

Considerații privind criminalitatea rutieră

Lect.univ.dr. Anamaria Cercel*

Road criminality is an often dramatically phenomenon with more and more important consequences in society and in its economy. Statistical data and daily realities witness the for particular amplitude gained by this phenomenon, due to the technological progress. A dynamical legislation is required, as well as methods to be applied in order to prevent road accidents, through diminishing the causes themselves of this kind of criminality..

Key words: *circulation upon roads, legislation, road criminality, road accidents causes, prevention.*

Cuvinte cheie : *circulația pe drumurile publice, legislație, criminalitate rutieră, accidente rutiere, cauze, prevenire.*

1. Evoluția cadrului legislativ. Circulația pe drumurile publice reprezintă o activitate umană cu o dezvoltare exponențială odată cu progresul tehnologic și creșterea standardului de viață. De la începuturile sale, circulația pe drumurile publice a cerut o reglementare specifică, care să fixeze în norme juridice modalitățile și condițiile unei asemenea activități. Chiar înainte de apariția constantă a automobilului pe străzi, circulația pe drumurile publice era reglementată prin „Regulamentul poliției rulajului și a circulației pe căile publice” din 19 decembrie 1906. „Regulamentul pentru circulațiunea autovehiculelor” din 11 octombrie 1913 poate fi considerat primul cod rutier, deoarece în cuprinsul său se menționează pentru prima dată condițiile necesare unui autovehicul de a circula pe drumurile publice, printre care permisul de conducere și starea tehnică corespunzătoare, precum și normele aplicabile conducătorilor de autovehicule, la care aceștia erau obligați să se supună. Ulterior, au apărut și alte acte normative care au îmbunătățit nivelul reglementării acestor activități, precum Decretul nr. 328/1966.

Legislația rutieră constituie un compartiment important al sistemului legal în această “epocă a vitezei”, contribuind, alături de celelalte legi la menținerea ordinii și liniștii publice prin desfășurarea și coordonarea circulației, prevenirea eventualelor accidente și intervenirea promptă în vederea înlăturării consecințelor acestor accidente.

* Anamaria Cercel este cadru didactic la Facultatea de Drept și Științe Administrative din cadrul Universității din Craiova și judecător la Tribunalul Dolj, Secția civilă ; *Considerations concerning the circulation criminality* ; Cuvinte cheie : circulația pe drumurile publice, legislație, criminalitate rutieră, accidente rutiere, cauze, prevenire. Rezumat : Criminalitatea pe drumurile publice este o fenomen deseori dramatic, cu consecințe sociale și economice din ce în ce mai importante. Datele statistice și realitățile cotidiene susțin amploarea deosebită pe care acest fenomen o cunoaște odată cu progresul tehnologic, fiind imperios necesar un cadru legislativ dinamic și aplicarea unor metode de prevenire a accidentelor rutiere prin diminuarea incidenței cauzelor acestui tip de criminalitate.

2. Reglementarea legislativă actuală. Circulația pe drumurile publice a vehiculelor, pietonilor și a celorlalte categorii de participanți la trafic, drepturile, obligațiile și răspunderea care revin persoanelor fizice și juridice, implicate în activități rutiere, precum și atribuțiile autorităților statului sunt reglementate în prezent prin Ordonanța de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, modificată și completată prin O.U.G. nr. 63/2006 și prin O.U.G. nr. 69/2007.

Infracțiunile contra siguranței circulației constituie un ansamblu de acte penale prin a căror incriminare și sancționare se urmărește protejarea valorii sociale reprezentate de siguranța circulației pe drumurile publice, dar și alte valori sociale precum, viața și sănătatea persoanelor, patrimoniul acestora. Această categorie de infracțiuni a atras atenția specialiștilor în mod deosebit, ca urmare a amplificării și diversificării încălcărilor produse în cadrul circulației rutiere, a creșterii gradului de pericol al acestor violări, a necesității unei intervenții mai eficiente a legiuitorului în acest domeniu spre a asigura protejarea efectivă și în mod corespunzător a valorilor sociale puse în pericol¹.

3. Date statistice asupra criminalității rutiere. Realitățile vieții cotidiene au arătat o dată în plus, că vehiculele (mai ales autovehiculele) care circulă pe șosele constituie o sursă importantă de pericole pentru orice persoană. În general autovehiculul este un instrument, deosebit de periculos, prin dimensiunile și accelerația care i se poate imprima și care este apt de a produce consecințe de o gravitate însemnată: moartea sau vătămarea unei persoane, distrugerea unor bunuri etc. Factorul uman are, însă, o importanță covârșitoare în producerea accidentelor rutiere, care în proporție de 90% sunt cauzate prin acțiunea sau inacțiunea umană, fie în calitatea persoanei de conducător auto, respectiv 58,25%, iar în calitatea de pieton, 37,40%².

În acest sens, formula următoare se aplică de o manieră generală: încălcarea normelor de circulație rutieră + eroare de conduită = risc de accident³. Interzicerea sub sancțiuni penale a violărilor normelor de circulație rutieră are ca scop, de regulă, prevenirea comiterii altor fapte cu urmări mai grave. Respectarea întocmai a regulilor de circulație pe drumurile publice și vegherea de către autorități la respectarea acestor norme, previn o circulație haotică a vehiculelor și împiedică crearea acelor condiții susceptibile să amplifice pericolul implicit pe care-l prezintă circulația unui vehicul pe drumurile publice.

Numai în patru luni, statisticile au arătat 233 de accidente rutiere grave, 31 de persoane decedate și 210 răniți grav. Toate acestea într-un singur oraș: capitala

¹ Infracțiunile la legile rutiere au făcut obiectul dezbaterii celui de-al treilea Seminar comun de drept penal organizat de Facultățile de Drept din Craiova și Fribourg-Elveția, care a avut loc la Craiova, 09-12.03.2008.

² I. L. Groza, V. Astărăstoae, *Introducere în medicina legală pentru juriști*, Ed. C.H. Beck, București, 2007, p. 65.

³ Stefan Siegrist, *Unangepasstes Verhalten in Strassenverkehr*, în lucrarea colectivă coordonată de N. Queloz, K. Romer, S. Cimichella, V. Dittmann, S. Steiner, *Trafic routier, automobile et criminalité*, Stampfli Editions SA, Berne, 2008, 138.

țării, București. Acesta este bilanțul realizat de Brigada de Poliție Rutieră București în perioada ianuarie-aprilie 2007. Printre cauzele care au condus la situația arătată se regăsesc traversarea neregulamentară, neacordarea priorității de trecere pietonilor și vehiculelor, precum și depășirea vitezei legale. În aceeași statistică se arată că numărul cel mai mare de accidente s-a produs în zilele de marți, luni și vineri, iar intervalele orare cu cele mai multe evenimente rutiere au fost 10.00-12.00, 14.00-16.00 și 18.00-20.00.

Deși în anul 2007, numărul accidentelor a fost în ușoară scădere față de aceeași perioadă a anului 2006, indisciplina pietonilor și a șoferilor a rămas în continuare la baza unui număr mare de evenimente rutiere. Justificări de ordin sociologic sau psihologic pentru aceste zile și ore fatidice nu au putut fi identificate, stabilindu-se că problema ține exclusiv de atitudinea șoferilor sau a pietonilor, obișnuiți să respecte regulile de circulație, doar atunci când văd un polițist prin preajmă. Cele mai sângeroase rute ale Capitalei au fost în anul 2007, Șoseaua Pantelimon, Drumul Taberei, Calea Văcărești și Șoseaua Fundeni.

În țară, datele statistice⁴ arată că infracțiunile al regimul circulației pe drumurile publice este în creștere constantă.

2000	2001	2002	2003	2004	2005
5.249	5.622	6.391	7.252	7.498	8.197

În literatura de specialitate⁵, în urma studiilor efectuate, atitudinea șoferilor a fost catalogată astfel: 33% dintre conducătorii auto respectă legea, 33% se conformează acesteia, dacă riscul de privare de libertate pentru încălcarea regulilor de circulație este prezent și 33% dintre șoferi nu respectă nici o regulă, indiferent de măsurile aplicate și de pedepsele pe care le-ar primi.

Situația României și a capitalei nu diferă de situația accidentelor rutiere din lume. În ultimii ani, accidentele rutiere a atins cote dramatice în întreaga lume. OMS într-un raport din anul 2004 a arătat că, în fiecare an, accidentele rutiere sunt cauza a 1,2 milioane de decese și a 50 de milioane de răniri și de infirmități în întreaga lume. În ordinea importanței, accidentele rutiere reprezintă a doua cauză de mortalitate la nivel mondial, pe nivelul de vârstă cuprins între 15 și 44 ani, imediat după decesele produse de HIV/SIDA. Sub aspect economic, veniturile alocate pentru traumatismele rutiere reprezintă în unele țări, aproape 4% din produsul intern brut⁶.

4. Cauzele principale ale criminalității rutiere. Dintre cauzele favorizante în producerea de accidente rutiere, în România, pe locul întâi se află excesul de viteză, locul al doilea este ocupat de neatenția pietonilor, locul al treilea este adjudecat de depășirile neregulamentare și locul al patrulea este deținut de

⁴ Anuarul Statistic al României pe anul 2006, p. 767.

⁵ Etienne Blais, L'effet des lois et des controles pénaux sur la délinquance routière, în lucrarea colectivă coordonată de N. Queloz, K. Romer, S. Cimichella, V. Dittmann, S. Steiner, Trafic routier, automobile et criminalité, Stampi Editions SA, Berne, 2008, p.171.

⁶ Organizația mondială a sănătății, Raport mondial asupra prevenirii traumatismelor cauzate prin accidente de circulație, Geneva, 2004, redactat de către Margie Peden și colaboratorii.

consumul de alcool. Din ce în ce mai frecvent, accidente spectaculoase și deosebit de grave sunt cauzate de excesul de viteză la volan. Experiența a demonstrat că la baza comportamentului șoferilor pasionați de viteză, care se pun în pericol pe ei înșiși și pe cei din jur, se află cel mai adesea, o structură de motivații și de atitudini specifice, ca de altfel și anumite trăsături de personalitate⁷.

Excesul de viteză este generat de plăcerea riscului și de obsesia competitivă, fără a se ține seamă de faptul că frânarea unei autovehicul nu înseamnă și oprirea lui pe loc, iar timpul de reacție, denumit timp mort, este de $\frac{1}{2}$ spre $\frac{3}{4}$ din secunda, când șoferul ia hotărârea în ce fel va acționa⁸.

Relația dintre viteză de circulație și gravitatea vătămărilor produse în accident este una de cauzalitate, cu cât viteză este mai mare, fizic calculând, rezultă leziuni mai severe. Primele studii criminologice⁹ în acest sens au arătat că, la 100 de accidente, implicând două autovehicule care circulau cu viteză de 72 km/h, între 20 și 30 de persoane au suferit vătămări, iar una a decedat. Dacă viteză luată în considerare crește la 105 km/h, rezultatele au arătat că 70 de persoane vor suferi vătămări și șase vor înceta din viață.

Printre principalele cauze ale accidentelor de circulație a fost identificat alcoolul, care intervine în aproximativ 30% dintre evenimentele rutiere. Acesta consumat în cantități mari și într-un interval de timp scurt, este toxic, determinând producerea în organism a unor fenomene patologice ca: lipsa de coordonare a mișcărilor, tulburări senzoriale, vizuale și auditive.

Studiile efectuate de specialiști au demonstrat că alcoolul, chiar consumat în cantități mici are efecte de micșorare a puterii de discernământ, a capacității de concentrare și a atenției conducătorilor auto, alterându-le reflexele sau timpul de reacție. Deși capacitatea de reacție a organismului este diminuată, nu același lucru se întâmplă cu îndrăzneala și agitația motrică. Astfel, s-a constatat că persoanele aflate sub influența alcoolului conduc cu viteze mai mari în raport cu condițiile concrete de trafic, nu reușesc să se înscrie corect cu autovehiculele în curbe, pătrund pe sensul opus, nu mai sunt în măsură să aprecieze corect distanțele, se angajează în depășiri riscante, neobservând că din sens contrar, se apropie alte vehicule, prezintă tulburări de vedere care le împiedică să observe la timp anumite obstacole ori să sesizeze prompt semnalizarea rutieră sau indicatoarele ce atrag atenția asupra unor pericole deosebite pe caile de rulare. Asadar, accidentele rutiere se produc în mod obișnuit în starea de prebeție, când acolemia este de sub 1‰, moment în care alcoolul dă iluzia unei stări de bine, cu tentația pentru conducătorul auto de a crește viteză¹⁰.

⁷ Jacqueline Bachli-Bietry, Zur Psychologie und Psychopathologie des Rasersphanomens, în lucrarea colectivă coordonată de N. Queloz, K. Romer, S. Cimichella, V. Dittmann, S. Steiner, Trafic routier, automobile et criminalité, Stampfi Editions SA, Berne, 2008, p. 204.

⁸ I. L. Groza, V. Astărăstoae, op.cit, p. 65.

⁹ D. Solomon, Accidents on main rural highways related to speed, driver and vehicul. US Departement of Commerce – Bureau of Public Roads, Washington DC, 1964.

¹⁰ I. L. Groza, V. Astărăstoae, op.cit., p. 66.

5. Metode de prevenire. Prevenirea accidentelor rutiere și a conduitei neconforme cu legea nu se realizează numai prin creșterea nivelului represiv al sancțiunilor pe care le riscă delincvenții, căci studiile criminologice au arătat că eficacitatea legilor este limitată, dacă nu este însoțită de măsuri de consolidare¹¹. În acest scop, sunt aplicate programe de supraveghere și control automatizat (radare automate cu fotografie) care permit reducerea accidentelor grave. Campaniile în mass media vin în sprijinul acestor programe, deoarece influențează pozitiv percepția riscului la care se supun cei care nu respectă regulile de circulație.

Alte mijloace de prevenire, precum reducerea performanțelor de viteză a automobilelor sau dotarea acestora cu dispozitive care limitează automat viteza au fost aduse în discuție, însă sancțiunea cea mai eficientă rămâne reținerea (suspendarea) permisului de conducere, iar sistemul de puncte amenda, care se acumulează pentru delikte repetate și creșterea posibilității de a fi supus controlului rutier sunt cele mai bune mijloace de disciplinare a conducătorilor auto¹².

În perioada aprilie – august 2008, numeroase spoturi publicitare difuzate inclusiv la ore de maximă audiență pe canalele de televiziune românești, publice și private sau la posturile de radio, au atras atenția opiniei publice despre necesitatea conducerii autovehiculelor cu responsabilitate.

6. Conduita agresivă în trafic și consecințele sale. Un catalizator al comportamentelor delincvente la volan este violența. Fie că vorbim despre violența verbală sau de cea fizică, ea se manifesta în trafic de o manieră mult mai intensă. Studiile pe acest domeniu au început din anii 1995 și s-au identificat elemente de măsurare a reacțiilor violente a conducătorilor auto și impactul pe care îl are acest fenomen, al violenței la volan, respectiv scara DAS (Driving Anger Scale)¹³. După unii criminologi¹⁴, comportamentele agresive în trafic sunt conduse intenționat alimentate de furie sau de frustrare și care pun în pericol pe ceilalți participanți la trafic, fie psihologic, fie fizic. Astfel, în SUA și Anglia s-a observat că automobilisții cu un scor ridicat pe scara DAS sunt implicați frecvent în accidente de circulație.

Cu toate acestea, violența automobilisților nu se exprimă în aceleași moduri. În funcție de personalitatea și situațiile de trafic întâlnite, unii șoferi pot să nu își exprime furia și să încerce să gestioneze în mod pozitiv situațiile conflictuale, pentru ca în aceleași timp, alții să manifeste o agresivitate mai mult sau mai puțin gravă¹⁵. În studiile realizate asupra conducătorilor auto elvețieni s-a

¹¹ E. Blais, art.cit, p. 155.

¹² Niklaus Oberholzer, Raser sind Mörder?, în lucrarea colectivă coordonată de N. Queloz, K. Romer, S. Cimichella, V. Dittmann, S. Steiner, Trafic routier, automobile et criminalité, Stampfi Editions SA, Berne, 2008, p. 182.

¹³ J.L. Deffenbacher, E.R. Oetting, R.S. Lynch, Development of a driving anger scale, Psychological Reports, nr.74/1994, p. 83-91.

¹⁴ P. Ellison-Potter, P.B. Deffenbacher, J. Deffenbacher, The effects of trait driving anger, anonymity and aggressive stimuli on aggressive driving behaviour, Journal of Applied Social Psychology, nr.31/2001, p. 431-443.

¹⁵ Arnaud Villieux, Patricia Delhomme, Auto et Ego : colere au volan, agressivite et risques routiers, în lucrarea colectivă coordonată de N. Queloz, K. Romer, S. Cimichella, V. Dittmann, S. Steiner, Trafic routier, automobile et criminalité, Stampfi Editions SA, Berne, 2008, p.22.

observat că, frecvent, situațiile de trafic care provoacă violență sunt cele referitoare la conduita necolegială a celorlalți șoferi. Dimpotrivă, factorul care provoacă cel mai rar furie este reprezentat de prezența poliției, mai ales atunci când mașina poliției circulă în apropiere¹⁶.

7. Aspecte referitoare la victimele criminalității rutiere. Un studiu¹⁷ axat pe identificarea caracteristicilor autorilor și a victimelor accidentelor de circulație a arătat că, în prima categorie se găsesc, pe de o parte tinerii care fac curse de urmărire nocturne, iar pe de altă parte, angajații care folosesc în mod obișnuit mașina, se află în stare de stres profesional și sub presiune și nu respectă limitele de viteză și distanța în trafic sau care sunt deconcentrați sau enervați de problemele profesionale. De asemenea, și persoanele în vârstă provoacă accidente, pe fondul lipsei de atenție și a pierderii facultăților corporale, care îi împiedică să folosească mașina corect.

În ceea ce privește victimele accidentelor s-a reținut că acestea sunt cel mai adesea copii și tinerii, pietoni, cicliști sau motocicliști, pe când adulții sunt victimele unor greșeli ale conducătorilor auto cu care se află în mașina, ca de altfel și bătrânii, care devin victime în urma conduitei eronate a unui conducător auto, vârstnic care nu poate stăpâni corect mașina.

8. Concluzii. Având în vedere amploarea deosebită a fenomenului criminalității rutiere, ilustrată de realitățile cotidiene și susținută și de datele statistice, devine imperativ necesar aplicarea unor metode de prevenire a accidentelor rutiere, prin reducerea incidenței cauzelor deja identificate ale acestei criminalități, care vizează pe orice persoană, fie ca pieton, fie în calitatea de conducător auto sau pasager.

¹⁶ Idem, p. 25.

¹⁷ Peter Martin Meier, Verkehrsunfälle : Täter, Opfer, Kosten în lucrarea colectivă coordonată de N. Queloz, K. Romer, S. Cimichella, V. Dittmann, S. Steiner, Trafic rutier, automobile et criminalité, Stampfi Editions SA, Berne, 2008, p.34.