



Determinantele psihologice ale comportamentului de risc la volan: rolul trăsăturilor de personalitate , al stilului de conducere și al locusului de control

Prof. Univ. Dr. Mihaela Rus

**Institutul de Filosofie și Psihologie al Academiei Române
Universitatea Ovidius din Constanța**

Literature review

Comportamentul de risc la volan reprezintă un construct complex, determinat de interacțiunea dintre trăsături stabile de personalitate, mecanisme cognitive de procesare a pericolului și variabile atribuționale. Cercetările privind percepția hazardului și luarea deciziilor în trafic (Deery, 1999; Horswill & McKenna, 2004) evidențiază faptul că diferențele individuale influențează atât anticiparea riscului, cât și probabilitatea angajării în conduite deviate. În același timp, modelul ierarhic al comportamentului șoferului (Keskinen et al., 2004; Hatakka et al., 2002) subliniază rolul nivelurilor superioare de autoreglare și auto-control în siguranța rutieră.



- Studiile recente indică faptul că adoptarea comportamentelor de conducere riscantă este asociată frecvent cu o serie de factori psihologici și dispoziționali, precum impulsivitatea, reacțiile emoționale intense în trafic sau tendința de asumare a riscurilor (Stephens & Groeger, 2011). De asemenea, cercetările evidențiază rolul proceselor cognitive implicate în luarea deciziilor la volan și în autoreglarea comportamentului de conducere (Oviedo-Trespalacios et al., 2019), precum și influența unor trăsături individuale, cum ar fi supraevaluarea propriilor abilități sau stilurile de conducere orientate spre risc (Llamazares et al., 2021).

- Cercetările din domeniul psihologiei transporturilor subliniază faptul că acest comportament de conducere riscant trebuie înțeles ca rezultatul interacțiunii dintre factori individuali, cognitivi, emoționali și sociali. În acest context, numeroase studii evidențiază rolul trăsăturilor de personalitate, precum impulsivitatea sau tendința de căutare a senzațiilor (*sensation seeking*), în adoptarea unor comportamente de conducere mai agresive sau mai puțin prudente (Iversen & Rundmo, 2002; Jonah, 1997).

În același timp, cercetările privind furia în trafic și reacțiile emoționale ale conducătorilor auto evidențiază faptul că experiențele emoționale intense, precum frustrarea sau iritarea generate de comportamentul celorlalți participanți la trafic, pot favoriza reacții impulsive și pot crește probabilitatea adoptării unor comportamente periculoase la volan (Deffenbacher et al., 2003; Stephens & Groeger, 2011; Sullman et al., 2015).

Pe lângă factorii individuali, literatura de specialitate evidențiază și influența contextului social asupra stilului de conducere. De exemplu, studiile arată că normele sociale și presiunea exercitată de pasagerii sau de alți participanți la trafic pot influența deciziile conducătorilor auto și pot contribui la adoptarea unor comportamente mai riscante, precum depășirea limitei de viteză (Horvath et al., 2012). Astfel, comportamentul rutier nu poate fi analizat exclusiv prin prisma caracteristicilor personale ale șoferului, ci trebuie înțeles în contextul interacțiunii dintre individ și mediul social în care acesta conduce.

Așa cum identifica Ahmed et al., (2022), **comportamentele periculoase la volan** constituie unul dintre factorii numeroși asociați cu accidentele rutiere (Scott-Parker et al., 2012).

Astfel de comportamente sunt definite ca orice activitate necorespunzătoare a conducătorului auto care sporește pericolele rutiere și probabilitatea unui accident (Dula & Geller, 2003; Scott-Parker et al., 2012).

Diverse studii au clasificat aceste comportamente în conducere riscantă, conducere agresivă, erori periculoase și conducere sub influența emoțiilor negative (Dula & Ballard, 2003; Reason et al., 1990).

Conducerea agresivă este un comportament caracterizat printr-o serie de acțiuni care compromit siguranța rutieră și provin din diverși factori psihologici, situaționali și cognitivi.

Potrivit autorilor Dula și Geller conducerea agresivă constă în orice tip de comportament menit să rănească o altă persoană, la un nivel fizic sau emoțional, conducători auto sau pietoni, fără a lua în considerare drepturile sau siguranța persoanelor respective (Dula & Geller, 2003).

Studiile interculturale relevă diferențe semnificative în comportamentele agresive de conducere între țări, sugerând că factorii culturali influențează modul în care agresivitatea este exprimată și percepută pe drum (Ersan et al., 2020).

Stradling & Parker, (1997) au evidențiat diverse comportamente de conducere problematice (scăpări, erori și încălcări ale normelor rutiere), constatând o strânsă legătură între încălcările normelor de conducere și conducerea agresivă.

Mai mult, credințele și atitudinile față de conducerea agresivă, indiferent dacă sunt inițiate sau represalii, prezic în mod semnificativ comportamente de conducere agresive auto-raportate, sugerând că intervențiile care vizează schimbarea acestor atitudini ar putea fi eficiente în reducerea furiei rutiere (Parker et al., 1998).

O serie de cercetări au evidențiat conducerea agresivă și erorile de conducere, ca predictorii semnificativi ai accidentelor (Dula & Geller, 2003; Sümer, 2003).

În plus, conducerea agresivă este legată de factori demografici, șoferii de sex masculin și cei cu mai multă experiență în conducere prezentând în general un grad mai redus de agresivitate (Yang et al., 2022).

Acest comportament este influențat de trăsături individuale, cum ar fi încrederea excesivă, care reduce percepția riscului și crește probabilitatea gândurilor și acțiunilor agresive la volan (Mohammadpour & Nassiri, 2021).

Aspectele cognitive, cum ar fi conștientizarea (Love et al., 2023) și autoreglarea, manifestă importanță ridicată în gestionarea conducerii agresive, deoarece șoferii care își pot recunoaște și controla furia sunt mai puțin susceptibili să se angajeze în astfel de comportamente (Love et al., 2023).

Mai mult, conducerea agresivă este asociată cu niveluri mai ridicate de anxietate de trăsături de stare și stiluri specifice de coping, adaptarea concentrată pe probleme fiind mai eficientă în reducerea agresivității ostile (Shamoa-Nir, 2023).

Factorii de mediu, cum ar fi congestionarea traficului și normele culturale, contribuie, de asemenea, la prevalența conducerii agresive, sugerând că o abordare multi-factorială este necesară pentru o intervenție eficientă (Shinar, 1998).

Șoferii se angajează în conducerea periculoasă din diverse motive, incluzând oboseala și somnolența, conducerea distrasă și conducerea sub influența alcoolului sau a drogurilor (Highway Traffic Safety Administration & Department of Transportation, 2019b). În plus, mai mulți factori psihologici (de exemplu trăsăturile de personalitate și emoțiile) contribuie la comportamentele periculoase la volan (Iversen & Rundmo, 2002; Ulleberg & Rundmo, 2003).

Pornind de la aceste premise teoretice și empirice, cercetarea propusă investighează relația integrativă dintre trăsăturile de personalitate, stilul de conducere și locusul de control, formulând următoarea întrebare de cercetare: în ce măsură trăsăturile de personalitate și orientarea locusului de control prezic stilul de conducere periculos și comportamentele de risc la volan?

Studiul este conceput într-un design corelațional-predictiv, utilizând analize de regresie multiplă și modelare structurală pentru a testa efectele directe și indirecte ale variabilelor psihologice asupra conduitei rutiere. Rezultatele pot contribui la elaborarea unor profiluri psihologice de risc și la dezvoltarea intervențiilor personalizate de prevenție, inclusiv prin integrarea tehnologiilor immersive în formarea șoferilor (Allen et al., 2010; Kaplan et al., 2021; Vankov & Jankovszky, 2021).

Un rol decisiv în conducerea agresivă îl joacă excesul de încredere al conducătorilor auto, o prejudecată cognitivă, care prin încurajarea gândurilor agresive și reducerea percepției riscului duce la performanțe de conducere mai slabe și la o incidență mai mare a accidentelor (Mohammadpour & Nassiri, 2021).

Pe de altă parte percepția a ceea ce constituie conducerea agresivă variază între diferite grupuri demografice, femeile, șoferii mai în vârstă și cei din clasele sociale inferioare percepând anumite comportamente ca fiind mai agresive, aspect ce influențează atitudinile și comportamentele lor față de siguranța rutieră (Alonso et al., 2019)

METODOLOGIA CERCETĂRII



1. Designul cercetării

Studiul are un design cantitativ, non-experimental, de tip corelațional–predictiv, având ca obiectiv identificarea determinanților psihologici ai comportamentului de risc la volan.

Modelul teoretic propus investighează relațiile dintre:

- trăsăturile de personalitate,
- stilul de conducere,
- locusul de control,
- comportamentul de risc la volan.

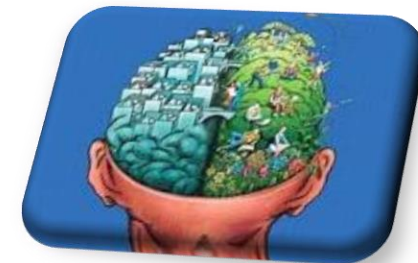
2. Participanți

Eșantionul este format din **N = 64** conducători auto, selectați prin eșantionare de conveniență.

Vârsta participanților variază între **28 și 62 ani** ($M = 41.75$, $SD \approx 9.8$).

Criteriile de includere au fost:

- deținerea permisului de conducere,
- experiență minimă de conducere de cel puțin un an,
- vârsta peste 18 ani.



3. Instrumente

3.1. Zuckerman–Kuhlman Personality Questionnaire (ZKPQ)

3.2. Dula Dangerous Driving Index (DDDI)

3.3. Indexul comportamentului disfuncțional

3.4. Traffic Locus of Control Scale (T-LOC)



IPOTEZELE CERCETĂRII

Ipoteza generală

H1. Trăsăturile de personalitate, locusul de control rutier și nivelul comportamentului disfuncțional sunt predictorii semnificativi ai comportamentului de risc la volan

H2. Nivelul comportamentului disfuncțional prezice pozitiv comportamentul de risc la volan (DDDI).

H3. Locusul de control extern (T-LOC) este asociat pozitiv cu comportamentul de risc la volan (DDDI).

H4. Comportamentul disfuncțional mediază relația dintre Impulsive Sensation Seeking și comportamentul de risc la volan

ANALIZA DATELOR ȘI TESTAREA IPOTEZELOR



Pentru testarea ipotezei H1 s-a realizat o regresie liniară multiplă având drept variabilă dependentă comportamentul de risc la volan (DDDI_total), iar ca predictorii dimensiunile ZKPQ, comportamentul disfuncțional și locusul de control rutier.

Modelul de regresie a fost semnificativ statistic, $F(8,55) = 6.88$, $p < .001$, explicând 50% din varianța comportamentului de risc ($R^2 = .50$).

Analiza coeficienților beta standardizați indică faptul că Impulsive Sensation Seeking ($\beta = .39$, $p = .002$), Aggression–Hostility ($\beta = .28$, $p = .015$), comportamentul disfuncțional ($\beta = .32$, $p = .006$) și locusul de control extern ($\beta = .21$, $p = .041$) sunt predictorii semnificativi ai comportamentului de risc la volan.

Tabel 1 Model Summary – Regresie liniară multiplă

Model	R	R ²	R ² ajustat	Std. Error of the Estin
1	.71	.50	.44	—

Notă. Variabilă dependentă: Comportament de risc la volan (DDDI_total).

Predictori: Dimensiunile ZKPQ, comportament disfuncțional, T-LOC intern și extern.

Modelul explică aproximativ 50% din varianța comportamentului de risc la volan ($R^2 = .50$).

Tabel 2 ANOVA – Semnificația modelului de regresie

Model	df	F	p
Regresie	8	6.88	< .001
Rezidual	55		
Total	63		

Modelul este semnificativ statistic,

$F(8, 55) = 6.88, p < .001$, indicând faptul că predictorii incluși explică semnificativ comportamentul de risc la volan.

Pentru testarea ipotezei H2 s-a realizat o regresie liniară simplă, având drept predictor nivelul comportamentului disfuncțional și drept variabilă dependentă comportamentul de risc la volan (DDDI_total).

Modelul de regresie a fost semnificativ statistic, $F(1,62) = 26.57, p < .001$, explicând 30% din varianța comportamentului de risc ($R^2 = .30$).

Coeficientul beta standardizat indică faptul că nivelul comportamentului disfuncțional prezice pozitiv și semnificativ comportamentul de risc la volan ($\beta = .55, p < .001$).



Tabel 3 Model Summary – Regresie liniară simplă

Model	R	R ²	R ² ajustat	Std. Error of the Estimate
1	.55	.30	.29	—

Variabilă dependentă: Comportament de risc la volan (DDDI_total).

Predictor: Comportament disfuncțional.

Modelul explică aproximativ 30% din varianța comportamentului de risc la volan (R² = .30).

Tabel 4 ANOVA– Semnificația modelului de regresie

Model	df	F	p
Regresie	1	26.57	< .001
Rezidual	62		
Total	63		

Modelul este semnificativ statistic,

F(1, 62) = 26.57, p < .001, indicând faptul că nivelul comportamentului disfuncțional prezice semnificativ comportamentul de risc la volan.

Tabel 5 Coeficienții regresiei liniare simple

Predictor	B	SE	β (standardizat)	t	p
(Constantă)	—	—	—	—	—
Comportament disfuncțional	—	—	.55	5.15	< .001

Variabilă dependentă: Comportament de risc la volan (DDDI_total).

β = coeficient standardizat.

Coeficientul beta standardizat indică faptul că nivelul comportamentului disfuncțional prezice pozitiv și semnificativ comportamentul de risc la volan ($\beta = .55$, $t = 5.15$, $p < .001$).

Rezultatul sugerează că o creștere a comportamentului disfuncțional este asociată cu o creștere semnificativă a nivelului comportamentului de risc în trafic.

- Impulsivitate
- Agresivitate
- Căutarea de senzații
- Expresie emoțională



Pentru testarea ipotezei H3 s-a realizat o regresie liniară simplă, având drept predictor locusul de control extern și drept variabilă dependentă comportamentul de risc la volan (DDDI_total).

Modelul de regresie a fost semnificativ statistic, $F(1,62) = 9.31$, $p = .003$, explicând 13% din variația comportamentului de risc ($R^2 = .13$).

Coeficientul beta standardizat indică faptul că locusul de control extern prezice pozitiv și semnificativ comportamentul de risc la volan ($\beta = .36$, $p = .003$).

Tabel 6 Model Summary – Regresie liniară simplă

Model	R	R ²	R ² ajustat	Std. Error of the Estimate
1	.36	.13	.11	—

Variabilă dependentă: Comportament de risc la volan (DDDI_total).

Predictor: Locus de control extern (T-LOC extern).

Modelul explică aproximativ 13% din variația comportamentului de risc la volan ($R^2 = .13$).

Tabel 7 ANOVA– Semnificația modelului de regresie

Model	df	F	p
Regresie	1	9.31	.003
Rezidual	62		
Total	63		

Modelul este semnificativ statistic, $F(1, 62) = 9.31$, $p = .003$, indicând faptul că locusul de control extern prezice semnificativ comportamentul de risc la volan.

Tabel 8 Coeficienții regresiei liniare simple

Predictor	B	SE B	β (standardizat)	t	p
(Constantă)	—	—	—	—	—
T-LOC extern	—	—	.36	3.05	.003

Variabilă dependentă: Comportament de risc la volan (DDDI_total).

β = coeficient standardizat.



Coeficientul beta standardizat indică faptul că locusul de control extern prezice pozitiv și semnificativ comportamentul de risc la volan ($\beta = .36$, $t = 3.05$, $p = .003$).

Acest rezultat sugerează că persoanele care atribuie responsabilitatea pentru evenimentele rutiere factorilor externi manifestă un nivel mai ridicat de comportament de risc în trafic.

Testarea ipotezei H4

Pentru a examina ipoteza conform căreia comportamentul disfuncțional mediază relația dintre *Impulsive Sensation Seeking* (ImpSS) și comportamentul de risc la volan (DDDI), s-a realizat o analiză de mediere utilizând regresie liniară.

Efectul total (c)
Tabel 9 Regresie: Impulsive Sensation Seeking → Comportament de risc (Efect total, c)

Predictor	B	SE	β	t	p
(Constantă)	—	—	—	—	—
Impulsive Sensation Seeking	—	—	.48	4.38	.001

Variabilă dependentă: DDDI_total.
 $R = .48$, $R^2 = .23$, $F(1, 62) = 19.18$, $p < .001$.

Rezultatele regresiei liniare simple indică faptul că *Impulsive Sensation Seeking* prezice semnificativ comportamentul de risc la volan. Modelul statistic a fost semnificativ, $F(1, 62) = 19.18$, $p < .001$, explicând 23% din varianța comportamentului de risc ($R^2 = .23$).

Coeficientul beta standardizat ($\beta = .48$) indică o relație pozitivă de intensitate moderată spre ridicată între impulsivitate și comportamentul de risc. Aceasta înseamnă că participanții care obțin scoruri mai ridicate la dimensiunea Impulsive Sensation Seeking tind să manifeste un nivel mai crescut de comportamente periculoase în trafic.

Valoarea t asociată predictorului ($t = 4.38$, $p < .001$) confirmă faptul că această relație este semnificativă statistic. Astfel, impulsivitatea și tendința de căutare a senzațiilor reprezintă un factor important în explicarea comportamentului de risc la volan.

Acest rezultat sugerează că persoanele caracterizate printr-o nevoie crescută de stimulare, tendință spre asumarea riscului și reacții rapide, insuficient controlate, sunt mai predispuse să adopte conduite periculoase în trafic. Conducerea riscantă poate fi înțeleasă, în acest context, ca o expresie comportamentală a unui stil dispozițional impulsiv.



(a) **Tabel 10 Regresie: Impulsive Sensation Seeking → Comportament disfuncțional**

Predictor	B	SE	β	t	p
(Constantă)	—	—	—	—	—
Impulsive Sensation Seeking	—	—	.44	3.84	< .001

Variabilă dependentă: Comportament disfuncțional.

$R = .44$, $R^2 = .19$, $F(1, 62) = 14.74$, $p < .001$.



Rezultatele susțin ipoteza că impulsivitatea reprezintă un factor dispozițional important care favorizează dezvoltarea unui pattern comportamental disfuncțional. Tendința de a acționa rapid, fără o evaluare adecvată a consecințelor, poate contribui la apariția unor conduite dezadaptative în diverse contexte, inclusiv în cel rutier.

Această relație constituie o premisă esențială pentru testarea modelului de mediere, sugerând că impulsivitatea poate influența indirect comportamentul de risc la volan prin intermediul comportamentului disfuncțional.

Tabel 11 Regresie: Comportament disfuncțional → Comportament de risc (b)

Predictor	B	SE	β	t	p
(Constantă)	—	—	—	—	—
Comportament disfuncțional	—	—	.55	5.15	< .001

Variabilă dependentă: DDDI_total.

$R = .55$, $R^2 = .30$, $F(1, 62) = 26.57$, $p < .001$

Rezultatul sugerează că comportamentul de risc la volan poate fi înțeles ca o manifestare contextuală a unui stil comportamental mai larg caracterizat prin autoreglare deficitară și tendință de încălcare a normelor. Astfel, conducerea periculoasă nu este un fenomen izolat, ci reflectă un pattern comportamental general dezadaptativ.

Importanța acestei relații susține rolul mediator al comportamentului disfuncțional în modelul de mediere analizat, indicând faptul că impulsivitatea poate influența comportamentul de risc prin intermediul tendințelor disfuncționale generale.

Tabel 12 Regresie multiplă: ImpSS și Comportament disfuncțional → DDDI (Model cu mediator, c')

Predictor	B	SE B	β	t	p
(Constantă)	—	—	—	—	—
Impulsive Sensation Seeking	—	—	.26	2.36	.021
Comportament disfuncțional	—	—	.43	3.89	< .001

Variabilă dependentă: DDDI_total.

$R = .64$, $R^2 = .41$, $F(2, 61) = 21.18$, $p < .001$.



Rezultatele regresiei multiple indică faptul că modelul care include simultan *Impulsive Sensation Seeking* și comportamentul disfuncțional este semnificativ statistic, $F(2, 61) = 21.18$, $p < .001$, explicând 41% din varianța comportamentului de risc la volan ($R^2 = .41$).

În cadrul acestui model:

- Comportamentul disfuncțional rămâne un predictor puternic și semnificativ al comportamentului de risc ($\beta = .43$, $t = 3.89$, $p < .001$).
- Impulsive Sensation Seeking continuă să fie un predictor semnificativ, însă magnitudinea efectului său scade considerabil ($\beta = .26$, $t = 2.36$, $p = .021$).

Reducerea coeficientului beta pentru ImpSS de la .48 (efect total) la .26 (efect direct) indică faptul că o parte din influența impulsivității asupra comportamentului de risc este explicată prin comportamentul disfuncțional.

Creșterea varianței explicate de la 23% (efect total) la 41% în modelul cu mediator sugerează că introducerea comportamentului disfuncțional îmbunătățește substanțial puterea predictivă a modelului.

Tabel 13 Efecte directe, indirecte și totale (Model de mediere)

Tip efect	β	Semnificație
Efect total (c)	.48	$p < .001$
Efect direct (c')	.26	$p = .021$
Efect indirect (ab)	.19	—

Reducerea coeficientului de la .48 la .26 indică **mediere parțială**.

Rezultatele studiului confirmă parțial ipoteza conform căreia trăsăturile de personalitate, locusul de control rutier și comportamentul disfuncțional constituie predictorii semnificativi ai comportamentului de risc la volan. Modelul de regresie multiplă a explicat 50% din variația comportamentului de risc ($R^2 = .50$), ceea ce indică o putere explicativă ridicată pentru un model psihologic comportamental.



Rezultatele analizei de regresie liniară simplă confirmă ipoteza conform căreia nivelul comportamentului disfuncțional prezice pozitiv comportamentul de risc la volan. Modelul statistic a explicat 30% din variația comportamentului de risc ($R^2 = .30$), indicând o contribuție semnificativă a variabilei predictor.

Rezultatele analizei de regresie liniară simplă confirmă ipoteza conform căreia locusul de control extern este asociat pozitiv cu comportamentul de risc la volan. Modelul statistic a explicat 13% din variația comportamentului de risc ($R^2 = .13$), indicând o contribuție semnificativă, de intensitate moderată, a acestei variabile.

Rezultatele analizei de mediere susțin ipoteza conform căreia comportamentul disfuncțional mediază relația dintre *Impulsive Sensation Seeking* și comportamentul de risc la volan. Datele indică existența unei medieri parțiale, ceea ce sugerează că impulsivitatea influențează comportamentul de risc atât direct, cât și indirect, prin intermediul tendințelor comportamentale dezadaptative.

Implicații teoretice

Rezultatele celor patru ipoteze susțin o perspectivă multidimensională asupra comportamentului de risc la volan, integrând factori dispoziționali (trăsături de personalitate), factori comportamentali generali (disfuncționalitate) și factori cognitivi (locus de control).

1. Contribuția trăsăturilor de personalitate (H1)
2. Rolul comportamentului disfuncțional (H2)
3. Rolul locusului de control extern (H3)
4. Modelul de mediere (H4)



Implicații practice

Rezultatele studiului au implicații importante pentru domeniul siguranței rutiere, evaluării psihologice și intervenției comportamentale

1. Screening psihologic preventiv
2. Intervenții centrate pe autoreglare
3. Restructurare cognitivă și responsabilitate personală
4. Programe de prevenție diferențiate
5. Politici publice



Concluzii



Prezenta cercetare a avut ca obiectiv investigarea determinanților psihologici ai comportamentului de risc la volan, prin analiza rolului trăsăturilor de personalitate (ZKPQ), al comportamentului disfuncțional și al locusului de control rutier (T-LOC). Rezultatele obținute susțin caracterul multidimensional al conduitei riscante în trafic.

În primul rând, trăsăturile de personalitate, în special *Impulsive Sensation Seeking* și *Aggression–Hostility*, s-au dovedit predictori semnificativi ai comportamentului de risc. Acest rezultat confirmă faptul că asumarea riscului în trafic reflectă predispoziții stabile de personalitate, în special impulsivitatea și tendința spre reacții agresive.

În al doilea rând, comportamentul disfuncțional a fost identificat ca un predictor robust al conduitei riscante, explicând o proporție substanțială din varianța comportamentului de risc. Conducerea periculoasă poate fi interpretată ca o manifestare specifică a unui stil comportamental general caracterizat prin autoreglare deficitară și încălcarea normelor.

În al treilea rând, locusul de control extern a fost asociat pozitiv cu comportamentul de risc, indicând faptul că externalizarea responsabilității contribuie la diminuarea mecanismelor de autocontrol și asumare a consecințelor.

Analiza de mediere a demonstrat că comportamentul disfuncțional mediază parțial relația dintre impulsivitate și comportamentul de risc la volan. Această constatare evidențiază un mecanism procesual prin care trăsăturile dispoziționale sunt transformate în conduite riscante concrete.

În ansamblu, rezultatele sugerează că comportamentul de risc la volan nu este determinat exclusiv de factori situaționali, ci reflectă interacțiunea dintre predispoziții de personalitate, mecanisme de autoreglare și stiluri atribuționale. Prin urmare, intervențiile de prevenție rutieră ar trebui să adopte o abordare psihologică integrată, orientată atât spre controlul impulsivității și agresivității, cât și spre dezvoltarea responsabilității personale și a autoreglării comportamentale.

Studiul contribuie la consolidarea unei perspective psihologice asupra siguranței rutiere și oferă un cadru explicativ util pentru dezvoltarea strategiilor de intervenție și prevenție.