

# **CADRUL NORMATIV ȘI PRACTICI EUROPENE PRIVIND SIGURANȚA PARTICIPANȚILOR LA TRAFICUL RUTIER**

**utori: conf. univ. dr. Vasile ONCEANU  
conf. univ. dr. Dumitru NOVOROJDIN**

**Universitatea Agrară de Stat din Moldova**

**Abstract:** În lucrare se examinează problemele actuale cauzate de traficul rutier (periclitarea securității persoanei aflate în traficul rutier), cu care se confruntă Comunitatea Republicii Moldova și soluții posibile de rezolvare acestor probleme. S-a efectuat analiza prevederilor de bază din actele normative naționale (raportate fiind la cele europene), ce țin de calitatea procesului educațional, în special avându-se în vedere unele subcategorii/categorii permise de conducere, cerințele privind accesul la profesia de examinator și cerințele privind formarea examinerilor, considerându-se că prin aceasta se va asigura o evaluare mai obiectivă a persoanelor care solicită un permis de conducere, și se va realiza o bună armonizare a examenelor de conducere, ca urmare fiind posibilă ridicarea nivelului de siguranță pe drumurile publice.

S-au examinat practicile europene privind modalitățile de garantare a securității persoanei aflate în traficul rutier și s-au propus soluții ce țin de organizarea, controlul și supravegherea traficului, care se consideră că vor contribui la soluționarea problemelor din traficul rutier, cu care se confruntă Comunitatea.

*Vasile Onceanu, Doctor of Science, University Reader,  
Dumitru Novorodjin, Doctor of Science, University Reader,*

## **Normative Law and European experiences reading the security of participations being in traffic.**

The work deals with the actual problems caused by road traffic (endangerment of the security of participations who is in road traffic), with which the Community of the Moldova Republic confronts and possible solutions to solve these problems. The analysis of the main stipulations of national normative instruments was carried out (in comparison with the European ones) which regard the quality of the training procesess, particularly taking into account some subcategories/categories of driving licences the demands regarding the acces to examiner profession and those concerning examiners formation, considering that by this a more fair estimation will be ensured to persons who apply for a driving licence, and a good harmonization of driving examinations will be achieved and as a result the raising of the security level on national roads being possible.

The European experiences regarding the possibilities to guarantee the security of the participations who is in road traffic were examined and solutions concerning the organization, control and the supervision of the traffic were advanced and it is considered that they will contribute to solve the problems of the road traffic the community confronts with.

Creșterea continuă a nivelului de mobilitate individuală cât și în grupuri a oamenilor s-a manifestat printr-o creștere numerică a parcului de vehicule din Republica Moldova, fapt ce a condus la intensificarea traficului rutier, factori care au diminuat simțitor gradul de securitate atât a persoanei aflate în calitate de participant la traficul rutier, cât și a Comunității în ansamblu.

Acest fenomen impune desăvârșirea permanentă a actelor normative naționale, precum și conformarea bazei juridice de reglementare a activităților de organizare, control și supraveghere a traficului rutier, actelor normative internaționale din domeniu.

## **I. Cadrul normativ european și actele normative naționale ce țin de garantarea siguranței pe drumurile publice**

Având în vedere internaționalizarea traficului rutier, formarea rețelei rutiere transeuropene, Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene continuu îmbunătățește cadrul normativ prin adoptarea directivelor privind orientările comunitare pentru influența benefică a factorilor implicați

în traficul rutier și dezvoltarea rețelei transeuropene de transport. Această infrastructură considerându-se de o importanță deosebită în contextul sprijinului acordat integrării și coeziunii în Europa, precum și al garantării unui nivel sporit de bunăstare și, nu în ultimul rând, garantării unui nivel ridicat de siguranță utilizatorilor drumurilor.

Atât în plan internațional cât și național există conceptul filozofico-juridic care, în general, presupune că problemele Siguranței traficului rutier, adică cauzele de producere a accidentelor sunt elementele (factorii) sistemului Conducător – autovehicul – drum – mediu.

Prin urmare, **pentru influența benefică asupra principalului factor** din sistem „conducătorul”, Parlamentul European și Consiliul Uniunii Europene a adoptat *Directiva 2006/126/CE, din 20 decembrie 2006*. Prin această Directivă s-au prescris normele privind permisele de conducere, considerându-se ca elemente esențiale ale politicii comune în domeniul transporturilor, prin care se va contribui la îmbunătățirea siguranței rutiere și se va facilita libera circulație a persoanelor care își stabilesc reședința într-un stat membru, altul decât statul care a eliberat permisul. Ținând seama de importanta mijloacelor de transport individuale, posesia unui permis de conducere recunoscut în mod corespunzător de un stat membru, gazda va favoriza libera circulație și libertatea de stabilire a persoanelor.

În ciuda progreselor înregistrate în privința armonizării normelor referitoare la permisele de conducere, între statele membre continuă să existe diferențe semnificative cu privire la normele privind periodicitatea reînnoirii permiselor și la **subcategoriile de vehicule**. Astfel directiva vine cu o armonizare mai profundă, pentru a se contribui la punerea în aplicare a politicilor comunitare.

**Din motive de siguranță rutieră**, sunt stabilite cerințe minime pentru eliberarea permisului de conducere. Sunt armonizate normele privind examenele de obținere a permisului, definite cunoștințele, aptitudinile și comportamentele ce țin de conducerea autovehiculelor, precum și normele minime privind vârsta, aptitudinile fizice și mentale, starea sănătății, necesare pentru conducerea în siguranță acestor vehicule.

Directiva prevede consolidarea principiului accesului progresiv la categoriile de vehicule cu două roți și la categoriile de vehicule utilizate pentru transportul de călători și de mărfuri. Cu toate acestea, în vederea sporirii în continuare a siguranței rutiere, statelor membre li s-a permis să stabilească o limită de vârstă mai mare pentru conducerea anumitor categorii de vehicule, precum și în anumite împrejurări excepționale, să stabilească limite de vârstă mai mici, pentru a lua în considerare circumstanțele existente pe plan național.

**Mai mult, s-au stabilit norme minime** privind accesul la profesia de examinator și cerințe privind formarea examinerilor, în vederea îmbunătățirii cunoștințelor și aptitudinilor examinerilor, considerându-se că prin aceasta se va asigura o evaluare mai obiectivă a persoanelor care solicită un permis de conducere și se va realiza o bună armonizare a examenelor de conducere.

**De menționat**, prevederile directivei în această privință sunt mai mult decât rigide și fără compromisuri, și aceasta este lesne de înțeles, calitatea examenului de obținere a permisului de conducere trebuie să fie garantată la cel mai înalt nivel. Astfel, pe lângă faptul că, persoana care își desfășoară activitatea în calitate de examinator, trebuie să cunoască, conform directivei, tehnica și fizica autovehiculelor (aspectele tehnice ale autovehiculelor cum ar fi direcția, pneurile, frânele, luminile, siguranța încărcării, viteza, dinamica, energia, conducerea cu economie de carburant și cu respect față de mediul înconjurător etc.), aceasta trebuie să cunoască și să înțeleagă procesul de conducere și evaluare (teoria comportamentului în timpul conducerii, perceperea pericolelor și prevenirea accidentelor, programul pe care se bazează normele aplicabile examenului de conducere, cerințele examenului de conducere, legislația rutiera aplicabilă, inclusiv legislația comunitară și cea națională în vigoare și orientările sale de interpretare, teoria și tehnicile de evaluare, conducerea preventivă etc.), precum și trebuie să garanteze calitatea serviciului prestat (comunicare în mod clar, utilizând un conținut, un stil și un limbaj adaptat publicului vizat, informarea clară privind rezultatele examenului, tratarea cu respect și nediscriminatorie a candidaților etc).

Având în vedere **influența proprietăților psihofiziologice ale conducătorului** de vehicul asupra fiabilității lui, în momentul eliberării permisului de conducere și ulterior, în mod periodic, conducătorii vehiculelor utilizate pentru transportul persoanelor sau al mărfurilor trebuie să prezinte dovada îndeplinirii normelor minime privind aptitudinile fizice și mentale de conducere. Se consideră că aceste testări, efectuate cu regularitate, vor spori responsabilitatea specifică a conducătorilor unor astfel de vehicule.

**Amplasarea geografică a Republicii Moldova este de așa natură încât** unele din coridoarele transeuropene o traversează, prin urmare, transportul rutier internațional de mărfuri și călători al republicii este strâns intercalat în traficul european, această realitate impune conformarea actelor normative naționale cerințelor celor internaționale din domeniu.

Prin *Hotărîrea Guvernului nr. 1452, din 24.12.2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier*, s-a pretins la conformarea actelor normative naționale celor internaționale, întrucât în preambulul acestei hotărîri se menționează, „*Prezenta hotărîre de Guvern creează cadrul necesar aplicării directivei Parlamentului și Consiliului Uniunii Europene nr.2006/126/CE din 20 decembrie 2006 cu privire la permisul de conducere, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr.L403/18 din 30 decembrie 2006*”.

Însă examinarea, prevederilor directivei și hotărîrii menționate, denotă diferențe specifice principiale în aceste acte normative, fapt ce se răsfrânge negativ în activitățile ce țin de garantarea siguranței în traficul rutier din Republica Moldova.

După cum s-a menționat, una din țintele directivei rezidă în armonizarea normelor referitoare la permisele de conducere între statele membre, normele privind periodicitatea reînnoirii permiselor, în special, **subcategoriile/categoriile** de vehicule.

**Este foarte important, din punct de vedere a siguranței**, determinarea corectă a subcategoriei/categoriei vehiculului, întrucât în funcție de subcategoria/categoria vehiculului se determină subcategoria/categoria permisului de conducere, care, respectiv, impune anumite exigențe față de persoana ce obține permisul de conducere din punct de vedere a: vârstei, proprietăților psihofiziologice, stării sănătății, **cunoștințelor și comportamentului necesar în conducerea în siguranță a vehiculului**. Aceasta pentru că, tipul, parametrii constructivi și caracteristicile dinamice ale vehiculului, impun persoanei ce-l conduce, anumite deprinderi și comportament pentru al conduce în siguranță.

Așadar, pentru claritate, examinăm doar câteva din noțiunile privind subcategoriile/categoriile de vehicule determinate prin Directiva Europeană și Hotărîrea de Guvern astfel, **categoria BE** respectiv:

directiva „ansamblurile de vehicule formate dintr-un vehicul tractor din categoria B și o remorcă sau o semiremorcă a căror masă maximă autorizată nu depășește 3 500 kg”;

hotărîrea „ansamblu de vehicule format dintr-un vehicul trăgător din categoria B și o remorcă a cărei masă totală maximă autorizată este mai mare de 750 kg, iar masa totală maximă autorizată a întregului ansamblu depășește 3500 kg”. Deci, probabil că, nici autorul Regulamentului vizat nu o să determine masa maximă autorizată a ansamblului.

**Subcategoria D1** respectiv:

directiva „autovehicule proiectate și construite pentru transportul a maximum 16 pasageri în afara de conducătorul auto și care au o lungime maximă ce nu depășește 8 m; la autovehiculele din această categorie se poate atașa o remorcă având o masă maximă autorizată care nu depășește 750 kg”;

hotărîrea „autovehicul destinat transportului de persoane, avînd mai mult de 8, dar nu mai mult de 16 locuri pe scaune, în afara locului conducătorului, și lungimea maximă nu depășește 8 m; ansamblu format dintr-un autovehicul trăgător din subcategoria D1 și o remorcă a cărei masă totală maximă autorizată nu depășește 750 kg”.

Având în vedere noțiunea din hotărîre, apare firesc întrebarea, dacă pe scaune 16 locuri, apoi pe picioare câte locuri?!

După cum se observă din noțiunea directivei, conducătorul ce posedă subcategoria D1 este în drept să transporte doar 16 pasageri în afara sa, și nu scaune precum prevede hotărîrea. Dar, această lacună și este factorul care contribuie la producerea tragediilor în procesul de transportare a pasagerilor în republică. Astfel, având în vedere că sunt posibilități de a trata în mod diferit, ambiguă actul normativ, factorul responsabil de controlul și supravegherea traficului rutier, practic, este impotent de a face ordine și garanta siguranță în traficul rutier.

**Este principal de a clarifica că**, orice vehicul este calculat, proiectat și construit avându-se în vedere anumiți parametri constructivi și caracteristici tehnice, în privința stabilității de deplasare și proprietăților dinamice (de demaraj, frânare și manevrabilitate). Astfel, în cazul în care masa maximă autorizată în procesul de exploatare este depășită, despre eficiența sistemului de frânare nici nu poate fi vorba. Atunci când vehiculul este supraîncărcat cu pasageri care stau pe picioare, despre stabilitatea deplasării, precum și eficiența frânării acestuia este imposibil de imaginat.

**Revenind la cele menționate**, cerințele, prevăzute de directivă, în raport cu accesul la profesia de examinator și cerințele privind formarea examinerilor, în hotărîre, au fost trecute cu vederea, probabil, considerându-se de o importanță infimă dar, realitatea relevă că organizarea și calitatea examenelor pentru obținerea permisului de conducere, cu toată tehnica de performanță utilizată în procesul de examinare actualmente, lasă de dorit.

Având în vedere cele expuse, în mod de urgență, este necesară revizuirea actului normativ menționat și conformarea acestuia prevederilor directivei și legității.

**Un alt factor** care se răsfrânge negativ asupra siguranței traficului este vârsta relativ mare a parcului de vehicule din republică, conform unor date statistice, cca 73% din acesta depășește perioada prevăzută pentru casare. Astfel pe drumurile publice circulă, la propriu, surse de pericol sporit.

**Din alt punct de vedere siguranța traficului în mod hotărâtor este influențată de factorii drum-mediu**, prin urmare, Comisia Parlamentului European și Consiliului Uniunii Europene, în Cartea sa albă din 12 septembrie 2001 intitulată „Politica europeană în domeniul transporturilor în orizontul lui 2010: momentul deciziilor”, a semnalat necesitatea de a realiza evaluări de impact asupra siguranței și operațiuni de **audit** în domeniul siguranței rutiere, în vederea identificării și gestionării tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente din cadrul Comunității. Aceasta a fixat, de asemenea, obiectivul de a reduce la jumătate numărul persoanelor decedate pe căile rutiere din cadrul Uniunii Europene între 2001 și 2010.

Aceiași prioritate, de a reduce la jumătate numărul persoanelor decedate pe drumurile publice, este menționată în **Strategia națională pentru siguranța rutieră**, aprobată prin H.G. nr.1214, doar la sfârșitul anului 2010, adică la 27.12.2010. Deci, ținta Strategiei rezidă în reducerea până în 2015 a numărului celor: decedați cu 30%; răniți grav – 43%; copii și tineri decedați – 35%; copii și tineri răniți grav – 40%, iar până în 2020 a tuturor categoriilor menționate cu 50%. Dar, problema poate fi soluționată doar având la dispoziție acte normative adecvate, precum și prin implementarea principiilor, practicii și utilizării instrumentelor deja probate în practica internațională.

În plus, Comisia în comunicarea sa din 2 iunie 2003 intitulată „Program de acțiune european destinat siguranței rutiere – Reducerea la jumătate a numărului de victime rutiere în Uniunea Europeană până în 2010: o responsabilitate comună”, **a desemnat infrastructura rutieră ca fiind al treilea pilon al politicii de siguranță rutieră**, ceea ce trebuia să reprezinte o contribuție importantă la îndeplinirea obiectivului comunitar de reducere a accidentelor.

Ulterior, prin adoptarea Directivei 2008/96/CE, din 19 noiembrie 2008, privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, Parlamentului European și Consiliului Uniunii Europene, s-au trasat liniile directoare prioritare de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere, precum și s-au instituit unele proceduri necesare pentru îmbunătățirea siguranței infrastructurii rutiere în cuprinsul rețelei transeuropene. Astfel, evaluările de impact asupra siguranței rutiere trebuiau să demonstreze, la nivel strategic, implicațiile asupra siguranței rutiere ale diferitelor alternative de planificare a unui proiect de infrastructură. Rezultatele evaluărilor de impact asupra siguranței rutiere au fost consemnate în mai multe documente de gestionare.

**În plus operațiunile de audit** în domeniul siguranței rutiere trebuiau să prezinte detaliat riscurile unui proiect de infrastructură rutieră. Este firesc, prin urmare, că urmau să se dezvolte o serie de proceduri în aceste două domenii, în scopul sporirii siguranței infrastructurilor rutiere din cuprinsul rețelei rutiere transeuropene.

Un alt factor important al acestui proces constituia formarea și certificarea personalului responsabil de siguranță, prin intermediul unor programe de formare și instrumente de calificare, aprobate de statele membre, care trebuiau să garanteze dobândirea acestei calificări, doar de către persoanele profesioniste în domeniu și care posedau cunoștințe actuale necesare.

În vederea garantării unui grad ridicat de siguranță pe căile rutiere din cadrul Uniunii Europene, statele membre trebuiau să aplice liniile directoare cu privire la gestionarea siguranței infrastructurii. Să notifice liniile directoare către Comisie și să raporteze periodic cu privire la aplicarea lor pregătindu-se astfel terenul pentru îmbunătățirea sistematică a siguranței infrastructurii la nivel comunitar și să constituie, prin aceasta, baza pentru trecerea treptată către un sistem mai eficient. Rapoartele cu privire la aplicarea liniilor directoare trebuiau, de asemenea, să permită statelor membre identificarea celor mai eficiente soluții, iar culegerea sistematică de date provenind din studii premărgătoare/ulterioare trebuia să permită găsirea măsurilor mai eficiente pentru acțiunile viitoare.

**Conceptual operațiune de audit** în domeniul siguranței rutiere, înseamnă o certificare tehnică detaliată, sistematică și independentă, din punct de vedere al siguranței, a caracteristicilor de proiectare proprii unui plan de infrastructură rutieră la toate etapele, de la planificare la începutul exploatării. Auditurile în domeniul siguranței rutiere sunt parte integrantă a procesului de concepere a proiectului de infrastructură în stadiul proiectării preliminare, al proiectării detaliate, precum și în cel anterior exploatării și de la începutul acesteia.

Controlul nivelului de siguranță pe drumurile publice devine tot mai actual, aceasta pe măsură ce crește intensitatea traficului rutier.

Teoretic comportamentul participanților la trafic este supus unor norme și reglementat de Regulamentul circulației rutiere. Însă, în viața reală (pe drumurile publice) factorul uman (conducătorul de vehicul) foarte frecvent se află în situații nestandard și depășirea acestor situații critice este în funcție de rapiditatea de acționare și calitatea acțiunilor, care la rândul lor sunt în funcție de nivelul de pregătire, experiență, vârstă, proprietățile psihofiziologice individuale, starea fizică și emoțională a acestuia etc. Astfel, nu e de mirare că, în mare măsură cauzele accidentelor sunt pe seama **erorilor factorului uman**.

Reducerea probabilității de comitere a erorilor de către factorul uman (în calitate de participant la trafic) și modelarea unui comportament sigur al acestuia, pot fi obținute prin proiectarea, construcția și amenajarea adecvată a drumului, adică prin corelarea interacțiunii factor uman/drum, toate aceste măsuri constituind în fond, **domeniul de aplicare a auditului în** siguranța traficului rutier.

Rețeaua de drumuri, în esență, reprezintă activul creat și menținut în domeniul traficului rutier, în corespundere cu cerințele de exploatare a drumurilor. Principalele cerințe în raport cu rețelele de drumuri rezidă în satisfacerea, cu pierderi minime, a necesităților de transport ale societății.

**Garantarea siguranței** este una din principalele proprietăți (calități) de exploatare a rețelelor rutiere, înaintate față de acestea de către Comunitate (utilizatori). În orice proces calitatea produsului se garantează prin anumite metode de control a calității. Una dintre cele mai eficiente metode de garantare a calității, la drept vorbind, este așa-zisul „Sistem de management al calității – auditul”. Auditul diferă de celelalte modalități de control a calității produsului, prin faptul că acesta este efectuat integral și transparent, adică calitatea înaltă a produsului finit, este rezultatul de executare calitativă a acestuia la toate etapele procesului tehnologic.

Statele europene dispun deja de sisteme funcționale de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere, pentru Republica Moldova însă acest proces actualmente este doar de perspectivă.

**În general, în Republica Moldova,** conceptul „**Trafic rutier**” și-a găsit interpretare în Legea nr. 131-XVI, din 7.06 2007, privind siguranța traficului rutier astfel, acesta considerându-se

ca un sistem dinamic complex, constituit din pietoni și vehicule, care generează un ansamblu de relații juridico-sociale în procesul deplasării lor pe drumurile publice, în anumite condiții stabilite.

Prin urmare, traficul rutier poate fi considerat ca un sistem social, ramură a relațiilor sociale, componentele căruia sunt oamenii, vehiculele, drumurile și toate amenajările lor. Multitudinea participanților la trafic denotă faptul că în traficul rutier interesele oamenilor, instituțiilor și a Comunității în întregime converg sau, chiar uneori, se confruntă. Aceste realități, pentru garantarea siguranței pe drumurile publice, impun implementarea unor noi principii de dirijare a traficului rutier și utilizare a instrumentelor eficiente de garantare a securității publice.

## **II. Practici europene privind garantarea securității persoanei aflate în traficul rutier**

Ridicarea nivelului de siguranță este o problemă ce ține, în general, de climatul social-politic, nivelul de cultura în societate, disciplina și obiceiurile de comportament pe drumurile publice. Totodată, urmare a implicării în masă în acest proces a membrilor societății, activitatea privind ridicarea nivelului de siguranță devine un proces de consolidare a disciplinei generale în societate, de asimilare de către toată populația (toți participanții la trafic) a normelor de conduită civilizată, conforme unui nivel actual de dezvoltare a culturii de drept. Implementarea culturii de comportament pe drumurile publice trebuie să fie o **politică prioritară de stat**. Aceste activități (care trebuie să fie clare întregii Comunități), de soluționare a problemei privind comportamentul judicios, responsabil, disciplinat, cu o atitudine plină de stimă reciprocă dintre participanții la trafic, dintr-un punct de vedere, se consideră că pot avea reușite doar în cazurile în care factorii responsabili de monitorizarea traficului rutier vor dispune de acte normative (pârghii de influență) eficiente și conforme normelor europene și, nu numai, acești factori vor fi capabili să aplice sancțiunile imparțial, strict în limitele legii și fără depășiri a competențelor profesionale.

Dar, din alt punct de vedere, realitatea indică că securitatea persoanei aflate în traficul rutier nu poate fi garantată doar prin aplicarea sancțiunilor contravenționale, ba mai mult, practica denotă că, cât de mult n-ar fi înăsprite aceste sancțiuni, comportamentul neregulamentar pe drumurile publice, prin aceste măsuri, nu poate fi exclus completamente. Astfel că, aceste măsuri **trebuie complementate cu practici și principii europene de realizare a infrastructurii drumurilor publice și organizare a traficului rutier**.

Ca măsuri eficiente de profilactică a comportamentului neregulamentar, conform experienței internaționale, se consideră „**reprimarea**” **comportamentului agresiv pe drumurile publice**.

Însă, acest comportament neregulamentar, după cum s-a menționat, nu poate fi exclus doar prin sancționările drastice, practica internațională relevă că activitatea de „reprimare” a comportamentului agresiv pe drumurile publice necesită o **orientare a eforturilor**, luând în calcul două componente de bază, precum sunt: starea psihologică a conducătorului de vehicul, care este o funcție a educației, culturii, temperamentului, precum și a stării de moment a acestuia, ce reprezintă în fond calitatea produsului Comunității, și care pe departe depășește limitele sistemului de transport rutier; amenajarea rețelelor de drumuri astfel încât să se diminueze solicitarea psihicului conducătorilor, prin excluderea amenajărilor și semnalizărilor, care impun acțiuni fizic și psihologic practic imposibile (efectuarea manevrelor, respectarea restricțiilor impuse neîntemeiat etc.), și care în fond periclitează în mod hotărâtor siguranța traficului rutier.

Mai mult, pentru a avea reușite în aceste activități trebuie pornit **mecanismul de egalare socială**, adică create condiții în care însăși mediul public să aibă o influență reprimatoare asupra acestui fenomen prin: atitudinea sa negativă față de manifestarea comportamentului agresiv; formarea climatului de intoleranță asupra acestui fenomen, aceasta realizându-se prin susținerea, încurajarea și stimularea maselor largi care demonstrează aceste atitudini față de comportamentul agresiv, de către factorii responsabili de monitorizarea traficului rutier. De menționat, acest **instrument** s-a demonstrat a fi eficient în țările europene.

Din alt punct de vedere, ca instrument eficient poate fi considerată organizarea traficului, prin amenajarea și semnalizarea adecvată a acestuia, canalizarea fluxurilor de transport, realizarea amenajărilor de stăvilire fizică și psihologică a vitezelor de deplasare etc.

Conform experienței internaționale, preîntâmpinarea comportamentului agresiv pe drumurile publice se realizează prin: informarea (prin intermediul mas mediei, campaniilor publicitare, instruirii), orientată spre formarea atitudinii negative, față de manifestarea comportamentului

agresiv de către așa-zisul contingent critic (participanții la trafic), adică pornirea mecanismului de egalare (nivelare) socială; evidențierea și înlăturarea obiectelor din mediul rutier (panourilor publicitare, mijloacelor de semnalizare rutieră utilizate incorect etc.), care deranjează, irită și stresează (stresul însă, conduce la comiterea erorilor și, respectiv, la producerea accidentelor). De asemenea, se influențează benefic, în privința curmării comportamentului agresiv, prin ridicarea uniformității fluxurilor de transport, reducerea gradului de încărcare a rețelei stradale, informarea din timp privind prezența obstacolelor, restricțiilor, divizarea fluxurilor de transport etc.

Întrucât accidentul în traficul rutier, de regulă, rezultă din manifestarea și interacțiunea mai multor factori, astfel că, doar îmbinarea soluțiilor poate garanta un rezultat maxim și o sporire stabilă a nivelului de siguranță pe drumurile publice, măsurate în termeni și dimensiuni de lungă durată.

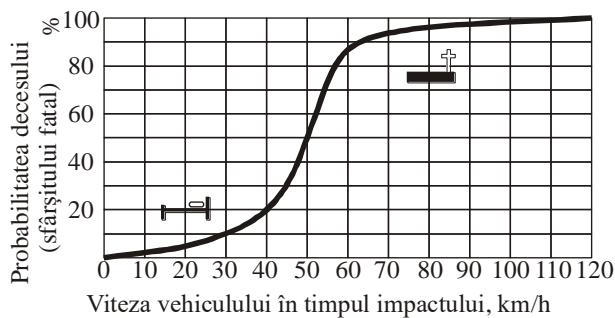
Prin urmare, pentru formarea modelului de comportament adecvat pe drumurile publice, trebuie luate în calcul toate componentele traficului rutier și diverșii factori ce influențează psihicul participantului la trafic. Înăsprirea doar a controlului asupra respectării de către participanții la trafic a regulilor de comportament fără a ridica nivelul de cunoștințe, gradul de **informare și percepere a sensului exigențelor acestor reguli de comportament** și, în special, fără a modifica infrastructura rutieră, amenaja și semnaliza adecvat traficul rutier, nu se va garanta menținerea stabilității de comportament dorit.

Mai mult, în activitățile ce țin de realizarea și amenajarea infrastructurii traficului rutier (proiectare, construcție, exploatare și întreținere a drumurilor), trebuie să se țină cont de proprietățile psihofiziologice ale participanților la traficul rutier, deci **sistemul traficului rutier trebuie să fie tolerant în raport cu erorile umane**, acest principiu este pe larg implementat în practicile internaționale. Așadar, erorile factorului uman trebuie să fie compensate prin organizarea traficului rutier astfel încât, participantul la trafic să fie privat de posibilitatea de a comite abateri de la comportamentul adecvat, deci această funcție trebuie să o îndeplinească elementele infrastructurii traficului rutier. Astfel că, garantarea siguranței traficului rutier trebuie să mizeze pe probabilitatea factorului uman de a comite erori, pe programarea, preîntâmpinarea și minimizarea consecințelor, în cazul în care eroarea totuși are loc.

**Important este**, având în vedere realitatea existentă, ca proiectanții de drumuri din Republica Moldova să conștientizeze că sunt responsabili de rezultatele activităților care le desfășoară, întrucât defectele rezultate din proiectare, construcție, exploatare și întreținere se răscompără prin sănătatea și viețile utilizatorilor de drumuri. **Anume la aceste etape se pune temelia unei siguranțe infime pe drumurile publice**, precum și se formează imaginea negativă a conducătorilor de vehicule, considerându-i ca fiind contravenienți patologici în traficul rutier. Însă, o bună parte a acestei reputații, cu certitudine se poate considera că este programată încă la etapa de proiectare a caracteristicilor drumului, prin aceasta ignorându-se: posibilitățile drumului de a nu provoca participanții la trafic la abateri de la conduita adecvată și în siguranță, la comiterea erorilor care contribuie la creșterea riscurilor de accidentare; potențialul drumului de a modela un comportament sigur al participanților la trafic, preîntâmpinând comiterea erorilor, iar dacă totuși eroarea a avut loc și s-a produs accidentul, apoi consecințele acestuia să fie cu gravitate minimă.

**Conform concepției Suedeze (Viziune Zero) care stabilește că, pierderea de vieți omenești și pierderea stării de sănătate sunt inacceptabile, și, în consecință, sistemul de transport rutier trebuie proiectat într-o manieră în care aceste evenimente să nu se mai producă. Aceasta înseamnă că siguranța traficului rutier este mult mai importantă decât celelalte elemente ale sistemului de transport (cu excepția celor ce țin de protecția mediului). Mobilitatea așadar, trebuie să urmeze siguranța ca prioritate și mobilitatea nu poate fi dezvoltată în detrimentul siguranței traficului rutier.**

Din moment ce siguranța și mobilitatea nu pot fi dezvoltate una în detrimentul celeilalte, atunci mobilitatea devine o funcție a siguranței și nu invers. Cu cât infrastructura este mai sigură și tolerantă cu atât mai mare este mobilitatea care poate fi obținută.



Probabilitatea decesului pietonului în funcție de viteza vehiculului, în momentul producerii accidentului.

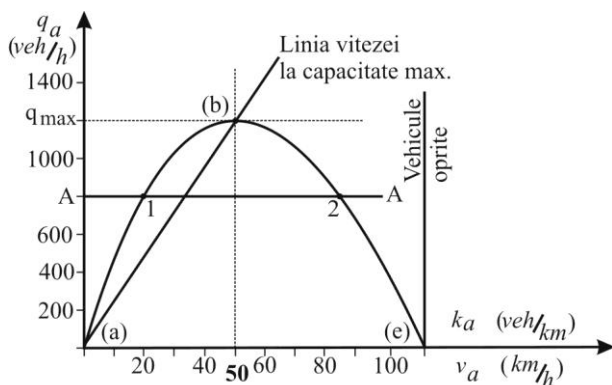
beneficii și probleme sunt tratate unul în detrimentul celoralte. Viziunea zero descrie un product finit, al unui sistem de transport sigur.

Dar, conform figurii prezentate, chiar dacă limita maximă de viteză la deplasarea vehiculelor pe drumurile publice din localități a fost redusă la 50km/h, oricum probabilitatea de deces a participanților la trafic, de categoria celor vulnerabili (pietoni, cicliști, motocicliști), este suficient de înaltă. Practic, cazul în care pietonul este tamponat de autovehiculul în mișcare cu o viteză de 50km/h, probabilitatea de a deceda este de 50%.

Anume din aceste motive, în Comunitățile care și-au propus un compromis dintre randamentul rețelelor stradale și regimurile de viteză, în zonele urbane cu aglomerație înaltă a pietonilor, viteza este limitată la 40km/h, iar prin zonele rezidențiale la 20...30km/h. În așa cazuri, conform figurii prezentate, probabilitatea decesului teoretic constituie doar 10...20%. Practic, această probabilitate se reduce la 0, întrucât reducerea vitezei la așa valori acordă conducătorului posibilități de-aprecia adecvat situația rutieră și reacționa la momentul oportun.

Prin urmare, aplicarea măsurilor de împiedicare a vitezelor înalte de deplasare prin localități contribuie la: ridicarea nivelului de siguranță în traficul rutier (reducerea numărului de accidente); garantarea siguranței de deplasare a pietonilor (categorie vulnerabilă a participanților la trafic), ridicarea calității climatului socio-urban și, în plus, crearea premiselor de dezvoltare a turismului.

Totodată, s-a demonstrat atât teoretic cât și experimental că o anumită valoare a vitezei de deplasare (50 km/h) influențează în mod benefic capacitatea de trecere a rețelei rutiere (drumului, străzii) altfel-zis, ridică eficiența acesteia. Astfel, ce este nu mai puțin important, se garantează fluența fluxurilor de transport, prin aceasta contribuindu-se la diminuarea gradului de



Influența vitezei de deplasare asupra capacității de trecere a rețelei rutiere.

poluare a mediului, problemă ecologică cu care se confruntă omenirea în ansamblu.

În special, conceptul **organizarea traficului rutier**, presupune procesul de garantare a siguranței participanților la trafic, precum și deplasarea acestora cu viteze maxim posibile. Anume din aceste motive în localități viteza de deplasare a fost limitată la 50 km/h și aceste restricții, pentru a obține efectul scontat, sunt obligatorii pe sectoarele de drum cu intensitate sporită a fluxurilor de transport. Dependența capacității de trecere  $q_a$  de viteza de deplasare  $v_a$ , poate fi bine observată din figura alăturată. Deci, prin optimizarea vitezelor de

deplasare se înțelege influențarea regimului de viteză a fluxului de transport pentru a **ridica nivelul de siguranță, capacitatea de trecere și viteza de comunicație**. De menționat, uniformizarea vitezei atât a vehiculului solitar cât și a fluxului de transport, în ansamblu, contribuie la excluderea stâjenirilor, fapt ce conduce la ridicarea nivelului de siguranță.

Prin urmare, adoptarea vitezei fluxului de transport în limitele de 35...50km/h, se consideră a fi cea mai optimă pentru centrele urbane cu intensitate înaltă a fluxurilor de transport și de pietoni. Deoarece, la aceste regimuri de viteze se poate obține: randamentul maxim al rețelei stradale; influență negativă minimă asupra mediului și sănătății populației; risc minim de accidentare,



precum și consecințe grave minime, deoarece aceste viteze sunt în limitele biomecanice și de toleranță ale organismului uman.

**Practica internațională**, în vederea stăvilirii eficiente a vitezei de deplasare, în locurile în care persistă pericolul de iscare a conflictelor dintre fluxurile de transport, precum și dintre fluxurile de transport și cele de pietoni, **recomandă** aplicarea pe suprafața carosabilului a denivelărilor artificiale, canalizarea fluxurilor prin intermediul spațiilor denivelate, întrucât acestea din urmă, în fond, sunt mijloace de împiedicare fizică a vitezei de deplasare a vehiculelor, urmare a efectului psihologic, deoarece, aparent amenajarea fiind percepută ca îngustare a benzii de deplasare.

### **III. Concluzii**

Sistemul existent de garantare a Siguranței traficului rutier în Republica Moldova, în condiții de creștere sporită a intensității acestuia, pe lângă desăvârșirea procesului educațional al participanților la trafic, necesită modificări în structurile organizatorice, implementarea unor noi tehnologii de management și îmbunătățiri a infrastructurii traficului rutier.

Activitățile de garantare a siguranței traficului rutier trebuie orientate spre utilizatorii drumurilor, aceasta se condiționează de suprasaturarea fluxurilor de transport, care impun conducătorului de vehicul, ce se deplasează în astfel de condiții, să ia în calcul nu doar caracteristicile vehiculului și drumului, dar și comportamentul altor participanți la trafic. Condiții ce provoacă încordări psihico-emoționale, care, iminent, sporesc riscul de comitere a erorilor.

Având în vedere complexitatea problemei, deoarece aceasta a depășit competențele departamentale și a devenit o problemă națională, ba chiar internațională, pentru soluționarea acesteia este necesară implicarea întregii Comunități, aplicarea cunoștințelor vaste din mai multe domenii de activitate, cooperarea și colaborarea experților din diferite țări, însumarea experienței, resurselor umane și materiale, în fond, pentru a fi posibilă reducea pierderilor enorme cauzate de accidentele rutiere care împiedică, firește, dezvoltarea economică a întregii Comunități.

### **Bibliografie**

1. Directiva 2006/126/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 decembrie 2006 privind permisele de conducere.
2. Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea infrastructurii siguranței rutiere.
3. Legea nr. 131-XVI din 7 iunie 2007 privind siguranța traficului rutier.
4. Hotărârea Guvernului nr. 1452, din 24.12.2007 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la permisul de conducere, organizarea și desfășurarea examenului pentru obținerea permisului de conducere și condițiile de admitere la traficul rutier.
5. Hotărârea Guvernului nr. 1214, din 27.12.2010 cu privire la aprobarea Strategiei naționale pentru siguranța rutieră.
6. Vasile Onceanu, Sergiu Armașu. Management și audit în siguranța traficului rutier. Universitatea tehnică a Moldovei, Direcția poliție rutieră MAI, Chișinău 2011.