MĂSURI DE COMBATERE A STĂRII DE EBRIETATE LA VOLAN: EFICIENŢĂ ŞI OPINII

Ion CIORICI

CZU: 316.624:343.346.5 cioriciion@gmail.com

Drunk driving remains a rather serious problem for Moldovan society, although road legislation has been tightened and the Driving Alcohol Package has been adopted. Although the experts are in favor of measures to combat drunk driving, there is still no decrease in their number, but on the contrary. The factors that determine this situation are more related to the personality of the driver, the integrity of law enforcement and the culture of society, which is why the focus of attention must be transferred to these actors.

Conducerea transportului în stare de ebrietate alcoolică constituie o problemă caracteristică mai mult societăţi înalt dezvoltate, acolo unde majoritatea populaţiei active, datorită necesităţilor de deplasare la serviciu, deţine un mijloc de transport. Prin anii 80 ai sec.XX se estima că ţările sărace nu se confruntă cu această problemă, pentru că nu au un trafic rutier aglomerat. Actualmente se constată că această paradigmă s-a schimbat, pe fonul creşterii numărului unităţilor de transport şi în ţările în curs de dezvoltare. Acum lucrurile se prezintă astfel: statele dezvoltate deţin mai multe resurse de a se lupta cu fenomenul conducerii transportului în stare de ebrietate, pe când în ţările mai sărace, din cauza penuriei de resurse, acest fenomen nu poate fi contracarat.

Conform statisticilor internaţionale, la fiecare 52 de minute o persoană moare în accident rutier din cauza consumului de alcool la volan [1] sau a conducerii transportului sub influenţa alcoolului. Aşa se face că starea de ebrietate alcoolică la volan constituie a 4-a cauză a accidentelor rutiere şi a 8-a cauză a deceselor de pe continentul american. În plan naţional, conform statisticilor Inspectoratului General de Poliţie, condusul în stare de ebrietate alcoolică constituie a 6-a cauză, care produce 5% dintre accidentele rutiere. Dacă ar fi să calculăm media incidenţei acestui fenomen în ultimii 3 ani, aceasta ar atinge cifra de 144 de cazuri anual, soldate cu 78 de decese şi 493 de persoane traumatizate. Ţinând cont de consecinţele produse de condusul mijloacelor de transport în stare de ebrietate alcoolică, acest tip de comportament cade sub incidenţa comportamentului deviant, care este înţeles ca săvârşirea de fapte contrar normelor morale, eticii şi legilor general acceptate. Trebuie de specificat în acest context că comportamentul deviant nu este considerat o boală, iar o persoană cu astfel de comportament poate înceta să comită fapte rele în orice moment. Din acest considerent, Republica Moldova îşi ajustează legislaţia şi adoptă măsuri de combatere a stării de ebrietate la volan, pentru a disciplina şoferii şi a securiza traficul rutier.

Pe de altă parte, odată cu înăsprirea legislaţiei rutiere şi sancţionarea drastică a condusului transportului auto în stare de ebrietate alcoolică se constată faptul că inci-

denţa acestui fenomen înregistrează un trend crescător. Dacă după aprobarea Pachetului antialcool la volan din 18 mai 2018 numărul cazurilor de conducere a unităţilor de transport sub influenţa alcoolului a coborât la 4125, atunci, în următorul an, 2020, acestea au crescut la 4509 cazuri, iar în 2021 la 4657 de cazuri. Or, tocmai această situaţie ne-a determinat să investigăm care este eficienţa noilor măsuri, etichetate ca fiind dure, asupra combaterii condusului transportului în stare de ebrietate alcoolică.

Analizând literatura de specialitate din domeniul devianţei sociale [2, 3], precum şi abordările din diverse domenii ale fenomenului stării de ebrietate alcoolică la volan [4-6], ipotezele lansate în cercetare se referă la: 1) dacă există o relaţie directă între dinamica cazurilor de conducere în stare de ebrietate şi severitatea legislaţiei; 2) existenţa posibilităţii de a evita sancţiunile primite pentru condusul transportului în stare de ebrietate prin modalităţi mai puţin morale şi corecte menţine probabilitatea ca acest fenomen să se perpetueze cu incidenţe şi mai mari; 3) condusul în stare de ebrietate ţine de conştiinţa şi responsabilitatea şoferului şi mai puţin de legislaţie sau agenţii de circulaţie rutieră.

În vederea verificării ipotezelor propuse, a fost aplicat un mix de metode, atât calitative, cât şi cantitative, în primul rând pentru a respecta principiul triangulării, care asigură acurateţea şi obiectivitatea datelor, iar, în al doilea rând, pentru a verifica veridicitatea informaţiilor şi opiniilor diverşilor actori implicaţi în studiul în cauză. Printre metodele aplicate menţionăm: interviul semi-structurat cu reprezentanţi ai organelor de drept, focus-grupul cu angajaţi ai Poliţiei rutiere, ancheta sociologică în bază de chestionar, aplicată în rândul populaţiei generale, în format online şi analiza de conţinut a mai multor site-uri şi portaluri de ştiri din Republica Moldova.

În urma analizei şi prelucrării datelor s-a constatat că dinamica cazurilor de conducere a transportului în stare de ebrietate este determinată de mai mulţi factori. Este vorba, în primul rând, de profilul psihologic al şoferilor, integritatea morală a agenţilor de circulaţie, corupţia din sistemul organelor de drept, lipsa de dotări a Poliţiei rutiere în procesul documentării fenomenului şi, nu în ultimul rând, conştiinţa şi cultura colectivă.

În ceea ce priveşte legislaţia din domeniul circulaţiei rutiere, a fost menţionat faptul că aceasta este cu mult mai complexă şi adecvată specificului rutier moldovenesc comparativ cu anii precedenţi, însă nu este atât de dură încât să poată opri sau reduce acest fenomen. Referitor la profilul şoferilor care conduc transportul sub influenţa alcoolului, menţionăm că aceştia sunt persoane tinere, în majoritate bărbaţi (cu remarca că se conturează o tendinţă şi în rândul femeilor), cu studii medii, cu o situaţie socio-economică mai precară, de obicei neimplicaţi în relaţii stabile sau durabile. Deşi cunosc foarte bine sancţiunile condusului în stare de ebrietate, şoferii urcă totuşi la volan în această stare, mizând pe faptul că nu vor fi depistaţi sau că, în cazul în care vor fi, se vor înţelege cu poliţiştii ori vor apela la persoane cu influenţă pentru a rezolva cazul.

Din analiza de conţinut s-a identificat constituirea unui nou segment infracţional, care conduce în stare de ebrietate, şi anume – minorii şi femeile. De asemenea, din analiza de conţinut am sesizat că în toate cazurile analizate nivelul de alcool în aerul

expirat în momentul testării indică stare de ebrietate avansată, maximul fiind de 1,87 mg/l, iar valoarea minimă, în cazul unui minor, de 0,35 mg/l.

Tipul de transport cel mai des condus de şoferi în stare de ebrietate este transportul personal – 67%, urmat de hipomobile – 17%, ceea ce prezintă şi caracterizează particularităţile mediului rural, şi în 14% din cazuri – motocultoarele folosite la muncile agrare. În acest din urmă caz ne confruntăm cu un mit specific al culturii moldoveneşti, potrivit căruia „un pahar de vin băut la muncă pe deal te întăreşte”. Explicaţia comportamentului şoferilor de a urca la volan în stare de ebrietate este argumentată de faptul că urcă în transportul personal şi nu creează la nimeni probleme, că pe tronsonul de drum pe care se deplasează nu prea se fac patrule ale poliţiei rutiere sau, chiar dacă se întâmplă să fie oprit, există posibilitatea de „înţelegere” cu agenţii de circulaţie.

În ce priveşte eficienţa măsurilor de sancţionare a comportamentului condusului în stare de ebrietate, aceasta a fost apreciată ca fiind de 80%, cu menţiunea că nu din cauza că legislaţia are vreun cusur, ci a atitudinii şoferilor din societatea moldovenească care recurg la diverse şiretlicuri pentru a se eschiva de la sancţiuni. Astfel, oricât de bune ar fi legile şi măsurile de sancţionare, dacă nu există o conştiinţă individuală asupra consecinţelor pe care le implică condusul unui mijloc de transport în stare de ebrietate, toate acestea sunt fără rost, exact cum menţiona un participant la studiu: „Legislaţia în Republica Moldova parcă a fost făcută pentru cei care o încalcă”.

Referinţe:

1. *Drive Sober or Get Pulled Over*. [Accesat: 12.03.2022] Disponibil pe: https://www.nhtsa.gov/ campaign/drive-sober-or-get-pulled-over.
2. RĂDULESCU, S.M. *Devianţa, criminalitate şi patologie socială*. Bucureşti: Lumina Lex, 1999. ISBN: 973-588-095-4
3. RĂDULESCU, S.M. *Sociologia devianţei: teorii, paradigme, arii de cercetare*. Bucureşti: Victor, 1998. ISBN: 973-97318-8-0
4. PLĂMĂDEALĂ, V. Analiza accidentelor rutiere în Republica Moldova în perioada anilor 2000–2014. În: Materialele Conferinţei naţionale ştiinţifico-practice „*Transporturi: inginerie, economie şi management*”. Chişinău, 22-23 mai 2015, UTM, p.198 – 208. ISBN 978-9975-45-380-6
5. LAURENCE, M.D. *Control of the drinking driver*. Chicago and London: The University of Chicago Press. 1988. ISBN: 0-226-46953-0
6. HOMEL, R. *Policing and Punishing the Drinking Driver: A Study of General and Specific Deterrence*. Springer-Verlag New York Inc. 1988. ISBN-13: 978-1-4684-7079-6

Recomandat
***Oxana ISAC**, dr., conf.univ.*