



Kingdom of the Netherlands

**RAPORT PRIVIND ANALIZA
situației condusului în stare de ebrietate în
Republica Moldova:
reabilitarea delincvenților și prevenirea
recidivei.**

CUPRINS

Prefață.....	3
CAPITOLUL I Introducere.....	4
1.1 Informații de fond și justificarea proiectului.....	4
1.2 Participanții la proiect.....	4
1.3 Obiectivele proiectului.....	5
Capitolul II Conducutul în stare de ebrietate (D&D) – aspecte generale.....	6
2.1 Riscurile condusului în stare de ebrietate.....	6
2.2 Efectele alcoolului asupra abilităților de conducere a vehiculului	7
2.3 Caracteristicile social demografice ale conducătorilor auto în stare de ebrietate.....	8
2.4 Condiții situaționale și de mediu:.....	9
2.5 Coerența cu modelele de folosire a alcoolului	9
2.6 Determinantele (posibile) psihologice și sociale asociate conducătorilor auto în stare de ebrietate	9
2.6.1 Siguranța rutieră în Europa.....	9
2.6.2 Siguranța rutieră în Moldova.....	11
2.7 Măsuri de siguranță rutieră	12
2.8 Evoluțiile europene privind dispozitivul etilometru anti-demaraj (DEAD).....	19
2.9 Intervenții privind condusul sub influență	21
2.10 Părțile interesate efective în programele de reabilitare după conducerea în stare de ebrietate	23
CAPITOLUL III DRINK&DRIVE în Moldova.....	24
3.1. Informații referitoare la conducerea sub influența alcoolului – Inspectoratul Național de Probațiune.....	24
3.2. Informații referitoare la alcoolul la volan – Inspectoratul Național de Patrulare.....	24
Capitolul IV Analiza cadrului legal.....	25
4.1 Reglementări referitoare la regimul circulației rutiere.....	25
4.2. Prevederi specifice probațiunii.....	27
Capitolul V Cooperarea în cadrul sistemului judiciar și cu alte instituții.....	30
Capitolul VI Elaborarea și implementarea proiectului.....	31
6.1. Analiza situației curente și schimbul de bune practici	31
6.2. Elaborarea proiectului programului specific de reabilitare „Drink&Drive” în Moldova.....	32
6.3. Instruirea personalului cheie în cadrul regiunilor pilot selectate.....	32
6.4. Descrierea metodelor și principiilor	33
6.5. Descrierea rezultatelor programului	35
6.6. Implementarea programului.....	35
6.7. Criteriile de excludere.....	36
Concluzii.....	37

Anexa 1

Anexa 2

Prefață

Acest document are scopul să analizeze situația curentă în domeniul reabilitării infractorilor ce au condus în stare de ebrietate, instrumentele și metodele de lucru folosite în activitatea de probațiune din Republica Moldova, împreună cu o serie de informații despre fenomenului conducerii în stare de ebrietate la nivel național și european. Acest raport, deși nu constituie o analiză comprehensivă a fenomenului abordat, face referințe, prin intermediul capitolelor sale, la date statistice, demografice, campanii de prevenire și informare, cadrul legislativ, instrumente și metode aplicate în lucrul cu această categorie de persoane și la resurse necesare pentru implementarea programului.

La elaborarea raportului au contribuit experții *Diana OBAGEL*, Direcția Națională de Probațiune din România, *Robert MÉRELLE*, Serviciul de Probațiune din Olanda, precum și consilierii de probațiune implicați în procesul de elaborare a programului de reabilitare „Drink and Drive” din cadrul Inspectoratului Național de Probațiune din Republica Moldova, *Igor SANDU și Mihail PLEȘCA*.

De asemenea, raportul face trimitere la datele statistice și informația furnizată de către autoritățile naționale competente, precum *Inspectoratul Național de Patrulare și Dispensarul Republican de Narcologie*, cărora le mulțumim pentru receptivitate și implicare în acest proces.

Raportul este elaborat în cadrul proiectului “Drink and Drive Moldova - program specific de reabilitare a persoanelor condamnate pentru infracțiuni săvârșite pe fondul conducerii autovehiculelor sub influența băuturilor alcoolice”, implementat de către Institutul de Reforme Penale în parteneriat cu Serviciile de Probațiune din Moldova, România și Olanda, sprijinit financiar de Ambasada Olandei la București în cadrul Programului Drepturile Omului

CAPITOLUL I INTRODUCERE

Autori - Robert MÉRELLE, Diana OBAGEL

1.1 Informații de fond și justificarea proiectului

Având ca bază experiența și expertiza serviciilor de probațiune olandeze în lucrul cu conducătorii aflați sub influența alcoolului și în baza experienței României de elaborare și aplicare a programului Drink&Drive, scopul principal al proiectului este de a elabora un program specific de reabilitare pentru cei ce conduc în stare de ebrietate, ce va consolida capacitatea sistemului de probațiune din Moldova de a oferi intervenții specializate și adecvate pentru astfel de cazuri.

Elaborarea acestui tip de program Drink&Drive este necesară în Moldova pentru a spori siguranța traficului rutier și a reduce numărul de victime și a părților vătămate în accidente rutiere. În calitate de impact pe termen lung acesta va reduce numărul de infracțiuni repetate și va îmbunătăți reabilitarea conducătorilor în stare de ebrietate înregistrați la serviciile de probațiune. Programul are drept scop să răspundă necesităților instituționale ale sistemului de probațiune din Moldova în ceea ce privește persoanele condamnate aflate în evidențele serviciilor de probațiune, care au condus vehicule în stare de ebrietate. Prin urmare, numărul mare de cazuri de conducere a vehiculului sub influența alcoolului (conducerea în stare de ebrietate fiind identificată ca cel de-al doilea risc rutier major), lipsa instrumentelor de evaluare și a metodelor specializate aplicate pe parcursul perioadei de probațiune de către personalul de probațiune pentru a reintegra persoanele condamnate pentru condusul vehiculului sub influența alcoolului sunt motivele și constituie baza pentru elaborarea programului.

În aceste circumstanțe, proiectul „*Programul Drink&Drive în Moldova*”, finanțat de Ambasada Olandei în România în cadrul Programului pentru Drepturile Omului, va fi implementat în perioada 1 ianuarie 2016 – 31 decembrie 2017, având următoarele activități:

- Analiza situației actuale și schimbul de bune practici;
- Elaborarea unui proiect specific al programului de reabilitare „Drink& Drive” în Moldova;
- Instruirea personalului cheie din Moldova în domeniile selectate.

Rezultatele scontate includ: raportul privind analiza, programul „Drink&Drive”, manualele și anexele formatorilor, materialele participanților și 10 formatori instruiți în domeniul D&D (angajații Inspectoratului Național de Probațiune din Moldova).

1.2 Participanții la proiect

Oficiul Internațional face parte din Serviciul de Probațiune olandez, o organizație din Olanda ce promovează reabilitarea deținuților. Oficiul Internațional activează în numele a trei organizații de probațiune din Olanda: Serviciul de Probațiune Olandez (pentru deținuți), Verslavingsreclassering (pentru dependenți) și Leger des Heils (Armata Salvării). Misiunea sa este de a asista și a susține cetățenii olandezi ce execută pedeapsa cu privire de libertate peste hotare. Aceasta se face prin oferirea informațiilor și consultațiilor și prin mobilizarea voluntarilor. Oficiul Internațional depune toate eforturile pentru a micșora riscul repetării infracțiunii prin pregătirea deținuților pentru reîntoarcerea lor

în Olanda, în timp ce execută pedeapsa. De asemenea, Oficiul Internațional conduce un Birou Internațional care organizează, coordonează și oferă consultanță cu privire la transferul sentințelor în Europa și Regatul Olandei. Nu în ultimul rând, Oficiul Internațional este un avocat înflăcărat al cooperării internaționale în toate aspectele probațiunii pentru a îmbunătăți calitatea practicilor de reabilitare și a serviciilor din alte țări.

Oficiul Internațional s-a angajat să realizeze o cooperare internațională intensivă în domeniul probațiunii. Activitatea sa este stabilită în cadrul de lucru general de către Ministerul Securității și Justiției pentru îmbunătățirea calității serviciilor de probațiune în alte țări. Oficiul Internațional participă în ședințe obișnuite cu privire la statul de drept în cadrul Ministerului Securității și Justiției. Pe parcursul acestor ședințe, Oficiul Internațional coordonează activitățile și se implică în discuții cu alți parteneri din lanțul judiciar, cum ar fi Serviciul Instituțiilor Judiciare. Majoritatea proiectelor sunt finanțate de către Ministerul Afacerilor Externe sau de Uniunea Europeană. Proiectele bilaterale comune sunt implementate în asociere cu ambasadele olandeze. În acest fel, Oficiul Internațional contribuie la politica de guvernare cu privire la aplicarea legii în alte țări și la profesionalizarea ulterioară a practicilor de probațiune din Europa.

Sistemul de probațiune românesc va contribui în cadrul acestui proiect prin oferirea expertizei și schimbului de bune practici, luând în considerație implementarea de succes a programului românesc Drink&Drive. În această privință, pe parcursul implementării proiectului, experții vor efectua și vor conduce analize, vor împărtăși practici și vor oferi cunoștințe pentru a identifica necesitățile specifice ale sistemului de probațiune moldovenesc și vor elabora un program adaptat la caracteristicile infractorilor.

Inspectoratul Național de Probațiune din Moldova este beneficiarul proiectului, în termeni de obiective și rezultate realizate ca: versiunea preliminară a programului Drink&Drive și personalul ce prestează servicii de probațiune instruit (10 consilieri de probațiune). În aceste circumstanțe, se preconizează că la sfârșitul perioadei de implementare în anul 2017, consilierii de probațiune din Moldova să poată aplica programul în cadrul serviciilor de probațiune.

Institutul de Reforme Penale (IRP) este responsabil pentru gestionarea proiectului și asigurarea procedurilor administrative și financiare, precum și realizarea obiectivelor finale ale proiectului. Institutul de Reforme Penale este o organizație nonguvernamentală, misiunea căreia este de a contribui la respectarea drepturilor omului în Republica Moldova prin reformarea sistemului de justiție penală și susținerea inițiativelor comunitare. Pe parcursul a 15 ani, Institutul de Reforme Penale a implementat peste 40 de proiecte în domeniul respectării drepturilor omului în sistemul de justiție.

1.3 Obiectivele proiectului.

Scopul proiectului este de a elabora un program Drink&Drive care să fie folosit de consilierii de probațiune în lucrul cu persoanele sub supraveghere, condamnate pentru conducerea în stare de ebrietate. Rezultatele proiectului includ: organizarea și efectuarea analizei situației curente din Moldova cu privire la conducătorii în stare de ebrietate, elaborarea și implementarea programului Drink&Drive adaptat la caracteristicile specifice ale sistemului de probațiune din Moldova și instruirea consilierilor de probațiune pentru a aplica programul.

Prin urmare, prin implementarea programului se preconizează diminuarea riscului de recidivă privind infracțiunile comise prin conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate. Acest lucru se va realiza prin reabilitarea psiho-socială a acestei categorii de persoane și va fi majorată siguranța rutieră pe drumurile publice.

Este la fel de importantă menționarea cooperării internaționale trilaterale și a schimbului de bune practici între sistemele de probațiune olandez, român și cel din Republica Moldova, în calitate de obiectiv general al proiectului.

CAPITOLUL II

CONDUSUL ÎN STARE DE EBRIETATE (D&D) – ASPECTE GENERALE

Autor - Robert MÉRELLE

2.1 Riscurile condusului în stare de ebrietate.

Alcoolul este un drog depresant. Acesta încetinește activitatea sistemului nervos central, inclusiv a creierului.

Alcoolul afectează condusul vehiculului, deoarece cauzează:

- probleme de vedere;
- timp de reacție redus;
- concentrație și vigilență redusă;
- mai multă relaxare și moleșală, ce face ca șoferul să adoarmă la volan;
- dificultatea înțelegerii informației senzoriale;
- dificultatea de a îndeplini mai multe sarcini în același timp (de exemplu, mersul pe banda de circulație în direcția corectă, în același timp concentrându-se la alt trafic);
- imposibilitatea de a urma regulile de circulație;
- prea multă încredere poate duce la riscuri inutile.

Efectele de mahmureală ale alcoolului a doua zi pot îngreuna concentrația și siguranța condusului și ar putea cauza adormirea la volan. O persoană care a consumat alcool poate crede că este extrem de atentă, că va putea conduce vehiculul în siguranță. Totuși, alcoolul poate afecta vederea și experiența realității. Acțiunile și reacțiile acestei persoane pot fi diferite de ce se cere în realitate, însă ea nu va ști cât de tare i-au fost afectate abilitățile de a conduce un vehicul.

Studiile arată că nivelul înalt al BAC sporește riscul accidentelor chiar dacă nu este clar dacă BAC de 0.1‰ -0.5‰ majorează sau micșorează puțin riscul. Un studiu sugerează că un BAC chiar de 0.4‰ -0.5‰ va spori puțin riscul, pe când unele studii arată că BAC-ul de 0.1-0.4‰ va micșora puțin riscul, posibil din cauza că șoferii sunt mai atenți.

Atât studiul influențial desfășurat de *Borkenstein et al.*, cât și datele empirice germane cu privire la anii 1990 au demonstrat că riscul accidentului este mai mic sau același pentru șoferii cu un BAC de 0.4‰ sau mai mic pentru șoferii cu un BAC de 0‰ . Pentru BAC-ul de 1.5‰, riscul este de 25 de ori mai mare. Limita BAC-ului de 0.8‰ în Germania și limitele în multe alte țări au fost stabilite în baza studiului de *Borkenstein et al.*

Cercetătorii de la Universitatea din Würzburg au demonstrat că toate accidentele suplimentare cauzate de alcool au fost cu un BAC de cel puțin 0.6‰, 96% din acestea din cauza unui BAC mai mare

de 0.8‰ și 79% din cauza unui BAC mai mare de 1.2‰. În studiul bazat pe datele anilor 1990 din Germania, efectul alcoolului a fost mai mare pentru aproape toate nivelele BAC-ului decât în studiul Borkenstein et al. În studiul Blomberg et al. statisticile cu privire la accidente au indicat un risc mai mic pentru BAC-ul de 0.1‰ - 0.4‰ (87-92% din riscul unui șofer treaz). Atunci când este ajustat la variabilele demografice, deja la 0.5‰ din BAC, riscul pare să fie puțin mai înalt decât pentru aceeași șoferi în 0%, deși mai puțin decât media de 0% șoferi. După această ajustare, riscul cel mai mic la BAC-ul de 0.1-0.3‰ (92%-94%) nu a fost semnificativ. De asemenea, când selectarea estimativă preferată a fost corectată, riscul pentru acești șoferi a fost estimat cu 3-6% mai mare ca pentru șoferii nebăuți, deși diferența nu a fost semnificativă. În studiul Alsop's Grand Rapids riscul accidentului la BAC-ul de 0.1-0.3‰ a fost de doar 80-96% din cel al șoferilor nebăuți.

De asemenea, în studiul Grand Rapids de Alsop, BAC-ul de 0.1 - 0.3‰ duce la aproape 80%-96% a riscului de accidentare, posibil din cauza unei precauții adăugătoare. Accidentele rutiere sunt în mod predominant cauzate de conducerea sub influență pentru personale din Europa cu vârsta cuprinsă între 15 și 29. Aceasta este una din cauzele principale ale mortalității. În conformitate cu Administrația Națională pentru Siguranța Traficului pe Autostrăzi, accidentele cauzate de consumul de alcool aduc pagube de aproximativ \$37 miliarde pe an. La fiecare 51 de minute cineva moare în urma unui accident rutier cauzat de consumul de alcool. Atunci când se ia un risc, rata numărului de bărbați față de cel al femeilor este mai mare. Aici sunt luate în considerație personalitatea, anti-sociabilitatea și asumarea riscurilor, deoarece toți sunt implicați în conducerea sub influența alcoolului.

2.2 Efectele alcoolului asupra abilităților de conducere a vehiculului

Efectele alcoolului asupra abilității de conducere a vehiculului pot fi grupate în următoarele:

- **Percepția:** viziune dublă, efect de tunel, anestezia nervului optic, estimarea distanței și vitezei, diferențierea culorilor, atenție redusă, distribuție și orbire;
- **Reacția:** reducerea reacției la viteză;
- **Manevrarea:**(și control) coordonare perturbată a ochilor și mâinilor, controlul scăzut a mușchilor;
- **Comportament:** mai puțin critic, supraestimare, încredere exagerată.

Explicație detaliată:

Raționamentul/judecată: abilitatea de a lua decizii responsabile și corecte.

- Alcoolul afectează în primul rând, funcția mintală, iar judecata este prima care dispare, ce înseamnă că motivarea și precauția sunt reduse rapid.
- Poate fi afectată și la nivelul mic de 0.2‰ al BAC-ului.

Concentrația: abilitatea de a schimba atenția de la un punct de acțiune la altul.

- Alcoolul reduce abilitatea conducătorului auto de a se concentra la sarcini multiple necesare în timpul condusului, cum ar fi viteza vehiculului, poziția acestuia, alt trafic pe drum, pornirea radioului și participarea în conversații cu pasagerii.

- Îl face pe conducătorul auto să se concentreze asupra unei singure acțiuni.

Înțelegerea: abilitatea de a înțelege situații, semne și semnale.

- Alcoolul reduce abilitatea conducătorului auto de a „interpreta” situațiile, semnele și/sau semnalele pe care un șofer trebuie să le înțeleagă și/sa reacționeze repede pentru a fi în siguranță pe drum.
- Îl face pe conducătorul auto repede confuz și nu poate răspunde la situații de urgență sau să înțeleagă înțelesul celor mai simple semnale (de ex., neoprirea la semnul „stop”).

Coordonarea: abilitatea de a coordona abilitățile motorii.

- Reduce abilitatea de a coordona abilitățile motorii, începând cu abilitățile motorii fine (punerea cheii în contact) până la abilitățile motorii brute (a merge până la mașină).
- Pierderea coordonării afectează în mod sever timpul de reacție și abilitatea de a reacționa.

Acuitatea vizuală și auditivă: abilitatea de a vedea și auzi clar.

- Reduce activitatea vizuală până la 32%.
- Reduce vederea periferică ce rezultă în viziunea de tunel.
- Reduce abilitatea de a estima distanța și perceperea adâncimii (poziționarea vehiculului).
- Dilatează pupilele, încetinește reacțiile pupilei ceea ce rezultă în probleme de vedere la farurile din față (sclipire) și „orbirea” conducătorului.
- Reduce abilitatea urechii de a auzi, amortizează sunetele și interferează cu abilitatea de a determina direcția sunetelor.

Timpul de reacție: abilitatea de a vedea și a înțelege o situație, după care luarea unei decizii.

- Serios redus din cauza imposibilității de a înțelege și coordona, în particular.
- Încetinește timpul de reacție cu 15-25%, ceea ce rezultă în accidente și coliziuni care ar fi putut fi evitate dacă nu era alcool în sistem.

2.3 Caracteristicile social demografice ale conducătorilor auto în stare de ebrietate

În baza unui studiu (Druid 2008), au fost depistate următoarele trăsături frecvente ale conducătorilor în stare de ebrietate:

- majoritatea sunt bărbați (90%), însă numărul femeilor este în creștere;
- în mare parte ei sunt de o vârstă mai tânără de 20 – 40 ani;
- în mare parte ei au educație primară;
- sunt mai des angajați în câmpul muncii;
- mai des sunt asociați cu clasa social-economică de jos;
- majoritatea locuiesc separat sau nu sunt implicați în relație.

2.4 Condiții situaționale și de mediu:

- lipsa transportului public;
- locuirea în afara regiunii urbane;
- se folosește alcoolul în activitățile sociale și se pune presiune pe consumul alcoolului din partea colegilor;
- de asemenea, 7,6 % au fost condamnați pentru condusul sub influență înainte de a împlini vârsta de 27 de ani (Christofferson et al, 2008) și au fost arătate în coroborare cu alte încălcări (Druid, 2008-Christofferson et al).

2.5 Coerența cu modelele de folosire a alcoolului

Din diferite interviuri cu conducătorii auto sub influența alcoolului se știe că percepția acestora cu privire la condusul sigur este diferită decât pentru media respondenților în societate; conducătorii sub influența alcoolului cred în mare parte că după 8 pahare de alcool ei sunt încă în stare să conducă în siguranță. Cel mai des consumătorii de alcool excesivi ocazional/extremi (51%) și excesivi ocazional / ne-extremi (37%) se implică în condusul auto sub influență.

2.6 Determinantele (posibile) psihologice și sociale asociate conducătorilor auto în stare de ebrietate

- perceperea redusă a riscurilor și a ideii de acceptare a conducerii sub influență (Druid, 2008);
- în general persistă o atitudine indulgentă față de încălcarea regulilor;
- persistă o emoționalitate și ostilitate negativă;
- conducătorii auto sub influența alcoolului au mai puține stiluri de a face față situației;
- conducătorii auto sub influența alcoolului au un model stabil de utilizare a alcoolului;
- comportament ce necesită palpitații, consumul excesiv de alcool în baruri (Zakleska, 2009);
- model și presiune socială (Bingham, 2006);
- aproximativ 24 -29% din conducătorii condamnați au dispoziții depresive și stiluri de a face față consumului de alcool (Wells – Parker et al, 2006 – Dille, 2006);
- persistă o încredință mai mică în auto eficacitate.

2.6.1 Siguranța rutieră în Europa

Comisia Europeană a declarat următoarele în orientările pentru politica de siguranță rutieră 2011 – 2020 {SEC(2010) 903}:

„Siguranța rutieră este o problemă societală de importanță majoră. Peste 35 000 de persoane și au pierdut viața pe drumurile Uniunii Europene în anul 2009, adică echivalentul populației unui oraș de dimensiuni medii, și nu mai puțin de 1 500 000 de persoane au fost rănite. Costurile pentru societate sunt imense, reprezentând aproximativ 130 miliarde de euro în 2009. În comunicarea sa „EUROPA 2020 – O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii”, Comisia a subliniat importanța coeziunii sociale, a unei economii mai verzi, a educației și inovării pentru Europa. Aceste obiective trebuie să se reflecte în diversele aspecte ale politicii europene în domeniul

transporturilor care trebuie să aibă ca scop asigurarea mobilității durabile pentru toți cetățenii, eliminarea emisiilor de carbon în domeniul transporturilor și utilizarea la maximum a progreselor tehnologice. Siguranța rutieră va juca un rol important în viitoarea Carte albă privind politica în domeniul transporturilor 2010 – 2020 deoarece reducerea numărului victimelor din accidente rutiere este esențială pentru îmbunătățirea performanțelor sistemului de transport și pentru a răspunde nevoilor și așteptărilor cetățenilor și ale companiilor.

Prin urmare, este necesară o abordare integrată, holistică și coerentă, care să aibă în vedere și sinergia cu alte obiective strategice. Politicile în domeniul siguranței rutiere la nivel local, național, european sau internațional trebuie să integreze obiective conexe ale altor politici publice și viceversa.

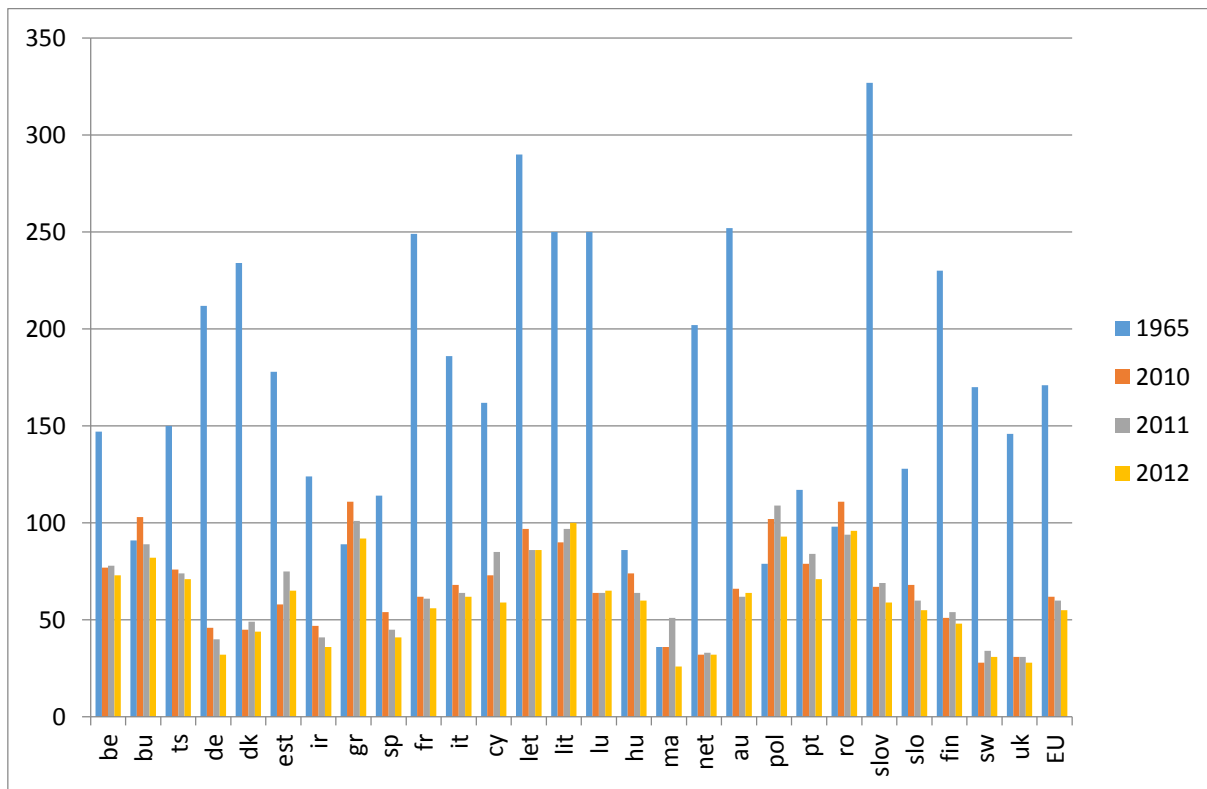
Orientările propuse pentru politica în domeniu țin cont de toate rezultatele obținute în cadrul celui de-al treilea program de acțiune pentru siguranța rutieră 2001 – 2010, care arată că, deși s-au înregistrat progrese notabile în domeniul siguranței rutiere, eforturile trebuie continuate și intensificate.

Orientările europene pentru politica de siguranță rutieră până în 2020 au ca scop furnizarea unui cadru general de reglementare și a unor obiective motivante care să ajute la elaborarea strategiilor naționale sau locale. Conform principiului subsidiarității, măsurile descrise trebuie implementate la nivelul cel mai adecvat și prin cele mai adecvate mijloace.

În cadrul acestor orientări, Comisia consideră că următoarele trei acțiuni trebuie întreprinse cu prioritate:

- ✓ instituirea unui cadru structurat și coerent de cooperare bazat pe cele mai bune practici din statele membre, ca o condiție necesară pentru implementarea eficientă a orientărilor pentru politica de siguranță rutieră 2011-2010,
- ✓ elaborarea unei strategii privind vătămările și acordarea primului ajutor pentru a răspunde nevoii stringente și tot mai acute de a reduce numărul accidentelor rutiere cu vătămări corporale,
- ✓ creșterea siguranței participanților la trafic vulnerabili, în special a motocicliștilor, în cazul cărora statisticile privind accidentele sunt îngrijorătoare”.

Din anul 2001 s-a înregistrat o reducere de 45% în numărul total al deceselor pe drumuri (raportul PIN ETSC). Letonia, Spania și Lituania sunt țările lider în reducerea numărului de decese în accidente rutiere de la adoptarea primei ținte comune privind siguranța rutieră a UE. Letonia a înregistrat o reducere de 68% a numărului de decese în accidente rutiere din anul 2001, Spania 63% și Lituania 58%. Irlanda, Portugalia, Luxembourg și Franța sunt alte exemple de țări unde numărul deceselor în accidente rutiere în 2011 a fost mai mic de jumătate din nivelul înregistrat în 2001 cu reduceri de 55%, 53%, 53% și 51% respectiv. Opt țări au atins ținta UE 2010 în acel an: Letonia, Estonia, Lituania, Luxembourg, Suedia, Franța și Slovenia. Portugalia și Irlanda aproape au realizat ținta și într-adevăr, ambele au atins ținta anului 2010 cu un an întârziere.



Mortalitatea conform Raportului PIN al Consiliului European pentru siguranța rutieră (decese în accidente rutiere la un milion de locuitori)

În 2014 au fost raportate aproximativ 25700 fatalități rutiere în UE. (<http://ec.europa.eu/roadsafety>). Astfel:

- aceasta este o scădere de aproape 1% în comparație cu anul 2013.
- Pentru perioada completă a strategiei 2010-2014, numărul anual de decese în accidente rutiere a scăzut cu 18%. Aceasta înseamnă cu 5700 mai puține decese în 2014 decât în 2010.
- Rata mortalității în UE în 2014 a fost de 51 de decese la un milion de locuitori.
- Suedia, Olanda, Marea Britanie și Malta au cea mai mică rată a mortalității raportată, mai puțin de 30 de decese la un milion de locuitori.
- Cea mai înaltă rată a mortalității este raportată în Letonia, România, Bulgaria, Lituania și Polonia cu mai mult de 80 de decese la un milion de locuitori.

În 2010 în Uniunea Europeană au decedat 31000 de persoane ca urmare a coliziunilor rutiere (ETSC 2011 al 5-lea Raport PIN privind siguranța). În 2010, 6500 de decese au putut fi prevenite dacă șoferi nu încălcau norma cu privire la conducerea în stare de ebrietate.

2.6.2 Siguranța rutieră în Moldova

Studiul comun al OECD / Centrul de cercetare în domeniul transportului ECMT, Grupul de lucru cu privire la realizarea ținutelor ambițioase în domeniul siguranței rutiere, Raportul de țară pentru Moldova cu privire la performanța siguranței rutiere din iulie 2006 fac un rezumat a problemelor legate de siguranța rutieră la nivel național pentru Moldova:

În general:

- Un nivel înalt de fatalități;
- Conducătorii auto reprezintă 25-30% din fatalitățile rutiere, pasagerii vehiculelor 25%, pietonii 40-45% și cicliștii 3-5%;
- Nivelul înalt al fatalităților în Moldova se datorează în mare măsură lipsei separatorului pe drumuri, în special pe drumurile cu viteze mari. Aceasta se datorează deficiențelor de planificare a teritoriului;
- Sunt necesare îmbunătățiri importante ale infrastructurii pentru a reduce rata înaltă a fatalităților, cu introducerea traversărilor pentru pietoni și insulițe centrale;
- Viteza excesivă este de asemenea un motiv responsabil pentru numărul înalt de fatalități;
- Din anul 1995, ocupanții vehiculului constituie grupul utilizatorilor cu cea mai înaltă majorare (+171%) a numărului fatalităților. Un motiv pentru aceasta este viteza excesivă și neutilizarea dispozitivelor de siguranță pasivă, ca de exemplu, centurile de siguranță;

O problemă cheie este de asemenea rata înaltă a pietonilor uciși, care este cu mult mai mare decât rata medie europeană; coliziunea cu pietonii reprezintă 46% din toate accidentele.

După viteza excesivă, cel mai mare risc rutier major identificat de Guvernul Republicii Moldova și Poliția Rutieră a fost conducerea în stare de ebrietate. Totuși realitatea este că la sfârșitul acestui deceniu în Moldova existau doar 27 de dispozitive portabile de testare a respirației disponibile pentru a pune în aplicare legea. Cei 202 de agenți de poliție rutieră din Chișinău, un oraș cu o populație de 760,000 de locuitori, au acces doar la un dispozitiv de testare a respirației/alcoolului. Din cauza ratei înalte a condusului în stare de ebrietate, lipsa echipamentului de testare a respirației este un impediment serios în aplicarea legii.

În mediu, în perioada 2001 - 2010 au fost înregistrate aproximativ 150 de decese în accidente rutiere la un milion de locuitori (rata mortalității) în Moldova. S-a estimat că 25% din aceste fatalități s-au produs din cauza consumului de alcool. Doar în primele luni ale anului 2009, au fost înregistrate mai mult de 868 accidente (cu 280 de accidente mai multe decât în anul 2008) din care, 117 de decese și 1030 de vătămări corporale. Aceste rate sunt cele mai înalte în regiunea europeană.

Decesele în accidente rutiere în Moldova în 2009 costă țara peste 300 milioane dolari SUA în fiecare an – o povară semnificativă asupra resurselor publice, echivalentă cu aproape 3% din PIB. Investiții în servicii rutiere bune și educație (ca programul Drink& Drive) în Moldova are, prin urmare, un sens economic excelent. Melanie Marlett, Șefa Băncii Mondiale în Moldova, a estimat că fiecare pierdere de viață pe drumurile din Moldova costă economia moldovenească 511000 dolari SUA, fără a menționa costul uman al fiecărei vieți pierdute și a fiecărei persoane vătămate.

2.7 Măsurile de siguranță rutieră

Siguranța rutieră¹ este influențată, printre alte lucruri, de următoarele măsuri:

- Măsurile de siguranță rutieră pasive cum ar fi, adaptarea infrastructurii (sensuri giratorii, benzi de trafic separate, benzi pentru cicliști și similare);
- Măsurile de siguranță rutieră active (caschete, centuri de siguranță, perne de siguranță, și similare);

¹Siguranța rutieră înseamnă numărul de persoane vătămate sau ucise în accidentele rutiere

- Programe de rehabilitare pentru conducătorii auto, de tipul programelor internaționale: Programe de rehabilitare a șoferilor (DIP).

Deci siguranța rutieră se bazează pe trei piloni, ce poate fi descrisă ca:

- Inginerie(de exemplu, standarde de inginerie a drumurilor/autostrăzilor și a traficului, controlul calității în timpul implementării, supravegherea lucrărilor și întreținerea drumurilor în condiții bune/sigure)

- Educație, ca educația pietonilor și conducătorilor auto, instruiți, promovări publice)

- Aplicarea (de exemplu, a legilor și regulamentelor, poliția, justiția)

De la Aplicarea Măsurilor de Siguranță Rutieră și Inspectoratul General de Poliție în Moldova (Comisia pentru Siguranța Rutieră Globală) ‘Ingineria siguranței rutiere și educația privind siguranța rutieră sunt considerate o prioritate de către Guvernul Republicii Moldova. Cu asistență din partea Băncii Mondiale, BEI, BERD, Comisia Europeană și Corporația pentru Provocările Mileniului, Moldova a lansat un program major de rehabilitare a drumurilor ce afectează majoritatea rețelei de drumuri din țară. Se acordă o atenție deosebită la asigurarea designului drumului sigur, iar ingineria este integrată în acest proces, inclusiv studiul privind siguranța rețelei de drumuri, contractat de Guvern și condus de Programul Internațional de Evaluare a Drumurilor.

Consiliul Național privind Siguranța Rutieră a fost creat sub președinția Primului Ministru cu un angajament clar față de prevenirea vătămării corporale pe drumuri. Sunt introduse programe noi pentru a promova educația privind siguranța rutieră în școli împreună cu campaniile de conștientizare despre factorii de risc comportamentali majori, ca de exemplu, ne utilizarea centurilor de siguranță.

Aceste eforturi vor fi doar parțial efective, dacă nu sunt suplinite de o activitate polițienească adecvată privind traficul rutier. Activitatea polițienească eficientă aferentă legislației privind traficul rutier este esențială pentru a proteja publicul de pericolele legate de conducerea ilegală și pentru a asigura conformarea cu legislația protectivă, ca de exemplu, legea ce cere utilizarea centurilor de siguranță și scaunul pentru copil. Consiliul european pentru siguranța transporturilor estimează că dacă sunt implementate politici efective privind siguranța rutieră în toată Europa – urmând practicile bune din unele țări – numărul de vieți pierdute pe drumurile europene ar fi fost înjumătățit. Inspectoratul Național de Patrulare joacă un rol cheie în colectarea datelor privind coliziunile și monitorizarea eficacității inițiativelor privind siguranța rutieră. Aplicarea bună și activitatea polițienească pozitivă sunt vitale pentru identificarea riscurilor locale, monitorizarea progresului și încurajarea aplicării drumului sigur. Aplicarea adecvată dă roade.

Studiile internaționale recente au demonstrat valoarea enormă a aplicării pozitive a activității poliției rutiere, în particular în combinație cu implicarea comunității și conștientizarea publică pentru a consolida susținerea activităților polițienești. De exemplu, o campanie agresivă referitor la condusul auto sub influența alcoolului implementată de poliția rutieră prin testarea obligatorie a respirației a arătat reduceri substanțiale ale accidentelor rutiere pe timp de noapte. Implementarea a redus accidente, însă reducerile ar fi fost mult mai mari dacă erau combinate cu campaniile media și de conștientizare publică locală’.

După semnarea de către Republica Moldova a Rezoluției ONU privind declararea anilor 2011-2020 ”Decada acțiunilor în domeniul siguranței rutiere” și asumării obligațiilor în acest sens, prin Hotărârea Guvernului nr.1214 din 27 decembrie 2010, a fost aprobată Strategia națională pentru siguranța rutieră (SNSR), iar la 21 decembrie 2011, prin Hotărârea Guvernului nr. 972 din 21.12.2011, a

fost aprobat Planul de acțiuni privind implementarea SNSR, pentru perioada anilor 2012-2015. În scopul realizării obiectivelor Strategiei naționale pentru siguranță rutieră, autoritățile reprezentate în cadrul Consiliului Național au aprobat propriile planuri de acțiuni sectoriale, asigurând astfel executarea acestora conform domeniilor de competență.

Acestea sunt foarte vaste, însă subsidiar vă vom familiariza cu măsurile cu efect decisiv pe segmentul siguranței rutiere, realizate recent de către Ministerul Afacerilor Interne pe domeniul de competență.

În comun cu alte autorități, a fost elaborată Legea nr.109 din 19 iunie 2014 pentru modificarea și completarea unor acte legislative. Legea menționată vizează realizarea și elaborarea unui sistem eficient de management de siguranță rutieră, inclusiv pentru Securitatea Circulației Rutiere, în contextul modificării și îmbunătățirii prevederilor Legii nr.131-XVI din 7 iunie 2007 privind siguranța traficului rutier, sub următoarele aspecte:

- precizarea și completarea competențelor autorităților publice cu atribuții în domeniul circulației și siguranței rutiere;
- reglementarea mecanismului de licențiere și acreditare a unităților de instruire a conducătorilor auto;
- stabilirea bazei legale pentru implementarea auditului și inspecției de siguranță rutieră.

Totodată, în scopul perfecționării sistemului de pregătire a conducătorilor auto, începând cu ianuarie 2015 a fost implementată și pusă în aplicare Legea nr. 131 din 07.06.2007 privind siguranța traficului rutier, cu modificările operate prin Legea nr. 109 din 19.06.2014, astfel toate unitățile de instruire a conducătorilor auto pregătite pentru licențiere au fost supuse inspecției din partea unei comisii formate din reprezentanți ai Ministerului Afacerilor Interne, Ministerului Educației, Ministerului Economiei, pentru a verifica corespunderea bazei tehnico-materiale și procesul de instruire a viitorilor conducători de autovehicule.

În contextul elaborării unui sistem eficient de colectare și analiză a datelor cu privire la accidentele rutiere”, Ministerul Afacerilor Interne a realizat și începând cu 1 ianuarie 2014, a pus în aplicare Sistemul informațional automatizat Registrul de stat al accidentelor rutiere, în conformitate cu obiectivele prevăzute de Concepția aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 693 din 21 iunie 2007. Sistemul asigură posibilitatea participării la înregistrarea și procesarea datelor cu privire la circumstanțele producerii accidentelor rutiere și consecințele acestora, atât pentru subdiviziunile desconcentrate ale poliției, cât și ale Ministerului Sănătății, Ministerului Justiției și altor autorități abilitate.

La 30 iunie curent, conducerea Ministerului Afacerilor Interne și reprezentanții Oficiului Consilierului Economic și Comercial al Republicii Populare Chineze în Republica Moldova au semnat Certificatul bilateral de acceptanță tehnică privind Sistemul Monitorizare și Control Trafic. În urma inspecției comune s-a constatat că, proiectul s-a realizat în termen prestabilit, iar părțile și-au onorat obligațiunile în conformitate cu Acordul semnat în 2011. Astfel, în prezent Ministerul Afacerilor Interne dispune de un sistem de monitorizare al traficului rutier compus din 350 de camere video și 45 radare, ce fixează încălcările de circulație și partea de soft ce permite prelucrarea automată a informației acumulate în 45 de intersecții din capitală.

La etapa actuală, extinderea sistemului în baza parteneriatelor publice private încheiate între autoritățile administrației publice locale și agenți economici, se realizează pe traseele naționale ce intersectează mun. Bălți, raioanele Anenii Noi (or. Anenii Noi, c. Chetrosu, c.Todirești, c.Țințăreni),

Ungheni (or.Ungheni, c.Romanvca, c.Gherman), Cantemir (c.Gotești), Criuleni (c.Măgdăcești, Ratuș), Orhei (c.Peresecina, c.Pelivan, c.Step-Soci) și Hîncești (c.Leușeni, c.Bozieni), proiecte care sunt în continuă dezvoltare.

În scopul formării unui comportament corect la trafic al elevilor și prevenirii traumatismului rutier infantil, a fost aprobat Regulamentul concursului republican al tinerilor agenți ai circulației rutiere „Educație rutieră – educație pentru viață”, în conformitate cu care Ministerul Afacerilor Interne și Ministerul Educației, în colaborare cu Uniunea Conducătorilor Auto și Automobil Club din Moldova, au organizat anual desfășurarea pe parcursul lunilor aprilie-mai a Concurului republican al tinerilor agenți ai circulației rutiere (etapele raională și zonală) privind cunoașterea normelor de comportament în trafic „Securitatea la trafic înseamnă viață”. Etapa finală a Concurului republican în domeniul siguranței circulației rutiere cu genericul "Securitatea la trafic înseamnă viață", s-a desfășurat anual în perioada lunii mai.

În scopul implementării campaniilor de control în trafic orientate la prevenirea accidentelor rutiere, inclusiv de testare a conducătorilor auto privind consumul de alcool sau de alte substanțe cu efecte similare”, pe parcursul anilor 2012 – 2015, subdiviziunile poliției de patrulare din subordinea Ministerului Afacerilor Interne au organizat un șir de acțiuni specializate de prevenire a încălcărilor Regulamentului circulației rutiere – cauze frecvente ale accidentelor și aplicare a legii, printre care: ”Pietonul”, ”Viteza”, „Semaforul”, precum și măsuri de prevenire ”Noaptele Albe”, „Autobusul”, „Transport sigur”, „Motociclistul”, activități de prevenire și combatere a conducerii vehiculelor în stare de ebrietate, „Pasaj Feroviar”, ”Umbrăș”, activități de prevenție în domeniul transportului de călători în regim de taxi, etc.

Ministerul Afacerilor Interne, prin intermediul structurilor subordonate organizează sistematic acțiuni de prevenție și aplicare a legii, în scopul prevenirii accidentelor în traficul rutier, combaterii încălcărilor prevederilor Regulamentului circulației rutiere, întru formarea unui comportament corect al tuturor participanților la traficul rutier.

În cadrul acțiunilor de profilaxie realizate pe parcursul anului 2015, de către angajații poliției, au fost întocmite 381260 procese-verbale cu privire la contravenții, dintre care 149603 cazuri de depășire a vitezei stabilite, 15736 cazuri de trecere a intersecției la semnalul de interzicere al semaforului și 7863 contravenții comise de pietoni.

Pentru comiterea încălcărilor grave ale prevederilor Regulamentului circulației rutiere, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 357 din 13.05.2009, au fost privați de dreptul de a conduce mijloace de transport 529 persoane.

Totodată, în baza deciziilor agenților constatatori au fost aplicate 369 143 amenzi în valoare de 140 266 300 lei, fiind percepute 331 760 amenzi în valoare de 65 765 200 lei.

Inspectoratul Național de Patrulare al IGP al MAI în parteneriat cu Automobil Club din Moldova au desfășurat campania de siguranță rutieră „Alcoolul și volanul – cocktail mortal!”, cu scopul de a informa, responsabiliza și educa conducătorii de autovehicule cu privire la riscurile șofatului în stare de ebrietate. În cadrul campaniei a fost realizat un sondaj de opinie în rândul șoferilor, în localitățile cu rata cea mai înaltă de accidente rutiere cauzate de șofatul în stare de ebrietate. Studiul a fost prezentat în cadrul unei conferințe de presă, în urma căreia au avut loc acțiuni sociale în cluburi de noapte și în traficul rutier, cu implicarea vedetelor și distribuirea materialelor informative.

În scopul realizării obiectivelor trasate în planul de acțiuni privind implementarea Strategiei naționale pentru siguranța rutieră, și-a propus o colaborare prodigioasă cu subdiviziunile structurale ale entităților abilitate cu competențe în domeniu, în rezultatul cărora în programul informativ “Mesager”, în buletinele de știri TV „Moldova 1”, în cadrul rubricii „Viața – o prioritate în trafic”, difuzată la Radio Moldova, în emisiunile pentru copii difuzate de ambele instituții, în programele matinale jurnaliștii, ținând cont de cele mai grave abateri de la regulile de circulație, au pus pe post reportaje despre producerea accidentelor grave, cauzele și consecințelor acestora. În același timp, telespectatorii și radio ascultătorii au fost informați despre campaniile și operațiunile „Transparența”, „Noaptea albe”, „Zero Grade”, „Girofar” și altele, organizate de către Inspectoratul Național de Patrulare al IGP al MAI.

În scopul creării unui sistem eficient de management în domeniul siguranței traficului rutier, creșterii gradului de conștientizare a siguranței rutiere la nivel național, ajustării normelor legale la cerințele comunitare, Convenției asupra circulației rutiere și Convenției asupra semnalizării (Viena, 08.11.1968), Strategiei naționale pentru siguranță rutieră, Ministerului Afacerilor Interne în perioada anului 2015 a elaborat:

- proiectul Legii privind modificarea și completarea Codului Contravențional;
- proiectul hotărârii Guvernului privind modificarea și completarea HG nr. 357 din 13.05.2009;
- proiectul hotărârii Guvernului privind aprobarea Planului de acțiuni de implementare a Strategiei Naționale pentru siguranța rutieră, pentru perioada anilor 2016-2020;
- proiectul hotărârii Guvernului privind Regulamentul cu privire la crearea și funcționarea ghișeului unic de coordonare a itinerariilor pentru efectuarea instruirii practice în conducerea autovehiculelor pe drumurile publice;
- ordinul MAI nr. 5 din 18.01.2016 „Cu privire la crearea Grupului de lucru interinstituțional în scopul elaborării proiectului Codului rutier”;
- Ministerul Tehnologiei Informației și Comunicațiilor, în colaborare cu Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul Sănătății au elaborat proiectul Legii privind organizarea și funcționarea Sistemului Național Unic pentru Apeluri de Urgență 112, care este prezentat spre examinare Parlamentului.

În scopul sporirii eficienței și timpului de reacție în caz de necesitate, degajării și asistenței de urgență a pacienților poli-traumatizați în accidente rutiere și nu numai, Ministerul Afacerilor Interne prin intermediul Serviciului Protecției civile și Situații Exceptionale al MAI a organizat pe teritoriul Republicii Moldova, Serviciul Mobil de Urgență, Reanimare și Descarcerare (SMURD), care activează în două regiuni: în zona de Nord și Sud a republicii.

Este de menționat faptul că, la inițiativa Ministerului afacerilor interne, a fost elaborat și trimis spre avizare autorităților competente în domeniu, Planul de acțiuni privind implementarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră, pentru perioada anilor 2016-2020, care urmează a fi expediat spre aprobare la Guvern.

Republica Moldova dispune de un cadru legal ce conține anumite aspecte legate de reducerea consumului de alcool, care prevăd, în condițiile legii, stabilirea și satisfacerea cerințelor consumatorilor și ridicarea culturii consumului producției alcoolice; crearea condițiilor adecvate de fabricare a alcoolului etilic și a producției alcoolice și asigurarea calității acestora; intensificarea și eficientizarea controlului asupra respectării condițiilor de fabricare și circulație a alcoolului etilic și a producției alcoolice; a volumului producției, a importului de băuturi alcoolice prevăzute pentru consum în țară, precum și a sortimentului lor; interzicerea conducerii mijloacelor de transport în stare de ebrietate;

interzicerea ofertei și comercializării băuturilor alcoolice către persoane sub vârsta de 18 ani; prevenirea consecințelor consumului de alcool și excluderea folosirii băuturilor tari la locul de muncă; susținerea și stimularea mișcărilor obștești, a activității organizațiilor, instituțiilor și fundațiilor de reorientare a tradițiilor și obiceiurilor spre reducerea consumului de băuturi alcoolice; desfășurarea activităților educaționale și de informare; asigurarea condițiilor pentru activitatea organizațiilor obștești de propagare a unui mod de viață sănătos fără alcool, de corijare a persoanelor care consumă nociv băuturi alcoolice și de ajutorare a familiilor acestora; expunerea publicității băuturilor alcoolice numai în editorialele și programele audiovizuale destinate populației adulte; prevenirea și eliminarea consecințelor consumului nociv de alcool; crearea condițiilor pentru acordarea asistenței consultative, profilactice și medicale persoanelor cu diferite forme de comportament dependent, generat de consumul nociv de alcool, de alcoolism cronic; crearea condițiilor de acordare a asistenței narcologice și lansarea diferitelor forme organizatorice de asanare dispensarizată, în funcție de gradul de dependență alcoolică pentru controlul și coordonarea acțiunilor preconizate în acest scop; acordarea de asistență metodologică persoanelor juridice și persoanelor fizice care participă la efectuarea măsurilor de reducere a consumului de alcool cu stabilirea structurii și amplasamentelor instituțiilor narcologice, interacțiunea în elaborarea și evaluarea proiectelor de acte normative și a planurilor de activitate vizând domeniul politicii statului față de problemele consumului de alcool.

Reducerea accesului tinerei generații la produse dăunătoare sănătății este asigurat de cadrul normativ actual:

În legea Nr. 713-XV din 06.12.2001 „Privind controlul și prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri și de alte substanțe psihotrope”, modificată și completată prin Legea nr. 260-XVI din 5 decembrie 2008 Pentru modificarea și completarea Legii RM nr. 713-XV din 06.12.2001 „Privind controlul și prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri și de alte substanțe psihotrope”.

Legile nr. 1100-XIV din 30.06.2000 “Cu privire la fabricarea și circulația alcoolului etilic și a producției alcoolice”, nr. 713-XV din 06.12.2001 „Privind controlul și prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri și de alte substanțe psihotrope, nr. 1227-XIII din 27 iunie 1997 “Cu privire la publicitate”.

Planului Național privind reducerea consumului de alcool în Republica Moldova pe anii 2012-2020, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.360 din 06.06.2012, care a fost elaborat în baza Legii privind supravegherea de stat a sănătății publice nr. 10- XVI din 03 februarie 2009, Politicii Naționale de Sănătate aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 886 din 06 august 2007, cu recomandările Organizației Mondiale a Sănătății (OMS) privind realizarea Planului European de Acțiuni în domeniul Reducerii Consumului de Alcool pentru perioada a.a. 2012-2020: Realizarea Strategiilor Regionale și Globale de Reducere a consumului de Alcool;

Activitatea IMSP Dispensarul Republican de Narcologie și a instituțiilor medicale cointeresate în domeniu este fost axată pe următoarele activități:

- Identificarea precoce a persoanelor cu risc sporit de dependență de alcool cu inițierea tratamentului și recuperarea psihosocială;
- Asigurarea accesului populației la asistența medicală narcologică specializată;
- Cuprinderea în programele de consiliere până la 30% a populației cu risc de dependență de alcool identificate precoce;

- Diminuarea consumului abuziv de băuturi alcoolice și ameliorarea calității vieții consumatorilor;
- Prevenirea și reducerea efectelor negative asupra sănătății publice determinate de consumul de alcool cu accent pe generațiile în creștere și tineret.

IMSP Dispensarul Republican de Narcologie participă activ la elaborarea, promovarea, perfecționarea cadrului normativ și legislativ în domeniul alcoolului:

- Întru realizarea Programului național privind controlul alcoolului pe anii 2012-2020 aprobat prin Hotărârea Guvernului Nr.360 din 06.06.2012;
- Întru respectarea Recomandării 2001/458/EC din 05.06.2001 cu privire la consumul de alcool de către persoanele tinere, în special copii și adolescenți, precum și Strategiei Europene pentru reducerea daunelor legate de consumul de alcool.

Colaboratorii Ministerului Sănătății de acord cu colaboratorii IMSP Dispensarul Republican de Narcologie au elaborat proiectul legii „Cu privire la modificarea și completarea unor acte legislative” care are drept scop principal ameliorarea sănătății publice în Republica Moldova, în urma reducerii consumului nociv de alcool și respectiv minimalizarea efectelor dăunătoare ale acestuia, în mod special al tinerii generații prin abținerea utilizării alcoolului și reducerea gradului de impunere a părerii false privind beneficiile alcoolului și promovarea unui mediu sănătos de viață. Adoptarea proiectului de lege va contribui la asigurarea securității statului prin menținerea unui genofond sănătos. Proiectul elaborat și înaintat spre aprobare.

Colaboratorii Ministerului Sănătății de acord cu colaboratorii IMSP Dispensarul Republican de Narcologie au elaborat proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind organizarea și efectuarea Controlului treziei. Proiectul a fost elaborat în conformitate cu prevederile Legii ocrotirii sănătății nr. 411-XIII din 28 martie 1995, Legii nr. 713-XV din 6 decembrie 2001 privind controlul și prevenirea consumului abuziv de alcool, consumului ilicit de droguri și de alte substanțe psihotrope, art.9 al Legii nr.131-XVI din 7 iunie 2007 privind siguranța traficului rutier, Hotărârii Guvernului nr. 1434 din 7 noiembrie 2002 „Cu privire la măsurile de prevenire a conducerii mijloacelor de transport în stare de ebrietate”. Scopul proiectului este prevenirea și evitarea conducerii mijloacelor de transport de către conducătorii de vehicule în stare de ebrietate.

Potrivit datelor statistice, către 01.01.2016 în supraveghere medicală în instituțiile narcologice din republică se aflau 46513 bolnavi de alcoolism cronic (2014 - 46437), 583 bolnavi cu psihoze alcoolice (2014 – 637) precum și 5627 în evidență preventivă în legătură cu abuzul de alcool (2014 – 6146). Pe parcursul anului 2015 au fost luați în supraveghere medicală 3211 bolnavi de alcoolism cronic, (2014-3414). Incidența alcoolismului în anul 2015 constituie 90,3 (2014 – 95,9) la 100 000 de locuitori. Incidența psihozelor alcoolice constituie 15,9 la 100 000 (2014 – 16,9). Prevalența alcoolismului la 01.01.2016 constituie 1307,9 la 100 000 de locuitori (2014-1304,9).

În scopul realizării măsurilor de profilaxie vizând conducerea autovehiculelor în stare de ebrietate în anul 2015 au fost efectuate 40300 (2014 --39509) de examinări medicale pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei. Din acest număr, 36916-- examinări medicale pentru determinarea consumului de alcool (2014 - 35911). Din numărul persoanelor suspectate de consum de alcool la volan și în locurile publice cu comportament corespunzător - 975 persoane, 447 conduceau unitățile de transport în stare de ebrietate alcoolică, ebrietate alcoolică la volan cu accidente rutiere-184, cu consecințele consumului de alcool au fost depistate 72 persoane.

Au fost efectuate 1062 de prelevări de probe biologice (sânge) pentru determinarea alcoolemiei și gradului de ebrietate (2014 -2123). Prelevarea probelor biologice se petrece conform ordinului nr. 80 din 20. 03.2009 cu privire la recoltarea și analiza probelor biologice pentru stabilirea alcoolemiei, alcooluriei, consumului de droguri și de alte substanțe psihotrope, de medicamente cu efecte similare acestora. Pe parcursul anului 2015 sa petrecut instruire antialcool la 117 persoane , care au condus autovehicole sub influența băuturilor alcoolice. Persoanele au fost îndreptate la instruire de către colaboratorii MAI.

Colaboratorii Dispensarului Republican de Narcologie în colaborare cu ministerele și departamentele cointeresate și cu participarea ONG-urilor au realizat măsuri educaționale, informaționale și de colaborare:

- prelegeri în instituțiile școlare și superioare de învățămînt-37
- seminare de instruire -14
- ședințe Grupului Tehnic de lucru-9
- seminare informative -5

Conform ordinului Ministerului Sănătății nr.1084 din 13.10.2014 colaboratorii DRN au fost incluși în echipele de medici specialiști de profil, în vederea desfășurării examinării medicale, stabilirea conduitei de tratament în condiții de ambulatoriu și recomandărilor de tratament în condiții staționar, cu deplasare în localitățile urbane.

La capitolul comunicare și relații publice - 68 apariții media :

- 12 știri cu referire directă la consumatorii de droguri și serviciile acordate;
- 7 interviuri/sincrone ;
- 18 participări în emisiuni radio-tv ;
- 25 intervenții telefonice acordate de către conducerea sau specialiștii în domeniu ;
- 9 materiale de presă ;

2.8 Evoluțiile europene privind dispozitivul etilometru anti-demaraj (DEAD)

Un dispozitiv etilometru anti-demaraj a vehiculului sau dispozitiv de blocare este un test alcooloscopic pentru vehiculul personal. Acesta cere de la conducătorul auto să sufle în muștiucul dispozitivului înainte de a porni vehiculul. Dacă rezultatul concentrației alcoolului în respirație este mai mare decât concentrația alcoolului în sânge programată (ce variază de la țară la țară), dispozitivul împiedică pornirea motorului. Blocarea motorului întrerupe semnalul de la contact la butonul de demarare până când se oferă o mostră validă a respirației ce satisface cerințele legale de alcool în țara dată. În acel moment, vehiculul poate porni ca de obicei. Deseori, după ce motorul a pornit, DEAD va cere alte mostre de respirație. Scopul este prevenirea oferirea mostrelor de respirație de către alte persoane decât conducătorul auto. Dacă mostra de respirație nu este oferită sau dacă depășește nivelul de alcool în sânge prestabilit la dispozitivul de blocare a motorului, dispozitivul va înregistra evenimentul, va înștiința conducătorul auto, după care va lansa o alarmă (de ex., lumini intermitente, claxonare) până când motorul este deconectat sau este oferită o mostră de respirație curată. Interpretarea eronată comună este că dispozitivele de blocare vor deconecta simplu motorul dacă este detectat alcool,ce va crea o situație de conducere nesigură și va expune producătorii dispozitivului de blocare la o răspundere

considerabilă.

❖ *Ce probleme de siguranță rutieră soluționează dispozitivul etilometrul anti-demaraj?*

Alcoolul excesiv contribuie la aproximativ 25% din toate decesele din Europa. O mare parte a problemei constă în „infractorii de risc înalt” care încalcă regulile cu regularitate și/sau depășesc nivelele de alcool în sânge cu o cifră mare. Atunci când BAC este de 1,5 g/l, rata accidentelor fatale este de aproape 200 de ori mai mare decât cea pentru conducătorii nebăuți. În unele țări, de exemplu în Marea Britanie, nivelele de aplicare a limitelor legale de către poliție au scăzut în ultimii ani, ceea ce a dus la creșterea condusului în stare de ebrietate. Dispozitivele de blocare din cauza alcoolului soluționează problema excesului de alcool consumat de populație, precum și repetarea infracțiunilor.

❖ *Cât este de eficient?*

Cercetările cantitative de mare amploare a dispozitivelor etilometre anti-demaraj în folosință au arătat că blocările etilometre sunt cu 40 – 95% mai eficiente la prevenirea recidivării condusului sun influența alcoolului, decât măsurile tradiționale ca sustragerea permisului sau aplicarea amenzilor. Revizuirea documentelor de specialitate (Departamentul MB pentru Transport, 2004) a arătat reducerea recidivării cu 28-65% în perioada când a fost instalat dispozitivul etilometric anti-demaraj în comparație cu grupurile de control care nu utilizau dispozitivul dat. Un studiu al UE a indicat că dispozitivele de blocare trebuie să fie instalate permanent pentru a avea efect, deoarece după înlăturarea dispozitivului re-apariția iarăși crește. Dispozitivele etilometrice anti-demaraj în mod clar au un rol important în programele de reabilitare. Nu există nici o evaluare a impactului dispozitivelor etilometrice anti-demaraj folosite asupra transportului comercial, însă companiile suedeze raportează că instalarea dispozitivelor etilometrice anti-demaraj a împiedicat excesul de alcool printre șoferii parcului de mașini.

❖ *Cost-beneficiu?*

Într-o analiză cost-beneficiu recentă, au fost făcute estimările pentru implementarea dispozitivelor etilometrice anti-demaraj pentru conducătorii auto care au fost prinși de două ori cu un BAC între 0,5g/l și 1,3g/l, și pentru conducătorii auto prinși cu un BAC mai mare de 1,3g/l în unele țări.

❖ *Beneficiile în raport cu costul dispozitivelor etilometrice anti-demaraj în diferite țări.*

Pentru **Olanda**, reducerea a 35 de fatalități rutiere pe an se estimează la 4,8 milioane per deces, ce duce la un beneficiu de 168 milioane Euro. Rata cost-beneficiu = 4,1

Pentru **Republica Cehă**, 8 fatalități prevenite se egalează cu 1,1 milioane Euro/deces, ce duce la beneficii estimate de 9 milioane Euro/an. Rata cost-beneficiu = 1,6

Pentru **Norvegia**, beneficiile sunt calculate la 5,5 decese mai puțin pe an la o rată de 5,9 milioane Euro per deces, sau la 32,5 milioane Euro/an. Rata cost-beneficiu = 4,5

Pentru **Spania**, reducerea cu 86,5 decese/an la 800.000 Euro per deces va implica beneficii de 69 milioane Euro/an. Rata cost-beneficiu = 0,7

❖ *Cine folosește în prezent dispozitivele etilometrice anti-demaraj?*

Acestea au fost folosite pe larg în America de Nord și Suedia în schemele de reabilitare pentru conducerea repetată în stare de ebrietate cu un conținut de alcool în sânge peste limita legală. Au fost

folosite de asemenea, în parcurile de mașini ale guvernului și a companiilor din Suedia. Teste au avut loc în diferite țări ca SUA, Australia, Canada, Belgia și Suedia. Recent, în Olanda Programul „Dispozitivele etilometrice anti-demaraj” a fost oprit și este considerat pentru implementarea în baza legislației penale. Până în anul 2015 acesta a fost implementat în baza legislației administrative.

❖ *Politica și practica dispozitivelor etilometrice anti-demaraj în Suedia*

În testarea desfășurată în perioada 1999 - 2002 în Suedia, au fost instalate 300 de dispozitive etilometrice anti-demaraj în transportul comercial de pasageri și de mărfuri. Ulterior, așa producătorii ca Volvo și Toyota au oferit instalarea dispozitivelor în camioane ca o opțiune de distribuție în Suedia. O companie de transport în Suedia a decis să echipeze toate 4000 de vehicule cu sisteme de blocare înainte de sfârșitul anului 2006. Din anul 2006 toate camioanele de 3,5 tone și mai mult, care sunt contractate de Administrația Rutieră Suedeză pentru mai mult de 100 ore pe an trebuie să fie echipate cu dispozitive etilometrice anti-demaraj (SRA, Strategia ITS, 2006-2009).

Mai mult de 5000 de vehicule ale companiilor din Suedia sunt în prezent echipate cu dispozitive etilometrice anti-demaraj, iar numărul continuă să crească rapid. Asociația școlilor de conducere auto din Suedia a echipat toate cele 800 de vehicule cu dispozitive etilometrice anti-demaraj. În 2007 Volvo a lansat un dispozitiv etilometric anti-demaraj pentru utilizarea normală în vehicule.

În 2004, SRA cerea ca toate vehiculele achiziționate sau închiriate ale ARS să fie echipate cu dispozitive etilometrice anti-demaraj până cel târziu anul 2008. Până în anul 2010, 50% din toate vehiculele noi utilizate de companiile din Suedia trebuiau să fie echipate cu dispozitive etilometrice anti-demaraj.

❖ *Care sunt următorii pași de implementare?*

Suedia a introdus recent strategia privind dispozitive etilometrice anti-demaraj și reabilitarea conducătorilor și a propus ca începând cu anul 2012, toate vehiculele noi să aibă instalate dispozitivele etilometrice anti-demaraj. Totuși, Suedia este unicul stat membru al UE care folosește dispozitivele etilometrice anti-demaraj în prezent, chiar în programele de reabilitare, deși experimente au fost desfășurate în Spania, Belgia, Germania și Norvegia. O aplicare mai răspândită va necesita elaborarea specificațiilor tehnice pentru dispozitivele etilometrice anti-demaraj, precum și dezbateri privind utilizarea acestora, fie pentru reabilitare sau utilizare normală.

2.9 Intervenții privind condusul sub influență

Următoarele strategii prezentate în această secțiune sunt eficiente pentru reducerea sau prevenirea conducerii auto în stare de ebrietate. Diferite strategii ar necesita diferite resurse pentru implementare sau au diferite nivele de impact.

Legi cu privire la conducerea auto în stare de ebrietate:

Legile cu privire la conducerea auto în stare de ebrietate interzic condusul vehiculului cu un BAC egal sau mai mult de 0.8‰. Pentru persoanele mai tinere de 21 de ani, Legile „zero toleranță” interzic conducerea vehiculului cu oricare volum de alcool în sistem. Aceste legi, împreună cu legile ce mențin vârsta minimă pentru consumul de alcool de 21 de ani sunt aplicate în toate 50 de state și în Districtul

Columbia SUA și au un efect clar asupra siguranței pe autostrăzi, salvând zeci de mii de vieți din momentul când a început implementarea.

Punctele de verificare a lipsei alcoolului:

Punctele de verificare a lipsei alcoolului în sistem permite agenților de poliție să oprească vehiculele în locații specifice, cu vizibilitate înaltă pentru a verifica dacă conducătorul auto este nebăut/sobru. Agentul de poliție poate opri toate sau un număr de vehicule. Se va cere testul respirației, dacă agentul de poliție are vreun motiv să suspecte că conducătorul auto este intoxicat.

Dispozitivele etilometrice anti-demaraj:

Dispozitivele etilometrice anti-demaraj instalate în vehicule măsoară nivelul alcoolului în respirația conducătorului auto. Sistemele de anti-demaraj împiedică vehiculul să pornească, dacă conducătorul auto are un BAC mai sus de un anumit nivel, adesea de 0,2‰. Acestea sunt folosite pentru persoanele condamnate pentru conducerea în stare de ebrietate și sunt extrem de eficiente la prevenirea repetării infracțiunilor dacă sunt instalate. Caracterul obligatoriu pentru toți infractorii, inclusiv infractorii la prima abatere, va avea un impact mai mare.

Intervenții multi-componente

Intervențiile multi-componente combină câteva programe sau politici de prevenire a conducerii în stare de ebrietate. Cheie la aceste eforturi comprehensive este mobilizarea comunității prin implicarea coalițiilor sau a grupurilor operative la etapa de design și implementare.

Campanii mass media

Campaniile mass media distribuie mesajele despre pericolele fizice și consecințele legale ale condusului în stare de ebrietate. Ele conving oamenii să nu consume alcool la volan și îi încurajează să-i împiedice pe alții s-o facă. Campaniile sunt cel mai eficiente atunci când sunt susținute de alte strategii de prevenire a condusului în stare de ebrietate.

Revocarea administrativă a permisului și legile de suspendare a permisului

Revocarea administrativă a permisului sau legile de suspendare a permisului permit poliției să revoce permisul de conducere de la conducătorii auto care au rezultatele testului de nivelul sau mai mare de media limitei BAC sau de la conducătorii auto care refuză testul.

Statele decid termenul de suspendare a permisului: minim 90 de zile.

Analiza alcoolului în sânge și intervenții scurte

Analiza alcoolului în sânge și intervențiile scurte profită de „momentele de învățătură” pentru a identifica persoanele cu risc sporit de probleme alcoolice și pentru a le oferi tratamentul necesar. Această strategie combinată, care poate fi implementată în formă de asistență medicală, la universitate și în alte locații, ajută la schimbarea comportamentului și reduce accidentele și vătămările corporale cauzate de alcool.

Programe instructive în școli

Programele instructive în școli sunt eficiente la învățarea adolescenților să nu *urce în mașină cu conducători sub influența alcoolului*. Este nevoie de mai multe dovezi pentru a vedea dacă aceste programe pot de asemenea reduce numărul de cazuri de conducere sub influența alcoolului și a accidentelor asociate.

Monitorizarea alcoolului

Un procent din tot ce consumăm este exhalat prin piele în formă de transpirație insensibilă. Brățara SCRAM CAM folosește analiza transdermală, ce înseamnă că colectează mostre și testează transpirația insensibilă ce este întotdeauna pe piele. O pompă în interiorul brățării colectează mostra. După care o celulă de combustibil ca cea folosită în dispozitivele de testare a respirației, intră în reacție cu etanolul și măsoară prezența alcoolului. Prin urmare, în loc de a respira în sistem, Brățara SCRAM CAM colectează la fiecare jumătate de oră o mostră a transpirației pentru a testa prezența alcoolului. În acest fel, persoana, care prin ordinul instanței judecătorești trebuie să se abțină de la alcool, poate fi monitorizată 24/7. În ultimii ani în SUA deja mii de conducători sub influența alcoolului poartă astfel de brățări și rămân cu succes sobri. În Londra, a fost lansat un proiect cu această brățară; 100 de persoane care au fost condamnate pentru diferite infracțiuni, ca condusul sub influență, violență, vătămare penală, etc., au purtat brățara în mediu trei luni. În prezent proiectul este extins în toată Londra. În mai 2016, în Olanda va fi lansat un proiect similar cu cel din Londra.

2.10 Părțile interesate efective în programele de reabilitare după conducerea în stare de ebrietate

Diferite studii ale părților interesate efective în programele D&D în Europa, precum și în SUA, Canada și Australia arată printre altele care sunt părțile interesate efective:

- Intervențiile privind condusul sub influență trebuie să facă o distincție dintre infractorii dependenți și ne dependenți;
- Intervențiile privind condusul sub influență trebuie să combine elementele de cunoștințe, educație, psihologie și dinamica de grup;
- Este preferabilă o evaluare înainte de a fi supus unei intervenții, ca de ex., un program. În afară de aceasta, este necesară o evaluare mult mai detaliată în caz de repetare sau probleme de alcool;
- Întotdeauna trebuie să existe o combinație de participare în program și suspendarea permisului de conducere;
- Participarea obligatorie pentru restabilirea permisului de conducere;
- Timpul între încălcare și intervenție trebuie să fie cât se poate de scurt.

Cu cât este mai lungă și mai intensă intervenția, cu atât este mai mică probabilitatea reapariției încălcării.

CAPITOLUL III
DRINK&DRIVE ÎN MOLDOVA
Autori – Mihail PLEȘCA, Igor SANDU

3.1. Informații referitoare la conducerea sub influența alcoolului – Inspectoratul Național de Probațiune.

La sfârșitul anului 2015 în subdiviziunile teritoriale ale Inspectoratului Național de Probațiune se aflau la evidență 3960 persoane private de dreptul de a conduce mijloace de transport dintre care:

- au comis infracțiuni/contravenții 231 private de dreptul de a conduce mijloace de transport din acestea, 230 bărbați și 1 femeie, care au comis în total 455 încălcări pe perioada executării pedepsei, în urma cărora au primit 376 sancțiuni contravenționale și 79 pedepse penale;
- 62 persoane au fost depistate repetat în stare de ebrietate la volan.²

Birourile de probațiune cu cele mai multe persoane care au recidivat:

- Biroul de probațiune Buiucani, mun. Chișinău – 61 persoane;
- Biroul de probațiune Nisporeni – 24 persoane,
- Biroul de probațiune Criuleni – 18 persoane;
- Biroul de probațiune Hîncești – 16 persoane;
- Biroul de probațiune Rîșcani, mun. Chișinău – 16 persoane;³

3.2. Informații referitoare la alcoolul la volan – Inspectoratul Național de Patrulare.

Problema securității circulației rutiere este una din prioritățile de bază în activitatea Poliției, deoarece acest fapt este o reflectare directă a nivelului de protecție a participanților la trafic și societății în ansamblu de riscul accidentelor rutiere și consecințele acestora.

În acest context, pe parcursul anului 2015 (12luni) au fost înregistrate 2527 accidente rutiere (-0,39%, a.p.2537) soldate cu 297 persoane decedate (-8,33%, a.p.324) și 3021 traumatizate (-1,82%, a.p.3077); 975 din acestea, (a.p. 906) accidente fiind calificate ca accidente grave, soldate cu 297 (a.p.324) persoane decedate și 1185 (a.p.1106) traumatizate. Gravitatea consecințelor acestora constă în aproximativ 10 cazuri de deces la fiecare 100 persoane accidentate.

De asemenea au fost înregistrate 12651 – accidente numai cu pagube materiale, care conform actelor normative nu se includ în datele statistice. Analiza dinamicii accidentelor rutiere pe parcursul ultimilor ani are tendințe de stabilizare, mai mult ca atât, de micșorare acest fapt fiind prezentat astfel:

Nr. d/o	Indicatorul	anul 2012	anul 2013	anul 2014	anul 2015
1.	accidente rutiere	2713	2605	2537	2527
2.	persoane decedate	445	301	324	297
3.	persoane traumatizate	3509	3220	3077	3021

² Anexa Nr.1;

³ Anexa Nr.2;

Conform statisticii, cea mai mare parte din numărul de accidente în anul 2015 s-au produs din vina conducătorilor auto – 2278 sau 90% din toate accidentele înregistrate în țară. Analiză încălcărilor regulilor de circulație comise de conducătorii auto, care aduc la săvârșirea accidentelor rutiere se repartizează astfel:

- viteză neadecvată vizibilității, condițiilor, situației rutiere – 619 accidente (27,1% din toate accidentele comise din vina conducătorilor auto),
- de trecere a pasajelor pentru pietoni – 283 (12,4%),
- nerespectarea priorității la trecerea intersecțiilor – 288(12,6%),
- de începere a deplasării, schimbare a direcției, manevrare – 239 (10,4%),
- conducerea transportului sub influența alcoolului - 141 (6%),
- nerespectarea distanței, intervalului lateral-138 (6%)
- depășirea vitezei stabilite – 98 (4,3%),
- neatenție, sustragere de la conducere – 64 (2,8%),
- de depășire, ocolire – 51 (2,2%),
- de oprire, staționare – 23 (1%).

Astfel din cauza conducerii mijloacelor de transport sub influența alcoolului sau produs 141 (6%) din totalul accidentelor produse în anul 2015 din vina conducătorilor auto, sau fiecare al șaisprezecelea accident rutier, urmare cărui fapt 24 persoane au decedat și 187 fiind traumatizate.

CAPITOLUL IV

ANALIZA CADRULUI LEGAL

Autori – Diana OBAGEL, Igor SANDU

Sub aspect legislativ, în cadrul proiectului Drink&Drive Republica Moldova prezintă interes, pe de o parte prevederile care reglementează traficul rutier, sancțiunile și contravențiile aplicabile în cazul în care există încălcări și, pe de altă parte, dispozițiile specifice probațiunii, respectiv sancțiunile cu caracter comunitar sub imperiul cărora persoana aflată în supravegherea serviciului de probațiune poate fi inclusă în programul Drink&Drive.

4.1 Reglementări referitoare la regimul circulației rutiere

În conformitate cu *Hotărârea nr. 296 din 16.04.2009 cu privire la aprobarea Regulamentului privind modul de testare alcoolscoptică și examinare medicală pentru stabilirea stării de ebrietate și naturii ei*, pentru conducătorii de autovehicule există următoarele concentrații maxime admisibile de alcool:

- a) în sânge – 0,3 g/l;
- b) în aerul expirat – 0,15 mg/l.

Așa cum este definită în actul normativ menționat mai sus, starea de ebrietate alcoolică reprezintă:

- a) cu grad minim – în caz de stabilire a concentrației de alcool de la 0,3 g/l pînă la 1,0 g/l în sânge și de la 0,15 mg/l pînă la 0,5 mg/l în aerul expirat;

b) cu grad avansat – în caz de depășire a concentrației de alcool de 1,0 g/l în sânge și de 0,5 mg/l în aerul expirat.

În situația conducătorilor auto, pentru care s-a stabilit starea de ebrietate alcoolică cu grad minim, fapta constituie contravenție și se sancționează conform Codului contravențional, în timp ce starea de ebrietate alcoolică cu grad avansat constituie infracțiune.

Contravenții și Sancțiuni contravenționale.

Codul Contravențional stabilește următoarele contravenții în domeniul circulației rutiere:

- Conducerea vehiculului fără permis de conducere (cu excepția conducerii în cazul instruirii, în prezența instructorului);
- Conducerea vehiculului de către o persoană privată de dreptul de a conduce vehicule;
- Predarea conducerii vehiculului către o persoană care nu are permis de conducere (cu excepția instruirii, în prezența instructorului), care este privată de dreptul de a conduce vehicule sau care are permis de conducere de o categorie necorespunzătoare ;
- Conducerea vehiculului de către o persoană care nu are asupra sa permis de conducere sau actul de înmatriculare de stat a vehiculului, sau polița de asigurare obligatorie de răspundere civilă;
- Predarea conducerii vehiculului către o persoană care nu are asupra sa permis de conducere;
- Conducerea vehiculului de către o persoană care se află în stare de ebrietate produsă de alcool ce depășește gradul maxim admisibil stabilit de lege, dacă fapta nu constituie infracțiune, (se sancționează cu amendă de 150 de unități convenționale cu privarea de dreptul de a conduce vehicule pe un termen de la 2 la 3 ani);
- Predarea cu bună știință a conducerii vehiculului către o persoană care se află în stare de ebrietate produsă de alcool ce depășește gradul maxim admisibil stabilit de Guvern sau în stare de ebrietate produsă de substanțe narcotice, psihotrope și/sau de alte substanțe cu efecte similare, dacă fapta nu constituie infracțiune (se sancționează cu amendă de 150 de unități convenționale sau cu privarea de dreptul de a conduce vehicule pe un termen de la 1 la 3 ani);
- Consumul de alcool, de substanțe narcotice, psihotrope și/sau de alte substanțe cu efecte similare de către conducătorul de vehicul implicat în accident rutier, pînă la testarea alcoolscopică sau pînă la recoltarea probelor biologice în cadrul examenului medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei, cu excepția consumului de medicamente cu efecte similare substanțelor psihotrope, după producerea accidentului de circulație și pînă la sosirea poliției la fața locului, dacă acestea au fost administrate de personal medical autorizat și au fost impuse de starea de sănătate (se sancționează cu amendă de 150 de unități convenționale cu privarea de dreptul de a conduce vehicule pe un termen de la 2 la 3 ani);

Printre sancțiunile contravenționale care pot fi dispuse se numără: un număr de unități contravenționale, muncă neremunerată în folosul comunității sau cu arest contravențional.

În conformitate cu dispozițiile Codului Contravențional, conducătorului de vehicul declarat vinovat de săvîrșirea contravenției, odată cu aplicarea sancțiunii principale, i se aplică un număr de puncte de penalizare ca sancțiune complementară. Dacă aplicarea sancțiunii condiționează acumularea a 15 puncte de penalizare, agentul constatator remite cauza contravențională spre examinare în instanța de judecată competentă, care, odată cu sancțiunea principală și cu aplicarea punctelor de penalizare, aplică privarea de dreptul special de a conduce vehicule pe un termen de la 6 luni la un an ca sancțiune

complementară. Punctele de penalizare se anulează la expirarea termenului de 6 luni de la data constatării contravenției pentru care au fost aplicate sau de la data privării, prin hotărâre judecătorească, de dreptul de a conduce vehicule.

Infrațiuni la regimul circulației rutiere pe fondul consumului de alcool la volan.

Conform prevederilor articolului 264¹ din Codul Penal, conducerea mijlocului de transport în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de alte substanțe reprezintă infracțiune, fiind definită după cum urmează

- (1) Conducerea mijlocului de transport de către o persoană care se află în stare de ebrietate alcoolică cu grad avansat sau în stare de ebrietate produsă de substanțe narcotice, psihotrope și/sau de alte substanțe cu efecte similare se pedepsește cu amendă în mărime de la 400 la 500 unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 200 la 240 de ore, în ambele cazuri cu privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un termen de la 3 la 5 ani.

- (2) Predarea cu bună știință a conducerii mijlocului de transport către o persoană care se află în stare de ebrietate, dacă această acțiune a provocat urmările indicate la art.264, se pedepsește cu amendă în mărime de la 450 la 550 unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 200 la 240 de ore, în ambele cazuri cu privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un termen de la 3 la 5 ani.

- (3) Refuzul, împotrivirea sau eschivarea conducătorului mijlocului de transport de la testarea alcoolică, de la examenul medical în vederea stabilirii stării de ebrietate și a naturii ei sau de la recoltarea probelor biologice în cadrul acestui examen medical se pedepsește cu amendă în mărime de la 550 la 650 unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 200 la 240 de ore, în ambele cazuri cu privarea de dreptul de a conduce mijloace de transport pe un termen de la 3 la 5 ani.

- (4) Acțiunile prevăzute la alin.(1)–(3), săvârșite de către o persoană care nu deține permis de conducere sau care este privată de dreptul de a conduce mijloace de transport, se pedepsesc cu amendă în mărime de la 700 la 800 unități convenționale sau cu muncă neremunerată în folosul comunității de la 200 la 240 de ore, sau cu închisoare de până la 1 an.

4.2. Prevederi specifice probațiunii

Programul Drink&Drive poate fi aplicat persoanelor înregistrate în evidența serviciilor de probațiune, față de care s-a dispus: suspendarea condiționată a executării pedepsei, privarea de dreptul de a conduce vehicule, munca neremunerată în folosul comunității, liberarea de pedeapsă sau liberarea condiționată, respectiv înlocuirea părții neexecutate din pedeapsă cu o pedeapsă mai blândă, pentru săvârșirea infracțiunilor prevăzute de art. 264 Cod Penal al Republicii Moldova. Vom analiza în ceea ce urmează fiecare dintre aceste instituții juridice.

Pedeapsa privării de dreptul de a ocupa anumite funcții sau de a exercita o anumită activitate

Privarea de dreptul de a ocupa anumite funcții sau de a exercita o anumită activitate constă în interzicerea de a ocupa o funcție sau de a exercita o activitate de natura aceleia de care s-a folosit condamnatul la săvârșirea infracțiunii.

Privarea de dreptul de a conduce vehicule se aplică de instanța de judecată pe un termen de la 1 luni la 5 ani, iar în cazul săvârșirii unor contravenții la regimul circulației rutiere, pe un termen de la 6 luni la un an.

Pedeapsa de privare a dreptului de a ocupa anumite funcții sau de a exercita o anumită activitate sau de a conduce vehicule se poate dispune ca pedeapsă principală sau ca pedeapsă complementară la pedeapsa sub formă de amendă sau muncă neremunerată în folosul comunității. La expirarea termenului de privare de dreptul de a conduce vehicule, persoana este repusă în acest drept.

Munca neremunerată în folosul comunității

Munca neremunerată în folosul comunității constă în antrenarea condamnatului, în afara timpului serviciului de bază sau de studii, la muncă, determinată de autoritățile administrației publice locale. Munca neremunerată în folosul comunității se stabilește pe un termen de la 60 la 240 de ore și este executată de la 2 la 4 ore pe zi, iar în cazul condamnatului care nu este antrenat în activități de bază sau de studii, la solicitarea sau la acordul acestuia – până la 8 ore pe zi. Munca neremunerată în folosul comunității poate fi aplicată numai în calitate de pedeapsă principală, iar în perioada de probă poate fi aplicată ca obligațiune.

Liberarea de pedeapsa penală

Prin liberare de pedeapsa penală se înțelege eliberarea persoanei care a săvârșit o infracțiune de la executarea reală, parțială sau totală, a pedepsei penale pronunțate prin hotărâre a instanței de judecată. Liberarea de pedeapsa penală se poate efectua, printre altele, prin:

- a) condamnarea cu suspendare condiționată a executării pedepsei;
- b) liberarea condiționată de pedeapsă înainte de termen;

Legislația penală în vigoare prevede și posibilitatea liberării condamnaților de pedeapsa penală numită. Aceasta înseamnă că dacă, la momentul examinării cauzei în judecată, persoana care a săvârșit o infracțiune a recunoscut vinovăția, a reparat prejudiciul cauzat și nu mai prezintă pericol pentru societate, ea poate fi liberată de executarea reală, parțială sau totală a pedepsei pronunțate prin hotărârea instanței de judecată.

Liberarea de pedeapsa penală se aplică numai de către instanța de judecată și numai față de acele persoane, care dau dovadă de corectare și reeducare. Deci persoanei i se determină o anumită pedeapsă reală și totodată ea este liberată de executarea ei.

Condamnarea cu suspendarea condiționată a executării pedepsei

În situația în care, la stabilirea pedepsei cu închisoare pe un termen de cel mult 5 ani pentru infracțiunile săvârșite cu intenție și de cel mult 7 ani pentru infracțiunile săvârșite din imprudență, instanța de judecată, ținând cont de circumstanțele cauzei și de persoana celui vinovat, va ajunge la concluzia că nu este rațional ca acesta să execute pedeapsa stabilită, se poate dispune suspendarea condiționată a executării pedepsei aplicate vinovatului, indicând numai decât în hotărâre motivele condamnării cu suspendare condiționată a executării pedepsei și termenul de probă.

Controlul asupra comportării celor condamnați cu suspendarea condiționată a executării pedepsei îl exercită organele competente (serviciul de probațiune). Termenul de probă se stabilește de instanța de judecată în limitele de la 1 an la 5 ani, instanța de judecată dând posibilitatea reală vinovatului să-și

dovedească corectarea prin comportament exemplar și muncă cinstită, nesăvârșind o nouă infracțiune. În caz de condamnare cu suspendarea condiționată a executării pedepsei, pot fi stabilite pedepse complementare, ca de exemplu privarea de dreptul de a conduce un vehicul.

Aplicând condamnarea cu suspendarea condiționată a executării pedepsei, instanța de judecată îl poate obliga pe condamnat:

- a) să nu-și schimbe domiciliul și/sau reședința fără consimțământul organului competent;
- b) să nu frecventeze anumite locuri;
- c) să urmeze un tratament în caz de alcoolism, narcomanie, toxicomanie sau de boală venerică;
- c1) să participe la un program special de tratament sau de consiliere în vederea reducerii comportamentului violent;
- d) să acorde o susținere materială familiei victimei;
- e) să repare daunele cauzate în termenul stabilit de instanță;
- f) să participe la programe probaționale;
- g) să presteze muncă neremunerată în folosul comunității;
- h) să fie supus monitorizării electronice.

Pe perioada termenului de probă, instanța de judecată, la propunerea organului care exercită controlul asupra comportării celui condamnat cu suspendarea condiționată a executării pedepsei, poate anula, în întregime sau parțial, obligațiile stabilite anterior condamnatului ori adăuga altele noi.

În situația în care, după expirarea a cel puțin jumătate din termenul de probă, condamnatul cu suspendarea condiționată a executării pedepsei a avut o comportare corectă și exemplară, instanța de judecată, la propunerea organului care exercită controlul asupra comportării celui condamnat cu suspendarea condiționată a executării pedepsei, poate pronunța o încheiere cu privire la anularea condamnării și stingerea antecedentelor penale.

În cazul în care cel condamnat cu suspendarea condiționată a executării pedepsei, în decursul termenului de probă, încalcă în mod sistematic obligațiile stabilite sau ordinea publică, fiind supus răspunderii administrative, instanța de judecată, la propunerea organului care exercită controlul asupra comportării celor condamnați cu suspendarea executării pedepsei, poate pronunța o încheiere cu privire la anularea condamnării cu suspendarea condiționată a executării pedepsei și la trimiterea condamnatului pentru a executa pedeapsa stabilită prin hotărârea instanței de judecată. Se consideră sistematică săvârșirea de trei și mai multe ori a unor încălcări ale obligațiilor stabilite sau ale ordinii publice.

Liberarea condiționată de pedeapsă înainte de termen

Persoanelor care execută pedeapsa cu închisoare, care au reparat integral daunele cauzate de infracțiunea pentru care sunt condamnate li se poate aplica liberarea condiționată de pedeapsă înainte de termen dacă instanța de judecată va considera posibilă corectarea condamnatului fără executarea deplină a pedepsei. Totodată, persoana poate fi liberată, în întregime sau parțial, și de pedeapsa complementară.

Aplicând liberarea condiționată de pedeapsă înainte de termen, instanța de judecată îl poate obliga pe condamnat să îndeplinească obligațiile prevăzute de lege termenul de pedeapsă rămas neexecutat.

Pornind de la condițiile concrete și luând în considerație persoana condamnatului la aplicarea măsurii enunțate, instanța de judecată îl poate constrânge pe condamnat să îndeplinească anumite obligațiuni în termenul de pedeapsă rămas neexecutat, și anume:

- a) să nu-și schimbe domiciliul și/sau reședința fără consimțământul organului competent;
- b) să nu frecventeze anumite locuri;
- c) să urmeze un tratament în caz de alcoolism, narcomanie, toxicomanie sau de boală venerică;
- c¹) să participe la un program special de tratament sau de consiliere în vederea reducerii comportamentului violent;
- d) să acorde o susținere materială familiei victimei;
- e) să repare daunele cauzate în termenul stabilit de instanță;
- f) să participe la programe probaționale;
- g) să presteze muncă neremunerată în folosul comunității;
- h) să fie supus monitorizării electronice.

Înlocuirea părții neexecutate din pedeapsă cu o pedeapsă mai blândă

În privința persoanelor care execută pedeapsa cu închisoare pentru săvârșirea unei infracțiuni ușoare sau mai puțin grave, instanța de judecată, ținând cont de comportarea lor în timpul executării pedepsei, poate pronunța o încheiere cu privire la înlocuirea părții neexecutate din pedeapsă cu o pedeapsă mai blândă. Totodată, persoana poate fi liberată, în întregime sau parțial, de la pedeapsa complementară. Înlocuirea părții neexecutate a pedepsei cu o pedeapsă mai blândă poate fi aplicată numai după ce condamnatul a executat efectiv cel puțin o treime din termenul de pedeapsă.

CAPITOLUL V

COOPERAREA ÎN CADRUL SISTEMULUI JUDICIAR ȘI CU ALTE INSTITUȚII

Autori – Mihail PLEȘCA, Igor SANDU

Circuitul actelor cu instituțiile implicate în activitatea de probațiune desfășurată de Inspectoratul Național de Probațiune are următorul cuprins:

▪ **Instanța de judecată** – Colaborarea cu instanța de judecată se realizează prin schimbul de informație ce ține de procesul de executarea pedepselor, dar și multiplele solicitări din partea consilierilor de probațiune cu privire la persoanele care au noi cauze penale puse pe rol referitor la etapa de examinare și finalul acestora. Acest schimb de informație este reglementat prin acte normative (codul de executare, codul procedură penală). Totodată, instanța de judecată monitorizează executarea sentințelor pronunțate. Această procedură are loc în faza de punere în executare a sentințelor de către consilierul de probațiune.

În conformitate cu art. 468 al.2 Cod procedură penală „*Organele care pun în executare sentința comunică de îndată, dar nu mai târziu de 5 zile, instanței care a trimis hotărîrea dată despre punerea în executare a acesteia. Administrația locului de detenție trebuie să comunice instanței care a trimis hotărîrea locul unde condamnatul își execută pedeapsa.* Mecanismul dat, este prevăzut în următoarele articole:

- Privarea de dreptul de a ocupa anumite funcții sau de a exercita o anumită activitate ;

- Munca neremunerată în folosul comunității;
- Amânarea executării pedepsei;
- Supravegherea persoanei în perioada pentru care a fost suspendată executarea pedepsei;
- Supravegherea persoanei liberate condiționat de pedeapsă înainte de termen;

▪ **Procuratura** – are rolul de control a legalității procesului de executare a pedepselor, dar și reprezintă statul care apără interesele lezate ale persoanelor condamnate (examinează sesizările condamnaților asupra acțiunilor consilierilor de probațiune).

Conform cu prevederile articolul 177 Cod de executare, procurorul exercită, în modul stabilit de lege, controlul respectării legislației de către administrația instituțiilor și organelor care asigură executarea hotărârilor cu caracter penal. Însă cu adoptarea Legii nr.3 cu privire la procuratură din 25.02.2016, funcțiile procuraturii în activitatea de control sunt limitate. Articolul 5 al Legii nr.3, stipulează că procuratura efectuează controale din oficiu numai în cazul sesizărilor.

▪ **Organele de poliție** – activitatea care se bazează pe colaborarea între instituții, reglementată printr-un acord de colaborare. În urma acestui acord, consilierii de probațiune beneficiază de următoarele informații:

– cazierul judiciar și cel contravențional (informația despre infracțiunile și contravențiile comise de subiecții de probațiune în perioada de executare a pedepsei stabilite de instanța de judecată). Dreptul de a solicita astfel de informație este reglementat prin lege, dar și prin Acordul de colaborare între Oficiul Central de Probațiune și Inspectoratul General al Poliției oferă posibilitate de a solicita informații din dosarele penale și contravenționale ale subiecților probațiunii

- Referitor la colaborarea cu poliția de frontieră, consilierul de probațiune obține informația ce ține de trecerea frontierei de stat, art.4 al Acordului de colaborare între Departamentul Poliție de Frontieră și Inspectoratul National de Probațiune.

Inspectoratul Național de Probațiune poate colabora și cu alte autorități publice și organizații neguvernamentale din Republica Moldova.⁴

CAPITOLUL VI

ELABORAREA ȘI IMPLEMENTAREA PROIECTULUI

Autori – Robert MÉRELLE, Diana OBAGEL

6.1. Analiza situației curente și schimbul de bune practici

Lunile 1-4 (ianuarie-aprilie 2016) - 1 ședință de 2 zile.

Această activitate va include analiza situației curente în Moldova cu privire la reabilitarea conducătorilor auto condamnați pentru condusul în stare de ebrietate și prevenirea repetării acestor încălcări, precum și schimbul de bune practici cu privire la metodologiile/instrumentele de lucru folosite de sistemele de probațiune în Olanda și România.

⁴ Legea cu privire la probațiune, Nr.8 din 14.02.2008 (art.20), Publicat : 13.06.2008 în Monitorul Oficial Nr. 103-105
Nr : 389 Data intrării in vigoare : 13.09.2008.

Parteneri:

Serviciul olandez de probațiune
Serviciul românesc de probațiune
Serviciul moldovenesc de probațiune
(și alte organizații sau instituții)

Livrabile:

Raportul de analiză a situației curente – max. 20 de pagini A4 electronic.
Limba engleză și română
Data implementării: luna a 4-a

6.2. Elaborarea proiectului programului specific de reabilitare „Drink&Drive” în Moldova.

Lunile 4-9 (aprilie-septembrie 2016) - 3 ședințe de 2 zile.

În baza modelului olandez, modelului românesc și a schimbului de bune practici, se va elabora proiectul programului specific de reabilitare „Drink&Drive” pentru Moldova. Programul va fi ajustat în baza caracteristicilor sistemului de justiție din Moldova și a opțiunilor organizaționale. Programul va fi acompaniat de anexe specifice (de ex., manuale) și instrumente educaționale de suport (de ex., PPT) pentru a fi aplicate în practică.

Parteneri:

Serviciul olandez de probațiune
Serviciul românesc de probațiune
Serviciul moldovenesc de probațiune
(și alte organizații sau instituții)

Livrabile:

Versiunea preliminară al programului specific „Drink& Drive” - max. 50 de pagini A4 electronic
Limba engleză și română
Perioada de implementare: luna 9
Anexe și instrumente educaționale de suport

6.3. Instruirea personalului cheie în cadrul regiunilor pilot selectate.

Luna 13-14 (ianuarie-decembrie 2017; 1 instruire de 4 zile; 1 instruire de 3 zile).

În cadrul acestei activități, personalul cheie al consilierilor de probațiune (regiunea încă nu a fost determinată) va fi instruit cu privire la implementarea pilot a programului specific preliminar.

Parteneri:

Serviciul olandez de probațiune
Serviciul românesc de probațiune

Serviciul moldovenesc de probațiune
(și alte organizații sau instituții)

Produx:

Program de instruire și – 4 și 3 zile de instruire pentru 10 reprezentativi ai serviciului de probațiune moldovenesc.

6.4. Descrierea metodelor și principiilor

Conducerea sub influența alcoolului este considerată un comportament periculos. Se știe că majoritatea conducătorilor auto depistați în trafic de către agenții de poliție, au condus de mai multe ori în stare de ebrietate, până a fi arestați. În aceste cazuri putem vorbi despre comportament problematic la volan. Programul „Drink&Drive” pune accentul pe instruirea conducătorilor auto observați ca având un comportament problematic la volan. Scopul principal al programului este de a stabili o schimbare de comportament a beneficiarilor, ca în viitor ei să nu mai conducă sub influența alcoolului. De asemenea, programul D&D produce un număr de schimbări la nivel cognitiv și de comportament, susținând îmbunătățirea abilităților oamenilor ce conduc în stare de ebrietate pentru a reduce apariția comportamentului periculos. Un avantaj important al D&D este că beneficiarii programului au un contact îndelungat cu consilierii de probațiune și aceasta oferă o oportunitate de a-i susține pe termen lung în eforturile lor de a demonstra un comportament sigur la volan.

Baza teoretică a programului se referă la tehnicile interviului motivațional, teoria comportamentului cognitiv și dinamica de grup în ceea ce privește procesul de învățare social.

Pentru a susține schimbările referitoare la atitudini, convingeri și comportamente, programul este structurat pe abordarea *Interviului motivațional*, descris de autorii săi ca un „*stil de consiliere directiv, centrat pe beneficiar, pentru a-l ajuta să-și rezolve ambivalența cu privire la schimbarea comportamentului*”. Metodele și tehnicile folosite se bazează pe evocarea experiențelor, colaborare și respect pentru autonomia beneficiarului. Abilitățile motivaționale folosesc o abordare ce evită argumentul și caută motivarea – pregătirea și dorința – în interiorul individului, luând în considerație faptul că cercetarea sugerează că auto-motivarea este unica motivare eficientă.

În ceea ce privește abordarea interviului motivațional, se folosește *modelul ciclului schimbări*, care stabilește că o persoană poate să-și schimbe comportamentul când trece de la o etapă la alta. Această teorie se bazează pe faptul că în cazul schimbării comportamentului, oamenii trec prin următoarele etape ale motivării:

- Etapa de **pre-contemplare** –persoana încă nu consideră schimbarea comportamentului său; persoana încă nu s-a confruntat cu consecințe negative ale comportamentului;
- Etapa de **contemplare** – persoana încă nu și-a schimbat comportamentul, dar se gândește la asta;
- Considerațiile duc la o **decizie** –la această etapă persoana nu și-a schimbat comportamentul;
- Etapa de **acțiune**,persoana încearcă activ să-și schimbe comportamentul;
- Când comportamentul s-a schimbat, persoana poate să-și **mențină** comportament cu succes (aplice) sau poate să **recidiveze** în comportamentul anterior.

Pentru a realiza schimbarea comportamentului, se consideră importantă atacarea factorilor care joacă un rol semnificativ în comportament. Aceștia sunt factorii care probabil cauzează un

comportament nedorit sau factorii care împiedică realizarea comportamentului dorit. Pentru a determina factorii care influențează comportamentul, se folosește modelul ASE (*influența socială a atitudinii, auto-eficiența*), ce este o elaborare a modelului de dezvoltare timpurie a lui Fishbein&Ajzen. În conformitate cu acest model, comportamentul este în mare măsură determinat de intenția de a se comporta, care în schimb, este determinată de eficacitatea personală.

Dinamica de grup și procesului de învățare socială sunt întotdeauna aspecte importante elaborate în cadrul sesiunilor de grup ale programului, pe când interviul motivațional și abordarea cognitiv comportamentală se folosesc în mare măsură pe parcursul sesiunilor individuale.

Aceste principii și metode sunt folosite pentru a elabora programul „Drink&Drive” și pentru a îndruma intervențiile formatorilor spre evaluarea motivării și necesităților criminogene ale beneficiarului și pentru a spori nivelul de motivare pentru a urma programul și pentru a schimba comportamentul.

Programul D&D va începe cu o sesiune individuală preliminară între participant și consilierul de probațiune. Sesiunea individuală are diferite obiective: formatorul prezintă programul participantului și încearcă să reducă, dacă există, rezistența la program. Participantul va fi informat despre conținutul programului și ce se așteaptă de la el/ea, iar formatorul va încerca să motiveze participantul să participe în program. Dacă formatorul determină o contraindicație, ca de exemplu, dependența sau probleme psihiatrice severe sau alte condiții ce fac participantul neeligibil pentru program, acesta va raporta consilierului de probațiune sau ofițerului de caz.

După sesiunea individuală, programul D&D va continua cu trei sesiuni de dinamică de grup. Pe parcursul acestor sesiuni, vor fi oferite informații relevante referitor la tematica condusului în stare de ebrietate. Programul va continua cu sesiunile individuale unde participanții vor fi ulterior motivați să conducă în siguranță. Aceste sesiuni individuale vor discuta printre altele evaluarea riscurilor, consolidarea intențiilor comportamentale sigure și lucrul cu strategiile pentru a evita condusul în stare de ebrietate.

Prin urmare, programul se va baza atât pe sesiuni individuale, cât și pe sesiuni de grup și va include multe alte sesiuni începând cu sesiunea individuală preliminară pentru a trece la evaluarea psiho-socială a riscurilor și necesităților cu privire la condusul sub influența alcoolului, precum și motivarea pentru schimbare. După aceasta, pe parcursul sesiunilor de grup, se va discuta cunoașterea cadrului legal al traficului rutier, precum și efectele și consecințele alcoolului asupra corpului uman și abilitățile de conducere auto. De asemenea, pot fi organizate alte sesiuni individuale cu participarea membrilor de familie a infractorului pentru a spori conștientizarea consecințelor sociale, psihologice și fizice ale condusului sub influența alcoolului. Pe parcursul acestor sesiuni, următoarele probleme vor fi abordate:

- Infracțiuni, abateri asociate traficului rutier;
- Sancțiuni civile (amenzi și alte măsuri) și penale pentru încălcarea reglementărilor traficului rutier;
- Consecințele alcoolului asupra corpului uman;
- Efectele alcoolului asupra abilităților de conducere auto;
- Costuri psihologice, sociale și altele ale accidentului rutier, victime și vătămări corporale;
- Schimbarea comportamentului, îmbunătățirea abilităților de a soluționa probleme, consumul alcoolului sau conducerea auto?
- Plan de acțiuni personal pentru a preveni repetarea infracțiunii.

De asemenea, se preconizează o îmbunătățire a abilităților sociale ale beneficiarului pentru a găsi o strategie adecvată de diminuare a influenței anturajului și pentru a evita condusul auto în stare de ebrietate. Se preconizează elaborarea abilităților de soluționare a problemelor cu susținerea infractorului de a găsi alternative, de a analiza și de a alege soluțiile potrivite.

6.5. Descrierea rezultatelor programului

Scopul principal al programului D&D este schimbarea comportamentului unui beneficiar individual pentru a evita condusul în stare de ebrietate. În acest mod, beneficiarul va putea separa consumul de alcool de conducerea vehiculului și va putea găsi soluții potrivite în situații de risc.

Obiectivele ce trebuie realizate de către program includ:

- Îmbunătățirea cunoștințelor și elaborarea unei înțelegeri potrivite a diverșilor factori asociați condusului sub influența alcoolului (reorientarea cognitivă);
- Creșterea conștientizării problemei personale a condusului în stare de ebrietate (reorientarea afectivă);
- Elaborarea abilităților cu privire la măsurile ce pot fi întreprinse pentru a evita situațiile dificile și pentru a le soluționa personal (extinderea alternativelor comportamentale).

Accentul se pune pe reorientarea cognitivă (cunoștințe, prejudecăți despre rezultatele posibile ale comportamentului), restructurarea emoțională (implicarea personală, responsabilitatea și conștientizarea problemei) și pe extinderea repertoriului comportamental (eficacitatea personală și alternativele comportamentale).

6.6. Implementarea programului

Grupul țintă al programului Drink&Drive include persoanele condamnate sub supravegherea serviciului de probațiune pentru condusul sub influența alcoolului sau alte infracțiuni cauzate de condusul în stare de ebrietate, motivate să participe în program sau cu obligația impusă de instanță sau de consilierul de probațiune pentru a urma programul de reintegrare.

Criteriile de eligibilitate pentru beneficiarii programului Drink&Drive includ:

- Persoane condamnate (pentru infracțiunile descrise în articolul 264 al Codului Penal al Republicii Moldova) cu pedeapsa suspendată și obligația de a participa în program sau fără această obligație, însă extrem de motivate;
- Persoane condamnate (pentru infracțiunile descrise în articolul 264 al Codului Penal al Republicii Moldova) cu pedeapsa suspendată împreună cu sancțiunea complementară de a nu conduce pentru o perioadă limitată de timp (de la 1 la 5 ani), în conformitate cu dispozițiile articolelor 90 și 65 ale Codului Penal al Republicii Moldova;
- Persoana pentru care instanța de judecată a decis o sancțiune adițională ce constă în obligația de a nu conduce, conform articolului 264 al Codului Penal al Republicii Moldova;
- Persoanele eliberate din închisoare, supravegheate de serviciile de probațiune cu o condamnare inițială pentru conducerea în stare de ebrietate (articolul 264 al Codului Penal al Republicii Moldova);
- Persoanele sub supravegherea serviciilor de probațiune, care trebuie să lucreze în folosul comunității, condamnate pentru conducerea în stare de ebrietate;

6.7. Criteriile de excludere

Criteriile de excludere se referă la următoarele probleme:

- Persoane dependente cu probleme de abuz din cauza alcoolului sau persoane dependente de droguri;
- Probleme psihiatrice, inclusiv depresia;
- Un nivel scăzut de înțelegere a informației;
- Probleme fizice de sănătate grave.

Așteptările personalului de probațiune de la programul Drink&Drive se referă la următoarele aspecte:

- Îmbunătățirea capacității beneficiarului de a planifica acțiunile sale cu privire la consumul de alcool și necesitatea de a conduce;
- Oferirea oportunității de a re-aplica programul împreună cu alte metode suplimentare în caz de recidivă;
- Reducerea consumului de alcool al beneficiarilor;
- Reducerea riscului de repetare a infracțiunii asociate traficului rutier;
- Sporirea siguranței traficului rutier;
- Să ajute personalul de probațiune la identificarea soluțiilor potrivite pentru a motiva beneficiarul să reducă consumul de alcool;
- Promovarea beneficiilor programului de la un beneficiar la altul
- Oferirea informațiilor relevante cu privire la legislația traficului rutier și consecințele alcoolului asupra corpului uman
- Consolidarea sesiunilor individuale și de grup;
- Implementarea/aplicarea pilot în trei regiuni (nord, centru, sud)
- Oferirea posibilității formatorului de a implica beneficiarul în baza capacității de înțelegere și procesare a informațiilor.

Luând în considerație aspectele sus-menționate, programul Drink&Drive elaborat pentru sistemul de probațiune din Republica Moldova va fi adaptat la riscurile și necesitățile infractorilor și la nivelul de cunoștințe și abilitățile personalului de probațiune, pentru a oferi o intervenție eficientă și adecvată pentru reabilitarea conducătorilor auto în stare de ebrietate.

CONCLUZII

Autori – Mihail PLEȘCA, Igor SANDU

În cadrul raportului sunt înglobate date statistice, demografice, cadrul legislativ cât și o analiză vastă asupra proceselor psihice cognitive și modificarea acestora atunci când o persoană se află în stare de ebrietate alcoolică. Totodată este prezentată situația generală atât în Europa cât și în Republica Moldova privind consumul de alcool la volan cât și statistica în privința deceselor care au fost înregistrate în urmă ce au condus persoanele în stare de ebrietate alcoolică. Este apreciazabilă specificarea intervențiilor privind condusul autoturismului sub influența alcoolului și care ar fi cea mai eficientă, accesibilă pentru Republica Moldova.

În cele din urmă s-a ajuns la concluzia că, mai multe instituții care sunt responsabile pentru informarea și sensibilizarea populației cu privire la condusul automobilelor în stare de ebrietate, au o strategie de conștientizare asupra efectelor consumului de alcool în exces. Pentru eficientizarea procesului de sensibilizare și conștientizare a cetățenilor din Republica Moldova ar fi bine de elaborat o politică comună pentru informarea întregii populații asupra daunei consumului de alcool la volan.

Elaborarea programului D&D în Republica Moldova va contribui la:

- Creșterea siguranței în traficul rutier;
- Conștientizarea efectelor nocive al consumului de alcool la volan;
- Reducerea numărului de victime în accidente rutiere;
- Reducerea numărului de infracțiuni repetate;
- Reabilitarea psihosocială a persoanelor care conduc sub influența alcoolului.

Recomandări:

- Formatorii în D&D să fie remunerați;
- Formatorii să fie asigurați cu suportul tehnic necesar pentru implementare programului.