

ANALIZA STRATEGICĂ ȘI OPERAȚIONALĂ A CORUPȚIEI – UN INSTRUMENT-CHEIE AL CNA ÎN LUPTA ANTICORUPȚIE

În lupta contra corupției, Centrul Național Anticorupție realizează o activitate amplă de analiză a acestui flagel, atât ca fenomen, în general, cât și ca acte concrete de corupție, în particular. Sunt studiați factorii de geneză, amenințările potențiale și vulnerabilitățile, nivelul și tendințele corupției în domeniile social-economice ale Republicii Moldova și în activitatea autorităților publice, instituțiilor și organizațiilor de drept public și privat.

Una dintre cele mai complexe analize strategice, realizate de CNA în anul 2018, a vizat *eficiența activității organelor competente de sancționarea conducătorilor auto pentru conducerea mijloacelor de transport în stare de ebrietate*. Având în vedere faptul că siguranța în trafic este un subiect de ordin major, s-a impus necesitatea efectuării acestui studiu analitic, în vederea stabilirii măsurilor întreprinse și rezultatelor obținute de către organele competente, pentru a combate fenomenul respectiv.

O analiză minuțioasă a deficiențelor din acest domeniu, vă propunem, spre atenție, în studiul ce urmează.

STUDIU

Conducerea mijloacelor de transport în stare de ebrietate a fost și continuă să rămână o problemă îngrijorătoare, care deseori provoacă consecințe grave.

Datele statistice, publicate de către instituțiile responsabile de contracararea fenomenului respectiv, reflectă, în ultima perioadă de timp, situații alarmante referitor la numărul de persoane care au fost depistate conducând unitățile de transport sub influența alcoolului sau alte substanțe interzise, cât și numărul de accidente soldate cu urmări grave comise de către acestea.

Prin urmare, evaluarea activității organelor de drept, prin prisma datelor statistice referitoare la depistarea, constatarea, documentarea și aplicarea prevederilor legale în privința persoanelor care au încălcat normele legale, urmează să confirme sau să infirme dacă sunt carențe la capitolul respectiv și modul în care acestea se manifestă în activitatea zilnică a acestora.

În prezentul studiu, este evaluată situația în domeniul de referință pe fiecare compartiment în parte, începând cu înregistrarea încălcărilor, documentarea cazurilor și sancțiunile, aplicate persoanelor vinovate.

Scopul și obiectivele

Ca scop, a fost propus analiza în prima fază a numărului de încălcări contravenționale și penale constatate, înregistrate și documentate de către agenții constatați și reprezentanții organului de urmărire penală din cadrul Inspectoratului național de patrulare al IGP, iar ulterior, analiza hotărârilor adoptate de către instanțele de judecată pe cazurile respective.

Ca termeni de referință a fost analizată perioada 2017 - 2018, însă pentru elucidarea circumstanțelor referitoare la scopul și obiectivele stabilite, au fost admise unele devieri de la această perioadă, făcându-se referință la perioada anterioară.

Sursele utilizate în procesul elaborării analizei strategice.

În procesul elaborării studiului, au fost utilizate informații din surse deschise, date conform sistemelor informaționale disponibile Centrului, informația prezentată de INP al IGP (referitor la înregistrarea și documentarea cazurilor de conducere a unităților de transport în stare de ebrietate).

Referitor la prezentarea informației necesare de către subdiviziunile specializate a MAI, se menționează faptul că demersul înaintat către INP a fost redirectionat către STI al MAI, motivându-se că datele sînt stocate în sistemele informaționale gestionate de către subdiviziunea respectivă. La rîndul său, STI al MAI a furnizat informația existentă în bazele de date, în formatul în care acestea sunt înscrise. Urmare analizei informațiilor prezentate, s-a constatat lipsa mai multor date la diferite compartimente, care sunt reflectate mai jos.

De asemenea, a fost examinată informația din cadrul ÎMSP Dispensarul Republican de Narcologie, referitoare la numărul persoanelor testate în perioada 2017-2018, suspecte de conducerea mijloacelor de transport sub influența alcoolului sau alte substanțe interzise. Totodată, se menționează că responsabilii din cadrul IMSP Dispensarul Republican de Narcologie au prezentat informația incomplet, precum și într-un format, altul decît cel solicitat, motivându-se lipsa evidenței informației după criteriile solicitate. Din discuțiile purtate cu executorul din cadrul instituției respective, s-a constatat lipsa unui sistem electronic de evidență, iar informația este păstrată pînă în prezent, în registre pe suport de hîrtie.

De asemenea, a fost menționat faptul că unele registre nu sunt disponibile din motiv că au fost ridicate în cadrul unor cauze penale gestionate anterior de către Centrul Național Anticorupție. În consecință, au fost furnizate date din dările de seamă ale instituției, analiza cărora urmează a fi expusă în continuare.

Concomitent, au fost analizate hotărârile adoptate de către instanțele judecătorești, în perioada de referință, acestea fiind extrase de pe portalul informațional <http://instante.justice.md/> și <http://jurisprudenta.csj.md> (sentințele pe cazurile penale și hotărârile pe cazurile contravenționale).

Eșantionul supus studiului.

În cadrul studiului a fost analizată informația referitoare la:

- 8627 de cazuri de conducere în stare de ebrietate înregistrate în Registrul nr. 2 și 8834 cazuri înregistrate în Registrul nr.1;
- Datele referitor la 10305 cauze penale intentate în temeiul prevederilor art. 264 și 264¹ examinate de către organul de urmărire penală al IGP al MAI și 2395 procese contravenționale întocmite de către agenții constatatatori;
- 328 sentințe adoptate de către instanțele judecătorești de fond pe cauze penale intentate în temeiul prevederilor art. 264¹, precum și deciziile instanțelor de apel și Curții Supreme de Justiție (în cazul în care acestea au fost contestate);
- 312 hotărâri adoptate în rezultatul examinării proceselor verbale contravenționale intentate în temeiul art. 233 CC, precum și recursurile în privința acestora în instanțele de apel;

1. Privire generală asupra cadrului legal

Conform prevederilor legale, pentru conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate este prevăzută răspundere contravențională și penală. Diferența dintre acestea este determinată de gradul de ebrietate, sau după caz, de alte circumstanțe specificate expres în codul penal (*ex. refuzul conducătorului auto de testare alcoolică, trage după sine în mod obligatoriu răspunderea penală*).

Potrivit Hotărârii de Guvern nr.296 din 16.04.2009 „cu privire la aprobarea Regulamentului privind modul de testare alcoolică și examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei”, sunt specificate concentrațiile admisibile, minime și avansate de alcool, iar în dependență de acestea, persoanele care conduc mijloace de transport în stare de ebrietate, sunt pasibile de răspundere contravențională sau penală. Astfel, potrivit punctului 3, concentrațiile **maxime admisibile** constituie în sânge 0,3 g/l, iar în aerul expirat 0,15 mg/l. Concomitent, potrivit punctului 4 al aceluiași act normativ, se consideră stare de ebrietate alcoolică:

- a) **cu grad minim** – în caz de stabilire a concentrației de alcool de la 0,3 g/l până la 0,5 g/l în sânge sau de la 0,15 mg/l până la 0,3 mg/l în aerul expirat;
- b) **cu grad avansat** – în caz de depășire a concentrației de alcool de 0,5 g/l în sânge sau de 0,3 mg/l în aerul expirat.

Astfel, conducătorii auto care au concentrația de alcool în limitele prevăzute la punctul a) sînt trași la răspundere contravențională, iar cei depistați în stare de ebrietate cu un grad de alcool prevăzut la punctul b), sunt trași la răspundere penală.

Răspunderea contravențională este aplicată de către agenții constatatatori în temeiul prevederilor art. 233 CC (*Conducerea vehiculului în stare de ebrietate produsă de alcool, predarea conducerii lui către o persoană care se află în stare de ebrietate produsă de alcool sau de alte substanțe*), iar răspunderea penală se aplică în temeiul prevederilor art. 264¹ CP (*Conducerea mijlocului de transport în stare de*

ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe). De asemenea, persoanele care au admis încălcări ale regulilor de securitate rutieră, fiind în stare de ebrietate, sînt trase la răspundere în temeiul prevederilor art. 264 CP (*Încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport*), cu aplicarea sancțiunilor sub formă de privare de libertate, cu anularea dreptului de a conduce mijloacele de transport.

Totodată, la capitolul legislație, se impune a fi menționat faptul că atât articolul din codul contravențional, cât și articolele din codul penal menționate supra, au suferit modificări esențiale ce țin de înăsprirea pedepselor, urmare a modificărilor legale intrate în vigoare

2. Procedura de înregistrare și documentare a cazurilor de conducere a mijlocului de transport în stare de ebrietate și riscurile coruptibile existente la acest compartiment

În cadrul efectuării studiului, s-a constatat că procesul depistării și înregistrării de către agenții constatatori a cazurilor de conducere a unităților de transport în stare de ebrietate este vulnerabil la acte de corupție.

Astfel, potrivit ordinului IGP emis în perioada anului 2015¹ angajații INP au admis încălcări în procesul înregistrării materialelor referitor la documentarea persoanelor care au condus mijloacele de transport în stare de ebrietate. Totodată, se menționează că încălcări au fost semnalate și în privința conducătorilor din cadrul INP, care n-au asigurat verificarea săptămânală a contrapunerii datelor din memoria mijloacelor de măsurare (*Drager, Vitezometru*) cu informația din registrele de evidență a proceselor-verbale contravenționale.

Prin urmare, riscurile de încălcări evidențiate supra persistă și la moment, reieșind din articolele din sursele mass-media menționate în partea introductivă², fapt ce denotă o dată în plus vulnerabilitatea acestui segment.

Analiza informațiilor înregistrate în R2.

În procesul de analiză a datelor prezentate de STI al MAI, s-a constatat că în perioada 2017 – 2018 (*10 luni*), în Registrul de evidență a altor informații cu privire la infracțiuni și incidente (R 2), au fost înregistrate în total 8 627 cazuri de conducere a mijlocului de transport în stare de ebrietate (4944 în 2017 și 3683 în 2018).

Prin urmare, în perioada anului 2017, din numărul total de **4944** de cazuri înregistrate și examinate au fost adoptate următoarele decizii.

² <https://www.zdg.md/stiri/stiri-justitie/video-trei-politisti-din-balti-retinuti-pentru-mita-200-de-euro-normal-ce-i-cu-tine-nici-trei-nu-te-ajuta>

Din datele respective, rezultă că numărul impunător de **1113** cazuri de conducere a mijlocului de transport în stare de ebrietate (22,5 %) nu s-au adeverit, acestea fiind sistate prin încheieri din cauza neconfirmării faptelor. Aceasta ridică multiple semne de întrebare referitoare la motivul adoptării hotărârilor respective. Informația prezentată de către STI al MAI nu reflectă în detalii temeiurile adoptării deciziilor.

O situație similară se atestă și în perioada anului 2018, unde, din numărul total de **3683** de informații înregistrate, 927 de cazuri (25,1 %) nu s-au adeverit, acestea fiind sistate prin încheieri, de asemenea, din cauza neconfirmării faptelor. Rezultatele examinării cazurilor pe parcursul anului 2018 este redată în Figura 5.

În concluzie, la faza inițială se atestă doar **283 cazuri finalizate cu întocmirea proceselor verbale contravenționale, sau 3,2%**. Totodată, se atestă și o cifră îngrijorătoare de **2040 de cazuri de neconfirmare a faptului conducerii mijlocului de transport în stare de ebrietate, ceea ce constituie aproximativ 24%**.

Aceste date reconfirmă vulnerabilitatea și riscurile de corupție în rândul agenților constatatori sau altor factori de decizie din cadrul MAI, la emiterea unor decizii obiective și legale.

2.2. Analiza datelor înregistrate în R1.

Din analiza datelor referitor la înregistrarea informațiilor în Registrul de evidență a sesizărilor cu privire la infracțiuni (*Registrul nr.1*), prezentată de către STI al MAI, se constată că în perioada anului 2017 au fost înregistrate **5 264** de cazuri (*Fig. 6*). Prin urmare, în 4631 cazuri (88%) a fost inițiată urmărirea penală, în 217 cazuri (4,6 %) a fost refuzată inițierea urmăririi penale, iar în 403 cazuri (7,6%) lipsește informația privind rezultatele examinării cazurilor înregistrate în R1.

În perioada anului 2018, au fost înregistrate în total **3 570** de cazuri privind conducerea mijloacelor de transport în stare de ebrietate. Prin urmare, în 3124 cazuri (87,5%) a fost inițiată urmărirea penală, în 130 cazuri (3,6%) a fost refuzată inițierea urmăririi penale, iar în 309 cazuri (8,6%) lipsește informația privind rezultatele examinării cazurilor înregistrate în R1. (*Fig.7*)

Astfel, se constată că **din numărul total de 8 834 informații înregistrate în R1, în 347 de cazuri (3,9%) a fost refuzată pornirea urmăririi penale, iar în 712 cazuri (8%) lipsește informația în sistemul informațional gestionat de către STI (referitoare la deciziile adoptate).**

3. Practica contravențională aplicată de către organul de constatare al MAI și rezultatele examinării proceselor contravenționale în instanțele de judecată.

3.1 Evidența proceselor verbale contravenționale, conform datelor statistice ale poliției.

Conform procedurii, procesele verbale contravenționale întocmite în conformitate cu prevederile art. 233 CC sînt remise pentru examinare după competență în instanța de judecată. Astfel, în perioada supusă examinării, de către organele de poliție au fost întocmite 2 395 procese verbale în privința persoanelor care au condus unități de transport în stare de ebrietate. Este de menționat faptul că în sistemul informațional al STI al MAI nu sînt introduse informații complete privind deciziile adoptate de către instanțele de judecată.

Din numărul total de 1382 procesele verbale contravenționale înregistrate în baza de date în perioada anului 2017, 884 cazuri (64%) s-au soldat cu aplicarea sancțiunii, 227 procese verbale contravenționale (16,4%) au fost încetate, iar în 271 de cazuri (19,6%) lipsesc datele privind deciziile adoptate de către instanțele de judecată (*Anexa nr.1*).

Rata cea mai mare de încetare a proceselor contravenționale persistă în cazurile pasibile de privarea de dreptul de a conduce unități de transport. Astfel, din numărul total de 597 procese verbale întocmite în temeiul art. 233 alin. 1 CC în perioada anului 2017, au fost încetate 179 cazuri (circa 30%).

O abordare diferită din partea instanței de judecată se atestă în cazul proceselor contravenționale în care nu este prevăzută privarea de drepturi speciale. Ca exemplu, în cazul proceselor verbale întocmite în temeiul art.233, alin.(3), din numărul total de 596 de procese contravenționale examinate în perioada anului 2017, doar 25 de procese verbale au fost încetate (4,1%).

Acest fapt se poate confirma și din datele oficiale ale **Biroului Național de Statistică**³, conform cărora se menționează faptul că din numărul total de 1401 de contravenții privind conducerea în stare de ebrietate, examinate în perioada anului 2017, doar în 206 cazuri (14,7%) au fost aplicate privarea de anumite drepturi. Astfel, se poate deduce despre întocmirea celorlalte contravenții în temeiul art. 233 alin.(3) și alin.(4), care nu prevăd obligativitatea de a deține permis de conducere, sau întocmite în privința persoanelor care anterior au fost private de dreptul de a conduce (*Fig. 8*).

Analiza sancțiunilor aplicate în cazurile conducerii transportului în stare de ebrietate pentru anul 2018, reieșind din datele prezentate de către STI al MAI (cu excepția lunii decembrie), a constatat în total 1013 procese verbale contravenționale. Dintre acestea, în 334 cazuri (33%) s-au soldat cu aplicarea sancțiunii, 38 procese verbale contravenționale (3,7%) au fost încetate, iar în 641 de cazuri (63,3%) lipsesc datele privind deciziile adoptate de către instanțele de judecată.

3.2 Rezultatele examinării proceselor contravenționale în instanțele de judecată.

³ <http://www.statistica.md/newsview.php?l=ro&id=5981&idc=168>

Din considerentele expuse în partea introductivă, în cadrul studiului au fost analizate 312 hotărâri. Prin urmare, din numărul total de 312 procese contravenționale examinate de către instanțele judecătorești, 134 au fost intentate în baza prevederilor art. 233 alin.(3) CC. Pe poziția secundă se clasifică cele intentate în temeiul art.233 alin.(1), cu 128 procese verbale. 46 procese verbale au fost intentate în temeiul art.233 alin.(4), iar 4 procese verbale - în temeiul art.233 alin.(2).

Concomitent, s-a identificat faptul că din numărul **total de 312 hotărâri**, au fost **încetate din diferite motive 74 de proceduri contravenționale**, ceea ce reprezintă **aproximativ 24%**. Datele desfășurate referitor la examinarea și aprobarea deciziilor referitor la încetarea sau aplicarea pedepselor în cadrul examinării proceselor contravenționale. Prin urmare, se confirmă cele stabilite anterior, că de către instanța de judecată sînt încetate din diferite motive un număr mai mare de procesele contravenționale care prevăd privarea de dreptul de a conduce mijloacele de transport (*ex. din numărul total de 128 procese contravenționale conform art. 233 alin.(1), au fost încetate 48 sau 37,5%*).

Referitor la contestarea hotărârilor la Curtea de apel, a fost relevat faptul că **din numărul total de 74 procese încetate**, în privința a **27 (36,5%) au fost înaintate recursuri**, dintre care, în **13 cazuri** contestările agenților constatatori **au fost respinse**, în **12 cazuri au fost remise spre rejudecare** (*hotărârile ulterioare nu sînt publicate*), **1 caz a fost aplicată amenda** cu privarea de dreptul de a conduce pe un termen de 2 ani și 1 caz hotărîrea instanței de apel nu este publicată.

Motivele invocate de către instanțele de judecată pentru încetarea proceselor contravenționale.

Instanțele de judecată au invocat diverse motive pentru încetarea proceselor contravenționale, iar cele mai frecvent utilizate sunt expuse în continuare.

➤ *Eroarea analizatorului de tip „ALCOTEST 6810”.*

În funcție de caz, pentru încetarea procesului contravențional, instanța de judecată a recurs la invocarea posibilelor erori ale aparatului de măsurare a alcoolemiei în aerul expirat (*procedură descrisă în ordinul Ministerului Economiei nr.104 din 08.06.2015, cu privire la aprobarea procedurii de măsurare legală PML 5-02:2015 „Măsurarea concentrației de alcool în aerul expirat de persoanele testate cu analizatorul de tip „ALCOTEST 6810”*).

Unii judecători au aplicat sancțiunea prevăzută la art. 233 alin.(1) CC în privința persoanelor care au avut în aerul expirat concentrația de alcool de 0,15 mg/l, iar alții, chiar și în cazul concentrației de alcool de 0,16 mg/l, au admis absolvirea de răspunderea contravențională, invocându-se eroarea tolerată a analizatorului de $\pm 0,02$ mg/l, stabilită în Ordinul Ministerului Economiei nr.104 din 08 iunie 2015.

➤ ***Interpretarea discreționară în funcție de caz a categoriei de vehicul.***

De asemenea, instanțele de judecată s-au expus prin aplicarea sancțiunii contravenționale și în cazurile conducerii în stare de ebrietate a unităților de transport cu tracțiune animală. Ca exemplu, prin hotărârea nr.4-146/17 din 12 iunie 2017, cet. Ș: V., care „conducea vehiculul cu tracțiune animală (cal) neavînd obligația de deține permis de conducere, dar se afla în stare de ebrietate alcoolică avînd în aerul expirat 1,74 mg/l, conform testului Drager”⁴, a fost recunoscut vinovat cu aplicarea muncii neremunerate pe o durată de 30 ore.

Încetarea proceselor contravenționale în temeiul rezultatelor probelor de sânge.

Judecătorul din cadrul judecătoriei Anenii Noi a anulat procesul verbal contravențional în baza rezultatelor probelor de sânge. Conform hotărârii respective, cet. P.S. a fost depistat conducând mijlocul de transport în stare de ebrietate avînd în aerul expirat 0,26 mg/l, însă în rezultatul efectuării probelor de sânge, s-a stabilit o normă admisibilă de alcool.

Un caz similar, privind anularea de către judecătorul N. G. a procesului-verbal, întocmit în privința cet. B. V. pentru conducerea mijlocului de transport avînd în aerul expirat gradul de alcoolemie de 0,17 mg/l, se constată încetarea acestuia în baza rezultatelor ulterioare ale probelor de sânge, care au stabilit normă admisibilă de alcool.

Aceiași modalitate pentru încetarea procesului contravențional a fost aplicată și de către judecătorul din cadrul judecătoriei Orhei în privința cet. P. H. care avea în aerul expirat, în momentul depistării, gradul de alcool de 0,22 mg/l. Prin hotărîrea nr. 4-235/17 din 07 noiembrie 2017 a fost încetat procesul contravențional, din motivul stabilirii ulterioare a normei admisibile de alcool în sânge.

Încetarea procesului contravențional în temeiul prevederilor art. 443 CC.

Judecătorul din cadrul judecătoriei Cahul a adoptat hotărârea nr.4-504/2017 din 16 martie 2018, prin care a încetat procesul contravențional intentat în privința cet. V.N. în temeiul art.233 alin.(3). În argumentarea deciziei respective, judecătorul a invocat încălcarea de către agentul constatator ale prevederilor art. 443 CC, manifestate prin rectificarea „timpului comiterii contravenției” și „denumirii alineatului”.

În concluzie, se constată că toate cazurile analizate întruchipează amenințări de riscuri de corupție, iar motivele invocate de către judecători pentru încetarea proceselor contravenționale uneori sunt chiar nefondate.

Rezultatele examinării dosarelor penale în instanțele de judecată.

Urmare analizei datelor publicate pe portalul <http://instante.justice.md/>, s-a constatat că instanțele de judecată au examinat, în perioada de referință (2017 - 2018), în total 6256 procese penale, pentru săvârșirea infracțiunilor de conducere a unităților de transport în stare de ebrietate. În anul 2017 au fost examinate dosare penale și emise sentințe în 3456 cazuri.

Potrivit datelor publicate pe pagina oficială a Inspectoratului Național de Probațiune, în aceeași perioadă au fost luate la evidența instituției 1619 persoane private de dreptul de a conduce mijloace de transport⁵, în temeiul interdicțiilor stabilite prin hotărârea instanței de judecată. Prin urmare, rezultă că măsura complementară privind privarea de drepturi a fost aplicată în 46,8% din cazuri. În cazul celorlalte 53,2% din procesele penale, se presupune că au fost intentate în temeiul prevederilor aliniatelor care nu prevăd privarea de dreptul de a conduce, încetate sau neexecutate/neluate la evidență.

În anul 2018, se conturează o situație similară. De către Inspectoratului Național de Probațiune au fost luate la evidență 559 de persoane private de dreptul a conduce⁶, în timp ce instanțele de judecată a examinat în total 2800 de dosare penale.

Având în vedere cele expuse, au fost analizate unele decizii ale instanțelor de judecată în vederea stabilirii coraportului între numărul de procese penale încetate și numărul sentințelor de condamnare.

În total au fost analizate 328 de sentințe ale instanțelor de judecată. Dintre acestea, în privința a 27 procese penale (8,2%,) au fost adoptate decizii/sentințe de încetare, 14 procese penale au fost încetate în temeiul Legii nr.210 din 29.07.2016, privind amnistia în legătură cu aniversarea a 25-a de la proclamarea independenței Republicii Moldova, 3 procese penale - din lipsa elementelor infracțiunii, 2 procese penale - în legătură cu intervenirea termenului de prescripție, 1 proces penal - din motivul decesului inculpatului, iar în 7 cazuri persoanele au fost trase la răspundere contravențională. (Figura 14)

Din numărul total de 27 procese penale încetate, doar 3 au fost contestate în instanța de apel, dintre care, 2 au fost remise la rejudecare, iar într-un caz persoana a fost trasă la răspundere contravențională.

Încetarea proceselor penale cu tragerea persoanelor la răspundere contravențională, de asemenea, a fost o metodă utilizată pe larg de către judecători.

Analiza rezultatelor IMSP Dispensarul Republican de Narcologie.

Din informația prezentată de către IMSP Dispensarul Republican de Narcologie, se atestă că în perioada anului 2017 au fost supuși examinării 22 555 de

⁵ http://www.probatune.gov.md/tc_userfiles/file/Activitatea%20OCP/2017/4_%20Privare%202017.pdf

⁶ [http://www.probatune.gov.md/tc_userfiles/file/Statistica/2018/Privare\(1\).pdf](http://www.probatune.gov.md/tc_userfiles/file/Statistica/2018/Privare(1).pdf)

șoferi la solicitarea subdiviziunilor MAI. Dintre aceștia, 21 759 au fost testați în rezultatul accidentelor rutiere (s-au autoadresat la instituția medicală), 467 au fost suspectați de consumul de alcool la volan, iar 329 au fost suspectați de consumul de droguri la volan.

(Figura 17)

În perioada anului 2018 au fost supuși testării doar 3 627 persoane, dintre care 3 142 au fost testate în rezultatul accidentelor rutiere, 263 suspectați de consumul de alcool la volan, iar 222 suspectați de consumul de droguri la volan.

Din numărul total de 467 de persoane suspectate de consumul de alcool la volan în perioada anului 2017, în 119 cazuri (25,5%) a fost stabilită starea de ebrietate, în 35 cazuri (7,4%) – consecințe ale consumului de alcool, în 121 cazuri (25,9%) - stare de ebrietate cu accidente rutiere, iar în 57 cazuri (12,2%) - consecințele ale consumului de alcool în cadrul accidentelor rutiere. Prin urmare, în restul 135 de cazuri (28,9%) instituția medicală nu face referință, respectiv concluzionându-se faptul că persoanele au fost testate dar au avut concentrația de alcool în limitele normelor admisibile.

De asemenea, din numărul total de 329 șoferi suspectați de consumul de droguri la volan în perioada anului 2017, faptele s-au confirmat doar în 114 cazuri, ceea ce reprezintă 34,6%, iar la restul 215 de șoferi (65,3%), nu s-a confirmat starea de ebrietate provocată de droguri sau alte substanțe interzise.

Prin urmare pot fi menționate unele amenințări de riscuri de corupție, după cum urmează:

- Impunerea testării de către agentul constatatator a persoanelor fără motive rezonabile sau cu încălcarea prevederilor punctelor 15,16,17 ale ordinului MAI nr. 45 din 19.02.2010 *privind aprobarea Regulamentului cu privire la organizarea și desfășurarea activității de supraveghere a traficului rutier și Instrucțiunilor de utilizare a mijloacelor tehnice*;
- Riscul comiterii actelor de corupție din partea angajaților instituției medicale care au eliberat concuzii privind neconfirmarea stării de ebrietate produsă de alcool, droguri sau alte substanțe interzise.

Un subiect important a fost abordat de către IMSP Dispensarul Republican de Narcologie, referitor la testarea șoferilor implicați în accidente rutiere. Reprezentanții instituției au menționat că din luna februarie a anului 2018, șoferii participanți la accidente rutiere nu sînt îndreptați la examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei, fiind testați doar cu alcotesterul de colaboratorii MAI. Din aceste considerente, în perioada anului 2018 au fost testate un număr cu mult mai mic de doar 3 142 de persoane în rezultatul accidentelor rutiere (autoadresare), comparativ cu anul 2017 (Figura 17).

Testarea șoferilor la accidente rutiere cu alcotesterul de colaboratorii MAI direct la fața locului, fără examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei, dezvoltă de fapt ideea amenințării cu riscuri de corupție expusă mai sus. Totodată,

în asemenea circumstanțe poate fi omisă starea de ebrietate produsă de droguri sau alte substanțe interzise.

Concluzii

1. Procedura de înregistrare și documentare a încălcărilor pentru conducerea mijloacelor de transport în stare de ebrietate este una vulnerabilă riscurilor de comitere a actelor de corupție.

2. Din numărul **total de 8 627 cazuri** de conducere a mijlocului de transport în stare de ebrietate înregistrate în Registrul de evidență a altor informații cu privire la infracțiuni și incidente (R 2), doar **283 cazuri** s-au soldat **cu întocmirea proceselor verbale contravenționale** la faza inițială, ceea ce constituie **mai puțin de 3,3%. 2040 de cazuri** de conducere a mijlocului de transport în stare de ebrietate sau **aproximativ 24%, nu au fost confirmate.**

3. Din numărul total de **8 834 cazuri** înregistrate în Registrul de evidență a sesizărilor cu privire la infracțiuni (R1), în **7 755 cazuri (sau aproximativ 87,8%)** a fost **inițiată urmărirea penală**, în **347 de cazuri (3,9%)** a fost **refuzată pornirea urmăririi penale**, iar în **712 cazuri (8%)** lipsește **informația** în sistemul informațional gestionat de către STI.

4. Din numărul total de **2 395 procese verbale** contravenționale gestionate de către organul de constatare al MAI, 1218 cazuri (51%) s-au soldat cu aplicarea sancțiunii, 265 cazuri (11%) au fost încetate, iar în 912 cazuri (38%) lipsesc datele privind deciziile adoptate de către instanțele de judecată. Din analiza efectuată pe fiecare aliniat în parte ale art. 233 CC, se atestă că de către instanța de judecată sunt clasate preponderent procesele verbale care prevăd privarea de dreptul de a conduce mijloacele de transport.

5. Din numărul total de 2 679 hotărâri ale instanțelor de judecată adoptate în procesele contravenționale intentate în temeiul art.233 CC (publicate), **au fost analizate 312 hotărâri**. Dintre acestea, **74 (23,7%) au fost încetate din diferite motive**. Din **74 procese încetate, doar 27 (36,5%) au fost contestate** cu recursuri în instanțele de apel, dintre care, **13 cazuri au fost respinse, 12 cazuri au fost remise spre rejudecare.**

Toate cazurile analizate întruchipează amenințări de riscuri de corupție, iar motivele invocate de către judecători pentru încetarea proceselor contravenționale uneori sunt chiar nefondate.

6. OUP al MAI a gestionat în total 10 305 cauze penale pornite pe încălcarea regulilor de securitate a circulației sau de exploatare a mijloacelor de transport de către persoana care conduce mijlocul de transport și pe conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate

produsă de alte substanțe. Din numărul total de **1 696 cauze** penale intentate în temeiul **art.264 CP**, **286 de cauze penale (16,9%) au fost clasate/încetate**, iar din numărul total de **8 609 cauze** penale intentate în temeiul **art.264¹ CP**, **1 137 de cauze penale (13,2%) au fost clasate/încetate**.

7. Din numărul total de 6 256 sentințe ale instanțelor de judecată adoptate pe procese penale (publicate), pentru săvârșirea infracțiunilor de conducere a unităților de transport în stare de ebrietate, **au fost analizate 328 sentințe**. În **27 cazuri**, procese penale **(8,2%,)** au fost **încetate** din mai multe motive (*amnistia, tragerea la răspundere contravențională, lipsa elementelor infracțiunii, termenul de prescripție*). Din numărul total de 27 procese penale încetate, doar 3 au fost contestate în instanța de apel, dintre care, 2 au fost remise la rejudecare, iar într-un caz persoana a fost trasă la răspundere contravențională.

8. IMSP Dispensarul Republican de Narcologie până la momentul finalizării studiului **nu dispune de un sistem electronic de evidență a rezultatelor testării** conducătorilor auto suspecti de consumul de alcool sau droguri. Datele respective sunt păstrate în registre pe suport de hârtie.

Pentru anul 2017, au fost îndreptate 467 persoane suspectate de consumul de alcool la volan și 329 șoferi suspectați de consumul de droguri. În primul caz, se prezumă ne confirmarea stării de ebrietate în 135 de cazuri (28,9%), iar în cazul secund, nu s-a confirmat starea de ebrietate produsă de droguri sau alte substanțe în privința a 215 șoferi (65,3%).

Totodată, din luna februarie 2018, șoferii participanți la accidente rutiere nu sunt îndreptați la examinarea medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei, însă sunt testați cu alcotesterul de colaboratorii MAI la fața locului, fapt ce dezvoltă ideea amenințării cu riscuri de corupție expusă mai sus.