor și a marcajelor rutiere, încălcarea regulilor de manevrare, nerespectarea distanței între vehicule. În coeficient procentual, din numărul total de persoane care comit infracțiuni în domeniul transportului rutier, categoria dată de șoferi constituie 5%. Totodată cota procentuală va fi mult mai mare dacă vor fi examinate materialele privind încălcările contravenționale. Aceasta se explică prin faptul că încălcările comise de către șoferii respectivi, de regulă, nu aduc la consecințe grave, iar prin urmare, acțiunile în cauză nu sunt apreciate ca infracțiuni.

Restul persoanelor care încalcă cerințele regulilor circulației rutiere urmează a fi atribuite la tipul „situațional”. Acest grup este cel mai numeros din numărul total de condamnați pentru infracțiuni în domeniul transportului rutier și constituie mai mult de 50%. Categoria respectivă de persoane încalcă în special cerința pct. 46 al Regulamentului circulației rutiere care prescrie că conducătorul de vehicul trebuie să manifeste prudență sporită și, în caz de necesitate, să reducă viteza până la limita care i-ar garanta siguranța traficului sau chiar să oprească [60, pct. 47]. În viața cotidiană și la locul de muncă aceste persoane se caracterizează în mod diferit. În rândul acestora sunt și persoane la care prevalează calitățile negative. Printre ei sunt și persoane oneste. Ei de obicei sunt implicați în accidente legate de factori externi la care șoferii nu reușesc să reacționeze la timp. Spre regret, în Republica Moldova conducerea vehiculului în condiții extreme nu intră în programul de pregătire a conducătorilor de vehicule începători.

În context, ținem să menționăm că în tipologia infractorilor care săvârșesc infracțiuni din imprudență urmează să evidențiem violatorii frauduloși ai regulilor speciale. Către aceștia urmează de atribuit participanții la trafic care au fost recunoscuți vinovați de încălcarea gravă a

regulilor circulației rutiere în mod repetat sau sistematic. Tipul dat de persoane urmează a fi supus unei influențări de prevenire mai intensă inclusiv prin stabilirea unei pedepse mai aspre.

În baza analizei literaturii științifice, a tendințelor moderne de comportament al conducătorilor de vehicule în condițiile circulației rutiere mai sunt evidențiate și alte tipuri de conducători de vehicule care sistematic încalcă regulile circulației rutiere și anume:

Conducătorul de vehicul – cinic, care are o experiență de încălcare a regulilor circulației rutiere fără a fi pedepsit, lipsește (sau este scăzută) frica de a fi pedepsit. Acest fapt se îmbină cu posibila aflare a cetățeanului în stare de ebrietate, calități morale slab dezvoltate și neglijarea regulilor circulației rutiere, ignorarea în ansamblu a culturii conducerii în siguranță a mijlocului de transport și al comportamentului pe drumurile publice.

Conducătorul de vehicul – provocator este persoana care prin acțiunile sale creează intenționat condiții pentru încălcarea regulilor circulației rutiere. Comportamentul unui astfel de conducător de vehicul poate fi însoțit de nerecunoașterea încălcării comise, pretenții și comportament provocator față de agentul de circulație, revoltare în legătură cu sancțiunile contravenționale aplicate față de el, desfășurarea demonstrativă a înregistrărilor video, audio, sau foto. Unii din ei, fixează provocările pregătite de ei din timp și le plasează în rețeaua internet pentru vizualizare generală. O astfel de formă de manifestare și afirmare, îmbinată cu tendința de a risca, se bazează pe dorința de a atrage atenție față de sine, a trage din asta un anumit folos. Senzația emoțională pozitivă pe care o au acești conducători de vehicule în urma provocărilor devine un stimul pentru alte asemenea încălcări care creează pericol pentru securitatea circulației rutiere [134].

Tipul de conducător de vehicul agresiv-periculos. Datorită apariției ușoare a emoțiilor negative și a manifestării ostilității și agresivității ca calități ale caracterului creează în comunicarea cu alți participanți la traficul rutier și agenții de circulație situații de conflict și conflicte, inclusiv imprevizibile, deseori lipsite de sens, care se amplifică prin starea de ebrietate. Un astfel de comportament în îmbinare cu un nivel scăzut al conștiinței juridice, conflicte directe cu legea aduc conducătorul de vehicul la încălcări sistematice ale regulilor circulației rutiere și crearea situațiilor de accidente.

Conducătorul de vehicul fără experiență. Este persoana cu un nivel scăzut al automatizării acțiunilor, nu poate respecta regulile circulației rutiere datorită autoreglării limitate al acțiunilor și nivelului scăzut de pregătire. Ajungând în diverse situații rutiere, el nu reușește să observe indicatoarele și marcajele rutiere și comite o încălcare. Lipsa unei autoanalize și incapacitatea de a trage concluzii devin ca factori suplimentari ai unor noi încălcări.

Conducătorul de vehicul alarmat. În condițiile circulației rutiere se supune ușor emoțiilor și manifestă o predispoziție la o reacție emoțională la situația în trafic. Ca situații stresante pot apărea următoarele situații ale circulației rutiere: situația cu un final imprevizibil, schimbarea rapidă a factorilor activi și parametri neordonați, care prezintă pericol pentru viață și sănătate. Calitatea „conștiinței limitate” apărută în asemenea situații diminuează activitatea gândirii, logicii, prognozarea situației rutiere și eficiența conducerii vehiculului majorând astfel greșelile [134].

Tipurile indicate de conducători de vehicule se întâlnesc atât în formă curată cât și combinată. Astfel, în rândul cauzelor încălcărilor sistematice un rol deosebit îl ocupă „factorul uman” care se manifestă prin pregătire juridică, profesională și psihologică insuficientă a conducătorilor de vehicule pentru participare la traficul rutier.

3.4. Concluzii la capitolul 3

1. Din punct de vedere al consecințelor, nivelul pericolului social al infractorului din domeniul transportului rutier (în cazul infracțiunilor comise din imprudență) nu se deosebește cu nimic de cel care a săvârșit o infracțiune cu intenție. Gravitatea prejudiciului cauzat vieții și sănătății cetățenilor, în ambele cazuri, poate fi egală iar în unele poate crește din contul mai multor persoane vătămate în cazul accidentului rutier. Subaprecierea gradului pericolului social al infracțiunilor în domeniul transportului rutier conduce la faptul că atât în teorie, cât și în activitatea practică a organelor de drept se acordă insuficientă atenție elaborării măsurilor de profilaxie care ar contribui la diminuarea numărului de infracțiuni comise din imprudență cât și la prevenirea pagubelor mari care survin în urma comportamentului iresponsabil al conducătorilor de vehicule.

2. Cu referire la portretul personalității infractorului în domeniul transportului rutier, urmează de evidențiat că acesta este un bărbat cu vârsta 19-30 ani, cu studii medii speciale, vechimea de conducere a automobilului variază de la 5 până la 10 ani, care, în cele mai dese cazuri, conduce mijlocul de transport aflându-se în stare de ebrietate alcoolică sau narcotică, anterior a fost atras odată sau de mai multe ori la răspundere contravențională pentru încălcarea regulilor de circulație. Calitățile specifice unui astfel de șofer sunt încrederea exagerată în sine, precum și nivelul redus al culturii de a conduce.

Portretul psihologic al personalității infractorului în domeniul transportului rutier posedă astfel de proprietăți cum ar fi încordarea, anxietatea, instabilitatea emoțională, sentimentul

pronunțat de vinovăție, egocentrismul, impulsivitatea, nerăbdarea, încăpățânarea și alte calități negative.

3. În literatura de specialitate persoanele care au săvârșit infracțiuni în domeniul transportului rutier sunt atribuite la categoria infractorilor care au săvârșit infracțiuni din imprudență (cu excepția alin. (1) și alin. (3) art. 264¹ CP al RM). Persistă opinia că aceștia sunt persoane social-integrate pentru care nu sunt caracteristice deficiențe ale conștiinței juridice sau morale.

Având în vedere cele menționate mai sus, putem evidenția două tipuri de personalitate a infractorilor care săvârșesc infracțiuni din imprudență. La prima categorie comportamentul este dominat de sineîncrederea exagerată în sine și frivolitatea, lor le sunt caracteristice autoritarismul, bravada, caracterul categoric. Celui de-al doilea tip le sunt proprii astfel de calități personale cum ar fi neglijența, tendința de a minimiza propriile eforturi intelectuale și fizice în activitatea cotidiană.

4. Persoanele care au comis infracțiuni în domeniul transportului rutier aflându-se în stare de ebrietate, se caracterizează printr-un comportament antisocial care este tipic și pentru persoanele care au comis infracțiuni intenționate cu consecințe grave.

Pentru majoritatea persoanelor în cauză, accidentul rutier a devenit o consecință firească a modului lor de viață, o reflectare a directivelor valorice ale personalității acestora, fapt care a condus la încălcarea legii și mărturisește despre formarea unei predispoziții criminale care s-a manifestat prin dominarea asupra situației care a precedat accidentului rutier; agravării intenționate a situației în cauză și creării unui pericol pentru viața și sănătatea persoanelor; starea psihofiziologică a conducătorului vehiculului (starea de ebrietate), în care devine reală posibilitatea cauzării unui prejudiciu vieții și sănătății altor persoane; atitudinii nihiliste a conducătorului de vehicul față de lege și neglijenței manifestate față de viața și sănătatea altor persoane (contravențiile contra securității rutiere comise anterior).

5. Conducătorii vehiculelor, care au săvârșit infracțiuni din domeniul transportului rutier nu sunt exponenți ai unor calități social-periculoase tipice, specifice infractorilor. De aceea putem vorbi despre o personalitate a conducătorului de vehicul-infractor doar convențional. Toate proprietățile și calitățile personalității pot obține o semnificație socială periculoasă în funcție de potențialul criminogen al condițiilor circulației rutiere, abilităților profesionale ale conducătorului vehiculului, precum și a conținutului normativ al rolului social jucat de participantul la traficul rutier.

6. Lupta cu criminalitatea nu poate fi orientată doar asupra incompatibilității individuale a fiecărei persoane. În același timp, trebuie să se țină cont și de neomogenitatea contingentului de

infractori. În ultimă instanță, activitatea de prevenire individuală a infracțiunilor depinde, în mare măsură, de elaborarea clasificării și tipologiei personalității infractorilor, care servește drept bază metodică de prognozare a comportamentului criminal și aplicarea măsurilor individuale de influență profilactică și juridică.

4. PREVENIREA INFRAȚIUNILOR ÎN DOMENIUL TRANSPORTULUI RUTIER

4.1. Măsurile generale de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier

Criminalitatea în domeniul transportului rutier posedă un șir de semne specifice. În primul rând, aceste infracțiuni sunt săvârșite din imprudență (cu excepția alin. (1) și alin. (3) art. 264¹ CP al RM) și, din aceste considerente, se deosebesc de cele săvârșite cu intenție prin structura personalității infractorului, mecanismul săvârșirii infracțiunii și alte particularități. În al doilea rând, acest gen de criminalitate se distinge prin particularități unice de răspândire în timp și spațiu – oscilații ciclice care depind de caracterul activității sociale a persoanelor într-o anumită localitate.

Este bine cunoscut faptul că prevenirea criminalității reprezintă principala orientare a activității statului și societății în lupta cu fenomenul vizat. În acest sens, problema prevenirii infracțiunilor în domeniul transportului rutier a devenit deosebit de acută în ultimii ani, dat fiind faptul că are loc creșterea numerică semnificativă și agravarea consecințelor survenite în urma comiterii respectivelor infracțiuni.

Toate măsurile de luptă cu criminalitatea, inclusiv legislația penală și parțial cea contravențională, instituția pedepsei penale, alte măsuri ale legislației penale sunt orientate spre prevenire. Astfel, este suficient de a examina scopurile și conținutul lor. Activitatea de prevenire după conținutul său, anvergura măsurilor și numărul subiecților implicați, este mult mai vastă și bogată comparativ cu practica de aplicare a pedepsei penale.

Urmează de menționat că până în prezent multe noțiuni criminologice sunt discutabile, iar noțiunea de „prevenire” este utilizată de către unii cercetători ca fiind identică noțiunii de „profilaxie” sau „prevenție”, iar alții îi atribuie un alt sens [141, p. 162; 89; 78, p. 25; 101, p. 345-346],

Unii autori afirmă, pe bună dreptate, că însuși termenul „prevenirea criminalității” în știința modernă „nu este univoc chiar și pe motiv că nu putem preveni ceea ce deja există. Iar criminalitatea este ceea ce deja există. Din acest punct de vedere, termenul este vulnerabil, însă el a intrat în circuitul științific și probabil nu are sens de a schimba în mod „revoluționar” terminologia deja existentă. Cel mai important în el este accentul pe cauzalitate și determinantele criminalității, precum și pe retenția persoanelor de la săvârșirea infracțiunilor [114, p. 220].

În general, prin prevenirea criminalității se subînțelege o influență orientată a statului, societății și a unor persoane în parte asupra proceselor de determinare a criminalității în scopul

neadmiterii implicării în comportamente deviante ale unor noi persoane, a săvârșirii unor noi fapte infracționale, precum și extinderii criminalizării relațiilor obștești [140, p. 431-432].

Susținând opiniile cercetătorilor [142, p. 177-178] care consideră că criminalitatea nu poate fi eradicată complet, prin prevenirea criminalității înțelegem o activitate a organelor de stat și obștești orientate împotriva criminalității în scopul menținerii ei la un nivel social acceptabil prin intermediul eliminării sau neutralizării cauzelor care o generează.

În altă ordine de idei, prin prevenirea criminalității se subînțelege un sistem multidimensional de măsuri statale și obștești orientate spre înlăturarea, diminuarea sau neutralizarea cauzelor și condițiilor criminalității [82, p. 30].

Este unanim recunoscută și noțiunea potrivit căreia prevenirea criminalității reprezintă un sistem care include obiecte ale profilaxiei, nivelurile și formele sale de bază, măsurile de influențare preventivă, precum și subiecții care realizează această activitate [142, p. 177-178].

Urmând respectiva noțiune, vom analiza elementele prezentate ale sistemului de prevenire referitor la criminalitatea în domeniul transportului rutier. În sistemul prevenirii criminologice sunt incluse diferite subsisteme de măsuri, structurate în baza diferitor criterii. Una dintre cele mai răspândite este divizarea prevenirii criminalității în funcție de nivelurile influenței profilactice în generală, specială și individuală.

Prevenirea generală a criminalității reprezintă un sistem de măsuri în vederea înlăturării proceselor de determinare a criminalității care influențează asupra întregii populații sau grupurilor sale, care se evidențiază în baza criteriilor economice, sociale etc. [140, p. 431-432]

În domeniul asigurării securității circulației rutiere o astfel de prevenire ține în special de realizarea planurilor de dezvoltare socială și economică în domeniul elaborării și creării unor noi tipuri sigure de vehicule, construcția unor comunicații rutiere, întreținerea la nivelul cuvenit a infrastructurii rutiere, reglementarea juridică a unor condiții sigure de exploatare a vehiculelor, cultivarea culturii juridice în rândul participanților la trafic etc.

Având în vedere faptul că abordarea întregului complex de măsuri sociale, economice, ideologice, organizatorice, tehnice și alte măsuri de asigurare a unei funcționări sigure a transportului nu se încadrează în limitele cercetării noastre, ținem să accentuăm particularitățile prevenirii generale a categoriei respective de infracțiuni.

La nivel general, prevenirea infracțiunilor investigate posedă anumite particularități. În primul rând, în cazul dat prevenirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier, datorită conținutului de blanchetă a normelor respective, nu poate fi realizată fără prevenirea în ansamblu a comportamentului deviant în domeniul respectiv. În al doilea rând, măsurile de prevenire a infracțiunilor în transport pot coincide cu măsurile generale de protecție contra cauzării unui

prejudiciu din imprudență în sistemul securității obștești. În al treilea rând, în sistemul respectiv de măsuri, un rol deosebit trebuie atribuit diferitor măsuri tehnice, ținând cont de rolul pe care îl joacă mijlocul de transport, drumul și situația în trafic în mecanismul respectivei infracțiuni [15, p. 47].

În literatura juridică sunt prezentate noțiuni specifice ale prevenirii infracțiunilor în domeniul transportului rutier, spre exemplu: o totalitate de măsuri preventive și de control în privința participanților la traficul rutier și a mijloacelor care asigură securitatea acestora [190, p. 8]. În contextul cercetării noastre obiectele prevenirii sunt prezentate în modul următor:

În primul rând, acestea sunt centrele de activism social în orașe. La acestea se referă soluțiile organizatorice referitoare la amplasarea teritorială a centrelor industriale, administrative și culturale. Asume specificul lor teritorial, după cum s-a dovedit în urma analizei caracteristicii criminologice a criminalității în domeniul transportului rutier, în comun cu componenta arhitecturală a infrastructurii în transport, implică o influență determinantă asupra activismului social al conducătorilor auto și vectorilor circulației rutiere, iar în cele din urmă și asupra numărului de accidente fără sau cu consecințe juridico-penale [104, p.7]. Comportamentul legal al conducătorilor mijloacelor de transport, precum și particularitățile interacțiunii sociale în acest domeniu în mare parte sunt determinate de distribuția teritorială a centrelor de activism social și a diversității lor în limitele diferitor sectoare ale orașului.

În al doilea rând, acestea se referă la personalitatea conducătorului de vehicul care a comis o infracțiune în domeniul transportului rutier. În procesul analizei particularităților personalității conducătorilor de vehicule am ajuns la concluzia că este oportun de a deosebi infractorul ușuratic de cel neglijent datorită specificului acestora.

Al treilea obiect specific al prevenirii îl reprezintă funcționarii poliției patrulare: ei ca reprezentanți ai statului nu îndeplinesc doar o funcție de prevenire, dar mai sunt percepuți de către conducătorii de vehicule ca factori ce posedă un potențial refutativ evidențiat. Cu alte cuvinte, imaginea poliției patrulare și rolul care îi este atribuit în conștiința de masă a participanților la traficul rutier determină atitudinea față de aceasta și are o influență semnificativă asupra comportamentului conducătorilor auto, pietonilor și chiar a pasagerilor.

Al patrulea obiect al prevenirii apare situația concretă și elementele sale gestionabile și parțial gestionabile.

Particularitățile prevenirii infracțiunilor respective țin de necesitatea influențării asupra tuturor elementelor sistemului „persoană-mijloc de transport-drum”, asupra tuturor participanților la trafic. Prin urmare, în paralel și în interacțiune cu măsurile orientate spre respectarea de către conducătorii de vehicule a normelor de securitate (selectarea cadrelor,

instruirea, educarea, controlul), sunt necesare măsuri care asigură un comportament adecvat al altor participanți la trafic, precum și măsuri care ar preveni și înlătura condițiile situațiilor de accident ce apar din cauza stării proaste a drumurilor și mijloacelor de transport.

Spectrul măsurilor de prevenire aplicat în diverse regiuni și țări ale comunității internaționale este destul de voluminos și divers. Totodată pot fi scoase în evidență trei circumstanțe:

a) o importanță tot mai mare comparativ cu măsurile juridico-penale o capătă direcția de prevenire;

b) tot mai populară devine teza potrivit căreia nici o activitate de prevenire nu poate fi eficientă fără transformări social-economice și tehnico-științifice la nivelul întregii țări;

c) tot mai evidentă devine ideea privind necesitatea de a include prevenirea criminalității în strategiile naționale și internaționale în domeniul dezvoltării civilizaționale [178, p. 15].

Prevenirea generală a infracțiunilor în domeniul transportului rutier ține de realizarea unor măsuri cu caracter social-economic în domeniul elaborării și creării unor tipuri înalt tehnologizate de mijloace de transport, comunicații rutiere, crearea și întreținerea la nivelul cuvenit a infrastructurii rutiere, a reglementării juridico-penale a funcționării sigure a mijloacelor de transport, a educației etico-morală și juridică a cetățenilor implicați în circulația rutieră. Implementarea în viață a măsurilor sus-menționate va influența și minimaliza criminalitatea în domeniul transportului rutier.

În sistemul măsurilor de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier un rol deosebit le revine diverselor măsuri tehnice. Ținând cont de importanța pe care o are siguranța mijlocului de transport și situația în geneza infracțiunii imprudente în domeniul transportului rutier, o direcție prioritară în profilaxia categoriei respective de infracțiuni trebuie să revină elaborării teoriei siguranței sistemelor de transport în diverse situații rutiere și implementarea sa în practică.

Bunăoară, în Coreea de Sud a fost inventat un tip de parapet care nu doar permite ricoșarea automobilului înapoi pe bandă în momentul unui impact cu aceasta, ci și asigură o deformare minimă a mașinii. În construcția acestuia se folosesc bare metalice de care sunt fixate pe rulmenți zeci de role din plastic care au o înălțime de 40 de centimetri. O astfel de barieră nu numai că acceptă toată forța de impact, ci și oprește automobilul, în tot acest timp fiindu-i reglată traiectoria pentru ca nu cumva să iasă pe contrasens sau pe benzile adiacente. Prima țară care va folosi acest know-how pe drumurile sale publice este Malaiezia (*Anexa 3*) [52].

Implementarea corectă a măsurilor de prevenire generală în îmbinare cu măsurile tehnice demonstrează o eficiență destul de înaltă.

De exemplu, în SUA și Franța, cu ajutorul utilajelor speciale în conformitate cu cerințele securității sectoarelor de drum, numărul accidentelor rutiere s-a diminuat de 2,5-3 ori. Un efect similar a fost înregistrat drept urmare a unei limitări moderate a limitelor de viteză a mijloacelor de transport. Cercetările au demonstrat că orientarea spre crearea unor sisteme suplimentare de securitate a mijloacelor de transport are o perspectivă mai bună decât elaborarea și stabilirea unor reguli de securitate sau crearea unor structuri suplimentare de control care ar asigura respectarea respectivelor reguli. Astfel, atunci când creșterea mortalității în cazul accidentelor rutiere a devenit o problemă de nivel național în multe state dezvoltate, guvernele acestor țări au obligat producătorii de automobile să opereze anumite modificări în construcția mijloacelor de transport în scopul de a le reda anumite caracteristici de siguranță care a condus la diminuarea numărului de decese pe traseele din respectivele țări [125, p. 210-211].

Așadar, prevenirea generală mai prevede și realizarea unor programe de dezvoltare socială și economică în domeniul infrastructurii drumurilor, activități de informare a participanților la traficul rutier privind importanța socială a normelor de securitate rutieră prin cultivarea unui comportament disciplinat care reiese din conștientizarea intereselor societății. În prezent, producătorii de vehicule perfecționează consecvent construcția acestora, sunt prevăzute condiții mai bune pentru munca conducătorilor de vehicule, sunt elaborate mijloace tehnice care diminuează verosimilitatea unor urmări grave în cazul accidentelor [98, p. 71].

În opinia noastră, în Republica Moldova respectivele măsuri nu pot conduce la o diminuare semnificativă a numărului de victime în rezultatul accidentelor rutiere. Nu toți conducătorii de vehicule posedă automobile utilizate cu asemenea mijloace de securitate. Procentul victimelor în urma utilizării unor astfel de măsuri nu se va diminua, soluționarea problemei respective necesită acțiuni mult mai profunde care ar începe prin cultivarea sentimentului de responsabilitate și a promovării modelelor de conducere sigură. De exemplu, copiii învață modelele de comportament deviant de la părinții care neglijează regulile de circulație și comit abateri similare, care, în cumul cu alți factori, conduc la creșterea numărului de infracțiuni în domeniul transportului rutier.

O direcție importantă a prevenirii generale constă în asigurarea unei pregătiri corespunzătoare a conducătorilor de vehicule.

Urmează de menționat că în Republica Moldova prevenirii generale a criminalității în domeniul transportului rutier nu-i este acordată o atenție suficientă. În acest sens un rol mai important este acordat prevenirii special-criminologice și individuale. Totodată, după cum demonstrează experiența istorică a formării conștiinței sociale și modelelor de comportament a grupurilor sociale mari, precum și rezultatele activității practice în țările cu rețele de transport

dezvoltate, corecția sau chiar modificarea conștiinței de masă a persoanelor referitoare la domeniul asigurării securității circulației rutiere sunt posibile. De exemplu, în Japonia și SUA, de mult timp, sunt realizate programe naționale, bazate pe principiul potrivit căruia ridicarea nivelului general al culturii juridice a populației influențează nemijlocit asupra indicatorilor de bază ai accidentelor rutiere și a gravității acestora [125, p. 210-211].

Dacă la etapa inițială a dezvoltării rețelei de transport în aceste țări gravitatea urmărilor unor astfel de accidente era comparabilă cu indicatorii accidentelor rutiere din Republica Moldova, atunci după desfășurarea unor măsuri de prevenție generală situația s-a schimbat cu o dinamică pozitivă evidentă. Credem că sarcina asigurării securității circulației rutiere nu este posibilă fără participarea întregii societăți. Atragerea unor cercuri largi ale populației în procesul în cauză trebuie să devină o direcție prioritară a prevenirii accidentelor rutiere.

În contextul celor specificate mai sus, urmează să menționăm că prevenirea specială a criminalității, spre deosebire de cea generală, are un caracter bine orientat spre neadmiterea săvârșirii unor noi infracțiuni. Destinația specială pentru determinarea și înlăturarea (blocarea, neutralizarea) cauzelor, condițiilor și altor determinante ale criminalității reprezintă particularitatea sa cea mai importantă. În esență, doar acest semn (orientarea fixă) are o semnificație absolută, jucând rolul de criteriu calitativ pentru delimitarea tipurilor examinate de prevenire a criminalității. Celelalte deosebiri între ele nu sunt atât de esență, cât de cantitate.

Prin urmare, măsurile de prevenire generală, deși pot în principiu să fie realizate la nivelul unei măsuri speciale (referitor la anumite ramuri ale economiei, grupuri sociale ale populației) și chiar în particular (prevenirea individuală), în cea mai mare parte a lor sunt universale, adică acționează la nivelul întregii societăți. Efectul prevenirii criminalității prin măsuri economice, sociale, politice, cultural-educative este atins în special în urma prevenirii generale, însă măsuri analogice de prevenire pot fi realizate și în cadrul activității special-criminologice. Măsurile juridice de drept pot fi parte componentă atât a prevenirii generale, cât și a celei speciale. Exemple ale unei asemenea interconexiuni ale măsurilor de prevenire generală și specială ar putea fi aduse reieșind nu doar din aceste temeuri (proporții, conținut), dar și altele [143, p. 286].

4.2. Măsuri special-criminologice de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier

Prevenirea specială a criminalității reprezintă un sistem de influențare asupra determinantelor criminalității, care țin de anumite grupuri sociale și domenii ce se caracterizează

printr-o probabilitate înaltă de săvârșire a infracțiunilor [213, p. 168]. Spre deosebire de prevenirea generală, cea specială se nemijlocit asupra stăvilirii infracțiunilor. În cazul de față în baza cercetărilor criminologice se evidențiază grupuri sociale cu un risc criminogen și victimogen sporit precum și domenii de activitate și obiecte în privința cărora este desfășurată o influență de prevenire.

Fără a diminua importanța măsurilor generale de prevenire a criminalității, inclusiv a celei din domeniul transportului rutier, activitatea de bază în profilaxia infracțiunilor respective trebuie să fie realizată prin prisma prevenirii special-criminologice și a celei individuale. Anume aceste două tipuri de prevenire diminuează sau neutralizează influența factorilor criminogeni, asupra infracțiunilor din domeniul transportului rutier. La rândul său, măsurile de prevenire se realizează prin intermediul influențării asupra părților componente ale mecanismului „mijloc de transport – conducător al mijlocului de transport – situație rutieră”.

Măsurile speciale de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier includ controlul asupra respectării regulilor circulației rutiere, identificarea și înlăturarea circumstanțelor care contribuie la apariția situației de accident (îmbunătățirea stării drumurilor, a mijloacelor de transport, a calificării conducătorilor de vehicule); elucidarea și înlăturarea cauzelor și condițiilor unor infracțiuni concrete, prevenirea recidivei, realizarea diferitor măsuri în rândul persoanelor care interacționează cu vehiculele (conducătorii auto profesioniști, persoane care se ocupă cu deservirea, diagnosticarea și reparația vehiculelor etc.), precum și în rândul participanților la trafic care manifestă un comportament victimologic. În calitate de exemplu al unei activități de prevenire specială în domeniul vizat menționăm complexul de măsuri preventive cu genericul „Atenție – copii!” în vederea profilaxiei traumatismului rutier în rândul copiilor [44, p. 28].

La astfel de activități se mai referă: controlul asupra respectării regulilor securității circulației și a exploatării mijloacelor de transport; curmarea încălcărilor în domeniului transportului rutier; aplicarea sancțiunilor față de persoanele care au comis încălcări în domeniul transportului rutier; stabilirea și înlăturarea factorilor care contribuie la crearea unor situații de accident; educația juridică a conducătorilor de vehicule, a personalului care deservește mijloacele de transport, precum și a altor participanți la traficul rutier [215].

Activitatea desfășurată în vederea prevenirii infracțiunilor în domeniul transportului rutier poate avea rezultate eficiente în condițiile desfășurării acesteia la etapa inițială cu potențialii delincvenți. O astfel de activitate este în competența organelor de supraveghere departamentală și interdepartamentală asupra securității funcționării transportului în țară.

De exemplu, competențele Ministerului Afacerilor Interne în domeniul traficului rutier sunt:

a) exercitarea controlului interdepartamental asupra respectării prevederilor actelor legislative și ale actelor normative din domeniul traficului rutier;

b) coordonarea, pe domenii de competență, a activităților de ridicare a gradului de organizare și de siguranță a traficului rutier;

c) asigurarea dirijării, supravegherii și controlului traficului rutier cu mijloace de măsurare, legalizate și verificate metrologic, conform cerințelor actelor normative în vigoare;

d) exercitarea controlului asupra vehiculelor în privința corespunderii lor cu normele de siguranță a traficului rutier;

e) exercitarea controlului asupra calității lucrărilor din domeniile: de exploatare, întreținere, reparare și inspecție tehnică periodică, efectuate de persoane care practică activitate de întreprinzător în aceste domenii;

f) monitorizarea evoluției fenomenului accidentar și reflectarea în mass-media a stării de lucruri din traficul rutier, a modului în care participanții la trafic respectă legislația privind siguranța lui;

g) asigurarea activității echipelor de intervenție rapidă pentru întreprinderea măsurilor de urgență în cazul producerii de accidente în trafic rutier;

h) organizarea după programe a instruirii angajaților poliției patrule, serviciului de pompieri, ai altor structuri specializate privind acordarea de prim ajutor medical persoanelor care au avut de suferit în accidente în trafic rutier;

i) eliberarea permiselor speciale pentru conducătorii de autovehicule speciale de încălzire și de comunicație specială la absolvirea cursurilor de instruire în cadrul unui centru de formare profesională din subordine, coordonarea itinerarelor pentru efectuarea instruirii practice în conducerea autovehiculelor pe drumurile publice prin intermediul ghișeului unic al autorității de licențiere;

j) ținerea evidenței centralizate a contravențiilor din domeniul traficului rutier și a sancțiunilor aplicate, eliberarea către solicitanți a certificatelor de cazier contravențional, a certificatelor cu privire la accidentele rutiere, a actelor juridice cu privire la neridicarea în procesul de constatare a contravențiilor a permisului de conducere, a certificatului de înmatriculare a vehiculului și/sau a plăcilor de înmatriculare;

k) coordonarea schemelor de transportare a încărcăturilor de mare tonaj, cu gabarit depășit și a încărcăturilor periculoase;

l) escortarea coloanelor oficiale [45, art. 7].

Prin urmare, bazându-ne pe interconexiunea existentă între măsurile de prevenire generală și specială, ne vom axa preponderent, pe problemele prevenirii speciale. Prevederile conceptuale enunțate permit de a atribui la măsuri speciale de prevenire nu doar pe cele cu caracter juridico-penal, dar și cu caracter economic, social, politic, cultural-educativ etc., dacă ele sunt orientate spre prevenirea criminalității în domeniul transportului rutier.

Ținem să remarcăm că există și alte criterii de delimitare a măsurilor de prevenire în generale și speciale. Astfel, în doctrina de specialitate sunt evidențiate următoarele trăsături care deosebesc măsurile generale și speciale ale prevenirii criminalității:

1. orientarea măsurilor întreprinse nemijlocit spre prevenirea săvârșirii unor noi infracțiuni, a unor tipuri distincte de criminalitate sau a unor infracțiuni concrete;

2. arsenalul mijloacelor de prevenire specială se caracterizează prin interacțiunea unor măsuri cu caracter administrativ, educativ, social și juridic menite să acționeze nemijlocit asupra criminalității;

3. subiecții prevenirii speciale a infracțiunilor sunt structurile organizatorice și personalul pentru care lupta cu criminalitatea constituie una din principalele atribuții [146, p. 289].

După cum este lesne de observat, principalul criteriu de apreciere a măsurilor de prevenire specială este competența subiecților implicați în astfel de activitate, care trebuie să fie una de ocrotire a normelor de drept. Așadar, prevenirea specială este examinată la nivel general, de grup și individual.

La nivel general, prevenirea specială se realizează sub forma unor programe departamentale și interdepartamentale de luptă cu criminalitatea. În ele este prevăzut un sistem de măsuri orientat spre prevenirea unor tipuri concrete de criminalitate sau a fenomenului infracțional în ansamblu pe un anumit teritoriu (țară, regiune, localitate etc.).

Procesului prevenirii infracțiunilor din domeniul transportului rutier la nivel de grup i se acordă mai puțină atenție, reieșind din următoarele considerente.

În primul rând, este dificil de a reuni participanții la traficul rutier, inclusiv conducătorii de autovehicule, într-un singur grup, care s-ar supune unor măsuri comune de influențare. Într-un mod sau altul, în acest caz poate fi vorba doar despre prevenirea individuală, realizată în privința participanților reali sau potențiali ai circulației rutiere.

În al doilea rând, factorii de bază ai criminalității în domeniul transportului rutier influențează asupra particularităților activismului social dintr-o anumită localitate inclusiv asupra proceselor de dirijare a fluxurilor rutiere. Iar aceasta, la rândul său, reprezintă nivelul general al prevenirii speciale.

În ceea ce privește prevenirea specială a infracțiunilor la nivel individual, menționăm că la etapa primară aceasta se realizează în privința indivizilor aflați în faza incipientă a criminalizării lor. În literatura criminologică, etapa respectivă mai este numită „prevenire individuală timpurie”.

Reieșind din rezultatele obținute, considerăm că prevenirea individuală a infracțiunilor din domeniul transportului rutier a consta în următoarele. Înainte de toate, este necesar de implementat diverse măsuri care ar contribui la formarea culturii juridice a anumitor categorii de participanți la traficul rutier. În acest sens, urmează de aplicat mai intens mijloacele de educare focusată asupra elevilor și adolescenților (viitori potențiali conducători auto și alți participanți la traficul rutier) prin intermediul diferitor surse de comunicare. Caracterul individual constă în faptul că obiect al profilaxiei nu devin toate persoanele, ci doar cele mai criminogene și victimogene grupuri formate în virtutea diferitor circumstanțe (trafic rutier dificil în apropierea instituțiilor de învățământ, creșterea numărului de victime sau infractori din rândul persoanelor care reprezintă o anumită organizație etc.).

Următorul tip de prevenire individuală a acestui gen de infracțiuni se realizează în privința persoanelor care au săvârșit sau săvârșesc o infracțiune. Luând în considerație faptul că criminalizarea infractorilor care au comis din neglijență infracțiuni în domeniul transportului rutier este în corelație cu calitatea sistemului de instruire a conducătorilor auto, măsurile legate de instruirea acestora pot fi atribuite la al doilea tip de prevenire individuală.

De asemenea, reieșind din faptul că criminalizarea conducătorilor auto are loc și în legătură cu unele deficiențe în activitatea poliției patrulare, este necesar de propus măsuri orientate spre optimizarea activității acestei structuri polițienești. În acest caz, în calitate de obiect nemijlocit al prevenirii apare activitatea angajaților poliției patrulare, iar ca obiect indirect - conducătorii de vehicule și alți participanți la traficul rutier.

Al treilea tip de prevenire individuală cuprinde persoanele care au săvârșit o infracțiune și au fost condamnate. În situația respectivă, se tinde spre realizarea scopurilor resocializării infractorilor și corijării calităților social-periculoase (negative) ale acestora.

Ultimul tip de prevenire individuală a infracțiunilor din domeniul transportului rutier vizează persoanele care au ispășit o pedeapsă penală, dar care se află la evidență în scopul prevenirii recidivei. Convențional, acest tip de prevenire este numit „postpenitenciar”.

Dat fiind faptul că în urma studiilor s-a ajuns la concluzia privind lipsa unor calități social-periculoase tipice ale personalității care a comis o infracțiune în domeniul transportului rutier, considerăm că ultimele două tipuri de prevenire individuală nu pot fi reprezentate în anumite

forme concrete de măsuri antiinfracționale. Compensarea acestora urmează a fi realizată în cadrul primelor două nivele de prevenire.

Cu referire la al doilea, al treilea și al patrulea obiect al prevenirii (personalitatea conducătorului auto, funcționarii poliției patrule și alți participanți la traficul rutier) la nivel general, este necesar să propunem un șir de măsuri, utilizând la maximum potențialul mijloacelor de informare în masă. Astfel de măsuri mai sunt numite convențional „moral-spirituale”, fiind orientate spre coordonarea activității ce vizează interesele securității rutiere.

Analiza succintă a prevederilor teoretice legate de prevenirea infracțiunilor din domeniul transportului rutier impune și abordarea subiecților implicați în acest proces. Astfel, în literatura de specialitate aceștia sunt divizați în trei grupuri.

Din primul grup fac parte organele administrației publice centrale și locale, precum și formațiunile obștești care nu au atribuții nemijlocite de ocrotire a normelor de drept.

Grupul al doilea este constituit din:

1. organele de stat care îndeplinesc funcții de ocrotire a normelor de drept;
2. organele obștești de stat care au funcții de ocrotire a normelor de drept (de exemplu, comisiile pentru problemele minorilor de pe lângă consiliile locale);
3. structurile private și obștești care contribuie la realizarea sarcinilor de ocrotire a normelor de drept [143, p. 184-185].

Prin urmare, constatăm că nu există limitări în selectarea subiecților prevenirii infracțiunilor în domeniul transportului rutier. Totodată, o listă completă a acestor subiecți poate fi evidențiată doar după propunerea unor măsuri concrete de prevenire.

Concluzionând asupra celor relatate, este important de a preciza următoarele aspecte legate de prevenirea criminalității în domeniul transportului rutier:

În calitate de obiect al prevenirii sunt:

- a) centrele activismului social din orașele mari;
- b) personalitatea conducătorului auto care a săvârșit o infracțiune din imprudență;
- c) poliția patrule și funcționarii săi;
- d) elementele unei situații concrete.

Prevenirea individuală în privința infractorilor care au comis din imprudență infracțiuni în domeniul transportului rutier este oportun de a fi divizată în două etape:

1. prevenirea timpurie;
2. prevenirea la etapa criminalizării primare.

Specificul măsurilor de prevenire și alegerea subiecților prevenirii depinde de specificul obiectului prevenirii.

Propunerea măsurilor în vederea neutralizării factorilor unei situații concrete se referă, în deosebi, la prevenirea specială și poate avea valoare practică în procesul elaborării programelor naționale de asigurare a securității circulației rutiere.

Caracterizând starea de lucruri privind prevenirea accidentelor rutiere, urmează să recunoaștem că organizarea activității cu pietonii – cea mai vulnerabilă categorie de participanți la trafic, practic a decăzut din vizorul subiecților ce desfășoară activitatea de asigurare a securității circulației rutiere. Anual, din neatenția acestora, este provocat practic fiecare al treilea accident rutier. Pe seama lor se află aproximativ 40% din cazurile de deces și vătămări din numărul total de victime ale accidentelor rutiere. Această categorie de participanți la circulația rutieră (pietoni) au decăzut nu doar din vizorul organelor ce asigură securitatea circulației rutiere, dar și a organelor de urmărire penală [8, p. 44].

O atenție deosebită în prevenirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier se acordă *luptei cu consumul băuturilor alcoolice* de către conducătorii auto și alți participanți la trafic. Alcoolul în orice cantitate diminuează brusc posibilitatea alegerii unor soluții corecte într-o situație rutieră dificilă și mărește considerabil timpul de reacție. În afară de aceasta, alcoolul se păstrează în organismul persoanei o perioadă de timp mai îndelungată, fapt care face nesigură conducerea mijlocului de transport chiar și a doua zi după consumul acestuia [110, p. 51].

Majoritatea autorilor indică că contracararea problemei în cauză poate fi realizată doar printr-o abordare complexă a acesteia, inclusiv prin intensificarea măsurilor profilactice. Unii autori [161] menționează că „Prevenirea consumului excesiv de alcool începe de la informarea despre particularitățile influenței alcoolului asupra organismului, în special asupra capacității de a conduce mijlocul de transport. Respectiv informații, nu doar că îi va face pe conducătorii auto să se abțină de la conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate, dar va implica și societatea în lupta cu respectivul fenomen.

În al doilea rând, influența de profilaxie asupra victimității participanților la circulația rutieră din partea organelor de drept este nesemnificativă iar Republica Moldova, comparativ cu statele europene, cedează pozițiile în ceea ce ține organizarea și eficiența respectivei activități.

În baza experienței pozitive a altor state în domeniul contracarării fenomenului conducerii mijlocului de transport în stare de ebrietate, este important de a amplifica componenta de profilaxie și măsurile preventive (informative, social-psiho-logice, tehnice, medicale etc.), în soluționarea complexă a respectivei probleme, fapt care va contribui cu adevărat la un rezultat eficient.

Un program specific de reabilitare a persoanelor condamnate pentru infracțiuni săvârșite pe fondul conducerii autovehiculelor sub influența băuturilor alcoolice, desfășurat în cadrul

proiectului “Drink & Drive” Moldova, este implementat de către Institutul de Reforme Penale în parteneriat cu Serviciile de Probațiune din Moldova, România și Olanda.

Programul „Drink & Drive” este implementat într-un cadru judiciar de către consilierii de probațiune care au fost instruiți în calitate de formatori. Participanții la program sunt bărbați și femei care au fost condamnați pentru conducerea autovehiculului sub influența alcoolului. Pe lângă participarea la program, acestora li se aplică de asemenea sancțiuni judiciare, cum ar fi achitarea amenzilor și/sau suspendarea permisului de conducere [48, p. 5].

Programul oferă participanților posibilitatea să-și îmbunătățească atitudinea față de conducerea vehiculului în condiții de siguranță la trafic și să-și analizeze intențiile lor de comportament. În special, programul se concentrează pe sporirea gradului de conștientizare și de înțelegere a comportamentului lipsit de siguranță în trafic, pe consolidarea cunoștințelor și elaborarea strategiilor, pe dezvoltarea abilităților pentru prevenirea conducerii sub influența alcoolului [48, p. 5].

Studiile internaționale recente au demonstrat valoarea enormă a aplicării pozitive a activității poliției rutiere, în particular în combinație cu implicarea comunității și conștientizarea publică pentru a consolida susținerea activităților polițienești. De exemplu, o campanie agresivă referitor la condusul auto sub influența alcoolului implementată de poliția rutieră prin testarea obligatorie a respirației a arătat reduceri substanțiale ale accidentelor rutiere pe timp de noapte. Implementarea a redus accidentele, însă reducerile ar fi fost mult mai mari dacă erau combinate cu campaniile media și de conștientizare publică locală’ [58, p. 13].

În contextul problemelor examinate considerăm a fi oportun completarea Codului contravențional al Republicii Moldova [17] cu un articol nou 233¹ „Conducerea vehiculului de către o persoană aflată în stare malativă”. Necesitatea introducerii normei respective este condiționată de faptul că atât în cazul ebrietății alcoolice, cât și al celei narcotice, acțiunile conducătorului auto pot avea semne ale unui stil periculos de conducere.

Prin stil periculos de conducere urmează de înțeles o astfel de manieră care se deosebește evident de maniera de conducere a unui șofer onest. Sub aspectul dat, rolul de bază îl joacă caracterul vădit, adică al unei încălcări evidente a regulilor circulației rutiere, precum și caracterul periculos, adică pericolul real la care este expusă viața și sănătatea cetățenilor. Maniera periculoasă de conducere se poate exprima prin încălcarea regimului de viteză, ieșirea pe banda opusă de deplasare, perturbarea traiectoriei de deplasare, crearea impedimentelor pentru alte mijloace de transport etc. Cu alte cuvinte, o astfel de circulație care poate fi apreciată de la prima vedere ca fiind periculoasă, iar în unele cazuri ca agresivă.

Consumând medicamente, atât la prescripția medicului, cât și de sine stătător, conducătorul mijlocului de transport de fiecare dată trebuie să se asigure că substanțele care se conțin în medicament, nu vor putea influența asupra funcției locomotorii a organismului. Desigur, în condiția în care el va conduce mijlocul de transport.

Instrucțiunea de administrare a preparatului include un punct distinct, prevăzut expres pentru astfel de cazuri. De exemplu, producătorii medicamentelor antialergice indică în instrucțiune influența asupra conducerii mijlocului de transport, evidențiind faptul că pe perioada tratamentului este necesar de abținut de la activități potențial periculoase, care necesită o concentrare sporită a atenției și a rapidității reacțiilor locomotorii. Faptul dat mărturisește despre influența unor substanțe conținute în medicamente, asupra funcționării organismului uman. În condițiile unei influențe puternice a acestora, sunt posibile cazuri de apariție a unei situații periculoase care ar putea să degenereze în accident rutier, deoarece conducătorul auto nu poate, în măsură deplină, să dirijeze acțiunile sale, să țină sub control situația, precum și să ia o decizie corectă și rapidă de apreciere a situației în vederea evitării urmărilor negative.

Multe preparate provoacă somnolență, amețeală, halucinații, fierbințeală, frisoane etc. În cazul dat nu are importanță forma maladiei - cronică sau acută. Este important cum influențează ea asupra comportamentului persoanei în momentul conducerii mijlocului de transport. În opinia noastră, un pericol sporit îl pot prezenta maladiile însoțite de dureri acute. Din ele fac parte maladiile gastrointestinale, gripa, infecțiile respiratorii acute. De asemenea, prezintă pericol neurozele care pot apărea pe fondul aflării șoferului o perioadă îndelungată de timp la volanul mijlocului de transport.

În condițiile prezenței unei maniere periculoase de a conduce, reprezentanții poliției patrulare trebuie să aibă temeiuri și împuterniciri depline de a examina documentele conducătorului de vehicul. În cazul unor semne evidente ale unei maladii (disfuncții în coordonarea mișcărilor, vorbire incoerentă, respirație dereglată, somnolență, culoare palidă a feței, semne de temperatură ridicată etc.) reprezentanții poliției patrulare ar avea motive să-i îndrepte la un control medical. Dacă în urma controlului se va stabili că el este bolnav, fie că sângele său conține o substanță, în recomandările căreia este contraindicat de a conduce mijloace de transport, atunci angajatul poliției patrulare va avea toate temeiurile de a-l atrage la răspundere contravențională. Măsura de pedeapsă trebuie să fie mai blândă comparativ cu pedeapsa aplicată față de șoferii care conduc în stare de ebrietate alcoolică sau narcotică, deoarece în cazul dat lipsește motivul huliganic.

De aceea, art. 233¹ Cod contravențional al Republicii Moldova urmează a fi formulat în următoarea redacție: „*Conducerea vehiculului de către o persoană aflată în stare malativă,*

precum și consumul unor medicamente care conțin substanțe incluse în nomenclatorul substanțelor interzise pentru a fi consumate de către conducătorii de vehicule, însoțită de încălcarea prevederilor Regulamentului circulației rutiere sau a normelor de conducere preventivă,

se sancționează cu amendă de la 100 la 150 unități convenționale” .

Nomenclatorul substanțelor interzise trebuie să fie elaborat de către specialiști în domeniul medicinei și să conțină toate substanțele, care au un caracter limitativ în privința conducerii unui mijloc de transport.

Perfecționarea bazei legale, ridicarea nivelului de pregătire profesională, sporirea nivelului de securitate în mijloacele de transport vor influența, fără îndoială, asupra numărului de infracțiuni din domeniul transportului rutier, însă cea mai eficientă metodă de prevenire și diminuare a acestora va fi conștientizarea de către participantul la traficul rutier a gravității consecințelor survenite în urma încălcărilor săvârșite de către el. Doar în acest caz putem vorbi despre o tendință de diminuare a numărului infracțiunilor rutiere, deoarece cauza lor de bază este factorul uman.

4.3. Probleme legate de perfecționarea măsurilor de prevenire generală și specială a infracțiunilor în domeniul transportului rutier

Fiind condiționată de mulți factori, siguranța traficului rutier reprezintă o problemă complexă, soluționarea căreia necesită o abordare de sistem la nivel național.

Practica internațională demonstrează, că sistemul de management al siguranței rutiere, modern și durabil pentru infrastructura rutieră, trebuie să includă măsuri și prevederi legale și instituționale adecvate și eficiente, cât și tehnici sau metode ce vor fi folosite de agențiile responsabile de organizarea circulației rutiere.

Managementul siguranței rutiere este un proces care implementează eficient politicile de siguranță rutieră, incluzând grupurile organizate, coordonarea intervențiilor de siguranță rutieră menite să reducă decesele și accidentele din trafic, fiind în mod tradițional, o responsabilitate a sectorului public. În acest context, urmează să fie stabilite clar obligațiile autorităților publice, de domeniul de competență al cărora ține controlul factorilor care influențează sistemul în care operează participanții la trafic: pregătirea și informarea participanților la trafic, legislația și reglementările de circulație, controlul și sancțiunile, dezvoltarea infrastructurii rutiere, legislația care se aplică vehiculelor, organizarea serviciilor de urgență și asistență medicală [11, p. 185-186].

Urmează de menționat că, în plan internațional, majoritatea propunerilor țin de metode tehnico-inginerești de soluționare a problemelor securității circulației rutiere în baza unor programe speciale în condițiile unei stabilități relative a procedurilor de regularizare a circulației rutiere. În Republica Moldova se observă o tendință opusă, de bază fiind abordarea normativă față de soluționarea problemei în cauză. Astfel, pe parcursul a 27 de ani reacția statului la problema securității circulației rutiere rămâne neschimbată. Creșterea numărului de accidente conduce la adoptarea unor norme juridice, orientate spre înăsprirea răspunderii pentru încălcările în domeniul respectiv. Răspunderea era înăsprită, însă astfel de soluții provocau reacții de protest al persoanelor indignate de sancțiuni excesive.

În opinia noastră, prin astfel de politici în domeniul asigurării securității circulației rutiere este dificil de a înregistra rezultate bune. Acest fapt este demonstrat prin analiza statistică a stării și dinamicii infracțiunilor în domeniul circulației rutiere.

Având în vedere dezideratul Republicii Moldova privind aderarea la Uniunea Europeană, un rol important revine modernizării sectorului transporturilor, în special sub aspectul sporirii securității traficului rutier. În această ordine de idei, în luna martie a anului 2010, Republica Moldova a semnat rezoluția ONU privind declararea anilor 2011-2020 „Decada acțiunilor în domeniul siguranței rutiere” și și-a asumat responsabilitățile ce decurg din aceasta, printre care și obiectivul de a reduce cu 50% numărul accidentelor până în anul 2020.

Reieșind din seriozitatea problemelor cu care se confruntă Republica Moldova la acest capitol, Guvernul prin Hotărârea nr.1214 din 27 decembrie 2010 aprobă Strategia națională pentru siguranță rutieră [68], care stabilește drept obiectiv prioritar constituirea unei baze pentru o politică de siguranță rutieră eficientă și durabilă, ce include organizarea domeniului siguranței rutiere din punct de vedere strategic și instituțional, crearea unui sistem eficient de management în domeniul siguranței traficului rutier, precum și creșterea gradului de conștientizare a siguranței rutiere la nivel național.

Astfel, pentru realizarea obiectivelor menționate se impune ajustarea cadrului legal în vederea stabilirii clare a atribuțiilor instituțiilor abilitate în domeniul siguranței rutiere conform sectoarelor de competență, implementării mecanismelor și instrumentelor recomandate de practica internațională, asigurării susținerii acțiunilor întreprinse, precum sporirii responsabilității tuturor actorilor implicați în acest proces, actul legislativ de bază ce

reglementează relațiile juridico-sociale din domeniul circulației și siguranței rutiere fiind Legea nr.131-XVI din 7 iunie 2007 privind siguranța traficului rutier [45].

În complexul măsurilor planificate de către stat în domeniul asigurării securității circulației rutiere, Strategia națională pentru siguranță rutieră include următoarele activități:

- a) îmbunătățirea organizării siguranței rutiere la nivel central;
- b) descentralizarea activității de siguranță rutieră;
- c) înființarea Agenției Naționale pentru Siguranță Rutieră;
- d) înființarea Centrului Unic pentru Evidență și Monitorizare în cadrul Agenției Naționale pentru Siguranță Rutieră;
- e) înființarea unei baze de date a accidentelor rutiere;
- f) înființarea fondului de siguranță rutieră;
- g) implementarea Sistemului național unic pentru apeluri de urgență cu numărul unic european 112 (Sistemul 112);
- h) elaborarea sistemului de implementare a auditului de siguranță rutieră la nivel național;
- i) pregătirea profesională a personalului de specialitate;
- j) înființarea consiliilor raionale de siguranță rutieră și a comisiilor de accidente [68].

După cum am menționat anterior, o influență negativă asupra stării criminalității în domeniul transportului rutier îl au factorii cu caracter economic. Mulți subiecți economici care desfășoară activitate comercială în domeniul transportului de mărfuri și pasageri, pentru obținerea unui venit suplimentar stimulează deplasarea cu viteze sporite pe trasee fără o asigurare tehnică adecvată a mijloacelor de transport și o selectare minuțioasă a conducătorilor de vehicule. Un astfel de fenomen, în cazul pasivității statului, se răsfrânge negativ asupra securității circulației rutiere. Utilizând metodele constrângerii și convingerii, urmează de promovat o influență de profilaxie asupra unor astfel de subiecți economici.

În soluționarea problemelor ce țin de profilaxia prin activități educative ar fi utile astfel de măsuri cum ar fi studierea obligatorie a cursurilor de securitate a circulației rutiere în instituțiile de învățământ general, desfășurarea unor acțiuni interstatuale și internaționale în vederea asigurării securității circulației rutiere, organizarea unor conferințe, participarea în calitate de membru în asociații internaționale de asigurare a securității circulației rutiere etc.

La desfășurarea lucrărilor în vederea perfecționării actelor normative în domeniul asigurării circulației rutiere urmează de examinat problema perfecționării regulilor circulației rutiere.

Totodată, urmează de atras atenția asupra faptului că eficiența influențării juridice depinde nu doar de mărimea sau tipul pedepsei pentru o ilegalitate, dar și de calitatea diferențierii (individualizării) răspunderii și a condițiilor inevitabilității ei. Despre posibilitatea și necesitatea diferențierii răspunderii penale am menționat anterior. În cazul răspunderii contravenționale, în opinia noastră, este important de respectat următorul principiu: cu cât este mai periculoasă încălcarea pentru securitatea circulației rutiere cu atât mai aspru respectiva contravenție urmează a fi pedepsită.

O premisă a elaborării unor măsuri eficiente de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier ar fi studierea personalității delincventului, precum și a situației concrete, a caracteristicilor tehnice a mijlocului de transport și stabilirea rolului lor în mecanismul genezei infracțiunii [8, p. 25].

Un rol deosebit în rândul măsurilor de prevenire trebuie să-l ocupe măsurile juridico-penale de luptă cu infracțiunile în domeniul transportului rutier prin intermediul influențării psihologiei cetățenilor cu scopul înlăturării cauzelor ce țin de persoană (viziuni negative, manifestarea unor instincte etc.) care stau la baza comportamentului ilegal.

Specificul mecanismului prevenirii juridico-penale impune și formele sale concrete ale cercetării juridico-penale fără a depăși cadrul științei juridico-penale. În orice cercetare științifică este mult mai eficientă o cercetare complexă a problemei. Astfel, susținem opiniile autorilor care consideră a fi oportună studierea problemelor rolului de prevenție a dreptului penal în complex cu alți factori [80, p. 49].

În afară de aceasta, pentru desfășurarea unei diferențieri cât mai obiective a răspunderii, propunem de a concentra influența juridică de prevenție asupra persoanelor care fac parte din tipul „fraudulos” de delincvenți. În acest sens, la determinarea mărimii pedepsei penale sau contravenționale propunem de a ține cont de numărul, caracterul și gradul prejudiciabil al încălcărilor anterioare ale regulilor circulației rutiere. Pentru aceasta este necesar de indicat instanțelor de judecată despre oportunitatea obținerii unor informații despre astfel de încălcări în cazul examinării unor cauze contravenționale sau penale din categoria respectivă.

Avem în față două fenomene: accidentele rutiere (fără victime și cu victime) și criminalitatea în domeniul transportului rutier. Criminalitatea în domeniul transportului rutier este o parte a fenomenului accidentelor rutiere, însă posedă anumite caracteristici specifice nu doar datorită unor semne juridice, dar și ca rezultat al unor particularități sociale.

A priori trebuie să susținem că asanarea componentei social-economice va diminua numărul accidentelor rutiere iar ca urmare și traumatismul și mortalitatea pe trasee. Deoarece mortalitatea este un atribut indispensabil al criminalității în domeniul transportului rutier,

diminuarea numărului accidentelor rutiere va duce la diminuarea criminalității în domeniul transportului rutier. Însă o astfel de afirmație ar fi precocă.

Să ne întoarcem la rezultatele obținute în capitolul trei al cercetării. Am stabilit că accidentele rutiere ca metasistemă are relații intrasistemice și externe complexe cu particularități ale activismului social al societății care sunt descrise prin efectul excluderii în urma unei analize diferențiate ale accidentelor rutiere la trei niveluri: totalitatea accidentelor rutiere, accidentele rutiere (cu victime) și accidentele rutiere cu efecte juridico-penale (în esență criminalitatea în domeniul transportului rutier).

Specificul relațiilor descrise se exprimă în particular prin faptul că nivelul criminalității în domeniul transportului rutier este cu atât mai scăzut cu cât este mai ridicat nivelul accidentelor în transport iar parțial a accidentelor rutiere (adică cu diferite categorii de victime).

Acest fapt presupune că asanarea directă în domeniul social și economic nu poate conduce automat la diminuarea criminalității în domeniul transportului rutier, deoarece mecanismul de influențare este mult mai complex.

Să aducem un simplu exemplu. Creșterea bunăstării populației va conduce la accelerarea tempourilor de creștere a parcului de autovehicule și a reînnoirii sale (creșterea puterii autoturismelor). Prin urmare, va crește presiunea pe drumurile existente și a intensității fluxurilor rutiere. Faptul dat va conduce la uzura drumurilor, apariția unui număr mare de ambuteiaje și a lungimii lor iar ca urmare diminuarea vitezei de deplasare. Drept rezultat accidentele rutiere după potențialul lor vor deveni mai puțin periculoase, va avea loc majorarea nivelului accidentelor în general iar parțial și a accidentelor rutiere cu victime. Totodată nivelul criminalității în domeniul transportului rutier va înregistra o descreștere, în special pe indicatorii mortalității.

În prezent acest proces poate fi observat în regim *on line* în orașele în care infrastructura existentă nu face față fluxurilor rutiere iar circulația rutieră în dinamică tot mai mult se complică datorită ambuteiajelor și uzării rapide a drumurilor.

Este însă posibilă și o situație inversă. Concepțiile teoretice privind prevenirea criminalității susțin că înrăutățirea stării materiale a populației conduce la creșterea nivelului criminalității și a componentelor sale. Totodată acest precept nu este pe deplin aplicabil criminalității în domeniul transportului rutier.

Dacă vom modela situația, când veniturile populației vor cădea, iar prețurile la carburanți vor crește substanțial, atunci exploatarea transportului individual, iar în unele cazuri și a transportului de serviciu, pentru mulți va deveni un lux. Cu alte cuvinte în aceste condiții circulația rutieră se va diminua. În rezultat, cu verosimilitate mare, vom obține o descreștere

rapidă a criminalității în domeniul transportului rutier precum și a numărului total de accidente rutiere iar pe lângă aceasta și o cădere a potențialului economic al statului din cauza lipsei comunicațiilor rutiere.

După cum observăm, mecanismul influențării securității circulației rutiere de pe pozițiile concepțiilor prevenirii generale a criminalității este mai complex decât s-ar părea la prima vedere. Însă și anumite investiții directe în domeniul circulației rutiere în perspectivă pot da un efect neașteptat. Vom demonstra acest fapt prin refracția modelului nostru teoretic a sistemului accidentelor rutiere.

Reconstruirea drumurilor existente și majorarea capacității lor va conduce la dispariția ambuteiajelor și va diminua considerabil numărul total al accidentelor rutiere. Iar pe de altă parte, aceasta va conduce la majorarea vitezei în trafic fapt care va ridica pericolul producerii accidentelor cu victime. Acești indicatori sunt particularități ale criminalității în domeniul transportului rutier de pe pozițiile laturii obiective ale componenței de infracțiune.

De aceea, pentru ca măsurile orientate spre diminuarea numărului de accidente rutiere să posede un potențial anticriminogen, este necesar de ținut cont de legitățile determinate de către noi la analiza interconexiunilor fenomenelor criminalității în domeniul transportului rutier și a accidentelor rutiere în ansamblu.

Pentru a lua la control un anumit fenomen, trebuie să ne închipuim exact cum lucrează acest sistem precum și urmările care vor surveni în urma unor sau altor schimbări. Cele mai semnificative legități în interiorul metasistemului accidentelor rutiere pentru activitatea de prevenire a acestora pot fi descrise după cum urmează:

1. Diminuarea numărului accidentelor rutiere va conduce la scăderea traumatismului, deoarece între acești indicatori există o relație funcțională;
2. Diminuarea numărului accidentelor rutiere nu conduce la micșorarea mortalității, deoarece ultimul indicator are un mecanism de determinare puțin diferit și mai complex decât cel al traumatismului;
3. Diminuarea numărului accidentelor rutiere va conduce la creșterea numărului infracțiunilor în domeniul transportului rutier deoarece situațiile concrete în trafic vor deveni mai criminogene după potențialul lor. Nivelul mortalității participanților la traficul rutier și gravitatea traumelor vor crește.

Reieșind din rezultatele cercetărilor efectuate de către noi, la momentul de față sunt posibile două căi ale fixării dinamicii negative a criminalității în domeniul transportului rutier inclusiv și a indicatorilor mortalității în rezultatul accidentelor rutiere.

Primul din ele este mai puțin costisitor însă destul de eficient. Pentru aceasta, în primul rând, trebuie de stimulat creșterea parcului de autoturisme și înnoirea sa cu unități dotate cu sisteme moderne și funcționale de securitate pasivă. Acest fapt va îngreuna circulația prin oraș cu viteze maxime în schimb va exclude posibilitatea producerii accidentelor rutiere la viteze mari iar prin urmare și cu consecințe juridico-penale.

În al doilea rând se impune o organizare mai eficientă a primului ajutor medical în cazul accidentelor rutiere [104, p. 8]. Deoarece aprecierea juridică a accidentelor rutiere de pe pozițiile Codului penal al Republicii Moldova nu se bazează pe caracterul faptei, ci pe caracterul urmărilor finale, salvarea oamenilor care în urma accidentelor rutiere au primit traume periculoase pentru viață, va influența pozitiv asupra indicatorilor mortalității.

În al treilea rând, deși este o măsură discutabilă de pe pozițiile criminologiei, considerăm că poate fi decriminalizată vătămarea gravă ori medie a integrității corporale sau a sănătății cauzată din imprudență inclusiv și în rezultatul accidentelor rutiere. Compensarea daunei pricinuite poate fi făcută prin măsuri de răspundere civilă iar astfel de fapte să fie trecute la categoria celor contravenționale cu un termen mare de privare de dreptul de a conduce mijlocul de transport.

Aceste măsuri, destul de simple în totalitatea lor, vor asigura o dinamică negativă a indicatorului mortalității și a traumelor grave, iar prin urmare vor oferi temeiuri de a vorbi despre eficiența politicii de stat în lupta cu criminalitatea în domeniul transportului rutier. Astfel, indiferent de comportamentul cetățenilor în trafic și gravitatea accidentelor rutiere, noi nu vom permite participanților să decedeze, iar riscul producerii unor accidente rutiere cu un astfel de potențial va fi adus la minim din contul circulației lente și a dezvoltării sistemelor de securitate pasivă.

Totodată această cale are un șir de neajunsuri substanțiale. Problema constă în faptul că este important nu doar scăderea nivelului criminalității în domeniul transportului rutier dar și asigurarea simultană a securității și continuității circulației rutiere.

Astfel, o influențare reușită a securității circulației rutiere când vor fi sub control atât accidentele rutiere cât și criminalitatea în domeniul transportului rutier, presupune o influențare și dirijare sistemică a potențialului accidental.

Rezultatele cercetărilor noastre permit a trasa toate direcțiile de bază al unei activități sistemice de prevenire. Aceste măsuri se înscriu în cadrul prevenirii speciale a criminalității în domeniul transportului rutier, pe care noi le atribuim la cea de-a doua variantă a soluționării problemei. După cum urmează din concluziile paragrafului precedent, pentru prevenirea specială

a criminalității în domeniul transportului rutier urmează să propunem măsuri în vederea influențării următoarelor obiecte:

1. centrele de activism social;
2. elementele unei situații concrete;
3. Inspectoratul Național de Patrulare și angajații săi.

La rândul său, numărul accidentelor rutiere, legate de mișcarea orășenilor spre locurile de odihnă, poate fi redus prin majorarea mobilității echipelor de patrulare. Astfel în zilele de sărbătoare, legate de deplasarea activă a orășenilor în afara urbei, precum și în condiții meteorologice bune, care predispun orășenii să se deplaseze la odihnă în afara orașului este necesar de îndreptat angajații poliției patrulare către obiectivele de odihnă. Dislocarea tradițională a posturilor în astfel de perioade este puțin eficientă deoarece activismul rutier în orașe î-și modifică ritmul său obișnuit. Și dimpotrivă aflarea posturilor poliției patrulare în noile centre de activism social în astfel de zile va avea un efect pozitiv și anume: renunțarea la depășirea limitei de viteză, renunțarea la consumul băuturilor alcoolice de către conducătorii mijloacelor de transport etc. În orașe în această perioadă drumurile sunt mai puțin aglomerate și cresc vitezele de deplasare. Prin urmare în această perioadă este necesar de asigurat securitatea pietonilor și de împiedicat deplasarea la viteze mari, pe porțiunile de drum cu pericol sporit.

Următorul obiect al prevenirii criminalității în domeniul transportului rutier *sunt elementele situației concrete.*

Reamintim că structura situației concrete cuprinde următoarele elemente:

1. participanții la accidentul rutier (conducătorii de vehicule, pasagerii, pietonii și animalele);
2. mijloacele de transport (mijloacele tehnice de deplasare, care corespund anumitor cerințe și particularități ale progresului tehnic al societății și particularităților organizării circulației rutiere);
3. condițiile în care a avut loc accidentul rutier. Ele sunt incluse în situația concretă ca elemente ale sale (variabile). La variabilele dirijate se referă cele care sunt create de om pentru organizarea și ordonarea circulației rutiere (indicatoarele rutiere, marcajul rutier, drumul, dispozitivele de semnalizare, bordurile, gardurile etc.). La variabilele relativ dirijabile sau nedirijabile ale situației concrete se referă astfel de factori care în primul rând nu sunt create de om și nu depind de voința sa, chiar dacă expresivitatea lor poate fi corectată prin contramăsuri (particularitățile anotimpului și timpului zilei, temperatura și umiditatea aerului înconjurător, precipitațiile, ghețușul, vântul etc.).

Cu privire la *persoanele participante la accidentul rutier*, vom vorbi la prevenirea individuală, care în opinia noastră trebuie să fie legată, în primul rând, de influențarea informațională asupra anumitor grupuri criminogene și victimogene (din rândul pietonilor și pasagerilor).

La rândul său, problema câinilor vagabonzi în orașele republicii complică situația pe trasee, deoarece majoritatea conducătorilor de vehicule încearcă să evite impactul cu ei prin orice metode posibile. În condițiile unui interval restrâns de timp pentru a reacționa, decizia conducătorului de vehicul motivată moral și susținută de mulți de a evita impactul cu animalele, atrage urmări mult mai grave. Să admitem că în unele cazuri conducătorii de vehicule pur și simplu se tem să-și accidenteze automobilul, însă în orice caz, optimizarea activității serviciilor pentru controlul asupra pisicilor și câinilor vagabonzi va permite evitarea situațiilor când conducătorul de vehicul, evitând impactul cu animalele, săvârșește o infracțiune din imprudență sau creează un pericol de accident.

Al doilea element al situației concrete sunt *vehiculele*. Vehiculul datorită caracteristicilor sale tehnice reprezintă o sursă de pericol sporit. În procesul interacțiunii sistemului „conducătorul de vehicul – vehiculul”, conducătorul de vehicul influențând vehiculul, realizează posibilitățile acestei subsisteme dirijate și anume potențialul pericol pentru alte persoane.

De aceea, pentru prevenirea coliziunilor frontale este necesar de a utiliza fâșii care separă fluxurile rutiere, fie de a exclude drumurile cu sensuri opuse de deplasare.

Pentru prevenirea coliziunilor laterale este oportun de a exclude intersecțiile ca atare, iar în locul lor este necesar de creat intersecții etajate.

O situație frecventă a infracțiunilor în domeniul transportului rutier este coliziunea mijlocului de transport cu un stâlp, soldată cu decesul conducătorului de vehicul sau a pasagerilor. Pentru astfel de cazuri este necesar de a instala borduri (de dorit să fie din categoria celor care atenuează lovitura), înălțimea cărora nu va permite autoturismului sau camionului să le surmonteze și să se lovească în stâlp fie să ajungă în chiuvetă și să se răstoarne. În majoritatea cazurilor aceste borduri vor împiedica și pietonii să iasă pe carosabil.

Desigur, măsurile respective sunt costisitoare, însă, destul de eficiente. Autoturismele, chiar și în cazul unor defecțiuni serioase (defecțiuni ale sistemului de rulare sau de frânare, explozia cauciucului etc.), vor pierde din viteză prin impactul lateral cu bordura. Bordurile înalte urmează a fi instalate în primul rând în locurile unde sunt înregistrate cele mai multe impacturi cu stâlpii sau derapări în chiuvetă.

După cum a demonstrat experiența criminologică, citirea unor lecții sau sistemul de amenzi aplicat persoanelor care încalcă, s-au dovedit a fi niște măsuri mai puțin eficiente. Având în

vedere cele menționate urmează de a exclude ieșirea pietonilor pe carosabil cu ajutorul celor mai eficiente instalații de îngrădire. Urmând experiența unor state europene, partea carosabilă poate fi îngrădită cu plasă rabbitz, care nu poate fi surmontată fără eforturi considerabile. Tot ea va preveni ieșirea animalelor hoinare pe carosabil.

O cerință importantă de pe pozițiile caracteristicii situației concrete este asigurarea frugalității sale. Aceasta trebuie asigurată prin intermediul componentelor variabile dirijate ale situației concrete (arhitectura drumurilor, mijloacele de semnalizare, semnele și marcajele rutiere). În rezultat fiecare situație concretă în procesul circulației rutiere trebuie reglementată printr-un număr minim de reguli fiind accesibilă atât pentru o situație extraordinară cât și pentru una obișnuită.

Fără îndoială, pentru fiecare situație, în procesul analizei comparate și interpretarea prevederilor Regulamentului circulației rutiere, vom putea găsi un algoritm al unui comportament corect și să tragem concluzii că conducătorul de vehicul a încălcat regulile circulației rutiere din cauza neatenției sau a lipsei cunoștințelor necesare. Nuanța constă doar în faptul că respectivul algoritm este destul de complex și este destinat mai mult pentru un cosmonaut decât pentru un conducător de vehicul.

În altă ordine de idei urmează de menționat că prin reforma din 2012, fosta Poliție Rutieră a fost transformată în Inspectoratul Național de Patrulare, iar în cadrul acestuia a fost creat Serviciul Tehnologii Informaționale. În cadrul acestui serviciu funcționează Centrul Unic de Monitorizare și Coordonare (CUMC).

Practica internațională denotă, că implementarea sistemelor automatizate de supraveghere a traficului rutier este opțiunea cea mai eficientă de sporire a nivelului de siguranță rutieră pe sectoarele cu un risc sporit de producere a accidentelor rutiere [3, p. 70].

Unul dintre obiectivele principale ale sistemului automatizat de monitorizare este reducerea vitezei medii la trafic. Studiile efectuate sub egida ONU în diferite țări ale lumii arată o corelare directă între viteză și accidente. De exemplu, majorarea vitezei doar cu 5% provoacă creșterea cu 22% a numărului de accidente rutiere soldate cu deces [2].

În pofida metehnelor sistemului de supraveghere video, a fost îmbunătățită situația la trafic: se înregistrează zilnic de la 400 până la 600 de încălcări ale Regulamentului de circulație rutieră, 90% dintre care sunt legate de încălcarea semnalelor semaforului, semnelor și marcărilor rutiere. Aproape jumătate din conducătorii auto încalcă regimul de viteză, încălcare ce pune cel mai frecvent viața în pericol [2].

După cum reiese din explicațiile funcționarilor poliției patrulare, precum și din relatările mijloacelor de informare, cu referire la sursele oficiale, camerele de supraveghere automatizată

asupra fluxurilor rutiere și a fixării încălcărilor de regulă sunt instalate în locurile cu un pericol sporit de producere a accidentelor. În opinia noastră această practică este discutabilă.

Deoarece scopul instalării camerelor de supraveghere constă în prevenirea infracțiunilor și a inevitabilității pedepsei, considerăm că acestea urmează a fi instalate, în primul rând, în regiunea locurilor unde sunt înregistrate cele mai multe infracțiuni în domeniul transportului rutier. Locurile de săvârșire a infracțiunilor în domeniul circulației rutiere sunt specifice și nu coincid din punct de vedere teritorial cu locurile cu un potențial sporit de producere a accidentelor rutiere.

Reieșind din concluziile noastre, instalarea camerelor de supraveghere trebuie să fie orientată spre locurile, unde conducătorii de vehicule pot dezvolta, și dezvoltă o viteză ridicată de deplasare. Fixarea încălcărilor pe camerele video va majora inevitabilitatea pedepsei, de exemplu, pentru depășirea limitei de viteză sau deplasarea la semnalul roșu al semaforului, fapt care va contribui la cultivarea respectului cetățenilor față de lege și va strâmtora modelele de comportament ilegal.

Influențările asupra elementelor relativ dirijate ale situației concrete sunt legate de posibilitățile administrației de a finanța serviciile rutiere, precum și de profesionalismul și onestitatea angajaților acestora. Credem că atunci când datele statistice reflectă o creștere a numărului accidentelor rutiere din cauze legate de starea drumurilor, în calitate de măsură specială poate fi propusă verificarea activității serviciilor rutiere de către organele procuraturii.

Complexitatea problemei evidențiate constă în faptul că există un sistem în cadrul căruia conducătorilor de vehicule implicați în accidente din cauza serviciilor rutiere nu ajung în instanța de judecată și nu sunt date publicității prin intermediul mass-mediei. Considerăm că în virtutea acestor circumstanțe, multe accidente rutiere produse din vina serviciilor rutiere sunt latente.

Ca măsură finală propusă de noi, ce ține de obiectul situației concrete, este reducerea vitezei fluxurilor rutiere. În acest sens sistemul de semafoare urbane trebuie să impună conducătorii mijloacelor de transport să conducă cu viteze reduse de deplasare. În cazul când conducătorul mijlocului de transport respectă regulile de circulație și se deplasează cu viteza de 40-50 km/h, el trebuie să întâlnească doar culoarea verde a semafoarelor. Și dimpotrivă, dacă viteza mijlocului de transport este ridicată, sistemul de semafoare trebuie să „înfrâneze” conducătorul de vehicul, adică el, în procesul mișcării, va întâlni regulat culoarea roșie a semaforului. Această problemă trebuie regulată în cadrul fiecărei localități. În afară de aceasta, este oportun ca în locurile cele mai frecvente de traversare de către pietoni a părții carosabile de îngustat drumul, fapt care îi va face pe conducătorii de vehicule să micșoreze viteza de deplasare.

Un obiect specific al prevenirii criminalității în domeniul transportului rutier este *organizarea activității poliției patrule.*

Respectiva problemă se află în permanență în câmpul atenției reprezentanților societății civile, politicienilor, și cercetătorilor.

Considerăm eficiența activității poliției patrule poate fi ridicată prin intermediul următoarelor măsuri:

1. modificarea sistemului dărilor de seamă în poliție inclusiv și în poliția patrule;
2. îmbunătățirea stării sociale a funcționarilor organelor de drept în societate;
3. informarea cetățenilor prin intermediul mass-mediei despre activitatea funcționarilor de poliție, reflectarea pe larg a cazurilor de manifestare de către aceștia a eroismului.

Situația are un efect negativ dublu. Pe de o parte, funcționarii poliției patrule se compromit în ochii cetățenilor, deoarece activitatea lor este percepută ca fiind subiectivă în privința unor cetățeni și binevoitoare în privința altora.

Pe de altă parte, ilegalitățile care intră în sistemul dărilor de seamă interesează mai puțin funcționarii poliției patrule, de aceea organele de stat, fără a vedea modificări dinamice reale în caracteristicile încălcărilor din domeniul transportului rutier, nu pot întreprinde măsuri adecvate de influențare a factorilor care le generează.

4.4. Măsuri individuale de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier

Un loc important în sistemul prevenirii infracțiunilor îl ocupă prevenirea individuală, care constă în aplicarea unor măsuri sociale generale, special-criminologice și de altă natură în privința unor anumite persoane cu scopul preîntâmpinării comiterii infracțiunii [43, p. 113].

Viziunile, motivele, sistemul orientărilor valorice al personalității pot deveni drept bază pentru aplicarea asupra ei a influenței preventive doar în cazul, când aceste elemente s-au manifestat în comportamentul antisocial.

Astfel, prevenirea individuală a infracțiunilor este, în primul rând, influența asupra unor persoane concrete predispuse să săvârșască unele fapte ilegale precum și asupra mediului lor social [140, p. 451]. Tipul respectiv de activitate reprezintă o muncă bine orientată și sistematică cu o persoană concretă și anturajul său apropiat. Drept obiect al unei astfel de prevenirii îl reprezintă persoanele cu un risc criminal sporit, comportamentul cărora poartă deja un caracter ilegal sau antisocial. În sistemul examinat urmează a fi supuși unei influențări preventive persoanele care anterior au săvârșit infracțiuni în domeniul transportului rutier sau contravenții administrative în domeniul circulației rutiere.

Printre metodele prevenirii infracțiunilor sunt evidențiate metodele convingerii și a constrângerii.

Convingerea reprezintă un complex de măsuri explicative realizate în scopul modificării orientării antisociale a personalității. În domeniul examinat formele de bază ale realizării convingerii sunt discuțiile individuale și colective, explicarea cerințelor regulilor circulației rutiere, precum și pericolul pe care îl prezintă nerespectarea cerințelor regulamentare existente în domeniu atât pentru contravenient cât și pentru alte persoane.

Metoda convingerii în profilaxia accidentelor rutiere este utilizată în special de către diferite formațiuni și organizații obștești. Crearea unui parteneriat viabil între toate grupurile-cheie din societate, mediul guvernamental, privat și nonguvernamental, având un anumit interes în îmbunătățirea siguranței rutiere, este o schemă care a fost testată și funcționează în multe țări din UE și extracomunitare. Acest parteneriat devine punctul focal pentru interesul în intervențiile de siguranță rutieră, în cadrul căruia partenerii colaborează în proiecte de siguranță rutieră și acționează în domeniu (legislația, cercetări, îmbunătățiri majore a infrastructurii rutiere, analizelor bazei de date a accidentelor etc.). În Republica Moldova există mai multe formațiuni neguvernamentale și necomerciale scopul cărora este realizarea unor măsuri de prevenire a accidentelor la traseu (de ex. Automobil Club din Moldova).

Metoda constrângerii constă în aplicarea diferitor măsuri juridice de influențare prevăzute de legislația în vigoare. În scopul asigurării securității circulației rutiere, astfel de măsuri de influențare sunt realizate sub formă de pedeapsă penală inclusiv privare de libertate pe un anumit termen pentru o infracțiune în domeniul transportului rutier, privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un anumit termen, precum și răspunderea civilă pentru paguba materială produsă în urma unui accident rutier. Metoda în cauză are rolul de a desfășura prevenirea generală și cea individuală. Prevenirea generală constă, în primul rând, în faptul că însăși prezența măsurilor de pedeapsă pentru încălcarea regulilor de circulație impune participanții la trafic să respecte regulile în cauză. Prevenirea individuală se exprimă prin aplicarea față de un anumit delincvent a unor măsuri coercitive concrete în urma cărora persoana vinovată nu doar poartă răspundere juridică pentru delictul săvârșit, dar mai este diminuată sau înlăturată verosimilitatea încălcării de către acesta a prevederilor legale în domeniul respectiv.

Cel mai înalt efect preventiv îl au astfel de sancțiuni cum ar fi pedeapsa cu închisoare pe un anumit termen pentru o infracțiune în domeniul transportului rutier, iar pentru o contravenție lipsirea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un anumit termen. Prin aceste măsuri este creat în mod obiectiv un obstacol pentru conducerea de mai departe a mijlocului de transport

iar prin urmare și pentru încălcarea de către conducătorii de vehicule a regulilor circulației rutiere.

Nu este simplu de ai determina pe conducătorii de vehicule să nu încalce sau să încalce mai rar regulile de circulație doar prin măsuri de profilaxie. În acest sens se impune o abordare complexă cu eliminarea sau neutralizarea factorilor determinanți ai comportamentului deviant. În doctrina criminologică sunt descrise mai multe măsuri eficiente realizarea cărora ridică nivelul securității circulației rutiere [106, p. 78].

Un obiect specific al prevenirii criminalității în domeniul transportului rutier este *conducătorul de vehicul*. Specificul său constă în faptul că acesta este persoana comportamentul căreia este mijlocit de către mijlocul de transport iar în procesul interacțiunii în trafic poate conduce fie la evitarea unei situații periculoase fie la accident rutier.

Importanța conținutului reacției persoanei, care conduce vehiculul, în situația înainte de accident și cea de accident este recunoscută și de către cercetătorii care, în structura complexului de determinanți al infracțiunilor în domeniul transportului rutier, acordă o atenție sporită personalității infractorului.

Astfel, unii autori evidențiază următoarele elemente structurale în evoluția situației rutiere:

- 1) etapa inițială, dezvoltarea accidentului;
- 2) etapa incipientă;
- 3) apariția situației periculoase;
- 4) reacționarea adecvată a sistemului „vehicul – conducător al vehiculului – mediu”;
- 5) situația de accident cu etape dirijabile și nedarjabile de evoluție;
- 6) accidentul rutier propriu-zis;
- 7) urmările accidentului rutier [173, p. 22].

După cum observăm, în structura situației rutiere sunt evidențiate două etape, de care depind evitarea sau survenirea consecințelor și caracterul acestora: numărul 4 și numărul 5. Respectiv etape se caracterizează printr-un deficit de timp și posibilități limitate ale persoanei de a dirija evenimentele în derulare. Anume la această etapă un rol important de prevenire îl are reacția instinctivă a conducătorului de vehicul, care ar fi una corectă din punct de vedere al securității circulației rutiere.

Modelarea unor reacții instinctive necesare posedă un potențial semnificativ de prevenție, completând studierea regulilor circulației rutiere, interdicțiilor legale, precum și conținutul baremului de apreciere în privința încălcărilor regulilor de securitate a circulației rutiere.

Pentru a dezvolta reacțiile locomotorii necesare în timpul instruirii conducătorilor auto, este necesar de a modela situații extreme tipice, aducând reacțiile locomotorii până la automatism.

Desigur, pe autodromuri nu pot fi create artificial situații de accident, deoarece apare pericolul real pentru viața și sănătatea oamenilor. Însă o astfel de posibilitate este reală dacă, pentru dezvoltarea reacțiilor locomotorii necesare, vom apela la tehnologiile computerizate.

Astfel, în scopul asigurării securității transportului rutier în Republica Moldova este necesar de a elabora o programă computerizată, care ar imita circulația rutieră, incluzând situațiile cu pericol de accident. Pentru dezvoltarea reacțiilor locomotorii necesare programa trebuie să corespundă anumitor cerințe.

În primul rând ea trebuie să permită imitarea cât mai reală a mijlocului de transport. În caz contrar reacțiile locomotorii nu se vor dezvolta. De aceea claviatura obișnuită sau joystick-ul nu vor fi utile. În procesul instruirii trebuie să fie utilizat volanul, pedalele și cutia de viteze, ar fi de dorit și un scaun de automobil.

În al doilea rând, deoarece diverse caracteristici tehnice ale vehiculului solicită de la conducătorul vehiculului diverse reacții locomotorii (de ex., puterea motorului, tracțiune din față sau spate, volanul amplasat în stânga sau în dreapta etc.), programa trebuie să țină cont de variantele de imitare a caracteristicilor mijlocului de transport, orientându-se după mijlocul de transport pe care îl va conduce persoana instruită.

La elaborarea programei este necesar de utilizat situații tipice din trafic cu includerea factorilor principali și secundari, pe care persoana instruită trebuie să le perceapă la timp, să stabilească prioritățile și să aleagă varianta optimă de comportament în condițiile deficitului de timp, orientându-se la caracteristicile tehnice ale autovehiculului său. Condițiile pot prevedea soluționarea unor sarcini în condițiile imitării diferitor defecțiuni ale autovehiculului, de dorit cu însoțirea efectelor sonore (semnale sonore ale mijloacelor de transport, sunetul telefonului etc.).

În cele din urmă, este necesar de modelat situații extreme, cu potențial sporit de tamponare a pietonului, fie a altui mijloc de transport. De exemplu, încălcarea de către alt participant la trafic a regulilor circulației rutiere cum ar fi ieșirea pe sensul opus de circulație, apariția neașteptată a unui copil pe carosabil, pană de cauciuc, trecerea peste o fâșie de zăpadă într-un flux intens de transport, ghețuș etc.

Programa, fără îndoială, trebuie să fie creată ținând cont de realizările tehnicii informatice, să fie perceptibilă din punct de vedere grafic, imitând la maxim realitatea înconjurătoare fiind totodată creată cu participarea unor consultanți din rândul conducătorilor de vehicule profesioniști precum și a funcționarilor poliției patrule.

Considerăm că această programă nu trebuie să fie în vânzare liberă, deoarece utilizarea ei în afara aparatajului necesar fie fără scopul instruirii în vederea unui mod de conducere în siguranță a vehiculului poate dezvolta reacții instinctive incorecte cu toate consecințele negative.

Trecerea cu succes a unui set de situații din această programă trebuie să devină o condiție pentru primirea permisului de conducere. Ca rezultat pozitiv trebuie apreciat supraviețuirea participanților la trafic și cauzarea unei pagube materiale minime. Un astfel de deznodământ trebuie să se manifeste constant în câteva situații similare. Acest fapt va demonstra că persoana a trecut instruirea și a dezvoltat reacțiile locomotorii necesare, de asemenea î-și focusează corect atenția asupra elementelor situației rutiere și prognozează corect evoluția evenimentelor.

Astfel, complexul informațional pentru formarea și dezvoltarea deprinderilor necesare de conducere a vehiculului trebuie să corespundă următoarelor cerințe:

1. să permită imitarea exactă a conducerii vehiculului;
2. să imite caracteristicile tehnice ale diferitor vehicule;
3. să utilizeze situații rutiere tipice și cu pericol sporit;
4. să fie un test obligatoriu în cadrul susținerii examenului de obținere a permisului de conducere sau la schimbarea permiselor cu termenul expirat.

În contextul condițiilor de obținere a permisului de conducere propunem și implementarea sistemului de testare psihologică pentru cetățenii care doresc să obțină permis de conducere.

Astfel, în scopul prevenirii unor infracțiuni în domeniul transportului rutier considerăm că ar fi oportun de a introduce unele completări în *Regulamentul cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier* [61] pentru persoanele care solicită examinarea în vederea obținerii permisului de conducere și anume capitolul IV „Condiții de admitere la examen și documentarea cu permis de conducere” de completat pct. 10 cu lit. f) cu următorul conținut:

f) adeverința privind susținerea testului psihologic în vederea corespunderii calităților unui conducător de vehicul sigur și stabilirea predispoziției la comiterea unor accidente rutiere și certificatul de modelul stabilit privind aptitudinea de a conduce mijloace de transport de o anumită categorie”.

În acest sens este necesar de a include în practică susținerea unui test psihologic special, care ar permite de a determina predispoziția persoanei de a comite accidente rutiere, fie incapacitatea persoanei de a preveni careva accidente rutiere. Prin analogie cu profilul psihologic al persoanelor condamnate în baza art. 264 CP al RM cetățenii, pe lângă cunoștințele teoretice și aptitudinile practice ale regulilor circulației rutiere, vor trebui să confirme și capacitatea de a conduce mijlocul de transport în condiții sigure.

În cazul dacă profilurile psihologice ale categoriilor respective vor coincide, atunci urmează de refuzat eliberarea permiselor de conducere. O atenție sporită necesită a fi acordată persoanelor care, după particularitățile lor social-demografice, se aseamănă cu persoanele

condamnate pentru infracțiuni în domeniul transportului rutier, deoarece acesta reprezintă cel mai predispus grup de a încălca regulile circulației rutiere.

Următoarea problemă care necesită soluționare în cadrul acțiunilor de prevenire individuală este comportamentul frivol în traficul rutier, care este constatat de către instanțele de judecată în aproximativ 30% din cazurile săvârșirii infracțiunilor în domeniul transportului rutier [150, p. 47].

În acest sens, considerăm că sunt oportune propunerile privind măsurile de actualizare a urmărilor accidentelor rutiere în conștiința participanților la traficul rutier [74].

De pe pozițiile teoretice ale dreptului penal precum și ale psihologiei intraspective și filosofiei conștiinței, momentul intelectual este caracterizat ca fiind de fapt negativ, iar cel volitiv – total negativ. Acest fapt presupune că conducătorul de vehicul care are un comportament frivol, nu conștientizează pericolul social al circulației rutiere, deși deseori conștientizează faptul încălcării regulilor de circulație (conștientizarea ilegalității contravenționale). În afară de aceasta conducătorul mijlocului de transport în astfel de situație practic nu prevede parametrii urmărilor verosimile, inclusiv și a caracterului lor social-periculos. Anume această particularitate a activității conștiente și volitive permit individului să-și aprecieze comportamentul ca fiind admisibil.

Statul și societatea, în condițiile nivelului actual de dezvoltare tehnico-științifică, nu este în stare să influențeze asupra conștiinței conducătorilor de autovehicule în momentul când aceștia intenționează să încalce regulile circulației rutiere sau încep respectivele acțiuni (inacțiuni) conștientizate.

Un rol major în creșterea siguranței rutiere îl are media, care deocamdată, joacă cartea audienței și nu cea educațională. Modul de prezentare a unor știri cu accidente rutiere caută senzaționalul și nu are un rol educativ, de multe ori mesajul nefiind unul constructiv. Cu alte cuvinte, știrile senzaționale care redau accidente grave din trafic nu urmăresc un unghi de prezentare din prisma siguranței rutiere și promovează teribilismul sau opulența.

Prezentarea frecventă, în fiecare buletin de știri, a oricărui accident rutier soldat cu decese face ca impactul mesajului să nu mai fie atât de puternic pe termen lung. În plus, unghiurile de abordare (tineri teribiliști, bolizi puternici etc.) sunt alte cauze care îndepărtează privitorul de mesajul corect: cel al siguranței rutiere.

Din aceste considerente apare necesitatea de a influența conștiința conducătorilor de autovehicule până la momentul când aceștia vor încălca regulile circulației rutiere. Totodată în conștiința conducătorilor de vehicule trebuie să fie implementate relațiile directe între încălcarea regulilor circulației rutiere și consecințele nedorite pentru conducătorul de vehicul.

Așadar, comportamentul ilegal în trafic poate fi diminuat prin prevenirea generală și specială a celor mai criminogene și victimogene grupuri cu ajutorul reclamei sociale, prezentate prin intermediul mass-mediei sau pentru un anumit auditoriu.

Direcțiile de bază ale reclamei sociale trebuie să devină:

1) actualizarea urmărilor accidentelor rutiere prin demonstrarea consecințelor și stabilirea legăturii cauzale între comportamentul ilegal al participanților la trafic și decesul persoanelor cu un grad sporit de realizare a unui astfel de scenariu;

2) în cazul măsurilor privind actualizarea urmărilor accidentelor rutiere nu ar trebui pus accentul pe propria securitate, ci pe punerea în pericol a terțelor persoane, balansând la limita imaginii conducătorului-ucigaș;

3) persoanele care încalcă regulile circulației rutiere urmează să apară într-o imagine ironică, prostească, care ar știrbi din prestigiul unor astfel de modele de comportament și directive social-psihologice de comportament.

Concluzionând asupra celor relatate mai sus, ținem să menționăm că în pofida vastei diversități a condițiilor care contribuie la săvârșirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier, accentul de bază la elaborarea măsurilor de contracarare a tipului respectiv de criminalitate trebuie totuși pus pe înlăturarea cauzelor săvârșirii acestora de către conducătorii de vehicule, având în vedere faptul că rolul determinant în depășirea situațiilor extreme îl joacă caracteristicile psihologice ale conducătorului de vehicul. Este importantă nu doar formarea unei maniere și culturi de conducere a vehiculului permise de lege, dar și inocularea unor deprinderi automatizate ale reacțiilor locomotorii în condițiile unor situații de accident.

Măsurile propuse de către noi, sunt în măsură să înregistreze un rezultat mai bun în condițiile realizării lor în complex și a determinării clare a modului lor de utilizare. Nomenclatorul măsurilor respective nu este exhaustiv și poate fi completat ținând cont de tendințele în schimbare ale politicii actuale a statului.

Realizarea măsurilor propuse, fără îndoială, va necesita anumite investiții financiare din partea statului, însă rezultatele implementării acestora pot diminua numărul accidentelor rutiere în țara noastră. Indicii scăzuți în clasamentul mondial al nivelului traumatismului survenit în urma accidentelor rutiere va permite Republicii Moldova să devină mai atractivă pentru investitori, să dezvolte relații de încredere cu statele partenere, să ridice nivelul demografic, iar cel mai important să salveze viețile a zeci de cetățeni.

4.5. Măsuri victimologice de prevenire a infracțiunilor în domeniul transportului rutier

Infracțiunile în domeniul transportului rutier prezintă un pericol social semnificativ deoarece acestea reprezintă cauza decesului și traumatizării multor persoane.

Anual, pe drumurile Republicii Moldova își găsesc moartea circa 500 de oameni (dintr-o populație de 3,5 milioane). 10% din victimele accidentelor rutiere sunt copiii. 3000 de oameni sunt anual traumatizați în accidente. La acest capitol, Republica Moldova este într-un clasament internațional alături de țările Africii. La celălalt capăt al clasamentului se află Israelul. Numărul populației acestei țări este de circa 8 milioane din care mor anual în accidente rutiere circa 100 de șoferi și pietoni. Circa 75% din accidentele soldate cu deces se produc din cauza încălcării regimului de viteză [2].

De aceea este foarte important de a desfășura activități de prevenire a acestora care trebuie să poarte un caracter sistemic. Aceasta presupune că măsurile de prevenire urmează a fi orientate nu doar asupra infractorului dar și asupra victimei. În acest sens profilaxia victimologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier necesită o atenție sporită.

Prin profilaxie victimologică se subînțelege „o activitate specifică a instituțiilor sociale orientată asupra relevării, înlăturării sau neutralizării factorilor care formează comportamentul victimal și condiționează săvârșirea infracțiunilor, evidențierea grupurilor de risc și a persoanelor concrete cu un grad de vulnerabilitate victimală sporit și influențarea lor în scopul restabilirii sau activării calităților de apărare [103, p. 72].”

Profilaxia victimologică își are obiectul său specific de influențare și anume procesele victimale concrete sau factorii victimali cum ar fi victimizarea, victimitatea și comportamentul victimal precum și condițiile care contribuie la manifestarea lor [185, p. 216].

Victimologia literalmente înseamnă „știința despre victimă”. În sens larg aceasta nu este doar știința despre victima infracțiunii, dar și despre calamitățile naturale, epidemii, războaie etc. În sens îngust este vorba despre victimologia penală, care studiază persoanele care au avut de suferit de pe urma infracțiunilor, comportamentul și rolul lor în săvârșirea faptei social periculoase. În literatura juridică s-a acordat suficientă atenție studierii diverselor aspecte ale comportamentului persoanelor care au avut de suferit în urma infracțiunilor, însă o contribuție semnificativă la devenirea victimologiei ca disciplină științifică de sinestătătoare a avut-o cercetările savantului german Hans von Henting [72; 73] precum și ale autorilor sovietici V. Frank și V. Polubinski [205; 174]. În Republica Moldova un aport considerabil în dezvoltarea doctrinei naționale la depus Gh. Gladchi, Iu. Lari, I. Ciobanu și alți savanți.

Considerăm oportun de a începe analiza victimologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier prin concretizarea unor noțiuni. Pentru specificarea persoanelor cărora le-a

fost cauzat un prejudiciu în rezultatul săvârșirii unei fapte social-periculoase, sunt utilizați astfel de termeni ca „victima infracțiunii”, „jertva”, „partea vătămată” [200, p. 17].

Din punct de vedere etimologic prin cuvântul „jertvă” se subînțelege o „persoană care suferă din cauza unor circumstanțe sau factori neprielnici, etc. [26]. În literatura juridică până în prezent există diferite viziuni asupra noțiunii în cauză. În opinia unor autori, drept victimă a infracțiunii este persoana fizică căreia nemijlocit prin infracțiune i-a fost cauzată o pagubă fizică, materială, și morală [186, p. 16]. Majoritatea savanților consideră că victimă a infracțiunii poate fi atât o persoană cât și o comunitate de persoane în orice formă de integrare a acestora, cărora prin infracțiune în mod direct sau indirect le-a fost cauzat un prejudiciu fizic, moral sau material [131, p. 6; 165, p. 10].

Legislația în vigoare în art. 58 alin. (1) al Codului de procedură penală al Republicii Moldova prevede că se consideră victimă orice persoană fizică sau juridică căreia, prin infracțiune, i-au fost aduse daune morale, fizice sau materiale [18].

Urmează de menționat că cercul unor astfel de persoane este destul de larg, la ele pot fi atribuite, de exemplu, rudele victimei sau persoanei decedate în rezultatul infracțiunii în domeniul transportului rutier.

În victimologie, termenul „partea vătămată” se referă doar la victimele nemijlocite ale infracțiunii. În cadrul accidentelor rutiere pot deveni „părți vătămăte” doar persoanele care participă la circulația rutieră, care pot fi divizați în trei grupuri și anume: conducătorul mijlocului de transport, pasagerul, pietonul.

În continuare este necesar de examinat astfel de noțiuni ca „victimitatea părților vătămăte” și „victimizarea” lor. Prin victimitate de obicei se înțelege posibilitatea obiectivă sau capacitatea oricărei persoane să devină victimă a infracțiunii, inclusiv în domeniul transportului rutier. În doctrina modernă de obicei sunt evidențiate două tipuri ale sale: individuală și de masă. Victimitatea individuală presupune capacitatea persoanei de a deveni victimă a infracțiunii datorită anumitor calități subiective specifice individului legate de particularitățile psihologice ale personalității (interese, motive, caracter) [202, p. 156]. Victimitatea de masă reprezintă în sine o totalitate de factori personali și situaționali care se exprimă în diverse tipuri [207, p. 81].

Victimitatea individuală de asemenea este divizată în victimitatea ca patologie, victimitatea de vârstă și deformarea victimogenă a personalității [130, p. 27]. Victimitatea ca patologie se poate exprima prin prezența la victimă a unor dezabilități fizice permanente (vederea sau auzul scăzut fie lipsa lor) și temporare (fractura piciorului, mâinii etc.). Victimitatea de vârstă este caracteristică, în primul rând, pentru persoanele de vârstă înaintată și copiii mici. Deformarea

victimogenă se manifestă prin instabilitate emoțională, capacitate scăzută de a gândi abstract. În modul cel mai general aceasta poate fi apreciată ca „o cultură scăzută de comunicare”.

Este evidențiată și victimitatea legată de stările de stres, când starea sufletească a persoanei a influențat asupra capacității acesteia de a lua rapid deciziile necesare pentru prevenirea infracțiunii în domeniul transportului rutier fie nu-i permite să aprecieze adecvat și în volum deplin situația apărută. Modificările pot purta atât un caracter pronunțat și de durată (diverse afecțiuni psihice), cât și de scurtă durată (retrăiri sufletești, stres, cearta cu oameni apropiați, neplăceri la serviciu etc.) [200, p. 23-24].

Urmează de asemenea de ținut cont că victimitatea nu este un semn obligatoriu al oricărei părți vătămate al unei infracțiuni legate de încălcarea regulilor de circulație. De exemplu, nu este oportună stabilirea victimității la pasagerii care au avut de suferit deoarece, de regulă, ei devin victime în rezultatul acțiunilor unor terțe persoane, iar posibilitatea lor de a influența evoluția situației de accident este foarte mică. Un moment important în acest caz poate fi îmbarcarea pasagerului în vehicul sau debarcarea din el. Comportamentul victimizant al părții vătămate se poate manifesta în acțiuni atunci când el se urcă într-un vehicul cu șofer care se află în stare de ebrietate, în locuri neutilate pentru transportarea oamenilor fie chiar el se află în stare de ebrietate.

În afară de victimitate în literatura criminologică mai este utilizată și noțiunea de victimizare. În opinia lui L. Franc, ea presupune procesul de transformare în victimă a infracțiunii și rezultatul acestui proces atât la nivel individual cât și de masă [205, p. 107-108]. Unii savanți consideră că o singură noțiune nu este acceptabilă pentru două fenomene cum ar fi procesul și rezultatul. Autorul D. Rivman examinează victimizarea doar ca un proces de devenire ca victimă a infracțiunii adică procesul de realizare a victimității potențiale în prejudiciu fizic, material, și moral, care din cauze obiective este indisolubil legat de criminalitate [144, p. 155]. În procesul studierii victimizării în domeniul circulației rutiere savanții menționează rolul situației concrete și necesitatea studierii calităților psihologice concrete al comportamentului persoanelor care au avut de suferit în urma infracțiunii. În literatura juridică, respectiva situație este apreciată drept un complex de circumstanțe obiective concrete sau a unor factori mai generali care reprezintă un obiect unitar al aprecierii individuale care au o influență directă și unitară asupra apariției, formei și dinamicii comportamentului [151, p. 31].

În domeniul securității circulației rutiere situația are o importanță deosebită la studierea cauzelor și condițiilor accidentului rutier. Unul din elementele conținutului situației poate fi personalitatea și comportamentul victimei. Totodată verosimilitatea de a deveni victimă a accidentului rutier crește sau se micșorează nu doar în funcție de acest factor, dar și de anumite

circumstanțe externe (timp, loc, ipostaza în care a ajuns, etc.). Totuși o componentă dominantă a situației în cauză este înseși partea vătămată.

Autoarea A. Țarcova definește situația victimogenă în domeniul circulației rutiere ca fiind o situație rutieră creată din „voința” părții vătămate, care creează pericolul provocării unui accident rutier și cauzării unui prejudiciu. Aceasta este o stare a sistemului „șofer-vehicul-pieton-pasager-carosabil”. Ea se caracterizează prin devierea unuia sau a câtorva elemente ale sistemului în cauză de la normele și regulile în vigoare, precum și prin caracteristicile unor persoane, realizate printr-un comportament concret [207, p. 88]. Pentru el sunt caracteristice circumstanțe situaționale obiective care contribuie nemijlocit la survenirea urmărilor victimale [207, p. 80].

Astfel, specificul situației victimogene în domeniul circulației rutiere constă în complexitatea interacțiunii factorilor obiectivi și subiectivi, legați de personalitatea și comportamentul șoferului și altor participanți la trafic (pietonului, pasagerului), precum și de caracteristica mijlocului de transport și condițiile rutiere.

Cu referire la comportamentul victimologic al șoferilor urmează de menționat că pentru ei este specifică predispunerea la un risc neîntemeiat, indiferența față de securitatea proprie și a celor din jur, nepăsarea, încrederea exagerată în sine, incapacitatea de a aprecia obiectiv situația, impulsivitatea sporită. Femeilor le este specifică emotivitatea sporită, care condiționează o reacție impulsivă la o anumită situație. De asemenea, lor le sunt caracteristice starea de neliniște, neîncredere, agitație [207, p. 88]. Femeile sunt mai puțin rezistente la stres decât bărbații. Aceasta se manifestă de exemplu prin capacitatea redusă de a lua decizii într-o situație extremă, necesitatea într-o recuperare mai lungă după o situație stresantă etc. [166, p. 117-118]

Datele statisticii oficiale și cercetările științifice atestă că multiple ilegalități în domeniul circulației rutiere sunt condiționate chiar de comportamentul victimei și anume:

- 1) particularitățile stării situaționale, starea sănătății, starea de spirit ce țin de acțiunile ilegale într-o situație obișnuită;
- 2) atitudinea neglijentă față de propria securitate, cinste, demnitate și integritatea proprietății;
- 3) atitudinea ușuratică față de regulile care ocrotesc ordinea publică și securitatea [207, p. 88].

În afară de aceasta, în multiple cazuri, la victimizarea persoanelor a contribuit și aflarea acestora în stare de ebrietate. Respectivul factor victimal are o influență diferită asupra comportamentului persoanei și depinde de gradul de ebrietate și particularitățile organismului său. La unele persoane încep să predomine procesele de excitare, la altele, de inhibare. În situații

critice nici unii, nici alții, nu pot lua o decizie corectă fie în general nu observă pericolul. În acest context putem concluziona că un alt aspect important al profilaxiei victimologice a infracțiunilor în domeniul transportului rutier este elaborarea măsurilor orientate spre diminuarea indicatorilor consumului de alcool de către populație, precum și identificarea persoanelor care se află în stare de ebrietate în locurile publice și în mijloacele de transport.

Un rol important în procesul victimizării îl au condițiile obiective ale unei situații criminogene concrete. O influență majoră asupra verosimilității săvârșirii infracțiunii îl au condițiile meteorologice nefavorabile cum ar fi: zăpada, ghețușul, ploaia etc. Desigur, factorii respectivi nu pot fi excluși pe deplin, însă o activitate eficientă a serviciilor rutiere pot diminua considerabil verosimilitatea unor accidente.

În opinia noastră, cauza principală a victimizării personalității părții vătămate în respectivele infracțiuni este nihilismul juridic care se manifestă în încălcarea frecventă a regulilor circulației rutiere.

Pentru schimbarea stării de lucruri este necesar de a propaga un comportament onest precum și de a ridica calitatea educării juridice a populației. În acest scop pot fi utilizate mijloacele de informare în masă prin intermediul cărora pot fi informați cetățenii cum urmează să se comporte în situații de accidente. Pentru ridicarea culturii juridice pot fi desfășurate cursuri speciale atât în instituțiile de învățământ cât și la întreprinderi. Cursurile trebuie să se bazeze pe generalizarea practicii contravenționale și judiciare cu explicarea situațiilor tipice, premergătoare săvârșirii infracțiunii sau contravenției și examinării variantelor posibile de comportament în astfel de situații.

Un aspect important al profilaxiei victimologice este prevenirea victimizării repetate. Pentru aceasta este necesar de stabilit rolul victimei în geneza actului infracțional. În cazul în care victima a admis care-va încălcări ale regulilor circulației rutiere, este necesar de aplicat în privința acesteia măsuri contravenționale sau procesuale. O măsură contravențională poate fi stabilirea amenzii, măsurile procesuale se aplică de către instanța de judecată sau organele de urmărire penală.

De asemenea, este oportun de a desfășura discuții cu victimele infracțiunilor în domeniul transportului rutier în cadrul cărora persoanelor respective urmează a le fi explicate greșelile comise de către ei în cadrul evoluării situației criminogene. De asemenea, persoanelor în cauză le pot fi distribuite anumite ghiduri în care vor fi prescrise regulile de bază ale comportamentului pe drumurile publice.

Unul din factorii care contribuie la victimizarea persoanelor este *vârsta*. Astfel, fiecare a zecea persoană care a avut de suferit în urma infracțiunilor în domeniul transportului rutier nu a

atins vârsta de 18 ani, aproximativ jumătate din ei nu au atins vârsta de 10 ani, iar aproximativ 15% au vârsta peste 50 ani.

La profilaxia comportamentului legat de victimizarea *persoanelor în etate*, urmează de ținut cont că aceasta deseori se îmbină cu victimizarea ca patologie. Astfel de persoane devin victime ale infracțiunilor în domeniul transportului rutier datorită particularităților psihofiziologice, legate de vârsta lor. În majoritatea cazurilor ei fie nu au observat pericolul, fie nu au reușit să întreprindă măsuri în vederea prevenirii infracțiunii. Prin urmare, atenția de bază nu trebuie acordată lucrului cu victimele, ci dotării tehnice a drumurilor, fapt care va reduce la minim verosimilitatea apariției întâmplătoare pe carosabil a persoanelor în etate. În primul rând, pentru prevenirea tamponărilor, săvârșite în orele de seară și de noapte, localitățile urmează a fi asigurate cu iluminare stradală. În al doilea rând, semafoarele trebuie să aibă un semnal sonor, care va permite trecerea în siguranță a părții carosabile. De asemenea, pe semafoare pot fi instalate ceasuri, care indică timpul rămas până la aprinderea luminii verzi. În al treilea rând, pentru prevenirea tamponării pietonilor, săvârșit pe trotuare, acestea urmează a fi utilizate cu îngrădiri speciale fie gazoane, care vor împiedica trecerea părții carosabile de către pietoni în locuri interzise. Toate acestea nu doar vor permite reducerea numărului de infracțiuni din domeniul transportului rutier, în care au de suferit persoane în vârstă, dar va permite și prevenirea unor infracțiuni cu participarea altor victime.

Datele statistice prezentate demonstrează că activitatea desfășurată în vederea prevenirii accidentelor rutiere, inclusiv a infracțiunilor în domeniul transportului rutier necesită o perfecționare continuă.

Minorii nu au dreptul să conducă vehicule iar calitățile lor moral-psihologice și principiile nu sunt formate pe deplin. Factorii indicați determină cauza predispoziției minorilor de a deveni mai degrabă victime decât subiecți ai infracțiunilor în domeniul transportului rutier.

În legătură cu aceasta credem că cea mai de perspectivă direcție în prevenirea accidentelor rutiere cu participarea minorilor este anume profilaxia victimologică.

Profilaxia victimologică ca direcție specializată în sistemul prevenirii infracțiunilor reprezintă în sine o totalitate de măsuri generale și special-criminologice, orientate spre stabilirea și diminuarea victimității individuale și colective prin intermediul înlăturării predispozițiilor victimale negative și asigurării securității lor [187, p. 240-243].

În opinia noastră, esența profilaxiei victimologice a infracțiunilor în domeniul transportului rutier, trebuie să rezide în stabilirea și înlăturarea factorilor, circumstanțelor și situațiilor, care formează un comportament cu un grad sporit de vulnerabilitate victimală la traseu, identificarea grupurilor de risc cu un grad înalt de vulnerabilitate victimală și influențarea acestora în scopul

restabilirii sau activizării culturii lor juridice și a unor directive clare de respectare a regulilor circulației rutiere.

Ținând cont că comportamentul participanților minori ai circulației rutiere are un grad sporit de vulnerabilitate victimală, considerăm că eforturile subiecților profilaxiei victimologice a accidentelor rutiere trebuie să fie orientate în mod prioritar anume asupra grupului respectiv, care urmează a fi apreciat ca grup de risc cu un grad sporit de vulnerabilitate victimală.

Profilaxia victimologică a accidentelor rutiere cu participarea minorilor, de rând cu profilaxia victimologică generală a accidentelor rutiere, include în sine stabilirea și analiza comportamentului victimal și potențial victimal al persoanelor care au avut de suferit în accidente rutiere, precum și elaborarea unor măsuri și mijloace adecvate de prevenire a fenomenului respectiv. Profilaxia urmează a fi desfășurată în trei niveluri și anume: profilaxia generală (care ar include măsuri general-politice, social-economice, etc.); profilaxia specială (care ar include lucrul cu anumite categorii de minori) și profilaxia individuală.

Sarcinile de bază în vederea cultivării în rândul participanților la traficul rutier a conștiinței juridice și a culturii în domeniul circulației rutiere, a atitudinii respectuoase față de regulile în vigoare, normele și standardele care se referă la asigurarea securității circulației rutiere, stabilirea unor relații de parteneriat între participanții la traficul rutier și reprezentanții poliției patrule, precum și a cultivării spiritului de disciplină al cetățenilor, al sentimentului de datorie și responsabilității personale pentru comportamentul său în procesul circulației rutiere revin subdiviziunilor poliției patrule. Reprezentanților poliției patrule de asemenea le revine sarcina controlului asupra modului în care este organizat procesul de studiere a regulilor circulației rutiere de către copii și adolescenți, cultivarea deprinderilor unui comportament sigur pe străzi și drumuri, crearea unor condiții care ar asigura securitatea copiilor (inspectarea instituțiilor de învățământ). Pentru o soluționare reușită a sarcinilor ce țin de profilaxia traumatismului minorilor survenit în urma accidentelor rutiere reprezentanții poliției patrule interacționează neîntrerupt cu instituțiile de învățământ: în comun desfășoară lecții în vederea studierii regulilor circulației rutiere, concursuri, victorine, discuții etc. Totodată, poliția patrule nu dispune de așa-numitele „pârghii ale controlului de evaluare” ale cunoștințelor și îndeplinirii recomandărilor de profilaxie de către participanții minori la circulația rutieră, fapt care nu permite de a aprecia obiectiv eficiența activităților de prevenire.

În opinia noastră, la soluționarea unui șir întreg de probleme, ar fi contribuit adoptarea la nivel statal al unui act normativ în care ar fi reflectat un algoritm clar de interacțiune al poliției patrule cu instituțiile de învățământ, inclusiv care ar acorda reprezentanților poliției patrule

dreptul de a primi examenul anual privind cunoașterea regulilor circulației rutiere cu fixarea notei în certificatul de studii.

Modificările respective în sistemul de instruire al copiilor privind regulile de comportament neprimejdios pe drumuri, în opinia noastră, trebuie să fie îmbinate cu introducerea unui curs obligatoriu intitulat „Regulile circulației rutiere” în toate instituțiile de învățământ.

În scopul realizării ideii privind ridicarea nivelului de pregătire în domeniul securității circulației rutiere în rândul elevilor este necesar de operat modificări corespunzătoare în statele de personal inclusiv includerea funcțiilor de profesori care posedă cunoștințele și calificarea necesare pentru instruirea elevilor. Calificarea și competențele pedagogilor implicați în desfășurarea respectivelor cursuri trebuie să permită realizarea unui diagnostic și să identifice copiii, predispuși spre un comportament victimal pe drumuri și care pot fi incluși în grupurile de risc.

Astfel pentru a preveni manifestările neadecvate este necesară o studiere profundă de către discipoli a normelor morale și juridice, crearea condițiilor pentru însușirea lor practică, cultivarea la elevi a unor calități moral-volitive [123, p. 67].

Considerăm că tehnologia formării conștiinței juridice a elevilor necesită a fi perfecționată și eficientizată. Printre lacunele care afectează procesul de instruire putem numi: reglementarea insuficientă a formelor și mecanismelor interacțiunii profesorilor și „agenților” activității de profilaxie al instituțiilor externe (MAI, Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale etc.); necesitatea unei pregătiri mai bune a profesorilor din instituțiile de învățământ pentru activități de educare juridică; lipsa unor programe speciale și a planurilor, care ar pretinde a fi sistemice, claritatea rezultatelor așteptate, diversitatea formelor și metodelor, regularitatea și eficiența interacțiunii cu reprezentanții organelor de drept și serviciile reabilitării social-psiho-logice.

Ținând cont de dimensiunile problemei prevenirii accidentelor rutiere cu participarea minorilor, considerăm a fi inadmisibilă o abordare formală a profilaxiei victimologice. De asemenea nu este admisibilă „înlocuirea” orelor în vederea educării unor participanți onești la traficul rutier doar cu jocuri și plimbări „demonstrative” cu bicicleta. Este necesară prezența și utilizarea de către instituțiile de învățământ a unei baze teoretico-metodice fundamentate, care ar permite o aplicare eficientă a diferitor forme și metode de instruire pentru fiecare categorie de vârstă, crearea condițiilor pentru o aplicare practică a cunoștințelor, precum și a perfecționării deprinderilor obținute. Ținând cont că indicatorii accidentelor rutiere cu participarea minorilor în diverse localități ale Republicii Moldova sunt diferiți, considerăm că este necesară determinarea numărului mediu de ore cu fiecare categorie de copii ca participanți la traficul rutier (biciclist, pieton, pasager, conducător de motoretă etc.). Totodată cerințele și abordarea față de crearea

condițiilor participării copiilor la circulația rutieră trebuie să fie unice (nu doar construirea terenurilor specializate pentru lecții practice pe teritoriul instituțiilor de învățământ, dar și a trecerilor de pietoni și a pistelor pentru bicicliști în localități etc.).

La organizarea lucrului de profilaxie de asemenea trebuie de ținut cont că copilăria reprezintă un proces complex de dezvoltare a copilului care are etapele sale interioare și categorii de vârstă. Fiecare vârstă reprezintă o etapă calitativ nouă a dezvoltării psihice și se caracterizează printr-o multitudine de particularități, care constituie în ansamblu particularitățile personalității copilului [203].

Convențional putem evidenția următoarele subgrupuri de minori participanți la circulația rutieră:

- copii cu vârsta de la 1 până la 7 ani (vârsta, când copiii, în majoritatea cazurilor, se află sub controlul maturilor, posibil frecventează grădinița de copii);
- copii cu vârsta de la 7 până la 10 ani (învață în clasele primare);
- copii cu vârsta de la 10 până la 16 ani (învață în clasele 5-9 gimnaziale);
- copii cu vârsta de la 16 până la 18 ani (învață în clasele 10-11 liceale).

Lucrul în vederea profilaxiei traumatismului minorilor urmează a fi desfășurat ținând cont de particularitățile psihologice ale fiecărei categorii de vârstă. Deoarece copiii cu vârsta până la 7 ani în majoritatea cazurilor se deplasează pe străzi fiind însoțiți de maturi, anume maturii urmează să explice copiilor regulile de bază ale circulației rutiere pentru pietoni prin intermediul discuțiilor, în formă de jocuri, demonstrând propriul exemplu pozitiv.

Destul de dificil este lucrul de profilaxie a accidentelor rutiere cu adolescenții care conștient încalcă regulile circulației rutiere.

Anume intervalul între 10-11 și 15-16 ani în literatura de specialitate este apreciat ca fiind perioada adolescenței. Din punct de vedere psihologic respectiva vârstă este foarte dificilă și contradictorie [203, p. 55].

Psihologul M. Rabinovici examinează riscul adolescenților legat de circulația rutieră alături de preocuparea acestora față de sporturile riscante deoarece, în opinia autorului, respectivul comportament este întâlnit la aceeași indivizi [182, p. 101]. Desigur, identificarea adolescenților predispuși la risc neîntemeiat și lucrul cu aceștia necesită participarea unui specialist calificat cum ar fi psihologul. Pentru categoria respectivă de minori în loc de sprierea cu eventuale traume și sancțiuni sociale, ar fi mai eficientă activitatea de instruire și de trening ținând cont de preferințele personale ale grupului țintă [182, p. 101].

O greșeală răspândită a pedagogilor este atitudinea față de adolescenți ca de niște copii mici, fapt care generează la aceștia diverse forme de protest cum ar fi brutalitatea, încăpățânarea,

nesupunerea, închiderea în sine, negativismul. Eroarea colectivului pedagogic în cazul dat constă în faptul că maturii nu țin cont de particularitățile psihologice ale elevilor de diferite vârste, utilizează insuficient capacitățile copiilor, inclusiv mobilitatea lor, energia adolescenților, spiritul lor de inițiativă [203, p. 64-66]. Considerăm că organizarea corectă a relațiilor între reprezentanții poliției patrulare și copii va contribui la îmbunătățirea rezultatelor lucrului de profilaxie. Totodată, în scopul ridicării eficienței profilaxiei victimologice, inițiativa ar trebui să parvină nu doar din partea reprezentanților poliției patrulare dar și de la instituțiile de învățământ și părinți.

Specialiștii care cercetează problemele educării adolescenților remarcă că internetul pentru minori reprezintă o resursă informațională și de comunicare foarte importantă. În mâinile părinților și pedagogilor această resursă poate deveni una de bază în vederea dezvoltării abilităților copiilor de a gândi independent și a se instrui pe parcursul întregii vieți [167, p. 47]. Având în vedere importanța rețelei internet pentru minori, este necesar de a utiliza cât mai eficient respectiva resursă în profilaxia și prevenirea infracțiunilor și accidentelor legate de circulația rutieră prin desfășurarea unei activități de informare nu doar pe paginile de internet ale subdiviziunilor MAI, dar și multe alte pagini precum și în rețelele de socializare.

La organizarea activităților educative cu tinerii participanți la circulația rutieră urmează a ține cont în special că o condiție importantă a formării unei personalități responsabile ar fi prezența în societate și stat a unui sistem juridic transparent și eficient, capabil să garanteze onestitatea regulilor vieții social-politice [102, p. 24]. Urmează de ținut cont că atitudinea copiilor față de respectarea regulilor de circulație, în mare parte, depinde de respectarea (fie nerespectarea) acestor reguli de către maturii care-i înconjoară (părinții și alți membri ai familiei, profesori, tovarășii mai mari). Profilaxia victimologică a accidentelor rutiere cu participarea minorilor, fără îndoială, trebuie să includă atât lucrul nemijlocit cu copiii cât și cu maturii care-i înconjoară, părinții, pedagogii.

Spre regret, nu sunt rare cazurile când părinții, ignorând regulile circulației rutiere, ridică gradul vulnerabilității victimale a copiilor lor, care nu au atins vârsta de 12 ani, transportându-i în automobile fără scaune speciale. Faptele date permit de a crede că mulți compatrioți de ai noștri nu conștientizează riscul și pericolul la care supun viețile și sănătatea copiilor.

Astfel, putem concluziona, că profilaxia victimologică a accidentelor rutiere în care sunt implicați participanții minori ai circulației rutiere nu doar că necesită o perfecționare, dar mai necesită o conștientizare că starea accidentelor rutiere în Republica Moldova depinde de fiecare participant la circulația rutieră și necesită conjugarea eforturilor întregii societăți. În acest sens, considerăm că adoptarea unui act normativ care ar lărgi competențele reprezentanților poliției

patrulare în domeniul educării participanților minori la circulația rutieră și introducerea unui curs obligatoriu intitulat „Regulile circulației rutiere” în instituțiile de învățământ general precum și crearea unor condiții reale pentru o circulație în siguranță pe drumuri și străzi a copiilor sunt în măsură să contribuie semnificativ la ridicarea culturii juridice și disciplinarea tinerilor participanți la circulația rutieră iar în cele din urmă la micșorarea numărului infracțiunilor legate de circulația rutieră, victime a cărora sunt copiii.

În concluzie putem specifica că în prezent lupta cu infracțiunile în domeniul transportului rutier s-a transformat într-o problemă națională. Studiarea problemelor ce țin de comportamentul victimogen al părții vătămate este importantă pentru prevenirea unor categorii de fapte, deoarece permite de a identifica grupurile de persoane, care mai frecvent ca altele devin victime ale unor acțiuni ilegale.

Astfel, exemplele profilaxiei victimologice prezentate se îmbină cu măsurile de prevenire generală și specială a infracțiunilor în domeniul transportului rutier. O atenție deosebită din partea subiecților profilaxiei trebuie acordată procesului de stabilire a potențialelor victime și diminuării nivelului de victimizare a acestora, fapt pentru care este necesar nu doar un plan de măsuri dar și reglementarea lor juridică. De asemenea, trebuie de avut în vedere, că toate măsurile de profilaxie pentru o eficiență mai mare a lor trebuie să fie motivate, legale, concrete și reale.

Totodată, în lucrul cu generația tânără, o atenție sporită urmează a fi acordată educării culturii comportamentului în trafic. În unele cazuri adolescenții devin victime ale infracțiunilor în domeniul transportului rutier din cauza atitudinii iresponsabile față de mijloacele de transport, însă credem totuși că cauza principală rezidă în deformări ale educației. O influență semnificativă asupra schimbării situației în cauză o poate avea familia, deoarece anume în familie copilul află despre regulile de comportament în societate. Dacă maturii se vor comporta pe drumuri în deplină conformitate cu regulile circulației rutiere, atunci generația tânără va percepe un astfel de comportament ca pe o normă și îl vor reproduce.

4.6. Concluzii la capitolul 4

1. Prevenirea generală a criminalității reprezintă un sistem de măsuri în vederea înlăturării proceselor de determinare a criminalității care influențează asupra întregii populații sau grupurilor sale, care se evidențiază în baza criteriilor economice, sociale etc.

În domeniul asigurării securității circulației rutiere o astfel de prevenire ține în special de realizarea planurilor de dezvoltare socială și economică în domeniul elaborării și creării unor noi

tipuri sigure de vehicule, construcția unor comunicații rutiere, întreținerea la nivelul cuvenit a infrastructurii rutiere, reglementarea juridică a unor condiții sigure de exploatare a vehiculelor, cultivarea culturii juridice în rândul participanților la trafic etc.

2. După conținutul său măsurile de profilaxie a infracțiunilor în domeniul transportului rutier se divizează în economice, politice, sociale (ex. apărarea intereselor pietonilor), culturale (ex. propagarea unei culturi de conducere în condițiile legii) organizatorico-administrative (ex. înlăturarea erorilor în activitatea organelor de ocrotire a normelor de drept) etc.

3. Către măsurile de bază ale prevenirii speciale se referă: ridicarea eficienței metodicii de activitate ale organelor de drept menite să desfășoare controlul asupra securității circulației rutiere; perfecționarea bazei juridice pe cauzele despre răspunderea pentru săvârșirea infracțiunilor din domeniul transportului rutier; implementarea unor noi tehnologii în scopul ridicării securității mijloacelor de transport; perfecționarea legislației penale în domeniul atragerii la răspundere penală a altor participanți la traficul rutier, capabili să creeze situații de accident.

4. În contextul celor specificate în respectivul capitol, urmează să menționăm că prevenirea specială a criminalității, spre deosebire de cea generală, are un caracter bine orientat spre neadmiterea săvârșirii unor noi infracțiuni. Predestinația specială pentru determinarea și înlăturarea (blocarea, neutralizarea) cauzelor, condițiilor și altor determinante ale criminalității reprezintă particularitatea sa cea mai importantă. În esență doar acest semn (orientarea fixă) are o semnificație absolută jucând rolul de criteriu calitativ pentru delimitarea tipurilor examinate de prevenire a criminalității. Celelalte deosebiri între ele nu sunt atât de esență cât de cantitate.

5. Urmează de menționat că, în plan internațional, majoritatea propunerilor țin de metode tehnico-inginerești de soluționare a problemelor securității circulației rutiere în baza unor programe speciale în condițiile unei stabilități relative a procedurilor de regularizare a circulației rutiere. În Republica Moldova se observă o tendință opusă, de bază fiind abordarea normativă față de soluționarea problemei în cauză. Astfel, pe parcursul a 27 de ani reacția statului la problema securității circulației rutiere rămâne neschimbată. Creșterea numărului de accidente conduce la adoptarea unor norme juridice, orientate spre înăsprirea răspunderii pentru încălcările în domeniul respectiv. Răspunderea era înăsprită, însă astfel de soluții provocau reacții de protest al persoanelor indignate de sancțiuni excesive.

6. Prevenirea eficientă a infracțiunilor în domeniul transportului rutier poate fi asigurată prin realizarea unui complex de măsuri, sub forma unui program de influențare asupra elementelor sistemului „persoana-mijlocul de transport-drumul”, care include: organizarea sistemului științific și profesional al informației și propagandei securității circulației rutiere; -

implementarea tehnologiilor în vederea perfecționării securității active și pasive al mijloacelor de transport; planificarea construirii teritoriilor localităților cu elemente obligatorii ale organizării securității circulației rutiere,

7. În pofida vastei diversități a condițiilor care contribuie la săvârșirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier, accentul de bază la elaborarea măsurilor de contracarare a tipului respectiv de criminalitate trebuie totuși pus pe înlăturarea cauzelor săvârșirii acestora de către conducătorii de vehicule, având în vedere faptul că rolul determinant în depășirea situațiilor extreme îl joacă caracteristicile psihologice ale conducătorului de vehicul.

8. Considerăm că tehnologia formării conștiinței juridice a elevilor necesită a fi perfecționată și eficientizată. Printre lacunele care afectează procesul de instruire putem numi: reglementarea insuficientă a formelor și mecanismelor interacțiunii profesorilor și „agenților” activității de profilaxie al instituțiilor externe (MAI, Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale etc.); necesitatea unei pregătiri mai bune a profesorilor din instituțiile de învățământ pentru activități de educare juridică; lipsa unor programe speciale și a planurilor, care ar pretinde a fi sistemice, claritatea rezultatelor așteptate, diversitatea formelor și metodelor, regularitatea și eficiența interacțiunii cu reprezentanții organelor de drept și serviciile reabilitării social-psihologice.

9. Prevenirea victimologică a accidentelor rutiere, în care sunt implicați participanții minori ai circulației rutiere, nu necesită doar o perfecționare, ci și o conștientizare a faptului că starea accidentelor rutiere în Republica Moldova depinde de fiecare participant la circulația rutieră și necesită conjugarea eforturilor întregii societăți.

CONCLUZII GENERALE ȘI RECOMANDĂRI

Cercetările desfășurate în contextul tezei de doctorat au permis înaintarea unui ansamblu de concluzii care, în totalitate, reflectă noutatea științifică a rezultatelor obținute. Printre cele mai importante *concluzii*, care comportă un caracter general, se înscriu:

1. Criminalitatea în domeniul transportului rutier reprezintă o totalitate de infracțiuni săvârșite în legătură cu exploatarea mijloacelor de transport într-un anumit interval de timp, pe un anumit teritoriu, în prezența indicatorilor calitativi și cantitativi. Unul din semnele principale ale respectivului gen de criminalitate este încălcarea regulilor de circulație rutieră [12, p. 183].

Impactul uman al accidentelor rutiere este enorm pentru familiile victimelor, viața cărora, deseori, este schimbată irevocabil, cât și pentru întreaga societate, devenind o problemă națională acută care contribuie radical asupra crizei demografice și creează o povară suplimentară pentru economia țării [12, p. 180].

2. În baza cercetării și analizei accidentelor rutiere a fost stabilit că numărul și gravitatea acestora se află în dependență directă de următorii factori: a) numărul populației; b) numărul mijloacelor de transport; c) dimensiunile rețelelor de transport; d) coeficientul utilizării mijloacelor de transport; e) infrastructura rețelelor de transport; f) starea tehnică a mijloacelor de transport. În afară de factorii menționați, mai există un șir întreg de alți factori care au o influență semnificativă asupra provocării accidentelor și traumatismelor umane. Accidentele rutiere se repetă frecvent pe anumite segmente de drum, cum ar fi: intersecții; puncte de oprire; cotituri; străzi cu circulație intensă sau carosabil îngust, cu înclinare sau iluminare proastă. Repetarea accidentelor pe același segment de drum poate fi legat de lacunele de planificare sau alte neajunsuri ale respectivului segment de drum.

3. În prezent, principala determinantă a încălcării regulilor circulației rutiere este nihilismul juridic, care în practică are cele mai diverse manifestări. În acest context, o atenție primordială necesită a fi acordată educării spiritului de responsabilitate și disciplină la persoanele care urcă la volanul mijlocului de transport. De asemenea, în politica actuală din domeniul investigat urmează de ținut cont de factorii cu caracter economic, social și moral-spiritual, care influențează nemijlocit asupra numărului de accidente rutiere, precum și asupra criminalității în domeniul transportului rutier.

4. În baza analizei efectuate evidențiem două tipuri de personalitate a infractorilor care săvârșesc infracțiuni în domeniul transportului rutier. La prima categorie, comportamentul este dominat de sineîncredere exagerată în sine și frivolitate, acestora fiindu-le caracteristic autoritarismul, bravada și caracterul categoric. Celui de-al doilea tip le sunt proprii astfel de

calități personale precum: neglijența și tendința de a minimiza propriile eforturi intelectuale și fizice în activitatea cotidiană. În acest sens, se constată că în rândul celor care comit infracțiuni în domeniul transportului rutier sunt mai puține persoane cu calități tipice altor categorii de infractori [14, p. 22].

5. Problemele abordate impun accentuarea necesităților influențării comune a statului și societății asupra participanților la traficul rutier în scopul formării unor stereotipuri sociale importante ale culturii în transport și ridicării conștiinței juridice. Situația se agravează din cauza nihilismului juridic general, atitudinii indifferente față de eventualele urmări negative ale accidentelor rutiere, lipsei percepției adecvate de către participanții la traficul rutier a cauzelor apariției accidentelor rutiere, implicării insuficiente a populației în activitatea de prevenire a accidentelor rutiere. Astfel, este necesară elaborarea și implementarea unor măsuri de influență pozitivă asupra personalității participanților la traficul rutier. În acest sens, o importanță deosebită urmează a fi acordată formării morale a personalității și corectării defectelor care favorizează încălcarea regulilor de securitate, cum ar fi: încrederea exagerată în sine, supraaprecierea propriilor posibilități, iresponsabilitatea etc.

6. Prevenirea specială a criminalității, spre deosebire de cea generală, are un caracter bine orientat spre neadmiterea săvârșirii unor noi infracțiuni. Predestinația specială pentru determinarea și înlăturarea (blocarea, neutralizarea) cauzelor, condițiilor și altor determinante ale criminalității reprezintă particularitatea sa cea mai importantă. În esență, doar acest semn (orientarea fixă) are o semnificație absolută, jucând rolul de criteriu calitativ pentru delimitarea tipurilor examinate de prevenire a criminalității [15, p. 48].

7. În plan internațional, majoritatea propunerilor de soluționare a problemelor securității circulației rutiere țin de metodele tehnico-ingineresti, implementate în baza unor programe speciale în condițiile unei stabilități relative a procedurilor de regularizare a circulației rutiere. În Republica Moldova se observă o tendință opusă, de bază fiind abordarea normativă față de soluționarea problemei în cauză. Astfel, pe parcursul a 26 de ani reacția statului la problema securității circulației rutiere rămâne neschimbată. Creșterea numărului de accidente conduce la adoptarea unor norme juridice, orientate spre înăsprirea răspunderii pentru încălcările în domeniul respectiv. Răspunderea este înăsprită, însă astfel de soluții provoacă reacții de protest al persoanelor indignate de sancțiuni excesive [15, p. 48].

8. Luând în considerație diversitatea condițiilor care contribuie la comiterea infracțiunilor în domeniul transportului rutier, accentul de bază la elaborarea măsurilor de prevenire a tipului respectiv de criminalitate trebuie pus pe înlăturarea factorilor săvârșirii acestora de către conducătorii de vehicule, având în vedere faptul că rolul determinant în depășirea situațiilor

extreme îl joacă caracteristicile psihologice ale conducătorului de vehicul. Este importantă nu doar formarea unei maniere și culturi de conducere a vehiculului permise de lege, ci și inocularea unor deprinderi automatizate ale reacțiilor locomotorii în condițiile unor situații de accident.

9. Prevenirea victimologică a accidentelor rutiere în care sunt implicați minorii nu necesită doar o perfecționare, ci și o conștientizare a faptului că starea accidentelor rutiere în Republica Moldova depinde de fiecare participant la trafic și necesită conjugarea eforturilor întregii societăți. Astfel, crearea unor condiții reale pentru o circulație sigură a copiilor pe drumuri, străzi și părțile adiacente ale acestora sunt în măsură să contribuie semnificativ la ridicarea culturii juridice și disciplinarea tinerilor participanți la circulația rutieră și, în cele din urmă, la micșorarea numărului infracțiunilor legate de circulația rutieră, victimele cărora sunt copiii.

În legătură cu investigațiile realizate în cadrul lucrării înaintăm mai multe *recomandări* care pot fi luate în considerație la perfecționarea activității de prevenire a criminalității în domeniul transportului rutier:

1. În contextul problemelor examinate, considerăm a fi oportun completarea Codului contravențional al Republicii Moldova [17] cu un nou articol 233¹) „Conducerea vehiculului de către o persoană aflată în stare malativă”.

În acest sens, art. 233¹ Cod contravențional al Republicii Moldova urmează a fi formulat în următoarea redacție: „*Conducerea vehiculului de către o persoană aflată în stare malativă sau consumul unor medicamente care conțin substanțe incluse în nomenclatorul substanțelor interzise pentru a fi consumate de către conducătorii de vehicule, însoțită de încălcarea prevederilor Regulamentului circulației rutiere,*

se sancționează cu amendă de la 100 la 150 unități convenționale” .

Nomenclatorul substanțelor interzise urmează a fi elaborat de către specialiști în domeniul medicinei și trebuie să conțină toate substanțele care au un caracter limitativ în privința conducerii unui autovehicul.

2. Prevenirea eficientă a infracțiunilor în domeniul transportului rutier poate fi asigurată prin realizarea unui complex de măsuri, sub forma unui program de influențare asupra elementelor sistemului „persoană – mijloc de transport – drum”, care include: a) organizarea sistemului științific și profesional de informare a populației cu privire la securitatea circulației rutiere; ridicarea nivelului profesional și juridic de pregătire a participanților la traficul rutier; realizarea măsurilor în vederea organizării evacuării post accident și acordării ajutorului calificat persoanelor vătămate; sporirea eficienței activității poliției patrule; prevenirea beției, narcomaniei și a altor vicii similare; b) implementarea tehnologiilor moderne în vederea perfecționării securității active și pasive a mijloacelor de transport; c) amenajarea localităților cu

elemente obligatorii de securitate a circulației rutiere; planificarea și construcția drumurilor, ținându-se cont de asigurarea separării transportului de pietoni și circulației transportului în diverse direcții; îmbunătățirea condițiilor de vizibilitate; iluminarea drumurilor și străzilor.

3. În scopul asigurării securității transportului rutier, considerăm necesară elaborarea unei programe computerizate care ar imita circulația rutieră, incluzând situațiile cu pericol de accident. Trecerea cu succes a unui set de situații din respectiva programă trebuie să devină o condiție pentru primirea permisului de conducere. Ca rezultat pozitiv trebuie apreciat supraviețuirea participanților la trafic și cauzarea unei pagube materiale minime. Un astfel de deznodământ trebuie să se manifeste constant în câteva situații similare. Acest fapt va demonstra că persoana a trecut instruirea și a dezvoltat reacțiile locomotorii necesare, își focusează corect atenția asupra elementelor situației rutiere și prognozează corect evoluția evenimentelor.

Astfel, complexul informațional pentru formarea și dezvoltarea abilităților necesare de conducere a vehiculului trebuie să corespundă următoarelor cerințe: a) să permită imitarea exactă a conducerii vehiculului; b) să imite caracteristicile tehnice ale diferitor vehicule; c) să utilizeze situații rutiere tipice și cu pericol sporit; d) să fie un test obligatoriu în cadrul susținerii examenului de obținere a permisului de conducere sau la schimbarea permiselor cu termenul expirat.

4. În contextul condițiilor de obținere a permisului de conducere, propunem implementarea sistemului de testare psihologică pentru cetățenii care doresc să obțină un astfel de permis. Astfel, în scopul prevenirii unor infracțiuni în domeniul transportului rutier considerăm că ar fi oportun de a introduce unele completări în *Regulamentul cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier* [61] pentru persoanele care solicită examinarea în vederea obținerii permisului de conducere. Este vorba de capitolul IV, „Condiții de admitere la examen și documentarea cu permis de conducere”, pct. 10, care urmează a fi completat cu lit. f), având următorul conținut:

„f) adeverința privind susținerea testului psihologic în vederea corespunderii calităților unui conducător de vehicul sigur, precum și certificatul de modelul stabilit privind aptitudinea de a conduce mijloace de transport de o anumită categorie”.

În acest sens, este necesar de a include în practică susținerea unui test psihologic special, care ar permite de a determina dacă persoana este predispusă să comită accidente rutiere, fie incapacitatea acesteia de a preveni unele accidente rutiere. Prin analogie cu profilul psihologic al persoanelor condamnate în baza art. 264 CP al RM, cetățenii, pe lângă cunoștințele teoretice și

aptitudinile practice referitoare la regulile circulației rutiere, vor trebui să confirme și capacitatea de a conduce mijlocul de transport în condiții sigure.

5. Comportamentul ilegal în trafic poate fi diminuat prin prevenirea generală și specială, orientată spre cele mai criminogene și victimogene grupuri de persoane. În acest sens, o modalitate eficientă de prevenire ar fi reclama socială, direcționată spre un anumit auditoriu sau prezentată unui public mai larg prin intermediul mass-mediei. Astfel, direcțiile de bază ale reclamei sociale trebuie să devină: a) actualizarea urmărilor accidentelor rutiere prin demonstrarea consecințelor și stabilirea legăturii cauzale între comportamentul ilegal al participanților la trafic și decesul sau vătămarea persoanelor; b) în cazul măsurilor privind actualizarea urmărilor accidentelor rutiere nu ar trebui pus accentul pe propria securitate, ci pe punerea în pericol a terțelor persoane, balansând la limita imaginii conducătorului auto vinovat de producerea accidentului; c) persoanele care încalcă regulile circulației rutiere urmează să apară într-o imagine ironică, care ar știrbi din prestigiul unor astfel de modele de comportament.

6. În opinia noastră, la soluționarea unui șir de probleme ar contribui adoptarea la nivel statal a unui act normativ, în care urmează să fie reflectat un algoritm clar de interacțiune al reprezentanților poliției patrule cu instituțiile de învățământ, inclusiv procedura de evaluare anuală a nivelului de cunoaștere de către elevi a regulilor circulației rutiere. Evident că modificările respective trebuie să fie îmbinate cu introducerea unui curs obligatoriu în toate instituțiile de învățământ, intitulat „Regulile circulației rutiere”.

În scopul realizării ideii privind ridicarea nivelului de pregătire în domeniul securității circulației rutiere în rândul elevilor este necesar de operat modificări corespunzătoare în statele de personal, inclusiv includerea funcțiilor de profesori care posedă cunoștințe și au calificarea necesară pentru instruirea în domeniu a elevilor. Calificarea și competențele pedagogilor implicați în desfășurarea respectivelor cursuri trebuie să permită realizarea unui diagnostic prin care ar fi identificați și incluși în grupurile de risc copiii predispuși spre comportamente victimale legate de traficul rutier și cel pietonal.

Problema științifică importantă soluționată constă în elaborarea cadrului conceptual privind particularitățile criminologice în domeniul transportului rutier la etapa actuală, precum și fundamentarea unor concluzii și propuneri care permit de a realiza o abordare complexă în procesul perfecționării practicii de prevenire a tipului respectiv de criminalitate.

Avantajele elaborărilor propuse constau în elucidarea particularităților și tendințelor ce vizează infracțiunile în domeniul transportului rutier la etapa actuală, care permit de a aprecia pe nou acest fenomen, a determina orientările și strategia luptei cu tipul examinat de criminalitate.

Totodată, concluziile și propunerile formulate sunt orientate spre eficientizarea reglementării juridice și al perfecționării practicii de prevenire a criminalității în domeniul transportului rutier.

Impactul asupra științei. Prin rezultatele, concluziile și recomandările sale științifice, teza vine să aducă un aport semnificativ în problematica criminalității din domeniul transportului rutier, contribuind la dezvoltarea continuă a științei criminologice. În același timp, prin conținutul său, teza este de natură să prefigureze noi direcții de cercetare științifică în domeniu. *În perspectivă*, întru dezvoltarea cercetărilor în domeniul criminologiei, considerăm că ar fi binevenită studierea aprofundată a unor asemenea aspecte ale criminalității în domeniul transportului rutier, precum: Analiza criminologică a infracțiunilor în domeniul transportului rutier legate de tamponarea pietonilor; Personalitatea infractorului care a săvârșit o infracțiune în domeniul transportului rutier; Caracteristica victimologică și prevenirea infracțiunilor în domeniul transportului rutier; Infracțiunile în domeniul transportului rutier și rolul subdiviziunilor MAI în prevenirea acestora.

BIBLIOGRAFIE

Referințe bibliografice în limba română

1. Aionițoaie C., Bercheșan V. Tratat de metodică criminalistică, vol. I. Craiova: Editura Carpați, 1992. 328 p.
2. Aprodu Călin. Tehnologiile în serviciul MAI. În: <http://www.jc.md/tehnologiile-in-serviciul-mai/> (vizitat 12.10.2016)
3. Armașu S., Postu I. Metode noi de supraveghere a traficului rutier pe drumurile publice din Republica Moldova: constatări și analize. În: Revista Studii juridice universitare nr. 3-4, 2010. p. 70-73
4. Barbăneagră A., Alecu Gh., Berliba V. ș.a. Codul penal al Republicii Moldova. Comentariu. Chișinău: Centrul de drept al avocaților, 2009. 860 p.
5. Bodan M. Managementul asigurării stării de legalitate în domeniul transporturilor rutiere. Autoreferat al tezei de doctorat. București, 2013. 39 p.
6. Borodac A., Gherman M., Maldea N. et. al. Manual de drept penal. Chișinău, 2005. 512 p.
7. Brînză S., Ulianovschi X., Stati V., ș.a. Drept penal. Vol. II. Partea specială, ediția a II-a, Chișinău: Cartier Juridic, 2005. 804 p.
8. Budeci V. Răspunderea penală pentru infracțiunile în domeniul transportului rutier. Teză de doctor în drept. Chișinău, 2014. 213 p.
9. Bujor V. Bazele statisticii criminologice. Chișinău: Literatura juridică, 1996. 47 p.
10. Bujor V., Bejan O., Ilie S. et al. Elemente de criminologie. Chișinău: Știința, 1997. 86 p.
11. Bulimaga V. Obiectivele constituirii sistemului național de management în domeniul siguranței traficului rutier. În: Studia universitatis. Revistă Științifică a Universității de Stat din Moldova, 2012, nr. 8 (58), p. 185-188.
12. Cananău A. Infracțiunile din domeniul transportului rutier și impactul uman al acestora. În: Delicvența și justiția juvenilă: evaluare, probleme, soluții. Conferința științifico-practică internațională, 31 octombrie 2014. Chișinău, 2016. p. 179-185.
13. Cananău A. Abordări conceptuale privind cauzalitatea criminalității din domeniul transportului rutier. În: Analele științifice ale Academiei „Ștefan cel Mare” a Ministerului Afacerilor Interne al Republicii Moldova. Științe socioumane. Ediția a XIII-a, nr. 1. Chișinău, 2013 p. 122-124.

14. Cananău A. Considerațiuni generale privind personalitatea infractorilor din domeniul transportului rutier. În: *Legea și viața*. Nr. 8, 2017. p. 20-24.
15. Cananău A. Măsuri generale de prevenire a infracțiunilor din domeniul transportului rutier. În: *Legea și viața* Nr. 5, 2017. p. 46-49.
16. Ciobanu I. *Criminologie*. Vol. II Chișinău: Cartdidact, 2007. 254 p.
17. Codul contravențional al Republicii Moldova. Nr. 218 din 24.10.2008. În: *Monitorul Oficial* nr. 3-6 din 16.01.2009.
18. Codul de procedură penală a Republicii Moldova nr. 122 din 14.03.2003. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova* nr. 104-110 din 07.06.2003.
19. Codul penal al Republicii Moldova, art. 18, nr. 985 din 18.04.2002. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova* nr. 72-74 din 14.04.2009.
20. Codul transporturilor rutiere nr. 15 din 17.07.2014, art. 4. În: *Monitorul Oficial al Republicii Moldova* nr. 247-248 din 15.08.2014.
21. Convenția asupra circulației rutiere nr. 1968 din 08.11.1968. În vigoare pentru Republica Moldova din 26 mai 1994. În: <http://lex.justice.md/index.php?action=view&view=doc&lang=1&id=356793> (vizitat 22.12.2016)
22. Convenția asupra semnalizării rutiere din 08.11.1968 la care Republica Moldova a aderat prin Legea nr. 141 din 3 iulie 2015. *Monitorul Oficial al Republicii Moldova*, nr. 213-222, art. 434, 2015. În vigoare pentru Republica Moldova din 8 octombrie 2016. În: <http://lege5.ro/Gratuit/g43taoby/conventia-asupra-semnalizarii-rutiere-din-08111968-> (vizitat 22.12.2016)
23. Convenția Europeană pentru reprimarea infracțiunilor rutiere. Adoptată la Strasbourg la 30 noiembrie 1964. A intrat în vigoare la 18 iulie 1972. În: *Culegere de acte internaționale în domeniul justiției penale*. Volumul II. Chișinău: Cartea Juridică, 2011. p. 85-94.
24. Datele statistice ale MAI privind infracțiunile înregistrate pe teritoriul Republicii Moldova în anii 2012-2016.
25. Deceniu dedicat siguranței rutiere în toată Europa. În: <http://www.cuvintul.md/article/Deceniu-dedicat-sigurantei-rutiere-in-toata-Europa/> (vizitat 07.02.2017)
26. Dicționar explicativ român. În: <https://dexonline.ro/>
27. Dicționarul explicativ al limbii române. București: Univers enciclopedic, 1998. 1195 p.

28. Dosarul penal 1ra-234/2017. În: Hotărârile Colegiului Penal al Curții supreme de Justiție // http://jurisprudenta.csj.md/db_col_penal.php
29. Dosarul penal 1ra-342/2017. În: Hotărârile Colegiului Penal al Curții supreme de Justiție // http://jurisprudenta.csj.md/db_col_penal.php
30. Dosarul penal nr. 1ra-117/2017. În: Hotărârile Colegiului Penal al Curții supreme de Justiție // http://jurisprudenta.csj.md/db_col_penal.php
31. Dosarul penal nr. 1ra-1333/16 // Hotărârile Colegiului Penal al Curții supreme de Justiție // http://jurisprudenta.csj.md/db_col_penal.php
32. Dosarul penal nr. 1ra-368/2017. În: Hotărârile Colegiului Penal al Curții supreme de Justiție // http://jurisprudenta.csj.md/db_col_penal.php
33. Dosarul penal nr. 1ra-39/2017. În: Hotărârile Colegiului Penal al Curții supreme de Justiție // http://jurisprudenta.csj.md/db_col_penal.php
34. Dosarul penal nr. 1ra-400/2017. În: Hotărârile Colegiului Penal al Curții supreme de Justiție // http://jurisprudenta.csj.md/db_col_penal.php
35. Dosarul penal nr. 1ra-578/17. În: Hotărârile Colegiului Penal al Curții supreme de Justiție // http://jurisprudenta.csj.md/db_col_penal.php
36. Dosarul penal nr. 1re-24/2017. În: Hotărârile Colegiului Penal al Curții supreme de Justiție // http://jurisprudenta.csj.md/db_col_penal.php
37. Dosarul penal nr. 1re-38/2017. În: Hotărârile Colegiului Penal al Curții supreme de Justiție // http://jurisprudenta.csj.md/db_col_penal.php
38. Furdui Gh. Cultura traficului rutier. În: Revista Națională de Drept, 2001, nr. 3, p. 44-48.
39. Giurgiu Narcis. Elemente de criminologie. Iași: Editura Fundației „Chemarea”, 1992. 311 p.
40. Gheorghiu-Brădet Ion, Criminologia generală românească. Brașov: Ed. Tipocrat Brașovia, 1993, 268 p.
41. Gladchi Gh. Criminologie generală. Chișinău: Museum, 2001. 312 p.
42. Impactul uman al accidentelor rutiere. // [http://demografie.md/index.php?pag=news&opa=view&id=423&tip=noutate&start=133&l=\(vizitat 12.02.2017\)](http://demografie.md/index.php?pag=news&opa=view&id=423&tip=noutate&start=133&l=(vizitat%2012.02.2017)).
43. Larii Iu. Criminologie. Chișinău: Tipogr. „Elena V.I.”, 2004. 150 p.
44. Larii Iu., Cananău A. Măsurile special-criminologice de prevenire a infracțiunilor din domeniul transportului rutier. În: Legea și viața Nr. 6, 2017. p. 27-31.

45. Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131-XVI din 7 iunie 2007. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 103-106 din 20.07.2007.
46. Lupașco L. Șoferii fără experiență comit o treime din accidentele rutiere. În: <http://www.zdg.md/editia-print/social/soferii-fara-experienta-comit-o-treime-din-accidentele-rutiere/comment-page-1>(vizitat 18.01.17).
47. Mateuț Gheorghiță. Criminologie (note de curs), Arad, 1993. 160 p.
48. Manualul formatorului. Program de reabilitare „Drink & Drive”, IRP. Chișinău: Cartea juridică, 2017. 92 p.
49. Nivelul infracționalității în Republica Moldova în anul 2016. În: <http://www.statistica.md/newsview.php?l=ro&idc=168&id=5550&parent=0> (vizitat 10.05.2017)
50. Notă informativă privind statistica accidentelor rutiere pentru anul 2016. În: <http://saferoads.md/index.php?view=statistics&t=nota-informativa-privind-statistica-accidentelor-rutiere-pentru-anul-2016> (vizitat 19.05.2017).
51. Oancea I. Probleme de criminologie. București: Ed. ALL Educațional S.A., 1998. 198 p.
52. Parapetele instalate pe drumurile din Malaezia ar putea fi utile și în Moldova. În: <http://unimedia.info/stiri/video-parapetele-instalate-pe-drumurile-din-malaezia-ar-putea-fi-utile-si-in-moldova-121838.html> (vizitat 12.11.2016)
53. Peste 180 de persoane traumatate în accidente rutiere în 2015. În: <http://moldova24.info/2016/01/peste-180-de-persoane-traumate-in-accidente-rutiere-in-2015/> (vizitat 19.05.2017).
54. Poliția română. Scurt istoric. În: <https://politiaromana.ro/ro/structura-politiei-romane/unitati-centrale/directia-rutiera/informatii-generale/scurt-istoric1401443750>
55. Politic Gabriela, Criminologie, Note de curs. Iași: Editura Fundației „Chemarea”, 1996. 229 p.
56. Prodan S. Evoluția și generalizarea infracțiunilor din domeniul transporturilor. În: Legea și viața, decembrie, 2015, p. 16-21.
57. „Rabla” moldovenilor. În: <http://hotnews.md/articles/view.hot?id=1993> (vizitat 18.09.2016)
58. Raport privind analiza situației condusului în stare de ebrietate în Republica Moldova: reabilitarea delincvenților și prevenirea recidivei. Chișinău, IRP, 2016. 49 p.
59. Rădulescu S., Banciu D. Sociologia crimei și criminalității, București: Ed. Șansa – SRL, 1996. 237 p.

60. Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357 din 13.05.2009. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 92-93 din 15.05.2009.
61. Regulamentul cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1452 din 24.12.2007. Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 8-10 din 15.01.2008
62. Rezoluția 64/255 adoptată de Adunarea generală a ONU. În:
<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/docs/A-RES-64-255e.pdf>
(vizitat 10.12.2017).
63. Siguranța Rutieră – Studiu de caz al unui dezastru umanitar. În:
<http://examenauto.md/%C8%99colarizare/studii/siguranta-rutiera-studiu-de-caz-al-unui-dezastru-umanitar.html> (vizitat 16.02.2017).
64. Sinteza accidentelor rutiere produse pe teritoriul țării în anul 2015. În:
www.zdg.md/.../sinteza-accidentelor-rutiere-produse-pe-teritoriul-tarii-pe-parcursul-anului-2015 (vizitat 20.11.2016).
65. Stănoiu Rodica-Mihaela. Criminologie. București: Ed. Oscar Print, 1997. 228 p.
66. Stati V. Aspecte teoretice și practice privind aplicarea răspunderii penale pentru unele infracțiuni în domeniul transportului auto, specificate la art. 266, 269 și 276 CP al RM. În: Revista Națională de Drept, nr. 3, martie 2010, p. 42-54.
67. Strategia de transport și logistică pe anii 2013-2022, aprobată prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 827 din 28.10.2013. În: Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr. 243-247/933 din 01.11.2013.
68. Strategia națională pentru siguranță rutieră, aprobată prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1214 din 27.12.2010. În: Monitorul Oficial nr. 43-45 din 25.03.2011.
69. Turuianu C. Infracțiunile rutiere. București: ALL BECK 2000. 205 p.
70. Ungureanu A. Prelegeri de criminologie. Iași: Ed. Cugetarea, 1999. 535 p.

Referințe bibliografice în limbile engleză, germană

71. Brady J., Li G., Trends in alcohol and other drugs detected in fatally injured drivers in the United States, 1999-2010. American Journal of Epidemiology, 2013. În:
<http://stopddruggeddriving.org/research.html>
72. Hentig H. Remarks on the Interaction of Interaction of Perpetrator and Victim. În: The Journal of Criminal Law and Criminology, 1941, p. 303-309.

73. Henting H. The Criminal and His Victim. Studies in the sociobiology of Crime, NewYork, 1948. În: <http://www.worldcat.org/title/criminal-his-victim-studies-in-the-sociobiology-of-crime/oclc/614463590> (vizitat 22.01.2017)
74. Shikhanov V., Sirokhin A. Structure of Psychic Attitude of a Person to Careless Traffic Violations and Potential Ways of Accident Prevention. În: Журнал Сибирского Федерального университета. Серия «Гуманитарные науки», 2008. Декабрь (том 1, № 4), с. 474-480.
75. Strassen verkehrersrecht StVG, StVO, StVZ. Verwamungs-und Bussgeldkatalog. Verkehrszei chennachdem Einigungsvertrag. Deutscher Taschenbuch Verlag. 1997, p. 32-38.

Referințe bibliografice în limba rusă

76. Аванесов Г. А. Криминология и социальная профилактика. Москва, 1980. 526 с.
77. Алауханов Е. Криминология. Алма-Ата, 2008. 429 р.
78. Алексеев А. И., Герасимов С. И., Сухарев А. Я. Криминологическая профилактика: теория, опыт, проблемы. Москва: Норма, 2001. 496 с.
79. Алексеева Л.А. Специфика детерминации нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В: Учёные записки Орловского государственного университета № 2(52), 2013, с. 228-231.
80. Анашкин Г. Некоторые проблемы общепреventивного действия советского уголовного закона. В: Вопросы борьбы с преступностью. Выпуск 33. Москва, 1980, с. 48-51.
81. Антонян Ю. М. Криминология. Москва: Юрайт, 2013. 523 с.
82. Антонян Ю.М. Теоретические основы предупреждения преступности. Москва, 1977. 256 с.
83. Антонян Ю.Н , Еникеев М.И., Эминов В.Е. Психология преступления и наказания. Москва: Пенатес-Пенаты, 2000. 454 с.
84. Аруев К. Б. Криминологическая характеристика личности граждан, совершивших автотранспортные преступления, и вопросы профилактики данного вида преступлений. Санкт-Петербург, 2007. Автореферат диссертации кандидата юридических наук. 20 с. В: http://нэб.рф/catalog/000199_000009_003059861/ (vizitat 20.12.2016).
85. Баранчикова М.В. Криминологическая характеристика дорожно-транспортного преступника. В: Наука и практика, 2013, № 2, (55), с. 10-13.

86. Белкин Р.С. Криминалистическая энциклопедия. 2-е издание, переработанное и дополненное Москва: Мегатрон XXI, 2001. 334 с.
87. Белозеров Р.В. Дорожно-транспортные преступления и роль органов внутренних дел в их предупреждении. Автореферат диссертации кандидата юридических наук. Санкт-Петербург, 2009. 35 с.
88. Беляев Н.А., Волгарева И.В., Кропачев Н.М. и др. Криминология. Общая часть. Санкт-Петербург: Изд-во СПб ГУ, 1992. 216 с.
89. Блувштейн Ю. Д., Зырин М. К., Романов В. В. Профилактика преступлений. Минск: Изд-во "Университетское" 1986. 286 с.
90. Варыгин А.И., Громов В.Г., Шляпникова О.В. Основы криминологии и профилактики преступлений. Учебное пособие. Саратов: СЮИ МВД РФ, 2000. 128 с.
91. Веденеев В.В., Никитин В.И. Криминологическая характеристика водителей, скрывшихся с мест дорожно-транспортных происшествий. Совершенствование административной деятельности органов внутренних дел. Труды Академии МВД России. Москва, 1994. 75 с.
92. Вицин С.Е. Системный подход и преступность. Учебное пособие. Москва, 1980. 88 с.
93. Вишки Л. Транспортные преступления и криминологические теории личности. Москва: Фонд ВНИИ БД МВД России. 214 с.
94. Воронин Ю. А. Типология личности преступников. Диссертация кандидата юридических наук. Свердловск, 1974. 85 с.
95. Выготский Л. С. Психология. Москва: ЭКСМОПресс, 2000. 1008 с.
96. Габдрахманов А. Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта (уголовно-правовые и криминологические аспекты). Диссертация кандидата юридических наук. Казань, 2007. 190 с. В: <http://www.dissercat.com/content/ugolovno-pravovoe-obespechenie-bezopasnosti-dvizheniya-i-ekspluatatsii-zheleznodorozhnogo-tr> (vizitat 20.12.2016).
97. Гаверов Г. С., Авдеев В. А., Татарников В. Г. и др. Уголовное право (общая часть) в вопросах и ответах: учебное пособие. Иркутск: Издание ГП «Иркутская областная типография № 1», 2000. 256 с.
98. Галахова В. Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений. Москва, Издательско-торговая корпорация «Дашков и К0» 2003. 189 с.

99. Гвоздева Е.В. Типология преступников, совершивших уголовно наказуемое нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В: Российский следователь, 2007, № 11, с. 19-21
100. Гишинский Я. И. Криминология: теория, история, эмпирическая база, социальный контроль. 2-е изд., перераб. и доп. Санкт-Петербург: Юрический центр Пресс, 2009. 504 с.
101. Гишинский Я. И. Криминология. Курс лекций. Санкт-Петербург, 2002. 384 с.
102. Городенцев Г. А. Личность сотрудника полиции в координационной модели взаимодействия правового государства и гражданского общества. В: Общество и право, 2013, № 4(46), с. 21-24.
103. Горшенков А.Г. Виктимологический аспект предупредительного воздействия на преступность в сфере массовой информации: диссертация кандидата юридических наук. Нижний Новгород, 1999. 249 с.
104. Гридасова Л.В. Криминологическое изучение дорожно-транспортных преступлений, связанных с нарушением Правил дорожного движения. Автореферат кандидата юридических наук. Омск, 2005. 38 с.
105. Гумеров И.А. Криминологическая характеристика преступного нарушения правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Практическое пособие. Казань, 2004. 240 с.
106. Дагель П.С. Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. Москва: Юрическая литература, 1977. 144 с.
107. Дагель П.С. Социальные отклонения. Москва, 1984. 467 р.
108. Добренков В.И., Кравченко А.И. Фундаментальная социология: в 15 т. Т. 6: Социальные деформации. Москва: ИНФРА-М, 2005. 1074 с.
109. Дмитриев С.Н. Дорожно-патрульная служба. Пособие для сотрудника ГИБДД. Москва: Спарк, 2000. 13 с.
110. Долгова А.И. Криминология. Москва: Норма, 2009. 384 с.
111. Долгова А. И. Криминология. Москва: Норма, 2005. 285 с.
112. Долгова А.И. Криминология. Москва: Норма-ИНФРА.М, 1997. 784 с.
113. Долгова А.И. Криминология. Москва: Норма-ИНФРА.М, 1999. 267 с.
114. Долгова А.И. Криминология: краткие учебные курсы юридических наук. Москва: Норма, 2003. 272 с.
115. Дуденко Г.И. Обследование больных при тяжелой травме в экстренных ситуациях. Общая травматология и хирургия. Москва: Наука 1993. 53 с.

116. Ефремова Г.Х., Константинова Н.Я. Правовые установки и ориентации неосторожных преступников. с. Москва, 2009. 186 с.
117. Жулев В. И. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений. Москва: Юридическая литература, 1989. 211 с.
118. Жулев В.И. Криминологические проблемы дорожно-транспортных происшествий. Автореферат докторской диссертации. Москва, 1982. 32 с.
119. Жулев В.И. Криминологическая характеристика лиц, совершивших преступления на автотранспорте. Москва: ВНИИ МВД СССР, 1979. 67 с.
120. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. Москва, 1989. 224 с.
121. Жулев В.И., Гирько С.И. Ответственность участников дорожного движения. Москва: Юристъ, 1997. 160 р.
122. Зейг Дж. К. Испытание Эриксоном: Личность мастера и его работа. Пер. с англ. В.В. Самойлова. Москва: Независимая фирма «Класс», 1999. 92 с.
123. Зиннуров Ф.К. Педагогическая профилактика и коррекция девиантного поведения подростков в условиях социокультурной среды. Казань: Центр инновационных технологий, 2013. 471 с.
124. Иванова В.В. Предупреждение уголовно-наказуемых нарушений правил безопасности дорожного движения: диссертация кандидата юридических наук. Москва, 1995. 210 с.
125. Иншаков С.М. Зарубежная криминология. Москва: Инфра, 1997. 383 с.
126. История правил дорожного движения. <http://ruspdd.ru/driverinfo/129-history-pdd> (vizitat 20.12.2016)
127. Квашис В.Е. Преступная неосторожность. Социальные и криминологические проблемы. Владивосток: Издательство Дальневосточного университетата, 1986. 192 с.
128. Клейменов М.П. Криминология: учебник. Москва: Норма, 2011. 448 с.
129. Коллинс Б.. Водить как Стиг (How to Drive The Ultimate Guide – From the Man Who Was the Stig). Москва: Альпина нон-фикшн, 2016. 288 с.
130. Коновалов В.П. Виктимность и ее профилактика. În: Виктимологические проблемы борьбы с преступностью: сборник научных трудов. Иркутск, 1982. с.43-49
131. Коновалов В.П. Изучение потерпевшего с целью совершенствования профилактики правонарушений. Москва: ВНИИ МВД СССР, 1982. 72 с.

132. Коробеев А. И. Транспортные преступления. Санкт-Петербург: Юридический центр-Пресс, 2003. 406 р.
133. Костина Л.Н. Нарушение правил дорожного движения пешеходами: уголовно-правовые, криминологические и психологические проблемы: учебное (практическое) пособие. Орёл: ОрЮИ МВД России, 2013. 67 с.
134. Костина Л. Некоторые психолого-криминологические особенности личности водителей, допускающих систематические нарушения правил дорожного движения. În: Вестник Казанского юридического института МВД России. 2013. Nr. 14. // <http://cyberleninka.ru/article/n/nekotorye-psihologo-kriminologicheskie-osobennosti-lichnosti-voditeley-dopuskayuschih-sistematicheskie-narusheniya-pravil> (vizitat 01.11.2016)
135. Котик М.А. Психология и безопасность. Таллин: Валгус 1981. 408 с.
136. Кравцов А. Ю. Криминологическая характеристика и предупреждение дорожно-транспортной преступности в условиях крупного города. Диссертация кандидата юридических наук. Москва, 2014. 246 р.
137. Кравченко А.И. Общество: статика и динамика. Москва: Академический проект, Альма Матер, 2006. 407 с.
138. Красненкова Светлана. Изучение личностных особенностей виновников дорожно-транспортных происшествий с тяжкими последствиями. <https://cyberleninka.ru/article/n/izuchenie-lichnostnyh-osobennostey-vinovnikov-dorozhno-transportnyh-proisshествiy-s-tyazhkimi-posledstviyami> (vizitat 17.11.2016)
139. Криминология. Под ред. Аванесова Г. А.. Москва: Юнити-Дана, 2005. 496 с.
140. Криминология. Под ред. Долговой А.И. Москва: Норма, 2002. 848 с.
141. Криминология. Под ред. Кузнецовой Н. Ф., Миньковского Г. М. Москва: Издательство Московского университета, 1994. 415 с.
142. Криминология. Учебник для вузов. Под редакцией Бурлакова В. Н., Кропачева Н. М.. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный университет, 2004. 427 с.
143. Криминология. Учебник для вузов. Под ред. Долговой А. И. Москва: Норма, 2001. 784 с.
144. Криминология. Учебник под редакцией В.Н. Бурлакова, В.П. Сальникова. Санкт-Петербург: Лань, 1998. с. 573 с.
145. Криминология. Учебник. Под ред. В. Н. Бурлакова и Н.М. Кропачева. Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2005. 518 с.

146. Криминология. Учебник. Под редакцией Кудрявцева В. Н., Эминова В. Е. Москва: Юристъ, 1999. с. 289. 678 с.
147. Криминология: Учебник для вузов. А.Ф. Агапов, Л.В. Барина, В.Г. Гриб и др.; под ред. В. Д. Малкова. 2-е изд., перераб. и доп. Москва: Юстицинформ, 2006. 528 с.
148. Криминология: Учебник. 3-е издание. Под ред. Кудрявцева В.Н. и Эминова В.Е. Москва: Юстицинформ, 2005. 734 с.
149. Криминология: Учебное пособие. Под ред. Кузнецовой Н.Ф. Москва: Проспект, 2006. 328 с.
150. Кудрявцев В. Н. Лекции по криминологии. Москва: Юрист, 2005, 188 с.
151. Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления. Москва: Госюриздат 1960. 244 с.
152. Кудрявцев В. Н., Антонян Ю. М. Криминология. Учебное пособие. Москва: Юристъ, 2004. 734 с.
153. Кудрявцев В.Н. Стратегии борьбы с преступностью. Москва: Юристъ, 2003. 52 с.
154. Кузнецова Н.Ф. Проблемы криминологической детерминации. Москва: Издательство Московского университета, 1984. 208 с.
155. Кузьменко Д. О. Криминологический анализ дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов. Диссертация кандидата юридических наук. Тамбов, 2009. 165 с.
156. Кузьменко Д.О. Криминологический анализ дорожно-транспортных преступлений, связанных с наездами на пешеходов. Автореферат диссертации кандидата юридических наук. Тамбов, 2009. 37 с.
157. Курьянова О. Е. Повышение безопасности дорожного движения методами совершенствования системы подготовки водителей. Диссертация кандидата юридических наук. Москва, 1998. 153 с.
158. Латыпова К. Причины и условия девиантного поведения водителей автотранспортных средств на дорогах России. În: Вестник Бурятского государственного университета – 2014 г. № 14(1) с.75-78
159. Лекарь А.Г. Профилактика преступлений. Москва: Юридическая литература, 1972. 104 с.
160. Лунеев В.В. Преступность XX века: мировые, региональные и российские тенденции. Москва: «Волтерс Клувер», 2005. 912 с.

161. Майоров В., Липатов Е., Ганзин С. Профилактика управления транспортными средствами в состоянии опьянения: обзор мирового опыта. În: Проблемы права. 2016, nr. 1. с. 87-97.
162. Майоров А.В., Томилова А.В., О дорожно-транспортной аварийности и ее причинах. În: Законы России: опыт, анализ, практика, № 11, 2007 г. с. 59-61
163. Механизм преступного поведения. Под ред. В. Н. Кудрявцева. Москва: Наука, 1981. 248 с.
164. Мешалкин С.Н. Проблемы борьбы с преступлениями в сфере безопасности дорожного движения: уголовно-правовые и криминологические аспекты: Монография. Домодедово: ВИПК МВД России, 2003. 115 с.
165. Минская В.С., Чечель Г.И. Виктимологические факторы и механизм преступного поведения. Иркутск: Издательство Иркутского университета, 1988. 151 с.
166. Минстер М.В. Психофизические особенности женщин, осужденных к лишению свободы. În: Вестник Томского государственного университета. 2009. № 319. с. 116-118
167. На пути к преступлению: девиантное поведение подростков и риски взросления в современной России (опыт социологического анализа): коллективная монография. Под научной редакцией М.Е. Поздняковой и Т.А. Хагурова. Краснодар: Кубанский государственный университет; Москва: Институт социологии РАН, 2012. 344 с.
168. Неверов В. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (Уголовно-правовое и криминологическое исследование). Диссертация на соискание учёной степени доктора юридических наук. Саратов, 2006. 243 с.
169. Никитас Д.А. Особенности личности виновного участника дорожно-транспортного преступления. În: Российский следователь. 2006. № 8. с. 29-32
170. Никитас Д. А. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений: криминологические и уголовно-правовые проблемы. Диссертация кандидата юридических наук. Москва, 2006. (168 с.) <http://www.lib.ua-ru.net/diss/cont/218186.html> (vizitat 20.12.2016)
171. Никитас Д.А. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений (криминологические и уголовно-правовые проблемы). Автореферат диссертации кандидата юридических наук. Москва, 2006. с. 9.

172. Номоконов В.А. О проблеме изучения причин преступности. În: Вопросы борьбы с преступностью. Сборник научных трудов. Вып. 41. Москва, 1986. с. 10-16
173. Перлов С. Н. Доказывание при расследовании дел о дорожно-транспортных происшествиях (процессуальные и криминологические аспекты). Диссертация кандидата юридических наук. Москва, 1997. 185 с.
174. Полубинский В.И. Правовые основы учения о жертве преступления. Горький, 1979. 83 с.
175. Пономарёва В. Человек и безопасность движения. Москва, 1976. 138 р.
176. Правила дорожного движения.
https://ru.wikipedia.org/wiki/Правила_дорожного_движения (vizitat 20.12.2016)
177. Предупреждение преступлений и административных правонарушений органами внутренних дел. Учебник. Под ред. В.Я. Кикотя, С.Я. Лебедева, Н.В. Румянцева. Москва: Юнити-Дана, 2010. 488 р.
178. Преступность и правосудие: ответы на вызовы двадцать первого века. În: Управление ООН по контролю над наркотиками и предупреждению преступности. Нью-Йорк, 2000. 320 с.
179. Проценко С.В. Влияние психофизиологических и возрастных особенностей субъекта на деятельность, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности. În: Юридическая психология. 2009. № 4. с. 22-26
180. Психология и педагогика в профессиональной подготовке сотрудников ОВД. Под ред. А. Ф. Дунаева, А. С. Бартышева. Москва: Инновация, 1992. 132 с.
181. Психология. Под ред. А. А. Крылова Москва, 2000. 315 с.
182. Рабинович М.И. Преднамеренный спортивный и дорожно-транспортный риск у подростков и молодежи (по материалам франкоязычной периодики 2000-х). În: Современная и зарубежная психология. 2013. № 2. с. 101 с. 101-117.
183. Ратинов А.Р. Психологическое изучение личности преступника. Москва, 1981. 152 с.
184. Репецкая А. Л. Виновное поведение потерпевшего и принцип справедливости в уголовной политике. Иркутск: Издательство Иркутского университета, 1994. 165 с.
185. Репецкая А.Л., Рыбальская В.Я. Криминология: Общая часть: учебное пособие. Иркутск: ИГЭА, 1999. 240 с.

186. Ривман В.Д. О некоторых понятиях криминальной виктимологии. În: Виктимологические проблемы борьбы с преступностью. Иркутск, 1982. с. 15-18
187. Ривман Д. В. Криминальная виктимология. Санкт-Петербург: Питер, 2002. 304 с.
188. Романов А.Н. Автотранспортная психология. Москва: Академия, 2002. 217 с.
189. Ромашихин И. К вопросу о причинах и условиях происшествий совершаемых в сфере дорожного движения. http://teoria-practica.ru/rus/files/arhiv_zhurnala/2011/8/yurisprudentsiya/romashihin.pdf (vizitat 18.04.2016)
190. Рублев А. Г. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Автореферат кандидата юридических наук. Тюмень, 2006. 37 с.
191. Рябыкин Ф.К. Криминология и предупреждение преступлений. Москва, 1993. 90 с.
192. Сахаров А. Б. Учение о личности преступника и его значение в профилактической деятельности ОВД. Москва: МВШМ, 1984. 43 с.
193. Сахаров А. Личность преступника и типология преступника. În: Социалистическая законность, № 3, 1973 с.11-15
194. Сахаров А. О личности преступника и причинах преступности в СССР. Москва: Госюриздат, 1961. 279 с.
195. Сирохин А. И., Жигалов Н. Ю., Тамбовцева Г. М. Уголовно-правовое и криминологическое исследование нарушений правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств как проявлений преступной неосторожности. Монография. Иркутск: Издательство Иркутского государственного университетата, 2008. 227 с.
196. Смирнов Д.В. Уголовно правовая и криминологическая характеристика нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Автореферат диссертации кандидата юридических наук, Москва, 2004. 29 р.
197. Соляной А. В. Предупреждение дорожно-транспортных преступлений. Автореферат диссертации кандидата юридических наук. Москва, 2011. 26 с. <http://www.dissercat.com/content/preduprezhdenie-dorozhno-transportnykh-prestuplenii> (vizitat 18.12.2016)
198. Социальная психология. Под ред. А. Н. Сухова, А. А. Деркача. Москва: Академия, 2001. 600 с.

199. Танага И.В. Причины и условия, способствующие дорожно-транспортным преступлениям и пути их устранения. În: Общество и право, №2(24), 2009. с. 117-120
200. Таюрская Е.А. Виктимологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных преступлений: диссертация кандидата юридических наук. Иркутск, 2006. 142 с.
201. Таюрская Е.А. Виктимологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных преступлений. Монография. Иркутск: ВСИ МВД России, 2007. с. 72–73. <http://www.adme.ru/australia/2007/05/07/17594> (vizitat 17.11.2016)
202. Устинов В.С. Криминологическая виктимология. În: Криминология: Учебник / Под ред. проф. Н.Ф. Кузнецовой, проф. В.В. Лунеева. 2-е изд., перераб. и доп. Москва: Волтерс Клувер, 2004, с. 154–165; 629 с.
203. Фельдштейн Д. И. Психологические основы общественно полезной деятельности подростков. Москва: Педагогика, 1982. 224 с.
204. Философский словарь. Под ред. Фролова И. Т. Изд. 6-е, перераб. и доп. Москва, 1991. 560 с.
205. Франк Л.В. Потерпевшие от преступления и проблемы советской виктимологии. Душанбе: Ирфон, 1977. 237 с.
206. Царакова А. П. Виктимологические аспекты предупреждения дорожно-транспортных преступлений. Автореферат диссертации кандидата юридических наук. Москва. 2009. 25 с.
207. Царакова А.П. Виктимологические аспекты предупреждения дорожно-транспортных преступлений: диссертация кандидата юридических наук. Москва, 2009. 226 с.
208. Чипурина Е.А. Криминологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных происшествий в условиях крупного города, повлекших тяжкие последствия: автореферат диссертации кандидата юридических наук. Москва, 2005. 24 р.
209. Чучаев А. И. Транспортные преступления: проблемы квалификации и наказания: автореферат диссертации кандидата юридических наук. Москва, 1990. 27 с.
210. Шабунина А. Н. Уголовная ответственность за преступления, совершенные импульсивно. Диссертация кандидата юридических наук. Воронеж, 1999. 193 с.

211. Шаргородский М.Д. Преступность, ее причины и условия в социалистическом обществе. În: Преступность и ее предупреждение. Ленинград: Лениздат, 1966. с. 20-58
212. Шахриманьян И.К. О причинах автотранспортных преступлений. Москва, 1974. 48 с.
213. Шиханцов Г.Г. Криминология. Москва: Зерцало, 2001. 359 с.
214. Щелкушкина Е. А. Психодинамика личности осуждённых за убийство: диссертация кандидата психологических наук. Рязань, 2011. 212 с.
215. Ыскакулы Н. Проблемы профилактики транспортных преступлений.
http://www.rusnauka.com/6_NITSB_2010/Pravo/55635.doc.htm (vizitat 22.01.2017)
216. Якубенко Н. В. Правовые аспекты профилактики дорожно-транспортных происшествий. Тюмень: Издательство Тюменского юридического института МВД РФ, 2000. 656 с.
217. Якушин В. А. Субъективное вменение и его значение в уголовном праве. Тольятти: ТолПИ, 1998. 296 с.
218. Bejan O. Model explicativ al accidentelor rutiere. În Legea și viața, decembrie, 2010 p. 12-14.

ANEXE

Anexa 1. Date statistice privind infracțiunile în domeniul transportului rutier

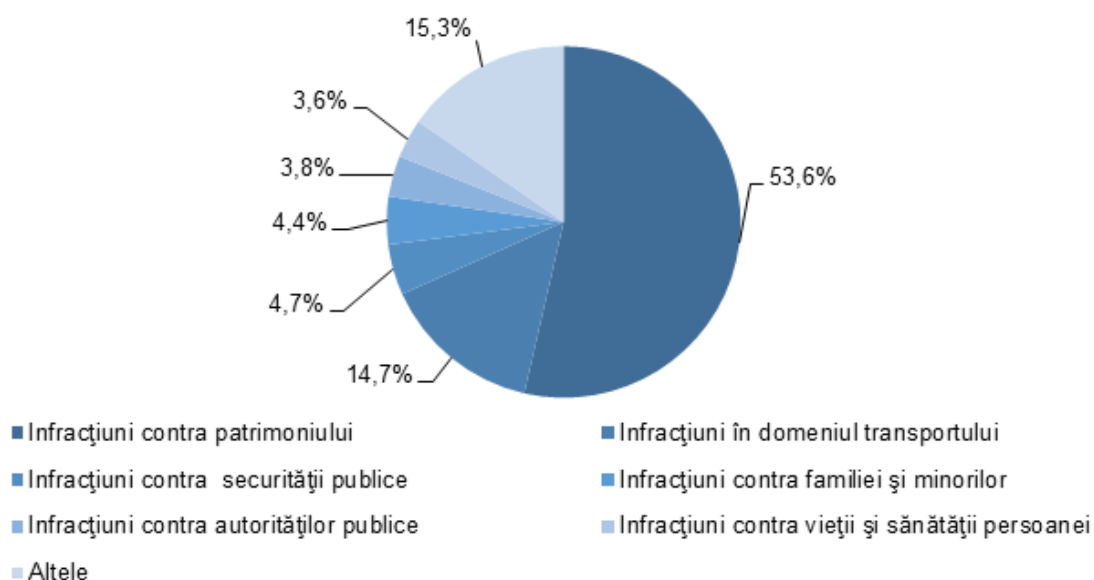


Fig. 1.1. Structura infracțiunilor înregistrate după categorii în anul 2016

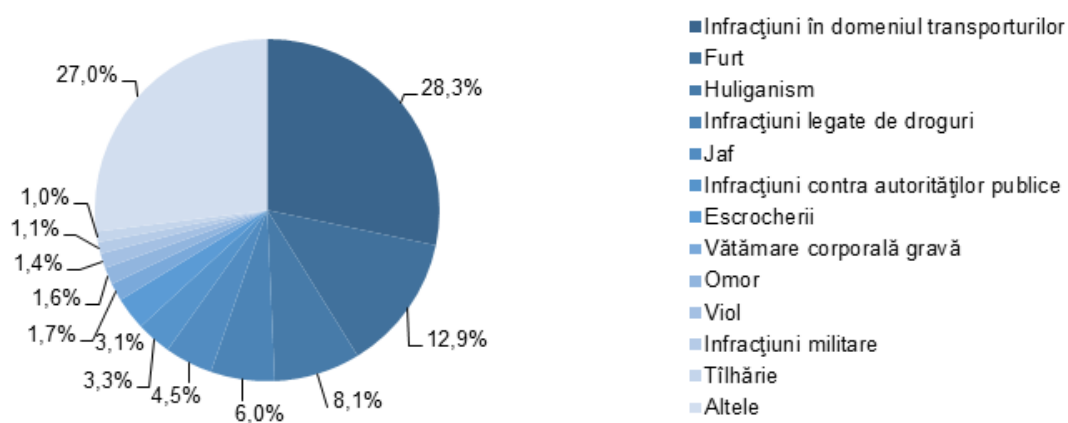


Fig. 1.2. Structura condamnărilor după principalele categorii de infracțiuni în anul 2016

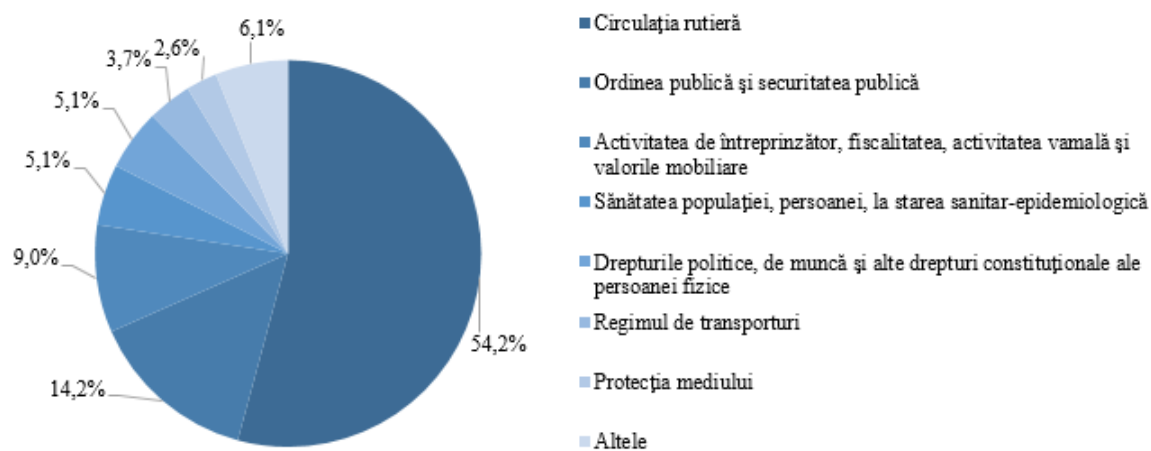


Fig. 1.3. Structura contravențiilor constatate după categorii în anul 2016

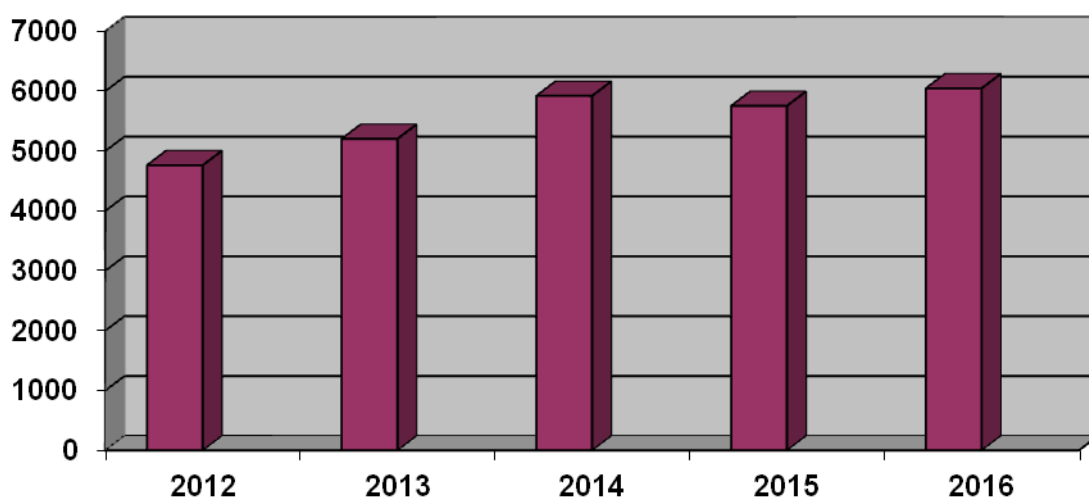


Fig. 1.4. Infracțiuni în domeniul transportului rutier înregistrate în anii 2012-2016

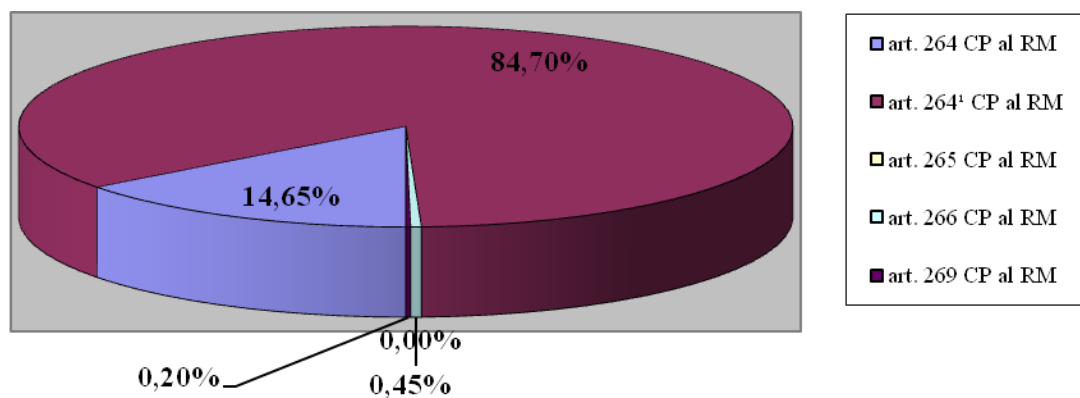


Fig. 1.5. Structura infracțiunilor în domeniul transportului rutier în anul 2016

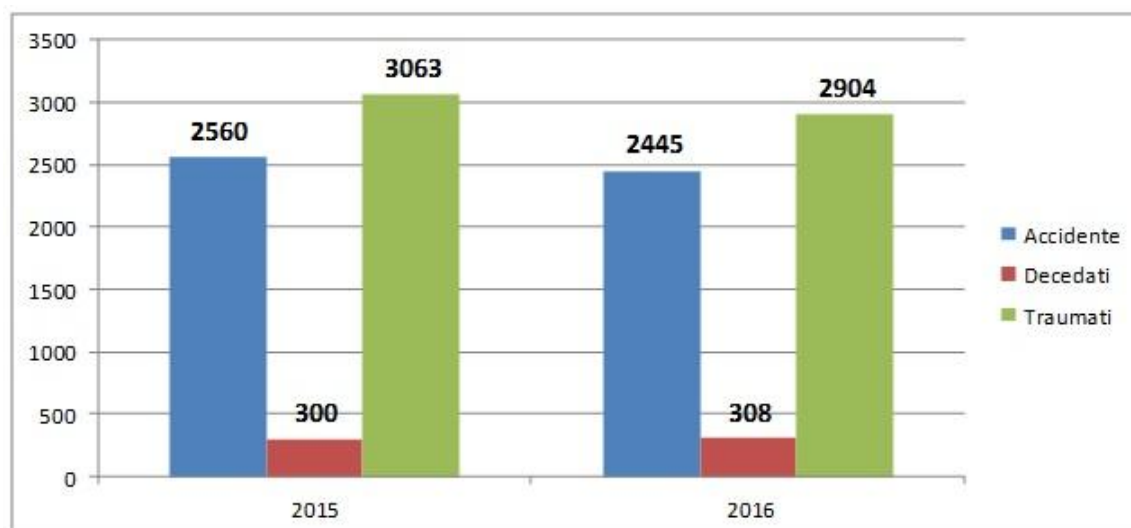


Fig. 1.6. Accidente rutiere, persoane decedate și traumatizate în urma accidentelor rutiere în anii 2015-2016

Anexa 2. Distribuirea structurală a infracțiunilor în domeniul transportului rutier

Tabelul 2.1. Infracțiuni în domeniul transportului rutier înregistrate în anii 2012-2016

Ani	2012	2013	2014	2015	2016
Total infracțiuni	4761	5202	5921	5753	6046
Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport (art. 264 CP al RM)	983	893	850	883	886
Conducerea mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe (art. 264 ¹ CP al RM);	3744	4281	5029	4847	5121
Punerea în exploatare a mijloacelor de transport cu defecte tehnice vădite (art. 265 CP al RM);	2	1	2	1	-
Părăsirea locului accidentului rutier (art. 266 CP al RM);	23	19	22	15	27
Încălcarea regulilor privind menținerea ordinii și securitatea circulației (art. 269 CP al RM).	9	8	18	7	12

Tabelul 2.2. Infracțiuni în domeniul transportului pe ani

Persoane					Cazuri la 100000 persoane				
2011	2012	2013	2014	2015	2011	2012	2013	2014	2015
4160	4830	5281	5997	5848	117	136	148	169	165

Tabelul 2.3. Persoane care au comis infracțiuni în domeniul transportului în anul 2015

Total persoane	3911
Pînă la 14 ani	187
14 – 17 ani	16
18 – 24 ani	712
25 – 29 ani	859
30 ani și peste	2137

Tabelul 2.4. Accidente rutiere pe ani și la 100000 populație

Anii	2011	2012	2013	2014	2015
Accidente rutiere	2 825	2 712	2 605	2 564	2 535
Accidente rutiere la 100000 populație	79,4	76,2	73,2	72,1	71,3

Tabelul 2.5. Persoane care au avut de suferit în accidente rutiere pe categorii de persoane și ani

Anii	2011	2012	2013	2014	2015
Total persoane care au avut de suferit în accidente rutiere	3976	3951	3521	3404	3632
Copii	658	654	566	412	404
Decedați total	433	441	301	324	298
Copii decedați	36	44	21	21	21
Traumați total	3543	3510	3220	3080	3334
Copii traumați	622	610	545	391	381

Tabelul 2.6. Persoane care au suferit în urma accidentelor rutiere, la 10000 locuitori pe ani

	2011		2012		2013		2014		2015	
	Traum ați	Deced ați	Traum ați	Deced ați	Traum ați	Deced ați	Traum ați	Deced ați	Traum ați	Deced ați
Total pe republi că	9,9	1,2	9,9	1,2	7,3	0,6	6,7	0,6	8,6	0,8

Tabelul 2.7 Cauzele care au dus la provocarea accidentelor rutiere în 2015

Cauze	Nr. de accidente
Viteza neadecvată vizibilității	642
Neacordarea priorității pietonilor	342
Neacordarea priorității altor vehicule	333
Diverse cauze	276
Neasigurarea la schimbarea benzii de circulație	264
Traversarea neregulamentară a pietonilor	171
Stări de ebrietate	141
Nerespectarea distanței între autovehicule	134
Conducerea din imprudență	119
Depășirea vitezei	105

Tabelul 2.8. Aplicarea pedepsei după principalele categorii de contravenții din domeniul circulației rutiere, în 2016

	Total:	<i>inclusiv:</i>		
		avertizare	amendă	privare de anumite drepturi
Total, cazuri	216 108	4 748	210 001	1 359
<i>Inclusiv:</i>				
Nerespectarea indicatoarelor de semnalizare rutieră și de acordare a priorității de trecere, a altor reguli de circulație rutieră	41 468	-	41 457	10
Depășirea vitezei de circulație stabilită pe sectorul respectiv de drum	34 859	-	34 851	20
Încălcarea regulilor de înmatriculare sau de înregistrare de stat, de revizie tehnică a vehiculelor	40 155	-	40 112	53
Încălcarea regulilor de oprire și neacordarea de prioritate pietonilor și altor participanți la traficul rutier	34 400	2 704	31 693	3
Încălcarea regulilor de exploatare a vehiculelor	22 350	-	22 345	5
Încălcarea regulilor de folosire a centurii de siguranță, a căștii de protecție și a regulilor privind convorbirile radiotelefonice	9 637	-	9 635	2
Conducerea vehiculului cu încălcarea regulilor de amplasare a numărului de înmatriculare sau conducerea unui vehicul fără un astfel de număr	5 574	539	4 994	42
Conducerea vehiculului de către o persoană care nu are asupra sa permis de conducere sau vinieta	7 197	1	7 185	11
Încălcarea regulilor de circulație de către pietoni și alți participanți la circulația rutieră	5 791	1 492	4 299	-
Conducerea vehiculului în stare de ebrietate produsă de alcool sau de alte substanțe	2 445	4	1 730	696
Alte tipuri de contravenții	12 232	8	11 700	517

Anexa 3. Parapet cu role din plastic pentru diminuarea impactului



DECLARAȚIA PRIVIND ASUMAREA RĂSPUNDERII

Subsemnatul, declar pe răspundere personală că materialele prezentate în teza de doctorat sunt rezultatul propriilor cercetări și realizări științifice. Conștientizez că, în caz contrar, urmează să suport consecințele în conformitate cu legislația în vigoare.

Cananău Anatolie

„_____” _____ 2018

CV AL AUTORULUI

Numele de familie și prenumele: Cananău Anatolie

Studii:

2001-2005 – Studii de licență, specialitatea „Urmărire penală” la Academia „Ștefan cel Mare” a MAI al RM;

2007-2008 – Studii de master, specialitatea „Drept polițienesc” la Academia „Ștefan cel Mare” a MAI al RM;

2013-2016 – Studii de doctorat, specialitatea Drept Penal la Academia „Ștefan cel Mare” a MAI al RM.

Stagii:

2005-2006 – Ofițer de urmărire penală a SUP a CPs Botanica al MAI al RM;

2007-prezent – Lector-asistent, lector universitar, lector universitar superior la Academia „Ștefan cel Mare” a MAI al RM.

Domeniile de interes științific: Drept penal și criminologie.

Participări în proiecte științifice naționale și internaționale:

- „Strategia de comunicare și promovare a reformei poliției rutiere 2012-2014” – document elaborat de către Direcția Poliției Rutiere din cadrul Ministerului Afacerilor Interne cu suportul Consultanțului Național în comunicare, Cristina Cozma, în cadrul Proiectului Programului Națiunilor Unite pentru Dezvoltare „Suport Tranzitoriu pentru Consolidarea Capacităților Administrației Publice ale Guvernului Republicii Moldova”.

Participări la foruri științifice (naționale și internaționale):

- Conferințe internaționale (4 participări);
- Conferințe naționale și seminare științifico-practice (11 participări).

Lucrări științifice și științifico-metodice publicate:

- Articole științifice (18 publicații);
- Ghiduri, broșuri, suporturi de curs și alte materiale cu caracter didactic (4).

Cunoașterea limbilor:

Limba maternă (Română);

Limbi străine (limba rusă – fluent și limba franceză – nivel de începător).

Date de contact de serviciu: mun. Chișinău, str. Gh. Asachi 21,
an_cananau@mail.ru, tel. mob. 022280660