

PSIHOLOGIA TRANSPORTULUI

MANIFESTAREA COMPORTAMENTULUI ÎN TRAFIC ÎN RAPORT CU EXPERIENȚA DE ȘOFAT

MANIFESTATION OF TRAFFIC BEHAVIOR IN RELATION TO DRIVING EXPERIENCE

CZU: 159.9:376:656.1

DOI: 10.46728/pspj.2024.v45.i2.p85-93

Olga AXENTII

drdă., Universitatea de Stat din Moldova
psiholog, Instituția medico-Sanitară Publică AMT Centru, "Accept"
<https://orcid.org/0000-0001-9163-4567>

Angela POTÂNG

conf. univ., dr în psihologie, Universitatea de Stat din Moldova
<https://orcid.org/0000-0001-9849-8457>

Rezumat

*Agresivitatea în trafic sunt subiecte larg cercetate în raport cu totalitatea de factori care ar putea stimula comportamentele agresive. Scopul cercetării constă în evidențierea manifestării predispoziției spre risc, a agresivității și nevoii de senzații tari în relație cu experiența de șofat a conducătorilor auto. Eșantionul experimental a fost alcătuit din **149 de conducători** auto de sex masculin și feminin, cu vârsta cuprinsă între **18-60 ani**.*

Rezultatele au relevat manifestarea predispoziției spre risc este mai mare în rândul subiecților care au o experiență de șofat mai îndelungată (5-10 ani; 10-15 ani). Manifestarea agresivității fizice și folosirea vehiculului pentru manifestarea agresivității la un nivel mediu, este caracteristică pentru grupurile de conducători auto cu o experiență mai îndelungată de condus (5 - 15 ani) decât pentru grupul de începători, până la 5 ani. Conducătorii auto începători adoptă un nivel înalt de manifestare a expresiei constructive a agresivității, adoptând strategii cognitive și comportamentale spre evitarea situațiilor conflictuale din trafic.

Cuvinte cheie: risc, agresivitate, conducători auto, experiență de șofat.

Abstract

*Aggression in traffic is a widely researched topic with numerous factors identified as contributors to aggressive behavior. The purpose of the research is to highlight the manifestation of risk-taking, aggressiveness and the need for thrills in relation to the drivers' driving experience. The experimental sample consisted of **149 male and female drivers aged 18-60**.*

The results indicate that the predisposition to risk is more pronounced among drivers with longer driving experience (5-10 years; 10-15 years). The manifestation

of physical aggression and the use of the vehicle to express aggression at an average level, is characteristic for the groups of drivers with longer driving experience (5-15 years) than for the novice group, up to 5 years. Beginner car drivers adopt a high level of manifestation of the constructive expression of aggression, adopting cognitive and behavioral strategies to avoid conflict situations in traffic.

Keywords: risk, aggression, drivers, driving experience.

Introducere. Zi de zi observăm diverse comportamente ale conducătorilor auto, unele mai mult sau mai puțin agresive, altele suficient de riscante încât să producă accidente sau traume fizice și psihologice. Fenomenul a devenit atât de actual încât prevenția dar și pedeapsa sunt instrumente absolut necesare și într-o continuă actualizare. De la companiile de informare, filtre ale poliției rutiere pe toate traseele interne și externe, la amenzi considerabil majorate în ultimii ani și supraveghere video constantă pe toate străzile accidentele rutiere sunt în creștere. Conform datelor Biroului Național de Statistică al Republicii Moldova, numărul total de accidente rutiere în 2023 a fost de 1980 cazuri, în care au fost implicate 2486 persoane, acestea soldându-se cu 197 de decese și 2289 persoane - cu traumatisme [14].

Acesta este unul din motivele de cercetare a tematicii propuse, factorul invocat – experiența de condus, are implicații în manifestarea agresivității în trafic și a comportamentelor riscante, acesta reprezentând doar unul din acei factori care își lasă amprenta asupra șofatului. Considerăm însă, că prin identificarea rând pe rând și cercetarea acestor factori vom găsi mai multe răspunsuri și mai multe linii de intervenție și prevenție a acestor fenomene care ne pun viața în pericol.

Scopul cercetării constă în evidențierea manifestării predispoziției spre risc, a agresivității și nevoii de senzații tari în relație cu experiența de șofat a conducătorilor auto.

Riscul este un concept de natură polivalentă, în psihologie fenomenul riscului are atât implicații teoretice, cât și practice. Pe de o parte, teoriile din anumite domenii ale psihologiei încearcă să modeleze comportamentele riscante ale indivizilor în baza unor constructe psihologice și să valideze respectivele teorii în urma studiilor realizate. Pe de altă parte, psihologia aplicată recunoaște că riscurile apar în cadrul tuturor activităților umane, dar sub forme diferite, în funcție de tipul, de modul de manifestare și de amploarea acestora. Din punct de vedere practic, riscul este definit în mod tradițional ca fiind opusul siguranței, altfel spus un nivel ridicat de risc atrage după sine scăderea siguranței într-un domeniu dat și invers [3]. Raportându-ne la riscul manifestat de conducătorii auto în trafic, facem nemijlocit referință la componentele agresivității prin prisma cărora este cuantificat și perceput riscul în sine.

În uzul curent există tendința de a considera conducerea agresivă cu toate formele sale, ca manifestare a unor comportamente riscante. Conducerea agresivă este considerată a fi un comportament deliberat al unui șofer în trafic, astfel încât acesta să crească riscul unui accident de circulație, provocând prejudicii fizice sau emoționale altor utilizatori ai drumului. Conducerea agresivă include acțiuni precum: depășirea vitezei, schimbările frecvente nemotivate de bandă, conducerea pe marginea drumului, depășirea pe dreapta, neaprinderea semnalizatorului la depășire,

apropierea la o distanță periculoasă din spate sau din lateral, frânarea bruscă nemotivată din față, blocarea mașinii, țipete, înjurături, amenințări sau gesturi obscene față de alți șoferi, sunet inutil de claxoane, faruri intermitente cu faza lungă etc [10].

Autorul Lonero L. sugerează o taxonomie a agresivității în șofat și realizează un model tridimensional care ne permite să clasificăm o gamă largă de comportamente agresive manifestate în conducere. Elementele prezentate de autor: acțiunile agresive de conducere vs atacuri; nevoia de mobilitate vs reacții de furie sau violență între conducătorii auto; gravitatea intențiilor și a consecințelor. Conform acestui model, gravitatea consecințelor care variază de la ostilitate la deces, este într-o relație directă cu gravitatea prejudiciului și formele de manifestare a agresivității [7]. De asemenea, gravitatea prejudiciului depinde de motivația conducătorului auto, iar agresivitatea se manifestă sub forma unor comportamente agresive (claxonează, gesturi sau expresii obscene, abuz verbal) sau sub forma atacului agresiv (obturează calea celorlalți, schimbă brusc direcția, lovirea altor vehicule) [1].

Printre factorii care stimulează creșterea probabilității de a conduce agresiv autorii Ellison P. și Govern J. specifică: situația frustrantă în care se află conducătorul auto, care poate fi reprezentată de traficul aglomerat sau întârzieri; tipul de personalitate cu trăsături precum – ostilitate, extraversiune; și mediul care conține factori facilitatori precum – anonimatul, legitimitatea și comunicarea redusă [5].

Un alt factor care poate avea impact în manifestarea riscului și comportamentelor agresive în trafic este experiența de șofat a conducătorilor auto. Deseori la acest aspect intervine o confuzie de delimitare a

ceea ce înseamnă conducător tânăr și conducător începător, este important să specificăm că nu toți începătorii sunt tineri, însă din orice categorie de vârstă nu ar face parte persoana, aceasta nu poate evita sub nici o formă etapa de – începător

Odată cu obținerea permisului de conducere, o problemă fundamentală cu care se confruntă începătorii sau o reprezintă lipsa unor capacități, deprinderi și priceperi solide. Acestea nu se pot forma și consolida doar pe perioada de școlarizare și nici măcar în perioada imediat următoare în care presupunem că persoana ar fi un conducător auto activ. Astfel, se consideră că în primele luni de șofat independent există cel mai mare risc de accident, indiferent de vârstă, cu o reducere de două treimi a riscului de accident după primii 1000 de km parcurși. Pe măsură ce un novice acumulează experiență, riscul de accident scade. Scăderea cea mai importantă a numărului de accidente este observată în primele 6 luni de șofat independent, după care riscul accidentării scade progresiv în următoarele 18 luni, în condițiile în care persoana conduce în mod constant [4].

Metodologia cercetării

Ipoteza cercetării: Conducătorii auto cu o experiență de șofat mai mare au o predispoziție spre risc mai înaltă și manifestă mai multă furie în activitatea de condus, decât conducătorii auto cu o experiență de șofat mai redusă.

Descrierea eșantionului de cercetare

Eșantionul experimental a fost constituit din **149 de conducători auto**, de ambele genuri: masculin și feminin, cu experiența de șofat după cum urmează: până la 5 ani; între 5 și 10 ani; 10 – 15 ani, cu vârsta cuprinsă între 18-60 ani. La alcătuirea eșantionului de cercetare am ținut cont de principiul benevol. Pe lângă chestionare-

le cu privire la variabilele invocate, a fost inclusă și o anchetă pentru a se colecta datele despre vârstă, gen, stagiul de conducător auto.

Instrumentele utilizate: Măsurarea predispoziției spre risc a conducătorilor auto s-a realizat cu ajutorul *Chestionarului de diagnosticare a predispoziției spre risc*, elaborat de Schubert M [16]. În vederea identificării nivelului comportamentului agresiv la conducătorii auto din eșantionul de cercetare au fost selectate și aplicate următoarele instrumente: *Chestionarul „Exprimarea comportamentelor agresive la volan”* C. Havârneanu (elaborare – J. L. Deffenbacher; traducere); *Chestionarul „Căutare de senzații tari”* (elaborare – J.L. Deffenbacher, traducere - C. Havârneanu) [2].

Analiza și interpretarea rezultatelor Pentru a confirma ipoteza precum că *conducătorii auto cu o experiență de șofat mai mare au o predispoziție spre risc mai înaltă și manifestă mai multă furie la condus, decât conducătorii auto cu o experiență de șofat mai redusă*, am aplicat *Chestionarul de diagnosticare a predispoziției spre risc*, elaborat de Schubert M. Analiza rezultatelor a evidențiat că din numărul total de conducători auto cu o experiență de până la 5 ani de șofat doar 1,4% manifestă un nivel înalt al *predispoziției spre risc*, comparativ cu 7,7% de persoane din grupul cu o experiență de până la 10 ani și tocmai 13,9% din persoanele cu o experiență de condus de până la 15 ani, datele sunt prezentate în figura 1.

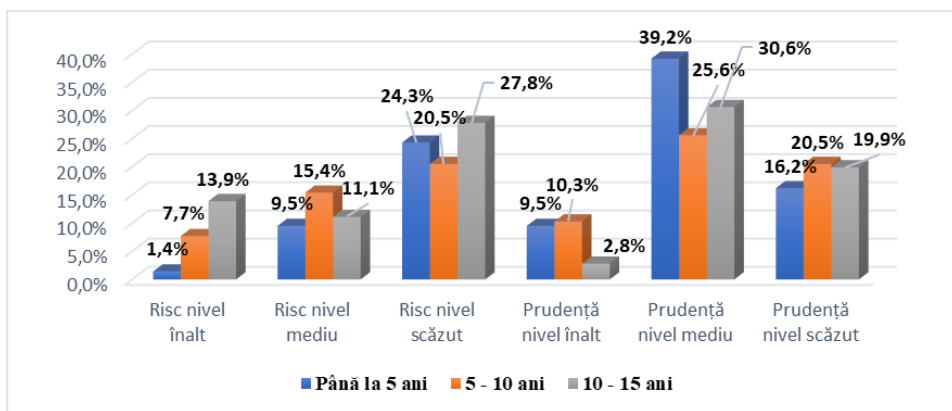


Figura 1 Predispoziția spre risc și prudență a conducătorilor auto în funcție de experiența de șofat (%)

Riscul de nivel mediu este de 9,5% din respondenții cu o experiență de până la 5 ani, 15, 4% din respondenții cu o experiență de până la 10 ani, 11,1% din respondenții cu o experiență de până la 15 ani. O explicație în acest sens, poate fi faptul că nivelul înalt de stres și neîncrederea în noul rol de conducător auto, îi face pe începători să manifeste mai multă pruden-

ță și să conducă mai încet pentru a evita unele pericole. În figura 1. putem observa de asemenea datele pentru manifestarea *prudenței în funcție de experiența de șofat*, acestea confirmă faptul că procentajul conducătorilor auto ce manifestă prudență înaltă din grupul 1 și 2, este mai mare de 9,5% - cei cu experiență de până la 5 ani; 10,3% - cei cu o experiență de până la 10

ani, decât cei cu o experiență de până la 15 ani - 2,8%. Această conduită mai prudentă a conducătorilor începători poate fi generată și de intimidarea care vine din partea șoferilor experimentați, deoarece începătorii conduc încet, nefiind încă obișnuiți cu traseele, cu distribuirea atenției simultane către indicatoarele de circulație, marcaje ale benzilor, semafor, pietoni, alte vehicule din față, spate, lateral etc., astfel începătorii sunt mai lenți ceea ce le permite să fie mai prudenți, iar de cealaltă parte, conducătorii experimentați devin furioși pentru acele câteva secunde în plus pe care trebuie să le aștepte, pen-

tru ei toate acțiunile devenite mecanice concomitent cu acumularea experienței, ceea ce-i face să intimideze prin diverse acțiuni precum: claxonare, depășire, strigăte, gesturi obscene etc. Astfel, datele sugerează că numărul conducătorilor auto ce manifestă o *predispoziție înaltă spre risc crește odată cu acumularea experienței, ceea ce confirmă prima parte a ipotezei 1.*

Un alt set de date a fost obținut în urma aplicării Chestionarului „Exprimarea comportamentelor agresive la volan” (elaborare – J. L. Deffenbacher; traducere C. Havârneanu); reprezentate în tabelul 1.

Tabelul 1

Tipul de comportament agresiv la volan în funcție de experiența de șofat (%)

Variabile	Experiența de șofat (ani)	Nivel înalt		Nivel mediu		Nivel scăzut	
		f(r)%	f(a)	f(r)%	f(a)	f(r)%	f(a)
Furie verbală	Până la 5	2,7	2	24,3	18	73,0	54
	5-10	2,6	1	30,8	12	66,7	26
	10-15	0	0	33,3	12	66,7	24
Agresivitate fizică	Până la 5	0	0	1,4	1	98,6	73
	5-10	0	0	2,6	1	97,4	38
	10-15	0	0	2,8	1	97,2	35
Folosirea vehiculului	Până la 5	0	0	4,1	3	95,9	71
	5-10	0	0	20,5	8	79,5	31
	10-15	0	0	8,3	3	91,7	33
Expresia constructivă	Până la 5	41,9	31	58,1	43	0	0
	5-10	53,8	21	41,0	16	5,1	2
	10-15	5,6	2	94,4	34	0	0

Potrivit datelor, conchidem că din cele 4 forme ale agresivității, grupul cu o experiență de până la 5 ani de condus, sunt într-un procentaj mai mare pentru manifestarea unui nivel înalt doar la furia verbală (2,7%). În ceea ce privește manifestarea agresivității fizice și folosirea vehiculului pentru manifestarea agresivității, nici o persoană din cele trei grupuri nu se situează la un nivel înalt (0%), însă la nivel

mediu, observăm o creștere procentuală a numărului de persoane pentru manifestarea tuturor formelor agresivității, o dată cu acumularea experienței furia verbală: (experiență până la 5 ani – 24,3%; experiență până la 10 ani – 30,8%; experiență până la 15 ani – 33,3%); agresivitatea fizică: (experiență până la 5 ani – 1,4%; experiență până la 10 ani – 2,6%; experiență până la 15 ani – 2,8%); folosirea vehiculului: (ex-

periență până la 5 ani: 4,1%; experiență până la 10 ani – 20,5%; experiență până la 15 ani – 8,3%). Referitor la procentul mai mare al nivelului de manifestare a furiei verbale în rândul începătorilor, putem presupune că este forma cea mai puțin gravă în trafic, atâta timp cât persoanele se descarcă emoțional prin cuvinte în interiorul propriului vehicul.

Într-un studiu realizat de autoarea Savva L. privind particularitățile individuale ale conducătorilor auto ce au provocat accidente, conducătorii auto începători comit accidente rutiere din lipsa experienței, iar cei cu un stagiu mai mare, având o mai mare încredere în sine, comit accidente din cauza vitezei exesive și lipsei de toleranță în trafic. De asemenea aproape jumătate din respondenți au obținut un nivel mediu de manifestare a agresivității fizice (47,5%), care se manifestă prin intimidarea celorlalți participanți la trafic, gesturi ostile sau părăsirea vehiculului pentru confruntarea cu alți conducători auto [13].

Într-o altă lucrare privind relația dintre inteligența emoțională și comportamentul agresiv în trafic a tinerilor conducători auto, elaborată de autorii Mîslișchi V. și Guțu T. s-a constatat un nivel înalt al manifestării agresivității doar pentru 2% din respondenți și un nivel mediu pentru 28% din respondenți. Agresivitatea fizică de nivel înalt nu a fost identificată în rândul tinerilor conducători auto, o valoare de doar 6% fiind atestată pentru agresivitatea fizică de nivel mediu. La fel și pentru utilizarea vehiculului în manifestarea agresivității, nici un subiect nu se situează la un nivel înalt, doar 32% manifestă un nivel mediu și 68% un nivel scăzut [11, 15].

Explicând atitudinea și comportamentul agresiv al conducătorilor auto, autorii Potâng A. și Botnari I. sugerează

că oamenii acționează deseori în baza intenției comportamentale, precum credințele, valorile sau motivele personale. De exemplu, dacă un șofer are prestabilită credința că este bine să depășești viteza, să traversezi trecerea de pietoni la culoarea interzisă a semaforului, când trec pietonii, este mare probabilitatea să manifeste această agresivitate și pe șosea, pentru a-și satisface propriile nevoi de dominare și a-și valorifica motivele personale [12].

Autorul Stebbins R. este de părere că persoanele cu o structură de personalitate agresivă, care provin din medii socio-culturale în care agresivitatea este o practică frecventă, cei cărora traficul le oferă posibilitatea de a-și exercita puterea, persoanele nematurizate social, cu un stil de viață definit ca un set de comportamente determinat de un set coerent de interese sau condiții sociale, fiind explicat și justificat de un set de valori, atitudini și orientări interdependente și care, în anumite condiții, devine baza identității sociale comune a celor care îl execută, nu vor renunța la comportamentele agresive în trafic pentru că legea sau autoritatea interzice aceste manifestări [8]. În ceea ce privește nevoia de căutare a senzațiilor tari în funcție de experiența de șofat, avem din nou o confirmare a faptului că această nevoie crește odată cu acumularea experienței conducătorilor auto. Rezultatele de la *Chestionarul „Căutare de senzații tari”* (elaborare – J.L. Defenbacher, traducere - C. Havârneanu) [2] sunt reflectate în tabelul 2.

Procentajul persoanelor cu un nivel înalt al nevoii căutării senzațiilor tari, practic se triplează o dată cu acumularea experienței: 10,8% pentru grupul cu o experiență de până la 5 ani; 23,1% pentru grupul cu o experiență de până la 10 ani

Tabelul 2

Frecvența senzațiilor tari în funcție de experiența de șofat

Variabila	Experiența de șofat (ani)	Nivel înalt		Nivel mediu		Nivel scăzut	
		f(r) %	f(a)	f(r)%	f(a)	f(r)%	f(a)
Căutarea de senzații tari	Până la 5	10,8	8	32,4	24	56,8	42
	5-10	23,1	9	20,5	8	56,4	22
	10-15	27,8	10	38,9	14	33,3	12

și 27,8% pentru grupul cu o experiență de până la 15 ani. Nivelul mediu de căutare a senzațiilor tari are valori în creștere odată cu acumularea experienței de condus: 32,4% pentru grupul cu o experiență de până la 5 ani; 20,5% pentru grupul cu o experiență de până la 10 ani și 38% pentru grupul cu o experiență de până la 15 ani.

Căutarea senzațiilor tari este o trăsătură definită de tendința unui individ de a căuta senzații noi, intense și variate, și de disponibilitatea lui de a-și asuma riscuri pentru a experimenta astfel de senzații. Persoanele care au un nivel ridicat al nevoii de căutare a senzațiilor tari sunt mai predispuse să caute plăcere și entuziasm și tind să subestimeze riscurile sau să le perceapă ca o provocare [8].

Căutarea senzațiilor tari cuprinde patru componente: căutarea fiorului și aventurii, căutarea unor experiențe noi, dezinhibiție și evitarea plictiselii [2]. Componentele biologice pentru căutarea de senzații tari au fost studiate de autorul Zuckerman M., ajungându-se la concluzia că acestea sunt determinate genetic. Deși nu este o măsură directă a atitudinii față de asumarea riscului, căutarea senzațiilor afectează luarea deciziilor pentru comportamente riscante [9]. Autorii Iversen H. și Rundmo T. a concluzionat că un comportament de asumare a riscului este un factor predictiv important pentru implicarea în accidente și acest comportament a fost asociat cu cei care au

obținut scoruri mari la scala de căutare a senzațiilor tari. Acești șoferi au considerat acceptabile comportamentele riscante în trafic, iar riscul perceput este semnificativ mai mic decât la șoferii cu scor scăzut la scala de căutare a senzațiilor [6].

Concluzii: Odată cu acumularea experienței de șofat se intensifică și nevoia de senzații tari, care conform studiilor invocate mai sus, are o relație directă cu comportamentul riscant în trafic. Astfel, dezvoltarea abilităților de șofat în timp, nu neapărat poate fi considerată un predictor al siguranței și prudenței la volan, și din cauza că șoferii experimentați ajung să se supraaprecieze și să dezvolte acea iluzie a controlului care aruncă o pânză roz asupra a tot ce înseamnă risc. Așa sau altfel atât riscul cât și agresivitatea manifestată în trafic nu poate fi abordată doar dintr-un singur punct de vedere precum este experiența de șofat, aceasta reprezintă un singur factor de impact, rămânând loc de cercetări și descoperiri vis a vis de alți factori care sunt mai mult sau mai puțin vizibili. Așadar, putem concluziona că:

1. Conducerea agresivă este considerată a fi un comportament deliberat al unui șofer în trafic, astfel încât crește riscul unui accident rutier, provocând prejudicii fizice sau emoționale altor utilizatori ai drumului.
2. Valoarea procentuală pentru manifestarea predispoziției spre risc este mai

- mare în rândul subiecților care au o experiență de șofat mai îndelungată (5-10 ani; 10-15 ani);
3. Conducătorii auto începători sunt mai prudenți în trafic, decât cei cu experiență peste 10 ani de șofat;
 4. Indicatorul procentual al persoanelor care manifestă un nivel înalt al furiei verbale în activitatea de condus este mai mare pentru grupul de șoferi începători, cu o experiență de condus de până la 5 ani;
 5. Manifestarea agresivității fizice și folosirea vehiculului pentru manifestarea agresivității la un nivel mediu, este caracteristică într- un procentaj mai mare pentru grupurile de șoferi cu o experiență mai îndelungată de condus (5-10 ani; 10-15 ani) decât pentru grupul de începători (până la 5 ani).
 6. Un procentaj mai mare din subiecții cu rol de șoferi începător, adoptă un nivel înalt de manifestare a expresiei constructive a agresivității, adoptând strategii cognitive și comportamentale spre evitarea situațiilor conflictuale din trafic.
 7. Acumularea experienței de a conduce vehiculul, se soldează cu apariția necesității de senzații tari
 8. Nevoia înaltă de căutare a senzațiilor tari impactează direct luarea deciziilor ce presupun adoptarea comportamentelor riscante la volan.

BIBLIOGRAFIE:

1. GHITĂ A. *Agresivitatea în trafic*. Iași. 2010. 118 p. ISBN: 978-973-166-195-7
2. HAVÂRNEANU C. *Evaluarea psihologică a conducătorilor auto*. Iași. 2011. 235 p. ISBN: 978-973-703-633-9
3. HAVÂRNEANU C., HAVÂRNEANU G. *Psihologia riscului*. Iași. 2015. 339 p. ISBN: 978-973-46-5624-0
4. HAVÂRNEANU G. *Psihologia transporturilor*. Iași. 2013. 261 p. ISBN: 978-973-46-3238-1
5. ELLISON P. & GOVERN J. *Anonymity and aggressive driving behaviour, a field study*. Journal of Social Behaviour and personality, 10. 265-272 p., 1995, <https://trid.trb.org/View/507025> ISSN 0886-1641; ISSN-L: 0886-1641
6. IVERSEN H. , RUNDMO T. *Personality, risky driving and accident involvement among norwegian drivers*. Personality and individual differences, 33. 2002. 1251-1263 p. December 2002 Personality and Individual Differences 33(8):1251-1263 DOI:10.1016/S0191-8869(02)00010-7 https://www.researchgate.net/publication/223049626_Personality_Risky_Driving_and_Accident_Involvement_Among_Norwegian_Drivers
7. LONERO L. *Risk mentality: why drivers take the risk they do*. A paper presented at the World Traffic Safety Symposium. New York. 1998. <https://www.drivers.com/article/182/>
8. STEBBINS R. *Between work and leisure. The common ground of two separate worlds*. 2004. <https://www.amazon.com/Between-Work-Leisure-Common-Separate/dp/1412853745>
9. WISHART D. *Thrill and adventure seeking in risky driving at work: The moderating role of safety climate*. Journal of safety research, 63. 2017. 83-89 p. Print ISSN: 0022-4375 Online ISSN: 1879-1247
10. ZUCKERMAN M. *Behavioural expressions and biosocial bases of sensation seeking*. Cambridge. 1994. https://assets.cambridge.org/9780521432009/excerpt/9780521432009_excerpt.pdf ISBN 978=0521432009
11. MÎSLIȚCHI V., GUȚU T., *Relația dintre inteligența emoțională și comportamentul agresiv în traficul la tinerii conducători*

- ri auto. În Psihologie, revista științifico - practică nr 1-2, 2018, pp. 12-21, ISSN 1857-2502. https://key.upsc.md/wp-content/uploads/2018/06/M__sli__chi_Gu_u.pdf (accesat 01.10.2024).
12. POTĂNG A., BOTNARI I., *Factorii individuali și sociali în manifestarea agresivității la conducătorii auto*. În Studia Universitatis Moldaviae (Seria Științe ale Educației), nr.9 (119), 2018, pp. 114-118. ISSN 1857-2103. https://ibn.idsi.md/sites/default/files/j_nr_file/Stiinte%20ale%20Educatiei_9_119_2018.pdf (accesat: 01.10.2024).
13. SAVCA L., *Particularitățile individuale ale conducătorilor auto ce au provocat accidentul rutier*. În Psihologie, revista științifico-practică nr. 1-2, 2021, pp. 67-75, ISSN E2537-6276. https://ibn.idsi.md/ro/vizualizare_articol/133555 (accesat 30.09.2024)
14. BIROUL NAȚIONAL DE STATISTICĂ AL REPUBLICII MOLDOVA. https://statistica.gov.md/ro/accidente-rutiere-9480_60398.html (accesat 02.10.2024).
15. ДЕМКИН А. *Психология агрессивного вождения*. <https://onkto.ru/blog/psychology/psikhologiyaagressivnogo-vozhdeniya#:~:text=агрессивное%20вождение%2C%20включает%20в%20себя,немотивированное%20торможение%20спереди%2C%20блокирование%20автомобиля> (accesat 17.09.24)
15. <https://educational.studiamsu.md/wp-content/uploads/2022/12/24.p.172-177.pdf> (accesat 15.09.24)

Primit la redacție 10.09.2024

Aprobat spre publicare: 15.11.2024